



bestemmingsplan Zuidasdok Toelichting

14 maart 2016



Inhoudsopgave

Toelichting

Hoofdstuk 1

Inleiding

- 1.1 Algemeen
- 1.2 Tracébesluit en bestemmingsplan
- 1.3 Planning
- 1.4 Bevoegdheden
- 1.5 Crisis- en herstelwet
- 1.6 Leeswijzer

Hoofdstuk 2

Huidige situatie

- 2.1 Zuidas in breder perspectief
- 2.2 Beschrijving van het plangebied
- 2.3 Planologische situatie
- 2.4 Historie

Hoofdstuk 3

Toekomstige situatie

- 3.1 Doelstellingen
- 3.2 Toekomstige situatie plangebied
- 3.3 Nut en noodzaak

Hoofdstuk 4

Beleidskader

- 4.1 Rijksbeleid
- 4.2 Provinciaal beleid
- 4.3 Regionaal beleid
- 4.4 Gemeentelijk beleid
- 4.5 Beleid Prorail

Hoofdstuk 5

MER Zuidasdok

- 5.1 Algemeen
- 5.2 M.e.r.-procedure
- 5.3 Inhoud projectMER: Bevindingen voor Zuidasdok als geheel
- 5.4 Actualisatie MER

Hoofdstuk 6

Milieu- en omgevingsaspecten en Watertoets

- 6.1 Algemeen
- 6.2 Milieuaspecten
- 6.3 Omgevingsaspecten
- 6.4 Watertoets

Hoofdstuk 7

De realisatiefase

- 7.1 Algemeen
- 7.2 Tracébesluit, bestemmingsplan en projectMER in relatie tot de bouwfase
- 7.3 Aanbesteding en bouwcontract
- 7.4 Wettelijke eisen en benodigde vergunningen
- 7.5 Algemene kaders Rijkswaterstaat, gemeente Amsterdam en Prorail voor beperking bouwhinder
- 7.6 Bouwduur en fasering
- 7.7 Bereikbaarheid
- 7.8 Openbaarvervoerterminal
- 7.9 Fietsverkeer
- 7.10 Bouwverkeer

- 7.11 Beperking van overige hinder
- 7.12 Veiligheid
- 7.13 Werkterreinen
- 7.14 Kabels en leidingen

Hoofdstuk 8 Juridische planbeschrijving

- 8.1 Overleg ex artikel 3.1.1 Bro
- 8.2 Planvorm
- 8.3 Artikelsgewijze toelichting

Hoofdstuk 9 Economische uitvoerbaarheid

Hoofdstuk 10 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

- 10.1 Overleg ex artikel 3.1.1 Bro
- 10.2 Participatie

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Algemeen

Zoals ook aangegeven in de Rijksstructuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en de gemeentelijke structuurvisie Amsterdam 2040 ontwikkelt de Zuidas zich tot internationale toplocatie voor wonen en werken in de metropoolregio Amsterdam. De uitstekende bereikbaarheid, de kwalitatief hoogwaardige omgeving en de economische aantrekkingskracht van 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. Het ambitiedocument geeft richting aan de infrastructurele ontwikkeling en inpassing van Zuidasdok en is te beschouwen als nadere uitwerking van deze Structuurvisie ZuidasDok. Deze twee documenten samen vormen de basis voor dit bestemmingsplan.

1.2 Tracébesluit en bestemmingsplan

Het project Zuidasdok omvat zowel de aanpassingen aan station Amsterdam Zuid ten behoeve van de capaciteitvergroting en de opwaardering tot een volwaardige openbaarvervoerterminal (OVT) als aanpassingen aan de A10, waaronder de uitbreiding naar twee maal zes rijstroken en het - ter hoogte van het plangebied - ondertunnellen van de A10. Het tracébesluit maakt de totale wegverbreding van knooppunt Amstel tot knooppunt De Nieuwe Meer inclusief het plaatselijk ondergronds brengen van de A10 mogelijk. Het bestemmingsplan regelt de openbaarvervoerterminal, de tunneldaken, aangrenzende gronden en een langzaamverkeersverbinding ter hoogte van het Beatrixpark. De infrastructurele aanpassingen en de gebiedsontwikkeling kunnen niet los van elkaar worden gezien. Omdat het hier een integrale gebiedsontwikkeling betreft, is gekozen om het tracébesluit en het bestemmingsplan voor dit gebied zoveel mogelijk parallel te laten lopen.

Het onderhavige bestemmingsplan beoogt voor de gronden die binnen het bestemmingsplangebied vallen het tracébesluit te incorporeren. Het gaat daarbij om de parallel aan het station gelegen gronden, waar de 2 verkeerstunnels zijn voorzien. Daarmee zijn de verbreding van de A10 en de ondertunneling voor dit bestemmingsplan een gegeven.

Het tracébesluit wordt vastgesteld door de Minister van Infrastructuur en Milieu. De gemeenteraad stelt vervolgens het bestemmingsplan Zuidasdok vast, waarbij in aanvulling op de verbreding en de ondertunneling een juridisch planologisch kader wordt geboden voor de verbouw van de openbaarvervoerterminal en de inrichting van de tunneldaken.

Met dit bestemmingsplan wordt voor dit gebied voldaan aan de verplichting om binnen een jaar nadat het tracébesluit onherroepelijk is geworden een bestemmingsplan overeenkomstig het tracébesluit vast te stellen (artikel 13, lid 10 Tracéwet). Voor de overige gronden blijft voornamelijk het tracébesluit het geldende planologisch regime waaraan ontwikkelingen getoetst dienen te worden. Het bestemmingsplan regelt de openbaarvervoerterminal, de functies op de tunneldaken en de langzaamverkeersbrug ter hoogte van de RAI.

In de volgende paragraaf wordt ingegaan op de bevoegdheden omtrent dit plan, waarna aandacht wordt besteed aan de Crisis- en herstelwet. Aan het einde van dit hoofdstuk is de leeswijzer opgenomen, waarin verder inzichtelijk wordt gemaakt hoe deze toelichting en ook regels en verbeelding tot stand zijn gekomen en opgebouwd.

1.3 Planning

Het project Zuidasdok doorloopt verschillende fasen volgens het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Het MIRT gaat over de financiële investeringen in deze integrale gezamenlijke oplossingen (programma's en projecten). Momenteel bevindt het project zich in fase twee: de planuitwerkingsfase.

Eerste fase: verkenning

De eerste fase van het project Zuidasdok was de verkenningsfase. Kern van de verkenningsfase is het trechteringsproces: van veel oplossingsrichtingen trechteren naar een robuuste voorkeursbeslissing met één voorkeursalternatief. Op 9 juli 2012 is overeenstemming over dit voorkeursalternatief bereikt. Op die dag is de Structuurvisie Zuidasdok vastgesteld, inclusief het Milieueffectrapport (met bijlagen). De Structuurvisie beschrijft het (ruimtelijk) kader waarbinnen de ontwikkelingen van Zuidasdok vorm krijgen. In het planMER worden mogelijke milieueffecten in beeld gebracht.

Tweede fase: planuitwerking

In de huidige fase van het project - de planuitwerkingsfase (2013 - 2016) - worden / zijn een projectMER, een (Ontwerp) tracébesluit en een (Ontwerp) bestemmingsplan gemaakt. Hiervoor is reeds ingegaan op de verhouding tussen tracébesluit en bestemmingsplan. In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op het projectMER, (Ontwerp)tracébesluit en (Ontwerp) bestemmingsplan doorlopen in 2015 hun procedures. Eerst wordt het tracébesluit vastgesteld, waarna dit (deels) geïncorporeerd wordt in het bestemmingsplan, bij vaststelling hiervan. Naar verwachting zullen deze in 2016 van kracht zijn. Hierna kan worden gestart met de daadwerkelijke realisatie van het project. Vervolgens wordt in 2027 de afronding van de werkzaamheden aan de A10 verwacht, waarna in 2028 het totale project zal zijn gerealiseerd. Gedurende deze periode van in totaal 12 jaar wordt niet overal tegelijk gewerkt. De overlast op één locatie zal dus niet 12 jaar aanhouden, maar slechts een deel hiervan.

1.4 Bevoegdheden

Het plangebied is gelegen binnen de grenzen van het stadsdeel Zuid. Bij besluiten van de gemeenteraad 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 de gemeenteraad toegekend.

Na de terinzageligging van het ontwerpbestemmingsplan is de bestuurlijke structuur van de gemeente Amsterdam 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.

1.5 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 7^e 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).

1.6 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 planregels vormen samen de bestemmingsplanregeling zoals deze door de gemeenteraad wordt vastgesteld. De toelichting geeft de achtergronden (relevant beleid, resultaten van onderzoeken en gemaakte keuzes) bij de bestemmingsplanregeling en licht deze vanzelfsprekend toe.

In hoofdstuk 2 is een omschrijving van de huidige situatie opgenomen. Hier is Zuidasdok ook in een wat breder perspectief omschreven zodat de context van de ontwikkelingen en ook dit bestemmingsplan duidelijk is. Ook wordt in hoofdstuk 2 een blik op het verleden geworpen. In hoofdstuk 3 komt de toekomstige situatie aan de orde. Eerst zijn de doelstellingen van de totale ontwikkeling rondom Zuidas omschreven, waarna de toekomstige situatie van het plangebied aan bod komt. Tevens wordt aandacht besteed aan nut en noodzaak. Het hoofdstuk daarna bevat de toets van het initiatief aan geldend, relevant beleid. Hier blijkt dat jarenlange beleidsvorming aan dit plan vooraf is gegaan en uiteindelijk heeft geleid tot een (ontwerp-) tracébesluit en dit bestemmingsplan Zuidasdok. Ook is in dit hoofdstuk het beleid met betrekking tot de diverse milieu- en omgevingsaspecten die zijn onderzocht in het kader van dit bestemmingsplan, opgenomen. In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de doorlopen m.e.r.-procedure en hoe deze zich verhoudt tot dit bestemmingsplan. Ook wordt in dit hoofdstuk in gegaan op de realisatiefase en de milieu- en omgevingsaspecten die in deze fase relevant zijn. In hoofdstuk 6 worden de resultaten van de onderzoeken die in het kader van dit bestemmingsplan zijn uitgevoerd, omschreven. De onderzoeksrapporten zelf zijn als bijlage bij deze toelichting gevoegd. In hoofdstuk 7 wordt aandacht besteed aan de realisatiefase. Aangegeven wordt welke effecten te verwachten zijn en hoe hiermee wordt omgegaan. In hoofdstuk 8 wordt uitgelegd op welke wijze het initiatief en de uitgevoerde onderzoeken (indien relevant) zijn vertaald in juridische zin. Dit hoofdstuk is de toelichting op de regels, die het juridisch bindende element van dit bestemmingsplan zijn, samen met de verbeelding. In hoofdstuk 9 wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid van het initiatief. Hoofdstuk 10 behandelt de maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan. In dit hoofdstuk wordt een beschrijving gegeven van de uitkomsten van het overleg met de artikel 3.1.1 Bro-instanties. Daarnaast wordt een beschrijving gegeven van de wijze waarop burgers en maatschappelijke organisaties bij de voorbereiding van het bestemmingsplan zijn betrokken.

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 openbaarvervoerterminal en de bijbehorende infrastructuur zich kunnen ontwikkelen om zo de capaciteit van station Amsterdam Zuid te vergroten en te ontwikkelen tot een volwaardige openbaarvervoerterminal. Deze capaciteitsvergroting van het station is noodzakelijk vanwege de groei van het aantal gebruikers (reizigers) op het station. Hiermee is ten aanzien van het plangebied en zijn directe omgeving het feitelijke kader gegeven voor dit bestemmingsplan.

2.1 Zuidas in breder perspectief

Internationaal: Zuidas als één van de toplocaties in Europa

Zuidas is één van de locaties in Europa die zich nadrukkelijk manifesteert als internationale toplocatie. Voorbeelden van dergelijke locaties bevinden zich onder andere in Londen (City, Docklands), Parijs (La Defense), Frankfurt (Bankenlage) en Berlijn (Potsdamer Platz). Zuidas is 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. Ook is sprake van een behoorlijke diversiteit qua functies, waarbij de juridische en financiële sectoren sterk vertegenwoordigd zijn.

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 ontplooiën. De ontwikkeling van de openbaarvervoerterminal staat overigens los van de vastgoedontwikkeling in de flanken. Deze ontwikkeling zal sowieso doorgang vinden omdat de openbaarvervoerterminal met name een transfer-functie heeft die het overstappen van de ene naar de andere modaliteit faciliteert.

Nationaal: Zuidas als onderdeel van de Noordvleugel van de Randstad

De ruimtelijk-economische dynamiek van de Noordvleugel van de Randstad behoort tot de grootste van West-Europa (VROM, 2008). De Noordvleugel van de Randstad draagt voor een kwart bij aan het Nederlandse bruto binnenlands product (BBP). Met steden zoals Amsterdam en Utrecht, de mainport Schiphol, een fijnmazig infrastructureel netwerk voor alle transportmodaliteiten én een internationale toplocatie als Zuidas is dit niet verwonderlijk.

Het kabinet heeft het belang van Zuidas bekrachtigd in het regeerakkoord: “Het is voor economische ontwikkeling en innovatie belangrijk dat bedrijven geclusterd kunnen opereren, zoals op de Zuidas in Amsterdam. Deze clusters worden maximaal gefaciliteerd”. Ook in het verleden is Zuidas al getypeerd als belangrijke locatie door het kabinetsbesluit om station Amsterdam Zuid aan te wijzen als Nationaal Sleutel Project (NSP). De Noordvleugel van de Randstad is sterk in een groot aantal topsectoren zoals benoemd in het bedrijfslevenbeleid van het kabinet. Het gebied is sterk in de topsectoren Agrofood, Tuinbouw, Creatieve industrie, Life sciences en Logistiek en het doorsnijdende thema door alle topsectoren heen: hoofdkantoren. Internationaal opererende hoofdkantoren zorgen voor (nieuwe) kennis, toegevoegde waarde en aansluiting op internationale netwerken. De Zuidas is voor hoofdkantoren en de zakelijke en financiële dienstverlening een top vestigingslocatie en draagt bij aan de clusterdynamiek.

Zuidas wordt in diverse nationale beleidsstukken benoemd als economische toplocatie en als infrastructuurknooppunt, zo ook in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2012). Naast het behoud en aantrekken van (internationale) hoofdkantoren met hoogwaardige werkgelegenheid, wordt ook de versterking van de mainport Schiphol uitdrukkelijk benoemd. De versterking van de mainport hangt samen met de ontwikkelingen in Amsterdam en met name in Zuidas. Zo zorgt de aanwezigheid van een internationale toplocatie en hoofdstad nabij de mainport voor een elkaar versterkende relatie Schiphol – Zuidas – Amsterdam. Om te zorgen dat de Noordvleugel, in het bijzonder de corridor Schiphol - Amsterdam - Almere goed bereikbaar blijft, zijn aanpassingen aan de infrastructuur (auto, trein en metro) noodzakelijk. Momenteel zijn of worden diverse planstudies uitgevoerd om het rijkswegennet robuuster te maken. In het kader van OV-SAAL (Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad) worden diverse uitbreidingen en verbeteringen op het spoor doorgevoerd. Naast bereikbaarheid dienen ook hoogwaardige (economische) functies versterkt en uitgebreid te worden. Hiermee wordt de internationale concurrentiekracht vergroot en de economische positie van Nederland in Europa en de rest van de wereld versterkt.

Regionaal/lokaal: Zuidas als onderdeel van de metropoolregio Amsterdam

Zuidas is een internationale toplocatie in de metropoolregio Amsterdam. In de gemeentelijke begroting 2011 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”. In de Amsterdamse Structuurvisie 2040; Economisch sterk en duurzaam (Amsterdam, 2011) staan vier grote ‘bewegingen’ centraal. Zuidas ligt op het scharnierpunt van drie van deze belangrijke bewegingen:

- **Uitrol centrumgebied.** De uitrol van het hoogstedelijke centrummilieu tot over de ringweg A10 vraagt om een zorgvuldige afweging tussen talloze ruimtelijke claims. Zuidas ligt binnen het zich uitbreidende hoogstedelijke centrummilieu. In Zuidas kunnen functies worden gevestigd waarvoor geen ruimte is in het oude centrum van Amsterdam. In Zuidas kan verdichting plaatsvinden op de best bereikbare plek binnen het hoogstedelijke centrummilieu, zodat het omringende groen (zoveel mogelijk) onaangetast kan blijven.
- **Verweving metropolitane landschap en stad.** Twee grote groene landschapstructuren omzomen Zuidas: de Amstelscheg (ten oosten van Zuidas) en het Amsterdamse Bos (ten westen van Zuidas). Door de combinatie van een hoogwaardig centrum-stedelijk milieu en de groene-blauwe landschappen ontstaat een uniek gebied waar diverse functies hand in hand gaan.
- **Internationalisering van de Zuidflank.** Zuidas is gelegen in het centrum van de zogenaamde ‘Zuidflank’ waar grote fysieke veranderingen te verwachten zijn, zoals de uitbreiding van Schiphol, de ontwikkeling van Zuidas en de intensivering van de gebieden ten oosten van Zuidas.

2.1.1 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied maakt onderdeel uit van het gebied dat bestuurlijk is aangewezen als grootstedelijk projectgebied Zuidas. Het plangebied omvat het gebied waar de ondertunneling van de A10 is voorzien, alsmede het gebied tussen de twee tunnelbuizen. Het betreft de A10 / Ringweg zuid over een lengte van ruim 1.000 meter ter hoogte van station Amsterdam – Zuid. De foto hierna toont het plangebied en zijn directe omgeving.



Afbeelding 1: Ligging plangebied in breder perspectief

Het plangebied wordt aan de noordzijde begrensd door het Zuidplein, het Mathijs Vermeulenpad en aangrenzende bebouwing. De zuidzijde wordt begrensd door de bebouwing aan de Arnold Schönberglaan en het Gustav Mahlerplein. Aan de west- en oostzijde begrenzen respectievelijk de de Parnassusweg en de Beethovenstraat het plangebied met uitlopers ter hoogte van de voorziene tunnelmonden. Aan de noordwestzijde loopt het plangebied uit richting sportveld / sportpark Parnassus. Aan de zuidwestzijde loopt het plangebied uit langs het hier aanwezige opgaande groen. Aan de noordoostzijde loopt het plangebied uit ter hoogte van het Beatrixpark. Aan de zuidoostzijde ligt het plangebied in een smallere strook parallel aan het sportpark Buitenveldert. Ten oosten van het hoofddeel van het plangebied maken ook de gronden waar een fietsverbinding tussen het Beatrixpark en het gebied ten zuiden van de A10 is voorzien deel uit van het plangebied. Hiermee wordt ook voorzien in een juridisch-planologisch kader voor dit deel van het project Zuidasdok.



Afbeelding 2: Verbeelding met plangrens van dit bestemmingsplan

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

De noord- en zuidzijde van het plangebied, daar waar in de huidige situatie al bebouwing aanwezig is en waar allerlei ontwikkelingen plaatsvinden en plaats zullen vinden, worden de flanken genoemd. Deze flanken liggen buiten het plangebied van dit bestemmingsplan.

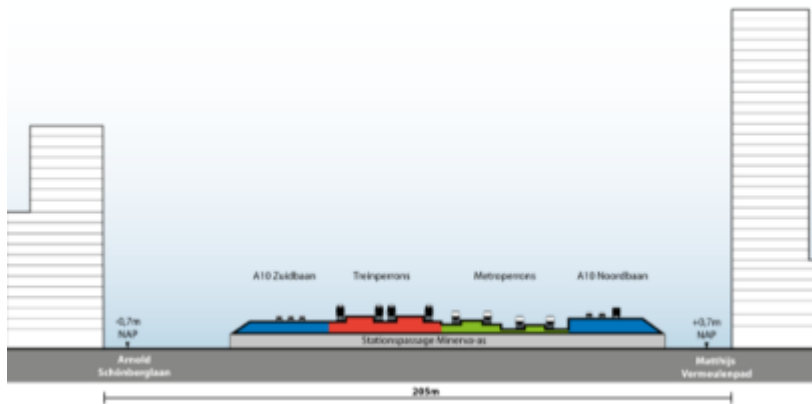
Ter plaatse van de uitstekende (groene en grijze) gebieden op de verbeelding zijn de tunnelmonden voorzien. Deze gebieden worden verder oostelijk en westelijk de uitlopers van het centraal gelegen gebied (kernegebied) genoemd. In dit bestemmingsplan wordt verderop ook gesproken over 'de uitlopers'. Van oost naar west doorsnijden de tunnels aan de noord- en zuidzijde het plangebied (deels onder grijs en oranje/roze gebied).

2.2 Beschrijving van het plangebied

In de paragrafen hierna is een omschrijving van de huidige situatie van het plangebied opgenomen, en is een korte omschrijving gegeven van ontwikkelingen die buiten het plangebied in de flanken, direct naast het plangebied, plaats (gaan) vinden.

2.2.1 Bestaande situatie

In de huidige situatie bestaat het plangebied uit de A10 (2x3 stroken + spitsstroken), de spoorlijn Utrecht CS - Schiphol (vier sporen en station Amsterdam-Zuid), de metrolijn 50, de Amstelveenlijn (lijn 51) en de (nog af te bouwen) Noord-Zuidmetrolijn. De sporen liggen tussen de noord- en de zuidbaan van de A10 zuid (zie Afbeelding hierna). De snelweg en de sporen liggen hoger dan de omgeving. Het grondlichaam waarop de noordelijke rijbanen van de A10-zuid liggen, fungeert als waterkering.



Afbeelding 3: Doorsnede infrastructuur Zuidasdok in de huidige situatie (bron: planMER 2012)

De noord-zuidverbindingen binnen het plangebied worden gevormd door de Parnassusweg en de Beethovenstraat; deze kruisen de A10 en de sporen onderlangs. In de huidige situatie is geen verkeersinfrastructuur onder het maaiveld aanwezig, met uitzondering van de Amstelveenlijn die kruisend onder de A10 noordbaan het dijklichaam op komt. Onder maaiveld bevindt zich een groot aantal kabels en leidingen. Onder en direct naast de A10 bevindt zich ter plaatse van het Atrium tevens een parkeergarage.

Aan weerszijden van de infrabundel is ter hoogte van het plangebied bebouwing aanwezig op de Zuidas Flanken. De Zuidas is volop in ontwikkeling en de komende jaren wordt diverse aanvullende bebouwing ontwikkeld. Tussen de gebouwen en de A10 bevinden zich diverse stadsstraten, langzaamverkeerverbindingen (fiets en voetganger) en waterpartijen.

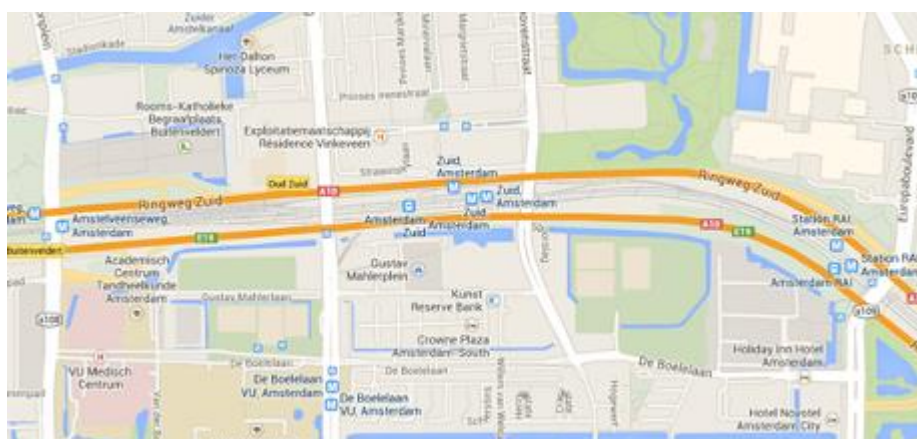
Treinstation Amsterdam Zuid bevindt zich midden op de Zuidas met aan de noordzijde het Zuidplein en aan de zuidzijde het Gustav Mahlerplein. Het station voor trein en metro ligt ingeklemd tussen de noord en de zuidbaan van de A10. De capaciteit van het station is beperkt, en is onvoldoende om de verwachte groei van het aantal reizigers te kunnen verwerken. Tevens wordt het station als sociaal onveilig ervaren. In de afbeelding hierna is de ligging zichtbaar van de bus- en tramhaltes, trein- en metroperrons, in de huidige situatie. Zoals te zien, liggen de metroperrons ingeklemd tussen de A10 (op maaiveld / verhoogd) en de treinsporen.



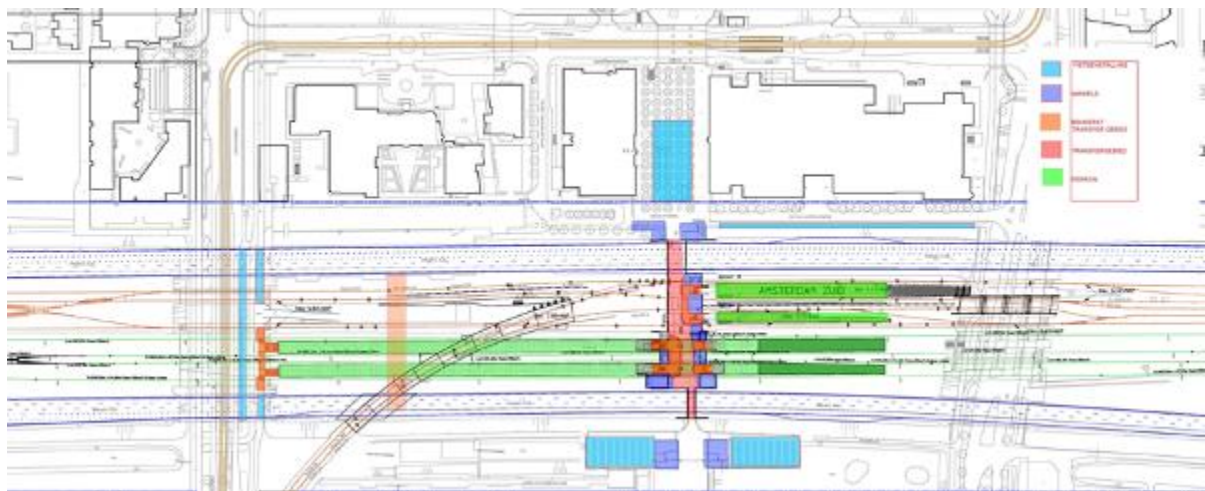
Afbeelding 4: ligging tram- en bushaltes, trein- en metroperrons in de huidige situatie

Het station heeft in de huidige situatie de vorm van een passage en biedt toegang tot vier treinsporen en twee metroperrons. De passage wordt de Minervapassage genoemd en biedt onderdak aan verschillende, kleinschalige winkelvoorzieningen. Ook bij de ingangen van de passage zijn winkels aanwezig, evenals voorzieningen voor het stallen van fietsen. Aan de noordzijde (Zuidplein) is deze fietsenstalling ondergronds gerealiseerd. Aan de zuidzijde (Gustav Mahlerplein) zijn aan weerszijden van de ingang van de passage fietsenstallingen op maaiveld aanwezig. Zo ook ten oosten van de noordelijke ingang van de Minervapassage.

De tram- en bushaltes bevinden zich ten noorden van het treinstation aan de Strawinskylaan op ongeveer 200 meter lopen van het station. Ongeveer een kilometer ten oosten van Amsterdam Zuid, buiten het plangebied, ligt treinstation RAI met bijbehorende metro-, tram- en bushaltes. Een kilometer ten westen van treinstation Amsterdam Zuid, buiten het plangebied van dit bestemmingsplan, bevindt zich het metrostation Amstelveenseweg met daarbij tram- en bushaltes.



Afbeelding 5 en 6: Ligging Amsterdam Zuid en omliggende openbaar vervoer voorzieningen

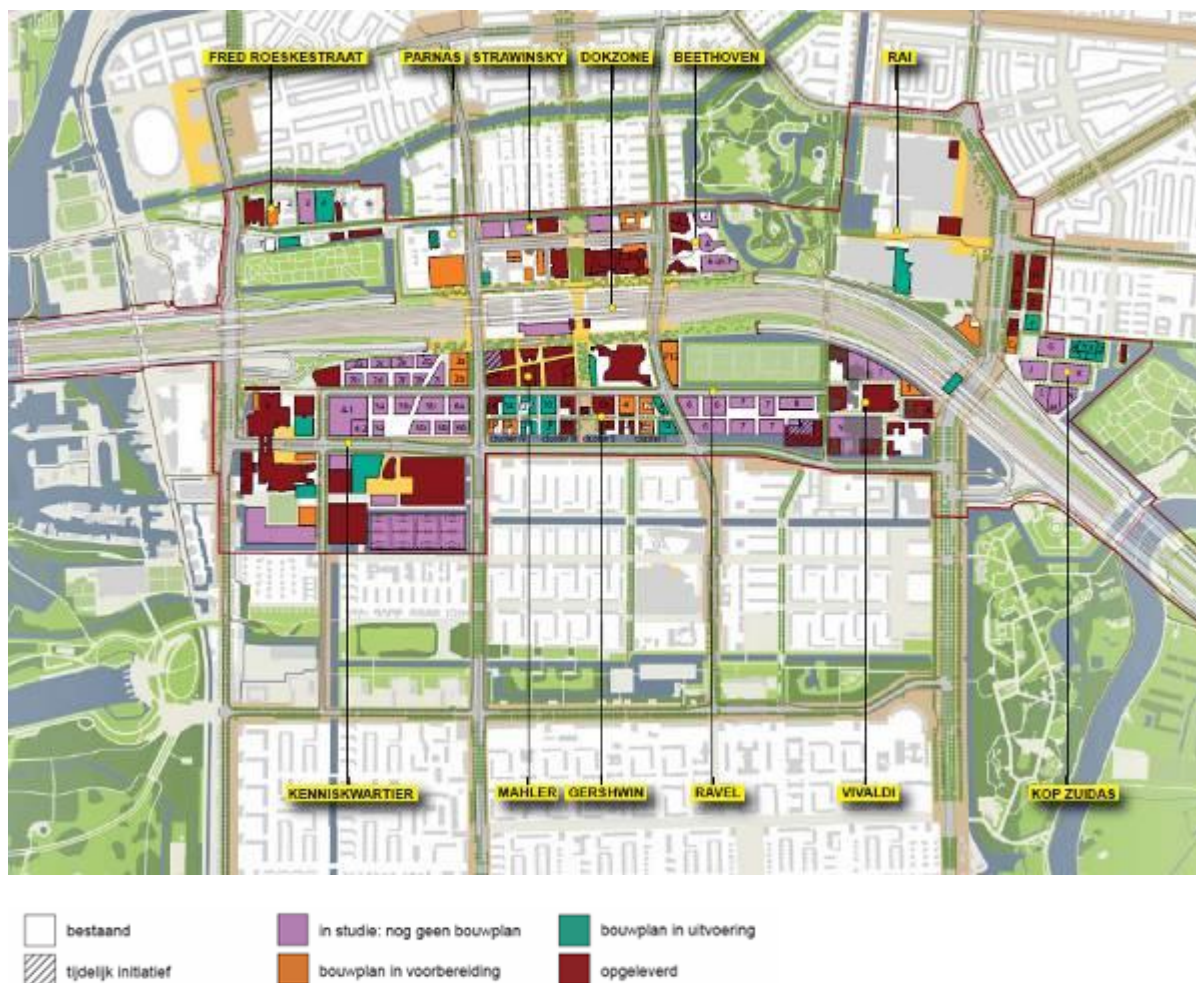


Zuidasdok doorsnijdt het projectgebied van de Zuidas en bevindt zich midden tussen de zogenaamde Zuidas Flanken (gebieden aan weerszijden van het dok) die volop in ontwikkeling zijn. Hierna wordt ingegaan op de grotere, ruimtelijke ontwikkelingen die zullen plaatsvinden in de nabije toekomst.

2.2.2 Ontwikkelingen in de flanken

De Zuidas flanken grenzen aan de noord- en zuidzijde direct aan het plangebied en zijn volop in ontwikkeling.

De afbeelding hierna geeft een overzicht van de huidige stand van zaken van de ontwikkelingen en planvorming in de verschillende deelgebieden. Dienst Zuidas beheert het programma voor ontwikkeling van het gebied. Dit is een dynamisch programma dat elk jaar wordt geactualiseerd aan de hand van de daadwerkelijk gerealiseerde projecten en de voortgang in planvoorbereiding.



Afbeelding 7: Ontwikkelingen in de Zuidasflanken (bron: projectorganisatie Zuidas, versie september 2015)

Binnen de Zuidas worden de volgende gebieden onderscheiden:

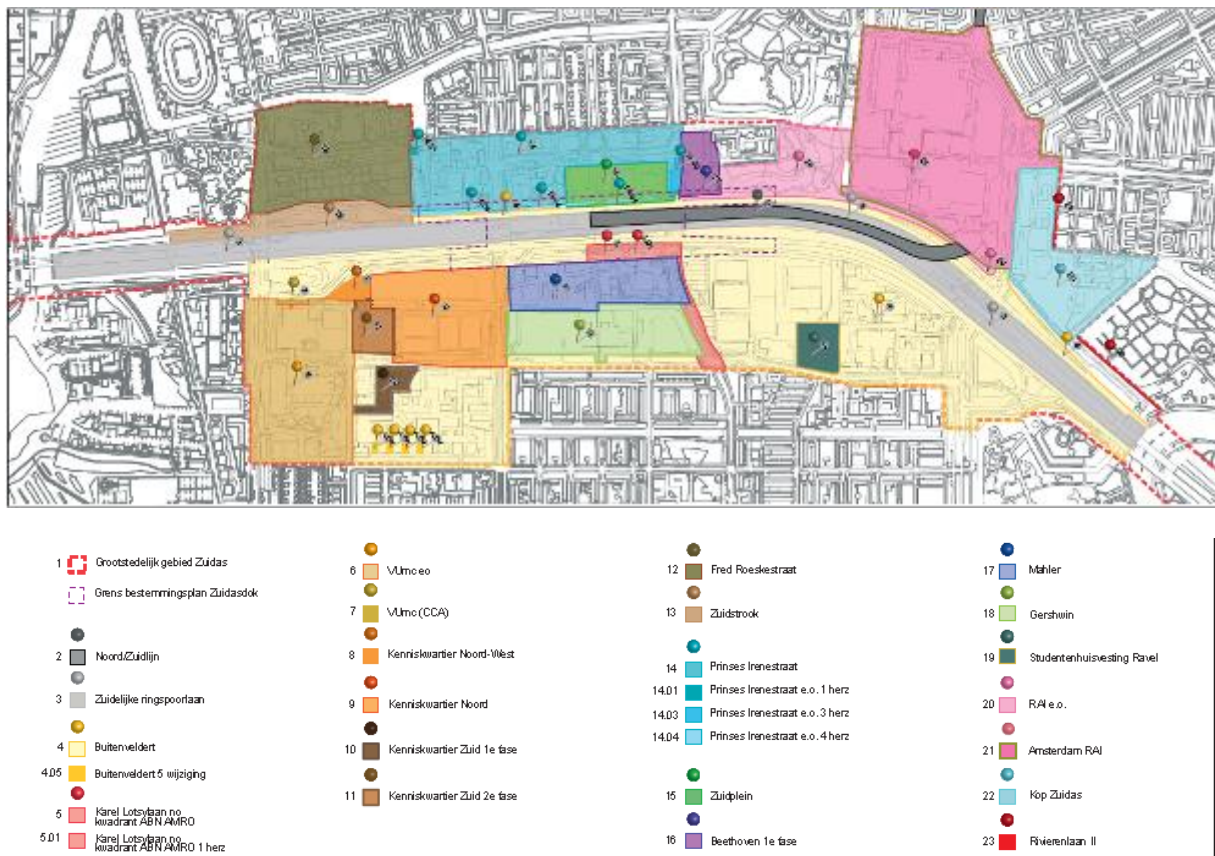
- Beethoven: groene werklocatie, kantoren, wonen en het Sint Nicolaas Lyceum;
- Fred Roeskestraat: gelegen in het noordwesten van de Zuidas, binnen het gebied bevinden zich verschillende scholen / opleidingsinstituten en kantoren. Doel is om het gebied op termijn te transformeren naar een gemengd gebied;
- Gershwin: centrumgebied Zuidas, wordt gekenmerkt door de hoge torens en betreft het eerste gemengde gebied in Zuidas waar naast gewerkt ook gewoond kan worden: realisatie van ongeveer 1300 woningen is het voornemen;
- Kenniskwartier: gebied met de Vrije Universiteit (VU) en het VU medisch centrum (VUmc). Op 25 april 2012 is het bestemmingsplan VU Medisch Centrum (en omgeving) vastgesteld. Het bestemmingsplan maakt de vernieuwing ten zuiden van de Boelelaan mogelijk (140.000 m² bruto vloeroppervlak);
- Kop Zuidas: noordoosten van Zuidas; hier bevinden zich het nieuwe stadsdeelkantoor en appartementencomplex Luminuz en het ROC Amsterdam Zuid. In 2013 is gestart met de bouw van 60 woningen en een hotel;
- Mahler: gebied met kantoren, een woontoren, hoogwaardige horeca, winkels, fitnesscentra en pleinen;
- RAI: groot congres- en beurscentrum, waar jaarlijks circa 600 evenementen plaatsvinden en ruim 1,5 miljoen bezoekers worden getrokken. Er zijn verschillende uitbreidingsplannen;

- Ravel: sportvoorzieningen in de huidige situatie en ruimte voor tijdelijke initiatieven, in de toekomst een gemengd gebied met woningen, (sport) voorzieningen, kantoren en winkels;
- Strawinsky: centrumgebied Zuidas rondom de Strawinskylaan met voorzieningen en een aantal kenmerkende kantoorgebouwen (WTC en Atrium) en ruimte voor woningbouw in de toekomst;
- Vivaldi: gelegen in het zuidoosten van de Zuidas; appartementen, kantoren en bedrijven.

2.3 Planologische situatie

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de geldende planologische situatie in het plangebied.

Hierna is omschreven welke bestemmingsplannen er binnen het plangebied gelden. Per bestemmingsplan is aangegeven wat er geregeld is en of het initiatief tot realisatie van de openbaarvervoerterminal en de infrastructuur hierbinnen past. In onderstaande afbeelding zijn de bestemmingsplannen in de omgeving van het Zuidasdok met de openbaarvervoerterminal opgenomen. De stippellijn geeft globaal het plangebied van onderhavig bestemmingsplan aan.



Afbeelding 8: Vigerende bestemmingsplannen

Het gaat om de volgende bestemmingsplannen:

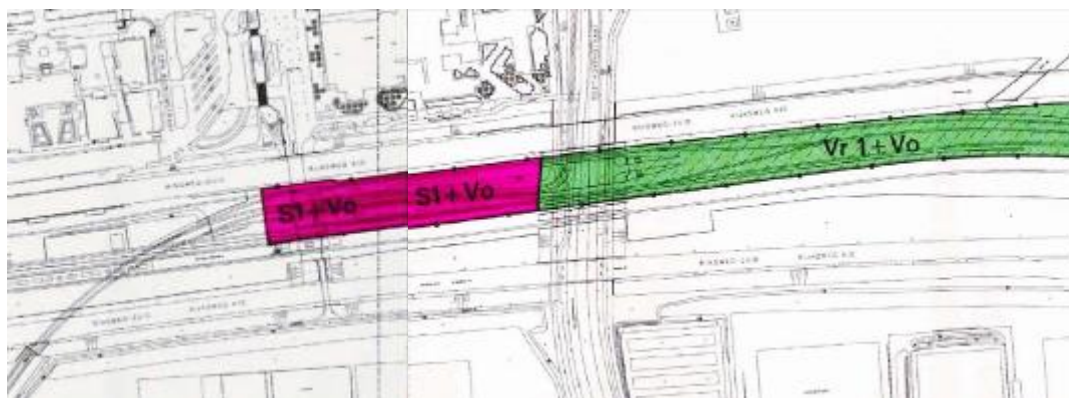
- bestemmingsplan Buitenveldert 1973 (onherroepelijk op 7 februari 1974);
- bestemmingsplan Noord/Zuidlijn (onherroepelijk op 20 april 1999);
- bestemmingsplan Zuidelijke ringspoorbaan (onherroepelijk op 27 januari 1987);
- bestemmingsplan Karel Lotsybaan (onherroepelijk op 7 februari 1995);

- bestemmingsplan Prinses Irenestraat, bestemmingsplan Prinses Irenestraat 3e herziening en bestemmingsplan Prinses Irenestraat 4e herziening;
- bestemmingsplan Zuidplein (onherroepelijk 12 september 2001);
- bestemmingsplan RAI e.o. (vastgesteld 18 december 2014);
- bestemmingsplan Beethoven 1^e fase (vastgesteld 17 december 2014).

Uit de toetsing van het initiatief aan de geldende plannen komt het volgende naar voren:

In bestemmingsplan Buitenveldert 1973 zijn de volgende bestemmingen ter plaatse van het plangebied opgenomen: 'openbaar groen', 'rijwegen' en 'spoorwegen en spoorweginrichtingen'. Binnen de bestemming 'openbaar groen' zijn geen wegen en geen bebouwing toegestaan, terwijl deze hier wel worden voorzien in de toekomstige situatie. In de toekomstige situatie worden ter plaatse van de bestemming 'openbaar groen' stationsgebouwen met detailhandel en fietsenstallingen voorzien. Daarom is hier sprake van strijdigheid. Ook qua functie passen infrastructuur (tram, metro, snelweg, etc.) en infrastructurele voorzieningen, stationsgebouwen, detailhandel, etc. niet binnen de bestemming 'openbaar groen'.

Ter plaatse van een deel van het plangebied geldt de bestemming 'Bovengrondse stationsgebouwen en openbare ruimte' van het bestemmingsplan Noord/Zuidlijn. Gronden zijn aangewezen voor stationsgebouwen met inbegrip van perrons, railtracé, winkels, kantoren met baliefunctie, horeca, fietsenstallingen, maatschappelijke voorzieningen en andere voorzieningen ten dienste van het railverkeer, alsmede voor verkeersareaal, pleinen, groenvoorzieningen en water. Zoals blijkt, zijn er binnen deze bestemming tal van functies en voorzieningen toegestaan. Zodoende is er op dit vlak geen sprake van strijdigheid. Per station is 100 m² aan winkels, kantoren met baliefunctie, horeca en maatschappelijke voorzieningen toegestaan, met een maximumbouwhoogte van 15 meter, net zoals voor stationsgebouwen geldt. Het initiatief voor de openbaarvervoerterminal voorziet in een groter areaal aan voorzieningen en wijkt in dat opzicht dan ook af van het bestemmingsplan Noord/Zuidlijn.



Afbeelding 9: fragment bestemmingsplan Noord/Zuidlijn

In het bestemmingsplan Karel Lotsyiaan Noordoostkwadrant zijn de bestemmingen 'openbare ruimte' en 'groenvoorzieningen' opgenomen ter plaatse van het plangebied. Het nieuw te realiseren stationsgebouw valt voor een klein deel binnen de hiervoor aangehaalde bestemmingen. Qua functie en bebouwing past het voorziene stationsgebouw niet binnen deze bestemmingen, zodat hier sprake is van strijdigheid. Hetzelfde geldt voor het oostelijke deel van de tram- en busstations.

In het plangebied van het bestemmingsplan Zuidelijke Ringspoorbaan gelden in het plangebied voor onderhavig bestemmingsplan de bestemmingen Railvervoer 1 en 3. De gronden zijn aangewezen voor spoorwegen en spoorweginrichtingen. De geplande voorzieningen in de openbaarvervoerterminal zijn met deze bestemmingen niet expliciet toegestaan.

Een deel van het onderhavige plangebied is gelegen in bestemmingsplan Zuidplein (met name de tunnels en bovengelegen verkeersbestemming). Ter plaatse van het plangebied gelden de bestemmingen Openbare Ruimte II en Verkeersareaal, waarbinnen de nieuwe functies niet geheel passen.

In bestemmingsplan RAI e.o. geldt ter plaatse van dit bestemmingsplan de bestemming Groen. Ook hier geldt strijdigheid met de geprojecteerde tunnel en wegen.

Tenslotte geldt voor het bestemmingsplan Beethoven 1^e fase ter plaatse de bestemming Verkeer en de dubbelbestemming Waterstaat – Waterkering. De ondergrondse tunnel past niet in de bestemming Verkeer en zorgt voor strijdigheid.

2.4 Historie

Tot de jaren '80 is het plangebied van dit bestemmingsplan een stuk niemandsland tussen Buitenveldert en Amsterdam-Zuid. In de jaren '60 is wel al de ringweg A10 aangelegd en begint de bouw van treinstation Amsterdam Zuid. In 1973 wordt het hoofdgebouw van de Vrije Universiteit Amsterdam opgeleverd en in 1985 verrijst het WTC. Verder zijn er voetbalvelden en tennisbanen. Van echte stadsuitbreiding is in dit gedeelte van Amsterdam nog geen sprake.

Begin jaren '90 verandert dit. In het structuurplan van 1991 staat dat het 'wenselijk is een onderzoek te starten naar de mogelijkheden van verdere ontwikkeling van de Zuidas van de Riekerpolder tot Duivendrecht' om 'extra groei van de vraag naar bepaalde kantorenlocaties' te inventariseren. In de jaren '90 komen er steeds meer kantoorgebouwen op de Zuidas. Amsterdam geeft daar via separate planprocedures toestemming voor. Vanuit de markt is er namelijk 'behoefte' om kantoren te bouwen, zo staat in het 'Masterplan Zuidas'. In 1994 begint de gemeente Amsterdam met integrale planvorming. De coalitie van PvdA, VVD en D66 neemt in het programma-akkoord op dat aan dit 'incidentenbeleid' een einde moet komen. Dit heeft tot gevolg dat in 1996 in het structuurplan staat dat er op de Zuidas een ambitieus kantorencentrum mag komen.

In 1997 heeft het Rijk Zuidas tot Nieuw Sleutel Project (NSP) aangewezen. De Zuidas heeft in feite haar eigen ontwikkeling afgedwongen. Dit heeft geleid tot een masterplan in 1998, en een eerste visie in 2000. Vervolgens is een proces gestart richting publiek-private samenwerking. In 2006 is naar aanleiding hiervan een bestuursovereenkomst gesloten tussen gemeente, Rijk en Stadsregio. In 2007 is de Zuidasorganisatie opgezet, vooruitlopend op de definitieve besluitvorming tot de oprichting van de beoogde Zuidasonderneming, en heeft er een preselectie van private partijen plaatsgehad. Een verdere gemeentelijke stap in deze verzelfstandiging is de instelling van een afzonderlijke diensttak 'Bedrijf Zuidas Amsterdam' in januari 2009.



Afbeelding 10: Amsterdam, Nederland, 12 juni 1968 - Historische luchtopname van de Zuidas gezien vanaf het Olympiaplein kijkend richting Buitenveldert. Het zandlichaam in het midden is nu de A10 zuid, met aan beide zijden de kantoren van de Zuidas.
Foto: Ger van Middelkoop/Aerophoto-Schiphol



Afbeelding 11: Situatie begin jaren '80



Afbeelding 12: Situatie rond 2011

Wat vooraf ging aan dit bestemmingsplan

Het plan Zuidasdok kent een lange voorgeschiedenis waarin een veelvoud van alternatieven bedacht en (deels) onderzocht is. In de notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) voor het planMER (voorjaar 2012 ter inzage) bij de Structuurvisie ZuidasDok is een trechtering van de alternatieven beschreven naar drie kansrijke alternatieven: 'Dok onder de grond', 'Gestapelde sporen' en 'Sporen bovengronds'. De drie alternatieven zijn vervolgens in de 'Beoordelingsfase' onderzocht in het milieueffectrapport (planMER), een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) en in onderzoek naar technische maakbaarheid, juridische aspecten, kosten, risico's, betaalbaarheid, flexibiliteit en stuurbaarheid. Deze integrale benadering past in het MIRT-spelregelkader en is afgeleid van het advies "Sneller en Beter" van de Commissie Elverding (april 2008).

Hierbij zijn onder andere de volgende partijen betrokken: burgers, bedrijven, maatschappelijke organisaties, mede-overheden en marktpartijen voor realisatie. Tussentijdse resultaten van het onderzoek naar kosten en betaalbaarheid hebben uitgewezen dat de drie oplossingen niet zouden leiden tot een betaalbare oplossing. Mede door de veranderende economische situatie, die doorwerkt in de vastgoedmarkt (een van de beoogde financieringsbronnen voor Zuidasdok). Daarom is besloten om ook een perspectief uit te werken dat een kortere doorlooptijd kent, financieel beter haalbaar is en dat een verdere (later te besluiten) doorgroei richting de drie alternatieven niet onmogelijk maakt: het middellange termijn alternatief (MLT). Het MLT bestaat uit het gemeenschappelijke deel dat de basis is van alle drie de alternatieven:

- Verbreding en ontvlechting van de A10 Zuid, tussen de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel, inclusief het aanpassen van de knooppunten en het onder de grond brengen van de A10 ter hoogte van de Zuidas;
- Aanpassen van de openbaarvervoerterminal om de groei van het treinverkeer te accommoderen en aanleg van een keurvoorziening voor binnenlandse hogesnelheidstreinen
- Inpassen van regionaal en stedelijk openbaar vervoer in de Dokzone;
- Versterken van de stedelijke structuur door middel van extra oost-west en noord-zuidverbindingen.

De MLT vormt in feite de eerste fase van Zuidasdok en is de gemene deler van de drie alternatieven. Op de langere termijn blijft doorgroei naar elk van de drie alternatieven mogelijk. Dit MLT perspectief is ook onderzocht in het planMER, de MKBA en de overige onderzoeken. Hieruit blijkt dat de gestelde doelstellingen in grote mate bereikt kunnen worden en dat het project financieel uitvoerbaar (betaalbaar) is. Deze verkenning heeft geresulteerd in een voorkeursbeslissing die de minister in samenspraak met betrokken partners heeft vastgesteld in de Structuurvisie Zuidasdok zoals hiervoor genoemd. Deze structuurvisie vormt de basis voor dit bestemmingsplan.

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. Bij deze omschrijving is gebruik gemaakt van een onderverdeling in structuren in het plangebied: ruimtelijke structuur, functionele structuur, verkeersstructuur en vervolgens een beschrijving per deelgebied.

3.1 Nut en noodzaak

3.1.1 Algemeen

Zuidasdok is een project om de bereikbaarheid van de Amsterdamse Zuidas en het noordelijke deel van de randstad in de toekomst te verbeteren. Het project omvat 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 2028 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, die hieronder staan benoemd, op te lossen.

3.1.2 De capaciteit van station Amsterdam Zuid staat onder druk

Het aantal trein- en metroreizigers groeit de komende jaren, onder andere door toenemend gebruik van het openbaarvervoer en het gereedkomen van de Noord/ Zuidlijn. Het station Amsterdam Zuid ligt ingeklemd tussen de rijbanen van de A10 Zuid, waardoor uitbreiding van het spoor niet mogelijk is.

Het station biedt in de toekomst de capaciteit en variëteit aan vervoers- en overstapmogelijkheden die qua in- en uitstappers kan wedijveren met de grootste stations van Nederland. Het station wordt daarvoor geheel vernieuwd. Het krijgt een royale opzet met bredere perrons, overkappingen, een forse verbreding van de bestaande Minervapassage en een nieuwe passage: de Brittenpassage. Het station wordt compact, overzichtelijk en veilig en krijgt een eigentijdse en efficiënte uitstraling. Waar de A10 Zuid onder de grond verdwijnt, licht station Amsterdam Zuid op als centraal verbindingselement.

3.1.3 De doorstroming op de A10 Zuid staat onder druk

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 en gedeeltelijk in twee tunnels aangelegd. Er zijn in totaal vier tunnelbuizen, twee voor de hoofdrijbanen en twee voor de parallelrijbanen die bedoeld zijn voor het bestemmingsverkeer. De tunnels zijn circa een kilometer lang en lopen ongeveer vanaf de Begraafplaats Buitenveldert tot aan het Beatrixpark. Over het circa zes kilometer lange traject tussen de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel 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 De Nieuwe Meer en Amstel 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.

3.1.4 De A10 Zuid wordt ter hoogte van het centrum van Zuidas in twee tunnels aangelegd

Dit verbetert de luchtkwaliteit en zorgt voor een vermindering van de geluidsoverlast bij de tunnel. Zo worden de mogelijkheden voor woningbouw geoptimaliseerd en is het mogelijk dat Zuidas zich ontwikkelt tot een duurzaam gemengd stedelijk centrum voor wonen, werken en voorzieningen.

Het ondergronds brengen van de A10 Zuid zorgt voor kortere noord-zuidverbindingen en creëert nieuwe openbare ruimte op het dak van de tunnels. Ook slecht het de barrière die nu het noordelijke en het zuidelijke deel van Zuidas scheidt voor een deel. Dit maakt Zuidas aantrekkelijker voor voetgangers en fietsers. De ondertunneling zorgt tevens voor minder geluidsoverlast van het verkeer op de A10 Zuid in het centrumgebied. De verbreding van de snelweg verbetert de doorstroming en verkort de reistijden. Verdere toekomstige ontwikkelingen worden niet onmogelijk gemaakt. Er is onder andere rekening gehouden met een ruimtereservering voor twee extra treinsporen. Ook blijft uitbreiding van het regionale openbaarvervoernetwerk, bijvoorbeeld een eventuele doortrekking van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol, mogelijk.

3.1.5 Structuurvisie en toelichtingen tracébesluit en bestemmingsplan

Nut en noodzaak van het project Zuidasdok worden nader toegelicht in de Structuurvisie Zuidasdok die op 9 juli 2012 is vastgesteld en in de toelichtingen bij het tracébesluit en het bestemmingsplan (met name paragraaf 3.1 en hoofdstuk 4).

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.

- Verdere realisatie van een internationale toplocatie als integraal onderdeel van de regio en de stad Amsterdam;
- Voorzien in een optimaal functionerend hoogwaardig verkeer- en vervoernetwerk;
- Een kwalitatief hoogwaardig OV-knooppunt van internationale allure;
- 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. 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.

Ad 1: Verdere realisatie van een internationale toplocatie als integraal onderdeel van de regio en de stad Amsterdam

De regio Amsterdam - met Zuidas als toplocatie - heeft een internationaal economische topositie. Luchthaven Schiphol ligt op enkele minuten van Zuidas en is de vijfde luchthaven van Europa voor wat betreft verwerkte passagiers (meer dan 40 miljoen reizigers per jaar) en de derde als het gaat om vracht. De ligging van een toplocatie op zo'n korte afstand (8 treinminuten) van een internationale luchthaven is bijzonder. Dit zorgt voor een belangrijk vestigingsvoordeel voor internationale bedrijven. Nergens in Nederland zijn vergelijkbare kansen aanwezig en ook in Europa is deze ligging vrijwel uniek.

De economische groei en de internationale concurrentiepositie van Nederland staan onder druk. De aantrekkelijkheid van de Nederlandse economie voor internationaal opererende bedrijven hangt onder andere af van de mate waarin ze toegang kunnen krijgen tot internationale (transport)netwerken en van de mate waarin deze bedrijven gebruik kunnen maken van agglomeratievoordelen. Het gaat bijvoorbeeld om een groot en gevarieerd aanbod van (hoogwaardige) arbeid en andere productiefactoren, de aanwezigheid van andere bedrijvigheid en de aanwezigheid van (hoogwaardige) kennis. Stuwende bedrijven hebben in het algemeen een voorkeur voor vestiging in grootstedelijke gebieden. Internationaal opererende bedrijven vestigen zich bij voorkeur in de invloedssfeer van mainports, nationale stedelijke netwerken en de daar grotendeels binnen gelegen economische kerngebieden. Zuidas biedt deze kwaliteiten.

Het is, omwille van leefbaarheid en duurzaamheid, de ambitie om Zuidas tot een hoogwaardig gemengd stedelijk centrum te ontwikkelen en het ruimtelijk te integreren in de stad. Het gaat daarbij om een evenwichtige menging van wonen, werken en voorzieningen. Uitgangspunten zijn versterking van het duurzame karakter, aansluiting bij de compacte stad gedachte van Amsterdam en om Zuidas integraal onderdeel van de rest van Amsterdam en de buurgemeenten te laten zijn.

Ad 2: Een optimaal functionerend hoogwaardig verkeer- en vervoernetwerk

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 topositie. 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.

Het sterk groeiende station Amsterdam Zuid is ingeklemd tussen de rijbanen van de A10. Hierdoor is, zonder het ter plaatse ondergronds brengen van de A10, uitbreiding in de toekomst nauwelijks mogelijk, de beperkte stedelijke ruimte noodzaakt tot het halteren van overig openbaar vervoer (bus, tram) en taxi's op aanzienlijke afstanden van station Amsterdam Zuid. Hierdoor kost het overstappen in de huidige situatie veel tijd. Dit doet afbreuk aan het imago van een internationale toplocatie.

Rijksweg A10

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 De Nieuwe Meer en Amstel 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.

Spoorwegen

Om de bereikbaarheid van de Noordvleugel van de Randstad en Stadsmetropool Amsterdam via het spoor te verbeteren, is gestart met de uitbreiding van twee naar vier sporen tussen Riekerpolder en station Duivendrecht. Begin 2012 is het tracébesluit voor aanpassingen op het traject Weesp – Lelystad vastgesteld om groei van het treinverkeer in de SAAL-corridor mogelijk te maken. Het aantal treinen per uur per richting op het station Amsterdam Zuid zal hierdoor toenemen van 12 in 2011, 14 in 2016 tot 18-20 treinen in 2020. Na 2020 zal afhankelijk van verdere besluitvorming in de SAAL-corridor het aantal treinen nog verder kunnen toenemen.

De ambitie is om station Amsterdam Zuid op te nemen in het hogesnelheidsnetwerk. Er wordt rekening gehouden met vier binnenlandse hogesnelheidstreinen per uur in 2024 en mogelijk twee internationale hogesnelheidstreinen per uur. In Diemen is de realisatie van eventueel benodigde keersporen mogelijk binnen de bestaande spoorbundel waar met een beperkte aanpassing van de sporen maximaal vier binnenlandse hogesnelheidstreinen per uur kunnen keren. Bij verdere ontwikkelingen wat betreft het stoppen van de internationale hogesnelheidstreinen op station Amsterdam Zuid worden keersporen aangelegd bij de locatie direct ten oosten van de A2. De doelstelling van Zuidasdok is het accommoderen van deze sterk groeiende vervoersvraag.

Voor zowel deze keersporen als voor station Amsterdam Zuid geldt dat het met het oog op kosten en onzekerheden over toename van het treinverkeer absoluut noodzakelijk is om flexibel te blijven. Station Zuid wordt in eerste instantie niet verder uitgebreid dan noodzakelijk voor de termijn 2020, terwijl gelijktijdig wordt geborgd dat de mogelijkheid open blijft om verder door te groeien. Op station Zuid kan dat ter plaatse met een ruimtereservering voor een derde perron met een 5e en 6e spoor. Aan deze ruimtereservering is invulling gegeven door in het gebied direct grenzend aan (het talud van) het zuidelijke spoor (waar de bestemming 'Verkeer - 4' geldt) géén, dan wel zeer beperkte bebouwing toe te staan.

