

Zuidas dōk

Deelrapport landschap, cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit Zuidasdok

Milieueffectrapport – bijlage 13

Maart 2015



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

ProRail

X Gemeente
X Amsterdam
X

**DEELRAPPORT LANDSCHAP, CULTUURHISTORIE EN RUIMTELIJKE
KWALITEIT ZUIDASDOK**

MILIEUEFFECTRAPPORT - BIJLAGE 13

Maart 2015
PP 25-Rp-01



Inhoud

1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding Zuidasdok	4
1.2	Doelstelling projectMER in het planproces Zuidasdok	4
1.3	Doelstelling deelrapport landschap, cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit	5
1.4	Leeswijzer	5
2	Projectgebied en omgeving	6
2.1	Introductie project en plangebied	6
2.2	Raakvlakken	7
2.2.1	Met projecten en ontwikkelingen	7
2.2.2	Met onderzoeken	9
3	Te onderzoeken situaties	10
3.1	De referentiesituatie	10
3.1.1	Huidige situatie	10
3.1.2	Autonome Ontwikkeling	11
3.2	De voorgenomen activiteit (de voorkeursbeslissing 2012)	12
3.3	Varianten voor de A10	13
3.3.1	Inpassingsvarianten A10	13
3.3.2	Uitvoerings- en Faseringsvarianten A10	16
3.4	Varianten voor de OV-terminal (OVT)	18
3.4.1	Inpassingsvarianten OVT	18
3.4.2	Uitvoerings- en faseringsvarianten OVT	20
3.5	Varianten voor de keersporen Diemen	21
3.5.1	Inpassingsvarianten keersporen Diemen	21
4	Wettelijk en beleidskader	23
4.1	Wettelijk kader	23
4.2	Beleidskader	24
4.2.1	(Inter)nationaal beleid	24
4.2.2	Provinciaal en regionaal beleid	25
4.2.3	Lokaal beleid	26
5	Beoordelings- en toetsingskaders	28
5.1	Beoordelingskader MER	28
5.2	Toetsingskaders	30
6	Kaders en uitgangspunten	31
6.1	Het studiegebied	31
6.2	Uitgangspunten	32
6.3	Onderzoeksmethodiek	32
6.3.1	Methode analyse huidige situatie en autonome ontwikkelingen	33
6.3.2	Methode effectbeoordeling	33
7	Huidige situatie en autonome ontwikkeling	37

7.1	Ontwikkeling van de zuidas	37
7.2	Huidige situatie.....	38
7.2.1	Landschapstype en structuur	38
7.2.2	Ruimtelijk visuele kenmerken.....	41
7.2.3	aardkundige waarden	43
7.3	Cultuurhistorie.....	43
7.3.1	Historisch geografische waarden	43
7.3.2	Historisch (steden)bouwkundige waarden.....	45
7.4	Ruimtelijke kwaliteit	48
7.4.1	Gebruikerswaarde	48
7.4.2	Belevingswaarde.....	49
7.4.3	Toekomstwaarde.....	51
7.5	Autonome ontwikkelingen.....	52
8	Effecten na realisatie	54
8.1	A10: Effectbeschrijving basisalternatief	54
8.1.1	Landschapstype en -structuur.....	54
8.1.2	Ruimtelijk visuele kenmerken en elementen	54
8.1.3	Aardkundige vormen en gebieden.....	55
8.1.4	Historische-geografische patronen, elementen en ensembles	55
8.1.5	Historisch-(steden)bouwkundige elementen.....	55
8.1.6	Functioneren van het gebied	55
8.1.7	Beleving door gebruikers.....	56
8.1.8	Adaptatiemogelijkheden voor toekomstige ontwikkelingen.....	56
8.2	A10: Effectbeschrijving Varianten	58
8.2.1	Landschapstype en structuur	58
8.2.2	Functioneren in het gebied	58
8.3	Samenvatting effectbeoordeling A10	59
8.4	OVT	60
8.4.1	Landschapstype en –structuur	60
8.4.2	Ruimtelijk visuele kenmerken en elementen	61
8.4.3	Aardkundige vormen en gebieden.....	61
8.4.4	Historische-geografische patronen, elementen en ensembles	61
8.4.5	Historisch-(steden)bouwkundige elementen.....	62
8.4.6	Functioneren van het gebied	62
8.4.7	Beleving door gebruikers.....	62
8.4.8	Adaptatiemogelijkheden voor toekomstige ontwikkelingen.....	63
8.4.9	Samenvatting effectbeoordeling OVT	63
8.5	Keersporen Diemen	64
8.5.1	Landschapstype en –structuur	64
8.5.2	Ruimtelijk visuele kenmerken en elementen	64
8.5.3	Aardkundige vormen en gebieden.....	64
8.5.4	Historische-geografische patronen, elementen en ensembles	64
8.5.5	Historisch-(steden)bouwkundige elementen.....	65
8.5.6	Functioneren van het gebied	65
8.5.7	Beleving door gebruikers.....	65
8.5.8	Adaptatiemogelijkheden voor toekomstige ontwikkelingen.....	65
8.5.9	Samenvatting effectbeoordeling keersporen.....	66

9	Effecten tijdens realisatie	67
9.1	Effecten tijdens de realisatiefase van de A10	67
9.1.1	Landschapstype en –structuur	67
9.1.2	Ruimtelijk visuele kenmerken en elementen	67
9.1.3	Aardkundige vormen en gebieden.....	68
9.1.4	Historische-geografische patronen, elementen en ensembles	68
9.1.5	Historisch-(steden)bouwkundige elementen.....	68
9.1.6	Functioneren van het gebied	69
9.1.7	Beleving door gebruikers.....	69
9.1.8	Adaptatiemogelijkheden voor toekomstige ontwikkelingen.....	69
9.2	Effecten tijdens de realisatiefase van de OVT	70
9.2.1	Functioneren van het gebied	70
9.2.2	Beleving door gebruikers.....	70
10	Mitigatie en compensatie	71
10.1	Mitigerende maatregelen.....	71
10.1.1	Mitigerende maatregelen na realisatie	71
10.1.2	Mitigerende maatregelen tijdens realisatie.....	72
10.2	Compenserende maatregelen.....	72
10.2.1	Compenserende maatregelen na realisatie.....	72
10.2.2	Compenserende maatregelen tijdens realisatie	73
10.3	Effecten van compenserende en mitigerende maatregelen.....	73
11	Conclusies	75
11.1	Conclusies voor het Ontwerp Tracébesluit (OTB).....	75
11.2	Conclusies voor het Ontwerp Bestemmingsplan (OBP).....	77
11.3	Conclusies voor keersporen Diemen.....	78
12	Leemten en evaluatie.....	79
12.1	Leemten in kennis en informatie	79
12.2	Aanzet tot monitoring en evaluatie	79
13	Verklarende woordenlijst	80
14	Literatuur.....	81

1 Inleiding

1.1 AANLEIDING ZUIDASDOK

In juli 2012 heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu de Structuurvisie Zuidasdok, en de daarvan onderdeel uitmakende voorkeursbeslissing, vastgesteld. Voor deze structuurvisie Zuidasdok is een planMER Zuidasdok (milieueffectrapport) opgesteld (projectorganisatie Zuidasdok, 2012).

Zuidasdok zorgt ervoor dat de bereikbaarheid van de Noordvleugel van de Randstad verbetert en dat de Zuidas een stevige impuls krijgt om zich verder te ontwikkelen als internationale toplocatie en hoogwaardig stedelijk gebied. Hiervoor is een optimaal functionerend verkeer- en vervoersnetwerk nodig, met als centraal knooppunt een kwalitatief hoogwaardige terminal voor het openbaar vervoer.

Onderdeel van de voorkeursbeslissing is dat de rijksweg A10 ter hoogte van de Zuidas ondergronds gebracht in een tunnel over een lengte van ongeveer 1 kilometer. De capaciteit van de weg wordt uitgebreid en de OV terminal (OVT) Amsterdam Zuid wordt aangepast om voldoende capaciteit te bieden voor de verwachte groei in de reizigersstromen. In aansluiting daarop worden diverse verbeteringen doorgevoerd in de OV infrastructuur, haltes en de openbare ruimte en worden keersporen gerealiseerd in Diemen.

1.2 DOELSTELLING PROJECTMER IN HET PLANPROCES ZUIDASDOK

Dit deelrapport voor het thema Landschap, Cultuurhistorie en Ruimtelijke kwaliteit is een integraal onderdeel van het projectMER Zuidasdok. De m.e.r.-procedure heeft tot doel om het milieu volwaardig mee te nemen bij de afweging en besluitvorming over projecten die belangrijke nadelige 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 het projectMER Zuidasdok is de wijziging van de A10 Zuid en de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel. Omwille van een samenhangende beoordeling van de verschillende projectonderdelen worden de milieueffecten voor de gehele projectscope in het kader van het projectMER Zuidasdok onderzocht. Het projectMER Zuidasdok met inbegrip van dit specifieke deelrapport levert daarmee de benodigde milieu-informatie op voor zowel het Tracébesluit Zuidasdok als voor de ruimtelijke onderbouwing van het Bestemmingsplan Zuidasdok. Ook milieueffecten van de realisatie van de keervoorzieningen voor binnenlandse hogesnelheidstreinen bij Diemen Zuid worden in het kader van het projectMER Zuidasdok onderzocht.