Metro, tram, bus en langzaam verkeer

De Noord/Zuidlijn als verbinding tussen Amsterdam Noord, Centraal Station en station Amsterdam Zuid wordt, samen met de metro ringlijn, geïntegreerd in het trein/metrostation. Dit vraagt om een geïntegreerd trein/metrostation en de directe nabijheid van het overige Openbaar Vervoer van tram,

bus etc., opdat snel en efficiënt overstappen mogelijk wordt. Ook wordt het langzaam verkeer, fietsers en voetgangers optimaal gefaciliteerd.

Ad 3: Een kwalitatief hoogwaardig OV-knooppunt van internationale allure

Vanuit diverse delen van het land is station Amsterdam Zuid per trein sneller bereikbaar dan Amsterdam Centraal. Tussen 2000 en 2011 is het aantal treinreizigers dan ook gegroeid van 15.000 naar circa 40.000 in- en uitstappende reizigers bij Zuidas (station Amsterdam Zuid). De groei van het aantal metroreizigers houdt hiermee gelijke tred. Met de komst van de Hanzelijn, eind 2012, is station Amsterdam Zuid sneller en frequenter verbonden met Noordoost Nederland. Voor de langere termijn ontstaat verdere groei in het aantal in- en uitstappers en een toename van het aantal treinen op het traject door de ruimtelijke ontwikkelingen, verdere verbetering van het traject Schiphol - Amsterdam - Almere - Lelystad en het opnemen van het station Amsterdam Zuid in het binnenlandse hogesnelheidsnetwerk. Tot circa 2030 wordt een verdere groei verwacht naar 95.000 tot 130.000 treinreizigers per werkdag. Het stedelijk en regionaal openbaar vervoer krijgt een impuls onder andere door de komst van de Noord/Zuidlijn waardoor het aantal metroreizigers ook sterk groeit. Door metro, de tramlijnen en de busverbindingen (verknoping in Zuid), biedt station Amsterdam Zuid een snelle reis naar en van een groot deel van de stad.

Ad 4: Duurzame inpassing van de infrastructuur in combinatie met stedenbouw

Het ruimtebeslag van de huidige A10 zorgt ervoor dat station Amsterdam Zuid niet kan uitbreiden (zie hiervoor) en het regionaal en stedelijk openbaar vervoer niet op korte afstand van het station gesitueerd kunnen worden. De huidige ligging van de A10 en het spoor op een dijklichaam tussen de Flanken van Zuidas zorgt voor een fysieke barrière en legt beperkingen op aan de kwaliteit van de leefomgeving en de openbaarvervoerterminal.

De Flanken van Zuidas zijn met elkaar verbonden via enkele noord-zuidverbindingen, maar dit is niet voldoende om de fysieke barrière en het gevoel dat de barrière oproept, weg te nemen. Door deze barrière, die circa 125 meter breed is, blijft duidelijk sprake van twee delen. Daarnaast slokt de infrastructuurbundel zelf een aanzienlijk deel van de ruimte op, waardoor dit gebied niet ingezet kan worden voor optimaal gebruik van de schaarse grond om de ontwikkeling van Zuidas als nieuw stedelijk centrum en internationale toplocatie te versterken.

De A10 zorgt voor hinder op de aspecten geluid, externe veiligheid en in mindere mate op het aspect luchtkwaliteit. Ook het spoor zorgt voor geluidhinder.

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.

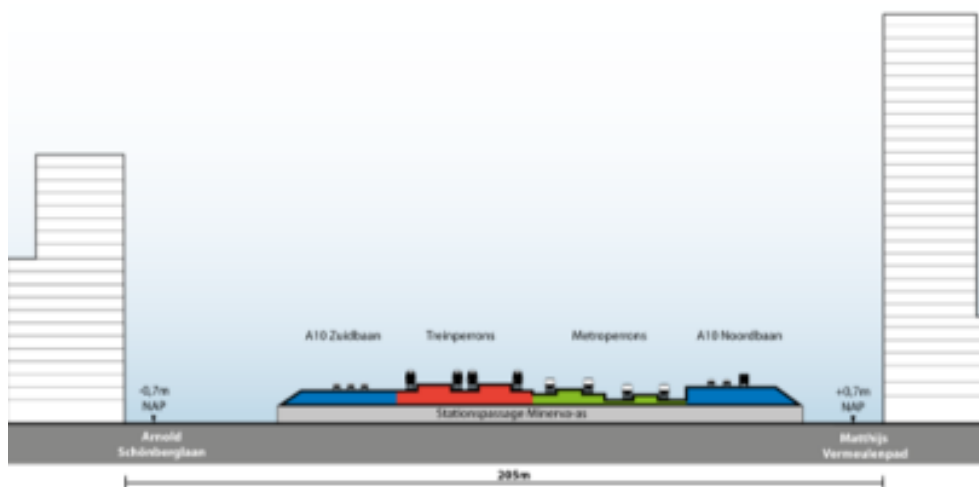
Door de aanleg van een hoogwaardige openbaarvervoerterminal waar binnen ruimte is voor trein, tram en metro en de realisatie van 2 tunnels voor de A10 wordt de barrièrewerking verminderd en is er sprake van een duurzame inpassing van de infrastructuur. Het verkeersnetwerk gaat hierdoor beter functioneren: congestie wordt voorkomen. Deze verbeterde infrastructuur en de hoogwaardige openbaarvervoerterminal maken Zuidas nog meer tot een internationale toplocatie.

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. Dit bestemmingsplan bevat de regeling voor

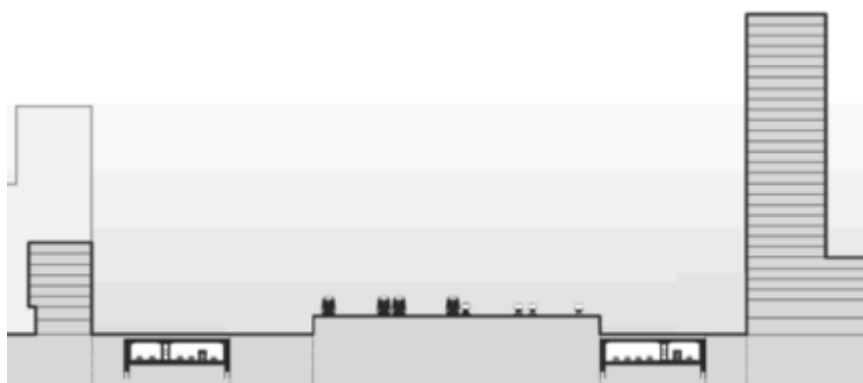
een hoogwaardige openbaarvervoerterminal. De tunnels waarin de A10 en de aansluiting op het lokale wegennet komen te liggen, worden overeenkomstig het tracébesluit mogelijk gemaakt in dit bestemmingsplan.

3.3 Toekomstige situatie plangebied

Afbeelding 14 geeft een indicatieve schematische weergave van de toekomstige situatie van de infrastructuur ter hoogte van Zuidasdok. Om inzichtelijk te maken hoe de situatie in ruimtelijke zin zal veranderen, is eerst een afbeelding opgenomen, met daarin een schematische weergave van de huidige situatie van de infrastructuur ter hoogte van Zuidasdok.



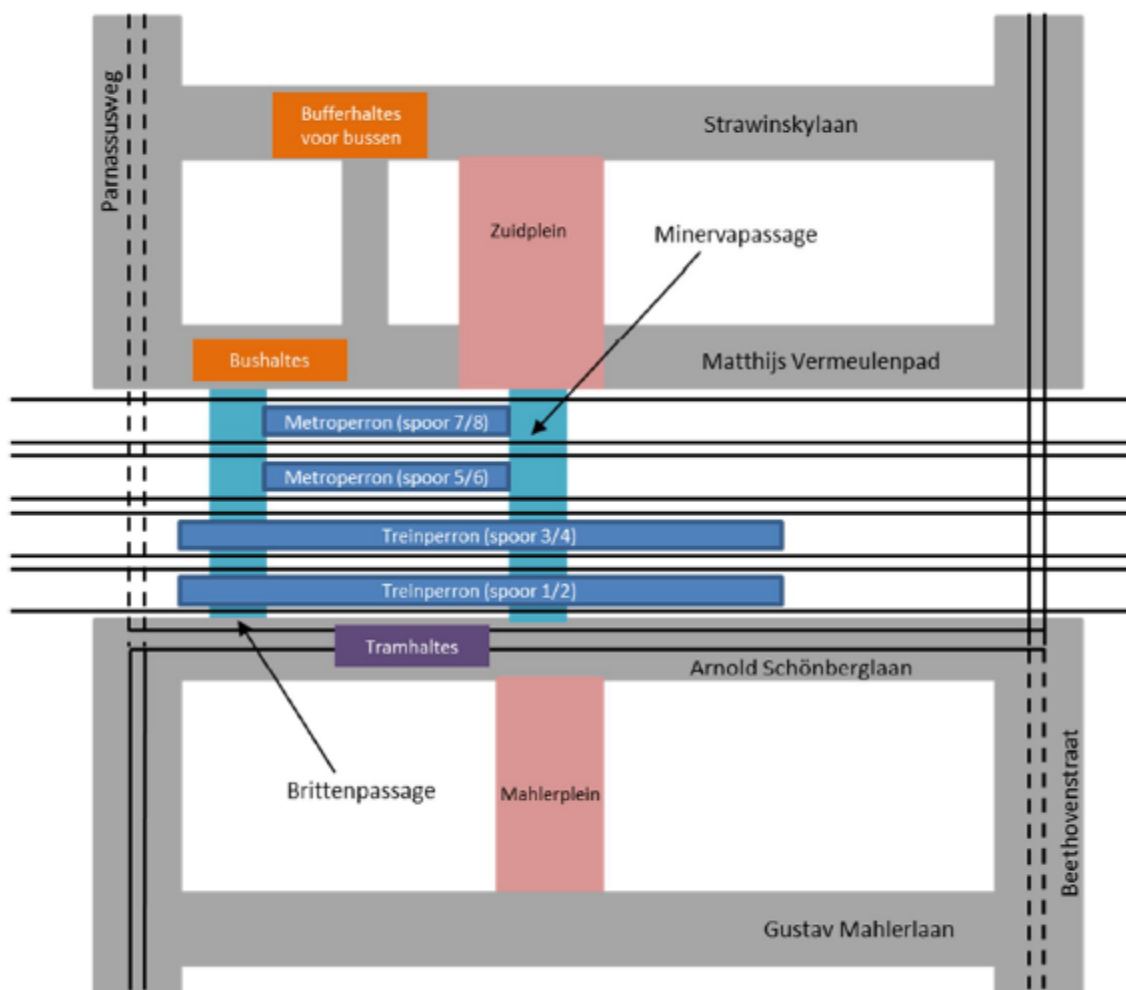
Afbeelding 13: Huidige ruimtelijke opbouw ter hoogte van Zuidas



Afbeelding 14: Toekomstige ruimtelijke opbouw ter hoogte van Zuidas

Uit de vergelijking van de afbeeldingen hiervoor blijkt dat er door de A10 ondergronds aan te leggen op maaiveld ruimte is voor de andere infrastructuur en bijbehorende voorzieningen zoals perrons, voor metro, trein en tram. Boven de A10 die ondergronds wordt gerealiseerd is ook ruimte voor de ontwikkeling van commerciële voorzieningen, horeca, kleinschalige bedrijvigheid. De afbeelding hierna geeft een impressie van de situatie waarin ook bebouwing voor bijvoorbeeld kleinschalige commerciële voorzieningen, parallel aan de reeds bestaande bebouwing op de Zuidas is meegenomen. Qua hoogte zal de nieuwe bebouwing veel lager zijn dan de reeds aanwezige bebouwing.

De afbeelding hierna geeft schematisch de ligging van de verschillende modaliteiten weer.



Afbeelding 15: Schematische weergave modaliteiten in en om het plangebied op maaiveld (2030).

3.3.1 Functionele structuur

De functionele structuur van het plangebied blijft in grote lijnen gehandhaafd: bestaande bebouwing blijft in tact, de (ov-) infrastructuur wordt ontvlochten en gebundeld. Tram- en bushaltes worden zoveel mogelijk gebundeld / geconcentreerd. De tramhaltes aan de zuidzijde van de A10 en de bushaltes aan de noordzijde van de A10. In feite wordt er een extra dimensie aan het plangebied toegevoegd, door infrastructuur ondergronds aan te leggen. Door het boven elkaar realiseren van verschillende infrastructuurlijnen en infrastructuurele voorzieningen, hoeft er nauwelijks extra aanspraak te worden gedaan op de gronden langs de huidige infrastructuur (de Zuidas).

Door het verruimen van de bestaande Minervapassage en het creëren van nieuwe uitgangen van het station, het realiseren van een nieuwe passage (zie verderop: Brittenpassage) en het verlengen van de perrons wordt de capaciteit van het station Zuidas vergroot.

Door de A10 in een tunnel aan te leggen, ontstaat er op maaiveld ruimte voor nieuwe functies, naast de openbare ruimte, infrastructuur en infrastructurele voorzieningen. Hier kan bebouwing worden gerealiseerd met daarin diverse voorzieningen: winkels, ateliers, zakelijke en consumentverzorgende dienstverlening, ambachtelijke bedrijvigheid en horeca. Dit kan met name aan de noordzijde van de openbaarvervoerterminal. Aan de zuidzijde is dit alleen mogelijk ter hoogte van de uitgangen van de passages, om zo de ruimtereservering voor het 5e en 6e spoor te waarborgen.

3.3.1.1 Omschrijving per deelgebied

Ondergronds brengen ter hoogte van de Zuidas

Ter hoogte van de Zuidas wordt de A10 over een lengte van ongeveer één kilometer onder de grond gebracht in twee dubbele tunnels. Beide tunnels bestaan uit twee buizen: één ten behoeve van het bestemmingsverkeer, de parallelrijbaan, en één voor het doorgaand verkeer, de hoofdrijbaan. Aan weerszijden van beide banen zijn redresseerstroken aanwezig. In de tunnels worden nergens vluchtstroken toegepast. Een middentunnelkanaal, met een breedte van 1,2 m, bevindt zich tussen de rijbanen.

De hoofdrijbaan (1 tunnelbuis) bestaat uit 4 rijstroken. De maximum rijsnelheid in deze buis is 100 km/uur. De parallelrijbaan bestaat uit 2 rijstroken. De maximum rijsnelheid in deze buis is 80 km/uur.

Er worden dus tweemaal 6 rijstroken aangelegd. Het verkeer wordt ontvlochten. Daarom hebben beide tunnels een scheiding voor doorgaand en bestemmingsverkeer. De tunnel loopt van ca. 200 meter ten westen van de Parnassusweg tot ca. 300 meter ten oosten van de Beethovenstraat.

De tunnels zijn opgenomen in het plangebied van dit bestemmingsplan, tot daar waar het eind van de tunneldaken is voorzien. De daken van de tunnels worden voor een deel groen ingericht, en er worden onder andere dienstgebouwen en andere voorzieningen ten behoeve van de tunnel gerealiseerd. Het gaat om voorzieningen die nodig zijn om het klimaat in de tunnel te regelen en het verkeer te kunnen reguleren. Ook zijn fietsenstallingen en kiosken voorzien op de daken van de tunnel. Dit bestemmingsplan biedt ook de mogelijkheid om op het dak van een van de tunnels (aan de zuidoostelijke zijde van het plangebied) dagrecreatieve voorzieningen te realiseren. Denk hierbij aan bijvoorbeeld een kinderboerderij.

Optimaliseren openbaarvervoerterminal

Station Amsterdam Zuid wordt aangepast om de reizigersgroei te accommoderen, door een goed functionerende openbaarvervoerterminal te realiseren waarin trein, metro, bus en tram bij elkaar komen en op een andere manier geordend worden. Een belangrijk onderdeel van het project is de vergroting van de transfercapaciteit van de openbaarvervoerterminal ten opzichte van het huidige station. De nieuwe openbaarvervoerterminal kan drie maal het huidige aantal reizigers verwerken. Dit is mede het gevolg van een nieuwe stationspassage die wordt aangelegd ter hoogte van de Benjamin Brittenstraat: ook wel de Brittenpassage genoemd. De bestaande Minervapassage wordt vergroot en verbreed, met de bijbehorende stijgpunten naar de perrons. Op het niveau van de treinsporen wordt de transfercapaciteit van de twee bestaande perrons vergroot door ze te verbreden, waarbij de perronsporen 1 en 4 worden verlegd.

De (nieuwe) Brittenpassage en (te verbreden) Minervapassage bieden naast de verbinding voor voetgangers van noord naar zuid, ruimte aan verschillende soorten voorzieningen. Hierbij dient gedacht te worden aan detailhandel, horeca in verschillende categorieën, ambachtelijke voorzieningen zoals een schoenmaker, ateliers, consumentverzorgende dienstverlening en zakelijke dienstverlening. Wat betreft de verschillende categorieën horeca zijn er mogelijkheden voor verkoop van fastfood, cafés, en restaurants (lunchroom, tearoom, etc.). Consumentverzorgende dienstverlening betreft kappers, schoonheidssalons en vergelijkbare functies. Zakelijke dienstverlening betreft banken, reisbureaus en vergelijkbare functies.

Het verbreden van de Minervapassage naar 63 meter heeft een positief effect heeft op de ruimtelijk visuele kenmerken. De verbreding draagt bij aan een markante onderdoorgang die in het oog springt in het lengteprofiel van de kering. Hierdoor is de onderdoorgang duidelijk herkenbaar en draagt bij aan de oriëntatie als doorsteek van het grondlichaam. Door de verbreding, en het daarmee gepaard gaande doorzicht, komt de onderdoorgang ruimtelijk en visueel ook in hiërarchie duidelijker naar voren als koppeling tussen noord en zuid voor langzaam verkeer.

De hiervoor genoemde functies zijn ook mogelijk aan de noordrand van de openbaarvervoerterminal, als het ware tegen de grondlichamen waarop de treinsporen met perrons en bijbehorende spoorvoorzieningen liggen. Deze functies liggen dan tegenover de reeds bestaande bebouwing van o.a. het WTC (Mathijs Vermeulenpad, Strawinskyaan en Zuidplein) en aan de zuidzijde tegenover o.a. de ABN AMRO bank (Arnold Schönberglaan).

Aan de zuidzijde van de openbaarvervoerterminal zijn dergelijke functies op grond van dit bestemmingsplan alleen mogelijk ter hoogte van de toegangen van de Minervapassage en de Brittenpassage. Voor de overige ruimte tussen de grondlichamen van het spoor en de bebouwing aan de zuidzijde van de Arnold Schönberglaan geeft dit bestemmingsplan een verkeersbestemming. Deze gronden kunnen op termijn worden gebruikt voor de aanleg van een 5e en 6e spoor.

De verschillende soorten commerciële voorzieningen richten zich op de gebruikers van de openbaarvervoerterminal. Het is zeker niet de bedoeling dat hier een zelfstandig winkelgebied ontstaat met grote, volwaardige vestigingen van bijvoorbeeld kledingzaken. Daarom heeft een commerciële voorziening maximaal een bruto verkoop vloeroppervlak van 300 m² en geldt voor voorzieningen een totaal maximum brutovloeroppervlak van 10.000 m²;

Qua uitstraling en maatvoering sluiten de passages en de bebouwing met daarin de voorzieningen aan op de directe, reeds bebouwde omgeving. De bebouwing zal een hoogwaardige uitstraling hebben en open zijn van karakter. Dit open karakter nodigt passanten uit om hier bijvoorbeeld tijdens hun reis een boodschap te doen.

Doordat de A10 ter plaatse in een tunnel komt te liggen, is er op maaiveld ruimte voor het verplaatsen van de bus- en tramhaltes. Deze krijgen aan de westzijde van de openbaarvervoerterminal een plek bovenop de zuidtunnel van de A10 (tram), en de noordtunnel van de A10 (bus), beide met een directe aansluiting op trein en metro. Het busstation kan compact en overzichtelijk worden ingericht (vier aankomst- en vier vertrekhaltes). Het bufferen van bussen gebeurt op de Strawinskyaan. Bussen rijden vanuit de Parnassusweg naar het busstation op het dak van de noordelijke A10-tunnel en rijden in noordelijke richting uit naar de Strawinskyaan. Ten behoeve van de tram wordt aan de zuidoostzijde van het plangebied op het tunneldak een keerlus gerealiseerd.

In deze openbaarvervoerterminal zijn ook de eindhaltes van zowel de Noord/Zuidlijn als de hoogwaardige tramverbinding (HTV) naar Amstelveen voorzien, evenals voor een aantal regionale buslijnen. Daarnaast doen stadsbussen en –trams het station aan, en is er plaats voorzien voor stalling van 8.500 fietsen. Ook worden de noord-zuid- en oost-westverbindingen voor fietsers en voetgangers verbeterd.

Voor toekomstige treindiensten van de HSL-Zuid is voorzien dat Amsterdam Zuid het begin- en eindpunt wordt. Omdat de perronspoorcapaciteit op het station ontbreekt om deze treindiensten daar te laten kopmaken (het zogenoemde kort keren), wordt voor het keerproces een aparte keervoorziening aangelegd. Binnen Zuidasdok ontbreekt de ruimte voor de aanleg van de keerspooren. Daarom worden deze ingericht ten oosten van het station Diemen Zuid, op de plaats waar nu het keerspoor van Diemen Zuid en het Goederenwachterspoor van Muiderstraatweg liggen. Deze keervoorziening ligt buiten het plangebied van dit bestemmingsplan. Binnen het ter plaatse geldende bestemmingsplan in Diemen is de realisatie van deze keerspooren overigens reeds mogelijk. De aanleg vindt plaats separaat van de realisatie van de openbaarvervoerterminal en de wijzigingen van de A10 Zuid en de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel.

Openbare ruimte

In het hart van Zuidas, op de tunneldaken, wordt er een aanzienlijk oppervlak aan openbare ruimte toegevoegd. Samen met de aangrenzende straten en pleinen ontstaat een aaneengesloten, grotendeels autovrij gebied. De inrichting van de openbare ruimte vertoont in vloer, inrichting en beplanting grote samenhang en biedt een aantrekkelijke verblijfskwaliteit. Zo'n openbare ruimte verbindt de allure van de individuele kantoor- en woongebouwen tot een samenhangende kern van de internationale toplocatie Zuidas. De Minervapassage is de centrale spil die de delen aan weerszijden van de sporen tot één aaneengesloten openbaar gebied smeedt. Vanaf de doorsnijdende Parnassusweg en Beethovenstraat vormt de openbaarvervoerterminal een herkenbaar onderdeel van het kerngebied. Openbaar vervoer en reizigersvoorzieningen worden daarin op een vanzelfsprekende manier opgenomen, zonder de samenhang te doorsnijden. Het stationsdomein sluit aan op deze openbare ruimte.

Via de vier uiteinden van de tunneldaken wordt de aansluiting gemaakt naar de aangrenzende flanken van Zuidas. Aan de oostzijde sluit een groene inrichting aan op het Beatrixpark en de sportvelden. Aan de westzijde staan de rechtbank en het kenniskwartier met hun voeten direct aan het kerngebied rond de openbaarvervoerterminal. Een belangrijke bouwsteen in het stedelijk kerngebied/ openbaarvervoerterminal is de inrichting van groene taluds en groene daken. Het talud van het dijklichaam en de daken van de plintbebouwing worden voorzien van een stedelijke groene invulling (tuin en straatbomen), zodat de groene corridor doorloopt in het stedelijk kerngebied.

Nieuwe langzaamverkeersverbinding en faunapassage

Oostelijk van de openbaarvervoerterminal ligt een smalle strook waarbinnen een langzaamverkeersverbinding van noord naar zuid wordt gerealiseerd: van Beatrixpark naar het huidige sportpark ten zuiden van de A10. Deze strook is in het bestemmingsplan opgenomen omdat in de huidige planologische regeling geen langzaamverkeersverbinding mogelijk is, en de gemeente deze wel wil mogelijk maken. De langzaamverkeersverbinding zal hier onder de nieuwe infrastructuur door gaan.

Binnen deze verbinding is ook een nieuwe faunapassage voorzien voor de migratie van fauna tussen het Beatrixpark en het gebied ten zuiden van de A10. De passage is bedoeld om de ecologische structuur van Amsterdam te versterken. Het gaat daarbij om de migratie van amfibieën, kleine zoogdieren en grote zoogdieren.

Hoofdstuk 4 **Beleidskader**

In dit hoofdstuk is het beleidskader, waarbinnen voorliggend bestemmingsplan is opgesteld, opgenomen. Eerst komt het Rijksbeleid aan bod, daarna regionaal, gemeentelijk en stadsdeelbeleid

4.1 **Rijksbeleid**

4.1.1 **Structuurvisie Zuidasdok**

Vanwege de aanpassing van hoofdinfrastructuur en de mogelijkheid die hiervoor geboden moet worden binnen Zuidasdok, ligt de bevoegdheid tot het nemen van een Voorkeursbeslissing in eerste instantie bij het Rijk. Ook het te volgen Uitvoeringsbesluit (tracébesluit voor de weg) doorloopt een rijksprocedure. Vandaar dat gekozen is voor een Structuurvisie van het Rijk. De totstandkoming van de Structuurvisie heeft plaatsgevonden door intensieve en gelijkwaardige samenwerking tussen het Rijk, provincie Noord-Holland, stadsregio Amsterdam en gemeente Amsterdam. De gemeente Amsterdam zet zich in voor de invulling van het gebied boven de A10-tunnels en het functievrij maken ervan en heeft, zoals blijkt uit voorliggend bestemmingsplan, de bestemmingsplanprocedure ingezet.

Het project Zuidasdok overstijgt het Amsterdamse, maar onderdelen van de beleidskeuzes worden op lokaal niveau geborgd, zoals in dit bestemmingsplan. Naast de Structuurvisie hebben het Rijk, de provincie Noord-Holland, de stadsregio Amsterdam en de gemeente Amsterdam afspraken gemaakt in een Bestuursovereenkomst. De Bestuursovereenkomst legt de plannen en ambities zoals beschreven in de Structuurvisie privaatrechtelijk vast in concrete afspraken tussen de betrokken publieke partijen.

Om invulling te geven aan de doelstellingen zoals deze ook zijn opgenomen in paragraaf 3.2, worden vier samenhangende ontwikkelingen mogelijk gemaakt:

- Uitbreiden van de capaciteit en ontvlechting van de A10-zuid van knooppunt De Nieuwe Meer tot en met knooppunt Amstel, inclusief ondergrondse ligging ter hoogte van Zuidas;
- Duurzame inpassing van de weginfrastructuur door het ondergronds situeren van de A10 ter hoogte van het centrumgebied van Zuidas, zodat ruimte ontstaat voor de openbaarvervoerterminal en het versterken van het centrummilieu van Zuidas;
- Ontwikkeling van een hoogwaardige openbaarvervoerterminal voor trein en metro, accommodatie groei treinverkeer, aanleg keervoorzieningen voor de binnenlandse hogesnelheidstreinen bij Diemen Zuid en ruimtereservering voor een vijfde en zesde spoor met een derde perron en ruimtereservering voor keerspooren met bijbehorende voorzieningen in de hoek oostzijde As – zuidzijde spoorbaan in de gemeente Ouder Amstel;
- Optimale inpassing van het regionale en stedelijke openbaar vervoer in de openbaarvervoerterminal, inclusief dubbelsporige aanlanding van de Noord/Zuidlijn.

De vier samenhangende ontwikkelingen leiden tot een beter bereikbare Noordvleugel van de Randstad en de verdere versterking van Zuidas als internationale toplocatie. Na realisatie is Zuidas uitstekend bereikbaar via trein, metro, bus, tram en A10 voor alle delen van Nederland, de regio en de stad. De barrièrewerking is verminderd, zodat meer langzaam verkeersverbindingen mogelijk zijn en Zuidas meer een geheel wordt.

De milieuhinder wordt beperkt en bestaande en beoogde woningbouw binnen de Zuidas kan een hogere kwaliteit geboden worden. Iedere ontwikkeling draagt haar deel bij aan het bereiken van de voor Zuidas geformuleerde doelstellingen. De beleidskeuzes houden het mogelijke ontwikkelingsperspectief (zie hoofdstuk 6) in gedachten, zodat een verdere ontwikkeling na realisatie van de beleidskeuzes mogelijk blijft.

Relevantie voor dit plan

De Rijksstructuurvisie Zuidasdok is kaderstellend voor de ontwikkelingen binnen het plangebied. De structuurvisie vormt hiermee de basis voor voorliggend bestemmingsplan.

4.1.2 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is op 13 maart 2012 vastgesteld. In de structuurvisie is aangegeven dat het Rijk drie hoofddoelen heeft:

- a. Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijke economische structuur van Nederland;
- b. Het verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- c. Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

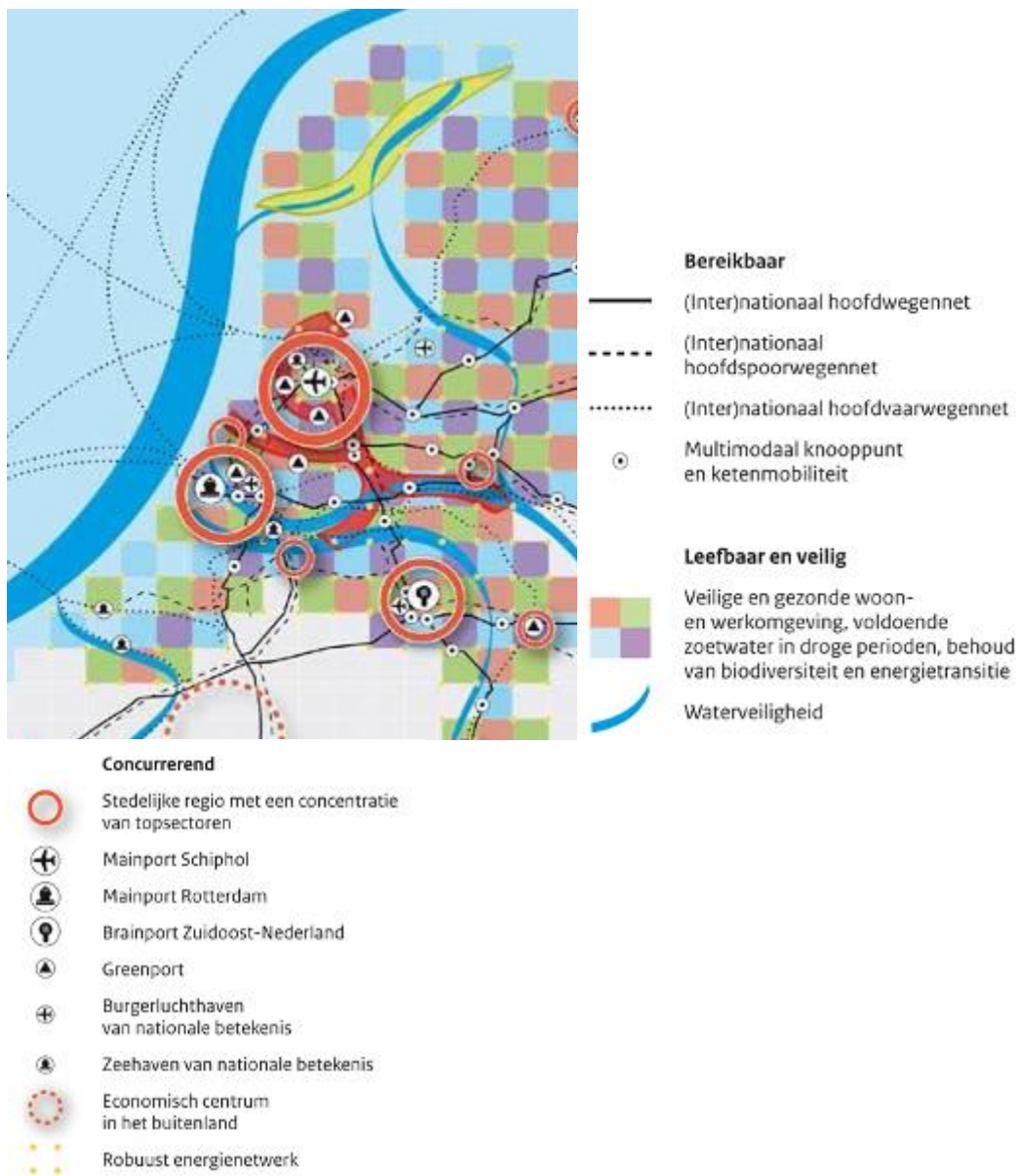
Uit deze drie hoofddoelen komen onderwerpen voort die van nationaal belang zijn. Structuurvisies hebben geen bindende werking voor andere overheden dan de overheid die de visie heeft vastgesteld. De nationale belangen uit de structuurvisie die juridische borging vragen, worden daarom geborgd in het Barro. Het Barro is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf.

In de SVIR schetst het kabinet hoe Nederland er in 2040 uit moet zien: concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. Het ruimtelijke en mobiliteitsbeleid wordt meer aan provincies en gemeenten overgelaten. Hieronder valt bijvoorbeeld het landschapsbeleid. De Rijksoverheid richt zich op nationale belangen, zoals een goed vestigingsklimaat, een degelijk wegennet en waterveiligheid. Het Rijk kiest voor een selectievere inzet van rijksbeleid op slechts dertien nationale belangen. Voor die belangen is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken. Buiten deze dertien belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid.

Het Rijk blijft verantwoordelijk voor het systeem van ruimtelijk ordening. Daarnaast kan een rijksverantwoordelijkheid aan de orde zijn indien:

- een onderwerp nationale baten en/of lasten heeft en de doorzettingsmacht van provincies en gemeenten overstijgt. Bijvoorbeeld ruimte voor militaire activiteiten en opgaven in de stedelijke regio's rondom de mainports, brainport, greenports en de valleys;
- over een onderwerp internationale verplichtingen of afspraken zijn aangegaan. Bijvoorbeeld voor biodiversiteit, duurzame energie, watersysteemherstel of werelderfgoed;
- een onderwerp provincie- of landsgrensoverschrijdend is en ofwel een hoog afwentelingsrisico kent ofwel in beheer bij het Rijk is. Bijvoorbeeld de hoofdnetten van weg, spoor, water en energie, maar ook de bescherming van gezondheid van inwoners.

Deze drie criteria zijn leidend voor het formuleren van ruimtelijk rijksbeleid.



Afbeelding 16: SVIR

De SVIR stelt in relatie tot het stedelijk gebied onder meer het volgende:

Voor de concurrentiekracht van Nederland is het van belang dat internationaal opererende bedrijven niet alleen in Nederland blijven, maar dat er zich ook meer bedrijven, ondernemers en internationale kenniswerkers blijvend vestigen. Het bieden van een bijhorend vestigingsklimaat is hiervoor noodzakelijk. Het gaat daarbij niet alleen om kwalitatief hoogwaardige ruimte voor werken, verplaatsen en wonen (waaronder differentiatie in woonmilieus, het belang van openbaar vervoer voor de stedelijke regio en multimodaliteit ten behoeve van logistiek), maar ook om voldoende aanbod van onderwijs, cultuur, toegankelijk groen en recreatiemogelijkheden. Dit wordt ook wel de 'quality of life' genoemd. Het Rijk kiest voor het versterken van de ruimtelijk-economische structuur door het integraal benutten en uitbouwen van de kracht van de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren, internationale verbindingen en mainports. Daarnaast zijn het borgen van ruimte voor bestaande en nieuwe energievoorziening, ruimte voor buisleidingen voor transport van (gevaarlijke)

stoffen en het creëren van een efficiënt gebruik van de ondergrond belangrijke randvoorwaarden. Een excellente ruimtelijk-economische structuur van Nederland door een aantrekkelijk vestigingsklimaat in en goede internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren (nationaal belang 1). Daarnaast dient er ruimte te zijn voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening. Kaders voor klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling zijn hierin belangrijke thema's.

Voor een aantrekkelijk vestigingsklimaat in de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren is het nodig om te beschikken over een voldoende voorraad (kwalitatief en kwantitatief) woningen, bedrijventerreinen, kantoren en andere voorzieningen, zoals een (verbeterd) toegankelijk openbaar vervoer. Vanwege de complexiteit van de verstedelijkingsopgave in de stedelijke regio's rond de mainports (Noordvleugel en Zuidvleugel) maakt het Rijk met decentrale overheden afspraken over de programmering van de verstedelijking.

Het Rijk vindt de stedelijke regio's van de mainports, brainport, greenports en de valleys van nationale betekenis. Gebiedsontwikkelingen van nationaal belang zoals de Zuidas (als het grootste internationale zakendistrict), de Structuurvisie Mainport Schiphol Amsterdam Haarlemmermeer, Rotterdam-Zuid en Brainport Avenue rond Eindhoven worden doorgezet. De opgave voor de Zuidas is als volgt:

- Het ontwikkelen van de Zuidas als economische toplocatie en infrastructuurknooppunt (weg, spoor en openbaar vervoer) samen met andere overheden.
- Verbetering van de bereikbaarheid van de Metropoolregio Amsterdam (voornamelijk aan de noordkant van Amsterdam en op termijn de achterlandverbinding naar het oosten en het uitvoeren van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer).

Relevante onderwerpen uit de structuurvisie vormen (veelal) het kader voor onderzoeken die zijn uitgevoerd. In de onderzoeken zelf en het MER, wordt indien relevant, nader ingegaan op de relevantie van de Structuurvisie voor dat onderzoek.

Fiets

Beheerders van wegen, spoorwegen en vaarwegen hebben bij de aanleg en aanpassing van infrastructuur (mede)verantwoordelijkheid voor het zo veel mogelijk in stand houden en verbeteren van kruisende routes voor fiets- en wandelverkeer. De decentrale overheden inventariseren vooraf de effecten van infrastructurele maatregelen op de mogelijkheden voor en de aantrekkelijkheid van wandelen en fietsen. Ook de uitbreiding van fietsenstallingen bij stations is in de structuurvisie opgenomen als aandachtspunt.

Sociale veiligheid

Ontwikkelingen zoals Zuidasdok kunnen negatieve effecten hebben op de sociale veiligheid, voor reizigers, werkenden en omwonenden. Uitgangspunt voor 'sociale veiligheid' is dat de situatie bij aanpassing van het station Zuid, de stationsomgeving en de A10 niet mag verslechteren.

Relevantie voor dit plan

Voorliggend bestemmingsplan geeft uitvoering aan het gegeven beleid en is voor het overige daarmee niet in strijd. Dit bestemmingsplan maakt de verbetering van de ontsluiting van de locatie Zuidas mogelijk. De toegankelijkheid van het openbaar vervoer wordt verbeterd door de uitbreiding van station Zuidas en de openbaarvervoerterminal. Door de aanpassingen aan de A10, zoals deze zijn opgenomen in het (ontwerp) tracébesluit en deels planologisch mogelijk worden gemaakt in dit bestemmingsplan, verbetert de bereikbaarheid van Zuidas over de weg. Met deze aanpassingen aan de A10 wordt ook een bijdrage geleverd aan de verkeersveiligheid.

Bij de aanpassingen in en rond het plangebied is rekening gehouden met de langzaamverkeersverbindingen die het plangebied kruisen. Het meest oostelijke deel van het plangebied betreft een langzaamverkeersverbinding van noord naar zuid. Het bestemmingsplan maakt nieuwe fietsenstallingen mogelijk binnen het plangebied.

De hiervoor genoemde aspecten en onderwerpen zorgen ervoor dat een bijdrage wordt geleverd aan een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor bedrijven en bijbehorende voorzieningen.

4.1.3 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

De nationale belangen uit de SVIR worden juridisch geborgd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). 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 rivierversmalling van de Maastakken. Ook deze uitbreiding van het Barro heeft voor wat betreft het voorliggende plan geen consequenties.

Relevantie voor dit plan

Het Barro heeft geen consequenties voor het voorliggende plan, omdat onderwerpen uit het Barro niet terugkomen in dit bestemmingsplan.

4.1.4 Toepassing Ladder voor duurzame verstedelijking

Per 1 oktober 2013 is het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) op enkele onderdelen gewijzigd. In artikel 3.1.6, lid 2 Bro is nu voorgeschreven dat indien bij een bestemmingsplan 'een nieuwe stedelijke ontwikkeling' mogelijk wordt gemaakt, in de toelichting van het bestemmingsplan een verantwoording daarvan moet plaatsvinden.

Artikel 3.1.6, lid 2 Bro luidt:

“De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, voldoet aan de volgende voorwaarden:

- a. er wordt beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte;
- b. indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel a, blijkt dat sprake is van een actuele regionale behoefte, wordt beschreven in hoeverre in die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins, en;
- c. indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel b, blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.”

Het Rijk adviseerde dit afwegingskader eerder al op enkele beleidsterreinen zoals bij bedrijventerreinen. De Ladder voor duurzame verstedelijking is ook in enkele beleidsregels overgenomen. Nu wordt deze systematiek algemeen voorgeschreven bij nieuwe stedelijke ontwikkelingen.

Bij wijziging van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) op 1 oktober 2012 (stb. 2012, nr. 388) is (in artikel 3.1.6, tweede lid Bro) bepaald dat, indien een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk wordt gemaakt, de toelichting van een bestemmingsplan voldoet aan de hierboven reeds opgesomde voorwaarden.

Relevantie voor dit plan

Voorliggend bestemmingsplan maakt een stedelijke ontwikkeling mogelijk; een openbaarvervoerterminal (passages en fronten) met daarbij behorende voorzieningen zoals: detailhandel, horeca en dienstverlening. Het totale maximale brutovloeroppervlak aan bij de openbaarvervoerterminal behorende voorzieningen dat mogelijk wordt gemaakt bedraagt 10.000 m². Voor de verschillende soorten voorzieningen binnen het bestemmingsvlak van het station gelden verschillende maatvoeringen:

- Voor detailhandel binnen het station (dus afgezien van kiosken) geldt een totale maximale brutovloeroppervlakte van 3.500 m².
- Voor horeca geldt een totale maximale brutovloeroppervlakte van 3.000 m².
- Voor consumentverzorgende dienstverlening geldt een totale maximale brutovloeroppervlakte van 2.500 m².
- Voor zakelijke dienstverlening geldt een totale maximale brutovloeroppervlakte van 2.500 m².
- Voor ateliers geldt een totale maximale brutovloeroppervlakte van 2.500 m².
- Voor ambachtelijke bedrijven geldt een totale maximale brutovloeroppervlakte van 1.500 m².

De verschillende maatvoeringen, zoals hiervoor opgenomen, bedragen bij elkaar opgeteld meer dan 10.000 m², zoals daarvoor aangehaald. Het bestemmingsplan maakt deze differentiatie in maatvoeringen mogelijk om binnen het maximum van 10.000 m² de nodige flexibiliteit te genereren.

In het bestemmingsplan dat nu geldt ter plaatse van het station Amsterdam-Zuid (Zuidelijke Ringspoorbaan) zijn stationsgebouwen toegestaan. Het bestemmingsplan Zuidelijke Ringspoorbaan definieert niet wat dient te worden verstaan onder stationsgebouwen en verbindt geen maximum aan de toegestane functies. Op grond van dat bestemmingsplan zijn de nu bestaande voorzieningen in station Amsterdam-Zuid gerealiseerd. Deze bestaande voorzieningen zijn inbegrepen in de 10.000 m² die zijn toegestaan in het bestemmingsplan Zuidasdok.

Het bestemmingsplan staat binnen de op de openbare ruimte betrekking hebbende bestemmingen (Groen 1, Groen 2 en Verkeer 1t/m 7) in totaal 300 m² aan voorzieningen (in de vorm van kiosken) toe. Ter plaatse is in de huidige situatie al circa 1000 m² aan voorzieningen in de vorm van detailhandel en horeca aanwezig.

Ad a.

In diverse actuele beleidsstukken van zowel het Rijk, de provincie Noord-Holland, de regio als de stad Amsterdam wordt de ontwikkeling van Zuidasdok gezien als een van de meest belangrijke, zo niet het belangrijkste project van Amsterdam. Door de ontwikkeling van Zuidasdok wordt een hoogwaardige woon- werklocatie gecreëerd met internationale allure. Deze locatie wordt ontsloten middels verschillende modaliteiten zoals tram, metro, trein en bus. Deze modaliteiten komen samen in of ter hoogte van de openbaarvervoerterminal die dit bestemmingsplan mogelijk maakt. Door deze ontwikkeling wordt het station Amsterdam-Zuid het tweede station van de stad Amsterdam.

Onderdeel hiervan zijn de stationsvoorzieningen.

De behoefte aan voorzieningen zoals mogelijk gemaakt met het bestemmingsplan Zuidasdok staat aldus niet op zichzelf maar is een afgeleide van het uitgangspunt dat ter plaatse een (economische) toplocatie en infrastructuurknooppunt wordt ontwikkeld. De voorzieningen in het station zijn niet uitwisselbaar met voorzieningen elders. Anders gezegd: Het realiseren van voorzieningen elders is geen alternatief voor de bij het openbaarvervoersknooppunt te realiseren voorzieningen.

Ook in de Provinciale Detailhandelsvisie worden stationslocaties begrepen onder de categorie 'specifieke ontwikkelingen', en meer in bijzonder onder de term 'trafficlocaties'. Deze voorzieningen zijn, aldus deze visie, bedoeld als nevenactiviteiten en mogen zich niet ontwikkelen tot volledige winkels met een compleet aanbod, die de bestaande structuur kunnen ontwrichten. De ruimte die het bestemmingsplan Zuidasdok voor voorzieningen biedt is geheel in lijn met deze beleidsvisie.

Dit uitgangspunt sluit tevens aan bij de uitgangspunten van het ontwerp- en vormgevingsbeleid voor stations en spooromgevingen zoals vastgelegd in Spoorbeeld 2.0. Daarbij wordt dit station specifiek uitgewerkt als station van de categorie "Mega". Dit betekent hoogwaardigere voorzieningen dan doorgaans in stationsgebouwen in Nederland te vinden zijn.

De ontwikkeling van het station met bijbehorende voorzieningen, zowel in het station als in de omliggende openbare ruimte, vindt overigens plaats op een locatie waar al een station met voorzieningen aanwezig is: Het huidige station Amsterdam - Zuid. Er is dus geen sprake van een compleet nieuwe locatie waar deze stedelijke ontwikkeling wordt mogelijk gemaakt.

Met de realisatie van de openbaarvervoerterminal in combinatie met de mogelijkheden voor een hoogwaardige invulling van de openbare ruimte op maaiveld is er sprake van een positief effect op de potentiële omvang van de stedelijke ontwikkeling van Zuidas. De regeling in het bestemmingsplan geeft invulling aan de beleidsuitgangspunten van rijk, provincie, stadsregio en gemeente Amsterdam en de actuele regionale (en in dit geval zelfs nationale) behoefte.

Ad b.

Ook afgezien van het feit dat de voorzieningen niet los kunnen worden gezien van het vervoersknooppunt en dus niet elders kunnen worden gerealiseerd, geldt, zoals ook eerder aangehaald, dat de ligging van de Zuidas als geheel uniek is, gezien de ligging ten opzichte van onder andere wegen, rail en vliegveld Schiphol. Het realiseren van een openbaarvervoerterminal op een andere locatie is daarom niet reëel. Daarom wordt deze locatie binnen bestaand stedelijk gebied, hiervoor aangewend. De ontwikkeling van de diverse voorzieningen vindt plaats op een locatie waar reeds dergelijke voorzieningen aanwezig zijn: het huidige station Amsterdam - Zuid. Er is geen sprake van een compleet nieuwe locatie waar deze stedelijke ontwikkeling wordt mogelijk gemaakt.

Ad c.

Deze trede van de duurzaamheidsladder is niet van toepassing voor voorliggend initiatief omdat de ontwikkeling in bestaand stedelijk gebied plaatsvindt.

In de hierna volgende paragrafen en hoofdstukken, alsmede uit het daarin (mede) aan de orde komende vastgestelde beleidskader, is bovengenoemde onderbouwing nog verder uitgediept voor de verschillende thema's. Zoals ook verwoord in paragraaf 3.1 van dit bestemmingsplan staan de economische groei en de internationale concurrentiepositie van Nederland onder druk. De Zuidas biedt mogelijkheden om deze concurrentiepositie te verbeteren en versterken door een gunstige locatie te bieden voor internationaal opererende bedrijven. De ligging van de Zuidas is goed ten opzichte van verschillende modaliteiten (vliegveld Schiphol, trein, auto, etc.). De voorgenomen ontwikkeling van Zuidasdok voorziet in meer dan een regionale behoefte, want deze behoefte overstijgt de regio. Om een nog gunstiger vestigingsklimaat te bieden aan onder andere buitenlandse

ondernemingen en zo onze economische groei en concurrentiepositie te verbeteren, zijn de ontwikkeling van de openbaarvervoerterminal met de bijbehorende voorzieningen zoals opgenomen in dit bestemmingsplan, noodzakelijk.

4.1.6 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 Rijksweg kaders voor de ontwikkelingen in het plangebied van dit bestemmingsplan.

4.1.7 Stichting Bouw Research (SBR-)richtlijn Trillingen

De Stichting Bouw Research (SBR-) richtlijn Trillingen is een van de twee toetsingskaders voor trillingen door treinverkeer.

Voor de beoordeling van de trillingshinder vanwege het spoor is in het kader van dit bestemmingsplan gebruikt gemaakt van deze richtlijn. De SBR-richtlijn Trillingen is alom geaccepteerd als richtlijn, zo blijkt ook uit jurisprudentie. De SBR-richtlijn Trillingen bestaat uit de volgende drie delen:

- Deel A Schade aan gebouwen door trillingen;
- Deel B Trillingshinder voor personen in gebouwen;
- Deel C Storing aan apparatuur door trillingen.

Relevantie voor dit plan

Met dit bestemmingsplan wordt geen nieuw spoortracé mogelijk gemaakt. De trillingshinder van het spoor ter hoogte van het plangebied is wel getoetst aan deze richtlijn. De resultaten van dit onderzoek zijn in hoofdstuk 6 van dit bestemmingsplan opgenomen.

4.1.8 Kader externe veiligheid weg

Dit kader van Rijkswaterstaat (januari 2011) geldt voor externe veiligheidstudies die volgens de circulaire Risiconormering 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.

4.1.9 Handleiding Risicoanalyse Transport (HART)

Naar aanleiding van de inwerkingtreding van het Basisnet (zie paragraaf 6.2.4.1 van deze toelichting) is de Handleiding aangepast.

Echter voor tracébesluiten, waarvan het ontwerp tracébesluit uiterlijk binnen 3 maanden na de inwerkingtreding van het basisnet wordt genomen mag de uitwerking nog volgens de oude versie van de mag Handleiding (van 1 november 2011) plaatsvinden.

In de handleiding is vastgelegd hoe de risico's van transport van gevaarlijke stoffen conform het vigerende beleid geanalyseerd moeten worden.

Relevantie voor dit plan

De handleiding van 2011 is gebruikt bij de analyse in het onderzoek Externe Veiligheid.

4.2 Provinciaal beleid

4.2.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040

Op 21 juni 2010 hebben provinciale staten de Provinciale Structuurvisie Noord-Holland 2040 de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) vastgesteld. Op 3 november 2010 is de Provinciale Structuurvisie Noord-Holland 2040 in werking getreden. In de Structuurvisie heeft de provincie haar ruimtelijke toekomstvisie vastgelegd en aangegeven hoe zij deze visie denkt te realiseren.

Uitgangspunt is dat Noord-Holland aantrekkelijk moet blijven in wat het is: een diverse, internationaal concurrerende regio, in contact met het water en uitgaande van de kracht van het landschap. De provincie kiest daarbij voor hoogstedelijke milieus en beperkte uitleg van bedrijventerreinen en houdt het landelijk gebied open en dichtbij. Verder worden de waterkeringen versterkt en calamiteitenbergingen aangelegd om wateroverlast te voorkomen. Door het landelijk gebied te ontwikkelen vanuit de kenmerken van Noord-Hollandse landschappen en de bodemfysieke kwaliteiten blijft de provincie bijzonder en aantrekkelijk om in te wonen, te werken en om te bezoeken.

In de structuurvisie worden drie hoofdbelangen en twaalf ondergeschikte belangen benoemd. Het gaat om de volgende drie hoofdbelangen:

- Klimaatbestendigheid: voldoende bescherming tegen overstroming en wateroverlast, voldoende en schoon drink-, grond- en oppervlaktewater en voldoende ruimte voor het opwekken van duurzame energie;
- Ruimtelijke kwaliteit: behoud en ontwikkeling van Noord-Hollandse cultuurlandschappen, natuurlandschappen en groen om de stad;
- Duurzaam ruimtegebruik: milieukwaliteiten, behoud en ontwikkeling van verkeers- en vervoersnetwerken, voldoende en op de behoefte aansluitende huisvesting, voldoende en gedifferentieerde ruimte voor landbouw en visserij, economische activiteiten en voor recreatieve en toeristische voorzieningen.

De structuurvisie gaat ook in op thema's zoals globalisering en demografische verandering. Deze thema's moeten een plek krijgen in de provincie. Amsterdam wordt gezien als een metropoolregio waar een aantrekkelijk vestigingsklimaat moet heersen.

Relevantie voor dit plan

Voorliggend bestemmingsplan geeft invulling aan het hoofdbelang met betrekking tot Duurzaam ruimtegebruik, door behoud en ontwikkeling van de vervoersnetwerken ter hoogte van Zuidasdok. Verder is het plan niet in strijd met de Structuurvisie Noord-Holland 2040. De provincie Noord-Holland is zelf betrokken bij het project Zuidasdok.

4.2.2 Provinciale Ruimtelijke Verordening

De provincie heeft, voor de doorwerking van het in de structuurvisie vastgelegde beleid, diverse juridische instrumenten tot haar beschikking waaronder een provinciale ruimtelijke verordening. In de Provinciale Ruimtelijke Verordening (vastgesteld door Provinciale Staten van Noord-Holland op 3 februari 2014) hebben provinciale staten in het kader van een goede ruimtelijke ordening een aantal algemene regels vastgesteld omtrent de inhoud van en de toelichting op bestemmingsplannen over onderwerpen in zowel het landelijke als het bestaand bebouwd gebied van Noord-Holland, inclusief Amsterdam, waar een provinciaal belang mee gemoeid is. Daarnaast zijn ter uitvoering van de Provinciale Structuurvisie algemene regels vastgesteld over onder meer:

- bedrijventerreinen en detailhandel;
- mogelijkheden voor woningbouw in het landelijke gebied;
- de vereiste ruimtelijke kwaliteit, verbonden met stedelijke en niet-stedelijke ontwikkelingen in het landelijk gebied;
- de Groene Ruimte;
- de Blauwe Ruimte;
- energie;
- landbouw.

Voorts zijn regels opgenomen die voortvloeien uit het ontwerp Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Algemene maatregel van Bestuur Ruimte). Het gaat hierbij om een aantal onderwerpen ter verdere uitwerking en/of aanvulling in een provinciale verordening waaronder:

- bundeling van verstedelijking en locatiebeleid economische activiteiten;
- rijksbufferzones;
- ecologische hoofdstructuur;
- nationale landschappen;
- het kustfundament;
- het regionaal watersysteem.

Aan de verordening zijn in een bijlage diverse kaarten verbonden. Ook zijn in de bijlage toetsingskaders voor de toepassing van regels opgenomen.

Hierna wordt ingegaan op een aantal thema's uit de Verordening die relevant zijn voor dit bestemmingsplan en / of de onderzoeken bij dit bestemmingsplan.

Detailhandel

Artikel 5 van de verordening schrijft voor dat een bestemmingsplan niet mag voorzien in nieuwe detailhandel met een totaal winkelvloeroppervlak van meer dan 5.000 m² binnen bestaande winkelgebieden en een totaal winkelvloeroppervlak van meer dan 1.500 m² buiten bestaande winkelgebieden. Hiervan kan slechts worden afgeweken indien (1) dit aantoonbaar niet leidt tot ernstige verstoring of duurzame ontwrichting van de bestaande detailhandelsstructuur, (2) er voor ontwikkelingen buiten de bestaande winkelgebieden aantoonbaar geen ruimte kan worden in de bestaande winkelgebieden, (3) er aantoonbaar sprake is van thematische binding aan een bestaand

winkelgebied en (4) er regionale afstemming heeft plaatsgehad binnen de regionale adviescommissie.

Onder winkelgebied wordt volgens de verordening verstaan "een geografisch geheel waar relatief veel winkels voorkomen. Dit eventueel in samenhang met andere consumentverzorgende voorzieningen zoals horeca, ambachten en baliefuncties.

Waterkeringen

In de Verordening schrijft de provincie voor dat in bestemmingsplannen vrijwaringszones voor primaire en secundaire waterkeringen worden benoemd op de plankaarten. Bij het verleggen van een waterkering zal dus ook de zonering op de plankaart aangepast moeten worden.

Duurzaamheid

In de verordening is opgenomen dat nieuwe verstedelijking of uitbreiding van bestaande verstedelijking aan eisen van duurzaam bouwen dient te voldoen.

Relevantie voor dit plan

Dit bestemmingsplan voldoet aan de regels zoals gesteld in de provinciale ruimtelijke verordening. Voor het overige geeft voorliggend bestemmingsplan op onderdelen uitvoering aan het gegeven beleid, en is voor het overige daarmee niet in strijd. Dit blijkt bijvoorbeeld uit het feit dat de plannen zoals verwoord in dit bestemmingsplan invulling geven aan de bundeling van verstedelijking. De bundeling van functies en de ontsluiting hiervan wordt nog beter mogelijk ter hoogte van de Zuidas.

Wat betreft de detailhandel en aanverwante voorzieningen sluit voorliggend bestemmingsplan aan bij het regionale beleid en geeft invulling aan het provinciale beleid m.b.t. detailhandel. Wat betreft de ontwikkeling van het gebied en de onderbouwing hiervan wordt hier verwezen naar hoofdstuk 4.1.4 waar in wordt gegaan op de Ladder voor duurzame verstedelijking.

Binnen het plangebied is een dubbelbestemming 'Waterstaat - waterkering' opgenomen, om zo de waterkerende functie te kunnen garanderen. De hiervoor genoemde dubbelbestemming gaat voor op de andere daar geldende bestemmingen

De realisatie van de openbaarvervoerterminal en de infrastructuur zullen conform de eisen van duurzaam bouwen worden uitgevoerd.

4.2.3 Provinciale Milieuverordening (PMV) Noord-Holland

In de PMV staan specifieke milieuregels voor de provincie Noord-Holland. Het beleid is gebaseerd op de Wet milieubeheer en de Wet bodembescherming. De eerste tranche van de PMV Noord-Holland trad in 1994 in werking. Daarna is de verordening via een aantal tranches aangevuld, gewijzigd en geactualiseerd.

In de PMV zijn onder andere regels opgenomen over milieubeschermingsgebieden, zoals waterwin- en grondwaterbeschermingsgebieden en aardkundige monumenten. Daarnaast zijn er regels opgenomen over (specifieke) bodemsaneringsgevallen. Binnen het plangebied komen geen waterwingebieden of grondwaterbeschermingsgebieden voor. Ook is er ter hoogte van het plangebied geen sprake van een aardkundig monument of een 'specifiek' bodemsaneringsgeval.

Relevantie voor dit plan

Het initiatief is getoetst aan de provinciale milieuverordening. Ter hoogte van het plangebied is geen sprake van specifieke milieuregels in combinatie met milieubeschermingsgebieden die doorvertaald moeten worden in het bestemmingsplan.

4.2.4 Milieubeleidsplan 2009-2013

In het Provinciaal Milieubeleidsplan 2015 - 2018 (vastgesteld op 15 december 2014) heeft de provincie Noord-Holland een viertal integrale opgaven geagendeerd:

- Gezonde stad en mobiliteit;
- Visie op de ondergrond;
- Circulaire economie;
- Transitie duurzame energie.

Bij de integrale opgave wordt gekeken naar de thema's luchtkwaliteit, geur, geluid, bodem, externe veiligheid, afval, licht en donkerte en duurzame energie.

Uitgangspunt is een duurzaam, gezond en veilige provincie. Voor haar eigen rol zie de provincie een drietal pijlers:

- Borgen van basiskwaliteit;
- Verleiden tot duurzame, gezonde en veilige ontwikkelingen in de fysieke leefomgeving;
- Stimuleren van technische en sociale innovatieve oplossingen voor de milieupgave.

Het milieubeleidsplan is opgedeeld in een visie-deel en een programmadeel.

In het visie-deel betreft de verkenning van de 4 integrale opgaven gekoppeld aan andere kerntaken. Hiermee geeft de provincie aan ambitie te hebben op deze integrale thema's vooruitlopend op een omgevingsvisie. In het programmadeel worden de wettelijke taken uiteengezet op de 8 sectorale thema's.

Relevantie voor dit plan

In hoofdstuk 6 wordt ingegaan op de aspecten externe veiligheid, luchtkwaliteit en bodem in relatie tot de plannen zoals opgenomen in voorliggend bestemmingsplan. Verder geeft voorliggend bestemmingsplan op onderdelen uitvoering aan het gegeven beleid, en is voor het overige daarmee niet in strijd.

4.2.5 Provinciaal Verkeer en Vervoerplan; Actualisatie van het PVVP 2007-2013 (Provincie Noord-Holland, 2007)

De Provincie Noord-Holland beoogt met de Actualisatie van het Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan 2007 - 2013 (PVVP) (vastgesteld door Provinciale Staten op 1 oktober 2007) invulling te geven aan de uitdaging voor Noord-Holland om bij groeiende mobiliteit de bereikbaarheid te waarborgen, met aandacht voor leefbaarheid en het milieu. Het project Zuidasdok mag geen negatief effect hebben op de in het PVVP geformuleerde verkeersveiligheidsdoelstellingen. Deze verkeersveiligheidsdoelstellingen volgen uit de Nota Mobiliteit (nationaal niveau). Gestreefd wordt naar een permanente verbetering van de verkeersveiligheid door reductie van het aantal verkeersdoden en ziekenhuisgewonden. Het nationale doel voor 2020 is (in opgehoogde aantallen):

- Een reductie van het aantal verkeersdoden tot maximaal 580 in 2020 (dat is een daling ten opzichte van 2002 van 45%);
- Een reductie van het aantal ziekenhuisgewonden tot maximaal 12.250 in 2020 (dat is een daling ten opzichte van 2002 van respectievelijk 34%);
- Behoud van een plaats in de top vier van de Europese Unie in 2020.

Het nationale doel in 2020 hangt in grote mate af van een in Europees verband te realiseren verregaande verbetering van voertuigtechnologie. Indien dit niet lukt, zal het aantal verkeersdoden in 2020 maximaal 780 kunnen zijn en het aantal ziekenhuisgewonden maximaal 14.500.

Relevantie voor dit plan

De beleidsdocumenten zoals hiervoor aangehaald, kennen een hoog abstractieniveau waardoor de effecten van de ontwikkelingen rond Zuidasdok lastig te concretiseren zijn in het kader van deze beleidsdocumenten. Bij het onderzoek met betrekking tot verkeersveiligheid hebben het provinciaal verkeer- en vervoersplan en de Nota Mobiliteit als kader gediend.

4.2.6 Detailhandels- en leisurebeleid Noord-Holland

De provincie Noord-Holland heeft beleid geformuleerd met betrekking tot detailhandel en leisure. Dit beleid is verwoord in de visie 'Detailhandels- en leisurebeleid Noord-Holland' d.d. mei 2009. Het is haar ambitie om toe te werken naar een Noordhollandse detailhandel- en leisurestructuur die zich kenmerkt door een vitaal, aantrekkelijk en evenwichtig winkel- en leisureaanbod, dat goed aansluit op de behoeftes van de bewoners van en de bezoekers aan Noord-Holland en een stimulerend en gezond vestigingsklimaat, dat ondernemers prikkelt en ruimte biedt voor ontwikkelingen en initiatieven die de bestaande detailhandelsstructuur versterken. Doelstellingen van het beleid zijn divers van aard, gezien de verschillende vormen van detailhandel.

Nieuwe detailhandelsontwikkelingen of uitbreidingen mogen niet leiden tot ernstige verstoring en duurzame ontwrichting van de bestaande winkelstructuur in de regio en moeten bijdragen aan de verbetering van het kwaliteitsniveau en versterking van het onderscheidend vermogen van winkelgebieden. Kwaliteitsaspecten moeten goed worden meegewogen in de afweging die leidt tot een planologisch besluit. Wanneer detailhandelsontwikkelingen een vloeroppervlak van meer dan 1.500 m² (op perifere locaties) of meer dan 5.000 m² vloeroppervlak (binnenstedelijk) met zich meebrengen, worden deze beschouwd als grootschalige detailhandelsontwikkelingen en dient er regionale afstemming plaats te vinden.

Stationslocaties worden in de provinciale detailhandelsvisie begrepen onder de categorie 'specifieke ontwikkelingen', en meer in bijzonder onder de term 'trafficlocaties'. Hierover wordt aangegeven dat deze aansluiten bij de wens van de consument om onderweg snel en gemakkelijk een paar boodschappen te kunnen doen. De consument weet en accepteert dat het aanbod onvolledig en iets duurder is dan de reguliere winkels. Het kleinschalig aanbod heeft toegevoegde waarde in de zin dat het bijdraagt aan de levendigheid op deze plekken. Deze voorzieningen zijn bedoeld als nevenactiviteiten en mogen zich niet ontwikkelen tot volledige winkels met een compleet aanbod, die de bestaande structuur kunnen ontwrichten.

Relevantie voor dit plan

De invulling van Zuidasdok valt niet concreet binnen de kaders zoals deze zijn omschreven in het detailhandels- en leisurebeleid. De voorziene ontwikkeling van Zuidasdok is uniek te noemen, want het gaat om meer dan alleen een station, maar het gaat niet om grootschalige binnenstedelijke winkelvoorzieningen, met bijvoorbeeld een lokale of regionale functie. Voorliggend bestemmingsplan maakt winkelvoorzieningen mogelijk met een maximale omvang van 300 m² per eenheid tot een totaal maximum van 3.500 m². Hiermee wordt voorkomen dat de separate vestigingen zich kunnen ontwikkelen tot volwaardige winkels. Tevens wordt er op deze manier voorkomen dat er sprake zal zijn van grootschalige winkelvoorzieningen die kunnen leiden tot een ontwrichting van de bestaande winkelcentra. Het realiseren van voorzieningen in en in de directe nabijheid van het station sluit aan bij het provinciale beleid, om zo mensen die onderweg zijn de mogelijkheid te bieden te consumeren. Regionale afstemming is niet noodzakelijk.

4.2.7 Leidraad landschap en cultuurhistorie (Provincie Noord-Holland 2010)

De provincie wil de Noord-Hollandse landschappen optimaal gebruiken door hun kenmerkende kwaliteiten te benutten bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. De leidraad geeft aan welke kernkwaliteiten de Provincie Noord-Holland belangrijk vindt en hoe nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen daarin plaats kunnen vinden.

Relevantie voor dit plan

Deze leidraad heeft als uitgangspunt gediend voor het landschapsplan voor Zuidasdok.

4.2.8 Cultuurbeleid Provincie Noord Holland

Het cultuurbeleid is opgesteld zodat de provincie archeologisch waardevolle gebieden aan kan wijzen als attentiegebieden en daar regels aan kan verbinden.

Relevantie voor dit plan

In het kader van het archeologisch onderzoek dat voor het plan heeft plaatsgevonden is getoetst aan het Cultuurbeleid van de provincie Noord-Holland.

4.2.9 Meerjarenplan sociale veiligheid openbaar vervoer

Het meerjarenplan sociale veiligheid openbaar vervoer 2011-2015 vormt de basis voor sociale veiligheid in alle lopende en nieuwe concessies van de provincie Noord-Holland. Doelstelling van het beleid is het aantal geregistreerde incidenten met betrokkenheid van reizigers en/of personeel te reduceren en de waardering voor sociale veiligheid van reizigers te vergroten. Het beleid geldt niet voor de Stadsregio Amsterdam, maar desondanks wordt door de provincie wel actief de samenwerking gezocht met de Stadsregio Amsterdam.

Relevantie voor dit plan

Het meerjarenplan is betrokken bij het onderzoek m.b.t. sociale veiligheid (zie bijlage 24).

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 Regionaal Verkeer en Vervoerplan relevant is.

4.3.1 Regionaal Verkeer en Vervoerplan

Het Regionaal Verkeer en Vervoerplan (RVVP) is in december 2004 vastgesteld door de Regioraad en opgesteld in samenwerking met de zestien gemeenten van de stadsregio Amsterdam. De Regioraad is het belangrijkste bestuursorgaan van de Stadsregio Amsterdam. De raad telt 62 leden en bestaat uit gekozen vertegenwoordigers (bestuurders en raadsleden uit de gemeenten). Deze worden afgevaardigd door de 16 gemeenten. De burgemeester van Amsterdam is voorzitter van de Regioraad. De gezamenlijke ambitie is een gezonde en gedifferentieerde economie met internationale concurrentiekracht, het bieden van een goed sociaal klimaat voor inwoners en het zorgen voor een duurzame leefomgeving.

De mobiliteitsgroei is hierbij een gegeven. Deze groei moet wel worden opgevangen om voldoende recht te doen aan de geformuleerde ambities maar mag niet leiden tot onbereikbaarheid en aantasting van de leefbaarheid. Beleid is noodzakelijk om niet alleen de bereikbaarheidsproblemen op te lossen maar ook om de veiligheid en leefbaarheid te waarborgen.

Het RVVP gaat uit van een samenhangende aanpak van de bereikbaarheidsproblemen. Er wordt ingezet op het benutten van de sterke kanten van het bestaande aanbod van OV en wegcapaciteit, maar het kan niet zonder uitbreiding van deze capaciteit en verdere beïnvloeding van de vraag naar mobiliteit. Goed samenspel tussen ruimtelijke ontwikkelingen en verkeer en vervoer is noodzakelijk.

Het opstellen van het RVVP kende drie onderdelen:

- De strategische fase, waarin de verkeers- en vervoersopgaven van de regio zijn benoemd en geprioriteerd.
- De beleidsuitwerking, waarin de oplossingsstrategieën zijn uitgewerkt.
- Het uitvoeringsprogramma, waarin concrete maatregelen (inclusief afspraken over financiën en verantwoordelijkheden) zijn vastgelegd voor de korte termijn en met een doorkijk naar de lange termijn van 2020 tot 2030.

Een aantal onderwerpen uit het RVVP is relevant voor de onderzoeken die zijn uitgevoerd in het kader van voorliggend bestemmingsplan. Hierna komen deze onderwerpen aan de orde. In sommige gevallen bieden deze onderwerpen het onderzoekskader en in sommige gevallen is hier gebruik van gemaakt bij de toetsing.

Regionaal Netwerk Weg

In het RVVP is ten aanzien van dit speerpunt een aantal streefbeelden geformuleerd:

- Reistijd: Maximaal acceptabele reistijd per afstandsklasse (deur-tot-deur). De reistijden binnen de netwerkregio en van en naar de belangrijkste herkomst- en bestemmingsgebieden buiten de regio dienen binnen aanvaardbare normen te blijven. Het streven is zoveel mogelijk verplaatsingen aan deze normen te laten voldoen.
- Betrouwbaarheid: De betrouwbaarheid van reistijden over de weg, zeker naar de belangrijke bestemmingsgebieden, moet omhoog.
- Bundeling van stromen: Concentratie van dikke verkeersstromen op de meest geschikte en veilige wegverbindingen.

Regionaal openbaar vervoer

In het RVVP wordt ook het beleid ten aanzien van het regionaal openbaar vervoer omschreven. Een deel van het beleid komt overeen met het Beleidskader Hoofdnetten van de gemeente Amsterdam. Daarnaast zijn de volgende beleidsuitgangspunten relevant:

- goede overstappen tussen vervoerswijzen;
- betrouwbare en acceptabele reistijd;
- uitbreiding van de verbindingen en frequenties van het openbaar vervoer in de Metropoolregio Amsterdam in de periode tot 2030.

Verkeersveiligheid

Het project Zuidasdok mag geen negatief effect hebben op verkeersveiligheid. Landelijke doelstellingen voor verkeersveiligheid zijn daarbij uitgangspunt voor het regionaal beleid. Landelijk bestaat de ambitie om het aantal doden en ziekenhuisslachtoffers te laten afnemen tot respectievelijk maximaal 500 en 10.600 in het jaar 2020. Deze landelijke ambitie is overgenomen door de regionale overheden en voor het rijkswegennet vastgelegd. Het is echter niet zo dat een specifiek project deze ambitie moet behalen voor een bepaald wegvak of wegennetwerk. Het streven is wel dat reeds in het document met voorgenomen uitgangspunten voor het betreffende project is vastgelegd of de doelstelling voor verkeersveiligheid toepasbaar is verklaard op dit project inclusief de reikwijdte in het

mogelijke studiegebied, zowel hoofdwegennet (A10) als stedelijk wegennet (SWN). De mate van bijdrage wordt bepaald in stap 3 van de methodiek uit het Kader Verkeersveiligheidseffectbeoordeling door de effecten van de varianten op het aantal slachtoffers.

Relevantie voor dit plan

Met de uitgangspunten zoals deze zijn geformuleerd, is in het bestemmingsplan of de bijbehorende onderzoeken rekening gehouden. De ontwikkelingen ter hoogte van Zuidasdok laten juist zien dat het bestaande aanbod van openbaarvervoer en wegcapaciteit worden geoptimaliseerd. Ook wordt al gekeken naar toekomstige ontwikkelingen en worden deze meegenomen in de plannen. In hoofdstuk 6 wordt verder ingegaan op het aspect bereikbaarheid.

4.3.2 Regionale OV-Visie 2010-2030 van de Stadsregio Amsterdam

De OV-Visie 2010-2030 is samen met gemeenten van de Stadsregio Amsterdam, aangrenzende overheden, maatschappelijke organisaties (reizigersverenigingen) en vervoersbedrijven ontwikkeld en op 24 juni 2008 vastgesteld door de Regioraad. Het aanleggen van grootschalige infrastructuur vraagt een lange voorbereidingstijd. Daarom is een visie nodig voor de langere termijn. Op basis van de visie wordt ook een investeringsstrategie gemaakt. Met de visie kunnen juiste en toekomstvaste keuzes worden gemaakt in de aanleg of aanpassingen van het OV-netwerk in de regio.

Relevantie voor dit plan

In deze visie wordt de openbaarvervoerterminal met alle modaliteiten op de Zuidas gezien als een grote opgave. Dit bestemmingsplan maakt de ter plaatse voorziene optimalisaties en aanpassingen wat betreft openbaar vervoer mogelijk.

4.3.3 Detailhandelsbeleid Stadsregio Amsterdam (2011)

Behoud van een fijnmazige detailhandelsstructuur blijft een centraal uitgangspunt van het detailhandelsbeleid. Een fijnmazige detailhandelsstructuur zet de leefbaarheid centraal en gaat uit van de behoefte van inwoners om dichtbij huis - op aanvaardbare afstand - hun aankopen te kunnen doen. Dat impliceert dat afspraken nodig zijn die de huidige structuur in stand houden of verder versterken:

- vasthouden aan het op aanvaardbare afstand hebben van winkels in dagelijkse artikelen;
- vasthouden aan terughoudendheid ten aanzien van nieuwe (perifere) locaties waar (grootschalige) detailhandel is toegestaan;
- vasthouden aan terughoudendheid ten aanzien van brancheverruiming op bestaande perifere locaties;
- vasthouden aan het weren van food van bedrijventerreinen en perifere winkellocaties;
- versterking van bestaande winkelgebieden staat centraal;
- weidewinkels zijn niet toegestaan.

Relevantie voor dit plan

Voorliggend bestemmingsplan maakt in totaal 10.000 m² aan voorzieningen mogelijk. Deze kunnen worden gerealiseerd in en ter hoogte van de passages en aan de lange zijdes van de openbaarvervoerterminal. Deze voorzieningen staan ten dienste van de openbaarvervoerterminal, gericht op het passerende publiek. Het is niet de intentie om hier volwaardige winkels te laten ontstaan, die het ondernemingsklimaat in de omgeving aantasten. Om dit te voorkomen is een maximale maat gekoppeld aan de vestigingen van voorzieningen binnen het plangebied. Deze maat bedraagt 300 m² per vestiging. Voor detailhandelsvoorzieningen geldt bovendien een gezamenlijke bovenmaat van 3.500 m².

De voorzieningen zijn niet in strijd met het vastgestelde detailhandelsbeleid van de Stadsregio Amsterdam.

4.3.4 Ruimtelijke Economische Visie Schipholregio 2009 - 2030 (2009)

De 'Ruimtelijk Economische Visie Schipholregio 2009-2030' (REVS) is de visie van de partijen van het Bestuursforum Schiphol (BFS) op de ruimtelijk economische ontwikkeling van de Schipholregio, met bijzondere aandacht voor de thema's internationale concurrentiekracht, bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid.

De gedeputeerde Schiphol zit ook het Bestuursforum Schiphol (BFS) voor, dat samen met Amsterdam en Haarlemmermeer, en in samenwerking met Schiphol Group een coördinerende rol speelt bij de benutting van schaarse ruimte voor luchthavengebonden bedrijvigheid.

Met de REVS willen de partijen richting geven aan een samenhangende en wervende inrichting van de Metropoolregio Amsterdam, en zo een bijdrage leveren aan de internationale concurrentiepositie en de leefbaarheid. Op basis van de REVS is een programma opgesteld voor de ontwikkeling van internationaal georiënteerde kantoor- en bedrijfslocaties (de Ontwikkelingsstrategie REVS). De Ontwikkelingsstrategie REVS 2012 is in juni 2012 vastgesteld door het college van Gedeputeerde Staten en is een programma voor de ontwikkeling van werklocaties in de Schipholregio waaronder Zuidas. De ambitie is om het internationale vestigingsklimaat rond de luchthaven verder te versterken door beter aan te sluiten bij de wensen en behoeftes van internationaal georiënteerde bedrijven. De Ontwikkelingsstrategie ziet een aantal kwalitatieve opgaven voor de werklocaties en rangschikt deze in vier thema's: interactie, identiteit, verbinden en verbreden. Deze opgaven zijn onder andere voor de Zuidas vertaald in een locatieprofiel. In dit locatieprofiel is Zuidas omschreven als een internationale werklocatie voor juridische, zakelijke en financiële diensten en kennis, getypeerd als toplocatie. Verder zijn in het profiel een aantal kenmerken genoemd die allemaal samen inderdaad duiden op een internationale top - werklocatie. De ligging ten opzichte van treinstation, hoofdsnelwegennet en HOV wordt eveneens aangehaald.

Relevantie voor dit plan

De ontwikkelingen ter plaatse en in de directe nabijheid van de openbaarvervoerterminal, zoals opgenomen in dit bestemmingsplan, dragen bij aan de kwalificatie van Zuidas als internationale top werklocatie. De bereikbaarheid van Zuidas blijft sowieso op peil en wordt verbeterd door de mogelijkheden die dit bestemmingsplan ter plaatse biedt.

4.3.5 Beleidskader sociale veiligheid 2011 - 2014

Dit beleidskader is opgesteld door de Stadsregio Amsterdam in overleg met de huidige concessiehouders, Arriva, Connexion en GVB. De Stadsregio streeft ernaar dat de sociale veiligheid in de verschillende concessies ieder jaar verbetert. Samenwerking, onderlinge afstemming en preventie/gastheerschap wordt hierin van belang geacht. Sociale onveiligheid in het openbaar vervoer is een probleem dat alleen beperkt kan worden als actief de samenwerking wordt gezocht met de vele partners die op het gebied van sociale veiligheid een rol spelen. De prioriteit in dit beleid ligt op het gebied van samenwerken en het scheppen van mogelijkheden om maatwerkoplossingen voor specifieke aandachtsgebieden te ontwikkelen.

Relevantie voor dit plan

Het beleidskader is meegenomen / meegewogen in het onderzoek m.b.t. sociale veiligheid.

4.4 Gemeentelijk beleid

4.4.1 Structuurvisie Amsterdam 2040, 'Economisch sterk en duurzaam'

De gemeenteraad van Amsterdam heeft in zijn vergadering van 16 februari 2011 de Structuurvisie Amsterdam 2040 vastgesteld. De centrale ambitie van de structuurvisie is dat Amsterdam zich verder ontwikkelt als kernstad van een internationaal concurrerende, duurzame, Europese metropool. Om economisch sterk en duurzaam te zijn en Amsterdam en de regio verder te kunnen ontwikkelen als internationaal concurrerende, duurzame, Europese metropool wil Amsterdam onder meer een intensiever gebruik van de bestaande stad en het openhouden van landschap. Intensivering van het grondgebruik in de stad biedt tal van mensen woon- en werkruimte. Het betekent extra draagvlak voor voorzieningen, extra investeringen in de openbare ruimte, efficiënter omgaan met energie en vervoer en er hoeft minder landschap te worden aangetast. Daarnaast betekent het ook 70.000 woningen en bijbehorende voorzieningen erbij tot 2040, intensiever gebruik van de haven en huidige bedrijventerreinen en ruimte voor waterberging.

Op de Zuidas ontstaat de komende jaren een internationale locatie. Het wordt niet alleen het deel van het stadscentrum voor internationaal zakendoen en kennisontwikkeling, er zal ook op grote schaal gewoond worden en er komen voorzieningen als winkels, kinderopvang, (internationale) scholen en horeca. Exclusieve retail en culturele voorzieningen moeten de internationale aantrekkingskracht versterken. Het wordt niet alleen het zakencentrum voor de metropool Amsterdam maar van heel Nederland. Nergens in Nederland zijn vergelijkbare kansen aanwezig voor een internationaal vestigingsmilieu. Amsterdam is de stad met de internationale hoofdkantoren en met de Zuidas wordt die positie verder bevestigd. Met het plan voor Zuidas wordt beoogd de stedelijke kwaliteit te realiseren die nodig is om de rol van toplocatie te bestendigen en verder te ontwikkelen. Verbetering van de bereikbaarheid is hiervoor één van de voorwaarden.





Afbeelding 17: Zuidas in de Structuurvisie Amsterdam 2040

De Zuidas is een zeer gedifferentieerd gebied waar sprake is van een optimale menging van wonen en werken met daarin internationale toplocaties voor kantoren, een winkelgebied van internationale allure en ook woningen.

Het gebied is 270 hectare groot. Op de Zuidas hebben zich nu al 400 dikwijls toonaangevende, wereldwijd opererende, bedrijven gevestigd. De Vrije Universiteit (VU) en het VU Medisch Centrum zijn als toonaangevende kenniscentra belangrijke aanjager bij de verdere ontwikkeling van de Zuidas. Met name de invulling van het Kenniskwartier draagt hieraan bij met de academie, de studenten, medewerkers, congreshotel, toerismevoorzieningen, startende bedrijfjes, shortstay en studentenvoorzieningen.

De plannen voor Zuidas voorzien in een uitbreiding en het ondergronds brengen van een deel van de A10 en de spoor- en metrolijnen, waarmee er fysiek en logistiek ruimte ontstaat voor maximaal 4,2 miljoen m² bebouwing in een hoogwaardige openbare ruimte. Meer dan 200.000 mensen zullen dagelijks in de Zuidas zijn, waaronder zo'n 25.000 bewoners, 80.000 werknemers en 30.000 studenten (en nog aanzienlijk meer wanneer Hogeschool InHolland zich met 15.000 studenten in het Kenniskwartier vestigt). Nu al werken er 30.000 mensen.

Circa 6 miljoen mensen kunnen nu binnen een uur van huis naar de Zuidas komen, welk vervoermiddel ze ook kiezen; te voet, de fiets, de auto, het vliegtuig of het openbaar vervoer. De Zuidas krijgt straks een uitgebreid station waar dagelijks circa 250.000 reizigers gebruikmaken van trein, metro, tram en bus. Met de directe verbinding met luchthaven Schiphol, en wellicht op de langere termijn (nu een ambitie) de aanlanding van de HSL vanuit Brussel en Parijs en de ICE vanuit Keulen en Berlijn wordt Zuidas hét internationale station van Amsterdam. Op regionaal en stedelijk niveau zal het openbaar vervoer worden uitgebreid met een regiorail en het doortrekken van verschillende tramlijnen. Voorzieningen voor het stallen van fietsen worden verder uitgebreid.

Zuidasdok is opgenomen in de gemeentelijke Structuurvisie en past daarmee in het beleid. Ook wordt de Zuidas genoemd in het kader van de uitrol van de binnenstad. Deze uitrol is het gevolg van de schaarste aan ruimte en middelen in de binnenstad van Amsterdam. Bewoners en bezoekers die zich op de stad Amsterdam oriënteren breiden hun zoek- en vestigingsgebied gestaag uit. Dit draagt eraan bij dat de Zuidas steeds sterker wordt als internationaal centrummilieu. De ontwikkelingen die dit bestemmingsplan mogelijk maakt, dragen bij aan dit steeds sterkere centrummilieu van de Zuidas.

Belangrijke waterthema's in de Structuurvisie Amsterdam 2040 zijn waterveiligheid, watersysteem en -cyclus, stedelijke wateropgave, watercompensatie, klimaatbestendigheid en water en energie.

Relevantie voor dit plan

Zuidasdok biedt een goede ontsluiting van de hoogwaardige woon- en kantoorlocatie en draagt op deze wijze bij aan de ambitie een internationale locatie te worden / blijven, waar het aantrekkelijk is om zich te vestigen. Voorliggend bestemmingsplan geeft op deze manier invulling aan de gemeentelijke structuurvisie.

4.4.2 Sociaal Structuurplan 2004-2015 "Wat Amsterdam beweegt"

Het Sociaal Structuurplan 2004-2015 "Wat Amsterdam beweegt" (2005) is het inhoudelijk kader voor de sociale pijler, met als hoofdlijn 'dynamiek' als drijvende kracht en katalysator voor de stad Amsterdam, met drie hoofddoelstellingen:

- investeren in grootstedelijke dynamiek, zodat Amsterdam een creatieve kennis- en dienstestad wordt, die in de concurrentiestrijd tussen (inter)nationale vestigingsmilieus een sterke en onderscheidende positie inneemt;
- investeren in menselijk kapitaal, zodat zoveel mogelijk Amsterdammers zich persoonlijk kunnen ontwikkelen en zelfstandig, volwaardig en actief, en zo nodig met gerichte ondersteuning en participeren in de samenleving via werk en scholing, via sport en bewegen, vrijetijdsactiviteiten en cultuur, en via zorg, welzijn en dienstverlening;
- investeren in een leefbare omgeving, zodat juist in een moderne en multiculturele omgeving als de Amsterdamse, algemene noties over het samenleven gedeeld, onderhouden en, waar nodig, worden beschermd, en dat deze drie hoofddoelstellingen op programmatische wijze worden uitgewerkt in zes themahoofdstukken, te weten:
 - kennisstad (onderwijs en kenniseconomie);
 - werkende stad (werk en inkomen);
 - culturele stad (kunst, cultuur en creatieve industrieën);
 - sportieve stad (vrije tijd en sport);
 - zorgzame stad (zorg, welzijn en dienstverlening);
 - veilige stad (sociale) veiligheid).

Relevantie voor dit plan

Zuidasbreed wordt uitgebreid voorzien in bovenstaande uitgangspunten. Bij de inrichting van het plangebied wordt hiermee rekening gehouden.

4.4.3 Visie Zuidas 2009

In de Visie Zuidas 2009 is aangegeven dat Zuidas zich ontwikkelt tot een internationale toplocatie voor wonen en werken in Amsterdam. De uitstekende bereikbaarheid, de kwalitatief hoogwaardige omgeving en de aantrekkingskracht van Amsterdam vormen de grondslagen voor haar succesvolle ontwikkeling. Een ontwikkeling waarmee Amsterdam en Nederland de internationale concurrentie aan kunnen.

De ambitie bestaat uit het bereiken van een duurzaam en succesvol stedelijk topmilieu, van internationale allure, met Amsterdamse kwaliteiten. Dit betekent voor Zuidas:

Toplocatie: succesvol en herkenbaar

Succes, economisch en sociaal, is een noodzakelijke voorwaarde om de ambities te realiseren. Daarbij richt Zuidas zich op de top van kantoren en voorzieningen. De al gevestigde vooraanstaande positie in de financiële dienstverlening en de advocatuur vormt de basis voor het nader uitbouwen van de toppositie. Vanuit internationaal oogpunt kan voortgebouwd worden op het imago van Amsterdam als creatieve, tolerante en internationaal georiënteerde stad. En lokaal kan Zuidas een extra dimensie aan de regio bieden. Niet in concurrentie met bestaande zaken- en voorzieningencentra, maar aanvullend, met een hoge standaard van business, winkelen, voorzieningen en wonen. Die hoge standaard vertaalt zich ook in een hoge kwaliteit van bebouwing, in een attractief en identiteitsvol deel van de stad.

Amsterdamse kwaliteit: compact en levendig

Een compacte stad in hoge dichtheid maakt optimaal gebruik van de bijzondere kenmerken van een specifieke plek. Bij Zuidas hoort een efficiënt gebruik van de schaarse ruimte, met een programmamix die tot wisselend maar permanent gebruik over de dag en avond leidt en over een grote diversiteit beschikt. Zuidas is veilig en trekt een breed scala aan publiek en bewoners, met een breed aanbod van voorzieningen. De openbare ruimte is hoogwaardig, met een goed microklimaat en een gezonde leefomgeving. In de omgeving is er een directe aansluiting op de aangrenzende landschappen, maar Zuidas heeft ook een eigen ecologische kwaliteit.

Duurzaam: efficiënt en verantwoordelijk

Een duurzame stad maakt efficiënt gebruik van de ruimte. Deze efficiëntie wordt versterkt door bebouwing die flexibel en aanpasbaar is voor toekomstige ontwikkelingen. Ook een zo groot mogelijk vervoersaandeel van openbaar vervoer en fiets is onmisbaar voor een duurzame stad. Niet alleen verantwoordelijk met ruimte omgaan, maar ook met grondstoffen, energie, water en afval. Excelleren van Zuidas als internationaal topmilieu betekent ook excelleren in duurzame ontwikkeling.

Daarbij is belangrijk dat niet alleen technologische oplossingen en een gezond economisch perspectief er toe doen, maar dat duurzaamheid in het gehele proces als wens op de voorgrond staat. Dit betekent een proactieve samenwerking met belanghebbenden.

Actualisatie Visie Zuidas

Inmiddels wordt er gewerkt aan een actualisatie van de visie onder de noemer Visie Zuidas 2015. Deze visie komt in samenspraak met bewoners, studenten, ondernemers, investeerders, experts en andere belanghebbenden tot stand. Van november 2014 tot en met april 2015 is er met ruim 200 mensen over de visie gesproken. Verder heeft er een online peiling plaatsgevonden waarvan 874 mensen gebruik hebben gemaakt. Met behulp van de verkregen informatie is het document Bouwstenen Visie Zuidas 2015 opgesteld. Dit document levert weer de input voor de Visie Zuidas 2015. Uitgangspunt voor de geactualiseerde visie zal vooral het tonen van ambitie zijn.

Relevantie voor dit plan

Dit plan sluit aan bij de ambitie zoals hiervoor verwoord conform de Visie Zuidas 2009. Door het mogelijk maken van de openbaarvervoerterminal en bijbehorende voorzieningen worden goede mogelijkheden voor het reizen met openbaar vervoer van en naar de Zuidas geboden. Hierbij wordt zeer efficiënt omgegaan met de (beperkte) beschikbare ruimte door onder andere wegen in tunnels te realiseren. Dit bestemmingsplan schept de voorwaarden voor de realisatie van de ambities uit de Visie Zuidas.

4.4.4 Beleidskader Hoofdnetten

In het Beleidskader Hoofdnetten 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. Station Amsterdam Zuid is een knooppunt in het Hoofdnet Openbaar Vervoer waar belangrijke metro-, tram-, en buslijnen (OV-corridors) samenkomen. De volgende kwaliteitseisen zijn belangrijk voor deze OV-knoop:

- Sociaal veilig: de sociale veiligheid in en rond het openbaar vervoer is ten minste even goed als de sociale veiligheid in de gehele openbare ruimte.
- Verkeersveilig: haltes dienen veilig te zijn en er dienen voldoende oversteekmogelijkheden te zijn. Verkeerssoorten worden zoveel mogelijk gescheiden.
- Herkenbaar: haltes en vrije banen voor het openbaar vervoer dienen voldoende herkenbaar te zijn.

- Betrouwbaarheid op OV-corridors: de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer neemt - ten opzichte van de huidige situatie - toe. Uitgangspunt voor OV-corridors is dat zij op een vrije baan liggen.

Voor het plangebied van dit bestemmingsplan zijn ook 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 in het kader van dit bestemmingsplan hebben plaatsgevonden.

4.4.5 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.

4.4.6 Centraal stedelijke bomenvoerordening gemeente Amsterdam

De bomenvoerordening 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 gelijkkluidend toetsingskader voor alle gebieden in Amsterdam. Binnen deze begrenzing is de Bomenvoerordening van kracht.

Relevantie voor dit plan

Het betreffende beleid zal worden meegenomen in het kader van de omgevingsvergunning.

4.4.7 Erfgoedvoerordening Amsterdam

De erfgoedvoerordening (2013) bepaalt onder andere de aanwijzing van gemeentelijke monumenten, beschermde stads- en dorpsgezichten, regeling van bovengrondse cultuurhistorische waarden en eisen aan cultuurhistorisch en archeologisch onderzoek. Voor de Zuidas is het van belang om te weten welke gebouwen zijn aangewezen als gemeentelijk monument en wat het beleid is ten aanzien van cultuurhistorische waarden.

Relevantie voor dit plan

In het plangebied komen geen monumenten voor. In het onderzoek is rekening gehouden met het beleid.

4.4.8 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

In het plangebied komen geen archeologische waarden voor. In het uitgevoerde onderzoek is rekening gehouden met het beleid.

4.5 Beleid ProRail

4.5.1 Basisstation 2005

De normering van de transfercapaciteit en - kwaliteit is binnen ProRail vastgelegd in het document Basisstation 2005. De normering van de transferfunctionaliteit van treinstations is vastgelegd in het document Ontwerprichtlijnen, Beheerrichtlijnen en Afkeurnormen (OBA). OBA behelst het volgende:

- Ontwerpnormen en -richtlijnen beschrijven het kwaliteitsniveau dat bij de (ver)bouw moet worden gerealiseerd, om duurzaam de gedefinieerde basiskwaliteit te kunnen bieden.
- Beheerrichtlijnen beschrijven het minimaal gewenste niveau dat een reiziger in bestaande stations mag ervaren.
- Afkeurnormen beschrijven het absolute minimumniveau uit het oogpunt van fysieke en/ of sociale veiligheid. Onder dat niveau kan ProRail zonder nadere proces- of inframaatregelen de veiligheid onvoldoende garanderen. Wanneer dat niveau wordt bereikt, dient onmiddellijk het betreffende proces te worden stopgezet, dan wel direct maatregelen te worden genomen aan de bron.

Bij het definiëren van transferdrukke wordt zowel bij de gemeente Amsterdam als bij ProRail gebruik gemaakt van de internationaal gehanteerde serviceniveaus volgens Fruin (J. Fruin, 1971). Onder 'serviceniveau' wordt verstaan "de kwaliteit van de afwikkeling van een voetgangersstroom". Hoe groter de ruimte per persoon, hoe makkelijker deze zich, in zijn eigen tempo, zal kunnen verplaatsen. De serviceniveaus zijn meetbaar aan de hand van intensiteit en dichtheid van de voetgangers en worden uitgedrukt in een schaal van A tot en met F. Hierbij gelden voor het horizontaal en verticaal verplaatsen andere maatstaven.

Relevantie voor dit plan

Voor het project Zuidasdok is vastgesteld dat de openbaarvervoerterminal in 2030 dient te voldoen aan de Beheerrichtlijnen. Daarmee wordt geaccepteerd dat de te realiseren openbaarvervoerterminal in een beperktere mate een verdere groei van het aantal reizigers na 2030 kan faciliteren dan wanneer de openbaarvervoerterminal in 2030 aan de Ontwerprichtlijnen moet voldoen.

Hoofdstuk 5 MER Zuidasdok

5.1 Algemeen

Met betrekking tot de voorgenomen ontwikkeling van Zuidasdok is een milieueffectrapportage uitgevoerd. Deze ontwikkeling is omschreven in hoofdstuk 1 van deze toelichting. 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 realiseren van de openbaarvervoerterminal en het inrichten van de openbare ruimte 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 ruimtelijke onderbouwing van voorliggend bestemmingsplan Zuidasdok. Ook milieueffecten van de realisatie van keervoorzieningen voor binnenlandse hogesnelheidstreinen bij Diemen Zuid zijn in het kader van het ProjectMER Zuidasdok onderzocht. De realisatie van deze keervoorzieningen past binnen de ter plaatse vigerende bestemmingsplannen. Het project-MER is als Bijlage 1 MER 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.

5.2 M.e.r.-procedure

De m.e.r.-procedure is gekoppeld aan de Tracéwetprocedure (voor de aanpassingen A10); de Minister van Infrastructuur en Milieu is bevoegd gezag voor het (Ontwerp)tracébesluit Zuidasdok en het projectMER Zuidasdok. Daarnaast wordt parallel de bestemmingsplanprocedure (voor aanpassingen aan de openbare ruimte en de openbaarvervoerterminal) doorlopen. Een deel van het tracébesluit is opgenomen in dit bestemmingsplan. Zienswijzen met betrekking tot het tracébesluit dienen in dat kader te worden ingediend en niet in het kader van dit bestemmingsplan. De Gemeenteraad van Amsterdam is bevoegd gezag voor het (ontwerp) bestemmingsplan. In navolgende tekst wordt ingegaan op de procedurestappen van de m.e.r.-procedure:

Stap 1: Kennisgeving (afgerond).

Stap 2: Raadplegen betrokken bestuursorganen en adviseurs (afgerond).

Stap 3: Opstellen van het Ontwerp-tracébesluit, ontwerp bestemmingsplan en projectMER (afgerond).

Stap 4: Zienswijzen op het Ontwerp-tracébesluit, ontwerp bestemmingsplan en projectMER (afgerond).

Stap 5: Vaststelling tracébesluit en bestemmingsplan.

Stap 6: Beroep en uitspraak Raad van state.

Stap 7: Uitvoering, evaluatie en oplevertoets

Bij de start van de projectMER-procedure is op 23 september 2013 een openbare kennisgeving gepubliceerd. Daarnaast zijn de wettelijke adviseurs betrokken en de bestuursorganen geraadpleegd. De Kennisgeving projectMER Zuidasdok heeft in de periode van 24 september tot en met 21 oktober 2013 ter inzage gelegen. In totaal zijn 38 zienswijzen ingediend. Alle reacties zijn zorgvuldig bekeken en in de "Nota van Beantwoording - Zienswijzen op de kennisgeving projectMER Zuidasdok" opgenomen en voorzien van een reactie.

De Commissie voor de m.e.r., evenals wettelijke adviseurs en betrokken bestuursorganen zijn in december 2013 in de gelegenheid gesteld advies uit te brengen over het concept Advies Reikwijdte en Detailniveau. De Commissie heeft op 11 februari 2014 advies uitgebracht (Advies voor de richtlijnen voor het milieueffectrapport, (11 februari 2014 / rapportnummer 2866-29)). Mede op basis van de zienswijzen op de Kennisgeving en de adviezen is een definitief Advies Reikwijdte en Detailniveau vastgesteld dat op 4 april 2014 is gepubliceerd.

Op basis van het vastgestelde Advies Reikwijdte en Detailniveau zijn de effectenstudies uitgevoerd en het projectMER, het Ontwerp-tracébesluit en het ontwerp bestemmingsplan opgesteld. Het concept ontwerp bestemmingsplan is toegestuurd aan de overlegpartners (artikel 3.1.1 Bro overleg). Na het doorlopen van de toetsing is het Ontwerp-tracébesluit vastgesteld en door de minister ondertekend, is het ontwerp bestemmingsplan door het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam vrijgegeven (artikel 3.1.6 Bro) en zijn de stukken gereed voor de terinzagelegging.

Met ingang van 12 maart 2015 is het projectMER Zuidasdok tezamen met het ontwerp van het tracébesluit en het ontwerp van het bestemmingsplan Zuidasdok voor een ieder zes weken ter inzage gelegd. Daarbij is de mogelijkheid geboden om zienswijzen naar voren te brengen over zowel het projectMER als het betreffende ontwerp-tracébesluit en ontwerpbestemmingsplan. Verder is de Commissie voor de mer in de gelegenheid gesteld advies over het rapport uit te brengen.

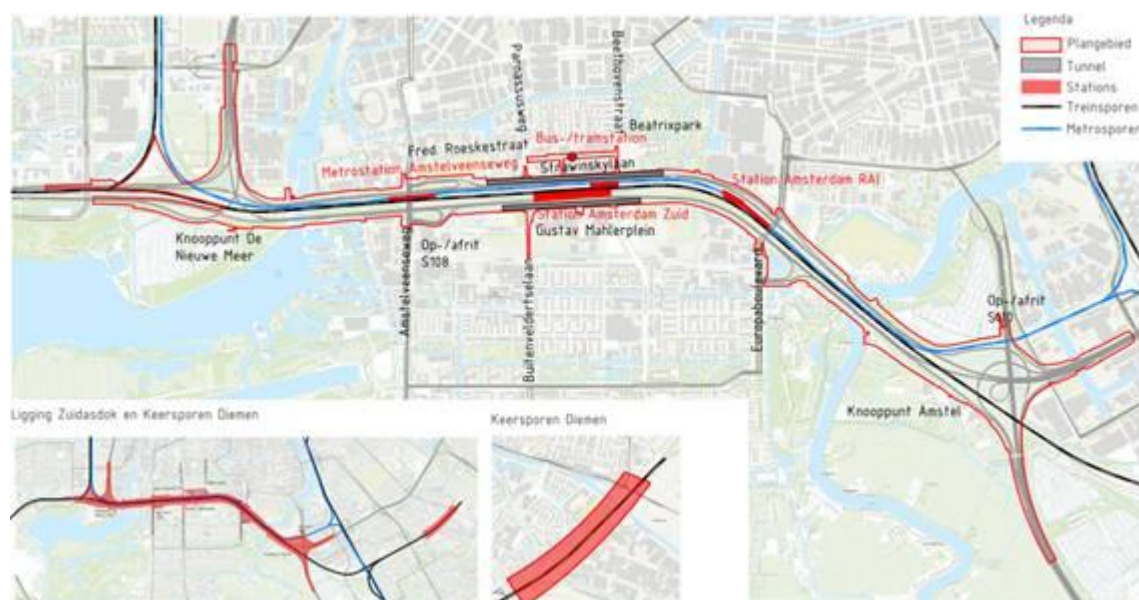
De Commissie voor de Milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.) heeft op 28 mei 2015 een advies uitgebracht over het projectMER. De Commissie m.e.r. is van oordeel dat het MER voor de besluitvorming over het bestemmingsplan de essentiële informatie bevat.

Na afweging van alle binnengekomen adviezen en reacties stelt de Minister van Infrastructuur en Milieu na samenspraak met haar bestuurlijk partners (gemeente Amsterdam, Stadsregio Amsterdam en provincie Noord-Holland) het definitieve tracébesluit vast (projectbeslissing). De Raad van de gemeente Amsterdam stelt het definitieve bestemmingsplan vast. Binnen zes weken na bekendmaking van het tracébesluit en bestemmingsplan kan door belanghebbenden die ook bij het Ontwerp-tracébesluit of ontwerp bestemmingsplan hun zienswijze naar voren hebben gebracht, een beroepschrift worden ingediend bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (AbRvS). Beroep kan ook worden ingediend door belanghebbenden die daartegen geen zienswijze naar voren hebben gebracht, indien de belanghebbende niet kan worden verweten dat hij geen zienswijze heeft ingediend (Art. 6:13 Awb). Dit betreft bijvoorbeeld onderdelen van het tracébesluit en het bestemmingsplan die zijn gewijzigd ten opzichte van het Ontwerp-tracébesluit en ontwerp bestemmingsplan.

Wanneer het bestemmingsplan en tracébesluit zijn vastgesteld en de relevante procedures zijn doorlopen, kan de realisatie van het plan plaatsvinden. Het bevoegde gezag is conform artikel 7.39 van de Wet milieubeheer (Wm) verplicht om na realisatie de feitelijk optredende milieugevolgen van de voorgenomen activiteit te vergelijken met de in het projectMER verwachte effecten. Hiertoe wordt in het tracébesluit een evaluatieprogramma opgesteld als bedoeld in artikel 7.39 Wet Milieubeheer en wordt een oplevertoets uitgevoerd als bedoeld in artikel 23 lid 1 van de Tracéwet. In het evaluatieprogramma is bepaald hoe en op welke termijn er onderzoek verricht gaat worden. Op basis van de onderzoeksresultaten wordt bepaald of nadere maatregelen nodig zijn.

5.3 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.



Afbeelding 18: Plangebied projectMER en keerspoort Diemen

5.3.1 Het alternatief en bijbehorende varianten

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 keerspoelen 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.

5.3.2 Effectbeoordeling

De referentiesituatie en de varianten zijn met elkaar vergeleken en beoordeeld op diverse milieu aspecten en criteria. Voor de beoordeling is gebruik gemaakt van de volgende vijfpuntsschaal:

Score	Maatlat
++	groot positief effect.
+	positief effect
0	neutraal: geen toe- of afname
-	negatief effect
--	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 1 MER 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.

Ten aanzien van OV en langzaam verkeer wordt richting de toekomst een aanzienlijke toename van het aantal reizigers verwacht. In de huidige situatie is station Amsterdam Zuid qua capaciteit en voorzieningen onvoldoende toegerust om deze reizigersgroei goed te kunnen accommoderen. De in het projectMER onderzochte varianten voor de nieuwe openbaarvervoerterminal hebben positieve effecten op de beoordelingscriteria voor OV en langzaam verkeer, maar blijken onderling niet onderscheidend.

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).

5.3.2.1 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 verslechtingen op van de luchtkwaliteit. Verbetering treedt op ter hoogte van de tunnel van de A10. Ter plaatse van de tunnelmonden vindt een verslechting plaats, waardoor mogelijk meer woningen en/of gevoelige bestemmingen worden blootgesteld aan een verslechting van de luchtkwaliteit. Omdat er geen railverkeer met dieseltractie door het studiegebied Zuidasdok rijdt en het project bovendien geen invloed heeft op de intensiteit en de routing van het dieselrailverkeer, zijn er geen effecten op de luchtkwaliteit als gevolg van verbrandingsemissies van railverkeer. De A10-varianten zijn per saldo neutraal beoordeeld. Voor de openbaarvervoerterminal is geconstateerd dat de herroutering en de geringe toename van het aantal busbewegingen niet leidt tot knelpunten in het kader van luchtkwaliteit.

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 Zuidasdok heeft - voor wat betreft toetsing aan de luchtkwaliteitseisen - alleen betrekking op de openbaarvervoersterminal als onderdeel van het NSL-project 724.

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

Zuidasdok

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 verwaarloosbaar.

5.3.2.2 Effecten tijdens realisatie

In deze paragraaf wordt ingegaan op de effecten tijdens realisatie van het initiatief: de openbaarvervoerterminal en bijbehorende voorzieningen. In het (ontwerp) tracébesluit wordt meer specifiek ingegaan op de effecten tijdens realisatie van de tunnel en de A10.

Voor de realisatiefase van Zuidasdok is gekeken naar het functioneren van de verkeer- en vervoersnetwerken gedurende de bouw, het doorfunctioneren van de openbaarvervoerterminal en de vormgeving, inrichting en leefbaarheid van de openbare ruimte en de openbaarvervoerterminal.

Voor de A10 is de tunnelbouw in de dokzone als maatgevend beschouwd. Voor de dokzone zijn drie realisatievarianten beoordeeld (uitvoering in den natte, uitvoering in den droge en tunnel op 10 meter (T10) van de belendingen). Voor de openbaarvervoerterminal is de realisatievariant gehanteerd voor het basisalternatief.

De meeste materialen die nodig zijn voor de realisatie van Zuidasdok zijn per vrachtwagen ('per as'), per spoor en over water aan te voeren. Bij vervoer over water zal vanaf een opslagplaats aan het water (de Amstel of de Schinkel) vervoer per as, leiding of transportband naar de bouwkuip geregeld moeten worden. Niet elk materiaal kan per transportband of leiding aangevoerd worden. Voor de aanvoer van beton en onderwaterbeton blijven vrachtwagens nodig. Voor het afvoeren van grond uit de ontgraving in de dokzone kunnen buisleidingen (in geval van ontgraving in den natte) of transportbanden (ontgraving in den droge) mogelijk wel een alternatief bieden en het aantal vrachtwagenbewegingen terugbrengen. Omdat het vervoer per as de grootste omgevings- en hindereffecten kent (geluid, lucht en belasting van vervoersnetwerken) is dit als uitgangspunt voor de effectbeoordeling gehanteerd. Bij de onderzoeken die in het kader van het projectMER zijn uitgevoerd, is rekening gehouden met de ruimte die de aannemer krijgt voor het optimaliseren van de uitvoeringswijze en -fasering.

Met het tracébesluit Zuidasdok en het bestemmingsplan Zuidasdok worden de ruimtelijke keuzen voor de eindsituatie van Zuidasdok vastgelegd. De realisatie vindt in overeenstemming met de in het tracébesluit opgenomen maatregelen en voorzieningen en de in het bestemmingsplan opgenomen bestemmingen plaats. Voor de realisatie van Zuidasdok zijn (omgevings-)vergunningen en andersoortige wettelijke toestemmingen vereist. Tevens moet worden voldaan aan de eisen die op basis van de verschillende onderliggende wettelijke regelingen gelden, onder meer wat betreft hinder voor de omgeving. Met toepassing van deze regelingen kan de hinder worden beperkt.

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 keerlusen/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 spijtijden. Er kan sprake zijn van verkeershinder door het bouwverkeer, met name door de afvoer van grond die vrijkomt door de ondertunneling van de A10.

Tijdens de realisatie van de openbaarvervoerterminal blijven de bestaande railnetwerken beschikbaar. Wel zal op enkele momenten gedurende de realisatie van de openbaarvervoerterminal tijdelijk sprake zijn van een lagere capaciteit vanwege buitendienststellingen die verband houden met de bouwwerkzaamheden. De bouwfasering voor de openbaarvervoerterminal is verder zodanig, dat eerst de Brittenpassage wordt gerealiseerd, voordat de Minervapassage wordt afgesloten. Hierdoor is de bereikbaarheid en capaciteit van de openbaarvervoerterminal tijdens de realisatie geborgd. Er kan sprake zijn van tijdelijk langere transferafstanden tussen de verschillende OV-modaliteiten, wat negatief is beoordeeld. De A10 variant-T10 is daarbij vanwege de langere bouwtijd negatiever.

De ontgraving van de Brittenpassage veroorzaakt voornamelijk bouwverkeer door de afvoer van grond. Uitgaande van transport per as is het onvermijdelijk dat bouwverkeer tot bij de openbaarvervoerterminal moet rijden en daarmee overlast veroorzaakt. Onderzoek wijst uit dat het bouwverkeer in het begin van de realisatie mogelijk over de openbare weg gaat, zoals de Parnassusweg en daarbij gebruik kan maken van het tracé van de Amstelveenboog als die buiten gebruik is gesteld. De afvoer van uitkomende grond zal verder plaatsvinden via de reguliere bouwweg om daarmee het stedelijk wegennet te ontlasten.

Wat betreft de bereikbaarheid van de openbaarvervoerterminal tijdens de bouw is het volgende van belang. Zodra de hulpbruggen over het werk zijn geplaatst is er geen omlooptijd voor gebruikers van de openbaarvervoerterminal. Tot die tijd moet er gedurende beperkte tijd om het werk heen gelopen worden. Wanneer in de Minervapassage wordt gewerkt, zullen versmalde passages gebruikt worden. Daarnaast is de Brittenpassage beschikbaar. Dit zorgt voor een verlaagde capaciteit van de Minervapassage, maar de openbaarvervoerterminal blijft bereikbaar.

Tijdens de realisatie worden de huidige fietsenstallingen langs het dijklichaam van noordelijke en zuidelijke rijbaan van de A10 verwijderd om plaats te maken voor het werkterrein voor de A10-tunnels. Gelet op de groeiende stallingsbehoefte in de autonome ontwikkeling, zal het noodzakelijk zijn al dan niet tijdelijke fietsenstallingen te realiseren ter compensatie van de verwijderde fietsenstallingen. Hiervoor wordt, voorafgaand aan de sloop van de fietsenstallingen langs het dijklichaam van de A10, een ondergrondse fietsenstalling met 3.500 stallingsplaatsen gerealiseerd in de zogenoemde Vijfhoek ten noorden van het Zuidplein, tussen de Strawinskylaan en de Prinses Irenestraat. Met de realisatie van de fietsenstalling in de Vijfhoek zijn er tijdens de bouw van het project Zuidasdok in totaal circa 11.000 stallingsplaatsen beschikbaar. Dit aantal stallingsplaatsen is groter dan bij de autonome ontwikkeling (9.000 stallingsplaatsen), maar nog altijd ruim onder de prognose van het aantal benodigde stallingsplaatsen in 2030, te weten 15.000 stuks. Echter, tijdens de bouw van het project Zuidasdok zal het aantal reizigers dat gebruik maakt van de openbaarvervoerterminal nog niet gegroeid zijn tot de prognose voor 2030. Het benodigde aantal stallingsplaatsen zal tijdens de bouw dan ook lager zijn dan in 2030. Om die reden kan gesteld worden dat met de realisatie van de fietsenstalling in de Vijfhoek e.o. er tijdens de realisatie voldoende stallingsplaatsen aanwezig zijn om te voldoen aan de stallingsbehoefte. Voor de toekomst biedt het project de mogelijkheid om het aantal stallingsplaatsen uit te breiden tot 17.000.

Tijdens de bouwfasen zal de openbaarvervoerterminal bereikbaar blijven voor fietsers. De Parnassusweg, Strawinskylaan, Beethovenstraat en De Boelelaan zullen tijdens de bouwfasen beschikbaar blijven voor fietsers. Wel krijgen fietsers te maken met wegversmallingen en lokale verleggingen van de fietspaden.

In de bouwfasering, het onderzoek naar hinder (buitendienststellingen, bouwroutes, etc.) en de tijdelijke (stations)voorzieningen wordt rekening gehouden met de bereikbaarheid van de openbaarvervoerterminal. Door de aanlanding van de Noord/Zuidlijn is er sprake van een toenemende reizigersstroom. Hierdoor is het noodzakelijk om aanvullende maatregelen te treffen in

de Minervapassage. Ook het noordelijke metroperron, het bijbehorende stijgpunt en OV-chipkaart poortje zullen overbelast raken. De precieze invulling van de benodigde maatregelen in de Minervapassage is onderwerp van nadere studie. Te treffen maatregelen dienen te worden aangevuld met vluchtwegen, nooddiensten, logistieke routes en bouwterreinen. Een eis is dat het OV aantrekkelijk gehouden dient te worden zodat de overstap naar de auto voorkomen wordt.

Vormgeving, inrichting en leefbaarheid van de openbare ruimte

De realisatie van het Zuidasdok betekent dat gedurende meerdere jaren sprake is van een bouwput voor de aanleg van de A10-tunnels wat negatieve effecten geeft. De bereikbaarheid van functies in de omgeving blijft daarbij geborgd. De bouwwerkzaamheden hebben een (groot) negatief effect op de beleving van de openbare ruimte hebben.

Met betrekking tot de beleving van de openbare ruimte 'schoon, heel, veilig' wordt tijdens de bouwfase van de openbaarvervoerterminal voorzien in:

- het blijven functioneren van alle aanwezige objecten en systemen (bijvoorbeeld station, wegnnet, watersysteem) met een publieke en/of private functie en de openbare ruimte binnen de projectgrenzen;
- het functioneel in stand houden van straatverlichting in het projectgebied en tijdelijke routes conform het huidige verlichtingsniveau en in overeenstemming met richtlijn ROVL 2011;
- het aanleggen van alle tijdelijke maatregelen die drie maanden of langer dienst doen conform de eisen die aan een definitieve situatie worden gesteld;
- het veilig, schoon en goed onderhouden en representatief zijn van de voetgangersroute van en naar de openbaarvervoerterminal;
- het zorgdragen voor de kwaliteit van de openbare ruimte binnen de projectgrenzen, conform niveau A van het beeldbestek openbare ruimte van CROW;
- het treffen van maatregelen om het verkeer in en rondom het projectgebied op een veilige wijze af te wikkelen in overeenstemming met de toepasselijke NEN en CROW-normen.

Werkzaamheden aan de openbaarvervoerterminal veroorzaken geen risico op schade aan omliggende gebouwen, vanwege de aard van de werkzaamheden en de afstand tussen de openbaarvervoerterminal en omliggende gebouwen. Infrastructuur kan schade oplopen door bouwverkeer. Er wordt echter meer bouwverkeer voor de A10 verwacht, waarbij het bouwverkeer van de openbaarvervoerterminal in het niet valt. De gebruikte bouwwegen zullen voor de openbaarvervoerterminal grotendeels hetzelfde zijn als voor 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.