1.3 DOELSTELLING DEELRAPPORT LANDSCHAP, CULTUURHISTORIE EN RUIMTELIJKE KWALITEIT

Een onderdeel van het projectMER Zuidasdok is het thema landschap, cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit. Het doel van dit deelrapport is om effecten te bepalen en varianten te kunnen afwegen vanuit de thema's landschap, cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit. Hiervoor worden de huidige waarden van deze thema's geïnventariseerd, beschreven en in kaart gebracht. Hoewel archeologie ook deel uitmaakt van cultuurhistorische waarden wordt dit aspect in een ander deelrapport beschreven. Vervolgens kan er worden gekeken wat de gevolgen van Zuidasdok zijn voor landschap, cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit. De verschillende varianten voor het Zuidasdok worden bekeken en hierbij wordt bepaald welke positieve en welke negatieve effecten de variant heeft op landschap, cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit. Hieruit volgt welke variant de meest positieve invloed heeft op de landschappelijke en cultuurhistorische waarden van het studiegebied. De voorgestelde mitigerende en compenserende maatregelen worden opgenomen in het landschapsplan, waarin concrete voorstellen voor inpassing worden gedaan. In hoofdstuk drie van dit rapport en in het hoofdrapport MER zijn de varianten uitgebreid toegelicht.

1.4 LEESWIJZER

Dit deelrapport beschrijft eerst de raakvlakken met andere projecten en ontwikkelingen. Vervolgens wordt er ingegaan op het wettelijke kader- en beleidskader dat van invloed is op landschap, cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit. De effectenbeoordeling gebruikt een aantal beoordelingskaders: deze worden beschreven in hoofdstuk 5. In hoofdstuk 6 wordt kort beschreven wat het studiegebied is voor dit deelrapport en welke onderzoeksmethoden worden toegepast voor de effectenbeoordeling. In hoofdstuk 7 wordt de huidige situatie en de autonome ontwikkelingen beschreven aan de hand van de in de beoordelingskaders gestelde aspecten en criteria. Hoofdstuk 8 beschrijft de effecten van de ingrepen nadat deze zijn uitgevoerd, in hoofdstuk 9 worden enkele varianten beoordeeld voor de uitvoeringsfase. Daarna wordt in hoofdstuk 10 ingegaan op mogelijke mitigerende en compenserende maatregelen. In hoofdstuk 11 Conclusies zijn relevante gegevens opgenomen voor (Ontwerp) tracébesluit en/of (ontwerp) bestemmingsplan. Hoofdstuk 12 bevat een weergave van leemten in kennis die aanwezig waren tijdens het opstellen van dit rapport. Tevens bevat dat hoofdstuk een aanzet tot monitoring en evaluatie van het MER. Tot slot bevat hoofdstuk 13 een verklarende woordenlijst en hoofdstuk 14 een literatuurlijst.