Voor de realisatiefase van het Zuidasdok zijn de mogelijke effecten van trillingen samenhangend met de verschillende realisatiewijzen onderzocht. Ook is onderzocht of tijdens de realisatiefase trillingen ten gevolge van spoorverkeer hinder of schade veroorzaken. Uit het onderzoek is gebleken dat realisatie binnen de geldende normen mogelijk is.

De geluidbelasting ten gevolge van de bouwactiviteiten voor de openbaarvervoerterminal zijn op basis van expert judgement ingeschat als minder maatgevend dan de activiteiten in de realisatiefase vanwege de A10. Dichtbij de openbaarvervoerterminal liggen geen geluidgevoelige bestemmingen.

Ten tijde van de realisatie van de openbaarvervoerterminal is de ruwbouwfase van de tunnel gereed. Er worden geen significante effecten verwacht ten aanzien van luchtkwaliteit. De emissies tijdens de realisatiefase van de openbaarvervoerterminal zullen ten opzichte van de emissies tijdens de ruwbouwfase van de tunnel verwaarloosbaar zijn. Tevens worden de werkzaamheden gefaseerd, over een periode van tenminste 3 jaar uitgevoerd.

De realisatie van de openbaarvervoerterminal leidt niet tot wijzigingen in het vervoer van gevaarlijke stoffen van en naar het plan- en studiegebied. Ook leidt het niet tot wijzigingen in de personen aantallen in het plan- en studiegebied. Hieruit volgt dat de realisatiefase van de openbaarvervoerterminal geen effecten heeft op Plaatsgebondenrisico en Groepsrisico.

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.

Als gevolg van de realisatie van de openbaarvervoerterminal zijn geen grondwatereffecten voorzien. Wel is er sprake van een verslechtering van de hemelwaterafvoer en een toename van het verhard oppervlak dat extra wordt gecompenseerd. Door de verplichte realisatie van een tijdelijke kering waar dat tijdens de aanleg van de openbaarvervoerterminal nodig is, blijft de waterveiligheid geborgd.

Het belangrijkste risico is de kans op zakking van de spoorbaan tijdens de uitvoeringsfase. Met risico reducerende maatregelen (bijvoorbeeld trillingvrije paalsystemen) en goede monitoring en toezicht tijdens de uitvoering is de kans hierop klein.

Er is binnen het plangebied geen sprake van aanwezige grondwaterverontreinigingen (gehalten boven interventiewaarde). Het effect van eventuele bemaling tijdens de realisatiefase heeft wordt derhalve als neutraal beoordeeld (0). De ingrepen voor de aanleg van de openbaarvervoerterminal vinden voornamelijk boven de grondwaterspiegel plaats en hebben derhalve geen effect op (verspreiding van) grondwaterverontreiniging. Dit criterium wordt daarom eveneens als neutraal beoordeeld (0). Ook voor het criterium kwaliteit waterbodem worden geen effecten verwacht.

Voor het aspect natuur geldt dat het werkterrein van de openbaarvervoerterminal binnen het plangebied ligt zoals dat reeds is getoetst. Daarbij vindt een groot deel van de werkzaamheden plaats onder maaiveld. De beschermde natuurwaarden in dit deel van het plangebied zijn beperkt en de werkzaamheden voor de openbaarvervoerterminal zorgen niet voor aanvullende effecten op beschermde soorten of natuurgebieden, anders dan de effecten die reeds optreden door de werkzaamheden aan de A10.

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.

5.4 Actualisatie MER

Tussen de periode van terinzagelegging van het ontwerp bestemmingsplan en vaststelling van het bestemmingplan is het MER beschouwd op actualiteit. Dit mede met het oog op wijzigingen in het referentieontwerp en de onderzoeksmodellen. De relevante wijzigingen betreffen:

- de zuidelijke tunnelbuis wordt enkele meters noordelijker gepositioneerd. Daardoor is er een grotere afstand (10 m in plaats van 5 m) gecreëerd tussen de tunnelmond en de toekomstige bebouwing van het Kenniskwartier;
- de verbreding van de Minervapassage naar 63 meter; deze verbreding was binnen het ontwerpbestemmingsplan al grotendeels mogelijk gemaakt, maar de effecten waren nog niet onderzocht.
- de gewijzigde configuratie van de metrosporen. Er is een kruiswissel direct ten westen van het metrostation toegevoegd om kort te kunnen keren, waardoor de keertijd van de Noord-Zuidlijn verkort wordt en interferentie met het emplacement wordt vermeden.
- De tailtrack van de tram. In het referentie-ontwerp was de tailtrack (keerspoor) oostelijk van Minervapassage gesitueerd. In het actualisatieonderzoek op basis van het gewijzigde referentie-ontwerp is de tailtrack nu westelijk van de Minervapassage opgenomen.
- de keerlus ten behoeve van openbaar vervoer opgenomen op het dak van de zuidelijke tunnel. Deze was weliswaar reeds in het ontwerpbestemmingsplan al mogelijk gemaakt, maar de effecten waren nog niet onderzocht. Door de realisatie van deze keerlus kunnen tramlijnen, anders dan de HTV, eindigen bij station Amsterdam Zuid. In de lijnennetvisie van de Stadsregio Amsterdam is al voorzien in het doortrekken van tramlijn 16 van de VU naar station Amsterdam Zuid. Daarnaast kan ook lijn 15, mocht deze worden gewijzigd van een buslijn in een tramlijn eindigen bij station Amsterdam Zuid zolang er nog geen verlenging van deze lijn richting het Gelderlandplein wordt gerealiseerd.
- Robuustheidsmaatregelen ten behoeve van de tram. Ten behoeve van robuustheid van het netwerk worden er calamiteitenhaltes gerealiseerd in de HOV-baan van de Buitenveldertselaan / Parnassusweg en nabij de keerlus op de zuidoostelijke A10-tunneldak . Daarnaast rijdt lijn 15 via de Beethovenstraat naar een uitstaphalte nabij de keerlus. Lijn 5 rijdt via Parnassusweg en Stadionweg door naar de stad. Om dit mogelijk te maken is een aantal extra verbindingbogen en wissels nodig. Het slopen van de sporen in de Strawinskylaan wordt overgedragen aan de SRA.
- De aanpassing vormgeving toegang Brittenpassage;
- De veranderde opzet van de fietsenstallingen binnen de rooilijn van het stationskavel;
- De extra fietsenstallingen buiten de rooilijn van het stationskavel.
- Verschillende wettelijk voorgeschreven rekenmodellen die gebruikt zijn voor het MER/OTB/OBP, zijn voor het verschijnen van het TB/BP geactualiseerd. Daarom is een aantal berekeningen opnieuw uitgevoerd voor het TB/BP, met de meest actuele versie van de modellen. Vervolgens zijn de consequenties van de nieuwe verkeerscijfers voor de van verkeer afhankelijke thema's in beeld gebracht, namelijk verkeersveiligheid, geluid, luchtkwaliteit en natuur (stikstofdepositie).

De wijzigingen in het ontwerp en de onderzoeksmodellen die tussen OTB/OBP en TB/BP zijn doorgevoerd, zijn niet van dien aard dat een nieuwe milieueffectrapportage of een aanvulling daarop met de juridische status van een MER aan de orde is. Wel zijn de effecten van de ontwerpwijzigingen tussen OTB/OBP en TB/BP in een separate rapportage ("Rapportage actualisatie milieuinformatie") per milieuthema onderzocht, met als doel om vast te stellen of deze nog tot aanvullende effecten of milieu-informatie leiden ten opzichte van de informatie, effecten en conclusies in het projectMER Zuidasdok van maart 2015. Waar relevant is deze aanvullende informatie per milieuthema in dit rapport behandeld, ter nadere onderbouwing van het tracébesluit en het bestemmingsplan Zuidasdok. De Rapportage actualisatie milieuinformatie is opgenomen in bijlage 2.

Ook de ingediende zienswijzen op het OTB, OPB en het projectMER kunnen aanleiding vormen om extra informatie ten aanzien van verschillende milieuthema's te presenteren. Daartoe is er een integrale Nota van Antwoord opgesteld, waarin de ingediende zienswijzen op zowel het OTB als het OBP inhoudelijk worden beantwoord. Deze Nota van Antwoord is als bijlage 32 bijgevoegd bij het definitieve bestemmingsplan Zuidasdok. Waar relevant is op basis van de ingediende zienswijzen in dit rapport actualisatie milieu-informatie aanvullende informatie opgenomen.

Gelijktijdig met de terinzagelegging van de plandocumenten (12 maart t/m 22 april 2015) is de Commissie voor de milieueffectrapportage om (niet wettelijk verplicht) advies gevraagd. Het definitief toetsingsadvies is op 28 mei 2015 uitgebracht. De Commissie m.e.r. is van oordeel dat het MER voor de besluitvorming over het bestemmingsplan de essentiële informatie bevat. Ten aanzien van het tracébesluit Zuidasdok spreekt de Commissie voor de milieueffectrapportage van een tekortkoming ten aanzien van de uitgevoerd passende beoordeling. De tekortkoming heeft betrekking op de effecten van geluid en stikstofdepositie op een aantal Natura 2000- gebieden. Met het uitbrengen van de definitieve plandocumenten Zuidasdok (TB en BP) is er een integraal vernieuwde Passende Beoordeling opgesteld, waarin de aandachtspunten van de commissie voor de milieueffectrapportage zijn verwerkt. Deze passende beoordeling is als bijlage bij het tracébesluit Zuidasdok gevoegd.

Niet alleen de passende beoordeling is integraal vernieuwd. Ook de rapportages Integraal Veiligheidsplan (IVP), Landschapsplan, Geluid en Verkeer zijn herzien. Voor de overige milieuthema's blijven de deelrapporten bij het projectMER (maart 2015) van kracht, en zijn in de Rapportage actualisatie milieuinformatie eventuele aanpassingen te vinden. Ook in hoofdstuk 6 van deze toelichting wordt bij de bespreking van de onderzoeken aangegeven welke relevante wijzigingen met betrekking tot het bestemmingsplan zijn doorgevoerd.

In het projectMER Zuidasdok (maart 2015) zijn ook de keersporen te Diemen onderzocht. De effecten van de voorziene keersporen worden in het onderhavige rapport niet geactualiseerd. De reikwijdte van het project keersporen is sinds het opstellen van het projectMER niet gewijzigd en ook anderszins is er geen aanleiding het onderzoek van de effecten van de keersporen te actualiseren. De keersporen te Diemen passen binnen de ter plaatse vigerende bestemmingsplannen. De aanleg vindt plaats separaat van de realisatie van de openbaarvervoerterminal en de wijzigingen van de A10 Zuid en de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel.

In het MER werden met betrekking tot integrale veiligheid alleen de wettelijke veiligheidsthema's opgenomen. Ook in dit rapport is dit het geval. Voor de integrale afweging van alle veiligheidsthema's (brandveiligheid, constructieve veiligheid, hulpverlening en bereikbaarheid etc. in samenhang beschouwd), wordt verwezen naar het Integraal veiligheidsplan 7.0 (maart 2016, bijlage25 bij deze toelichting).

Hoofdstuk 6 Milieu- en omgevingsaspecten en Watertoets

6.1 Algemeen

Dit hoofdstuk gaat in op de relevante milieu- en omgevingsaspecten. Voor al deze aspecten zijn separate onderzoeken uitgevoerd die zijn opgenomen in aparte onderzoeksdocumenten (met bijlagen). Deze onderzoeksdocumenten zijn als bijlage bij dit plan gevoegd. De onderzoekskaders, achtergronden en uitgangspunten zijn uitgebreid opgenomen in de rapportages. In de paragrafen hierna zijn achtergronden e.ndergelijke wat beknopter weergegeven. De paragrafen hierna zijn zo opgesteld dat het voor de lezer inzichtelijk is, wat de wettelijke context van het onderzoek is, wat de onderzoeksmethode is en wat de resultaten zijn. Natuurlijk worden ook de (eventuele) consequenties voor dit plan omschreven. Het beleidskader behorend bij de verschillende aspecten, en waar in de onderzoeken aan is getoetst, is opgenomen in Hoofdstuk 4.

Voor de onderzoeken zoals deze hierna aan de orde komen, is de (globale) uiteindelijke situatie het uitgangspunt geweest met dien verstande dat daarnaast ook de bouwfase in de onderzoeken is meegenomen. Voorliggend bestemmingsplan biedt de nodige flexibiliteit en mogelijkheden om met een aantal aspecten te schuiven. De ligging van de ondertunnelde A10 is met een zone aangegeven, in lijn met het tracé besluit. De exacte invulling en ligging van de verschillende sporen en tracé's van bus en tram is nog niet bekend. Dit dient nog te worden uitgekristalliseerd. Ook is nog niet precies duidelijk hoe de openbaarvervoerterminal, de passages en de commerciële voorzieningen worden vormgegeven. Hier wordt nog aan ontworpen. Deze flexibiliteit is ook het uitgangspunt geweest voor de verschillende onderzoeken die in het kader van dit bestemmingsplan zijn uitgevoerd en uiteindelijk de regeling van het bestemmingsplan. De regeling zoals deze in het bestemmingsplan is opgenomen, biedt daarmee de benodigde en gewenste flexibiliteit.

Tussen de periode van terinzagelegging van het ontwerp bestemmingsplan en vaststelling van het bestemmingplan zijn alle onderzoek nogmaals beschouwd op actualiteit. Bij alle onderzoeksparagrafen is daarom een aparte subparagraaf 'actualisatie onderzoek' ingevoegd waarin de resultaten van deze screening zijn aangegeven.

Onderzoeken bestemmingsplan en onderzoeken tracébesluit

Voorliggend bestemmingsplan bevat, naast de openbaarvervoerterminal en omgeving, de juridisch-planologische regeling van hetgeen is opgenomen in het tracébesluit voor de A10, ter hoogte van het plangebied. Het tracébesluit geeft de resultaten weer van de onderzoeken die voor dat besluit nodig zijn. In dit bestemmingsplan zijn alleen die resultaten van onderzoeken weergegeven, die specifiek voor het bestemmingsplan relevant zijn. Voor het overige wordt naar het tracébesluit verwezen.

6.2 Milieuaspecten

6.2.1 Geluid

In het kader van geluid zijn diverse onderzoeken uitgevoerd. Zie hiervoor:

- Bijlage 7 Geluid MER;
- Bijlage 8 Hoofdrapport geluid (PP 21-RP-11 Akoestisch onderzoek TB A10 - hoofdrapport);
- Bijlage 8 Deelrapport specifiek (PP 21-RP12 Akoestisch onderzoek TB A10 - deelrapport specifiek)
- Bijlage 10 Deelrapport algemeen geluid (PP 21-RP-13 Akoestisch onderzoek TB A10 -

deelrapport algemeen);

- Bijlage 11 Akoestisch onderzoek railverkeerslawaai (PP 21-RP-14 Akoestisch onderzoek railverkeerslawaai);
- Bijlage 12 Akoestisch onderzoek wijziging metro tram en onderliggend wegennet (PP 21-RP-15 - Akoestisch onderzoek metro, tram en stedelijk wegennet).

Relevant in het kader van het bestemmingsplan is in de eerste plaats de geluidssituatie aangaande de wijziging van het tracé van de Amstelveenlijn (lijn 51). Uitkomst van het onderzoek is dat de eerder voor deze lijn vastgestelde hogere geluidwaarden niet worden overschreden. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is de geluidbelasting wel berekend en beoordeeld. Ook wordt de Arnold Schönberglaan fysiek gewijzigd en wordt hier een trambaan aangelegd. Omdat de maximum snelheid van deze weg 30 km/uur wordt, is er geen wettelijke geluidzone en is het wettelijk kader van de Wet geluidhinder hierbij niet van toepassing. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is ook hier de geluidbelasting wel berekend en beoordeeld. In het station Amsterdam Zuid worden de treinperrons verbreed waardoor de doorgaande sporen naar buiten worden verplaatst. Dit leidt niet tot overschrijding van een geluidproductieplafond. Tot slot wordt het metroperron ter hoogte van station Amsterdam Zuid in westelijke richting verplaatst over een afstand van circa 200 meter. Hier is geen wijziging van de juridisch-planologische mogelijkheden aan de orde en de Wet geluidhinder derhalve niet van toepassing.

Buiten het bestemmingsplangebied zal ook nog sprake zijn van wijzigingen van het wegennet. Daar waar de Wet geluidhinder relevant is voor deze wijzigingen zijn deze procedureel gekoppeld aan nog te nemen reconstructiebesluiten of dan aan de orde zijnde planologische regelingen..

6.2.1.1 Wettelijk kader en regelgeving

Voor geluid zijn in het kader van dit bestemmingsplan de volgende regelingen van toepassing:

- Wet milieubeheer (hoofdstuk 11) en onderliggende amvb's;
- Wet geluidhinder en Besluit geluidhinder;
- Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (rekenregels voor het akoestisch onderzoek).

De Wet geluidhinder is van toepassing op het stedelijke wegennet binnen het plangebied. Hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer is van toepassing op het te wijzigen spoor vanwege de verbreding van de perrons.

6.2.1.2 Onderzoek

Met het geluidonderzoek zijn de effecten ten gevolge van de wijzigingen aan stedelijke infra (wegverkeer, tram en metro) onderzocht.

Het akoestisch onderzoek met betrekking tot de stedelijke infra is verricht conform de systematiek van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 en de Wet geluidhinder. Nader onderzoek op woningniveau is uitgevoerd volgens Standaard Rekenmethode II van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, Bijlage III. Het akoestische onderzoek met betrekking tot het railverkeer is verricht conform bijlage V van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012.

Bij de afweging van maatregelen wordt, indien relevant, rekening gehouden met cumulatie van het geluid. Indien het geluidgevoelige object ook een relevante geluidbelasting ondervindt van een of meer andere bronnen (dit kunnen ook andere geluidbronnen zoals gezoneerde industrieterreinen zijn) kan in samenspraak met de beheerder van de andere bron worden besloten om maatregelen aan de

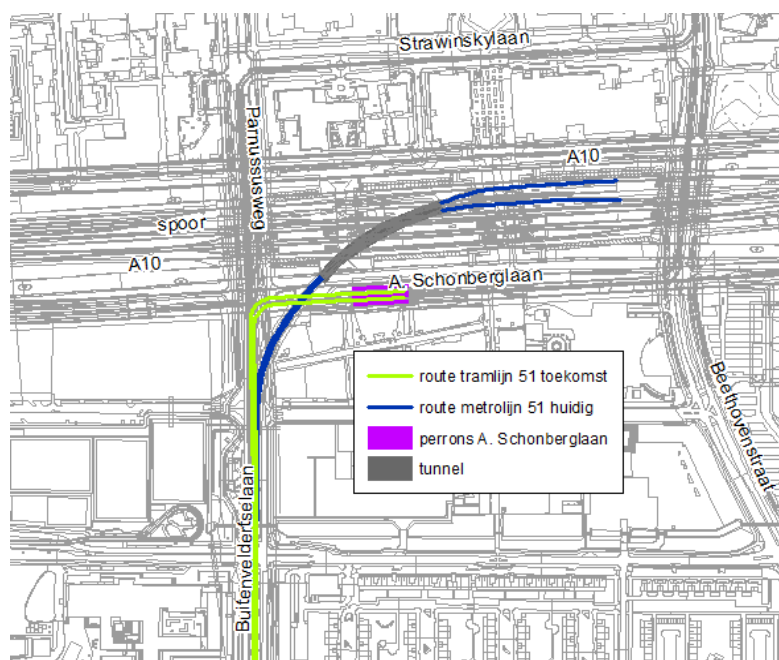
andere bron te treffen. Voorwaarde is dat dit tot een beter geluidresultaat leidt.

Geluidgevoelige objecten

De normen voor geluidbelastingen in de wet gelden voor geluidgevoelige objecten. Geluidgevoelige objecten zijn in de Wet geluidhinder en het Besluit geluidhinder gedefinieerd. Het zijn woningen en andere geluidgevoelige gebouwen (bijvoorbeeld scholen) en terreinen (bijvoorbeeld woonwagendplaatsen).

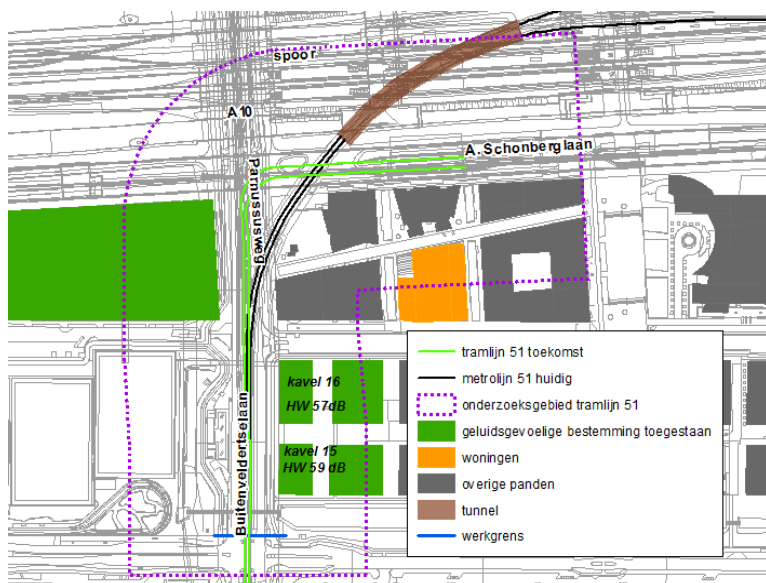
De sneltramlijn 51 (Amstelveenlijn)

De sneltramlijn 51 (Amstelveenlijn) rijdt in de huidige situatie vanaf de Buitenveldertselaan een tunnel in naar de perrons op het station Amsterdam Zuid. In de toekomstige situatie blijft de metrolijn op maaiveld liggen met een eindhalte op de Arnold Schönberglaan. Op de volgende afbeelding is de ligging van de locatie van het aan te passen baanvak weergegeven.



Afbeelding 19: Te wijzigen baanvak metrolijn 51 (Amstelveenlijn) bij station Amsterdam Zuid

De metrolijn 51 is opgenomen op de zonekaart van de Wet geluidhinder met een geluidzone van 100 meter. Hierna is de ligging van het onderzoeksgebied weergegeven.

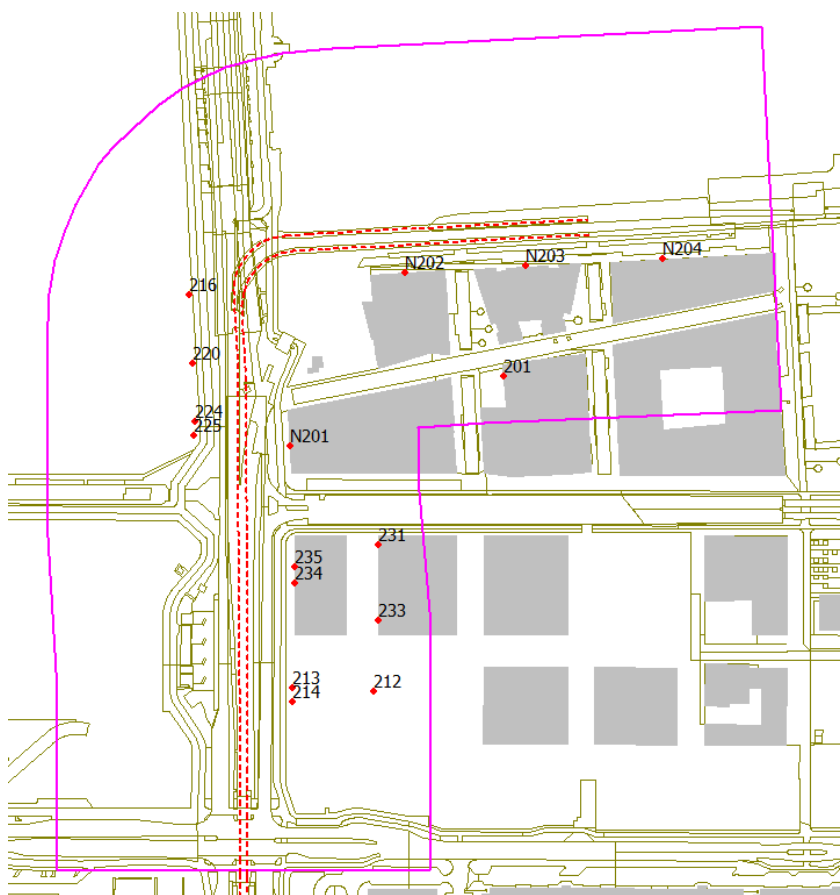


Afbeelding 20: onderzoekgebied Metrolijn 51

Binnen het onderzoekgebied liggen kantoren en woningen. Op enkele locaties worden op het moment van het opstellen van het rapport nieuwe woningen gerealiseerd dan wel zijn op basis van het vigerende bestemmingsplan geluidgevoelige bestemmingen toegestaan. De ligging van deze nieuwe woningen dan wel geluidgevoelige bestemmingen die op basis van het bestemmingsplan toegestaan zijn, is met groene vlakken aangegeven op de afbeelding hiervoor. De bestaande woningen zijn op de figuur met oranje vlakken weergegeven.

De geluidgevoelige bestemmingen in het onderzoekgebied zijn niet gemeld als nog te saneren objecten (staan niet op de BSV-lijst vanwege de geluidbelasting van de metrolijn). Er is daarom geen sprake van een saneringssituatie.

Er zijn reeds hogere waarden van respectievelijk 59 en 57 dB vastgesteld voor de geluidbelasting vanwege lijn 51 voor de locaties 'kavel 15' en 'kavel 16' zoals weergegeven in de figuur hiervoor. De geluidbelasting is nu berekend voor de huidige situatie 2015 en de toekomstige situatie 2037. De geluidbelasting is getoetst aan de grenswaarden voor railverkeerslawaai. Toenames van de geluidbelasting zijn alleen bepaald indien in de toekomstige situatie de ondergrens van 55 dB wordt overschreden. Toenames tot deze waarde zijn immers te allen tijde toegestaan. De ligging van de maatgevende rekenpunten is hierna weergegeven. De geluidbelasting is ook berekend ter plaatse van enkele niet-geluidgevoelige bestemmingen, zoals kantoren. De geluidbelasting bij de niet-geluidgevoelige bestemmingen hoeft per definitie niet getoetst te worden aan de waarden van de Wet geluidhinder.



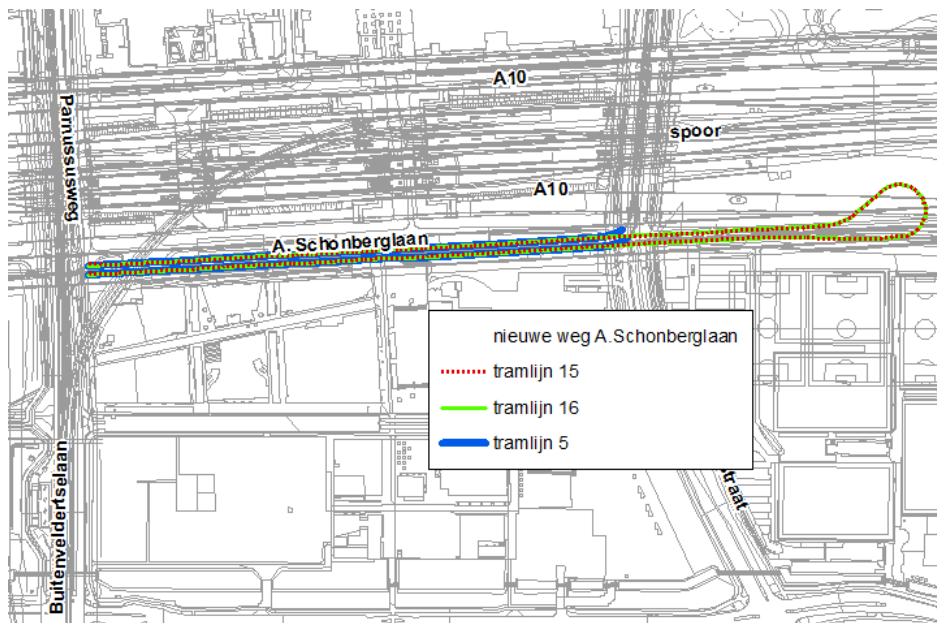
Afbeelding 21: Ligging van de maatgevende rekenpunten in het onderzoeksgebied van de metrolijn 51

In de bijlage bij het onderzoek is een volledig overzicht opgenomen van alle rekenpunten en alle rekenresultaten. Uit de rekenresultaten blijkt dat er geen sprake is van een geluidtoename die maakt dat de tracéwijziging leidt tot een 'wijziging van een spoorweg' in de zin van de Wet geluidhinder. Opgemerkt wordt dat in het akoestische onderzoek behorende bij het ontwerptracébesluit en ontwerpbestemmingsplan (PP 21-Rp-08 Akoestisch onderzoek metro tram en stedelijk wegennet d.d. maart 2015) in de toekomstige situatie nog werd uitgegaan van het lawaaiiger metromaterieel, terwijl er in de toekomst stiller trammaterieel gaat rijden. Daarnaast is in het onderzoek voorafgaande aan de ontwerpfase uitgegaan van een te hoge rijsnelheid. Voor het geactualiseerde onderzoek is uitgegaan van de snelheidsprofielen zoals opgenomen in het akoestische spoorboekje 'Aswin' welke overeenkomen met de daadwerkelijke snelheid. Door bovengenoemde aanpassingen is er nu geen sprake meer van 'wijziging van een spoorweg'. Het onderzoeken van geluidsmaatregelen is daarom niet nodig.

Arnold Schonberglaan (tramlijn 5)

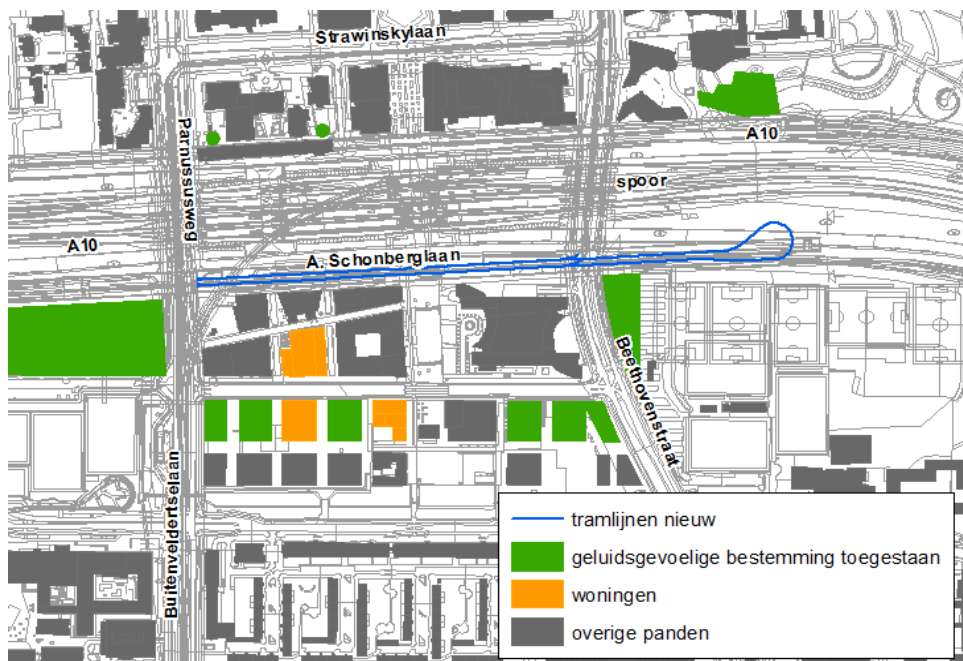
De Arnold Schönberglaan is in de huidige situatie geen doorgaande weg, maar een doodlopende toegangsweg, zie afbeelding hierna. In de toekomstige situatie wordt een trambaan aangelegd op de Arnold Schönberglaan, vanaf de Parnassusweg naar de Beethovenstraat. Op deze trambaan gaan de lijnen 5, 15 en 16 rijden. Ten oosten van de Beethovenstraat wordt een keerlus aangelegd, waar de tramlijnen 15 en 16 gaan keren. Tramlijn 5 vervolgt haar route in noordelijke richting over de Beethovenstraat. In de afbeelding hierna is de ligging van de nieuwe trambaan aangegeven.

Omdat de maximumsnelheid hier 30 km/uur wordt, is er geen wettelijke geluidzone. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is de geluidbelasting vanwege de trams wel berekend en beoordeeld. Ondanks dat voor niet-gezoneerde wegen deze voorkeursgrenswaarde en maximale grenswaarde wettelijk beschouwd niet van toepassing zijn, vormen deze waarden wel een handvat voor de beoordeling van de aanvaardbaarheid in het kader van een goede ruimtelijke ordening.



Afbeelding 22: Ligging nieuwe weg Arnold Schönberglaan in de toekomstige situatie

In de directe omgeving van de trambaan liggen bestaande kantoren en woningen (met oranje vlakken aangegeven op afbeelding hierna). Op enkele locaties worden nieuwe woningen gerealiseerd dan wel zijn op basis van het bestemmingsplan geluidgevoelige bestemmingen toegestaan. De ligging van de nieuwe woningen en de toegestane geluidgevoelige bestemmingen is met groene vlakken aangegeven op de afbeelding hierna.



Afbeelding 23: Onderzoekgebied Arnold Schönberglaan

De geluidbelasting vanwege de Arnold Schönberglaan bestaat alleen uit het trangeluid. De geluidbelasting is berekend voor de toekomstige situatie 2037. De ligging van de maatgevende rekenpunten is weergegeven in de figuur hierna.



Afbeelding 24: Ligging van de maatgevende rekenpunten in het onderzoekgebied van de Arnold Schönberglaan

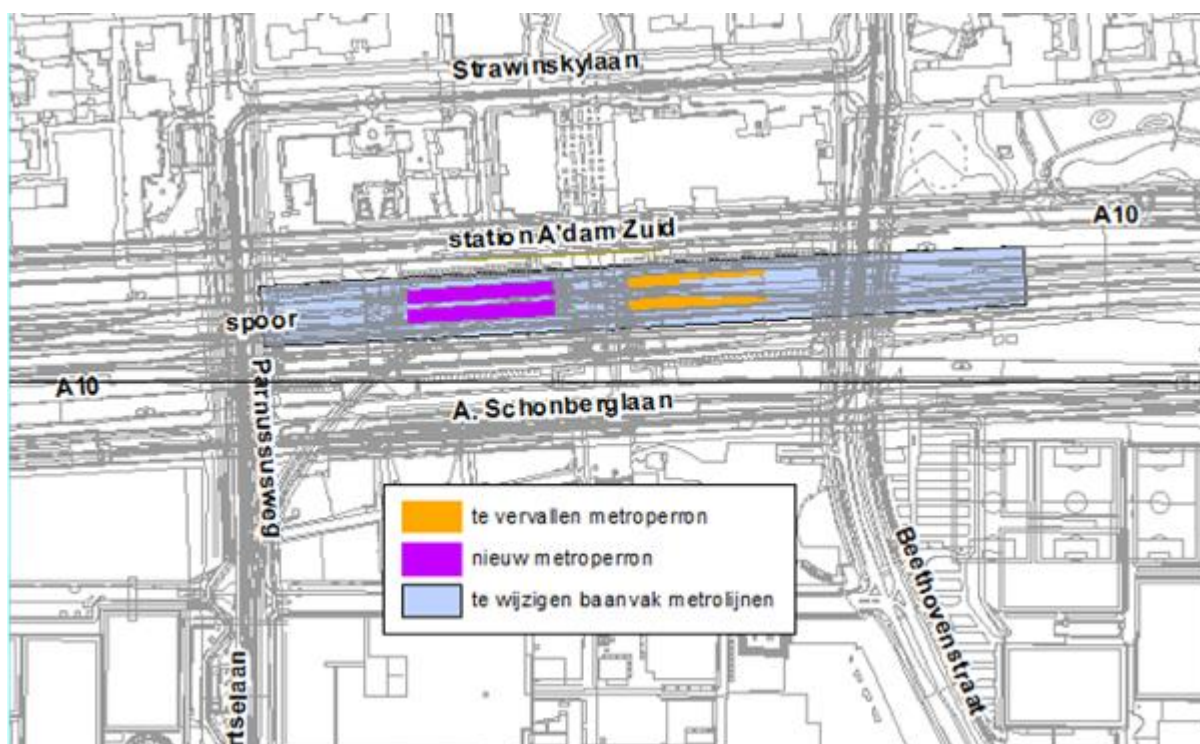
De geluidbelasting bedraagt maximaal 60 dB op locaties waar geluidsgevoelige bestemmingen zijn toegestaan en overschrijdt de door de Wet geluidhinder aangegeven maximum waarde van 63 dB niet. Ter plaatse van kantoorgebouwen bedraagt de geluidsbelasting maximaal 62 dB.

Om de toename van de geluidbelasting weg te nemen is het plaatsen van schermen beschouwd. De gevels met een geluidbelasting hoger dan 48 dB liggen verspreid langs het hele traject van de nieuwe

trambaan. Het plaatsen van een geluidsscherm is alleen effectief voor de lagere bouwlagen. Om de geluidbelasting op de hogere bouwlagen te kunnen reduceren is een hoog scherm nodig. Het plaatsen van scherm in deze binnenstedelijke situatie stuit sowieso op bezwaren van stedenbouwkundige aard. Voor deze locatie worden daarom geen maatregelen geadviseerd.

Verplaatsing Metroperron

Het metroperron van station Amsterdam Zuid wordt verplaatst over een afstand van circa 200 meter in westelijke richting. In de volgende afbeelding is het aan te passen baanvak weergegeven.



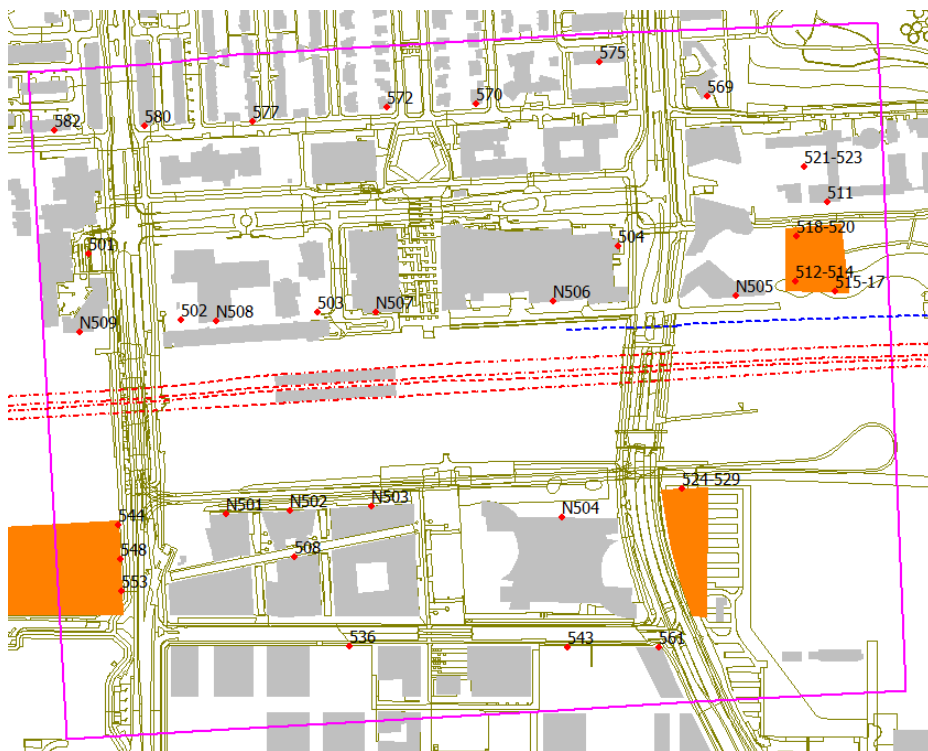
Afbeelding 25: Te wijzigen baanvak van metro's op station Amsterdam Zuid

Binnen het onderzoeksgebied liggen bestaande kantoren, woningen, onderwijsgebouwen en een kinderdagverblijf. Op enkele locaties is het volgens het bestemmingsplan toegestaan om geluidgevoelige bestemmingen te realiseren.

De wijze waarop de geluidbelasting van metrolijnen die onder de Wet geluidhinder vallen, getoetst moet worden is afhankelijk van het feit of de betreffende lijn is opgenomen op de zonekaart zoals bedoeld in artikel 106 van de Wet geluidhinder. Metrolijnen die op de zonekaart staan moeten getoetst worden aan de grenswaarden voor railverkeerslawaai. Alle overige lijnen moeten getoetst worden aan de grenswaarden voor wegverkeerslawaai. Deze metrolijnen zijn niet opgenomen op de zonekaart en zijn daarom getoetst aan de grenswaarden voor wegverkeerslawaai. De wettelijke verplichting in het kader van de Wet geluidhinder is in het kader van de vaststelling van het bestemmingsplan Zuidasdok echter niet aan de orde omdat de verplaatsing van het tracé binnen het huidige juridisch-planologisch kader reeds mogelijk is. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is echter vanuit dezelfde normering als de Wet geluidhinder gekeken naar de effecten van de verplaatsing.

Uit het onderzoek blijkt dat de geluidbelasting toeneemt met 2 dB of meer bij de locaties 'Beethoven fase 2', Ravel I en Kenniskwartier Noord. Die locaties zijn met oranje vlakken weergegeven in de volgende afbeelding. Het betreft hier drie locaties waar volgens het (in het geval van Beethoven fase

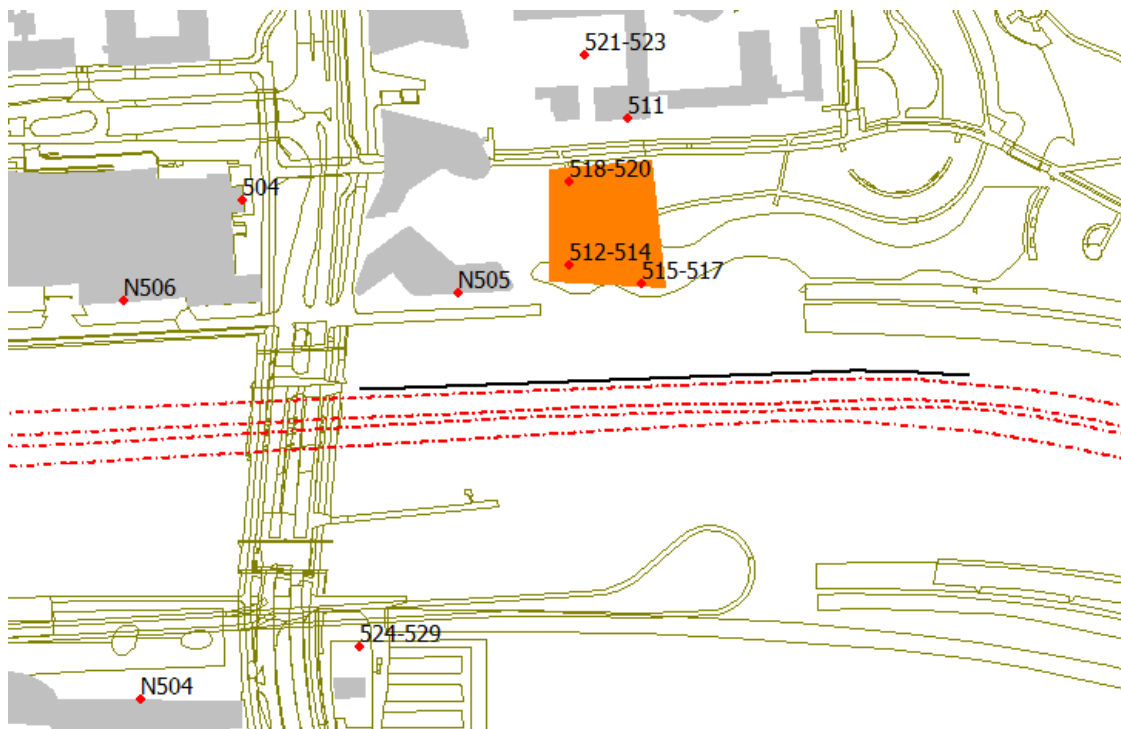
2 en Ravel I in de toekomst nog vast te stellen) bestemmingsplan geluidgevoelige bestemmingen toegestaan zijn. Dit betekent dat voor deze locaties bij verplaatsing van de metroperrons zonder maatregelen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.



Afbeelding 26: Ligging locaties waar sprake is van reconstructie

Om de toename van de geluidbelasting weg te nemen is het effect onderzocht van het plaatsen van schermen. Langs de zuidzijde van de metrolijnen liggen de spoorbanen van het treinverkeer. Het plaatsen van een geluidscherm tussen de metroperrons en de treinsporen is niet inpasbaar, vanwege het ontbreken van voldoende ruimte hiervoor. Het plaatsen van een scherm ten zuiden van de spoorbanen is akoestisch niet zinvol vanwege de te grote afstand die dan ontstaat tussen de metrolijnen en het scherm. Omdat het plaatsen van een scherm langs de zuidzijde geen effectieve maatregel is en omdat de toename van de geluidbelasting aan de zuidzijde de maximaal toegestane waarde van 5 dB niet overschrijdt, zijn schermmaatregelen aan de zuidzijde ter hoogte van de locaties Ravel en Kenniskwartier niet verder onderzocht.

Dus alleen het effect van een geluidscherm langs de noordzijde van de metrolijnen is onderzocht. Uit de resultaten blijkt dat met een 2 meter hoog scherm met een lengte van 360 meter de toename van de geluidbelasting volledig worden weggenomen op de locatie 'Beethoven fase 2'. De ligging van het scherm is hieronder weergegeven. Opgemerkt wordt dat dit scherm geprojecteerd is net buiten de bestemmingsplangrens.



Afbeelding 27: Ligging onderzochte scherm langs de metrolijnen bij station Amsterdam Zuid

Bij de geluidgevoelige bestemmingen aan de zuidzijde ter hoogte van de locaties Kenniskwartier Noord en Ravel wordt de extra geluidbelasting niet weggenomen. De maximaal toegestane waarden worden echter niet overschreden.

Wijziging spoor vanwege verbreding perrons

Vanwege verbreding van de bestaande perrons worden het doorgaande sporen binnen het bestemmingsplan verlegd. Op het doorgaande spoor is hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer van toepassing. Conform de wet milieubeheer dient bij wijzingen aan een spoorlijn eerst onderzocht te worden of ten gevolge van de wijzingen het bestaande geluidproductieplafond wordt overschreden. Indien dit het geval is dient nader onderzoek naar maatregelen verricht te worden.

De beperkte verlegging van de sporen leidt niet tot een overschrijding van de geluidproductieplafonds. Nader onderzoek is daarom niet nodig.

Openbaarvervoerterminal

De effecten van de openbaarvervoerterminal bestaan voornamelijk uit activiteiten binnen de openbaarvervoerterminal zoals bedrijfsactiviteiten, voorzieningen voor energie en luchtbehandeling. Wat betreft het milieuaspect geluid zullen deze niet of slechts in zeer beperkte mate van invloed zijn op de omgeving.

6.2.1.3 Relevantie voor het plan

Uit het voorgaande blijkt dat binnen het plangebied geen geluidwerende voorzieningen nodig zijn. In de regels van het bestemmingsplan zijn omwille van flexibiliteit, wanneer blijkt dat bepaalde afscherming wel wenselijk is, voorzieningen juridisch-planologisch mogelijk gemaakt.

6.2.1.4 Geactualiseerd onderzoek

Na de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan heeft aanvullend onderzoek plaatsgevonden. Dit heeft geleid tot een geactualiseerd onderzoek 'Akoestisch onderzoek metro, tram en stedelijk wegennet (bijlage 12 bij deze toelichting). In deze actualisatie zijn onder meer meegenomen de nieuwe verkeerscijfers op basis van het meest actuele verkeersmodel. Dit heeft geresulteerd in de volgende relevante wijzigingen:

- Metrolijn 51 Amstelveenlijn: voor deze sneltramlijn hoeven geen hogere waarden meer vastgesteld te worden omdat nu wordt uitgegaan van stiller Combino trammaterieel voor de toekomstige situatie. Daarnaast was voor de snelheid van metromaterieel in de huidige situatie een te hoge snelheid aangehouden. Als gevolg van de inzet van stiller trammaterieel in de toekomstige situatie, is geen sprake meer van een 'wijziging van een spoorweg' conform de Wet geluidhinder, waardoor geen hogere waarde vastgesteld hoeven te worden.
- Metrolijnen station Amsterdam Zuid: als gevolg van een foutcorrectie in het bodemmodel kan met een 2 meter hoog scherm de reconstructie volledig worden weggenomen op de locatie 'Beethoven fase 2'. Daarbij hoeven geen hogere waarden vastgesteld te worden voor de hogere bouwlagen.

6.2.2 Luchtkwaliteit

In Bijlage 13 Luchtkwaliteit is het onderzoek met betrekking tot luchtkwaliteit opgenomen. In de subparagrafen hierna wordt de essentie van dit onderzoek weergegeven. Eerst wordt ingegaan op het wettelijk kader van het onderzoek en de regelgeving. Vervolgens komen het onderzoek en de resultaten hiervan aan de orde. Tenslotte wordt aangegeven wat de consequenties van het onderzoek voor voorliggend bestemmingsplan zijn en of er al dan niet specifieke regels zijn opgenomen naar aanleiding van het onderzoek.

6.2.2.1 Wettelijk kader en regelgeving

Hierna zijn het wettelijk kader en relevante regelgeving voor het aspect luchtkwaliteit weergegeven.

Wet milieubeheer

De Wet milieubeheer biedt de volgende grondslagen waarmee kan worden onderbouwd dat een plan voldoet aan de wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit:

- Het project leidt niet tot overschrijding van grenswaarden (art. 5.16, 1ste lid, onder a, Wm).
- Indien er sprake is van een beperkte verslechtering van de luchtkwaliteit, maar er ten gevolge van het project per saldo een verbetering optreedt van de concentratie van de betreffende stof of de concentratie gelijk blijft (art. 5.16, 1ste lid, onder b, sub 1, Wm).
- Ten gevolge van een door het project optredend effect of een met het plan samenhangende maatregel per saldo is sprake van een verbetering van de concentratie van de betreffende stof of de concentratie gelijk blijft (art. 5.16, 1ste lid, onder b, sub 2, Wm).
- Het plan draagt niet in betekenende mate bij aan een verslechtering van de luchtkwaliteit (art. 5.16, 1ste lid, onder c, Wm).
- Het project is genoemd of beschreven in, dan wel past binnen of is in elk geval niet strijdig met het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (art. 5.16, 1ste lid, onder d, Wm).

Wanneer een plan voldoet aan een of meerdere van de bovenstaande grondslagen, vormt luchtkwaliteit geen belemmering voor realisatie van het plan.

Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit

Op 1 augustus 2009 is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) in werking getreden met een doorlooptijd tot 1 augustus 2014. Per 5 juni 2014 is het Besluit verlenging NSL van kracht. Hiermee is de doorlooptijd van het NSL verlengd tot 31 december 2016. In het NSL werken de rijksoverheid en de decentrale overheden samen om overal in Nederland tijdig (binnen de verkregen derogatietermijn) te voldoen aan de Europese luchtkwaliteitseisen die zijn opgenomen in bijlage 2 van de Wm. Het NSL bevat niet alleen maatregelen die de luchtkwaliteit verbeteren, maar ook alle ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructurele plannen die de luchtkwaliteit kunnen verslechteren. Al deze maatregelen, ontwikkelingen en plannen zijn doorgerekend met de monitoringstool. Hiermee geeft het NSL een kwantitatieve onderbouwing dat de effecten van de maatregelen voldoende groot zijn om de verslechtering als gevolg van deze ruimtelijke ontwikkelingen te compenseren.

Projecten die in het NSL zijn opgenomen, kunnen doorgang vinden wanneer het betreffende project zoals het uitgevoerd gaat worden past binnen het NSL of er in ieder geval niet mee in strijd is. Het project 'A10 Amsterdam Zuidas MIRT project' (hoofdweggedeelte) is opgenomen in het NSL (projectnummer 1001). Dat houdt in dat grondslag art. 5.16 lid 1 sub d gehanteerd kan worden als grondslag voor de juridische onderbouwing.

Het project 'Zuidas Flanken en Dok', waarin de ontwikkeling van vastgoed, woningbouw en de openbaarvervoerterminal is opgenomen, is eveneens opgenomen in het NSL (projectnummer 724). De ontwikkeling van vastgoed en woningbouw behoort vanuit het perspectief van Zuidasdok tot de autonome ontwikkeling, de openbaarvervoerterminal is onderdeel van het hier onderzochte project. Het onderdeel openbaarvervoerterminal van het project Zuidasdok maakt eveneens deel uit van het NSL-project 724. Alle overige onderdelen van het project Zuidasdok zijn onderdeel van het NSL-project 1001. Deze onderdelen (met name de wegverrbeding en de ondertunneling van de A10) worden via het tracébesluit mogelijk gemaakt en zijn voor het bestemmingsplan dus een gegeven.

Uitvoeringsbesluiten

Het wettelijk kader voor het thema luchtkwaliteit wordt in Nederland aangevuld door diverse uitvoeringsbesluiten:

- Besluit en regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteit).
- Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (Rbl).
- Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteit).

In aanvulling op de voorgaande uitvoeringsbesluiten zijn ook het Toepasbaarheidsbeginsel en het Blootstellingscriterium van toepassing.

Voor Zuidasdok is het Rbl2007 van belang voor de berekeningen in het kader van luchtkwaliteit. Het Rbl2007 en de overige uitvoeringsbesluiten worden nader beschreven in bijlage 1 van het bijgevoegde onderzoeksrapport.

6.2.2.2 Onderzoek

De projecten Zuidasdok en Zuidas Flanken zijn dus opgenomen in het NSL. Hiermee is de juridische maakbaarheid van het project geborgd op basis van grondslag art. 5.16 lid 1 sub d van de Wm. In het onderzoek is daarom geen juridische toetsing van Zuidasdok opgenomen, anders dan de controle dat het totale project in de huidige vorm is opgenomen in het NSL op een manier die voor luchtkwaliteit representatief is. De controle van de openbaarvervoerterminal is hierna opgenomen, die voor de A10

in het tracébesluit. Hierbij wordt voor de volledigheid (nogmaals) opgemerkt dat dit bestemmingsplan niet de juridisch-planologische regeling biedt voor de totale projecten 'A10 Amsterdam Zuidas MIRT project' en 'Zuidas (Flanken)', maar slechts delen van deze projecten, zoals deze zijn opgenomen in het NSL.

NSL-PROJECT 724: 'ZUIDAS'

Het project 'Zuidas' is momenteel met de volgende projectkenmerken opgenomen in het NSL :
Projectnaam: Zuidas; Flanken en Dok, en de bijhorende ontwikkeling van de Openbaar Vervoer Terminal met aansluitend lokaal openbaar vervoer (bus en tram).

- Bevoegd gezag: Amsterdam Centrale stad.
- Ligging: x:120164, y:483573.
- Omvang project wonen [woningen]
 1. In het jaar 2013 6.060 inwoners in het projectgebied
 2. In het jaar 2015 6.309 inwoners in het projectgebied
 3. In het jaar 2020 7.185 inwoners in het projectgebied
- Omvang project kantoor [m² bvo]
 1. In het jaar 2013 36.935 arbeidsplaatsen in het projectgebied
 2. In het jaar 2015 40.440 arbeidsplaatsen in het projectgebied
 3. In het jaar 2020 50.415 arbeidsplaatsen in het projectgebied
- Omvang project bedrijfsterrein [ha]
 1. In het jaar 2013 1.495 winkelarbeitsplaatsen in het projectgebied
 2. In het jaar 2015 1.615 winkelarbeitsplaatsen in het projectgebied
 3. In het jaar 2020 1.874 winkelarbeitsplaatsen in het projectgebied
- Type toonaangevend besluit: Bestemmingsplannen en bouwplannen.
- Geplande datum van realisatie: 2020
- Fasering flanken: geleidelijke ontwikkeling tot 2020
- Kenmerk dat effect ondervindt: intensiteit
- Fasering van het effect: ritontwikkeling binnen het projectgebied.
 - 2010: 73.000- 87.000 mvt/etmaal;
 - 2012: 86.000-103.000 mvt/etmaal;
 - 2015: 96.000- 115.000 mvt/etmaal;
 - 2020: 114.000- 136.000 mvt/etmaal.

Uitgangspunt is dat de woningbouw en vastgoedontwikkeling opgenomen in het project in het kader van het hier beoordeelde project Zuidasdok is opgenomen in de autonome ontwikkeling. Ook de openbaarvervoerterminal maakt onderdeel uit van het project Zuidas Flanken en Dok. Omdat dit laatste niet eenduidig uit een eerdere omschrijving van het NSL bleek, is het NSL-project 724 hierop verduidelijkt middels een wijzigingsmelding.

Conclusie

De ontwikkeling voorzien in voorliggend bestemmingsplan is opgenomen in het NSL.

6.2.2.3 Relevantie voor het plan

Uit het onderzoek luchtkwaliteit komen geen specifieke voorzieningen naar voren die vragen om een juridisch-planologische regeling in voorliggend bestemmingsplan. Het plan wordt wat betreft het aspect luchtkwaliteit uitvoerbaar geacht.

6.2.2.4 Geactualiseerd onderzoek

Na de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan heeft aanvullend onderzoek plaatsgevonden. Dit heeft geleid tot een geactualiseerd onderzoek 'Luchtkwaliteit' (bijlage 13 bij deze toelichting). In deze actualisatie zijn de ontwerpwijzingen (verschuiving zuidelijke tunnel) en de nieuwe verkeerscijfers op basis van het meest actuele verkeersmodel meegenomen.

In het OBP/OTB was al geconcludeerd dat de invloed van de OV-terminal op de luchtkwaliteit zodanig beperkt is dat deze niet leidt tot overschrijding van grenswaarden. Nu de openbaarvervoerterminal expliciet is aangemeld, wordt deze conclusie alleen maar versterkt. Er is dan ook geen reden om de eerdere bevindingen op dit punt bij te stellen. Voor de nieuwe beschrijving van het project wordt verwezen naar paragraaf 6.2.2.2.

In de actualisatie wordt geconcludeerd dat de conclusies in het deelrapport luchtkwaliteit van het ontwerpbestemmingsplan nog accuraat zijn en niet wijzigen. De wijzingen in het project leiden evenmin tot andere luchtbijdrage vanwege trams en bussen.

6.2.3 Trillingen

Bijlage 14 Trillingen spoor bevat het onderzoek met betrekking tot trillingen, dat in dit kader is uitgevoerd. Aan het begin van dit hoofdstuk is ingegaan op de verschillende milieu- en omgevingsaspecten in de aanlegfase van het project. Hier wordt ook ingegaan op de trillinghinder, in wat bredere zin.

6.2.3.1 Wettelijk kader en regelgeving

Op het gebied van trillingen is geen wetgeving beschikbaar. Wel is er jurisprudentie over een aantal tracébesluiten Sporen in Utrecht, Sporen Den Bosch en Sporen in Arnhem. Hieruit kan worden geleerd dat het volgende voor het thema trillingen relevant is:

- Zorgvuldige en gemotiveerde afweging of trillingsdempende maatregelen doelmatig zijn;
- Of en de mate waarin hinder kan optreden dient voldoende onderbouwd te zijn;
- Er dient duidelijk te worden gemaakt dat aan de gehanteerde richtlijn kan worden voldaan.