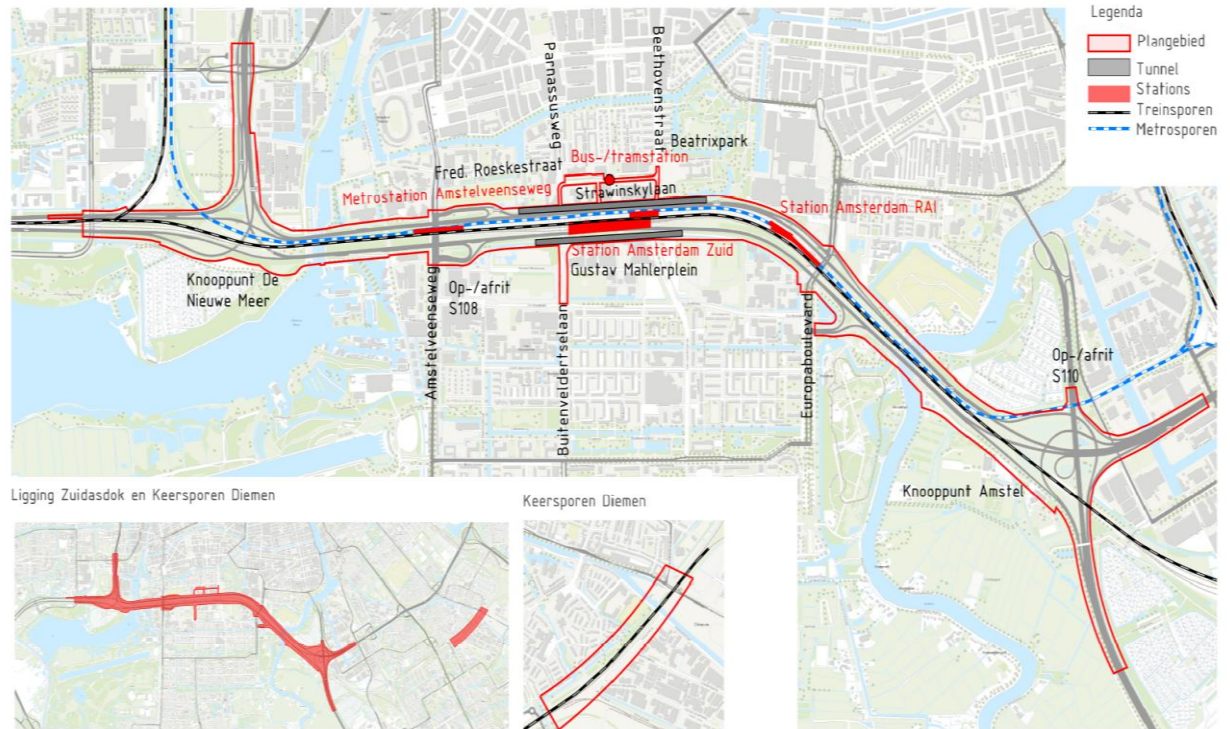
2

Projectgebied en omgeving

2.1 INTRODUCTIE PROJECT EN PLANGEBIED

Het project Zuidasdok beslaat het traject van de A10 vanaf knooppunt De Nieuwe Meer tot en met knooppunt Amstel. Afbeelding 1 laat het plangebied zien. De knooppunten en verbindingen met het stedelijk wegennet zijn onderdeel van het plangebied. Het project bestaat op hoofdlijnen uit de volgende ingrepen:

- Verbetering van de doorstroming op de A10 door capaciteitsuitbreiding (verbreding van 2x4 naar 2x6 rijstroken) en ontvlechting (het scheiden van doorgaand- en bestemmingsverkeer).
- Realisatie van een tunnel voor de A10 ter hoogte van de Zuidas over een lengte van ongeveer 1 kilometer.
- Uitbreiding van station Amsterdam Zuid tot een volwaardige OV-terminal, met:
 - realisatie van een volwaardige aanlanding van de Noord/Zuidlijn.
 - realisatie van nieuwe metroperrons aan de westzijde van de Minerva-as en het verbreden van de bestaande treinperrons.
 - realisatie van bus- en tramhaltes nabij metro en trein.
 - realisatie van 8.500 nieuwe fietsenstallingplaatsen in aanvulling op de 2500 reeds bestaande stallingsplaatsen en een extra noord-zuid fietsverbinding ter hoogte van RAI/Vivaldi.
 - realisatie van keerspoeren voor binnenlandse hogesnelheidstreinen ten oosten van station Diemen Zuid (zie Afbeelding 2).
- Realisatie van extra openbare ruimte en daarmee het scheppen van condities voor een gemengd vastgoedprogramma met onder andere nieuwe woningbouw in de Zuidas-Flanken.
- Ruimtereservering voor een derde eilandperron, een vijfde en zesde spoor en voor keerspoeren voor internationale hogesnelheidslijnen ten oosten van knooppunt Amstel.



Afbeelding 1 en Afbeelding 2. Plangebied Zuidasdok en plangebied Keerspoeren Diemen

2.2 RAAKVLAKKEN

2.2.1 MET PROJECTEN EN ONTWIKKELINGEN

Binnen het studiegebied (zie ook afbeelding 13) zijn er verschillende ontwikkelingen die fysieke of functionele raakvlakken hebben met het Zuidasdok zoals de nieuwbouw aan de Prinses Irenestraat, de ontwikkeling van de Zuidas Flanken, de Noord/Zuid lijn, de Amstelveenlijn sneltram, en de SAAL lijn Schiphol/Amsterdam/Almere/Lelystad.

Twee projecten hebben invloed op het thema landschap en cultuurhistorie door wijzigingen aan landschappelijke en cultuurhistorische objecten en/of meer ruimtebeslag.

- Een ontwikkeling die aan het Beatrixpark grenst, is de nieuwbouw aan de Prinses Irenestraat. Hier is recentelijk het nieuwe St. Nicolaaslyceum gerealiseerd dat zich oriënteert op het Beatrixpark. Ten zuiden hiervan, aan de Beethovenstraat komen nieuwe kantoorpanden van AkzoNobel en Stibbe.
- De Zuidas Flanken zijn volop in ontwikkeling (zie ook afbeelding 'ontwikkelingen in de Zuidas Flanken' in hoofdstuk 3). Hierdoor worden een aantal lege kavels bebouwd wat zorgt voor minder open ruimtes en een dichte, aaneengesloten stedelijke structuur. Dit komt het hoogstedelijke karakter van de Zuidas ten goede.

Een drietal projecten heeft betrekking op de bereikbaarheid van de Zuidas en zijn daarom van invloed op de ruimtelijke kwaliteit in het gebied:

- De Noord/Zuidlijn gaat Amsterdam Noord met station Amsterdam Zuid verbinden. Dit om de reistijd te verkorten en mensen een alternatief te bieden voor de overvolle bussen en trams. Vanuit het centrum van Amsterdam is de Zuidas dan beter bereikbaar wat in positieve zin zal bijdragen aan de economische ontwikkeling van het gebied . Omdat de Noord/Zuid lijn zal leiden tot een sprong in het aantal reizigers op station Amsterdam Zuid heeft dit een negatieve invloed op de gebruikerswaarde en belevingswaarde van station Amsterdam Zuid (het wordt drukker).
- Het project OV SAAL zet in op meer treinen tussen Schiphol en Lelystad. Het huidige spoor wordt omgebouwd tot een moderne spoorsnelweg met ruimte voor meer treinverkeer . De spoorverdubbeling zorgt voor meer ruimtebeslag, maar meer treinen leidt tot een betere bereikbaarheid van Amsterdam Zuid. De sprong in het aantal reizigers is van negatieve invloed op de ruimtelijke kwaliteit door toenemende drukte op het station. .
- Een andere infrastructurele ontwikkeling is de Amstelveenlijn die door de aanleg van Zuidasdok in tweeën wordt gesplitst. Hierdoor moeten reizigers in de toekomst altijd overstappen op station Amsterdam Zuid, maar de nieuwe lijn wordt betrouwbaarder, sneller en comfortabeler . Dit heeft een neutraal effect op de gebruikerswaarde: Enerzijds is de nieuwe lijn sneller, maar anderzijds moeten reizigers vaker overstappen.

2.2.2 MET ONDERZOEKEN

De begrippen landschap, cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit gaan over een gebied zoals dat door mensen wordt waargenomen en waarvan het karakter bepaald wordt door natuurlijke en/of menselijke factoren en de interactie daartussen. Als gevolg van deze definitie hebben verschillende onderzoeken raakvlakken met het thema landschap, cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit.

De thema's ecologie, bodem, geluid, verkeer en water hebben een raakvlak met het onderzoek in dit rapport. Water geeft aan of er oppervlakte water wordt aangetast en waar dit water gecompenseerd wordt. Deze compenserende en mitigerende maatregelen van andere thema's kunnen invloed hebben op de effecten voor de thema's landschap, cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit. Als het thema geluid bijvoorbeeld vaststelt dat er geluidswerende voorzieningen langs Zuidasdok moeten worden geïmplementeerd heeft dit effect op de beleving van het landschap. De mitigerende en compenserende maatregelen worden verder uitgewerkt in het landschapsplan. In overleg met het thema geluid kan dan bijvoorbeeld worden bepaald welke effecten de plaatsing van geluidsschermen precies met zich meebrengt voor landschap, cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit en welke optimalisatiemogelijkheden er mogelijk zijn in het landschapsplan.

Door projectbureau Zuidasdok is een Ambitiedocument Zuidasdok (april 2014) opgesteld. Dit document is het uitgangspunt voor de mitigerende en compenserende maatregelen in dit rapport. Het ambitiedocument is richtinggevend voor het Landschapsplan.