6.2.3.2 Onderzoek

Voor het aspect 'trillingen' is een onderzoek uitgevoerd met als doel het in beeld brengen van de

trillingen, veroorzaakt in de gebruiks- en realisatiefase door de treinen en de metro's op het spoorgedeelte vanaf knooppunt De Nieuwe Meer tot en met knooppunt Amstel en op het spoorgedeelte te Diemen. Op dit traject is beschouwd in hoeverre er hinder ontstaat voor personen in de gebouwen langs het spoor, er schade ontstaat aan gebouwen door spoorgebonden trillingen en wanneer van toepassing storing aan apparatuur in de bebouwing langs het spoor. Voor de realisatiefase is in dit onderzoek tevens ingegaan op effecten van trillingen als gevolg van bouwwerkzaamheden. De intensiteit van de trillingen is getoetst aan de SBR-richtlijn Trillingen deel B Hinder voor personen in gebouwen. Wanneer van toepassing is ook getoetst aan SBR-richtlijn Trillingen deel C Storing aan apparatuur.

6.2.3.3 *Relevantie voor het plan*

Uit de toetsing aan de SBR richtlijn in het kader van trillingen als gevolg van spoorverkeer (metro/trein) kan ten aanzien van de openbaarvervoerterminal worden geconcludeerd dat deze niet tot trillingseffecten leiden. De aanpassingen aan het spooralignement samenhangend met de openbaarvervoerterminal in relatie tot de afstand tot de omliggende bebouwing zijn daarvoor te gering.

In het invloedsgebied van de sporen rondom de Zuidas zijn enkel kantoorpanden gelegen. Op basis van de trillingsprognose is bepaald dat er voor kantoren op 40 meter of meer geen trillingshinder verwacht wordt. In het gebied tot 40 meter uit het spoor zijn geen kantoorpanden aanwezig. Op locaties met een wissel betreft de afstand waarbinnen trillingshinder niet kan worden uitgesloten 55 meter.

Er zijn in de projectsituatie geen panden met een kantoor-, onderwijs-, bijeenkomstruimte-, woning- of gezondheidszorgbestemming gelegen binnen het gebied waar hinder is geprognosticeerd.

Het bestemmingsplan maakt daarnaast geen bestemmingen mogelijk waarvoor toetsing aan de SBR richtlijn aan de orde is.

Vanuit het thema 'trillingen spoor' zijn er geen belemmeringen ten aanzien van de realiseerbaarheid van de initiatieven die dit bestemmingsplan mogelijk maakt.

6.2.3.4 *Geactualiseerd onderzoek*

Na de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan heeft aanvullend onderzoek plaatsgevonden. Dit heeft geleid tot een geactualiseerd onderzoek 'Trillingen spoor' (bijlage 14 bij deze toelichting). In deze actualisatie zijn de ontwerpwijzingen meegenomen. Deze leiden niet tot een toename van de trillingsniveaus ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan.

De wijzigingen in openbare ruimte en OVT hebben niet geleid tot een aanpassing van de treinsporen of metroporen, zodat de afstanden tot de belendingen evenmin zijn gewijzigd. Wel wordt in er het metropoor een kruiswissel toegevoegd die echter op grote afstanden van belendingen ligt en daarmee buiten het aandachtsgebied.

Ten aanzien van de trillingen als gevolg van tramverkeer wordt opgemerkt dat deze trillingen niet in het eerdere onderzoek zijn meegenomen. Er vinden een aantal wijzigingen plaats namelijk (1) een verandering in de keerlus op het tunneldak, (2) de tailtrack wordt westelijk in plaats van oostelijk van de Minervapassage voorzien en (3) er wordt een tweetal calamiteitenhaltes toegevoegd. Op basis van engineering judgement en het onderzoek naar metro- en spoorverkeer wordt kwalitatief een inschatting gemaakt:

- De keerlus is in de huidige situatie ook aanwezig. De afstand van het tunneldak tot aan de belendingen is dermate groot dat door een lokale toename van trillingsniveaus (als gevolg van aanstoting van de tram t.p.v. voegovergang tunneldak) geen invloed wordt verwacht op

belendingen.

- De tailtrack ligt op grote afstand van de belendingen en ligt buiten het invloedsgebied.
- De twee calamiteitenhaltes zullen naar verwachting niet leiden tot een toename in trillingsniveau.

Geconcludeerd kan worden dat de conclusies in het deelrapport Trillingen Spoor van het ontwerpbestemmingsplan nog accuraat zijn en niet wijzigen.

6.2.4 Externe veiligheid

In Bijlage 15 (Externe veiligheid) is het onderzoek met betrekking tot het thema externe veiligheid opgenomen. In dat onderzoek zijn de te verwachten effecten voor het thema externe veiligheid van het project Zuidasdok in kaart gebracht.

6.2.4.1 Wettelijk kader en regelgeving

Voor externe veiligheid zijn de volgende regelingen van toepassing:

Wet vervoer gevaarlijke stoffen

Deze wet betreft de basis voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg.

Circulaire risiconormering vervoer van gevaarlijke stoffen

Deze circulaire is een uitwerking van de manier waarop krachtens de Wet vervoer gevaarlijke stoffen met externe veiligheid op en rondom bestaande en aan te leggen infrastructuur dient te worden omgegaan. Tot 1 april 2015 geldt deze circulaire als het toetsingkader voor externe veiligheid. 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. Het onderzoek m.b.t. externe veiligheid is dan ook op deze circulaire gebaseerd, waarbij een doorkijk wordt geboden naar de toetsing op basis van de Wet Basisnet die nog in werking moet treden.

Wet Basisnet

De wet Basisnet is op 1 april 2015 in werking getreden. Ook bij de voorbereiding van dit plan is er van uitgegaan dat de wet Basisnet ten tijde van publicatie van kracht is. Het Basisnet houdt in dat er in Nederland voor wegen, spoor en water risicoplafonds gedefinieerd zijn. Deze zijn gebaseerd op een samenstel van bepaalde stofcategorieën en de ruimtelijke ontwikkeling langs deze transportroutes. Bij plannen moet getoetst worden of het er binnen het risicoplafond gebleven wordt. Als binnen dat risicoplafond gebleven wordt, worden de normen van de risico's niet overschreden, wat hier het geval is. Bij inwerkingtreding van de wet Basisnet vervalt zoals gezegd de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen.

De inwerkingtreding van Basisnet leidt tot een wijziging in het beleids- en toetsingskader voor externe veiligheid. Ter informatie is in het onderzoek met betrekking tot externe veiligheid een aanvullend hoofdstuk opgenomen, waarin een doorkijk gegeven wordt.

6.2.4.2 Onderzoek

Plaatsgebonden risico en groepsrisico

Voor het aspect externe veiligheid worden twee criteria onderscheiden: het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Het plaatsgebonden risico (PR) is de kans per jaar dat een persoon die permanent en onbeschermd zou verblijven in de directe omgeving van een inrichting of transportroute overlijdt als gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen in die inrichting of op die route. De omvang van het PR is dus geheel afhankelijk van de aard en hoeveelheid stoffen die vervoerd worden over de transportroute. Voor een individu geeft het PR een kwantitatieve indicatie van het risico dat hij loopt wanneer hij zich in de omgeving van een inrichting of transportroute bevindt. Voor het PR geldt een grens- en/of richtwaarde van 10^{-6} per jaar voor bestaande en nieuwe, toekomstige situatie, wat inhoudt dat de kans op overlijden ten gevolge van een ongeval met gevaarlijke stoffen maximaal één op de één miljoen per jaar bedraagt. Het PR wordt gepresenteerd vanaf het midden van de route/weg. Het verschil tussen een grens- en een richtwaarde is dat men grenswaarden verplicht in acht moet nemen, terwijl met richtwaarden zoveel mogelijk rekening gehouden moet worden. Of er sprake is van een richtwaarde of van een grenswaarde hangt samen met het onderscheid tussen bestaande en nieuwe situaties. Het verschil is dat bij een bestaande situatie een grenswaarde geldt van 10^{-5} en dat er gestreefd wordt naar 10^{-6} . Bij nieuwe situaties, waarin een kwetsbaar object gelegen is, is de grenswaarde 10^{-6} . Staat er in de nieuwe situatie een beperkt kwetsbaar object dan is er een richtwaarde deze is 10^{-6} .

Het groepsrisico (GR) is de kans per jaar per kilometer transportroute dat een groep van 10 of meer personen in het invloedsgebied van een transportroute komt te overlijden als direct gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen op die route. Het GR is een indicatie van de mogelijke maatschappelijke impact van een ongeval; het is dus niet bedoeld als indicatie voor individueel gevaar op een bepaalde plek. Bij het GR wordt vaak alleen gekeken naar de normhoogte van de slechtste kilometer van de route. Voor het berekenen van het GR is een speciaal beleidskader groepsrisico's opgesteld waarin het GR verantwoord wordt aan de hand van drie stappen. Bij het aangeven van representatieve aantallen personen wordt gewerkt vanuit zowel de zogenoemde kwetsbare als de beperkt kwetsbare objecten. Een verandering in het GR of een GR boven de oriëntatiewaarde dient verantwoord te worden door het bevoegd gezag. Hierbij dient de veiligheidsregio of de regionale brandweer om advies te worden gevraagd.

In het kader van het tracébesluit zijn het plaatsgebonden risico en het groepsrisico onderzocht. Uit dit onderzoek blijkt dat na realisatie van Zuidasdok geen sprake is van een overschrijding van de grenswaarde van het plaatsgebonden risico en de oriëntatiewaarde van het groepsrisico.

De openbaarvervoerterminal bevindt zich midden in het Zuidasgebied, waar de A10 Zuid wordt ondertunneld. Dit betekent dat ter hoogte van de openbaarvervoerterminal geen sprake is van een plaatsgebonden risico of groepsrisico als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de A10. De realisatie van de openbaarvervoerterminal leidt ook niet tot wijzigingen in het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Doorkijk nieuwe wet- en regelgeving

Per 1 april 2015 is nieuwe wetgeving van kracht geworden. Het besluit externe veiligheid is vervangen door de circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. In de Beleidsregels EV-beoordeling tracébesluiten wordt een kader gegeven voor de beoordeling van de effecten op de externe veiligheid waarvoor het Ministerie van Infrastructuur en Milieu bevoegd gezag is.

Conform artikel 9 van de Beleidsregel EV - beoordeling tracébesluiten is al gekeken naar de verandering van de ligging van het plasbrandaandachtsgebied van 30 meter aan weerszijden van de uiterste rand van de weg (PAG). De ligging van het PAG verandert als de as van de weg verandert of

als de weg verbreedt wordt.

Ter plaatse van de openbaarvervoerterminal vervalt het PAG echter, omdat de A10 Zuid daar niet aan het oppervlak ligt.

6.2.4.3 Relevantie voor het plan

In het plangebied is na realisatie van Zuidasdok geen sprake van een overschrijding van de grenswaarde van het plaatsgebonden risico en de oriëntatiewaarde van het groepsrisico. Het bestemmingsplan Zuidasdok is in lijn met de vigerende wet- en regelgeving ten aanzien van externe veiligheid.

6.2.5 Bodem

In Bijlage 16 Bodem is het rapport met het bodemonderzoek opgenomen. In de paragrafen hierna wordt de essentie van dit onderzoek weergegeven. Eerst wordt ingegaan op het wettelijk kader van het onderzoek en de regelgeving. Vervolgens komen het onderzoek en de resultaten hiervan aan de orde. Tenslotte wordt aangegeven wat de consequenties van het onderzoek voor voorliggend bestemmingsplan zijn en of er al dan niet specifieke regels zijn opgenomen n.a.v. het onderzoek.

6.2.5.1 Wettelijk kader en regelgeving

Hierna zijn het wettelijk kader en relevante regelgeving voor het aspect bodem weergegeven. Bij de uitvoering van dit project speelt de bodemkwaliteit en de omgang met verontreinigde grond, grondwater en waterbodem vanuit de Wet bodembescherming en Waterwet een rol.

Wet bodembescherming

De Wet bodembescherming is gericht op het saneren van bestaande verontreinigingen, het voorkomen van nieuwe verontreinigingen en het terugdringen van verontreinigingen door diffuse bronnen. In de 'Circulaire bodemsanering 2013' zijn interventiewaarden vastgelegd voor grond en streefwaarden en interventiewaarden voor grondwater. De achtergrondwaarden voor grond zijn opgenomen in het Besluit bodemkwaliteit met bijbehorende Regeling. Op grond van artikel 37 van de Wet (saneringscriterium) wordt bepaald of bij een geval van ernstige verontreiniging al dan niet met spoed dient te worden gesaneerd. De bodemsanering moet zodanig worden uitgevoerd dat de bodem ten minste geschikt wordt gemaakt voor de beoogde functie na sanering, waarbij de risico's voor mens, plant of dier zoveel mogelijk worden beperkt. Ook dient de sanering zodanig te worden uitgevoerd dat de noodzaak tot nazorg wordt geminimaliseerd.

Besluit bodemkwaliteit (Bbk)

Het Besluit bodemkwaliteit is gericht op het toepassen en hergebruik van grond en baggerspecie en bouwstoffen, zodat minder primaire grondstoffen nodig zijn. In dit besluit is het toetsingskader beschreven voor het toepassen en hergebruiken van grond, baggerspecie en bouwstoffen. Over het algemeen is het Besluit bodemkwaliteit niet van toepassing voor sterk verontreinigde grond (met gehalten boven interventiewaarde). Alleen in enkele uitzonderlijke gevallen, bij het vaststellen gebiedsspecifiek beleid en Lokale Maximale Waarden, kan hergebruik van sterk verontreinigde grond mogelijk zijn. Dit is ook in Amsterdam voor enkele zones van toepassing.

Waterwet

Het omgaan met waterbodemverontreinigingen is onderdeel van de Waterwet. De Waterwet beschouwt de waterbodem als een integraal onderdeel van het watersysteem, en is van toepassing op het beheer van de bodem en oevers van oppervlaktewaterlichamen (de waterbodem). Als sprake is van een milieuhygiënische reden (risico's, ernst en spoedeisend) om de waterbodem te ontgraven

Zuidasdok

of te baggeren wordt in de Waterwet gesproken over kwaliteitsbaggeren. De kwaliteit van de waterbodem dient getoetst te worden aan het Besluit bodemkwaliteit. Indien sprake is van een waterbodemverontreiniging die is veroorzaakt door een verontreinigingsbron op landbodem, dan is de Wet bodembescherming (Wbb) van toepassing.

6.2.5.2 Onderzoek

Wat betreft bodem zijn verschillende onderzoeken uitgevoerd. Uitgangspunten voor het onderzoek zijn:

- De bodemkwaliteit zoals vastgesteld binnen het rapport 'TO-02-RP-02 Rapportage Verkennend Milieuhygiënisch bodemonderzoek Zuidasdok'.
- Vigerend beleid zoals in het hoofdstuk over beleid aangegeven.

Op basis van de hiervoor genoemde uitgangspunten en expert judgement heeft het onderzoek met betrekking tot bodem plaatsgevonden. Dit onderzoek is uitgevoerd voor het gehele zuidasdokproject. Hierna wordt ingegaan op de verschillende deelaspecten die zijn onderzocht en is aangegeven wat de resultaten van het onderzoek zijn.

Grond-toetsing Wet bodembescherming

De kwaliteit van de bodem ter plaatse van de geplande ingrepen is getoetst aan de Wet bodembescherming. Daarbij is gebruik gemaakt van de gegevens van het verkennend bodemonderzoek uit 2014. Bij de toetsing aan de Wet bodembescherming is beoordeeld of sprake is van overschrijding van de achtergrond-, tussen- en interventiewaarde voor één of meerdere parameters en of sprake is van een sanering op grond van de Wet bodembescherming.

De grond is voornamelijk niet tot licht verontreinigd (overschrijding achtergrondwaarde). Voor deze niet tot licht verontreinigde deellocales is op basis van het uitgevoerde onderzoek een representatief beeld verkregen van de bodemopbouw en de bodemkwaliteit ter plaatse van de geplande ingrepen. Op basis van de onderzoeksgegevens is lokaal hergebruik mogelijk (tijdelijke uitname) en vormt de kwaliteit van de bodem geen belemmering voor de voorgenomen werkzaamheden. Op enkele locaties is echter sprake van matig tot sterk verhoogde gehalten (overschrijding tussen- of interventiewaarde). Voor deze locaties komt sanering in beeld, en dient rekening gehouden te worden met specifieke procedures in het kader van de Wet bodembescherming.

Grondverzet op de verontreinigde locaties is alleen toegestaan na instemming van het bevoegde gezag, op grond van de Wet bodembescherming. Dit kan middels een (raam)saneringsplan of BUS-melding (indien sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging) of een plan van aanpak (indien geen sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging). Op enkele locaties is de verontreiniging niet volledig in beeld, waardoor geen uitspraak mogelijk is over de omvang van de verontreiniging. Indien ingrepen op deze locaties plaatsvinden, kan nader onderzoek naar de omvang in beeld komen.

Bij het werken in verontreinigde grond dient rekening te worden gehouden met verhoogde T&F-classes, zoals beschreven in de CROW 132.

Grond- toetsing Besluit bodemkwaliteit

Vrijkomende grond is op de meeste locaties geschikt voor hergebruik binnen de toepassing. Voorwaarde hierbij is dat grond niet wordt bewerkt en op of nabij en onder dezelfde condities in dezelfde toepassing wordt teruggebracht. De term 'op of nabij' geeft enige speelruimte. Dit betekent dat de grond niet precies op dezelfde plaats moet worden toegepast, maar wel binnen dezelfde toepassing. Een voorbeeld hiervan is het wegnemen van bermgrond bij de reconstructie van een weg, waarna de bermgrond vervolgens wordt teruggelegd in de nieuwe berm. Op basis van de indicatieve toetsing voor hergebruik elders (dus niet binnen de toepassing) wordt vrijkomende grond grotendeels beoordeeld als vrij toepasbaar. Evenwel zijn er verschillende monsters die beoordeeld zijn als klasse wonen, klasse industrie of als niet toepasbaar.

Grondwater

Binnen het plangebied zijn in het grondwater, naast enkele van nature verhoogde gehalten aan arseen, geen sterke verontreinigingen aangetoond. Buiten het plangebied zijn echter wel grootschalige grondwaterverontreinigingen bekend. Eventuele bemaling kan van invloed zijn op deze grondwaterverontreinigingen. Ook dient rekening te worden gehouden met het oppompen van brak/zout water. Het effect van de maatregelen op grootschalige grondwaterverontreinigingen is afhankelijk van de wijze van bemalen en uitvoeren. Het verplaatsen van grondwaterverontreiniging is niet zonder meer toegestaan. Gecontroleerde verplaatsing van grondwaterverontreiniging door bemaling wordt in sommige gevallen mogelijk gemaakt door het Wbb bevoegd gezag, mits de effecten beperkt blijven. Veelal wordt geëist dat er maatregelen worden genomen om de verspreiding te beperken, en dient een monitoring uitgevoerd te worden om de verspreiding van de verontreiniging te volgen.

Waterbodem

In de watergang (WB05A) aan de zuidzijde van de A10 en ten noorden van het voormalige tennisveld aan de Gustav Mahlerlaan is sprake van een sterk verontreinigde / niet toepasbare waterbodem. In het slib in deze watergang is asbest aangetoond. Deze watergang ligt deels binnen het plangebied van dit bestemmingsplan.

Voor deze sterk verontreinigde waterbodem is instemming nodig op grond van de Waterwet; bevoegd gezag is het waterschap Amstel, Gooi en Vecht. Bij het werken in verontreinigde waterbodem dient rekening te worden gehouden met verhoogde T&F-klassen, zoals beschreven in de CROW 132.

Afgezien van de hogere kosten voor de aanpak van de verontreinigde watergang, levert de aangetoonde verontreiniging geen groot (milieu)knelpunt op voor de uitvoering en na de realisatiefase. Door de werkzaamheden zal aanwezige verontreiniging (deels) ontgraven en afgevoerd worden, waardoor sprake is van een kwaliteitsverbetering.

Zettingen en gronddeformatie

De werkzaamheden binnen het plangebied kunnen resulteren in zettingen en gronddeformaties. Op de situatie na realisatie is veelal sprake van een positief effect, omdat verzakkingen uit het verleden met de werkzaamheden hersteld worden. Hiervoor is het echter noodzakelijk om gedegen zetting reducerende maatregelen te nemen zodat blijvend vlakke wegen worden gerealiseerd volgens de actuele stand der techniek. In geval van eventuele zakking van verhardingen en/of architectonische schades aan belendingen veroorzaakt door het project, zouden herstel- en compensatiemaatregelen in beeld kunnen komen.

Zuidasdok

Tijdens de realisatiefase is echter sprake van een negatief effect op de omgeving. Door de werkzaamheden kunnen verzakkingen optreden, die leiden tot schade aan belendingen en (ondergrondse) infrastructuur. Dit effect is met name het grootst bij ontgraving in den droge. Tijdens de bouwfase wordt met behulp van gedegen vooronderzoek, ontwerp en zorgvuldige monitoring en beheersing volgens de laatste stand van de techniek gewerkt. Hierbij gaat bijzondere aandacht uit naar de beheersing van gronddeformaties rondom de tunnel (A10 en openbaarvervoerterminal) om de kans op schade aan belendingen tot een uiterst minimum te beperken. Ter plaatse van de vitale kabels van TenneT zou bijvoorbeeld een (gedeeltelijke) overkluizingsconstructie kunnen worden gerealiseerd om de kans op schade ook hier te minimaliseren. Zakkingen worden in de uitvoering beheerst en zetting reducerende maatregelen worden in het werk aangepast indien dit uit monitoring nodig mocht blijken.

Voorziene maatregelen

Voor de uitvoerende partij is het van belang om rekening te houden met de volgende maatregelen:

- Op een aantal locaties is sprake van een geval van ernstige verontreiniging. Grondverzet is hier alleen toegestaan na instemming (via een saneringsplan of BUS-melding) van het bevoegd gezag, op grond van de Wet bodembescherming.
- Op een aantal locaties is sprake van sterke verontreiniging, maar de omvang is beperkt (<25 m³) en er is derhalve geen geval van ernstige verontreiniging. Grondverzet is hier alleen toegestaan na instemming (via een plan van aanpak) van het bevoegd gezag, op grond van de Wet bodembescherming.
- Op een aantal locaties is de aangetoonde verontreiniging niet volledig in beeld. Er is geen uitspraak mogelijk over de omvang van de verontreiniging. Indien werkzaamheden op deze locaties plaatsvinden, kan nader onderzoek in beeld komen.
- Binnen het plangebied zijn op verschillende boorpunten lagen met bijmengingen aan bodemvreemd materiaal waargenomen. In deze lagen komen lokaal sterk verhoogde gehalten voor aan diverse parameters. Grond met afwijkende fysische samenstelling dient separaat ontgraven en verwerkt te worden.
- In een aantal watergangen is sprake van sterk verontreinigde / niet toepasbare waterbodembodem. Voor werkzaamheden ter plaatse van deze watergangen is instemming nodig op grond van de Waterwet.
- Op locaties waar verhoogde gehalten zijn aangetoond (in grond, grondwater en waterbodembodem), dient rekening te worden gehouden met verhoogde T&F-klassen, zoals beschreven in de CROW 132.
- Bij grootschalige bemaling dient rekening gehouden te worden met het verplaatsen van grondwaterverontreiniging. Indien dit aan de orde is, dient instemming te worden verkregen op grond van de Wet bodembescherming.
- Om zetting en gronddeformatie tijdens en na de realisatie te voorkomen, dienen gedegen zettingreducerende maatregelen genomen te worden.

6.2.5.3 Relevantie voor het plan

Voor het thema bodem kan op basis van de beschikbare informatie gesteld worden dat de werkzaamheden voor het project Zuidasdok niet leiden tot grote nadelige gevolgen die op dit moment niet beheersbaar zijn. Het aspect bodem staat de verdere planvorming niet in de weg. Wat betreft het aspect bodem is het plan uitvoerbaar.

6.2.5.4 Geactualiseerd onderzoek

Na de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan heeft aanvullend onderzoek plaatsgevonden. Dit heeft geleid tot een geactualiseerd onderzoek 'Bodem' (bijlage 16 bij deze toelichting). Voor het bestemmingsplan is in het kader van de actualisatie de situering van de tunnel relevant. In het ontwerpbestemmingsplan is voor de ligging van de tunnel namelijk ervan uitgegaan dat de zuidelijke tunnel op een afstand van 5 meter uit de belendingen van het Kenniskwartier komt te liggen. In het gewijzigde ontwerp ligt de zuidelijke tunnel op 10 meter afstand van die belendingen. Hierdoor wordt het effect tijdens de realisatiefase positiever. Aanleg van de tunnel op 10 meter afstand tot de belendingen (hoogbouw Zuidas) in plaats van 5 meter afstand leidt namelijk tot een nog kleiner risico voor schade aan deze panden. De rest van hoofdstuk 11 uit deelrapport bodem, betreffende zettingen en gronddeformatie (effecten na realisatie en voorziene maatregelen), blijft ongewijzigd van toepassing.

6.3 Omgevingsaspecten

6.3.1 Verkeer

In de Bijlage 4 Wegverkeer is een onderzoek en analyse met betrekking tot het wegverkeer opgenomen. Hierna wordt ingegaan op verschillende onderdelen van het aspect verkeer: wegverkeer in de tunnels en op maaiveld, openbaar vervoer en langzaam verkeer en verkeersveiligheid. Indien aan de orde wordt voor een deel aspect ingegaan op wet- en regelgeving. Relevant beleid (indien aan de orde) voor de verschillende aspecten, is opgenomen in het beleidskader van dit bestemmingsplan.

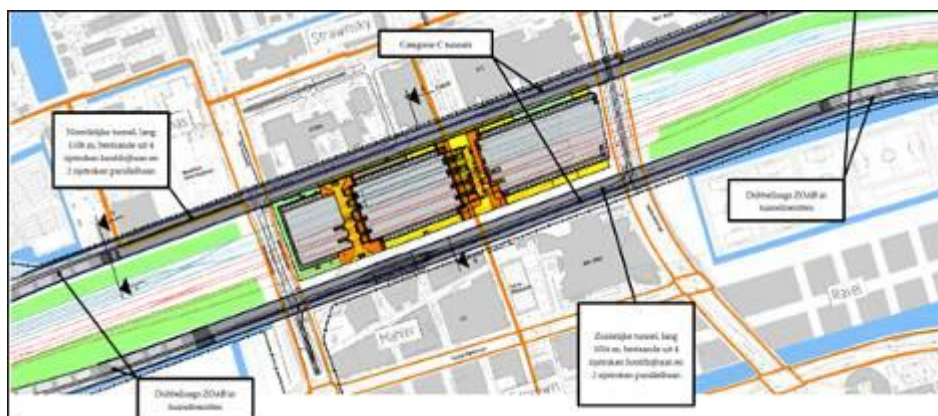
6.3.1.1 Wegverkeer

Tunnel

In het kader van het te nemen tracébesluit is een ontwerp voor de tunnels opgesteld. De tunnels zijn als volgt te omschrijven:

- Realisatie van 4 doorgaande rijstroken, geschikt voor een rijsnelheid van 100 km/uur, voor zowel de zuid- als noordbaan van de A10 zuid tussen de bruggen over de Amstel en de Schinkel (de bruggen niet inbegrepen);
- Realisatie van 2 parallelle rijstroken ten behoeve van het bestemmingsverkeer, geschikt voor een rijsnelheid van 80 km/uur, ten noorden en zuiden van de hoofdrijbanen tussen de bruggen over de Amstel en de Schinkel (de bruggen niet inbegrepen).

In de onderstaande afbeeldingen is weergegeven hoe de A10 ter hoogte van het plangebied wordt vormgegeven.



Afbeelding 28: dokzone tunnels

Beide tunnels bestaan uit twee buizen: één ten behoeve van het bestemmingsverkeer, de parallelrijbaan, en één voor het doorgaand verkeer, de hoofdrijbaan. Aan weerszijden van beide banen zijn redresseerstroken aanwezig. In de tunnels worden nergens vluchtstroken toegepast. Een middentunnelkanaal, met een breedte van 1,2 m, bevindt zich tussen de rijbanen.

De hoofdrijbaan (1 tunnelbuis) bestaat uit 4 rijstroken. De maximum rijsnelheid in deze buis is 100 km/uur. De parallelrijbaan bestaat uit 2 rijstroken. De maximum rijsnelheid in deze buis is 80 km/uur.

Er worden dus tweemaal 6 rijstroken aangelegd. Het verkeer wordt ontvlochten. Daarom hebben beide tunnels een scheiding voor doorgaand en bestemmingsverkeer. De tunnel loopt ongeveer vanaf de Parnassusweg tot het Beatrixpark.

De tunnel is opgenomen in zowel het tracébesluit als in dit bestemmingsplan.

Bovengronds verkeer

Behalve de A10 loopt er nog een aantal andere wegen door het plangebied. Het betreft de het Mathijs Vermeulenpad, de Parnassusweg, de Beethovenstraat en de Arnold Schönberglaan. Deze blijven gehandhaafd waarbij aanpassingen in het profiel zullen plaatsvinden gericht op de verkeersfunctie.

Actualisatie onderzoek

Na de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan heeft aanvullend onderzoek plaatsgevonden. Dit heeft geleid tot een geactualiseerd onderzoek 'Wegverkeer' (bijlage 4 bij deze toelichting). Voor het bestemmingsplan is in het kader van de actualisatie uitsluitend de gewijzigde situering van de zuidelijke tunnelbuis relevant. Deze wordt enkele meters noordelijker gepositioneerd. Daardoor is er een grotere afstand (10 m in plaats van 5 m) gecreëerd tussen de tunnelmond en de toekomstige bebouwing van het Kenniskwartier.

6.3.1.2 Openbaar vervoer en langzaam verkeer

In Bijlage 5 (Openbaar vervoer en langzaam verkeer) is een onderzoek / analyse opgenomen met betrekking tot het openbaar vervoer en langzaamverkeer. Hierna wordt kort ingegaan op relevante wetgeving en beleid, waarna openbaar vervoer en langzaamverkeer binnen het plangebied aan de orde komen. De capaciteit van de fietsenstallingen wordt vervolgens ook in beeld gebracht, waarna deze paragraaf wordt afgesloten met de doorwerking van deze aspecten in voorliggend bestemmingsplan.

Wetgeving en beleid

Ten aanzien van loopstromen in en rond een station is geen wettelijk kader beschikbaar. Dit geldt zowel voor de omvang van de loopstromen als de wijze waarop deze omvang wordt bepaald. Ook voor de lijnvoering van het openbaar vervoer en de omvang van het fietsverkeer en de fietsenstallingen is geen wettelijk kader van toepassing.

De verschillende infrastructuurbeheerders, in dit geval ProRail en de Dienst Metro van de gemeente Amsterdam, hanteren normeringen om de mate van drukte in een station te bepalen. Vanuit het oogpunt van uniformiteit wordt voor de druktenormering uitgegaan van de documenten van ProRail.

Hierna zijn de beleidsdocumenten die van toepassing zijn voor het OV en het langzaam verkeer in en rond de openbaarvervoerterminal kort toegelicht.

Openbaarvervoerterminal en langzaamverkeer

De realisatie van de openbaarvervoerterminal zorgt ervoor dat de afwikkeling van reizigers tot in elk geval het jaar 2030 voldoende gegarandeerd is tijdens reguliere situaties. De realisatie van de openbaarvervoerterminal leidt niet tot nieuwe knelpunten ten aanzien van het thema OV en langzaam verkeer.

Wel is de kruising van voetgangers, fietsers en trams in de Arnold Schönberglaan een aandachtspunt. Hiermee moet rekening worden gehouden bij de verdere uitwerking van de inrichting van de openbare ruimte in de Arnold Schönberglaan.

Een tweede aandachtspunt is dat de openbaarvervoerterminal na realisatie slechts een beperkte robuustheid heeft ten aanzien van verstoringen. Tijdens verstoringen, zoals de uitval van treinen en/of metro's, kunnen hoge reizigersdichtheden op de perrons en nabij de stijpunten ontstaan als gevolg van hogere pieken in het reizigersaanbod. Hoewel de robuustheid bij verstoringen beperkt is, treedt er met de realisatie van de openbaarvervoerterminal wel een sterke verbetering op ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Bij autonome ontwikkeling is de capaciteit van de openbaarvervoerterminal kleiner waardoor al in een reguliere situatie knelpunten optreden. In geval van verstoringen zullen deze knelpunten aanzienlijk groter worden dan in de situatie na realisatie van de openbaarvervoerterminal.

Fietsen en fietsenstallingen

De fiets is net als bij veel andere stations in Nederland ook bij station Amsterdam Zuid een belangrijke vorm van voor- en natransport. In de huidige situatie (2012) zijn er rondom station Amsterdam Zuid verschillende fietsenstallingen aanwezig met in totaal meer dan 6.000 stallingsplaatsen. Deze stallingsplaatsen bevinden zich onder het Zuidplein (2.500 stallingsplaatsen) en ten noorden en ten zuiden van de spoorlijn. Op basis van uitgevoerde tellingen blijkt dat de bezettingsgraad van de fietsenstallingen nagenoeg 100% is. Dit leidt ertoe dat een aantal reizigers hun fiets stallen in de omliggende straten nabij station Amsterdam Zuid.

Met de groei van het aantal reizigers op station Amsterdam Zuid (zie paragraaf 7.2.2 van Bijlage 4) zal de behoefte aan stallingplaatsen voor fietsen ook toenemen. Het aantal benodigde stallingplaatsen gebaseerd op de vervoersprognose voor 2030, bedraagt 15.000. Nu is al een nieuwe fietsenstalling onder het Mahlerplein in aanbouw. Deze fietsenstalling zal een capaciteit van 3.000 plaatsen krijgen. Ook onder de zogeheten Vijfhoek ten noorden van het Zuidplein, tussen Strawinskylaan en Prinses Irenestraat wordt een nieuwe ondergrondse fietsenstalling gebouwd. Deze biedt plaats aan 3.500 fietsen. Inclusief de ruimte die het bestemmingsplan Zuidasdok biedt voor de realisatie van fietsenstallingen biedt het project Zuidasdok de mogelijkheid om het aantal stallingplaatsen uit te breiden tot circa 17.000.

Fietsroutes

Het is van belang dat (bestaande) fietsroutes goed aansluiten op de ligging van de fietsenstallingen. In onderstaande afbeelding zijn de openbaarvervoerterminal, de fietsenstallingen en de fietsroutes tussen de openbaarvervoerterminal en de omgeving weergegeven. De bestaande fietsroutes in en om het plangebied blijven gehandhaafd. Voor fietsverkeer in de noord-zuidrichting zijn de Parnassusweg en de Beethovenstraat de belangrijkste routes in de nabijheid van de openbaarvervoerterminal. Daarnaast vormen deze wegen de toegang tot de fietsenstallingen Parnassusweg en Matthijs Vermeulenpad. De Strawinskylaan en de De Boelelaan vormen de belangrijkste oost-westverbindingen nabij de openbaarvervoerterminal. Deze wegen vormen de toegang tot de fietsenstallingen onder respectievelijk het Zuidplein, de Vijfhoek en het Mahlerplein. Daarnaast kunnen fietsers de Gustav Mahlerlaan gebruiken als verbindende schakel tussen de Parnassusweg en Beethovenstraat en via deze weg de fietsenstalling onder het Mahlerplein bereiken.



Afbeelding 29: openbaarvervoerterminal, fietsenstallingen en fietsroutes (bron: Ambitiedocument Zuidasdok, december 2013)

Op basis van de hiervoor beschreven situatie kan geconcludeerd worden dat de openbaarvervoerterminal aan alle zijden voor fietsers is ontsloten. De belangrijkste wegen, Parnassusweg, De Boelelaan, Beethovenstraat en Strawinskylaan zijn alle voorzien van vrijliggende fietspaden waardoor fietsers zich gemakkelijk en veilig kunnen verplaatsen. Via deze wegen zijn vanuit alle windrichtingen de vier fietsenstallingen nabij de openbaarvervoerterminal goed bereikbaar.

Naast de fietsroutes in de directe omgeving van de openbaarvervoerterminal wordt met het bestemmingsplan Zuidasdok een nieuwe verbinding voor fietsers en voetgangers van het Beatrixpark naar de zuidzijde van de A10 mogelijk gemaakt. Deze verbinding wordt als onderdeel van het project Zuidasdok gerealiseerd. Daarnaast blijven ook andere belangrijke noord-zuidverbindingen beschikbaar voor fietsers en voetgangers. Aan de hand hiervan kan geconcludeerd worden dat het project Zuidasdok een positief effect heeft op de bestaande doorgaande fietsroutes binnen het

plangebied.

Verwacht aantal fietsers in de ochtendspits

Maatgevend voor het bepalen van de stallingsbehoefte is het aantal reizigers dat in de ochtendspits de fiets gebruikt als vervoersmiddel. De fiets wordt voornamelijk gebruikt door metro- en treinreizigers. Reizigers die in stedelijk gebied de bus of tram gebruiken lopen meestal naar de dichtstbijzijnde halte en maken bij het vervoer geen gebruik van de fiets. In de vervoersprognose voor 2030 zijn echter geen betrouwbare gegevens opgenomen van het aandeel reizigers dat vanuit de omliggende wijken de fiets gebruikt als vervoersmiddel naar station Amsterdam Zuid. Om die reden is gebruik gemaakt van de telling en enquête die in 2012 op station Amsterdam Zuid is uitgevoerd. Uit deze enquête blijkt dat in de ochtendspits 83% van de trein- en metroreizigers per fiets naar station Amsterdam Zuid komt. Bij de treinreizigers is dit aandeel 86% en bij de metroreizigers 75%. Aangenomen is dat in 2030 het aandeel fietsers per modaliteit gelijk blijft. Als deze percentages worden toegepast op het totaal aantal reizigers dat in 2030 in de ochtendspits vanuit de omliggende wijken naar het station komt, dan resulteert dit in totaal 80% fietsers op het totaal aantal reizigers uit de omgeving. Ten opzichte van 2012 is er sprake van een lichte daling van het aandeel fietsers. Deze daling wordt veroorzaakt door het feit dat het aandeel metroreizigers op het totaal aantal reizigers toeneemt tussen 2012 en 2030 en het fietsgebruik onder metroreizigers lager is dan onder treinreizigers. In de onderstaande tabel is het aantal reizigers weergegeven dat in de ochtendspits vanuit de omgeving naar de trein en metro gaat.

Reizigers in ochtendspits	Metro	Trein	Totaal
Aantal reizigers uit omgeving	2.786	2.379	5.165
Aandeel fietsers	75%	86%	80%
Aantal fietsers	2.090	2.046	4.135

Tabel 1: Aandeel fietsers in vervoersprognose ochtendspits op basis van vervoersprognose 2030 (GE-scenario)

Berekend aantal stallingsplaatsen

Het benodigde aantal stallingsplaatsen is groter dan het aantal reizigers dat in de ochtendspits de fiets voor het vervoer gebruikt. Er zijn immers ook reizigers die buiten de ochtendspits de fiets gebruiken voor het vervoer. Daarnaast zijn er reizigers die met de trein en metro bij station Amsterdam Zuid arriveren en de fiets gebruiken voor het natransport en reizigers die hun fiets meerdere dagen in de fietsstalling laten staan. Op basis van uitgevoerde tellingen wordt in Amsterdam een ophoogfactor toegepast om het aantal stallingsplaatsen te berekenen op basis van het aantal reizigers dat de fiets in de ochtendspits voor het vervoer gebruikt. Hiervoor wordt een ophoogfactor van 2,3 gebruikt. De factor dekt het aantal stallingsplaatsen af dat buiten de ochtendspits wordt gebruikt, maar houdt ook rekening met dubbelgebruik. Een reiziger die 's ochtends zijn of haar fiets uit de stalling haalt om deze voor het natransport te gebruiken, maakt een plek vrij voor een reiziger die na de ochtendspits zijn of haar fiets wil stallen. Als gevolg van deze wisselwerking kan een deel van de stallingsplaatsen door twee verschillende reizigers worden gebruikt. In de onderstaande tabel is het op deze wijze berekende aantal stallingsplaatsen weergegeven.

Aantal stallingsplaatsen	Metro	Trein	Totaal
Aantal reizigers in ochtendspits	2.090	2.046	4.135
Berekend aantal stallingsplaatsen	4.806	4.706	9.512

Tabel 2: Berekend aantal stallingsplaatsen op basis van vervoersprognose 2030 (GE-scenario)

De berekening van de stallingsplaatsen is gebaseerd op de vervoersprognose die uitgaat van realisatie van Zuidasdok.

Relevantie voor het plan

Met de realisatie van het project Zuidasdok behouden alle bestaande verbindingen voor langzaam verkeer binnen het plangebied hun functie. Ook sluiten de nieuwe fietsroute en nieuw te bouwen fietsenstallingen goed aan op het bestaande fietsnetwerk in Amsterdam waardoor de fietsenstallingen rondom de openbaarvervoerterminal vanuit alle windrichtingen goed bereikbaar zijn. Binnen de openbaarvervoerterminal zijn 8.500 stallingsplaatsen voorzien. Hiervoor zijn expliciet regels opgenomen binnen de bestemming 'Gemengd', voor gebouwde en ongebouwde fietsenstallingen. Daarnaast is er binnen andere bestemmingen ruimte voor de realisatie van (ongebouwde) fietsenstallingen.

Actualisatie onderzoek

Na de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan heeft aanvullend onderzoek plaatsgevonden. Dit heeft geleid tot een geactualiseerd onderzoek 'OV en langzaam verkeer' (bijlage 5 bij deze toelichting). De voor het bestemmingsplan relevante wijzigingen betreffen:

- het ontwerp van de openbaarvervoerterminal (OVT) gewijzigd;
- de traminfrastructuur;
- wijzigingen in de omgeving (VU-kenniskwartier);
- een aangepaste vervoersprognose.

Bij de wijziging van het OVT gaat het om de verdere verbreding van de Minervapassage, de ligging van de tramhaltes en de locatie van de fietsenstalling nabij de Parnassusweg de relevante wijzigingen. Er is definitief gekozen voor het verbreden van de Minervapassage naar 63 meter. Dit leidt niet tot een ander gebruik van de OVT. Wel is er sprake van een beperkte verbetering van het serviceniveau (de gemiddelde dichtheid) in de Minervapassage.

De fietsenstalling nabij de Parnassusweg is niet langer voorzien als een U-vormige stalling in het oostelijk landhoofd van de spoorviaducten over de Parnassusweg; in de nieuwe situatie wordt ervan uitgegaan dat deze fietsenstalling in zijn geheel ten noorden van de sporenbundel komt te liggen, tussen de Parnassusweg en de Brittenpassage.

De tramhaltes verschuiven meer westelijk in de Arnold Schönberglaan, direct ten oosten van de Brittenpassage.

Andere belangrijke onderdelen van het ontwerp van de OVT, zoals de ligging en vormgeving van de trein- en metroperrons en de bushaltes, zijn ongewijzigd gebleven. Door de ligging van de fietsenstalling aan de noordwestzijde van de OVT, sluit de stalling beter aan op de belangrijkste herkomst en bestemming van de fietsers; de wijken ten noorden van het station. De gewijzigde ligging leidt niet tot een ander gebruik van de tramhaltes.

De aanpassing in de traminfrastructuur betreft het opnemen van een keervoorziening ten oosten van de Beethovenstraat. Deze keervoorziening maakt het mogelijk dat station Amsterdam Zuid een eindhalte kan zijn voor de tram. Bijvoorbeeld bij doortrekking van de tramlijnen 16 en 24 vanaf de VU of bij realisatie van de tramlijn 15 vanaf de Parnassusweg. Deze keervoorziening zelf heeft echter geen effect op de reizigersstromen van en naar de OVT.

In de periode tussen ontwerpbestemmingsplan en bestemmingsplan heeft ook een nadere uitwerking plaatsgevonden van het VU-kenniskwartier. Daarbij is meer duidelijkheid gekomen over het stratenplan binnen het VU-kenniskwartier. In de volgende afbeelding is de plankaart van het VU-kenniskwartier weergegeven. In het stratenplan is een diagonaal opgenomen die van noordoost naar zuidwest loopt en daarmee een verbinding vormt tussen de Arnold Schönberglaan en het centrale deel van het VU-kenniskwartier nabij het nieuwe gebouw van Hogeschool INHolland.

Tevens is een nieuwe vervoersprognose voor het jaar 2030 beschikbaar gekomen voor het stedelijk OV en de reizigersstromen van en naar de omgeving. Deze vervoersprognose is gemaakt met het Verkeersmodel Amsterdam (VMA) waarin de meest recente inzichten zijn opgenomen voor de ontwikkeling van Amsterdam en de regio. De vervoersprognose voor het aantal treinreizigers is ongewijzigd gebleven ten opzichte van het MER. Om na te gaan of de nieuwe vervoersprognose een significant effect heeft op het functioneren van de OVT, is een vergelijking uitgevoerd tussen de nieuwe en bestaande vervoersprognose. Bij deze vergelijking is niet alleen gekeken naar de omvang van de reizigersstromen, maar ook naar het aantal OV-voertuigen dat per uur bij de OVT halteert, het aantal inwoners in Amsterdam en het aantal arbeidsplaatsen.

Uit deze vergelijking is naar voren gekomen dat het VMA uitgaat van een sterkere groei van het aantal arbeidsplaatsen en inwoners in Amsterdam dan in GENMOD, het verkeersmodel dat gebruikt is voor de prognose van het aantal reizigers met het stedelijk openbaarvervoer gebruikt is ten behoeve van het MER. Alleen voor het Zuidas-gebied en directe omgeving gaat VMA uit van een beperktere groei van het aantal inwoners.

Op basis van de vergelijking tussen de bestaande en nieuwe vervoersprognose is gekozen vast te houden aan de hogere vervoersprognose uit Genmod die gebruikt is voor het MER. Enerzijds omdat dit de maatgevende vervoersprognose is voor het gebruik van de OVT en anderzijds omdat deze aansluit bij de nog steeds actuele prognose voor het aantal treinreizigers. Indien de groei van het aantal OV-reizigers tot 2030 lager uitvalt dan op basis van de GENMOD prognoses wordt verwacht, betekent dit dat het op piekmomenten minder druk wordt in de OVT. Daarmee wordt de OVT meer robuust voor verstoringen, bijvoorbeeld bij uitval van treinen of metro's en/of een defecte roltrap. Het ontwerp is in die situatie ook meer robuust voor een verdere groei na 2030.

Ten opzichte van het ontwerp bestemmingsplan zijn de conclusies niet gewijzigd. De reden hiervoor is dat de wijzigingen van het ontwerp van de OVT niet leiden tot een significante wijziging in het gebruik van de OVT en de reizigersstromen. De nieuwe ontwikkeling levert een aanzienlijke verbetering op ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Met de realisatie is de afwikkeling van reizigers in en rond de OVT tot in elk geval het jaar 2030 voldoende gegarandeerd tijdens reguliere situaties. Indien de groei van het aantal OV-reizigers beperkter van omvang is, zoals wordt verwacht in het VMA, het nieuwe verkeersmodel van de gemeente Amsterdam, zal de OVT meer robuust zijn in geval van verstoorde situaties en een verdere groei van het aantal reizigers na 2030.

6.3.1.3 Verkeersveiligheid

In Bijlage 6 Deelrapport verkeersveiligheid is het onderzoek opgenomen m.b.t. verkeersveiligheid. In het bestemmingsplan zijn alleen de wettelijke veiligheidsthema's opgenomen. Voor de integrale afweging van alle veiligheidsthema's (brandveiligheid, constructieve veiligheid, hulpverlening en bereikbaarheid etc. in samenhang beschouwd), wordt verwezen naar het Integraal Veiligheidsplan 7.0.

Wettelijk kader en beleid

Voor verkeersveiligheid is het wettelijk kader voor de A10 opgenomen in de Wet Beheer Rijkswaterstaatwerken (behandeld in het tracébesluit). Voor de openbaarvervoerterminal wordt met name aangesloten bij beleidstukken (hoofdstuk 4).

Uitgangspunten onderzoek

Criteria aantal slachtofferongevallen op het stedelijk wegennet

De ambitie voor de mate van verkeersveiligheid in Nederland is uitgedrukt in een afname van het aantal slachtofferongevallen. Dit zijn ongevallen waarbij personen komen te overlijden of in het ziekenhuis worden opgenomen. Vanuit dit perspectief is inzichtelijk gemaakt hoe het aantal slachtofferongevallen zich ontwikkelt op het stedelijk wegennet bij realisatie van Zuidasdok. De realisatie van de openbaarvervoerterminal heeft echter in de verkeersmodellen geen effect op de verkeersstromen op het stedelijk wegennet, waardoor het kwantitatief bepalen van het aantal slachtofferongevallen niet zinvol is.

Criterium kwalitatieve analyse verkeersveiligheid

De aandachtspunten met betrekking tot de verkeersveiligheid voor het ontwerp (kritische ontwerpelementen) zijn kwalitatief bepaald op basis van expert judgement van verkeersveiligheidsexperts. Dit criterium is onderzocht voor de openbaarvervoerterminal.

Openbaarvervoerterminal

Op de Arnold Schönberglaan moeten reizigers van en naar de openbaarvervoerterminal, de trambaan kruisen en daarnaast moet een grote hoeveelheid voetgangers de Parnassusweg oversteken. Om het aantal conflictpunten tussen trams, overig verkeer en voetgangers zoveel mogelijk te voorkomen, dienen de voetgangersoversteekplaatsen op logische plekken (in de meest gebruikte looproutes) te liggen en dienen deze voldoende breed te zijn. Ook zal zoveel mogelijk beperkt worden dat voetgangers op andere locaties oversteken. Dit kan bijvoorbeeld door het strategisch plaatsen van bloembakken en bankjes of het aanbrengen van hoogteverschillen.

Relevantie voor het plan

Voor de openbaarvervoerterminal geldt dat de verkeersveiligheidssituatie rondom de openbaarvervoerterminal kan verslechteren. Dit heeft met name te maken met de toename van reizigersstromen, waardoor er een grotere kans is op conflicten tussen weggebruikers. Er zullen voetgangersstromen de trambaan ten zuiden van de openbaarvervoerterminal en de busbaan in het Matthijs Vermeulenpad moeten kruisen, waardoor veiligheidsrisico's kunnen optreden. Door bij de uiteindelijke inrichting van de openbare ruimte veel aandacht te besteden aan de verkeersveiligheid (bijvoorbeeld zoveel mogelijk clusteren van voetgangersstromen) worden verkeersveiligheidsrisico's zoveel mogelijk beperkt.

Realisatiefase

Het bouwverkeer wordt zoveel mogelijk over de bouwwegen geleid. Ter plaatse van de aansluiting van de bouwwegen (bij de Europaboulevard en Amstelveenseweg) rijdt het bouwverkeer echter wel over het stedelijk wegennet, waar het ook in conflict kan komen met langzaam verkeer. Op de kruispunten zijn verkeerslichten aanwezig waardoor het bouwverkeer, langzaam verkeer en overig verkeer op een verkeersveilige manier afgewikkeld worden. Het aantal vrachtauto's op de Europaboulevard en Amstelveenseweg kan tijdens de realisatiefase op bepaalde momenten oplopen tot circa 60 per uur.

De bouwwegen in de knooppunten zijn niet allemaal via het stedelijk wegennet te bereiken. Er zijn locaties waar vanaf bijvoorbeeld een verbindingsboog of hoofdrijbaan een in- en uitvoeger gemaakt wordt naar de bouwweg. Dit geeft veiligheidsrisico's. Ter hoogte van de Minervapassage worden mogelijk tijdelijke bruggen gebouwd, zodat het bouwverkeer ongehinderde doorgang heeft en niet in conflict kan komen met de voetgangers. Ook worden bij de Beethovenstraat, Parnassusweg en Amstelveenboog mogelijk dekken en hulpbruggen toegepast om het bouwverkeer te scheiden van het overige verkeer.

Aan verkeersveiligheid is tevens aandacht besteed in het Integraal Veiligheidsplan (IVP).

Geactualiseerd onderzoek

Na de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan heeft aanvullend onderzoek plaatsgevonden. Dit heeft geleid tot een geactualiseerd onderzoek 'Deelrapport verkeersveiligheid' (bijlage 6 bij deze toelichting). In deze actualisatie zijn de ontwerpwijzigingen en de nieuwe verkeerscijfers op basis van het meest actuele verkeersmodel meegenomen.

Voor het bestemmingsplan zijn de volgende aspecten relevant:

- Door de verbreding van de Minerva As is er meer commerciële ruimte en is er dus ook sprake van meer laden/lossen. Het aantal vrachtauto's op de transportroutes aan de noord- en zuidzijde van de passages neemt toe en de kans op conflicten met het langzaam verkeer wordt groter wat ongunstig is voor de verkeersveiligheid.
- Het aantal slachtoffers op het stedelijk wegennet is opnieuw berekend voor de referentie- en plansituatie met het VMA. De verschillen tussen beide situaties zijn gering, zodat de beoordeling niet wijzigt ten opzichte van het ontwerp bestemmingsplan.

De veranderingen hebben geen gevolgen voor de verkeerssituatie binnen het plangebied. Er blijven grote voetgangersstromen die de tram- en busroutes moeten kruisen. Binnen de randvoorwaarden voor het bestemmingsplan zijn er geen belemmeringen geconstateerd voor het thema verkeersveiligheid. De aandachtspunten die in hoofdstuk 11 van het Deelrapport verkeersveiligheid zijn benoemd, blijven onverkort van toepassing. In het verdere invulling van de OVT dient veel aandacht besteed te worden aan de verkeersveiligheid om een acceptabele verkeersveiligheidssituatie te creëren.

6.3.2 Stedenbouw

Deze paragraaf gaat in op de stedenbouwkundige aspecten binnen het plangebied. Per onderdeel wordt het toekomstbeeld geschetst. Ook wordt hierna de relatie met de omgeving omschreven.

Zuidas vormt als hoogstedelijke stadswijk de verbinding tussen plan Zuid van H.P. Berlage en de wijk Buitenveldert van C. van Eesteren. Plan Berlage had een rechtlijnige monumentale structuur die erg verschilde van de andere wijken in Amsterdam. Ook van Eesteren werkte met rechtlijnige patronen en een ruime opzet. De tussenliggende Zuidas sluit qua rechtlijnigheid en ruimtelijke structuur aan op deze twee wijken. Het plangebied zelf kent over het algemeen geen lange bouwgeschiedenis. Het gros van de gebouwen in de Zuidas dateert uit de periode na 1960. Direct rondom de Zuidas zijn de gebouwen nog moderner; sommige kantoorpanden staan er pas tien jaar. Hierbij kenmerkt de nieuwe bebouwing zich door de hoge mate van kwalitatieve architectuur. De Zuidas straalt daarom rondom het station een positieve moderniteit uit, omdat er aan de architectuur over het algemeen veel aandacht is besteedt. Dit gaat gepaard met een hoge (steden)bouwkundige kwaliteit welke herkenbaar, duidelijk en overzichtelijk is.

Openbaarvervoerterminal

Het beeld van de openbaarvervoerterminal is niet gericht op het maken van een architectonisch icoon-gebouw, maar op het versterken van verbindingen en (reizigers)comfort. De gezamenlijke omgeving bepaalt de identiteit. De identiteit en beleving van het stedelijk kerngebied en de openbaarvervoerterminal kennen twee niveaus.

Op het maaiveldniveau gaat het om versterking van de stedelijke verbindingen, en het naadloos inpassen van de openbaarvervoerterminal modaliteiten en heldere navigatie daartussen. Continuering van de openbare ruimte, rooilijnen en plinten staat voorop.

De sporen bepalen een tweede, hoger gelegen niveau. Dit niveau bepaalt de ervaring van aankomst en vertrek voor trein- en metroreizigers, en bepaalt het bovenaanzicht vanuit de omringende torens. De Ring Zuid als groene corridor wordt hier doorgezet op taluds en de daken van de plintbebouwing: een groene framing van de relatie station-Zuidas. Een plusniveau kan worden bereikt door hierin een opgetilde oost-west fietsroute op te nemen.

Kerngebied en openbaarvervoerterminal

De inrichting van het Kerngebied Zuidasdok en de inpassing van de openbaarvervoerterminal vormen een integrale ontwerpogave.

- De openbaarvervoerterminal wordt bouwkundig gerealiseerd binnen continue rooilijnen;
- De profielbreedte van het Matthijs Vermeulenpad is 34 meter;
- De profielbreedte van de Arnold Schönberglaan is 41 meter;
- De gebouwde koppen van beide passages liggen binnen de rooilijnen;
- De Minervapassage is een openbare verbinding waarin de stationsentree en een deel van de openbaarvervoerterminal opgenomen zijn.

Infrastructuur rond de openbaarvervoerterminal

- Er wordt een balans gevonden tussen optimale verknoping van vervoerssystemen binnen de openbaarvervoerterminal en versterking van ruimtelijke kwaliteit in de stationsomgeving.
- De benodigde infrastructuur voor bus en tram wordt zodanig ingepast, dat de barrièrewerking tussen Oud-Zuid en Buitenveldert zo beperkt mogelijk is.
- De Arnold Schönberglaan is zo veel mogelijk vrij van gemotoriseerd verkeer. Bus, taxi, K&R en laden/lossen worden in het Matthijs Vermeulenpad opgenomen, tram en HTV in de Arnold Schönberglaan.
- De tramperrons worden zodanig gesitueerd dat voetgangersstromen tussen station en Claude Debussylaan niet verstoord worden.
- Laad- en loshavens worden zo geconcentreerd mogelijk ingepast in de openbare ruimte.
- De rijbanen van de Parnassusweg en Beethovenstraat doorkruisen het kerngebied met een continu doorlopend profiel, ze zijn op de kruispunten gelijkvloers oversteekbaar.
- Fietsroutes sluiten zo direct mogelijk aan op stallingsvoorzieningen; geen doorgaande fietspaden door het kerngebied anders dan langs de Parnassusweg en Beethovenstraat.

Plinten rondom de openbaarvervoerterminal

- De openbaarvervoerterminal heeft een zodanige structuur, dat het uitbreiden van sporen en perrons op +1-niveau en verdere ontwikkeling van de plinten op maaiveld-niveau mogelijk is zonder ingrijpende wijzigingen en kapitaalvernietiging.
- Binnen de rooilijnen worden de plinten in de vormgeving vanuit een samenhangend beeld ingevuld, waarop toekomstige inbreiding als groeimodel kan aansluiten.
- Waar (vooral nog) geen bebouwde plint gerealiseerd wordt, wordt de rooilijn gemarkeerd door een uniforme zitrand. Dit zal sowieso ter hoogte van het grondlichaam aan de zuidzijde van de openbaarvervoerterminal aan de orde zijn. Hier is alleen bebouwing mogelijk ter hoogte van de toegangen van de passages.
- Aan de zuidzijde is sprake van een reservering voor mogelijke toekomstige spooruitbreiding; investeringen in gebouwde fietsvoorzieningen worden daarom primair aan de noordzijde ingezet.
- Aanvullende programma-investeringen kunnen aan de zuidzijde tevens in de vorm van bijvoorbeeld kiosken in het groen worden gerealiseerd.

Groene corridor

- Het groenconcept van het kerngebied sluit aan op het groenbeeld van de gehele corridor.
- Het kerngebied heeft een stedelijk karakter: bomen in de straten, en een groene invulling binnen de rooilijnen op daken en niet-bebouwd maaiveld.
- Straatbomen worden zo continu mogelijk binnen de rooilijnen van de straten geplant, in een losse strooiing, als transparant dak, ter veraangenaming van het verblijfsklimaat.

Samenhang stadsinrichting

- De directe relatie tussen de vervoersknoop en het stedelijke voetgangersareaal, zoals in de bestaande situatie, wordt verder versterkt: van het perron af en direct de stad in.
- De openbare ruimte op en tussen de tunnelbuizen wordt ingericht in samenhang en op een vergelijkbaar niveau met de bestaande openbare ruimte van Zuidplein en Mahler 4 ('chique en ingetogen').
- De openbare ruimte op de uiteinden van de tunneldaken richt zich op de specifieke kenmerken van de aangrenzende flankgebieden; gebouwen ten behoeve van het functioneren van de tunnel zijn hier mogelijk, net zoals fietsenstallingen en kiosken.
- Alle verkeersstromen en haltes worden zodanig in de openbare ruimte opgenomen, dat de ruimtelijke samenhang van het kerngebied niet wordt aangetast.
- Straatmeubilair, verlichting en bewegwijzering maken integraal deel uit van de inrichting van de openbare ruimte.

Comfort en functionaliteit

- Alle verkeersstromen worden zo ergonomisch en conflictarm mogelijk ingepast, zonder de ruimtelijke samenhang in het kerngebied aan te tasten.

- De loopverbindingen worden zodanig gedimensioneerd en overzichtelijk ingepast, dat een hinderarme intuïtieve navigatie binnen de openbaarvervoerterminal en de stad ontstaat.
- Logistieke en technische voorzieningen maken integraal deel uit van het ontwerp; weggewerkt of als uniforme elementen ontworpen in het groene daklandschap.
- Logistieke stromen en entrees van een logistieke gang doen in uitstraling niet onder in een hoogwaardig totaalbeeld van de openbaarvervoerterminal.
- Alle sta- en zitwachtruimte voor de verschillende modaliteiten en de volledige passages (binnen de rooilijnen) worden voorzien van een samenhangende vorm van beschutting tegen neerslag en windhinder.
- De passages hebben een half functie en accommoderen de receptiefunctie voor het reizen met het OV.

Fietssnelweg

- In het vormgingsdocument is een fietssnelweg als optie benoemd. Dit bestemmingsplan maakt deze fietssnelweg mogelijk. De toegestane hoogtes zijn hier op aangepast in met name de verkeersbestemming, ten noorden van de openbaarvervoerterminal, waar deze fietssnelweg (optioneel) is voorzien.
- Deze route kan direct worden aangesloten op de fietsvoorzieningen in de noordelijke plint van de openbaarvervoerterminal.
- De route maakt integraal deel uit van de ervaring van de openbaarvervoerterminal. De benodigde fietsviaducten zijn als eigenstandig element herkenbaar.

Aansluiting flanken

- De vier uitlopers van het kerngebied op de tunneldaken sluiten zo naadloos mogelijk aan op de kenmerken van de aangrenzende deelgebieden: Kenniskwartier met VU/VUMC, Beatrixpark en RAI, Rechtbankkavel en Roeskestraat, Beethoven inclusief parkeergarages, Christiaan Neefstraat en deelgebied Ravel en Vivaldi met de sportvelden van AFC.
- In de noordelijke uitlopers ligt het accent op het verbinden van het kerngebied met de direct aangrenzende lommerrijke groengebieden (Beatrixpark en Begraafplaats Buitenveldert).
- In de zuidelijke uitlopers ligt het accent op verblijf, sport en spel.
- Alle uitlopers worden van de nodige ontsluiting voorzien. Het profiel van de noordelijke Dokboulevard voorziet in de aansluiting op Beethoven en de Rechtbank. Deze uitlopers worden aangesloten op het hoofdnet fiets op maaiveldniveau.
- Omdat het accent in de zuidelijke uitlopers op verblijf ligt, vormt de doorlopende vloer het uitgangspunt met daarin een verblijfsplek.

6.14.1 Relevantie voor het plan

De gebruiksfuncties zoals deze ook in de voorgaande paragraaf aan bod komen en de stedenbouwkundige invulling van het plangebied zijn geregeld in de regels bij dit bestemmingsplan en worden hierdoor dan ook niet in de weg gestaan. Hierna wordt nog wat meer expliciet ingegaan op een aantal maatvoeringen.

Maatvoeringen

Langs de noordzijde van de openbaarvervoerterminal en ter hoogte van de mondingen van de passages aan de zuidzijde zullen diverse soorten voorzieningen (o.a. detailhandel) worden gerealiseerd. De bebouwing aan de noordzijde mag 20 meter bedragen. De bebouwing aan de zuidzijde, ter hoogte van de mondingen van de passages en ter hoogte van het grondlichaam met daarop de sporen mag 7 meter hoog (2 bouwlagen) zijn volgens voorliggend bestemmingsplan. Aan de zuidzijde is alleen ter hoogte van de toegangen van de passages bebouwing toegestaan, om zo t.z.t. de realisatie van het 5e en 6e spoor makkelijker te kunnen faciliteren. Door daar geen bebouwing toe te staan, wordt voorkomen dat bebouwing gesloopt moet worden, wanneer wordt overgegaan tot realisatie van het 5e en 6e spoor. De lagere bebouwing aan de zuidzijde is in lijn met hetgeen er nu aan (stations-) bebouwing aanwezig is en draagt bij aan de menselijke maat op het Gustav Mahlerplein. De afstand tussen nieuwe en bestaande bebouwing zal in verband met de ruimtereservering voor een 5e en 6e spoor wat groter zijn dan aan de noordzijde.

Aan de noordzijde waar de bebouwing tot 20 meter hoog mag worden sluit deze aan op de bestaande bebouwing, die gemiddeld genomen minder hoog is dan de bestaande bebouwing ten zuiden van het plangebied.

De openbaarvervoerterminal kan worden voorzien van een overkapping. Dit bestemmingsplan maakt een overkapping mogelijk met een hoogte van 20 meter. Constructies voor de overkapping mogen tot 40 meter hoog worden. Hoe een dergelijke overkapping er precies uit komt te zien is nog niet bekend. Uit het voorgaande blijkt dat gedacht kan worden aan een kap op 20 meter boven maaiveld die aan een constructie hangt van 40 meter hoog.

6.3.3 Landschap en cultuurhistorie

In Bijlage 21 Landschap, cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit en Bijlage 3 Landschapsplan zijn onderzoeksrapporten m.b.t. landschap en cultuurhistorie opgenomen. Hierna wordt eerst ingegaan op het Wettelijk kader en regelgeving, waarna de huidige situatie aan de orde komt. Vervolgens wordt stilgestaan bij het landschapsplan dat is opgesteld en is een paragraaf opgenomen met de relevantie voor het bestemmingsplan.

6.3.3.1 Wettelijk kader en regelgeving

In het kader van cultuurhistorie is de Monumentenwet van toepassing.

Monumentenwet

In de Monumentenwet 1988 is de bescherming van (archeologische) monumenten en stad- en dorpsgezichten geregeld. Op 1 september 2007 is de Wet op de archeologische monumentenzorg in werking getreden. De wet is gericht op de implementatie van het Verdrag van Malta in de Monumentenwet 1988. In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient bij de besluitvorming over de ruimtelijke inrichting rekening gehouden te worden met (mogelijk) aanwezige archeologische waarden.

6.3.3.2 Huidige situatie

Landschap

Het huidige landschap van de Zuidas is overwegend een stedelijk landschap, afgewisseld met een aantal groene ruimtes. De Zuidas wordt landschappelijke begrensd door de Schinkel/Nieuwe Meer in het westen en de Amstel in het oosten en ligt ingeklemd tussen de woonwijken Oud Zuid en Buitenveldert. De Zuidas zelf vormt van oost naar west een brede doorgaande structuur in het gebied, terwijl het van zuid naar noord op veel plekken nog zorgt voor een barrière tussen Oud Zuid en

Zuidasdok

Buitenveldert. De Amstel en de Schinkel zijn landschappelijke water- en groengebieden die van noord naar zuid steeds breder uitwaaiëren over het landschap. Het stedelijke landschap van de Zuidas heeft een orthogonale opzet. Een paar oost-west verbindingen en in totaal acht noord-zuid verbindingen waarvan één voor voetgangers, één voor fietsers en voetgangers en de overige voor al het verkeer, delen het gebied op in rechte vlakken

Cultuurhistorie

Voordat er stedelijke ontwikkeling plaatsvond in de Zuidas, maakte het gebied deel uit van het veenrivierenlandschap. De Zuidas is gelegen in de voormalige binnendijkse Buitenveldertsche polder die werd gekarakteriseerd door openheid in de vorm van weilanden met sloten en boerderijen. Door de stedelijke ontwikkeling in het gebied zijn de kenmerken van dit landschap geheel verdwenen met uitzondering van de omgeving rond de Amstel.

Door de toegenomen bevolkingsgroei was huisvesting echter nog steeds een probleem. Daarom werd in 1935 het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) van Amsterdam ontworpen. Kenmerken van dit plan waren een open stedenbouwkundige opzet op basis van een grid. Deelplan Buitenveldert, gelegen in de voormalige binnendijkse Buitenveldertsche polder maakte deel uit van de AUP en de bouw van deze wijk werd gestart in 1958. Op de plaats van de huidige Zuidas kwam een groenstrook die werd ingericht met sportterreinen (Bureau monumenten en archeologie 2012).

Tot de jaren '80 bleef de Zuidas een open stuk groen, gelegen tussen Buitenveldert en Amsterdam-Zuid. Door de komst van de VU met bijbehorend universitair ziekenhuis, de ontwikkeling van de zuidelijke ringweg A10 en de komst van het WTC ontwikkelde zich hier langzamerhand een gunstiger vestigingsmilieu voor bedrijven.

In het plangebied zijn geen monumenten gelegen. Het gros van de gebouwen in de Zuidas dateert uit de periode na 1960.

De huidige openbaarvervoerterminal van de Zuidas is redelijk krap en oogt niet erg aantrekkelijk. De nieuwe openbaarvervoerterminal krijgt een architectonische uitstraling waardoor de ruimtelijk visuele kenmerken van de openbare ruimte sterk verbeteren. Deze nieuwe openbaarvervoerterminal heeft weinig tot geen invloed op landschappelijke structuren binnen het plangebied, omdat hij grotendeels in de plaats van de huidige openbaarvervoerterminal komt.

Rondom de openbaarvervoerterminal zijn geen cultuurhistorische waarden aanwezig. Meest dichtstbijzijnde gebied is het Beatrixpark, maar deze wordt niet aangetast door werkzaamheden aan de openbaarvervoerterminal.

6.3.3.3 Landschapsplan

Ten behoeve van de inpassing van de A10 is een Landschapsplan opgesteld (zie Bijlage 3 Landschapsplan bij deze Toelichting). Hierin is aangegeven welke inrichtingsmaatregelen worden genomen en op welke wijze de landschappelijke inpassing wordt vormgegeven. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van de compenserende en mitigerende maatregelen die in het MER beschreven zijn als gevolg van de ingrepen binnen het project Zuidasdok. De belangrijkste maatregelen hebben betrekking op beplantingen, (waaronder bomen), water, recreatieve routes, geluid, en ecologie. Deze moeten goed op elkaar aansluiten en waar mogelijk elkaar versterken. Hiermee wordt de ruimtelijke kwaliteit van het project en van de inpassing in de omgeving vergroot. Hierbij is rekening gehouden met eisen vanuit verkeersveiligheid, het leveren van een verantwoorde inpassing in het landschapspatroon en met de beleving van het landschap door omwonenden, recreanten en weggebruikers.

Voor dit bestemmingsplan zijn met name de invalshoeken 'Zuidasdok als openbaarvervoerterminal, als knooppunt van allure' en 'Zuidasdok als openbare ruimte, voor verbinding en verblijfskwaliteit in de

internationale toplocatie' van belang. Voor de openbaarvervoerterminal voorziet de Voorkeursbeslissing in een middellange termijnoplossing, tot 2030. Dit betekent niet dat de openbaarvervoerterminal als een tijdelijke oplossing gezien mag worden. Er wordt ingezet op een openbaarvervoerterminal die ook nú optimaal functioneert en goed in de toplocatie Zuidas ingepast is. Hierbij zijn de volgende uitgangspunten zoals ook verwoord in het ambitiedocument en het Landschapsplan (zie Bijlage 3 Landschapsplan) van belang:

- Een openbaarvervoerterminal die efficiënt functioneert, waarvoor een extra stationspassage zeer belangrijk is;
- Een openbaarvervoerterminal die aansluit op het bouwblokken- en stratenpatroon van Zuidas, zodat een logische en aantrekkelijke openbare verbinding tussen de noord- en zuidzijde van Zuidas mogelijk is;
- Een openbaarvervoerterminal die zodanig robuust is, dat voorzieningen voor verdere reizigersgroei en extra reizigerscomfort toegevoegd kunnen worden, zonder de noodzaak van structurele sloop/nieuwbouw in de kern van de openbaarvervoerterminal.

De openbaarvervoerterminal wordt zorgvuldig ingepast op de toplocatie die Zuidas is. Dit betekent ook dat de openbaarvervoerterminal niet als een traditioneel stationsgebouw gezien wordt, met een voor- en achtergevel, met daarvoor een bus- en tramstation en daarachter pas de stad. Dan zou op de ondertunnelde A10 weer een nieuwe barrière tussen de noord en zuidzijde van de stad ontstaan. De openbaarvervoerterminal ontleent haar allure juist aan een naadloze aansluiting op die direct omringende Zuidas, waarvan zij in het hart ligt. De Minerva-as staat centraal in die verbinding en wordt daarvoor in royale maatvoering, vergezeld van voorzieningen, doorgezet. Die stedelijke aansluiting kan nog verder versterkt worden door ruimte te reserveren voor toekomstige bouw van woningen of kantoren aan de zuidzijde van de stations-bouwblokken buiten het plangebied.

Een belangrijke opgave voor Zuidasdok is om de A10-verbreding aan te laten sluiten op de omgeving in de krappe ruimte die beschikbaar is. Maar in het hart van Zuidas, op de tunneldaken, wordt er juist ook een aanzienlijk oppervlak aan ruimte toegevoegd.

Samen met de aangrenzende straten en pleinen ontstaat een aaneengesloten, grotendeels autovrij gebied. De inrichting van de openbare ruimte vertoont in vloer, inrichting en beplanting grote samenhang en biedt een aantrekkelijke verblijfskwaliteit. Zo'n openbare ruimte verbindt de allure van de individuele kantoor- en woongebouwen tot een samenhangende kern van de internationale toplocatie Zuidas. De Minervapassage is de centrale spil die de delen aan weerszijden van de sporen tot één aaneengesloten openbaar gebied smeedt. Vanaf de doorsnijdende Parnassusweg en Beethovenstraat vormt de openbaarvervoerterminal een herkenbaar onderdeel van het kerngebied. Openbaar vervoer en fietsvoorzieningen worden daarin op een vanzelfsprekende manier opgenomen, zonder de samenhang te doorsnijden. Het stationsdomein sluit aan op deze openbare ruimte.

Via de vier uiteinden van de tunneldaken wordt de aansluiting gemaakt naar de aangrenzende flanken van Zuidas. Aan de oostzijde sluit een groene inrichting aan op het Beatrixpark en de sportvelden. Aan de westzijde staan de rechtbank en het kenniskwartier met hun voeten direct aan het kerngebied rond de openbaarvervoerterminal.

Een belangrijke bouwsteen in het stedelijk kerngebied/ openbaarvervoerterminal is de inrichting van groene taluds en groene daken. Het talud van het dijklichaam en de daken van plintbebouwing (met name aan de noordzijde) worden voorzien van een stedelijke groene invulling (tuin en straatbomen), zodat de groene corridor doorloopt in het stedelijk kerngebied. Door de toepassing van vaste planten, heesters en bomen wordt het (beplantings) beeld in het kerngebied hoogwaardiger.

Door de realisatie van de nieuwe openbaarvervoerterminal wordt de ruimtelijke kwaliteit van de Zuidas sterk verbeterd. Ten eerste zorgt een betere bereikbaarheid en meer commerciële voorzieningen voor een verbetering van de gebruikerswaarde. Ten tweede wordt door de architectonische aanpassingen aan het station de belevingswaarde voor de omgeving verhoogd. En tenslotte gaat ook de toekomstwaarde van de openbaarvervoerterminal erop vooruit omdat station Amsterdam Zuid in de toekomst meer reizigers zou kunnen verwerken. Dit is allemaal van positieve invloed op de status van de Zuidas als internationale toplocatie.

6.3.3.4 Relevantie voor het plan

Het bestemmingsplan regelt de mogelijkheid om een nieuwe openbaarvervoerterminal te realiseren. Zowel gebruik als ruimtelijke aspecten zijn geregeld in voorliggend bestemmingsplan. De openbaarvervoerterminal krijgt een hoogwaardige uitstraling en is daarom van toegevoegde waarde voor de openbare ruimte van de Zuidas. De nieuwe openbaarvervoerterminal heeft weinig tot geen invloed op landschappelijke structuren binnen het plangebied. Het is daarom, in relatie tot de realisatie van de openbaarvervoerterminal, niet nodig om aanvullende maatregelen te treffen wat betreft de landschappelijke inpassing. Verder laat het bestemmingsplan de gewenste groene inrichting, zoals groene daken, straatbomen in het kerngebied en aanleg van recreatieve sport- en spelzones op de tunneldaken, toe. Het landschapsplan is opgenomen als bijlage van dit bestemmingsplan. De aspecten landschap en cultuurhistorie vragen niet om een specifieke regeling in het bestemmingsplan.

6.3.3.5 Actualisatie onderzoek

Na de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan heeft aanvullend onderzoek plaatsgevonden. Dit heeft geleid tot een geactualiseerde rapportage 'Landschap, cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit' (bijlage 21 bij deze toelichting) en 'Landschapsplan' (bijlage 3 bij deze toelichting).

Voor het bestemmingsplan is relevant dat de verbrede Minervapassage een positief effect heeft op de ruimtelijk visuele kenmerken. De verbreding draagt bij aan een markante onderdoorgang die in het oog springt in het lengteprofiel van de kering. Hierdoor is de onderdoorgang duidelijk herkenbaar en draagt bij aan de oriëntatie als doorsteek van het grondlichaam. Door de verbreding, en het daarmee gepaard gaande doorzicht, komt de onderdoorgang ruimtelijk en visueel ook in hiërarchie duidelijker naar voren als koppeling tussen noord en zuid voor langzaam verkeer.

Voor dit thema kan geconcludeerd worden dat de conclusies ten opzichte van het ontwerp bestemmingsplan ongewijzigd blijven.

6.3.4 Natuur

In Bijlage 19 Natuur en ecologie zijn de rapporten met de natuuronderzoeken opgenomen. In de paragrafen hierna wordt de essentie van deze onderzoeken weergegeven. Eerst wordt ingegaan op het wettelijk kader van de onderzoeken en de regelgeving. Vervolgens komen de onderzoeken en de resultaten hiervan aan de orde. Tenslotte wordt aangegeven wat de consequenties van het onderzoek voor voorliggend bestemmingsplan zijn en of er al dan niet specifieke regels zijn opgenomen n.a.v. het onderzoek.

6.3.4.1 Wettelijk kader en regelgeving

Flora- en faunawet

De Flora- en faunawet (2003) regelt de bescherming van in het wild voorkomende planten en dieren. In deze wet dient iedereen voldoende zorg in acht te nemen voor alle in het wild levende planten en dieren (algemene zorgplicht, artikel 2). Daarnaast is onder meer bepaald dat beschermde dieren niet gedood, gevangen of verontrust mogen worden en beschermde planten niet geplukt, uitgestoken of

verzameld (algemene verbodsbepalingen, artikelen 8 t/m 12). Ook is het niet toegestaan om de directe leefomgeving van soorten, waaronder nesten en holen, te beschadigen, te vernielen of te verstoren.

In de Flora- en faunawet zijn de soortbeschermingsbepalingen uit de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn geïmplementeerd. De Flora- en faunawet heeft dan ook belangrijke consequenties voor ruimtelijke plannen.

Natuurbeschermingswet 1998

De Natuurbeschermingswet 1998 regelt de bescherming van gebieden en de hieraan gekoppelde soorten op basis van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn. De Natuurbeschermingswet voorziet eveneens in het beschermen van het gebied voor handelingen buiten het Natura 2000-gebied met een mogelijk negatief effect op de beschermde habitats en hieraan gekoppelde soorten. Dit is geregeld op basis van de zogenaamde externe werking. Op basis van de huidige Natuurbeschermingswet 1998 geldt een vergunningplicht voor activiteiten die in en om Natura 2000-gebieden de beschermde natuurwaarden kunnen verstoren en voor activiteiten in en om beschermde Natuurmonumenten.

In Nederland hebben veel natuurgebieden een beschermde status onder de Natuurbeschermingswet 1998 gekregen. Daarbij kunnen twee categorieën beschermingsgebieden worden onderscheiden:

- Natura 2000-gebieden.
- Beschermde Natuurmonumenten.

Natura 2000-gebieden

Onder Natura 2000-gebieden vallen de gebieden die op grond van de Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn zijn aangewezen. Voor al deze gebieden gelden instandhoudingsdoelen. De essentie van het beschermingsregime voor deze gebieden is dat deze instandhoudingsdoelen niet in gevaar mogen worden gebracht. Om dit toetsbaar te maken, kent de Natuurbeschermingswet 1998 voor projecten en andere handelingen die verslechterende of significante gevolgen voor soorten en habitats van de betreffende gebieden zouden kunnen hebben, een vergunningplicht.

Beschermde natuurmonumenten

Naast de Natura 2000-gebieden kent de Natuurbeschermingswet ook beschermde natuurmonumenten. Sinds de inwerkingtreding van de (oude) Natuurbeschermingswet zijn 188 gebieden aangewezen als beschermd natuurmonument of Staatsnatuurmonument. Door de gewijzigde Natuurbeschermingswet 1998 verdwijnt het verschil tussen Beschermde en Staatsnatuurmonumenten. Deze gebieden vallen beide onder de noemer van Beschermde Natuurmonumenten.

De status Beschermd Natuurmonument betekent dat het zonder vergunning verboden is om handelingen te verrichten die schadelijk kunnen zijn voor dat Natuurmonument. Het gaat om handelingen die schadelijke gevolgen kunnen hebben (ook bij twijfel) voor het natuurschoon, voor de natuurwetenschappelijke betekenis of voor dieren en planten in dat gebied. Tenzij er zwaarwegende openbare belangen zijn ('dwingende reden van openbaar belang') die het verlenen van een vergunning 'noodzaken', in tegenstelling tot de afweging bij een Natura 2000-gebied, hoeft hier geen alternatievenonderzoek plaats te vinden. Bij Beschermd Natuurmonumenten ontbreken de instandhoudingsdoelen als toetsingskader voor mogelijke effecten, zoals bij de Natura 2000-gebieden. Voor handelingen buiten het Beschermd Natuurmonument (voor zover aangewezen voor de inwerkingtreding van de Natuurbeschermingswet 1998) die schadelijke effecten kunnen hebben op het gebied is het begrip 'externe werking' van toepassing (artikel 65 Nb-wet). Dit betekent dat ook handelingen buiten een beschermd natuurmonument die negatieve gevolgen kunnen hebben getoetst moeten worden. Echter; een onderzoek naar de externe werking op de oude doelen van het beschermd natuurmonument is niet nodig, wanneer een beschermd natuurmonument samenvalt met een (definitief aangewezen) Natura 2000-gebied. De status als beschermd natuurmonument is dan komen te vervallen. Wanneer het Natura 2000-gebied nog niet definitief is aangewezen of delen van het beschermd natuurmonument liggen buiten de Natura 2000 begrenzing, dan dient wel gekeken te worden naar de externe werking op de oude doelen.

Daarnaast is de zogenaamde Zorgplichtbepaling (artikel 19I Nb-wet) van toepassing. Deze zorgplicht houdt onder andere in dat als een activiteit wordt ondernomen waarvan kan worden vermoed dat deze nadelig kan zijn voor de natuurwaarden van het gebied, deze activiteit niet plaats mag vinden. Ook moeten alle maatregelen worden genomen om gevolgen te voorkomen of te beperken.

Boswet

De Boswet heeft tot doel om bossen te beschermen. Voor de uitvoering van de Boswet heeft Rijkswaterstaat een Samenwerkingsovereenkomst met LNV-V&W (thans EZ en I&M) afgesloten waarin is bepaald dat de velling, de herbeplanting en boscompensatie vooraf wordt opgenomen in een landschapsplan. Het projectgebied Zuidasdok ligt binnen de begrenzing van de bebouwde kom in de zin van de Boswet. Dit betekent dat de regels van de Boswet niet van toepassing zijn voor het project Zuidasdok zoals opgenomen in voorliggend bestemmingsplan. Toetsing aan de Boswet is om die reden overbodig.

6.3.4.2 Onderzoek

Het initiatief zoals dat binnen dit bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt, is getoetst aan geldende wet en regelgeving. Dit is als volgt gedaan.

Soortbescherming – Flora- en faunawet

Ruimtebeslag

Het ruimtebeslag op het leefgebied van beschermde soorten is kwantitatief in beeld gebracht. Hierbij is beoordeeld in hoeverre en voor welke soorten overtreding van de verbodsbepalingen optreedt.

Verstoring (geluid, optisch, licht)

Verstoring van leefgebieden van beschermde soorten is kwalitatief in beeld gebracht, waarbij gebruik is gemaakt van dosis-effect relaties uit literatuur (zoals Reijnen et al. 1992). Hierbij is beoordeeld in hoeverre en voor welke soorten overtreding van de verbodsbepalingen optreedt.

Gebiedsbescherming – Natuurbeschermingswet 1998

Stikstofdepositie

Met betrekking tot stikstofdepositie op de relevante Natura 2000-gebieden is een Voortoets uitgevoerd (zie bijlage Natuur en ecologie). In de Voortoets is beoordeeld of op voorhand kan worden uitgesloten dat het project een (significante) verslechtering van habitats of leefgebieden van soorten van het Natura 2000-gebied als gevolg kan hebben, dan wel een vervolgoetsing in de vorm van een Verslechteringstoets of Passende Beoordeling noodzakelijk is. Voor het tracébesluit Zuidasdok (en niet vanwege of voor de openbaarvervoerterminal en directe omgeving) is de Passende Beoordeling opgesteld en daar bijgevoegd.

Voor het in kaart brengen van de stikstofdepositie als gevolg van een toename van verkeer zijn onderstaande stappen doorlopen:

- Het vaststellen van het studiegebied, door het netwerkeffect (verkeersaantrekkende werking op het omliggend wegennet) te bepalen. Het studiegebied is gevormd door het projectgebied + de wegvakken waar een relevante verkeerstoename plaatsvindt (netwerkeffect).
- Voor het aldus vastgestelde studiegebied is een stikstofdepositie berekening gemaakt voor een referentiejaar en verschillende peiljaren, zowel voor de autonome situatie als de projectsituatie. Van deze berekeningen is het verschil bepaald, waardoor zichtbaar wordt waar als gevolg van het project een hogere stikstofdepositie zal zijn dan in de autonome ontwikkeling het geval zou zijn geweest.
- Op basis van deze berekeningen zijn de effecten van stikstofdepositie beoordeeld. Hierbij is beoordeeld of (significant) negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen kunnen worden uitgesloten.

Gebiedsbescherming - Nationale Natuurnetwerk (voorheen: Ecologische Hoofdstructuur)

Geluidsverstoring

De effecten van geluid door externe werking op de wezenlijke kenmerken en waarden van de Nationale Natuurnetwerk (NNN) zijn kwalitatief beoordeeld, conform de planMER (Oranjewoud, 2012), voor zover het de NNN gebieden betreft waar ondanks geluidsbeperkende maatregelen toch een toename van verstoring mogelijk is en waarvan de wezenlijke kenmerken en waarden gevoelig zijn voor verstoring door geluid. Hierbij zijn effecten op de NNN in beeld gebracht, conform het onderscheid gemaakt in de Ruimtelijke verordening Noord-Holland. De effecten op weidevogelleefgebieden zijn kwantitatief in beeld gebracht door het areaal verstoord gebied te bepalen in autonome situatie en projectsituatie.

Stikstofdepositie

De externe werking als gevolg van stikstofdepositie op de wezenlijke kenmerken en waarden van de Nationale Natuurnetwerk (NNN) is kwalitatief beoordeeld. De bescherming van EHS komt voort uit het planologische kader van de Wro. Beoordeeld is in welke mate de wezenlijke kenmerken en waarden van NNN door een toename van stikstofdepositie worden aangetast.

Gebiedsbescherming – Ecologische structuur Amsterdam / Diemen

Ruimtebeslag

Ruimtebeslag op gebieden van de Ecologische Structuur van Amsterdam / Diemen is kwalitatief in beeld gebracht. Hierbij is beoordeeld in hoeverre verlies van functionaliteit van de ecologische structuur optreedt.

Zuidasdok

Hoofdgroenstructuur Amsterdam

Ruimtebeslag

De effecten van ruimtebeslag op de Hoofdgroenstructuur zijn kwalitatief beoordeeld. De begrenzing van de Hoofdgroenstructuur is aangepast aan de Structuurvisiegrens Zuidasdok, zodat geen sprake is van ruimtebeslag als gevolg van project Zuidasdok.

In de tabel hierna zijn de effecten (na het nemen van mitigerende maatregelen) van het initiatief weergegeven per wet / regelgeving (criterium). Daarna is een toelichting opgenomen.

Criteria	Effecten	Onderbouwing
Flora en Faunawet		
(Broed) vogels	Ja	Verstoring jaarrond beschermde nesten
Vaatplanten	Nee	-
Vissen	Nee	-
Grondgebonden zoogdieren	Nee	-
Vleermuizen	Ja	Ruimtebeslag en verstoring leefgebied
Reptielen en amfibieën	Nee	-
Ongewervelden	Nee	-
Natuurbeschermingswet 1998	Nee	Passende Beoordeling uitgevoerd; geen (significant) negatieve effecten
Ecologische hoofdstructuur		
Licht	Ja	mogelijk toename lichtverstoring
Geluid	Nee	-
Stikstofdepositie	Nee	-
Ecologische structuur Amsterdam / Diemen	Ja	Tijdelijk ruimtebeslag
Hoofdgroenstructuur Amsterdam	Nee	-

Voorziene maatregelen

De beschermde natuurwaarden door de uitvoering van werkzaamheden binnen het bestemmingsplangebied zijn beperkt en het gebruik van de openbaarvervoerterminal zorgt niet voor aanvullende effecten op beschermde soorten of natuurgebieden, anders dan de effecten die reeds optreden door gebruik van de A10.

Vanwege het overtreden van verbodsbepalingen uit de Flora- en faunawet en de lange periode waarin verstoring als gevolg van realisatiewerkzaamheden plaatsvindt, wordt voor het totale project een ontheffing aangevraagd voor gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis, boomvalk en sperwer.

Gewone dwergvleermuis en ruige dwergvleermuis

Voor aantasting van essentieel leefgebied van gewone en ruige dwergvleermuis wordt een ontheffing aangevraagd voor artikel 11 van de Flora- en faunawet. De aanvraag wordt beoordeeld met een zware toets. Hierbij is het nodig om mitigerende maatregelen te nemen om effecten op dwergvleermuizen zoveel mogelijk te beperken. Het nemen van dergelijke maatregelen is een voorwaarde voor het verkrijgen van een ontheffing van de verbodsbepalingen van de Flora en faunawet.

De ontheffing kan verkregen worden op basis van het belang genoemd in artikel 2, onder e, van het Vrijstellingsbesluit; dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard en voor het milieu wezenlijk gunstige effecten. Deze redenen zorgen voor zicht op ontheffing.

Sperwer en boomvalk

De werkzaamheden aan het Zuidasdok kunnen verstorend zijn voor aanwezige algemene (broed)vogels binnen en direct buiten het plangebied. Jaarrond beschermde nestlocaties komen binnen het plangebied niet voor, maar direct daarbuiten zijn jaarrond beschermde nestlocaties aanwezig bij de locatie Kenniskwartier (sperwer en boomvalk). In de worst-case wordt door de werkzaamheden dat deze nestlocaties van beide soorten in de omgeving komt hierdoor niet in gevaar. Doordat geschikte alternatieve nestlocaties voor boomvalk in de omgeving rijkelijk beschikbaar zijn en de vogels daarnaast niet erg gevoelig zijn voor drukte, zijn negatieve effecten voor deze soort beperkt en tijdelijk tot de duur van de werkzaamheden.

De gunstige staat van instandhouding van beide soorten komt niet in gevaar. Omdat er wel sprake is van een verstoring van een vaste rust- of verblijfplaats is het aanvragen van een ontheffing nodig voor beide soorten. Een ontheffing kan naar alle waarschijnlijkheid worden verkregen.

Belemmeringen of aandachtspunten

Om effecten op beschermde natuurwaarden te beperken zijn mitigerende maatregelen wettelijk noodzakelijk voor algemene broedvogels, sperwer, boomvalk, rietorchis, wilde marjolein, tongvaren, ruige dwergvleermuis en gewone dwergvleermuis. Deze wettelijke maatregelen zijn vastgelegd in het tracé-besluit.

- Het verstoren van broedvogels is wettelijk verboden en moet voorkomen worden door het verwijderen van beplanting en het maaien van watergangen uit te voeren buiten het broedseizoen.
- Voor de vaste nestlocatie van boomvalk en sperwer ter hoogte van het Kenniskwartier moeten verstorende werkzaamheden nabij de nestlocaties voorafgaand aan het broedseizoen gestart worden. Tevens dient de kap van bomen met nesten of van bomen nabij de nestlocaties buiten het broedseizoen plaats te vinden, in de periode van 1 oktober tot 1 maart.
- Rietorchis, wilde marjolein en tongvaren komen voor bij knooppunt De Nieuwe Meer en rietorchis bij knooppunt Amstel. Wanneer deze groeiplaatsen niet gespaard kunnen worden geldt dat aangetroffen exemplaren in het groeiseizoen en na zaadzetting met een ruime kluit worden uitgestoken en verplaatst naar geschikt habitat in de omgeving.

- Binnen het plangebied van de A10 zijn foerageergebied en vliegroutes van de gewone dwergvleermuis en ruige dwergvleermuis aanwezig. Werkzaamheden voor het verwijderen van beplanting en het dempen van oppervlaktewater moeten buiten de kwetsbare periode van vleermuizen uitgevoerd worden. Deze werkzaamheden uitvoeren in de periode van november t/m maart. In de periode van april t/m oktober wordt niet gewerkt na zonsondergang, tenzij er gebruik wordt gemaakt van vleermuisvriendelijke verlichting.
- De methode en fasering van de werkzaamheden die betrekking hebben op bovengenoemde maatregelen moeten vooraf worden afgestemd en uitgevoerd onder begeleiding van een ter zake kundig ecooloog.
- Verstoring van EHS door toename van verlichting langs de A10 dient te worden voorkomen door met het verlichtingsplan rekening te houden dat er een gelijke of minder uitstraling plaatsvinden op de directe omgeving.

6.3.4.3 Relevantie voor het plan

Naast het aanvragen en het verkrijgen van de ontheffingen in het kader van de Flora en Faunawet en de belemmeringen en aandachtspunten zoals hiervoor genoemd hebben de verschillende natuuraspecten geen consequenties voor voorliggend bestemmingsplan. Gezien de te nemen maatregelen, zoals opgenomen in de ontheffingsaanvraag, wordt het verkrijgen van deze ontheffing haalbaar geacht. Voor het aspect stikstofdepositie wordt verwezen naar het tracébesluit. Het voorgaande vraagt niet om een specifieke regeling in het bestemmingsplan. Vanuit het oogpunt van natuur en ecologie wordt de ontwikkeling van het plangebied toelaatbaar geacht.

6.3.4.4 Actualisatie onderzoek

In het deelrapport Natuur en Ecologie van het ProjectMER Zuidasdok (maart 2015) is voor een aantal beschermde soorten een voorstel gedaan met betrekking tot vervolgonderzoek. Hierin is een onderscheid gemaakt in onderzoeken die op korte termijn opgestart moeten worden en onderzoeken die op langere termijn moeten plaatsvinden tijdens de realisatiefase. De onderzoeken op korte termijn zijn in zomer en najaar van 2015 uitgevoerd als aanvulling op de rapportage natuur en ter onderbouwing van het tracébesluit en het Bestemmingsplan. Voor het bestemmingsplangebied betreft het een onderzoek naar vleermuizen en een vervolgonderzoek naar effecten verkeer (geluid en stikstofdepositie). Tot slot inventariseert de gemeente Amsterdam jaarlijks de broedparen van roofvogels rondom de Zuidas.

Vleermuizen

Het veldonderzoek naar het voorkomen en gebruik van het studiegebied (Zuidasdok met Zuidas Flanken) tussen Amstel en Schinkel door vleermuizen is eind september 2015 afgerond (conform vleermuisprotocol). Het onderzoek is uitgevoerd onder de condities en methodiek van de relevante soortenstandaards. Op basis van de resultaten uit het onderzoek zijn effecten als gevolg van Zuidasdok nader beoordeeld en is bepaald of mogelijke cumulatie van effecten bij Zuidasdok met project Zuidas Flanken optreedt en of er voldoende alternatieven zijn voor vleermuizen. Tevens is op basis van het veldonderzoek beoordeeld of op korte termijn mitigerende maatregelen noodzakelijk zijn om overtreding van verbodsbepalingen uit de Flora- en faunawet te voorkomen. Uit de resultaten komt voor gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis en overige vleermuissoorten (laatvlieger, meervleermuis, gewone grootoorvleermuis) het volgende beeld naar voren:



Aanvullend onderzoek vleermuizen
Plangebied: Zuidasdok en Zuidas.
Amsterdam

Laatvlieger

- overvliegend
- foeragerend
- ▭ Plangebied

0 500 1000 1500 2000 m



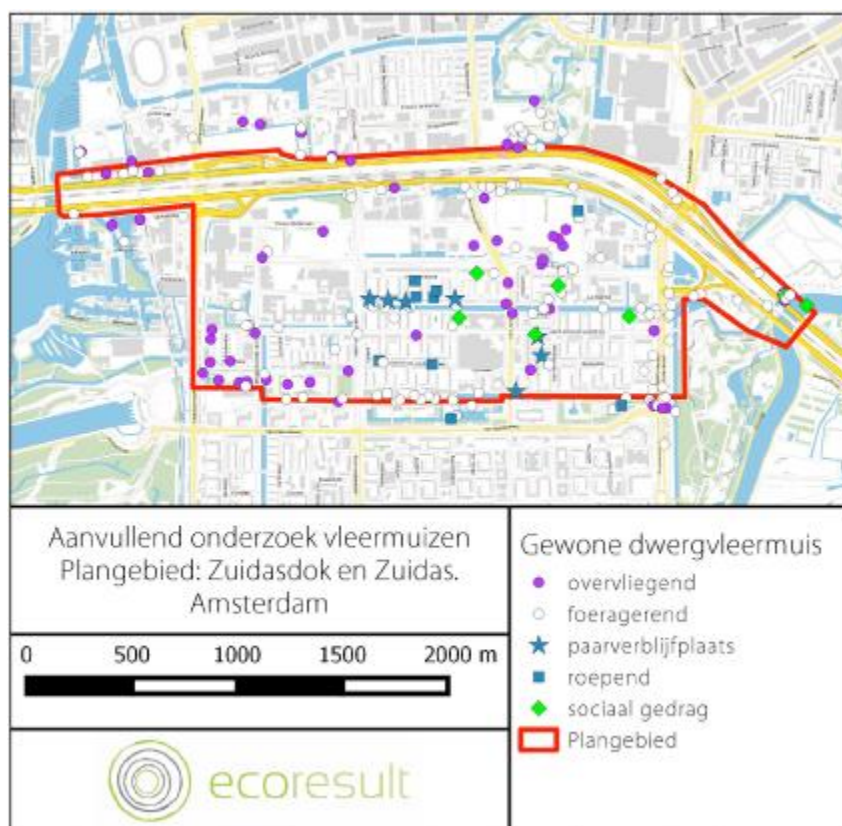
Aanvullend onderzoek vleermuizen
Plangebied: Zuidasdok en Zuidas.
Amsterdam

Ruige dwergvleermuis

- overvliegend
- foeragerend
- ★ paarverblijfplaats
- ◆ sociaal gedrag
- ▭ Plangebied

0 500 1000 1500 2000 m



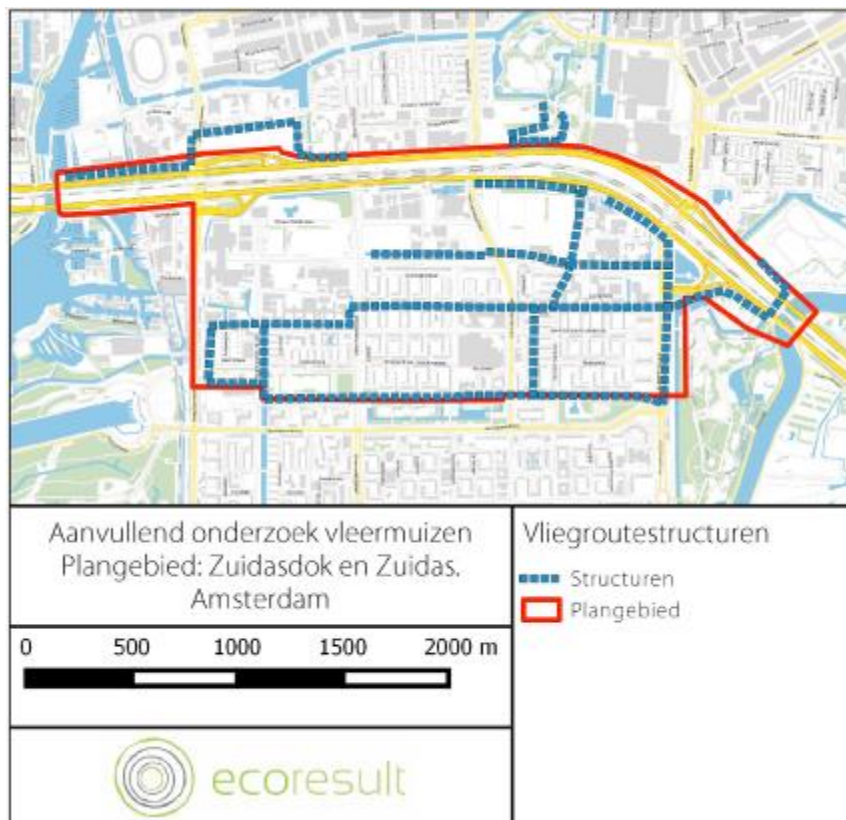


Afbeelding 30, 31 en 32: Waarnemingen van gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis, laatvlieger, gewone grootoorvleermuis en meervleermuis

Ten opzichte van de toetsing van het eerder onderzoek leveren de resultaten van het aanvullend veldonderzoek d.d. september 2015 de volgende nieuwe inzichten voor het plangebied van Zuidasdok:

- De Kleine Wetering, een watergang langs de Amstel is een essentiële vliegroutes en noord-zuid verbinding onder de A10 voor gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis en laatvlieger. Gebruik van andere onderdoorgangen of hop-overs om de A10 te kruisen is niet vastgesteld.
- Binnen het plangebied Zuidasdok is een netwerk van vliegroutes en foerageergebieden aanwezig die essentieel is voor de functionaliteit van voortplantingsplaatsen of vaste rust- of verblijfplaatsen van gewone dwergvleermuis en ruige dwergvleermuis. De dragende structuren in dit netwerk binnen plangebied Zuidasdok zijn het Beatrixpark, de Europaboulevard, de taluds met de donkere bomenrijen en singels langs de A10 en de A. Vivaldistraat.
- Binnen de invloedssfeer van de werkzaamheden voor Zuidasdok zijn geen paarverblijfplaatsen aangetroffen.
- Het belang van het Gustav Mahlerplein en de vijver aan de voet van het ABN/AMRO-gebouw als foerageergebied en vliegroute is beperkt.
- Door de werkzaamheden ter hoogte van de kruising van de A10 met de Beethovenlaan (nieuwbouw ten noorden van de A10 en werkzaamheden aan de Beethovenlaan) is een eerder vastgestelde vliegroute van gewone dwergvleermuis inmiddels verdwenen.
- Van gewone grootoorvleermuis en meervleermuis zijn geen essentiële vliegroutes of

foerageergebieden aangetroffen binnen de invloedssfeer van de werkzaamheden voor Zuidasdok.



Abbeelding 33: Netwerk van gewone dwergvleermuis binnen het onderzoeksgebied. Dit netwerk is weergegeven met lijnen maar betreffen bredere zones begrensd door de bebouwing aan weerszijden.

Het onderzoeksrapport concludeert onder andere dat door de voorgenomen kap van de bomen op de taluds van de A10 en andere ingrepen ter plaatse van de Zuidasdok het netwerk van vleermuizen wordt aangetast, waardoor voortplantingsplaatsen en/of vaste rust- en verblijfplaatsen van vleermuizen worden verstoord. Tevens wordt geconcludeerd dat door het nemen van maatregelen overtreding van de Flora- en faunawet kan worden voorkomen en dat het aanvragen van een ontheffing niet nodig is. Specifieke maatregelen om het effect van de kap van bomen op de taluds van de A10 te mitigeren worden echter niet gegeven.

Hierdoor blijft het nog steeds noodzakelijk om voor aantasting van essentieel leefgebied (waaronder foerageergebied en vliegroutes) een ontheffing aan te vragen (of een positieve afwijzing te verkrijgen) voor gewone dwergvleermuis en ruige dwergvleermuis, overeenkomstig de eerder getrokken conclusies (in het ProjectMER). Deze conclusie moet wel op een ander punt worden aangepast naar aanleiding van het onderzoek (2016). Het is nog steeds noodzakelijk om voor aantasting van essentieel leefgebied (waaronder foerageergebied en vliegroutes) een ontheffing aan te vragen voor gewone dwergvleermuis en ruige dwergvleermuis. Er moet echter een ontheffing voor laatvlieger aan worden toegevoegd, omdat ook laatvlieger binnen het plangebied Zuidasdok een essentiële vliegroute heeft. Deze ontheffingen worden beoordeeld met een zware toets. Hierbij is het nodig om mitigerende maatregelen te nemen om effecten op gewone dwergvleermuizen, ruige dwergvleermuizen en laatvliegers zoveel mogelijk te beperken. Het nemen van dergelijke maatregelen is een voorwaarde voor het verkrijgen van een ontheffing van de verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet. Er kan geconcludeerd worden dat er realistische maatregelen denkbaar, inpasbaar en uitvoerbaar zijn die het verkrijgen van een ontheffing en daarmee de uitvoering van het Bestemmingsplan niet in de weg staan.

De resultaten van het vleermuisonderzoek d.d. september 2015 geven een gedetailleerder beeld (ten opzichte van het OTB/OBP) van het gebruik van het plangebied Zuidasdok en de omgeving. Hierdoor is het mogelijk de benodigde mitigerende maatregelen beter te bepalen en gericht in te zetten, waardoor overtreding van verbodsbepalingen uit de Flora- en faunawet wordt voorkomen. Deze maatregelen blijven in essentie gelijk aan de maatregelen zoals reeds genoemd in het Deelrapport natuur en ecologie (maart 2015). Uit het aanvullende veldonderzoek blijkt het grote belang van mitigatie door het tijdig versterken van bestaand(e) foerageergebied en vliegroutes en het creëren van nieuw(e) foerageergebied en vliegroutes.

De volgende mitigerende maatregelen moeten worden uitgevoerd en/of nader worden uitgewerkt:

- Werkzaamheden voor het verwijderen van beplanting en het dempen van oppervlaktewater buiten de kwetsbare periode van vleermuizen uitvoeren. Deze werkzaamheden uitvoeren in de periode van november t/m maart.
- Tijdens de kwetsbare periode voor vleermuizen (van april t/m oktober) niet werken na zonsondergang, tenzij er op het werkterrein gebruik wordt gemaakt van vleermuisvriendelijke verlichting.
- Afscherming en scheiding van werklocatie en vliegroute middels schermen. Nadrukkelijk is het van belang dat de kleine wetering langs de Amstel in het oostelijk deel van het plangebied goed wordt afgeschermd van de werkzaamheden middels verduisterde schermen en vleermuisvriendelijke verlichting. De vliegroute dient permanent behouden te blijven.
- Het (tijdelijke) verlies aan geschikt foerageergebied en bestaande vliegroutes, doordat beplanting langs de A10 gekapt wordt, mitigeren door in de directe omgeving beplanting van voldoende omvang aan te planten en door aanleg natuurvriendelijke oevers langs doorgaande watergangen. Deze nieuwe beplanting moet bestaand foerageergebied en vliegroutes versterken of hiermee moeten nieuw foerageergebied en vliegroutes worden gecreëerd.
- Indien mogelijk: creëer een ecologische corridor (bijvoorbeeld Pr. Irenestraat) tussen het Beatrixpark en de F. Roeskestraat met stevige hop-overs over de Beethovenlaan en Parnassusweg (bijv. door aanplant bomen). Deze mitigerende maatregelen, als ook de plus maatregelen en aanbevelingen uit het rapport moeten nader worden onderzocht en uitgewerkt in een mitigatieplan.

De reden om het inventarisatieonderzoek voor een groter onderzoeksgebied uit te voeren (Zuidasdok met Zuidas Flanken) is om de cumulatie van beide projecten en ruimere mogelijkheden voor mitigatie in beeld te krijgen. Het aanvullende onderzoek laat zien dat een gezamenlijk mitigatieplan voor beide projecten een grote meerwaarde kan bieden voor de aanwezige populaties vleermuizen. Hoe dan ook is een mitigatieplan vanuit project Zuidasdok noodzakelijk, al dan niet in combinatie met de Zuidas Flanken.

Broedvogels

Recente inventarisaties van de gemeente Amsterdam tonen aan dat de sperwer in 2013 voor het laatst heeft gebroed en momenteel al twee jaar niet meer broedt op de vroegere broedlocatie in het Kenniskwartier. De laatste 2 jaar is deze soort, ondanks geregelde controle, hier niet meer broedend waargenomen. Er is daarmee niet langer sprake van een in gebruik zijnde broedlocatie. Langdurige verstoring van de nestlocatie van deze soort door realisatie van het project Zuidasdok kan hierdoor definitief worden uitgesloten en het aanvragen van een ontheffing is niet meer noodzakelijk. Het nemen van mitigerende maatregelen om verstoring van deze soort te voorkomen is hierdoor eveneens niet meer aan de orde.

Vervolgonderzoek effecten verkeer (geluid en stikstofdepositie)

Naast wijzigingen in het ontwerp bij het tracébesluit/bestemmingsplan, zijn er ook enkele relevante onderzoeksmodellen en -methoden gewijzigd of geactualiseerd. Er is een nieuw verkeersmodel beschikbaar gekomen en op 1 juli 2015 is de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) in werking getreden, waarbij een nieuw rekenmodel voor stikstofdepositie (Aerius) verplicht is gesteld voor vergunningaanvragen.

Nieuw verkeersmodel:

Het bestemmingsplan/tracébesluit is gebaseerd op de verkeersgegevens uit het NRM 2015. Hierin zijn de verkeersgegevens geactualiseerd ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan/ontwerptracébesluit, waarvoor gerekend is met het NRM 2013. Voor het aspect natuur is onderzocht in hoeverre de verkeerstoename door het project Zuidasdok met het NRM 2015 is gewijzigd ten opzichte van het NRM 2013 (ontwerpbestemmingsplan/ontwerptracébesluit). Hierbij is gecontroleerd of de huidige conclusies uit de Passende Beoordeling en het deelrapport Natuur en Ecologie nog kloppen met de gevolgen door de nieuwe verkeersgegevens. Dit heeft betrekking op de effecten door geluidsverstoring (weidevogels in deelrapport natuur en beschermde natuurgebieden in Passende Beoordeling) en stikstofdepositie (Passende Beoordeling en deelrapport natuur en ecologie).

Voor geluidsverstoring en stikstofdepositie is allereerst bepaald of het studiegebied verandert naar aanleiding van de meest recente verkeersgegevens. Is dit niet het geval dan kunnen de huidige conclusies gehandhaafd blijven. Uit de beoordeling van de nieuwe verkeersgegevens blijkt dat voor:

- geluidsberekeningen voor het weidevogelgebied: het overall beeld is dat de verkeerstoename in het bestemmingsplan/tracébesluit lager is dan in het ontwerpbestemmingsplan/ontwerptracébesluit. Dit is onder andere het geval op de A10 zuid, maar ook bij knooppunt Amstel. Bij de A2, ter hoogte van het weidevogelgebied, nemen de verkeersaantallen procentueel iets toe bij NRM 15 ten opzichte van NRM13.
- stikstofdepositieberekeningen voor de beschermde natuurgebieden binnen het studiegebied: Zowel voor het NRM 2013 als voor NRM 2015 is voor ieder wegvak bepaald of er wel of geen numerieke verkeersverandering (toe- en afname) optreedt als gevolg van het project, waarbij er een meetbare (modellerbare) verandering in de stikstofdepositie kan optreden. Het blijkt dat dit projecteffect in de NRM 2015-berekening verschilt ten opzichte van dezelfde wegvakken bij de NRM 2013-berekening. Deze wijzigingen in verkeerscijfers binnen het studiegebied voor stikstofdepositie zijn dusdanig, dat een relevante toe- of afname van de stikstofdepositie in het bestemmingsplan/tracébesluit niet kan worden uitgesloten. Vanwege deze verandering op basis van de verkeersgegevens uit het NRM 2015 zijn nieuwe stikstofberekeningen uitgevoerd en is de Passende Beoordeling geactualiseerd.

De nieuwe verkeerscijfers uit het nieuwe verkeersmodel (NRM 2015) zijn beschikbaar en verrijkt. Op de A10 zuid en bij knooppunt Amstel, ter hoogte van het weidevogelgebied, nemen de verkeersaantallen procentueel af bij NRM 2015 ten opzichte van NRM 2013. Alleen bij de A2 nemen deze procentuele verkeersaantallen iets toe. Deze beperkte toename bij de A2 geeft echter geen aanleiding om voor geluid nieuwe berekeningen uit te voeren. Uit het projectMER (deelrapport natuur en ecologie) bleek al dat bij realisatie van het OTB/OBP het verstoord oppervlak van het weidevogelgebied afneemt met 27.749 ha ten opzichte van de autonome ontwikkeling (op basis van NRM 2013). Deze afname wordt verklaard door de genomen geluidsbepurende maatregelen bij knooppunt Amstel, waaronder het toepassen van dubbellaags ZOAB, waardoor er ondanks een verkeerstoename toch sprake is van een afname van verstoord weidevogelbroedgebied. Ondanks de nieuw berekende (met NRM 2015) beperkte toename van verkeersaantallen bij de A2 is er nog steeds sprake van een afname van het areaal verstoord weidevogelbroedgebied. Er blijft dus sprake van een positief effect op het weidevogelgebied ondanks een toename van de verkeersaantallen.

Ook voor het beoordelingskader van de Passende Beoordeling geven de aangepaste verkeersaantallen geen aanleiding om een nadere effectbeoordeling uit te voeren voor geluid. Het blijkt dat de verkeersintensiteit op snelwegen (op basis van NRM 2015) in het studiegebied met maximaal 6,4% toeneemt. Op deze snelwegen en daarmee ook op de (verder van het projectgebied gelegen) Natura 2000-gebieden en Beschermd Natuurmonumenten is derhalve sprake van een verwaarloosbare (en voor vogels niet waarneembare) toename van geluid door het project. Mitigatie of compensatie van effecten als gevolg van extra verstoring van geluid is niet aan de orde.

Nieuwe model stikstofdepositieberekeningen (Aerius):

Op 1 juli 2015 de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) in werking getreden. Dit heeft geleid tot een verandering van de Natuurbeschermingswet 1998 en het kader van de beoordeling van effecten als gevolg van stikstofdepositie. Er is hierbij eveneens een nieuw rekenmodel (Aerius) beschikbaar gekomen en verplicht gesteld voor vergunningaanvragen. Ten opzichte van het rekenmodel Pluimsnelweg (gebruikt bij de Passende Beoordeling OTB/OBP (maart 2015)) zijn in Aerius de laatste wetenschappelijke inzichten met betrekking tot depositieberekeningen verwerkt, zoals de meest recente inzichten met betrekking tot de effectieve depositiesnelheid, emissiefactoren en achtergronddepositie. Voor de nieuwe Passende Beoordeling TB/BP is gerekend met de meest recente versie van Aerius connect, versie 2 (15 december 2015) en zijn achtergronddepositiewaarden waar mogelijk bepaald met Aerius Monitor 2015.

De effecten van verkeer door stikstofdepositie zijn met behulp van het Aerius-model bepaald in de Passende Beoordeling. De nieuwe NRM 2015 verkeersaantallen gaven een dusdanig verschil in verkeersaantallen (te opzichte van NRM 2013) dat dit een nieuwe bepaling van het studiegebied en de stikstofdepositieverandering legitimeerde. Na invoering van de PAS moet dit worden berekend met Aerius. Naar aanleiding van deze nieuwe berekeningen is de effectbeoordeling in de Passende Beoordeling herzien. De conclusie ten opzichte van de Beoordeling van het OTB/OBP wijzigt echter niet. Als gevolg van het project Zuidasdok treden geen (significant) negatieve effecten op binnen Natura 2000-gebieden of vindt aantasting van wezenlijke kenmerken van Beschermd Natuurmonumenten plaats. Ook niet als rekening gehouden wordt met andere projecten (cumulatieve effecten). Het is niet vereist om mitigerende maatregelen te nemen. Mitigatie of compensatie van effecten als gevolg van stikstofdepositie is niet aan de orde.