3

Te onderzoeken situaties

3.1 DE REFERENTIESITUATIE

In het projectMER Zuidasdok worden de milieueffecten van het planvoornemen Zuidasdok en bijbehorende varianten vergeleken met de referentiesituatie 2030. De referentiesituatie (ook wel nulalternatief genoemd) is de huidige situatie (2012) in het plangebied Zuidasdok inclusief autonome ontwikkelingen tot 2030. Autonome ontwikkelingen zijn ontwikkelingen (ruimtelijk en economisch) die los van het project Zuidasdok plaatsvinden, zoals bijvoorbeeld de autonome groei van verkeer en OV-reizigersaantallen en de ruimtelijke ontwikkelingen die (nagenoeg) zeker worden gerealiseerd. In deze paragraaf wordt ingegaan op de huidige situatie en de autonome ontwikkelingen.

3.1.1 HUIDIGE SITUATIE

In de huidige situatie bestaat Zuidasdok uit de A10 (2x3 stroken + spitsstroken), de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel, het spoortracé (twee sporen en vier sporen ter hoogte van station Amsterdam Zuid), de metrolijnen 50 en 51 (inclusief Amstelveenboog onder de A10 door). De sporen liggen tussen de noord- en de zuidbaan van de A10 zuid. Bij de Amstelveenseweg en de Europaboulevard zijn twee aansluitingen op de A10 aanwezig, respectievelijk de S108 en S109. De snelweg en de sporen liggen hoger dan de omgeving op een dijk. In de teen van het grondlichaam waarop de noordelijke rijbanen van de A10-zuid liggen is een verholde regionale waterkering aanwezig. De noord-zuidverbindingen Amstelveenseweg, Parnassusweg, Beethovenstraat en de Europaboulevard kruisen de A10 en de sporen onderlangs. In de huidige situatie kruist de Amstelveenboog de zuidelijke rijbaan van de A10 en de treinsporen onderlangs en komt tussen de metrosporen het dijklichaam op. Aan weerszijden van de infrastructuurbundel ligt de bebouwing van de Zuidas Flanken, die de komende jaren volop worden doorontwikkeld.

OVT: station en OV-haltes

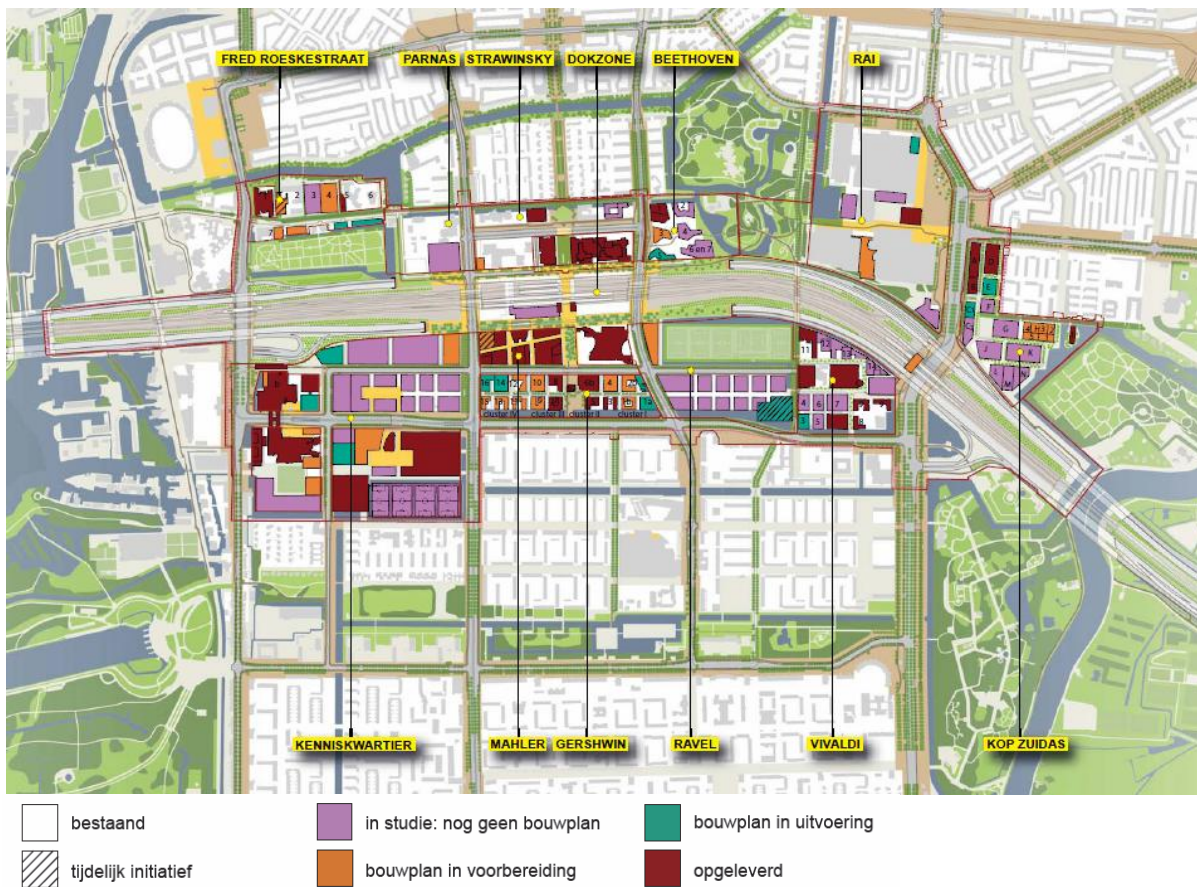
Treinstation Amsterdam Zuid bevindt zich midden op de Zuidas met aan de noordzijde het Zuidplein en aan de zuidzijde het Gustav Mahlerplein. Het station ligt ingeklemd tussen de noord- en de zuidbaan van de A10. Het station heeft in de huidige situatie de vorm van een passage en biedt toegang tot vier treinsporen en drie metrosporen, met aan de westzijde van de treinsporen een uitgang naar de Parnassusweg. De tram- en bushaltes bevinden zich ten noorden van het treinstation aan de Strawinskyaan op ongeveer 200 meter lopen. Ongeveer een kilometer ten oosten van Amsterdam Zuid ligt treinstation RAI met bijbehorende metro-, tram- en bushaltes. Een kilometer ten westen van treinstation Amsterdam Zuid bevindt zich het metrostation Amstelveenseweg met daarbij tram- en bushaltes.