6.3.5 Archeologie

In Bijlage 22 Archeologie (bureaustudie) is het onderzoek m.b.t. archeologie opgenomen. Voor dit aspect is een bureauonderzoek (Brokke 2014) uitgevoerd. De hierna opgenomen kaders en bronnen zijn in het kader van dit bureauonderzoek geraadpleegd en / of getoetst. In het bureauonderzoek is een verwachtingsmodel opgenomen en is een advies opgesteld met betrekking tot de omgang met archeologie. De vastgestelde verwachtingswaarde gecombineerd met de geplande ingrepen is de basis voor het onderzoek. De effecten van de ingrepen op archeologische resten zijn beoordeeld op basis van expert judgement.

6.3.5.1 Wettelijk kader en regelgeving

Monumentenwet 1988; Wet op de Archeologische Monumentenzorg (Wamz) 2007

In 1992 hebben de Europese Ministers van cultuur het Verdrag van Malta (Valletta) ondertekend. Het verdrag heeft tot doel het archeologisch erfgoed te beschermen als bron van het Europees gemeenschappelijk geheugen en als middel voor geschiedkundige en wetenschappelijke studie. Grondgedachte is dat er wordt gestreefd naar het behoud van archeologische waarden in situ. Als behoud niet mogelijk is, moet ervoor worden gezorgd dat het bodemarchief (de informatie die in de bodem zit), niet verloren gaat. Dit houdt een onderzoeksverplichting in, die kan leiden tot een volledige, wetenschappelijke opgraving van de aanwezige resten. De Wet op de Archeologische

Monumentenzorg, die 1 september 2007 als onderdeel van de Monumentenwet in werking is getreden, is de Nederlandse uitwerking van het Verdrag van Malta.

Ondanks de maatregelen om archeologisch onderzoek zoveel mogelijk vóóraf in kaart te brengen, kunnen toevalsvondsten bij bouwprojecten worden aangetroffen. Hiervoor is de meldingsplicht van kracht (artikel 53 van de Monumentenwet 1988). Deze houdt in dat, ondanks getroffen maatregelen om vooraf archeologisch onderzoek in te plannen, bij toevalsvondsten het bevoegd gezag, in dit geval het Bureau Monumenten & Archeologie (BMA), per ommegaande dient te worden geïnformeerd door de uitvoerder of opdrachtgever.

Archeologische Monumentenkaart

De Archeologische Monumenten Kaart (AMK) is een gedigitaliseerd bestand van alle bekende behoudenswaardige archeologische terreinen in Nederland. De kaart is bedoeld als een instrument voor de ruimtelijke ordening, ten behoeve van het beheer en de bescherming van archeologische informatie die in de bodem bewaard is gebleven.

6.3.5.2 Onderzoek

Zoals gezegd, is voor het aspect archeologie een bureauonderzoek uitgevoerd en is getoetst aan geldende wet- en regelgeving en beleid, in het kader van voorliggend bestemmingsplan, het tracébesluit en het MER. Hierna zijn de resultaten van het onderzoek verwoord.

In het plangebied van dit bestemmingsplan worden geen archeologische waarden verwacht. Op basis hiervan is er in het plangebied geen nader archeologisch onderzoek noodzakelijk.

Voorziene maatregelen

Indien tijdens de uitvoeringswerkzaamheden onverhoopt archeologische waarden worden aangetroffen geldt een wettelijke meldingsplicht (artikel 53 Wet op de Monumentenzorg). Het protocol is dat in dit geval direct contact opgenomen dient te worden met het bevoegd gezag, in dit geval Bureau Monumenten & Archeologie (Gemeente Amsterdam). In overleg met de opdrachtgever kan dan bepaald worden welke maatregelen genomen moeten worden om archeologisch erfgoed te kunnen documenteren.

6.3.5.3 Relevantie voor het plan

Omdat het plangebied is vrijgegeven van nader onderzoek, hoeft het niet te worden voorzien van een dubbelbestemming 'Waarde-archeologie'. Vanuit archeologisch oogpunt wordt het plan uitvoerbaar geacht.

6.3.5.4 Actualisatie onderzoek

Na de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan heeft aanvullend onderzoek plaatsgevonden. Hieruit blijkt dat de ingrepen in het bestemmingsplangebied binnen het archeologische plangebied vallen. Deze gebieden en ingrepen liggen in een gebied zonder archeologische verwachting waardoor er geen verandering is in de effectbeoordeling ten aanzien van de archeologie. De conclusies uit het eerder uitgevoerde bureauonderzoek blijven daarmee in stand.

6.3.6 Duurzaamheid en klimaat

In Bijlage 23 Duurzaamheid en klimaat is het onderzoek m.b.t. duurzaamheid en klimaat opgenomen. In de paragrafen hierna wordt de essentie van dit onderzoek weergegeven. Eerst wordt ingegaan op het wettelijk kader van het onderzoek en de regelgeving m.b.t. duurzaamheid en klimaat. Vervolgens komen het onderzoek en de resultaten hiervan aan de orde. Tenslotte wordt aangegeven wat de

consequenties van het onderzoek voor voorliggend bestemmingsplan zijn en of er al dan niet specifieke regels zijn opgenomen naar aanleiding van het onderzoek.

6.3.6.1 Wettelijk kader en regelgeving

Op 11 maart 2015 is agenda voor duurzame energie, schone lucht, een circulaire economie en een klimaatbestendige stad "Duurzaam Amsterdam" ('Agenda Duurzaamheid') vastgesteld door de gemeenteraad. Een duurzamer Amsterdam wordt gezien als uitgangspunt voor hoe de stad moet worden ontwikkeld en voor het creëren van kansen. Duurzaamheid is de motor voor de samenleving en de aanjager van de economie.

In de Agenda Duurzaamheid zijn voor vijf thema's (transitiepaden genoemd) ambities, doelen en richting uitgewerkt.

Voor het transitiepad Duurzame energie zijn de ambities erop gericht om (1) per bewoner 20% meer energieopwekking te bewerkstelligen ten opzichte van 2013 en (2) per bewoner 20% minder energieverbruik te realiseren in 2020.

Voor het transitiepad Schone lucht zijn de ambities gericht op (1) het beschouwen van luchtkwaliteit op niet alleen de normen maar ook de gezondheidseffecten en (2) het vanaf 2025 uitstootvrij dan wel zo schoon mogelijk rijden.

Voor het transitiepad Circulaire economie is de ambitie erop gericht om in 2020 65% van het huishoudelijk afval te scheiden voor nuttig gebruik.

Voor het transitiepad Klimaatbestendige stad is de ambitie gericht op het klimaatbestendig maken van Amsterdam.

Voor het transitiepad Verduurzaming gemeentelijke bedrijfsvoering zijn de ambities gericht op (1) het verminderen van de eigen CO₂-uitstoot met 45% in het jaar 2025 tov 2012 en (2) het verhogen van het percentage gescheiden afval van de gemeentelijke kantoren van ca 40% nu tot 75% in deze periode.

In de Agenda Duurzaamheid is voorts een integrale aanpak opgesteld op welke wijze de doelen moeten worden gerealiseerd en hoe de uitvoering van de agenda is georganiseerd binnen de gemeentelijke organisatie, op welke wijze de financiering van de transitie plaatvindt en hoe het proces gemonitord wordt.

6.3.6.2 Onderzoek

Voor het onderzoek met betrekking tot duurzaamheid en klimaat zijn diverse aspecten op verschillende manieren onderzocht.

De beoordeling van effecten richt zich op klimaatmitigatie en klimaatadaptatie, ofwel het verminderen van milieu-impact (negatieve effecten op het milieu) enerzijds en robuustheid voor veranderende omstandigheden anderzijds. Er is beoordeeld hoe de ontwikkeling van Zuidasdok bijdraagt aan energiegebruik en CO₂ uitstoot in het plangebied. Daarnaast is beoordeeld of de omgeving na de ontwikkeling beter of slechter is toegerust om met veranderingen in het klimaat om te gaan, specifiek met het optreden van hevigere neerslag in kortere tijd en langere natte en droge perioden.

In de openbaarvervoerterminal wordt energie gebruikt voor klimaatbeheersing en algemene verlichting. Energiegebruik voor bedrijfsprocessen in de openbaarvervoerterminal, zoals voedselbereiding of displayverlichting, zijn niet meegenomen in het onderzoek. Tot de openbaarvervoerterminal behoort ook het energiegebruik voor tram, metro en treinbewegingen.

Het inkoopbeleid van energie door de energiegebruikers is onafhankelijk van ontwikkelingen in het gebied. Alleen de hoeveelheid gebruikte energie is daarom van belang. Indien in het plangebied zelf duurzame energieopwekking plaatsvindt, wordt dat gewaardeerd als er ook energiebesparing optreedt.

CO₂ uitstoot na realisatie wordt gedefinieerd als de CO₂ uitstoot door energiegebruik en door transportbewegingen van personen. De CO₂ uitstoot door energiegebruik is bepaald door de hoeveelheid energie te vermenigvuldigen met de CO₂ uitstoot per eenheid.

De beoordeling van het aspect klimaatadaptatie geeft aan in welke mate de ontwikkelingen binnen het studiegebied robuust zijn voor veranderingen in neerslagpatronen, langere natte en droge perioden en extremere temperaturen. De vier criteria binnen het aspect klimaatadaptatie zijn de capaciteit van de waterberging en afvoercapaciteit, stabiliteit van de constructies in de bodem, doorstroming van verkeer en stabiliteit van ondersteunende netwerken (communicatie en energie).

Uit het onderzoek is gebleken dat energiegebruik binnen het plangebied na realisatie toeneemt / is toegenomen door de toename aan functies en bedrijvigheid binnen het plangebied. Uit het onderzoek blijkt verder dat de voorgenomen ontwikkelingen over het algemeen niet leiden tot (sterk) negatieve gevolgen wat betreft klimaatadaptatie en CO₂ uitstoot.

De verschillende modaliteiten die samen komen binnen de openbaarvervoerterminal vormen samen een hoogwaardig overstappunt. De openbaarvervoerterminal biedt goede verbindingen met de omgeving. Op deze manier wordt invulling gegeven aan de pijler 'Duurzame bereikbaarheid en luchtkwaliteit'. Door de ontwikkeling van de openbaarvervoerterminal op de Zuidas worden het nationale en internationale vestigingsklimaat verbeterd. De bereikbaarheid van de Zuidas wordt vergroot waardoor het aantrekkelijker wordt voor bedrijven om zich hier te vestigen.

Ook het onder de grond brengen van de A10 ter hoogte van Zuidasdok wordt als duurzaam aangemerkt. Door de A10 hier ondergronds aan te leggen, is er op maaiveld ruimte voor infrastructuur en voorzieningen, en wordt er zuinig omgegaan met de beperkt beschikbare ruimte.

Verder dient te worden opgemerkt dat op het gebied van duurzaamheid beleid van toepassing is door en van de moederorganisaties van Zuidasdok. Het beleid van deze moederorganisaties is ontleend aan nationale en regionale afspraken, met name op het gebied van (duurzaam) energiegebruik en reductie van CO₂ uitstoot. De precieze invulling van doelstellingen op het gebied van duurzaamheid is aan de organisaties zelf, die ieder daartoe een aanbestedingsbeleid hebben.

6.3.6.3 Relevantie voor het plan

Het onderzoek duurzaamheid en klimaat leidt niet tot een nieuwe of aanvullende specifieke regeling in dit bestemmingsplan. Het ondergronds brengen van de A10 was reeds voorzien in de plannen. Verder wordt hier nog opgemerkt dat het initiatief conform duurzaam bouwen, in lijn met de Verordening van de provincie Noord-Holland (zie paragraaf 4.2) wordt uitgevoerd.

6.3.6.4 Actualisatie onderzoek

Na de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan heeft aanvullend onderzoek plaatsgevonden. Dit heeft geleid tot een geactualiseerd onderzoek 'Duurzaamheid en klimaat' (bijlage 23 bij deze toelichting). In deze actualisatie zijn als relevante wijzigingen meegenomen:

- de afstand van de belendingen tot aan de tunnel.
- het toevoegen van een kruiswissel in het metrospoor.
- Robuustheidsmaatregelen tramverkeer: toevoegen verbindingbogen en wissels.
- een aanvullende klimaateis Zuidplein.

Het veranderen van de afstand tussen de tunnel en de belendingen heeft geen invloed op aspecten voor het thema Klimaat en Duurzaamheid. Dit komt doordat deze wijzigingen geen effect hebben op de installaties in de tunnel, de verkeersintensiteiten, hoeveelheid verhard oppervlak, bouwmethode, grondstofgebruik of het produceren van afvalstoffen.

De kruiswissel in het metrospoor zorgt voor een snellere wissel van metrostellen, waardoor minder kilometers hoeven worden gemaakt. Het energiegebruik en de CO₂ uitstoot van vervoerskilometers op het metrospoor zijn echter geen onderdeel van de effectbeoordeling, omdat de groei in deze vorm van transport autonoom is. Het toevoegen van een kruiswissel heeft dan ook geen effect op de beoordeling van het OVT.

De robuustheidsmaatregelen tramverkeer zorgen voor een hoger grondstofgebruik in het project, waaronder metalen, zand en funderingsmateriaal. Alhoewel het grondstofgebruik voor het onderdeel OVT toeneemt, is de hoeveelheid grondstofgebruik ten opzichte van het totale grondstofgebruik in de A10 met tunnel gering. De metalen die gebruikt worden voor verbindingbogen en wissels zijn herbruikbaar en recyclebaar, en zijn daarom te prefereren boven materialen die niet herbruikbaar of recyclebaar zijn. De oorspronkelijke beoordeling 'negatief effect' wordt niet beïnvloed door het toevoegen van verbindingbogen en het aanleggen van een kruiswissel.

Voor het Zuidplein is een aanvullende eis opgenomen aan klimaatbestendigheid. Er mag geen overstroming plaatsvinden voor beide onderdoorgangen in het treinstation bij een herhalingstijd van T=20, intensiteit bui 8, waarbij rekening is gehouden met verwachte klimaatverandering betreffende neerslag. Dit betekent dat voor Zuidplein maatregelen worden genomen om buien met een hogere herhalingstijd en intensiteit te kunnen verwerken dan elders in het plan. Het Zuidplein is slechts een klein gedeelte van het totale projectplan, waardoor de effectbeoordeling op het aspect klimaatadaptatie niet wijzigt. Deze wijziging is beschreven in het integraal ontwerp en rapport PP 28-Rp-07 hoofdstuk 'Water' voor opleggrapportage milieuinformatie.

In de actualisatie wordt geconcludeerd dat de conclusies in het deelrapport Klimaat en Duurzaamheid van het ontwerpbestemmingsplan nog accuraat zijn en niet wijzigen.

6.3.7 Sociale veiligheid

In Bijlage 24 Sociale veiligheid is het onderzoek m.b.t. sociale veiligheid opgenomen. In de paragrafen hierna wordt de essentie van dit onderzoek weergegeven. Eerst wordt ingegaan op het wettelijk kader van het onderzoek en de regelgeving. Vervolgens komen het onderzoek en de resultaten hiervan aan de orde. Tenslotte wordt aangegeven wat de consequenties van het onderzoek voor voorliggend bestemmingsplan zijn en of er al dan niet specifieke regels zijn opgenomen n.a.v. het onderzoek.

6.3.7.1 Wettelijk kader en regelgeving

Richtlijnen WWU Werkgroep Werk in Uitvoering (2010)

De richtlijnen WWU schrijven voor dat bij projecten die verkeershinder veroorzaken gewaarborgd moet worden dat rekening gehouden wordt met sociale veiligheid. De richtlijnen richten zich in het bijzonder op maatregelen ten behoeve van de veiligheid in het verkeer. Zo moeten heldere en eenduidige verkeersmaatregelen getroffen worden.

Amsterdamse OV-Visie 2008-2020

De gemeente Amsterdam stelt in het belang van reizigers dat zij zich bij openbaarvervoerhaltes en in stations veilig moeten voelen. Sociale controle en overzicht op de omgeving ziet de gemeente als de belangrijkste criteria. Hierbij helpt menselijk toezicht door middel van het creëren van levendigheid in stations, in de nabijheid van haltes en aanleidende routes. Bij de andere pijler, goed ontwerp en goed

onderhoud, stelt Amsterdam dat bij het ontwerpen en inrichten van stations en halteplaatsen gezorgd dient te worden voor overzicht voor de reizigers en mogelijkheden tot sociale controle.

Het beleid levert geen directe criteria op voor de beoordeling van de sociale veiligheid bij de Zuidasdok. Wel geeft het handvatten in de integrale aanpak ter bevordering van sociale veiligheid in het openbaar vervoer.

Richtlijnen

Naast diverse beleidskaders en regelgeving zijn er op het gebied van sociale veiligheid diverse richtlijnen van toepassing. Eén daarvan is het CPTED concept (Crime Prevention Through Environmental Design). Conform de Leidraad Integrale Veiligheid van Rijkswaterstaat (dat het kader is voor Integrale Veiligheid) is het CPTED-concept het kader voor de beheersing van sociale veiligheid.

Het CPTED concept richt zich op het ontwerpen, inrichten en gebruik van een ruimtelijke omgeving met als doel om de sociale veiligheid positief te beïnvloeden en de kwaliteit van wonen, werken en recreëren in de omgeving te verbeteren.

Een vertaling van het CPTED concept komt terug in diverse richtlijnen die van toepassing zijn op het thema sociale veiligheid. Deze richtlijnen zijn opgenomen in het onderzoek m.b.t. sociale veiligheid.

Handboek veilig ontwerp en beheer

Het Handboek veilig ontwerp en beheer is de Nederlandse vertaling van CPTED-richtlijnen voor sociaal veilig ontwerp. Het Handboek sociale veiligheid in de verplaatsingsketen van CROW geeft de richtlijnen weer voor sociale veiligheid in de verplaatsingsketen, dus ook bij stations, fietsenstallingen en tramhaltes en dergelijke. De Methode Sociaal Veiligheid Stad is een methode om te bepalen wat geschikte maatregelen zijn die bijdragen aan een sociaal veilige publieke ruimte. De principes in deze methodiek komen op hoofdlijnen overeen met het CPTED concept en zijn zodoende gebruikt in het kader van het onderzoek Sociale Veiligheid.

De beschrijving van het thema sociale veiligheid als onderdeel van de Leidraad Integrale Veiligheid van Rijkswaterstaat (RWS) geeft een toelichting op achtergronden, basisprincipes (CPTED), wet- en regelgeving, normen en richtlijnen en veiligheidsproducten vanuit het beleid van RWS. De Functionele eisen voor sociale veiligheid en security geven een overzicht van de binnen RWS geldende eisen voor aanlegprojecten op gebied van sociale veiligheid.

X De richtlijnen van ProRail, oftewel de Richtlijn Beheeraspecten bij het ontwerpen van de Transferfunctie van stations en de Richtlijn Ontwerp-, beheerlijnen en afkeurnormen, helpen bij het opstellen van eisen en de vertaalslag naar een Programma van Eisen bij verschillende processen en thema's, waaronder sociale veiligheid. In de richtlijnen zijn aspecten opgenomen als herkenbaarheid en overzichtelijkheid, zien en gezien worden, verlichting, levendigheid en een goed te onderhouden en hufferproof station.

Het "Handboek Zo werken wij in Amsterdam op straat" geeft voorschriften aan de uitvoering ten behoeve van het streven naar zo min mogelijk hinder voor de omgeving tijdens de uitvoering. Hierin is aandacht besteed aan werkzaamheden die langzaam- en gemotoriseerd verkeer raken, nabij maatschappelijke voorzieningen en drukke plaatsen, zoals stations, en gaat het op voorschriften voor sociale veiligheid, zoals het voorkomen van afgesloten passages en donkere hoeken en doorgangen.

6.3.7.2 Onderzoek

De volgende criteria zijn in het kader van het onderzoek sociale veiligheid getoetst:

Zichtbaarheid

Zichtbaarheid betekent dat gebruikers van een gebied enerzijds de omgeving moeten kunnen overzien en anderzijds het gevoel moeten hebben dat andere aanwezigen hen kunnen zien. Zichtbaarheid wordt in deze context voor een groot deel bepaald door overzichtelijkheid, ononderbroken zichtlijnen en lichtinval, maar ook door aanwezigheid van mensen en toezicht.

Eenduidigheid

De structuur (wegen, paden en gangen) moet duidelijk en logisch zijn en voorzien zijn van goede oriëntatiemogelijkheden. Duidelijke en eenduidige routing met goede oriëntatiemogelijkheden is belangrijk voor een positieve beleving. Overzichtelijkheid betreft de mate waarin langzaam verkeersroutes logisch zijn ingedeeld (of intuïtieve navigatie mogelijk is) en of er voldoende oriëntatiemogelijkheden zijn. Herkenbaarheid gaat om de mate waarin stationsfunctionaliteiten te onderscheiden zijn.

Publieke toegankelijkheid

Bij publieke toegankelijkheid gaat het er enerzijds om dat de publieke ruimten voor gewenst en bedoeld gebruik goed toegankelijk moeten zijn. Anderzijds moeten deze waar nodig ontoegankelijk zijn voor ongewenst en onbedoeld gebruik. In deze context behoren hiertoe ook de mogelijkheden om toegangen of bepaalde delen van de objecten af te sluiten. Belangrijk is het gemak waarmee ruimten kunnen worden bereikt, gebruikt, en weer verlaten (vluchten), geredeneerd vanuit de diverse gebruikersgroepen en hun fysieke en mentale mogelijkheden / beperkingen.

Attractiviteit

De attractiviteit van publieke ruimten wordt in grote mate bepaald door de zichtbaarheid, eenduidigheid en toegankelijkheid. Ook zijn er andere voorwaarden voor een aantrekkelijke omgeving. Dit zijn onder meer esthetische kwaliteit, onderhoud en beheer, het functieaanbod (voorzieningen) en levendigheid.

Esthetische kwaliteit en onderhoud kunnen in deze fase van planvorming nog niet worden beoordeeld, omdat plannen hiervoor nog niet voldoende zijn uitgewerkt. Levendigheid wordt beïnvloed door de aanwezigheid van (commerciële) voorzieningen en door de menging van verschillende verkeersmodaliteiten ter plaatse van langzaam verkeersroutes. Ook is gekeken naar de mate waarin objecten blootgesteld kunnen worden aan bijvoorbeeld vandalisme.

Resultaten onderzoek

De ontwikkelingen die met het bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt, zijn positief beoordeeld op sociale veiligheid. De Brittenpassage wordt als positief gezien op alle aspecten van sociale veiligheid. Deze verbetert de reizigersstromen en zorgt voor levendigheid in en rond de openbaarvervoerterminal. De aanpassingen in de Minervapassage bieden meer ruimte voor commercie en zorgen ervoor dat deze ruimtelijker is.

De verplaatsing van de bus- en tramhaltes naar respectievelijk de noord- en zuidzijde van de openbaarvervoerterminal wordt als positief gezien, omdat het stationsgebied hiermee overzichtelijker wordt en routes voor reizigers duidelijker.

6.3.7.3 Relevantie voor het plan

De resultaten van het onderzoek 'Sociale veiligheid' vragen niet om een regeling in het bestemmingsplan.

6.3.7.4 Geactualiseerd onderzoek

Na de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan heeft aanvullend onderzoek plaatsgevonden. Dit heeft geleid tot een geactualiseerd onderzoek 'Sociale veiligheid' (bijlage 24 bij deze toelichting). In deze actualisatie zijn als relevante wijzigingen meegenomen:

- de afstand van de noordelijke tunnel tot de aanliggende bebouwing is teruggebracht van 10 meter naar 3 meter en die van de zuidelijke tunnel vergroot van 5 meter naar 10 meter;
- de keuze voor de Verbrede Minervapassage;
- Aanpassing vormgeving toegang Brittenpassage;
- de gewijzigde ligging van de metroporen ter hoogte van de metroperrons;
- de gewijzigde ligging van de tramsporen en de aanpassing van de haltes en perrons;
- de veranderde opzet van de fietsenstallingen binnen de rooilijn van het stationskavel
- de extra fietsenstallingen buiten de rooilijn van het stationskavel.

De verkleinde afstand van de tunnel tot de aanliggende bebouwing is uitsluitend relevant in de tijdelijke situatie, omdat de ruimte tussen de bebouwing van het Kenniskwartier en de tunnel ruimer wordt. Voor de eindsituatie speelt dit niet, omdat de tunnel onder maaiveld ligt.

De verruiming van de interwijkverbinding en de transferverbinding in de Minervapassage is relevant voor sociale veiligheid, omdat hiermee de ruimte voor reizigers in de passage (en de looproutes) groter worden. Voor de Minervapassage is bij de actualisatie van de onderzoeken uitgegaan van meer ruimte voor commercie. Voor de Brittenpassage is uitgegaan van minder ruimte voor commercie.

Daarnaast verandert de inrichting van de toegang van de Brittenpassage aan de Schönberglaan, namelijk (in een iets minder gestroomlijnde toegang doordat commercie nu in een hoek is voorzien, in verband met benodigde ruimte voor poortjes). Bovendien komen daar vooralsnog geen luifels. Het ontbreken van luifels leidt ertoe dat de stationsentree minder goed herkenbaar is en minder uitstraling heeft. Dit kan negatief van invloed zijn op de attractiviteit van de passage.

De gewijzigde ligging van de metroporen ter hoogte van de metroperrons is niet relevant voor de sociale veiligheid. Het op gelijke hoogte brengen van de metroperrons ten opzichte van de treinperrons is wel relevant omdat daardoor de plafonds onder de kunstwerken in de Minervapassage hoger worden, met ruimer doorzicht tot gevolg. Dit komt de zichtlijnen en attractiviteit van de Minervapassage ten goede.

De gewijzigde ligging van de tramsporen heeft betrekking op de keerlus op het dak van de zuidelijke tunnel en een keervoorzieningen ten oosten van de Minervapassage. Verder worden er calamiteitshaltes gerealiseerd in de HOV baan van de Buitenveldertselaan en Parnassusweg. De perrons schuiven enkele meters oostwaarts, maar blijven nog in het zicht van de Brittenpassage. Het doorzicht vanuit de Coplandstraat verslechtert iets, maar aangezien het verder nog voldoende in het zicht blijft vanuit de omgeving is er nauwelijks effect op zichtbaarheid (met uitzondering op en vanuit de Coplandstraat). De oostelijke ontsluiting van de tramhalte bevindt zich in de looproute tussen het station en de Aaron Coplandstraat, waardoor het vanuit de Coplandstraat iets minder overzichtelijk wordt. Verder heeft de verschuiving van de tramhalte geen effect op de criteria zichtbaarheid vanuit de rest van de omgeving, toegankelijkheid of attractiviteit.

In de actualisatie wordt geconcludeerd dat de conclusies ten aanzien van sociale veiligheid zoals opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan nog accuraat zijn en geen aanpassing behoeven.

6.3.8 Windhinder en schaduwwerking

De thema's windhinder en schaduwwerking zijn niet direct relevant in het kader van voorliggend bestemmingsplan. Hierna wordt nader ingegaan op deze thema's in relatie tot dit bestemmingsplan.

In de Structuurvisie van Amsterdam is opgenomen dat het niet mogelijk is om objectieve algemene criteria op te stellen om effecten van een hoogbouwplan te meten en te beoordelen. De effecten verschillen immers per situatie. De gemeente acht het wel mogelijk een aantal relevante aspecten van hoogbouwplannen te onderzoeken, zoals schaduwwerking en windhinder. Om deze af te wegen wordt aanbevolen voor alle gebouwen die in hoogte van de gemiddelde bouwhoogte in de omgeving afwijken een hoogbouweffectrapportage (HER) op te stellen. Voorliggend bestemmingsplan betreft een gebied, in de directe omgeving van reeds bestaande hoogbouw, maar maakt zelf geen hoogbouw mogelijk. Het hoogste wat dit bestemmingsplan mogelijk maakt is de draagconstructie voor het dak boven het station / de openbaarvervoerterminal.

In deze fase van planontwikkeling is het (nog) niet mogelijk om de aspecten windhinder en schaduwwerking te beoordelen. Met definitieve bouwplannen kan te zijner tijd wel onderzocht worden of nieuwe ontwikkelingen in combinatie met de bestaande hoogbouw leiden tot situaties die niet toelaatbaar zijn. Daarnaast dient het volgende te worden opgemerkt.

Windhinder

In Nederland bestaat geen wetgeving ter voorkoming van windhinder of windgevaar. Dit betekent niet dat bij het opstellen van ruimtelijke plannen windhinder of windgevaar niet hoeft te worden meegenomen in de afwegingen. De volgende criteria worden gehanteerd om te bepalen of windonderzoek noodzakelijk is:

- Voor gebouwen hoger dan 30 meter geldt dat windonderzoek noodzakelijk is.
- Voor beschut gelegen gebouwen met een hoogte van 15 tot 30 meter wordt aanbevolen een deskundige te laten beoordelen of windonderzoek noodzakelijk is
- Voor onbeschut gelegen gebouwen met een hoogte tot 30 meter beoordeelt een deskundige of windonderzoek noodzakelijk is.

Het plangebied van dit bestemmingsplan kan, gezien de openbaarvervoerterminal functie en de ligging van het spoor, worden gezien als een onbeschut gebied. Voor dergelijke gebieden wordt een beoordeling door een deskundige aanbevolen, wanneer het voornemen tot het bouwen van 30 meter of hoger bestaat. Voorliggend bestemmingsplan maakt geen gebouwen mogelijk van 20 meter of hoger.

Gelet op de windgevoeligheid van de bestemming en de aanwezigheid van hoogbouw in de direct omgeving is besloten om toch een windklimaatonderzoek uit te voeren. Dit onderzoek is uitgevoerd aan een schaalmodel van Station Amsterdam Zuid WTC, inclusief de bestaande stedenbouwkundige omgeving van het project. Doel van het onderzoek is het formuleren van haalbare eisen op gebied van windhinder waarbij het referentieontwerp als toetsmodel gehanteerd is. De focus bij de beoordeling ligt op de twee passages en de perrons. Naar aanleiding van de eerste meetresultaten is vervolgonderzoek uitgevoerd met betrekking tot windafschermende maatregelen teneinde vast te kunnen stellen of met beperkte maatregelen binnen de gestelde ontwerpeisen een acceptabel windklimaat te realiseren is.

Uit de resultaten van het onderzoek kunnen de volgende conclusies getrokken worden:

- Het te verwachten windklimaat op het maaiveld ten noorden en ten zuiden van de Brittenpassage is relatief gunstig. Lokaal kan het windklimaat op bus- en tramperrons middels schermen ofabri's verder verbeterd worden. Onder invloed van de omringende hoogbouw wordt op een aantal punten een matig tot slecht windklimaat verwacht.
- Het windklimaat op de perrons boven de Brittenpassage is beoordeeld als slentergebied veelal goed, op enkele punten juist matig.
- Het te verwachten windklimaat in de Brittenpassage beoordeeld als slentergebied met een aangepaste drempelsnelheid van 3,5 m/s, is op vrijwel alle punten goed, bij de zuidelijke toegang tot de passage op één punt matig, en voldoet hiermee aan de gestelde eisen.
- Het windklimaat op het maaiveld ten noorden en ten zuiden van de Minervapassage is minder gunstig. Zonder maatregelen wordt een veelal matig, lokaal slecht windklimaat verwacht.
- Het windklimaat bij de hoek van het WTC-gebouw is zonder het nu aanwezige scherm slecht, waarbij sprake is van een beperkt risico op windgevaar, met het scherm matig.
- Het te verwachten windklimaat op de perrons boven de Minervapassage is, beoordeeld als slentergebied, veelal slecht tot matig.
- Zonder aanvullende maatregelen voldoet het windklimaat onder aan de trapopgangen in de Minervapassage niet aan de gestelde eisen (minimaal matig bij een drempelsnelheid van 3,5 m/s). Ook aan de noordelijke rand van de passage is er zeer lokaal sprake van een beoordeling slecht.
- Door het aanpassen van de vorm van de overkappingen in combinatie met het plaatsen van schermen is het windklimaat in de Minervapassage ter plaatse van de trapopgangen effectief te optimaliseren, waarmee voldaan kan worden aan de eis dat het windklimaat in de gebieden onder aan de trappen, tot 5 meter vanaf de trap minimaal de kwalificatie "matig" voor slenteren heeft.

Concluderend kan gesteld worden dat met het referentiemodel het windklimaat ter plaatse van de Brittenpassage zonder aanvullende maatregelen voldoet aan de door de opdrachtgever gestelde eisen, en dat het windklimaat in de Minervapassage met relatief beperkte ingrepen aan de gestelde eisen kan voldoen. Voor het volledige onderzoek wordt verwezen naar de in bijlage 26 opgenomen rapportage "Station Amsterdam Zuid WTC; onderzoek aan het windklimaat met behulp van de windtunnel" (13 november 2015).

Schaduwwerking / bezonning

Binnen Nederland worden er geen formele eisen gesteld aan de bezonning van woningen of andere bouwwerken. Gemeenten zijn dus vrij om hun eigen eisen te stellen aan de bezonning. Wel bestaan er een zogenaamde 'lichte' en 'strengere' TNO-norm voor bezonning van woonkamers. Binnen het plangebied worden geen woningen mogelijk gemaakt, waarvan de bezonning negatief beïnvloed zou kunnen worden door hoge bebouwing direct naast het plangebied. In de directe omgeving van het plangebied zijn geen woningen aanwezig, waarvan de bezonning negatief beïnvloed wordt door te realiseren bebouwing binnen het plangebied.

6.4 Watertoets

In deze paragraaf wordt ingegaan op het thema water. In Bijlage 17 Water is het onderzoek m.b.t. water opgenomen.

6.4.1 Wettelijk kader en beleid

Hierna zijn het relevante wettelijk kader en het geldende beleid m.b.t. water (kort samengevat) opgenomen.

Waterwet

De Waterwet regelt het beheer van watersystemen, waaronder waterkeringen, oppervlaktewater- en grondwaterlichamen. De wet is gericht op het voorkomen dan wel beperken van overstromingen, wateroverlast en waterschaarste, de bescherming en verbetering van kwaliteit van watersystemen en de vervulling van maatschappelijke functies door watersystemen. De Waterwet kent bevoegdheden toe aan de waterbeheerders om waterstaatswerken aan te leggen en te kunnen beheren, en geeft regels voor handelingen in het watersysteem.

Wet ruimtelijke ordening

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) is een belangrijke wet in de ruimtelijke besluitvorming van Nederland. Maar zij is zeker niet de enige wet in het ruimtelijk domein, andere voorbeelden van "ruimtelijke" wetgeving zijn de Wabo of de Tracéwet. De Wro is het instrument om ruimtelijke behoeften als wonen, werken, recreëren, mobiliteit, water en natuur in een samenhangende benadering te verdelen.

Luchthavenindulingsbesluit Schiphol

Het Luchthavenindulingsbesluit Schiphol, dat is vastgesteld op grond van artikel 8.4 van de Wet luchtvaart, kent een beperkingengebied ten aanzien van het aantrekken van vogels. Zuidasdok is deels in dit beperkingengebied gelegen. Dit betekent dat (nieuw) oppervlaktewater groter dan 3 ha niet is toegestaan. Voorliggend bestemmingsplan is niet in strijd met deze beperking.

Besluit Lozen Buiten inrichtingen (BLBI)

Het Besluit Lozen Buiten Inrichtingen geeft onder meer algemene regels voor het omgaan met afstromend regenwater van rijkswegen en van de daarbij horende viaducten, bruggen, tunnels en overige kunstwerken. Onderscheid is gemaakt tussen afstromend hemelwater en afstromend reinigingswater bij onderhoud. Het besluit is gericht op de wijze waarop met lozingen moet worden omgegaan en niet op waterkwaliteitsnormen van lozingswater en van het ontvangende watersysteem. Het wettelijk kader voor het reguleren van lozingen wordt gevormd door de Wet milieubeheer, de Waterwet en de Wet bodembescherming, waarop dit besluit is gebaseerd.

Keur Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht en Hoogheemraadschap van Rijnland

De taak van het waterschap is om te zorgen voor een veilig en gezond watersysteem. Volgens de Waterwet gaat het daarbij om drie hoofddoelstellingen:

- Voorkomen van overstroming, wateroverlast en waterschaarste.
- Beschermen en verbeteren van de waterkwaliteit en ecologische kwaliteit van watersystemen.
- Vervulling van maatschappelijke functies door watersystemen.

Om deze doelen te kunnen realiseren beschikken de waterschappen over een eigen verordening, die van oudsher de Keur heet. De Keur kent "verboden" en "geboden" voor de manier van inrichten, gebruik en onderhoud van waterkeringen, oevers en wateren. Voor een deel van de verboden activiteiten uit de Keur kan onder voorwaarden vergunning worden verleend. Bij de Keur hoort de Legger. Op de Legger staan de watergangen en waterkeringen waarop de Keur van toepassing is. Werkzaamheden op of nabij deze watergangen of waterkeringen is meldings- dan wel vergunningplichtig, al naar gelang de (locatie van de) voorgenomen plannen. Het wettelijk kader voor het werken aan of het verleggen van waterkeringen is vastgelegd in de Waterwet en de Keur van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) en de Keur van het Hoogheemraadschap van Rijnland.

6.4.2 Onderzoek

In het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.1) is vastgelegd dat het bevoegd gezag bij de voorbereiding van een bestemmingsplan de waterbeheerder raadpleegt. Deze raadpleging heeft plaatsgevonden in de vorm van de Watertoets die in overleg met de waterbeheerders is uitgevoerd. Hierbij waren de volgende waterbeheerders (voor het totaal van MER, (ontwerp) tracébesluit en (ontwerp) bestemmingsplan) betrokken:

- Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht;
- Hoogheemraadschap van Rijnland;
- Waternet.

Het plangebied van dit bestemmingsplan ligt niet binnen het stroomgebied van Hoogheemraadschap van Rijnland. Dit hoogheemraadschap is wel betrokken geweest in het kader van de watertoets omdat ook het tracébesluit en het MER aan bod kwamen, die een groter gebied betreffen.

Er is onderzoek gedaan naar de effecten op de waterhuishouding (waterkwaliteit, waterkwantiteit, grondwater, hemelwater, oppervlaktewater en waterkeringen).

Grondwater

De grondwaterhuishouding wordt vanwege de aanleg van de openbaarvervoerterminal beïnvloed omdat de aanleg van verhardingen en overkappingen er toe leidt dat regenwater versneld afgevoerd wordt naar leidingen en oppervlaktewater. Hierdoor zal er op deze locatie minder grondwateraanvulling plaats vinden. Het grondwater op de locatie van de openbaarvervoerterminal wordt bij realisatie van de beide tunnels aan weerszijden ingesloten door twee barrières. Vooral de aanwezigheid van de twee tunnels aan weerszijden van de openbaarvervoerterminal hebben invloed op de (horizontale en verticale) stroming van grondwater. Daarom is gekeken hoe dit risico beperkt kan worden. De aanleg van een duiker tussen het Kenniskwartier en de begraafplaats Buitenveldert kan worden gebruikt om de grondwateroverlast tussen de tunnels te minimaliseren. Het herstellen van de koppeling tussen beide polders en deze weer één te maken door aanleg van een duiker zal de waterhuishouding in het volledige gebied verbeteren. Daarnaast kan de extra ruimte die binnen de polder Begraafplaats Buitenveldert aanwezig is worden gebruikt om water te kunnen compenseren uit de Binnendijkse en Buitenveldertse polder. In de verdere plannen rond de waterhuishouding binnen Zuidasdok en Flanken wordt de duiker dan ook in het vervolg als gegeven meegenomen. Het betreft hier de aanleg van een duiker met een doorstroombaar oppervlak dat gelijk is aan een inwendige buisdiameter van 2.500 mm met 50% doorzicht met een gecombineerde functie:

- Ontwatering (aansluiting van de drainage uit het plangebied);
- Waterhuishouding (waterhuishoudkundige verbinding tussen het Kenniskwartier en de polder Begraafplaats Buitenveldert).

Zuidasdok

Belangrijke effecten op grondwaterkwaliteit, grondwateronttrekkingen en 'infiltratie' worden niet voorzien.

Afwatering en hemelwater

Door de ondertunneling van een deel van de A10 Zuid is er een afname van verhard oppervlak dat rechtstreeks op oppervlaktewater is aangesloten. Er is een grotere toename van verharding vanwege de nieuwe parallelstructuren, op- en afritten en overige wegen, buiten het plangebied.

Een zekere mate van verslechtering van de waterkwaliteit door aanleg van de openbaarvervoerterminal is te verwachten door de aanleg van een plein waarop bussen en trams halteren. De kwaliteit van het afstromend wegwater zal hier naar alle waarschijnlijkheid afnemen. Waternet zal als nutsbedrijf een hemelwaterafvoer systeem ontwerpen en aanleggen. De openbaarvervoerterminal kan hierop aansluiten. Hierbij wordt voldaan aan de lozingseisen die door Waternet aan het systeem worden gesteld. In overleg met Waternet worden deze lozingseisen vastgesteld en meegenomen in het ontwerp.

Tijdens de bouwfase en na realisatie wordt voorzien in een robuust afwateringsysteem, dat voldoet aan de eisen die worden gesteld door Rijkswaterstaat, ProRail en de gemeente Amsterdam (Waternet). Voor zowel de openbare ruimte als de weg wordt voorzien in een gescheiden hemelwater en vuilwatersysteem. Afvoer van de tunnel vindt plaats via een verbeterd gescheiden stelsel, waarbij de eerste 4 mm apart wordt opgevangen en rechtstreeks op de afvalwaterzuiveringsinstallatie wordt geloosd. De overige neerslag wordt geloosd op het omliggende oppervlaktewater.

Oppervlaktewater

Aan weerszijden van het plangebied Zuidasdok liggen boezem en polders. De waterlichamen in de boezem en polders worden beïnvloed door ruimtebeslag van het voornemen. Verschillende waterlopen en watersystemen dienen (ingrijpend) aangepast te worden. Zo dienen nieuwe verbindingen aangelegd te worden tussen watergangen (door middel van een duiker of nieuwe watergang), omdat door het ruimtebeslag de huidige verbinding komt te vervallen. Daarentegen wordt in het Beatrixpark en in de begraafplaats Oost het bestaande oppervlaktewater vergroot. Door afname van het oppervlak van het oppervlaktewatersysteem en de toename van hemelwater afvoer zullen er extra peilstijgingen optreden. De toename van het verhard oppervlak wordt gecompenseerd door middel van de aanleg van extra oppervlaktewater. Een groot deel van deze watercompensatie wordt buiten het plangebied gerealiseerd. De flanken bieden voldoende ruimte om deze compensatieopgave te realiseren. Dienst Zuidas heeft hiertoe een convenant gesloten met Waternet zodat de ruimte hiervoor gereserveerd is en blijft. RWS en Prorail sluiten hun compensatieopgave hierop aan. Binnen de aangrenzende bestemmingsplannen is in juridisch-planologische zin rekening gehouden met deze watercompensatieopgave, zodat de voorzieningen ook daadwerkelijk gerealiseerd kunnen worden.

Waterkeringen

Door aanleg van de tunnel wordt de ter plaatse aanwezige waterkering doorsneden. Dit geldt voor zowel de directe secundaire kering tussen Amstellandboezem en de Binnendijkse en Buitenveldertse polder als voor de indirecte secundaire kering tussen de polder Begraafplaats Buitenveldert en de Binnendijkse en Buitenveldertse polder. Hierover zijn nadere afspraken gemaakt met waterschap Amstel Gooi en Vecht, voor zowel tijdens als na realisatie van het nieuwe watersysteem met de tunnels. Zo kan voor, tijdens en na de realisatie de waterkerende functie worden gegarandeerd. Dit houdt in dat de huidige waterkering alleen kan worden verwijderd wanneer is voorzien in een nieuwe (tijdelijke) waterkering. Waterschap Amstel Gooi en Vecht geeft ontheffing om een constructieve kering aan te mogen leggen, die gebruik maakt van de noordelijke tunnelwand. In overleg met waterschap Amstel Gooi en Vecht worden nadere afspraken gemaakt over beheer en onderhoud van de kering.

6.4.3 Relevantie voor het plan

De belangrijkste bevindingen uit dit onderzoek zijn hierna opgenomen.

Dit bestemmingsplan voorziet ter hoogte van de waterkering in de dubbelbestemming 'Waterstaat - waterkering'. De gronden voorzien van deze dubbelbestemming, zijn naast de andere hier geldende bestemming(en), mede bestemd voor de bescherming, het in stand houden en het onderhoud van de waterkering met daarbij behorende beschermingszones, voorzieningen en bouwwerken geen gebouwen zijnde. Deze dubbelbestemming is primair ten opzichte van de overige aan deze gronden toegekende bestemmingen.

Afstemming en watertoets

In het kader van het opstellen van het MER Zuidasdok, het (ontwerp) tracébesluit en voorliggend bestemmingsplan heeft veelvuldig afstemming plaatsgevonden met de waterbeheerders Waternet/AGV en het Hoogheemraadschap van Rijnland. Onder andere op de volgende data heeft overleg plaatsgevonden: 5 november 2013, 11 december 2013, 20 februari 2014, 3 april 2014, 6 mei 2014, 5 juni 2014, 24 juni 2014 en 18 augustus 2014.

6.4.4 Actualisatie onderzoek

Na de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan heeft aanvullend onderzoek plaatsgevonden. Dit naar aanleiding van onder meer wijzigingen in het ontwerp, binnengekomen zienswijzen en de reactie van de waterbeheerders (wateradvies). Dit heeft geleid tot een geactualiseerd onderzoek 'Water' (bijlage 17 bij deze toelichting).

Op 25 maart 2015 is het wateradvies ontvangen. Hierin wordt aangegeven dat de beoordeelde documenten over het algemeen een goed inzicht geven in de effecten van het plan op de relevante waterthema's. Wel worden er kritische kanttekening geplaatst bij de volgende aspecten die voor het bestemmingsplan relevant zijn:

- het verwerken van hemelwater in extreme situaties;
- veronderstelde grondwaterophoging tussen de tunnelbuizen;
- grondwaterproblemen in de Irenebuurt;
- Wijze van aanbesteden van dit door Waternet/AGV als risicovol aangemerkt project.

Ten aanzien van het hemelwater wordt opgemerkt dat er geen wijzigingen in het plan zijn doorgevoerd, anders dan de toegevoegde eis om de wateroverlast aan de noordzijde van het station en - als zodanig - in het station te beperken. In de eis is opgenomen dat wateroverlast in het station statistisch mag optreden bij een herhalingsstijd van 20 jaar (waarbij de effecten van klimaatverandering zijn meegenomen). Wijzigingen in het ontwerp en plangebied zijn zodanig, dat deze geen aanleiding geven om de conclusies aan te passen. Ook de zienswijzen leiden niet tot aanpassingen van de conclusies.

Het risico op een verslechtering van de grondwatersituatie ter plaatse van de Prinses Irenebuurt door aanleg van de tunnel blijft echter aanwezig tijdens zowel de bouwphase als de definitieve situatie. Middels peilbuismetingen wordt het freatisch grondwaterpeil gemonitord. Bij een toename van de grondwaterstanden worden passende maatregelen getroffen om deze toename te mitigeren. Er zijn overigens geen nieuwe inzichten geconstateerd die invloed hebben op de conclusies ten aanzien van grondwater. Ook ten aanzien van waterveiligheid en oppervlaktewater zijn voor het bestemmingsplan geen nieuwe inzichten die invloed hebben op de eerdere conclusies.

Hoofdstuk 7 De realisatiefase

7.1 Algemeen

De komende jaren wordt intensief gebouwd in Zuidas. Niet alleen het project Zuidasdok, maar ook nieuwe woningen, kantoren en andere voorzieningen in het gebied. Op het stedelijk wegennet in Zuidas worden verschillende projecten in uitvoering gebracht om de bereikbaarheid te verbeteren. Al deze werkzaamheden zorgen voor hinder voor de omgeving. De inzet is om het dagelijks leven in het gebied zo goed mogelijk door te laten gaan tijdens de bouw. Maar mensen die in het gebied wonen, werken of er om een andere reden moeten zijn gaan de komende jaren hoe dan ook iets merken van de verschillende werkzaamheden. In de planvorming, bij het maken van afspraken met de omgeving, in de aanbestedingsprocedure en tijdens de bouw zelf worden zoveel mogelijk maatregelen getroffen om de hinder te beperken en het gebied zo goed mogelijk bereikbaar te houden.

Tijdens de bouw kunnen zich ontwikkelingen voordoen die niet vooraf zijn bedacht. Het beperken van hinder tijdens de bouw is dan ook een voortdurende inspanning van de projectorganisatie Zuidasdok in nauwe samenwerking met de gemeente Amsterdam, Zuidas en stadsdeel Zuid en alle partijen die in het gebied actief zijn.

Voor de inzichtelijkheid wordt het totale project Zuidasdok hier integraal behandeld.

Hierna wordt achtereenvolgens ingegaan op de relatie tussen de bouwfase en:

- het tracébesluit, het bestemmingsplan en het projectMER;
- de aanbesteding en het bouwcontract;
- wettelijke eisen en benodigde vergunningen;
- de algemene kaders van Rijkswaterstaat, de gemeente Amsterdam en ProRail om
- hinder van werkzaamheden te beperken.

Vervolgens wordt op een aantal specifieke aspecten van de bouwfase nader ingegaan:

- bouwduur- en fasering;
- bereikbaarheid;
- openbaarvervoerterminal;
- fietsverkeer;
- bouwverkeer;
- beperking van hinder;
- veiligheid;
- werkterreinen;
- kabels en leidingen.

7.2 Tracébesluit, bestemmingsplan en projectMER in relatie tot de bouwfase

Met het tracebesluit en het bestemmingsplan worden de ruimtelijke keuzen voor het project Zuidasdok vastgesteld. Het tracebesluit maakt de aanpassingen aan de A10 Zuid en de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel en de inpassing daarvan planologisch mogelijk. Het bestemmingsplan is de planologische basis voor de bouw van de openbaarvervoerterminal en voor de inrichting van de openbare ruimte boven de tunnels. In het projectMER zijn milieueffecten van het project Zuidasdok beschreven.

Hoewel het tracebesluit en het bestemmingsplan primair zien op de ruimtelijke keuzen voor het project Zuidasdok, hebben het tracebesluit, het bestemmingsplan en het projectMER een aantal raakvlakken met de bouwfase:

- De uitvoerbaarheid van de bouw en de gevolgen daarvan voor de omgeving zijn betrokken bij de belangenafweging die ten grondslag ligt aan het tracebesluit en het bestemmingsplan en onderzocht in het projectMER.
- De bouw van het project Zuidasdok dient in overeenstemming te zijn met het tracébesluit en het bestemmingsplan. De uitmeet- en flexibiliteitsbepaling van het tracébesluit biedt beperkt ruimte om af te wijken van de op de kaarten bij het tracebesluit weergegeven maatregelen en voorzieningen. Bij het bestemmingsplan wordt de ruimte om af te wijken bepaald door de begrenzing van de bestemmingsvlakken in combinatie met de regels van het bestemmingsplan.
- Het tracébesluit en het bestemmingsplan bevatten algemene beschrijvingen/bepalingen van tijdelijke maatregelen en voorzieningen die nodig zijn voor de verwezenlijking en met het tracebesluit en bestemmingsplan planologisch mogelijk worden gemaakt. Het gaat hierbij om maatregelen en voorzieningen met ruimtebeslag of die anderszins ruimtelijk effect hebben, zoals werkterreinen, bouwwegen, tijdelijke bruggen en grond- dan wel waterkerende constructies.

7.3 Aanbesteding en bouwcontract

Parallel aan de planvorming wordt de aanbesteding van het bouwcontract voorbereid. De bouw van het project Zuidasdok is veelzijdig en complex en vraagt om uiteenlopende vaardigheden van een aannemer. De bouw moet bovendien plaatsvinden in een beperkt beschikbare ruimte, midden in een drukke stad in ontwikkeling waar het aantal OV-reizigers, weggebruikers en andere gebruikers en bewoners hard groeit, terwijl het gebied volledig moet kunnen doorfunctioneren.

Om de expertise van de markt te kunnen benutten, wordt de bouw aanbesteed in de vorm van een zogenaamd Design & Construct contract. Hierbij bedenkt de aannemer binnen de grenzen van een programma van eisen van de opdrachtgever de beste oplossing en uitvoeringswijze. Het ontwerp en de uitvoering kunnen zo optimaal op elkaar worden afgestemd. Zoals hierna voor een aantal specifieke onderwerpen nader wordt toegelicht, hebben de gestelde eisen mede betrekking op tijdelijke situaties en het beperken van hinder voor de omgeving bovenop alle geldende wettelijke eisen.

De bouw wordt aanbesteed door middel van een zogenaamde concurrentiegericht dialog. Dit betekent dat de opdrachtgever en gegadigden voor het bouwcontract vertrouwelijk met elkaar in gesprek gaan. Gegadigden voor het bouwcontract worden uitgedaagd om, naast het genoemde programma van eisen, een hoogwaardige oplossing uit te werken voor de doorstroming en bereikbaarheid van het gebied en de gebouwen, het beperken van overlast, slimme bouwlogistiek en een goede vormgeving en inpassing. Inschrijvingen worden beoordeeld op basis van een combinatie van kwaliteit en prijs, met als beoogd resultaat te komen tot een optimale verhouding tussen (bouw)plan, hinder en kosten. De oplossingen worden onderdeel van het bouwcontract en daarmee contractuele verplichtingen voor de aannemer aan wie de realisatie van het project Zuidasdok wordt

gegund. Na de gunning wordt het ontwerp en de bouwfaseringsplan voor het project Zuidasdok definitief uitgewerkt door de aannemer.

7.4 Wettelijke eisen en benodigde vergunningen

De bouw van het project Zuidasdok moet voldoen aan eisen op grond van toepasselijke wetten en regelgeving. Daarbij gaat het mede om eisen die betrekking hebben op bouwhinder. Een voorbeeld hiervan is hoofdstuk 8 van het Bouwbesluit, waarin regels zijn opgenomen voor de veiligheid van personen en zaken nabij een bouwplaats, geluidhinder, trillingshinder, stofhinder, veiligheid van belendingen bij het bemalen van bouwputten.

Voor de bouw van het project Zuidasdok zijn daarnaast verschillende vergunningen vereist. De vergunningverlener kan hieraan voorschriften verbinden, mede ter beperking van hinder tijdens de bouw. Een voorbeeld hiervan is de vergunning op grond van de Verordening werken in de openbare ruimte (WIOR) van de gemeente Amsterdam. Op de permanente vergunningen ter uitvoering van het tracébesluit is de coördinatieregeling van de Tracéwet van toepassing. De coördinatieregeling voorziet in het bekendmaken en terinzage leggen van ontwerpbesluiten waarbij een zienswijze naar voren kan worden gebracht.

Naast de eisen die voortvloeien uit wet- en regelgeving worden in het bouwcontract aanvullende eisen gesteld om de hinder tijdens de bouwfase verdergaand te beperken.

7.5 Algemene kaders Rijkswaterstaat, gemeente Amsterdam en ProRail voor beperking bouwhinder

Door Rijkswaterstaat, de gemeente Amsterdam en ProRail zijn algemene kaders vastgesteld om hinder door werkzaamheden te beperken. Deze kaders worden ook voor het project Zuidasdok toegepast.

Rijkswaterstaat: Werkwijzer Minder Hinder

De Werkwijzer Minder Hinder is een landelijke aanpak om hinder als gevolg van werkzaamheden aan wegen in beheer bij Rijkswaterstaat te beperken. Centraal staan slim plannen, slim bouwen, mobiliteitsmanagement, verkeersmanagement, communicatie, publieksgerichte uitvoering en regionale samenwerking. Meer informatie over de Werkwijzer Minder Hinder is te vinden op de website van Rijkswaterstaat.

Gemeente Amsterdam: BLVC-plan

Voor de bouw van het project Zuidasdok is onder andere een vergunning vereist op grond van de Verordening werken in de openbare ruimte (WIOR) van de gemeente Amsterdam. Als onderdeel van de aanvraag dient door de aannemer een BLVC-plan te worden opgesteld. In het BLVC-plan beschrijft de aannemer hoe de bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie worden geborgd bij de voorgestelde wijze van uitvoering. Het BLVC-plan is bedoeld om richting de vergunningverlener, de gemeente Amsterdam, aan te tonen dat de voorgestelde bouw en bijbehorende maatregelen, waar deze de openbare ruimte raken, in overleg met nood- en hulpdiensten, bevoegde gezagen en overige belanghebbenden zijn bepaald. Tevens is het BLVC-plan bedoeld om inzicht te geven in de wijze waarop over de uitvoeringswerkzaamheden richting de omgeving wordt gecommuniceerd. Het BLVC-plan moet voldoen aan de eisen uit het contract en worden uitgewerkt in afstemming met belanghebbenden. De spil van het BLVC-plan is de omgevingsscan, waarmee uitgangspunten en randvoorwaarden vanuit de omgeving in kaart worden gebracht. Daarnaast worden op basis van een analyse van de werkzaamheden randvoorwaarden en eisen bepaald die noodzakelijk zijn voor een veilige uitvoering van de werkzaamheden. Met deze informatie wordt vervolgens een faseringsplan opgesteld voor de uitvoering van de werkzaamheden.

in de openbare ruimte. Stap voor stap worden de fasen in kaart gebracht en wordt beschreven hoe de bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie worden gewaarborgd. Meer informatie over de Verordening werken in de openbare ruimte en het BLVC-plan is te vinden op de website van de gemeente Amsterdam.

ProRail: handleiding Stationsconcept in Tijdelijke Situaties

De handleiding Stationsconcept in Tijdelijke Situaties (SITS) is het uitgangspunt voor stations en stationsomgevingen wanneer deze worden verbouwd. Met de in de handleiding beschreven werkwijze blijven stations en stationsomgevingen toegankelijk en prettig voor reizigers en worden rust, veiligheid, oriëntatie en navigatie op een eenduidige en hoogwaardige manier gewaarborgd.

7.6 Bouwduur en fasering

Zuidasdok is een ingewikkeld bouwproject en de ruimte om de bouwwerkzaamheden uit te voeren is beperkt. Dat betekent dat relatief lange tijd sprake is van hinder voor de omgeving. De hinder is niet overal gelijk en de mate van de hinder neemt af naar gelang de bouw vordert. In het centrumgebied van Zuidas vinden de meeste werkzaamheden plaats. Hier wordt de meeste hinder veroorzaakt door de ruwbouw van de tunnels, die ongeveer drie tot vijf jaar duurt. In die periode rijden er relatief veel vrachtwagens met grond en bouwmaterialen en zijn zwaar bouwmaterieel en -machines voor de bouw noodzakelijk.

Buiten de tunnels kan vooral de verbreding van het grondlichaam van de A10 Zuid hinder geven en ter hoogte van de S108 en de S109 en de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel ook de aanleg van onder andere viaducten en nieuwe bruggen. Na ongeveer acht jaar worden de tunnels opengesteld en kan het verkeer gebruik maken van de vernieuwde A10 Zuid. Vanaf dat moment is de geluidssituatie rond de tunnels sterk verbeterd, maar zal de bouw van de openbaarvervoerterminal nog wel hinder veroorzaken. Die bouw gaat door terwijl het station in gebruik is. Buitendienststellingen in het openbaar vervoer zijn dan nog wel nodig.

7.7 Bereikbaarheid

Bereikbaarheid is de grootste kracht van de Zuidas. Schiphol is op een steenworp afstand en station Amsterdam Zuid ligt in het hart van het gebied. Maar de komende jaren is bereikbaarheid ook één van de grootste uitdagingen, zeker door het grote aantal bouwwerkzaamheden. Het is nu op sommige momenten en plekken al behoorlijk druk.

Daarbij worden verbeteringen vaak vooraf gegaan door een tijdelijke verslechtering. Dit vraagt om scherpe maatregelen en intensieve samenwerking met bewoners, bedrijven en andere partijen in het gebied. Tijdens de bouwfase is het onvermijdelijk dat delen van het hoofdwegennet, het stedelijk wegennet en het openbaar vervoer tijdelijk beperkt kunnen worden gebruikt of buiten gebruik worden genomen.

In het contract met de aannemer worden eisen gesteld met betrekking tot de beschikbaarheid van wegen. Uitgangspunt voor de A10 Zuid is om alle rijstroken beschikbaar te houden, met uitzondering van kortstondige momenten, bijvoorbeeld in de nachten of in weekenden. Wel worden rijstroken verlegd en (tijdelijk) versmald, wat leidt tot extra slingers in de weg en kan leiden tot een lagere maximumsnelheid (niet lager dan 90 km per uur) en minder capaciteit. Ook worden in principe geen op- en afritten van de A10 Zuid afgesloten.

De A10 Zuid gaat onder de grond ter hoogte van de Schönberglaan, het Matthijs Vermeulenpad, de Beethovenstraat en de Parnassusweg. Bij de tunnelbouw worden de Beethovenstraat en de Parnassusweg gekruist, zodat deze wegen tijdelijk niet volledig beschikbaar zijn. Ze mogen kortstondig, bijvoorbeeld in nachten en weekenden, en een beperkt aantal momenten daarbuiten, worden afgesloten. Het wordt echter niet toegestaan dat meerdere noord-zuidverbindingen

tegelijktijd worden afgesloten of dat deze fors in capaciteit worden beperkt. Alle gebouwen blijven bereikbaar, zo nodig via extra tijdelijke voorzieningen. Dit geldt ook voor parkeerplaatsen onder of nabij gebouwen en voor de bevoorrading van gebouwen. In een enkel geval moet een toegang even volledig worden afgesloten. Dat gebeurt dan altijd na goed overleg met de direct betrokkenen.

Bouwverkeer moet zoveel mogelijk het stedelijk wegennet mijden en gebruik maken van het hoofdwegennet en bouwwegen. Het bouwverkeer moet fysiek worden gescheiden van langzaam verkeer, afgezien van de punten waar bouw- en langzaamverkeer elkaar kruist. In- en uitritten bij bouw- en werkterreinen moeten veilig en overzichtelijk zijn en invoegend en kruisend bouwverkeer moet worden geminimaliseerd. Op de kruisingen waar bouwverkeer en langzaamverkeer elkaar kruisen moeten verkeerslichten aanwezig zijn of een verkeersregelaar. Het is niet toegestaan openbare wegen exclusief ten behoeve van het bouwverkeer te gebruiken.

De bouw van het project Zuidasdok leidt ondanks de gestelde randvoorwaarden onvermijdelijk tot hinder voor het verkeer. De inzet is die hinder zo beperkt mogelijk te houden. Binnen het project Zuidasdok is een bereikbaarheidsstrategie opgesteld die is gebaseerd op drie pijlers:

- De aannemer van het bouwcontract wordt uitgedaagd om, binnen de randvoorwaarden voor bereikbaarheid van het contract, slim te plannen en te bouwen.
- Maatregelen worden ontwikkeld om het reizen met de auto terug te dringen, bijvoorbeeld door het inrichten van P+R (Park and Ride) terreinen en het stimuleren van het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer.
- Communicatie en samenwerking. Dat betreft het informeren van de omgeving, het afstemmen van plannings van projecten en de samenwerking zoeken met andere bereikbaarheidsinitiatieven.

Samenwerking met het bedrijfsleven is nodig om het toenemende verkeersaanbod terug te dringen. Het bedrijfsleven heeft een bepalende rol bij het treffen van gedragsbeïnvloedende maatregelen en wordt onder andere via de Taskforce Bereikbaarheid Zuidas betrokken bij dit proces en uitgenodigd mee te denken over kansrijke maatregelen en doelgroepen. In 2015 - 2016 worden in samenwerking met wegbeheerders, vervoerders en bedrijfsleven kansrijke maatregelen uitgewerkt. Na de selectie van de aannemer kan de uitvoering van deze maatregelen worden voorbereid. Vanaf de start bouw van het project Zuidasdok kunnen de maatregelen vervolgens worden geïmplementeerd. Maatregelen worden in samenhang bezien met het Beter Benutten initiatief op Zuidas en met andere projecten die in dezelfde periode in uitvoering zijn op het hoofdwegennet, zoals 'Schiphol Amsterdam Almere A9 Amstelveen', zodat maatregelen en middelen efficiënt worden ingezet.'

Maatregelen die sowieso worden ingezet zijn bijvoorbeeld verkeersmanagement, sturen van verkeer, incidentmanagement en standby staan van bergers. Daarnaast komt een pakket mobiliteitsmaatregelen die voor langere tijd ingezet kunnen worden en komt er een reserve pakket voor het geval de maatregelen onvoldoende effect sorteren. Tenslotte wordt een pakket samengesteld dat afhankelijk van een specifieke fasering kan worden ingezet (bijvoorbeeld tijdens een periode van buitendienststelling).

7.8 Openbaarvervoerterminal

De verbouwing van station Amsterdam Zuid is grootschalig. Er komt een nieuwe onderdoorgang – de Brittenpassage – en de Minervapassage wordt verbreed. De metroperrons, die momenteel ten oosten van de opgangen liggen, worden verplaatst naar het westen waar ook een extra perron komt voor de twee sporen van de Noord/Zuidlijn. De Brittenpassage wordt eerst gerealiseerd, zodat deze beschikbaar is wanneer de Minervapassage wordt aangepakt.

Alle trein- en metroperrons worden verbreed, waarvoor verschuiving van alle sporen nodig is. Voor

die operatie zijn buitendienststellingen nodig van trein en metro. Buitendienststellingen worden zo veel mogelijk gepland in vakanties en weekenden wanneer er minder reizigers zijn. Er blijft altijd een trein- of metroverbinding in stand. Ook wordt er vervangend vervoer geregeld bij buitendienststellingen.

Tijdens de verbouwing van het station kan het zijn dat reizigers andere routes naar en door het station moeten kiezen. Omleidingen worden zo beperkt mogelijk gehouden. Het station blijft altijd bereikbaar.

7.9 Fietsverkeer

De A10 Zuid krijgt extra bruggen over de Amstel (naast de Rozenoordbrug) en de Schinkel (naast de Schinkelbrug). Ook komen er viaducten voor de Amstelveenseweg, Europaboulevard en het Piet Kranenbergpad. Voor de bouw daarvan is ruimte nodig wat ten koste kan gaan van een fietspad. In een enkel geval is het niet mogelijk een fietspad te verleggen waardoor fietsers moeten omrijden. In de definitieve situatie zijn nieuwe fietsroutes en –bruggen voorzien.

Ook om de A10 Zuid bij de viaducten te verbreden zijn omleidingen van fietsroutes noodzakelijk. Fietsers moeten dan bijvoorbeeld aan één kant van de straat rijden. De openbaarvervoerterminal blijft tijdens de bouw altijd bereikbaar voor fietsers.

Fietsparkeerplaatsen die voor de bouw van het project Zuidasdok moeten verdwijnen, zoals de fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte nabij het station Zuid, worden eerst elders gecompenseerd. De realisatie van een fietsparkeergarage onder het Gustav Mahlerplein is hiervan een voorbeeld. Deze is gereed voor de aanvang van de werkzaamheden voor het project Zuidasdok.

7.10 Bouwverkeer

De meeste hinder tijdens het bouwproces wordt veroorzaakt door de ruwbouw van de tunnels. Daarmee is een periode van drie tot vijf jaar gemoeid. Dit geldt met name ook voor de hinder die het bouwverkeer veroorzaakt. Tijdens die periode is sprake van intensief transport van grond en andere materialen. Het reguliere verkeer ervaart tijdens de bouwfase dan ook hinder van het bouwverkeer van het project Zuidasdok.

Omdat de afvoer van vrijkomende grond en de aanvoer van materialen over langere afstand plaats moet vinden is de A10 Zuid de belangrijkste aan- en afvoerroute over de weg. Gezien de bouwlocatie betekent dit dat het grootste deel van het wegtransport naar en via de A10 Zuid rijdt. Daarbij wordt gebruik gemaakt van de op- en afritten van de S108 en S109.

De verwachtingen ten aanzien van de hoeveelheid bouwverkeer zijn, ten opzichte van hetgeen in het ProjectMER Zuidasdok is opgenomen, bijgesteld. Op basis van een nadere beschouwing van verschillende bouwscenario's moet bij een worst-case benadering worden uitgegaan van maximaal 25 vrachtwagens per uur per wegvak. Dit aantal geldt voor de periodes met het meest intensieve gebruik en heeft betrekking op de Amstelveenseweg (S108), de Europaboulevard (S109), de Beethovenstraat en de Parnassusweg en de De Boelelaan. Van deze verwachte maximale intensiteit zal sprake zijn gedurende een periode van in totaal een half tot een heel jaar. Aangetekend moet daarbij worden dat deze intensiteiten niet voor alle wegen in dezelfde periode aan de orde zullen zijn.

De wegcapaciteit van de betrokken wegen en kruispunten biedt voldoende ruimte om het extra verkeersaanbod dat het bouwverkeer genereert te kunnen verwerken. Alleen tijdens de piekperiodes van het bouwproces zal, alleen ter plaatse van de S108 en S109 tijdens de spitsuren de wegcapaciteit niet volstaan. Het is echter nog maar de vraag of de geprognosticeerde aantallen vrachtwagens daadwerkelijk tijdens de spitsperiode gaan rijden. Doordat het hoofdwegennet in de reguliere situatie tijdens de spitsperiode sowieso minder goed doorstroomt, is ook het aantal vrachtwagens dat de Europaboulevard (S109) en de Amstelveenseweg (S108) kan bereiken lager. Daarnaast mag worden verwacht dat de aannemer de spits zo veel mogelijk zal mijden omdat zij baat

heeft bij een vlotte bouwlogistiek.

Daarbij komt dat de gehanteerde aantallen vrachtauto's gebaseerd zijn op een uitvoeringsvariant waarbij al het vervoer per vrachtauto en via aan ontsluiting over de bestaande stedelijke wegen plaatsvindt. Niet uitgesloten is echter dat ook transportbanden, buisleidingen of bouwwegen (al dan niet met ongelijkvloerse kruisingen) worden gebruikt.

In het contract met de aannemer worden overigens ook eisen gesteld met betrekking tot het bouwverkeer. Bouwverkeer moet zoveel mogelijk gebruik maken van het hoofdwegennet en fysiek gescheiden worden van langzaam verkeer, afgezien van de punten waar bouw- en langzaamverkeer elkaar kruist. In- en uitritten bij bouw- en werkterreinen moeten veilig en overzichtelijk zijn en invoegend en kruisend bouwverkeer moet worden geminimaliseerd. Op de kruisingen waar bouwverkeer en langzaamverkeer elkaar kruisen moeten verkeerslichten aanwezig zijn of een verkeersregelaar. Ook is het niet toegestaan openbare wegen exclusief ten behoeve van het bouwverkeer te gebruiken.

Tot slot; Het effect van de samenloop van bouwverkeer van het project Zuidasdok met bouwverkeer van andere projecten in de Zuidas is beperkt omdat de omvang van het bouwverkeer van de projecten in de Zuidas marginaal is ten opzichte van het bouwverkeer van het project Zuidasdok.

7.11 Beperking van overige hinder

Tijdens de bouwfase moet Zuidas blijven functioneren, waarbij bewoners, bedrijven en bezoekers zo min mogelijk hinder ervaren van de bouwwerkzaamheden. Ook moet Zuidas tijdens de bouwfase van het project Zuidasdok verder kunnen groeien en zich ontwikkelen tot een integraal onderdeel van stad en regio. De bouw van het project Zuidasdok is erop gericht dat het gebied als een 'complete stad in elke fase' wordt beleefd. Er wordt dan ook gebouwd met respect voor de omgeving. De bouw dient uiteraard te voldoen aan wet- en regelgeving en er worden aanvullende eisen gesteld over de maximaal toegestane hinder. Verder wordt de aannemer van het bouwcontract al in de aanbestedingsfase uitgedaagd om met creatieve oplossingen te komen om de hinder voor de omgeving zoveel mogelijk te beperken. Tevens zijn aanvullende maatregelen nodig, zoals bijvoorbeeld het stimuleren van het gebruik van de fiets en het regelen van vervangend openbaar vervoer als bijvoorbeeld de trein of metro tijdelijk buiten gebruik is genomen.

Bouwwerkzaamheden veroorzaken altijd geluid en trillingen, vooral bij het inbrengen van funderingspalen, dam- en diepwanden. Met name voor de tunnels moeten, veel funderingspalen worden aangebracht. Dat geldt ook voor bruggen, viaducten en fly-overs. De geluid- en trillinghinder moet altijd binnen de wettelijke kaders blijven en daarnaast krijgt de aannemer van het bouwcontract aanvullende eisen opgelegd, bijvoorbeeld ten aanzien van niet-geluidsgevoelige bestemmingen zoals bijvoorbeeld de kantoren en hotels tussen Schinkel en Amstel. Om het verkeersnetwerk overdag in stand te kunnen houden is het mogelijk nodig om ook tijdens de nacht te werken. Dat kan geluidhinder tijdens de nacht betekenen.

Vergunningplichtige bouwactiviteiten moeten voor het geluid van bouw- en sloopwerkzaamheden voldoen aan het toetsingskader van het Bouwbesluit 2012. Het Bouwbesluit stelt eisen aan de geluidniveaus vanwege bouw- en sloopwerkzaamheden op geluidgevoelige gebouwen en terreinen. Als uitgangspunt wordt gehanteerd dat bouw- en sloopwerkzaamheden op werkdagen en op zaterdag tussen 07:00 en 19:00 uur worden uitgevoerd. Het bevoegd gezag, de vergunningverlener, kan van deze eisen ontheffing verlenen mits bij de uitvoering gebruik wordt gemaakt van de best beschikbare technieken. Als handvat aan het bevoegd gezag voor het behandelen van verzoeken om ontheffing heeft de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied op 19 februari 2013 (met erratum van 25 april 2013) een 'Richtlijn Bouwlawaai' opgesteld.

Het Bouwbesluit bevat tevens voorschriften met betrekking tot trillingen voor geluidgevoelige bestemmingen. De aannemer van het bouwcontract moet deze voorschriften ook naleven voor

niet-geluidgevoelige bestemmingen tussen Amstel en Schinkel. In kader van het voorkomen van schade aan apparatuur door trillingen zijn toestandsonderzoeken uitgevoerd die voor de aanvang van de bouwwerkzaamheden worden geactualiseerd. Aan gebouwen met glazen gevels wordt specifiek aandacht besteed.

Tevens worden in het contract naar de aannemer eisen gesteld aan o.a. tijdelijke gevels, bouwhekken en verlichting in relatie tot looproutes. (Bouw)verlichting mag niet storend zijn voor bewoners en gebruikers van omliggende gebouwen en voor weg- en spoorverkeer.

Verspreiding van (opwaaiend) materiaal en stof moet worden voorkomen en mocht dit toch optreden direct worden opgeruimd.

Tijdelijke voorzieningen worden niet langer dan noodzakelijk gebruikt en als deze niet meer nodig zijn verwijderd. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om materiaal voor omleidingsroutes, bouwborde, tijdelijke bruggen en bouwwegen. Het doel hiervan is de uitstraling van het werk op een hoog niveau te houden.

7.12 Veiligheid

Aan de veiligheid tijdens de bouwfase worden strenge eisen gesteld. Hier wordt stringent op toegezien. Er wordt alleen toestemming gegeven voor de start van de uitvoering van werkzaamheden als is aangetoond dat veilig wordt gewerkt, dit geldt zowel voor de bouwplaats als de omgeving daaromheen. Nood- en hulpdiensten worden betrokken bij de voorbereiding en bij de vergunningverlening wordt allereerst getoetst op veiligheid.

7.13 Werkterreinen

Voor de bouw van het project Zuidasdok zijn wegen en werkterreinen nodig. Deze zijn vanzelfsprekend voor tijdelijk gebruik. Zo komen er opslagplaatsen en tijdelijke bouwwegen. In de buurt van de tunnelmonden, zoals ter plaatse van het Beatrixpark, zijn werkterreinen nodig voor de aanleg van de tunnels. De meeste ruimte voor werkterreinen is beschikbaar in de gebieden rond de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel, onder bruggen en viaducten en bij de tunnelmonden. In het tracébesluit maar ook in het contract richting de aannemer zijn eisen opgenomen over de maximale omvang van werkterreinen en het terugbrengen van deze terreinen in de originele staat. Voor de realisatie van het project Zuidasdok worden werkterreinen van de projecten OV SAAL en Noord/Zuidlijn overgenomen.

7.14 Kabels en leidingen

De realisatie van het project Zuidasdok maakt een aantal verleggingen van kabels en leidingen noodzakelijk. Hinder als gevolg van deze verleggingen wordt waar mogelijk beperkt, onder meer door aan te sluiten bij andere reeds in Zuidas geplande werkzaamheden. Hierdoor hoeft de openbare ruimte minder vaak en minder lang te worden opengebroken.

Hoofdstuk 8 Juridische planbeschrijving

8.1 Inleiding

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 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.

8.2 Planvorm

Er wordt beoogd met dit bestemmingsplan een flexibele regeling voor de ontwikkeling van het gebied vast te leggen. Het bestemmingsplan is dan ook een globaal plan. De essentiële voorwaarden zoals functies en maatvoeringen ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening zijn vastgelegd, maar het plan is waar mogelijk flexibel. Door diverse flexibiliteitsregels wordt binnen de plankaders ruimte geboden voor ontwikkelingen in de toekomst, zonder dat de aan het plan te verbinden rechtszekerheid voor burgers en gemeente in het geding komt.

8.3 Artikelsgewijze toelichting

Algemeen

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

Als ondergrond voor de verbeelding 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 te waarborgen en deze toch hanteerbaar te houden, is gekozen voor een schaal van 1:2000. De verbeelding is voorts voorzien van een legenda en een noordpijl. Het plangebied van het bestemmingsplan is aan de hand van een plangrens op de verbeelding weergegeven.

De plangrenzen zijn bepaald aan de hand van de ruimte waarvoor een bestemmingsplanregeling wenselijk is. Daarbij is het belangrijkste uitgangspunt dat sprake moet zijn van een logisch en samenhangend plangebied. Daarnaast is ook gekeken naar de grenzen van voorafgaande structuurvisies, de grenzen van omliggende bestemmingsplannen inclusief bestemmingsplannen in procedure en het MER. Op sommige plaatsen is afgeweken van de Structuurvisiegrenzen, zoals bij de Parnassusweg, wanneer bleek dat deze ruimte niet nodig was.

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 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 algemene afwijkingsbevoegdheid.
- Hoofdstuk 4: Overgangs- en slotregels.

De regels in hoofdstuk 1, de algemene regels in hoofdstuk 3 en de overgangsregels en slotregel in hoofdstuk 4 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. In bijlage 21 is een overzicht opgenomen, waaruit de verschillen tussen de diverse bestemmingen blijken. 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 sluit aan bij de wijze waarop deze in andere actuele Amsterdamse bestemmingsplannen wordt omschreven.

Gelet op de hoogteverschillen in het gebied is het van belang om nader in te gaan op de termen peil en maaiveld. In de begripsbepalingen is de term peil als volgt gedefinieerd:

"Onder het peil wordt verstaan:

- a. ter plaatse van de aanduiding 'spoorverkeer': de bovenkant spoorstaaf;*
- b. indien in of op het water wordt gebouwd: het plaatselijk aan te houden waterpeil;*
- c. elders: de gemiddelde hoogte van het aansluitende afgewerkte terrein ter plaatse van het bouwwerk, waarbij plaatselijke, niet bij het verdere verloop van het terrein passende, ophogingen of verdiepingen aan de voet van het bouwwerk, anders dan noodzakelijk voor de bouw daarvan, buiten beschouwing blijven."*

Bij het bepalen van de bouwhoogte van bouwwerken is het dus van belang waar het bouwwerk gerealiseerd wordt. Wanneer het bouwwerk komt binnen de aanduiding 'spoorverkeer' dan wordt gemeten vanaf de bovenkant van de spoorstaaf. Voor zover er sprake is van waterpartijen en er wordt gebouwd op deze waterpartij dan moet worden gemeten vanaf het plaatselijk aan te houden waterpeil. Voor alle andere gronden dient te worden gemeten vanaf de gemiddelde hoogte van het aansluitende afgewerkte terrein. Daarbij wordt dus aan alle kanten de hoogte van het terrein gemeten en daarover het gemiddelde bepaald. De passage 'waarbij plaatselijke, niet bij het verdere verloop van het terrein passende, ophogingen of verdiepingen aan de voet van het bouwwerk buiten beschouwing blijven' leidt ertoe dat gronden niet eerst vrijelijk (en ongelimiteerd) opgehoogd kunnen worden, waarna vervolgens vanaf dat nieuwe peil de hoogtebepaling van het bouwwerk kan plaatsvinden. Indien ophogingen of verdiepingen zijn aangebracht die niet bij het natuurlijk verloop van de grond passen, behoren deze bij het meten van de hoogte van het bouwwerk buiten beschouwing te worden gelaten. In dat geval dient te worden gemeten vanaf de oorspronkelijke, voor de plaatsgevonden ophoging of verdieping aanwezige, als natuurlijk aan te merken terreinhoogte. Een uitzondering hierop is opgenomen voor situaties waarin ophogingen of verdiepingen van de grond noodzakelijk zijn om het bouwwerk te kunnen realiseren. Dergelijke situaties doen zich in het bijzonder voor bij geaccidenteed terrein, waarbij men een bestaand gebouw wil vergroten met een aan- of uitbouw. In dergelijke situaties is het gerechtvaardigd dat om dit mogelijk te maken gronden gedeeltelijk worden opgehoogd of verlaagd. Vandaar dat in de meetbepaling een uitzondering is opgenomen voor ophogingen of verdiepingen van de grond die – hoewel wellicht niet horend bij het natuurlijk verloop van de grond – noodzakelijk zijn voor de bouw van het bouwwerk. Dergelijke voor de bouw noodzakelijke ophogingen of verdiepingen hoeven bij het meten niet buiten beschouwing te worden gelaten en kunnen dus als peil worden gehanteerd vanaf waar de hoogte van het bouwwerk wordt gemeten.

De term maaiveld wordt in de regels uitsluitend gebruikt om het verschil aan te geven tussen boven- en ondergronds.

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.

Artikel 3 Gemengd

De bestemming 'Gemengd' is toegekend aan het centrum van het plangebied, waar verschillende functies aanwezig zullen zijn. Hierna wordt omschreven wat hier wordt voorzien. Hierbij is een onderscheid gemaakt tussen wat er bovengronds aan functies en (bouw)mogelijkheden aanwezig zal zijn en wat er ondergronds zal zijn. Eerst wordt een onderbouwing gegeven voor de begrenzing van de bestemming.

Begrenzing bestemming 'Gemengd'

De buitengrenzen van deze bestemming zijn bepaald aan de hand van de feitelijke situatie en de ontwerpplannen voor het station met passages. De verkeersbestemmingen die rondom deze bestemming liggen, vormen op deze manier een logische begrenzing van het bestemmingsvlak 'Gemengd'. Zo vallen de wegen, die met name bestemd zijn voor autoverkeer, buiten de bestemming. Binnen de bestemming 'Gemengd' is sprake van een grotere diversiteit aan functies dan binnen de aangrenzende 'verkeersbestemmingen'.

Ondergronds

Ter hoogte van een deel van het plangebied is ondergronds aan de noord- en zuidzijde een tunnelbak voorzien, waarin de A10 wordt gerealiseerd. Deze tunnelbakken zijn aangeduid als 'overige zone - ondergronds verkeer'. Bij de begrenzing van deze tunnelbakken is rekening gehouden met het ontwerp van de A10 ter hoogte van het plangebied. Tevens is hier afstand gehouden tot de belendende bebouwing. Ter hoogte van het WTC is de afstand van 3 meter van de erfgrans (wand van de kelder onder het gebouw) hierbij maatgevend. Dit ontwerp is vertaald in het tracébesluit dat wordt/is genomen voor dit traject van de A10.

Bovengronds

De spoorwegen kunnen binnen deze bestemming gehandhaafd blijven of worden aangepast binnen de functieaanduiding 'spoorverkeer'. De begrenzing van deze functieaanduiding komt voort uit de begrenzing van de nu reeds geldende bestemming ter plaatse, waarbinnen de sporen en bijbehorende voorzieningen al zijn gerealiseerd.

Binnen de bestemming 'Gemengd' is de functieaanduiding 'specifieke vorm van verkeer - 3' opgenomen. Ter hoogte van deze functieaanduiding is de realisatie van een passage die toegankelijk is voor voetgangers, toegestaan. Met deze aanduiding wordt geregeld dat de combinatie van een passage en aanliggende voorzieningen uitsluitend ter plaatse van de aanduidingen is toegestaan. Aparte voorzieningen zoals winkels aan de buitenzijde van het station of passages zonder voorzieningen zoals doorgangen voor personeel zijn ook elders binnen deze bestemming toegestaan. De omvang van de vlakken waarop deze functieaanduiding van toepassing is, is zodanig dat bij één van de passages (de nieuwe Brittenpassage) aan één zijde en bij de andere passage, de Minervapassage aan twee zijden ruimte is voor detailhandel, horeca, dienstverlening (consumentverzorgend en zakelijk), ateliers en soortgelijke voorzieningen. Overigens zijn voorzieningen zoals technische ruimten, opslagruimten ten behoeve van het station, fietsenstallingen en dergelijke ook tot buiten de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer-3' toegestaan, ook als zij grenzen aan de passage. De passage voorzien binnen de breedste functieaanduiding 'specifieke vorm van verkeer - 3' (Minervapassage) is openbaar toegankelijk. Dit is ook in de regels verwoord. Voor beide passages geldt dat het transferegedeelte, dat wil zeggen de toegang tot de perrons, afsluitbaar is in verband met de (sociale) veiligheid en beheer.

De breedste (oostelijke) functieaanduiding 'specifieke vorm van verkeer - 3' is opgenomen ter hoogte van de huidige Minervapassage, zodat het Zuidplein en het Gustav Mahlerplein met elkaar verbonden worden. Deze passage biedt dus aan twee zijden ruimte voor aangrenzende voorzieningen.

De andere, smallere (westelijke) functieaanduiding 'specifieke vorm van verkeer - 3' doorsnijdt het bestemmingsvlak ter hoogte van de Benjamin Brittenstraat. Deze passage wordt daarom ook wel de Brittenpassage genoemd. De Brittenpassage is nieuw ten opzichte van de huidige situatie, om zo de voetgangersstromen goed te kunnen verwerken. In de huidige situatie bestaat er aan deze zijde van het station / van de perrons de mogelijkheid om het station / perron te verlaten. De situatie hier wordt niet als prettig, zelfs als sociaal onveilig ervaren. Onder andere daarom maakt dit bestemmingsplan de Brittenpassage mogelijk.

Naast deze twee passages met voorzieningen sluit de juridische regeling de realisatie van een andere passage, zonder voorzieningen, maar bijvoorbeeld ten behoeve van de ontsluiting van technische ruimten, niet uit.

Om te voorkomen dat het bruto vloeroppervlak van de functies in de passages ruimte biedt aan bijvoorbeeld meer grootschalige detailhandel, horeca, etc. is in de regels per functie (horeca, detailhandel, ateliers, (consumentverzorgende / zakelijke) dienstverlening en ambachtelijke voorzieningen) een maximum aantal vierkante meters brutovloeroppervlak per vestiging opgenomen.

Binnen het gemengde gebied zijn op maaiveld diverse functies mogelijk met verschillende (bouw)mogelijkheden. Met name spoorwegvoorzieningen, tram- en metrobanen zijn op maaiveld voorzien. Deze zullen naar verwachting de meeste ruimte in beslag nemen. Ook zijn verder binnen de bestemming 'Gemengd' op maaiveld, net zoals in de passages, commerciële voorzieningen mogelijk zoals detailhandel, horeca, dienstverlening (consumentverzorgend en zakelijk), ateliers en kleinschalige ambachtelijke voorzieningen (zoals een schoenmaker). Op maaiveld geldt voor deze voorzieningen hetzelfde maximale bedrijfsvloeroppervlak als onder maaiveld. Zo wordt ook hier voorkomen, dat zich hier volwaardige winkels (bijvoorbeeld supermarkten) vestigen die het ondernemingsklimaat in de omgeving niet aantasten. De voorzieningen zullen met name gericht zijn op de reizigers die gebruik maken van de openbaarvervoerterminal en niet op winkelend publiek zoals in winkelcentra.

Verder zijn meer algemene voorzieningen toelaatbaar binnen deze bestemming. Het gaat om: wegen, voet- en fietspaden, pleinen, groenvoorzieningen, water en waterhuishoudkundige voorzieningen, nutsvoorzieningen, parkeervoorzieningen, fietsenstallingen en infrastructurele voorzieningen voor het tram-, trein- en wegverkeer. Daarbij behorende lichtmasten, geluidwerende voorzieningen, straatmeubilair, beeldende kunstwerken en in- en uitritten zijn hier eveneens toegestaan.

Artikel 4 Groen - 1

Begrenzing bestemming 'Groen - 1'

De bestemming 'Groen - 1' is toegekend aan de noordoostelijke uitloper van het plangebied. De begrenzing is afgestemd op het ontwerp van de A10 ter hoogte van het plangebied, en het tracébesluit. Daar waar de A10 weer op dit punt op maaiveld komt en aansluit op de bestaande A10 (fysiek en juridisch-planologisch) is de grens gelegd van de bestemming 'Groen - 1' en daarmee ook van het plangebied van dit bestemmingsplan.

De zuidoostelijke uitloper van het plangebied heeft een andere 'groen-bestemming' gekregen. Hiervoor is gekozen omdat binnen de beide groen-bestemmingen andere planologische mogelijkheden zijn opgenomen. Hierna wordt op de mogelijkheden binnen de andere 'groen-bestemming', 'Groen - 2' ingegaan.

Ondergronds

Onder maaiveld ter hoogte van de bestemming 'Groen - 1' is de A10 voorzien. Daarom valt de gebiedsaanduiding 'overige zone - ondergrondsverkeer' grotendeels samen met de bestemming 'Groen - 1'.

Bovengronds

Omwille van een groene uitstraling op maaiveld zijn er op het dak van de tunnel waar de A10 in ligt groenvoorzieningen toegestaan binnen deze bestemming. Om deze groene uitstraling te garanderen is in de regels opgenomen dat 40 % van het maaiveld niet mag worden voorzien van een verharding of halfverharding. Hier mogen dus ook geen voorzieningen worden gerealiseerd. Binnen de bestemming zijn ten behoeve van de tunnel waarin de A10 ligt, dienstgebouwen toegestaan. Per vlak met de bestemming 'Groen - 1' is een dienstgebouw met een oppervlakte van 900 m² toegestaan. In een dergelijk dienstgebouw kunnen de installaties die nodig zijn (luchtbehandeling, informatieborden, etc.) voor de tunnel, worden bediend. In een dienstgebouw zullen bijvoorbeeld een technische ruimte en een soort van kantoor van waaruit de installaties kunnen worden bediend, en mogelijk inbandige parkeervoorzieningen aanwezig zijn.

Verder is op maaiveld het volgende toegestaan: wegen, water en waterberging, waterstaatkundige werken, nutsvoorzieningen, kiosken, voet- en fietspaden, pleinen en gebouwde en ongebouwde fietsenstallingen. Per bestemmingsvlak is 60 m² aan kiosken toegestaan. Wat betreft de oppervlakte is gekozen voor een omvang waarbinnen enkele kiosken mogelijk zijn.

Binnen de bestemming zijn eveneens lichtmasten, geluidwerende voorzieningen, straatmeubilair, beeldende kunstwerken, parkeervoorzieningen en in- en uitritten toegestaan.

Artikel 5 Groen - 2

De bestemming 'Groen - 2' is toegekend aan de zuidoostelijke uitloper van het plangebied. Deze bestemming is qua inhoud nagenoeg gelijk aan de hiervoor besproken bestemming 'Groen - 1'. Alleen biedt de bestemming 'Groen - 2' extra mogelijkheden voor de realisatie van dagrecreatieve voorzieningen en trambanen. Trambanen worden hier mogelijk gemaakt om zo een keerlus voor de tram te kunnen realiseren.

Artikel 6 Verkeer - 1

Begrenzing bestemming 'Verkeer - 1'

De bestemming 'Verkeer - 1' is toegekend aan de gronden binnen het plangebied, waar de bestaande wegen (Parnassusweg en Beethovenstraat), van noord naar zuid, op maaiveld het plangebied doorsnijden. De begrenzing van deze bestemming is zo gekozen omdat hier alleen sprake is van een verkeersfunctie op maaiveldniveau en ondergronds geen wegen en /of andere voorzieningen worden gerealiseerd. In de huidige situatie liggen de wegen binnen deze bestemming ook al op maaiveld. Bij de begrenzing is uitgegaan van een breedte van minimaal 50 meter, 25 meter aan weerszijden vanuit het hart van de kolom.

Ondergronds

Onder maaiveld zijn hier geen ontwikkelingen voorzien.

Bovengronds

Daar waar nu de Parnassusweg en de Beethovenstraat op maaiveld liggen, kan de bestaande weg gehandhaafd blijven of kan deze worden vernieuwd en aangepast op de nieuwe situatie. De wegen gaan hier, net zoals in de huidige situatie onder de sporen door. Daarom zijn binnen deze bestemming ook spoorwegen toegestaan. Verder zijn binnen de bestemming meer algemene functies en/ of bouwwerken toegestaan onder andere ten behoeve van de inpassing van de (spoor-)wegen en de ontsluiting van de aangrenzende gebieden. Denk hierbij aan: voet- en fietspaden, waterhuishoudkundige voorzieningen, nutsvoorzieningen, groenvoorzieningen, parkeervoorzieningen en overige infrastructurele voorzieningen. Hierbij zijn kunstwerken zoals viaducten en bruggen, lichtmasten, geluidwerende voorzieningen, straatmeubilair, beeldende kunstwerken en in- en uitritten toegestaan.

Artikel 7 Verkeer - 2

Begrenzing bestemming 'Verkeer - 2'

De bestemming 'Verkeer - 2' is toegekend aan de gronden binnen het plangebied, waar de A10 bovengronds ligt en waar onderdoorgangen voor voet- en fietspaden zijn voorzien, om zo een langzaamverkeersverbinding van noord naar zuid te realiseren (in tact te houden). Tevens is in deze bestemming een faunapassage toegestaan die eveneens van noord naar zuid loopt.

Ondergronds

Onder maaiveld zijn hier geen ontwikkelingen voorzien.

Bovengronds

De A10 zal ter hoogte van deze bestemming op hetzelfde niveau liggen als de spoorwegen, die hier parallel aan de A10 lopen. Onder de A10 (door het dijklichaam van de A10) en verderop onder de spoorwegen door (door het dijklichaam van het spoor), ligt op maaiveld een langzaamverkeersroute: voet- fietspad. Verder zijn er voorzieningen toegestaan om de situatie in te passen en aan te laten sluiten op de omgeving. Het gaat hierbij om: waterhuishoudkundige voorzieningen, nutsvoorzieningen, groenvoorzieningen, overige infrastructurele voorzieningen. Ook biedt de bestemming ruimte voor daarbij behorende kunstwerken zoals viaducten en bruggen, lichtmasten, geluidwerende voorzieningen, straatmeubilair, beeldende kunstwerken en in- en uitritten.

Artikel 8 Verkeer - 3Begrenzing bestemming 'Verkeer - 3'

De bestemming 'Verkeer - 3' is toegekend aan de gronden waar de bestaande wegen Parnassusweg en Beethovenstraat, van noord naar zuid, op maaiveld het plangebied doorsnijden en waar onder maaiveld plaatselijk sprake is van een tunnelbak. De begrenzing van deze bestemming is zo gekozen omdat hier, in afwijking van de andere verkeersbestemmingen sprake is van een verkeersfunctie op maaiveldniveau met plaatselijk ondergronds de A10. In de huidige situatie liggen de wegen binnen deze bestemming op maaiveld.

Ondergronds

Onder maaiveld, ter plaatse van de gebiedsaanduiding 'overige zone - ondergronds verkeer', is hier de A10 voorzien.

Bovengronds

Ter plaatse van de gebiedsaanduiding 'overige zone - ondergronds verkeer' zijn op maaiveld wegen toegestaan. Verder zijn er voetpaden, fietspaden, trambanen en voorzieningen toegestaan om de situatie in te passen en aan te laten sluiten op de omgeving. Het gaat hierbij om: waterhuishoudkundige voorzieningen, nutsvoorzieningen, groenvoorzieningen, parkeervoorzieningen en overige infrastructurele voorzieningen. Ook biedt de bestemming ruimte voor daarbij behorende kunstwerken zoals viaducten en bruggen, lichtmasten, geluidwerende voorzieningen, straatmeubilair, beeldende kunstwerken en in- en uitritten.

Artikel 9 Verkeer - 4Begrenzing bestemming 'Verkeer - 4'

De bestemming 'Verkeer - 4' is toegekend aan het gebied ten noorden en zuiden van het stationsgebouw, meer specifiek: de gronden binnen het plangebied die parallel liggen aan de spoorwegen in het centrum van het plangebied. De gronden aan de noord- en zuidzijde van het plangebied hebben deze bestemming gekregen omdat ze een andere (verkeerskundige) functie hebben dan de andere gronden met een verkeersbestemming. Deze (30 km/uur-) wegen zullen met name ook worden voorzien van laad- en loshavens, voor de voorzieningen die in de directe nabijheid aanwezig zullen zijn. Daarnaast is hier ook ruimte voorzien voor taxistandplaatsen.

Een zone direct ten zuiden van de bestemming 'Gemengd' is feitelijk gezien een ruimtereservering voor een in de toekomst mogelijke uitbreiding van het spoor met een vijfde en zesde spoor. Deze zone heeft ook de bestemming 'Verkeer - 4' gekregen, om zo te voorkomen dat hier bebouwing wordt gerealiseerd, die te zijner tijd, wanneer het vijfde en zesde spoor gerealiseerd worden, weer verwijderd moet worden. De entrees van de passages vallen niet binnen deze bestemming.

Ondergronds

Onder maaiveld, ter plaatse van de gebiedsaanduiding 'overige zone - ondergronds verkeer', is hier de A10 voorzien. Voor de begrenzing van deze gebiedsaanduiding is aangesloten bij het ontwerp en het tracébesluit voor de A10.

Bovengronds

Op maaiveld zijn kiosken, fietsenstallingen en, uitsluitend boven de tunnel, gebouwen ten behoeve van de verkeerstunnel toegestaan.

Uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - 1' is een busstation toegestaan. Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - 2' is een tramstation toegestaan. Ook is binnen deze aanduidingen een verblijfsruimte voor (personeel van) het openbaar vervoer mogelijk.

Ook zijn voorzieningen toegestaan om de situatie in te passen en aan te laten sluiten op de omgeving. Het gaat hierbij om: voet- en fietspaden, waterhuishoudkundige voorzieningen, nutsvoorzieningen, groenvoorzieningen, parkeervoorzieningen en overige infrastructurele voorzieningen. Ook biedt de bestemming ruimte voor daarbij behorende kunstwerken zoals viaducten en bruggen, lichtmasten, geluidwerende voorzieningen, straatmeubilair, beeldende kunstwerken en in- en uitritten.

Artikel 10 Verkeer - 5

Begrenzing bestemming 'Verkeer - 5'

De bestemming 'Verkeer - 5' is toegekend aan de ter hoogte van het Beatrixpark gelegen gronden binnen het plangebied waar onder de spoorwegen op maaiveld een voet- fietspad is voorzien. Deze situatie onderscheidt zich van de voorgestane situaties in de andere verkeersbestemmingen. Daarom is er een aparte bestemmingsregeling voor opgenomen in 'Verkeer - 5'. Tevens is in deze bestemming een faunapassage toegestaan.

Ondergronds

Onder maaiveld zijn binnen deze bestemming geen ontwikkelingen voorzien. Hier is dan ook geen regeling voor opgenomen.

Bovengronds

Binnen deze bestemmingen zijn de spoorwegen met daaronder op maaiveld een voet- fietspad voorzien. Binnen deze bestemming zijn geen gebouwen toegestaan.

Ook zijn voorzieningen toegestaan om de situatie in te passen en aan te laten sluiten op de omgeving. Het gaat hierbij om: waterhuishoudkundige voorzieningen, nutsvoorzieningen, groenvoorzieningen, parkeervoorzieningen en overige infrastructurele voorzieningen. Ook biedt de bestemming ruimte voor daarbij behorende kunstwerken zoals viaducten en bruggen, lichtmasten, geluidwerende voorzieningen, straatmeubilair, beeldende kunstwerken en in- en uitritten.

Artikel 11 Verkeer - 6

Begrenzing bestemming 'Verkeer - 6'

De bestemming 'Verkeer - 6' is toegekend aan de gronden binnen het plangebied waar de tunneldaken zijn voorzien, grenzend aan de westelijke tunnelmonden. De situatie onderscheidt zich hier van de situatie ter plaatse van de andere verkeersbestemmingen omdat hier ook nog andere mogelijkheden zijn zoals de realisatie van kiosken en de voorzieningen behorende bij de tunnel. Daarom is er een aparte bestemmingsregeling voor opgenomen in 'Verkeer - 6'.

Ondergronds

Onder maaiveld, ter plaatse van de gebiedsaanduiding 'overige zone - ondergronds verkeer', is hier de A10 voorzien. Voor de begrenzing van deze gebiedsaanduiding is aangesloten bij het ontwerp en het tracébesluit voor de A10.

Bovengronds

Ter plaatse van de gebiedsaanduiding 'overige zone - ondergronds verkeer' zijn op maaiveld alleen gebouwen toegestaan ten behoeve van de verkeerstunnel en kiosken. Verder zijn er binnen deze bestemming geen gebouwen toegestaan.

Ook zijn voorzieningen toegestaan om de situatie in te passen en aan te laten sluiten op de omgeving. Het gaat hierbij om: voet- en fietspaden, waterhuishoudkundige voorzieningen, nutsvoorzieningen, groenvoorzieningen, parkeervoorzieningen en overige infrastructurele voorzieningen. Ook biedt de bestemming ruimte voor daarbij behorende kunstwerken zoals viaducten en bruggen, lichtmasten, geluidwerende voorzieningen, straatmeubilair, beeldende kunstwerken en in- en uitritten.

Met name voor het gebied grenzend aan de nieuwbouwlocatie voor de rechtbank (aan de noordwestzijde van het plangebied) is het van belang dat hiermee naast taxistandplaatsen ook andere vorm van parkeren, met name parkeren voor gehandicapten en parkeren van tv-straalwagens, mogelijk wordt.

Artikel 12 Verkeer - 7

Begrenzing bestemming 'Verkeer - 7'

De bestemming 'Verkeer - 7' is toegekend aan de gronden tussen de spoorwegen en de A10 in het meest oostelijke deel van het plangebied, waar een nieuwe fietstunnel tussen de taluds van spoor en weg komt. Tevens is hier een faunapassage toegestaan.

Ondergronds

Onder maaiveld zijn hier geen ontwikkelingen voorzien.

Bovengronds

Op maaiveld is hier een nieuwe fietstunnel voorzien. Verder zijn er voorzieningen toegestaan om de situatie in te passen en aan te laten sluiten op de omgeving. Het gaat hierbij om: waterhuishoudkundige voorzieningen, nutsvoorzieningen, groenvoorzieningen, overige infrastructurele voorzieningen. Ook biedt de bestemming ruimte voor daarbij behorende kunstwerken, lichtmasten, geluidwerende voorzieningen, straatmeubilair, beeldende kunstwerken en in- en uitritten.

Artikel 13 Waterstaat - Waterkering

Middels de bestemming 'Waterstaat - Waterkering' zijn de gronden (de tunnel en directe omgeving) tevens bestemd voor de bescherming, het in stand houden en het onderhoud van de waterkerende functie. Deze waterkerende functie mag niet worden aangetast.

Artikel 14 Anti-dubbelregel

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 15 Algemene bouwregels

Dit artikel maakt bepaalde, kleine overschrijdingen van bestemmingsvlakgrenzen en bebouwingsregels mogelijk zonder een afwijkingsprocedure. In het verleden waren voor zulke geringe overschrijdingen wel (toen nog ontheffings)procedures nodig. Maar in de praktijk bleken de in dit artikel opgesomde overschrijdingen altijd een ontheffing te krijgen. Daarom zijn ze in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakt "bij wijze van recht". Dat komt de helderheid vooraf ten goede en kan de procedurendruk verminderen.

Ook wordt met dit artikel de bouw van voorzieningen (bouw- en opslagplaatsen) mogelijk gemaakt die nodig zijn voor de realisatie van Zuidasdok.

Artikel 16 Algemene gebruiksregels

In dit artikel is een aantal algemeen geldende regels opgenomen.

Allereerst is in dit artikel in aanvulling op het algemene gebruiksverbod in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) een aantal specifieke activiteiten uitgezonderd.

Daarnaast is op grond van dit artikel het gebruik van gronden dat samenhangt met de realisatie van het Zuidasdok toegestaan.

Artikel 17 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 18 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 luiden op het moment waarop het ontwerp bestemmingsplan ter visie is gelegd.

Artikel 19 Overgangsrecht

In dit artikel zijn overgangsregels opgenomen, die evenals de anti-dubbelregel behoren tot de standaardregels uit het Bro.

Artikel 20 Slotregel

De slotregel ten slotte geeft de officiële benaming van dit bestemmingsplan weer alsmede de datum van vaststelling door de gemeenteraad.

Hoofdstuk 9 Economische uitvoerbaarheid

In artikel 6.12 lid 1 Wro is geregeld dat een exploitatieplan moet worden opgesteld indien er sprake is van een bestemmingsplan dat een bouwplan, zoals bedoeld in artikel 6.2.1 Bro, mogelijk maakt. Dit is slechts anders indien het kostenverhaal van de grondexploitatie "reeds anderszins is verzekerd".

Van anderszins verzekerd is onder meer sprake indien er een anterieure overeenkomst met de eigenaren van de gronden is gesloten. De grondeigenaren binnen het plangebied betreffen de gemeente Amsterdam en het Rijk.

Op 9 juli 2012 hebben het ministerie van Infrastructuur en Milieu, de gemeente Amsterdam, de Stadsregio Amsterdam en de Provincie Noord-Holland de Bestuursovereenkomst Zuidasdok (voor het hele project) ondertekend. Deze bestuursovereenkomst gaat ook in op de onderlinge financiële afspraken. Deze vier partijen dragen samen zorg voor het taakstellend budget. De bijdragen zijn grofweg als volgt verdeeld:

- het Rijk: € 979 miljoen;
- de gemeente Amsterdam: € 201 miljoen;
- de provincie Noord-Holland: € 75 miljoen;
- de Stadsregio Amsterdam: € 130 miljoen.

Over de wijze waarop bijdragen verrekend worden en hoe hier in de loop der jaren mee om wordt gegaan zijn bepalingen opgenomen in de bestuursovereenkomst.

De bestuursovereenkomst geeft invulling aan de financiële borging van het project, zodat uitvoerbaarheid in financiële zin gegarandeerd is.

Hoofdstuk 10 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

10.1 Overleg ex artikel 3.1.1 Bro

In het kader van het bestuurlijk overleg als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is het concept ontwerp bestemmingsplan verzonden aan:

- Gemeente Diemen
- Gemeente Amstelveen
- Gemeente Ouder- Amstel
- Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht, p/a Waternet
- Ministerie van Defensie
- Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie (EL&I/energie)
- Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap / Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed
- Ministerie van Infrastructuur & Milieu / Rijkswaterstaat West-Nederland Noord
- Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed
- Provincie Noord-Holland
- Stadsdeel Zuid
- Stadsdeel Oost
- Stadsdeel West

De instanties genoemd onder 8 en 11 hebben aangegeven geen commentaar te hebben op het concept-ontwerpbestemmingsplan. Daarnaast zijn de volgende reacties ontvangen:

Gemeente Diemen

- De gemeente Diemen vindt een keervoorziening niet wenselijk omdat deze gesitueerd wordt op zeer korte afstand van de bestaande woonwijk Diemen-Zuid. Verzocht wordt om de keervoorziening niet dan wel elders te situeren. Mocht dit niet mogelijk zijn dan wordt verzocht om voldoende maatregelen te treffen om geluidoverlast te voorkomen. Overigens wordt geconstateerd dat de keervoorziening geen onderdeel uitmaakt van het bestemmingsplan Zuidasdok.

Reactie

De keervoorziening maakt inderdaad geen deel uit van het bestemmingsplan Zuidasdok. De reactie heeft dan ook geen invloed op de bestemmingsplanregeling.

Bij de verdere uitwerking van het project zal, zoals ook expliciet vastgelegd in artikel 13 punt 11 van de Bestuursovereenkomst Zuidasdok d.d. 9 juli 2012, de inpassing van het (met name in dit artikel genoemde) projectonderdeel keerspooren Diemen Zuid in goed overleg met de gemeente Diemen plaatsvinden, teneinde te komen tot een optimale oplossing voor alle betrokkenen.

- Op pagina 26 van de toelichting wordt ten onrechte gesproken over een goederenwachtspoor. Dit is echter geen onderdeel van het genomen tracébesluit OV-SAAL korte termijn.

Reactie

De passage in de toelichting wordt aangepast.

- Merkt op nog geen goede tekening te hebben ontvangen van de keervoorziening om te kunnen beoordelen of deze past binnen de vigerende bestemmingsplannen in Diemen.

Reactie

Een geschikte tekening zal worden aangeleverd.

Gemeente Ouder-Amstel

- De gemeente Ouder-Amstel concludeert uit het bestemmingsplan en bijbehorende stukken dat keerspooren zijn voorzien ten oosten van het station Diemen-Zuid en dus niet meer binnen de ontwikkellocatie De Nieuwe Kern te Duivendrecht. Daarbij tekent de gemeente Ouder-Amstel aan dat een keerspoor op laatstgenoemde locatie zich niet verdraagt met de voorziene planontwikkeling aldaar.

Reactie

De keervoorziening op de locatie Diemen-Zuid is geen onderdeel van het gebied van het onderhavige bestemmingsplan Zuidasdok. De betreffende voorziening kan overigens, in de vorm waarin deze nu is ontworpen, worden gerealiseerd binnen de ter plaatse geldende bestemmingsplannen. Het betreft een keervoorziening voor internationale treinen.

- Voor zover de gemeente Ouder-Amstel doelt op een keervoorziening ten behoeve van nationale treinen die is voorzien in het project OV-SAAL, verwijzen wij naar de context van dat project. De gemeente Ouder-Amstel geeft aan geen voorstander te zijn van een tunnel categorie C, als bedoeld in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen, omdat dit zou leiden tot een toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de A9, langs de woonkernen van Amstelveen en Ouderkerk aan de Amstel.

Reactie

De verbreding van de A10 het tunneldeel wordt in juridisch-planologisch opzicht geregeld in het tracébesluit Zuidasdok. De inhoud van het tracébesluit is bij het opstellen en vaststellen van voorliggend bestemmingsplan een gegeven, met dien verstande dat de gemeente verplicht is de inhoud van het tracébesluit over te nemen in de voor het betreffende gebied op te stellen bestemmingsplannen. Daarmee is ook de gekozen tunnelcategorie in het licht van dit bestemmingsplan een gegeven. Dat gesteld hebbende merken wij ter informatie op dat duidelijk is dat de vervoershoeveelheden aangaande gevaarlijke stoffen zich na opening van Zuidasdok zich verplaatsen van de A10 Zuid naar de A9 langs Amstelveen en Ouderkerk aan de Amstel. Daar waar sprake is van een stijging van de vervoershoeveelheden mag een toename van het plaatsgebonden risico worden verwacht. Onderzoek toont echter aan dat nergens sprake is van een overschrijding of dreigende overschrijding van de plafondwaarden voor plaatsgebonden risico's die van toepassing zijn op de hoofdwegen in het studiegebied. Het groepsrisico langs de A9 neemt wel toe, maar de afweging ten aanzien van dit gegeven valt, zoals gesteld, buiten het kader van dit bestemmingsplan.

- De gemeente Ouder-Amstel geeft aan dat uitbreiding van de Zuidas leidt tot een verslechtering van de gezondheidssituatie ter plaatse van onder meer het knooppunt Amstel. Zo zal er sprake zijn van een verdergaande verkeersaantrekkende werking. Dat is, gelet op de heersende windrichting negatief voor de inwoners van Duivendrecht, met name op het gebied van geluid en luchtkwaliteit.

Reactie

Ook ten aanzien van dit punt geldt dat het aan de orde is in het kader van het tracébesluit Zuidasdok en het bestemmingsplan Zuidasdok een verplichte vertaling is van het tracébesluit. Daarbij kan ter informatie worden aangetekend dat de wegverbreding weliswaar een negatief effect heeft op de luchtkwaliteit en de geluidssituatie, maar dat daarbij de wettelijke normen niet worden overschreden. Overigens zijn de effecten op Duivendrecht, gezien de afstand tot de A10, zeer beperkt en zijn, evenzo gezien de afstand tussen Duivendrecht en de A10, afscherpende voorzieningen niet adequaat.

- De gemeente Ouder-Amstel stelt dat de fietsverbinding langs de A10 tijdens en na de uitvoering van Zuidasdok op een optimale en veilige wijze dient te worden gehandhaafd.

Reactie

Ook ten aanzien van dit punt geldt dat het aan de orde is in het kader van het tracébesluit Zuidasdok en het bestemmingsplan Zuidasdok een verplichte vertaling is van het tracébesluit. De gemeente Amsterdam is overigens ook van mening dat de bedoelde fietsvoorziening dient te worden gehandhaafd. Dit is ook een uitgangspunt bij de realisatie van Zuidasdok.

Stadsdeel Oost

Stadsdeel Oost vraagt of kan worden aangegeven of als gevolg van dit plan geen extra vervoer van gevaarlijke stoffen door stadsdeel Oost zal plaatsvinden, die mogelijk ruimtelijke ontwikkelingen op bijvoorbeeld Zeeburgereiland kunnen beperken, dan wel voor de huidige bewoners een groter risico opleveren.

Reactie

Evenals aangegeven in reactie op de opmerkingen van de gemeente Ouder-Amstel geldt ook hier dat de gevolgen op het gebied van externe veiligheid in het kader van voorliggend bestemmingsplan een gegeven zijn. In aanvulling op dit gegeven merken wij ter informatie het volgende op:

De te verwachten effecten van het project Zuidasdok op het gebied van externe veiligheid hebben betrekking op het zuidelijke netwerk van rijkswegen rond Amsterdam, aangezien naar verwachting alleen op deze wegen de intensiteit van het transport van gevaarlijke stoffen wijzigt na opening van het Zuidasdok. Voor wat betreft het grondgebied van stadsdeel Oost, inbegrepen het Zeeburgereiland zijn geen (negatieve) effecten te verwachten ten aanzien van de externe veiligheid.

10.2 Participatie

Zoals in hoofdstuk 5 is aangegeven, is er ten behoeve van Zuidasdok een m.e.r.-procedure doorlopen. Op 23 september 2013 is kennisgegeven van de startnotitie m.e.r. ten behoeve van Zuidasdok. De startnotitie heeft met ingang van 24 september 2013 gedurende zes weken ter inzage gelegen. Een ieder is de mogelijkheid geboden zienswijzen naar voren te brengen. In de Nota van Beantwoording zienswijzen en adviezen Startnotitie MER Zuidasdok is aangegeven op welke wijze de zienswijzen zijn betrokken in het MER, danwel worden betrokken bij de verdere ruimtelijke planvorming. De Nota van beantwoording maakt onderdeel uit van het Besluit Reikwijdte en detailniveau MER Zuidasdok.

Op grond van artikel 1.3.1, eerste lid, van het Bro moet van het voornemen tot het voorbereiden van onder andere een bestemmingsplan vooraf kennis worden gegeven. Die plicht geldt alleen indien bij de voorbereiding van dat bestemmingsplan geen MER wordt opgesteld. Hoewel een MER is opgesteld, is er desondanks voor gekozen nogmaals op grond van artikel 1.3.1 Bro kennis te geven van de voorbereiding van het bestemmingsplan. Aangezien er in het voortraject reeds vele malen de

gelegenheid is geboden in te spreken op de plannen (bijvoorbeeld in het kader van het Advies Reikwijdte en Detailniveau) is ervan afgezien die mogelijkheid nogmaals in het kader van dit bestemmingsplan te bieden. De kennisgeving is op 23 september 2013 gepubliceerd. Tevens is de kennisgeving langs elektronische weg bekendgemaakt.

Het ontwerpbestemmingsplan Zuidasdok heeft van 12 maart tot en met 22 april ter inzage gelegen tezamen met het ontwerpbesluit tot het vaststellen van hogere geluidswaarden, het ontwerptracébesluit en het ProjectMER Zuidasdok. Tijdens de periode van terinzagelegging kon een ieder een zienswijze naar voren brengen bij de gemeenteraad van Amsterdam over het ontwerpbestemmingsplan en bij de Minister van Infrastructuur en Milieu over het ontwerptracébesluit en het projectMER. Belanghebbenden konden bij het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam een zienswijze kenbaar maken over het bij het ontwerpbestemmingsplan behorende ontwerpbesluit tot het vaststellen van hogere geluidswaarden. Ten aanzien van het ontwerpbestemmingsplan, het tracébesluit en het projectMER Zuidasdok zijn 177 zienswijzen ingediend en ten aanzien van het ontwerpbesluit tot het vaststellen van hogere geluidswaarden 5 zienswijzen. Het vaststellen van hogere geluidswaarden bleek op grond van nieuwe geluidberekeningen niet noodzakelijk te zijn. Daarmee is deze procedure afgesloten. Zie voor een beantwoording van de overige zienswijzen de nota van beantwoording behorende bij dit bestemmingsplan.

Financiering

 **Gemeente
Amsterdam**



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

 **Provincie
Noord-Holland**



Medegefinancierd door de Europese Unie
Trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T)

In deze publicatie wordt slechts de mening van de auteur weergegeven. De Europese Unie is niet aansprakelijk voor het gebruik dat eventueel wordt gemaakt van de informatie in deze publicatie.