3.1.2 AUTONOME ONTWIKKELING

Het Zuidasdok doorsnijdt het projectgebied van de Zuidas (zie afbeelding 1) en bevindt zich midden tussen de zogenaamde Zuidas Flanken (de gebieden aan weerszijden van het dok). De referentiesituatie wordt voor een groot deel bepaald door de ruimtelijke ontwikkelingen binnen de Flanken tot het jaar 2030, en verschillende infrastructuurprojecten voor zowel weg- als railverkeer.

Ruimtelijke ontwikkelingen in de flanken

Afbeelding 3 geeft een overzicht van de ontwikkeling van projecten voor de periode 2014 tot 2016 (wanneer het Bestemmingsplan en het Tracébesluit worden vastgesteld) in de verschillende deelgebieden van de Zuidas Flanken.



Afbeelding 3 Ontwikkelingen in de Zuidas Flanken (bron: projectorganisatie Zuidas, tussenstand april 2014)

Normaal gesproken worden in een MER voor de referentiesituatie alleen die autonome ontwikkelingen meegenomen die 'zeker' zullen plaatsvinden op grond van reeds genomen besluiten (vastgelegd in een bestemmingsplan). Voor de Zuidas Flanken wordt echter een ontwikkelingsprogramma voor de lange termijn gevolgd, waarin een groot aantal ontwikkelingen tot 2030 (en verder) is geprogrammeerd. Slechts een deel van het ontwikkelingsprogramma voor de Zuidas Flanken is op dit moment in een bestemmingsplan vastgelegd. Gezien de sterke samenhang tussen de ontwikkeling van Zuidasdok en Zuidas Flanken is voor het projectMER Zuidasdok gekozen om ook inzicht te geven in de effecten op de totaal geprogrammeerde ontwikkelingen van Zuidas Flanken. Daarom worden voor het projectMER twee referentiesituaties gehanteerd:

- Referentiesituatie A: hierin worden de deelprojecten van Zuidas Flanken meegenomen die ten tijde van het vaststellen van het tracébesluit en bestemmingsplan Zuidasdok in bestemmingsplannen zijn vastgelegd. Op basis van de vergelijking van de milieueffecten van het basisalternatief met deze referentiesituatie worden de mitigerende en compenserende maatregelen bepaald waarvoor wettelijk dan wel op grond van de bestuursovereenkomst Zuidasdok (2012) een verplichting bestaat deze op te nemen in het tracébesluit en het bestemmingsplan Zuidasdok.
- Referentiesituatie B: hierin wordt het gehele bouwprogramma van Zuidas Flanken tot en met het jaar 2030 meegenomen. De beschrijving van referentiesituatie B maakt zichtbaar hoe de realisatie van Zuidasdok zich verhoudt tot de uitvoering van het totale bouwprogramma van Zuidas Flanken op de langere termijn, en welke aanvullende maatregelen ten behoeve van deze ontwikkelingen eventueel nodig zijn.

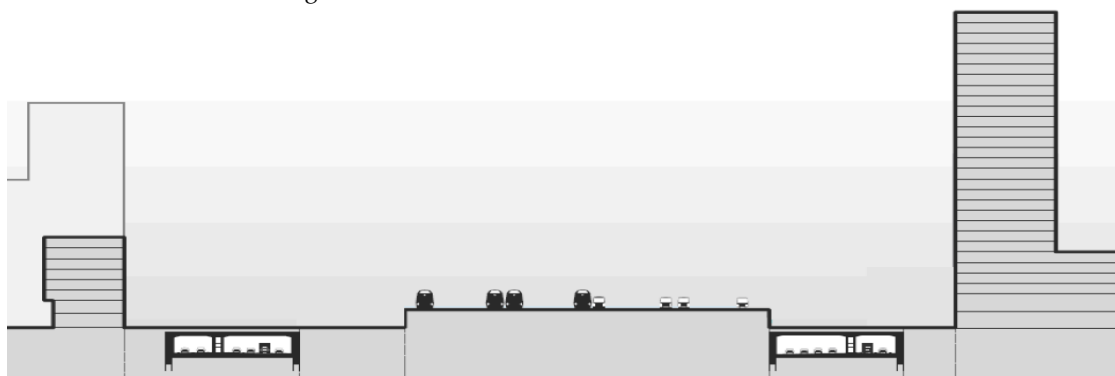
Niet voor alle effectenstudies zijn de twee referentiesituaties onderscheidend. In hoofdstuk 6 van dit deelrapport wordt aangegeven of het verschil tussen referentiesituatie A en B relevant is voor dit thema en of referentiesituatie B in de effectbeoordeling is meegenomen.

Ontwikkeling infrastructuur: Wegen en openbaar vervoer

Voor de referentiesituatie zijn de beleidsuitgangspunten, zoals opgesteld door DG Bereikbaarheid (Beleidsuitgangspunten LMS en NRM, van 5 februari 2013), van toepassing. Voor de referentiesituatie voor het hoofdwegenet wordt uitgegaan van alle projecten in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) uit de categorieën planstudies in fase realisatie (categorie 0), planstudies met of zonder standpunt (categorie 1) en de spoedwetprojecten voor verbetering van de bereikbaarheid. Daarnaast zijn vastgestelde regionale projectplannen, verkenningen met een voorkeursbeslissing en voor 2030 afgeronde projecten uit het BO-MIRT 2011 onderdeel van de referentiesituatie. Zo werkt het project A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere onder andere aan de verbetering van de A10-Oost. Naast de ontwikkelingen in weginfrastructuur zijn de OV projecten Noord/Zuidlijn, Amstelveenlijn en OV SAAL belangrijke autonome ontwikkelingen voor Zuidasdok. In het deelrapport Verkeer behorende bij het projectMER Zuidasdok staat de referentiesituatie voor de hoofdwegenstructuur en het stedelijk wegennet beschreven.

3.2 DE VOORGENOMEN ACTIVITEIT (DE VOORKEURSBESLISSING 2012)

In de voorkeursbeslissing die in juli 2012 is genomen is het voorkeursalternatief vastgelegd. De keuze voor dit voorkeursalternatief is nader onderbouwd in de Structuurvisie Zuidasdok en het bijbehorend planMER Zuidasdok. Afbeelding 4 geeft een schematische weergave van de infrastructuur in het voorkeursalternatief ter hoogte van de Zuidas.



Afbeelding 4 Doorsnede van de infrastructuur Zuidasdok volgens het voorkeursalternatief (bron: planMER Zuidasdok 2012)

Het voorkeursalternatief uit de voorkeursbeslissing gaat uit van de volgende onderdelen:

- Aanpassen van de A10-zuid en knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel: tussen de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel wordt de A10 verbreed en ontvlochten. De A10 wordt uitgebreid naar tweemaal vier rijstroken hoofdrijbaan en tweemaal twee rijstroken parallelbaan (voor het bestemmingsverkeer). Ter hoogte van de Zuidas wordt de A10 over een lengte van ongeveer één kilometer ondergronds gebracht in twee dubbele tunnels. De tunnels lopen ongeveer vanaf de Begraafplaats Buitenveldert tot het Beatrixpark en hebben een scheiding voor doorgaand en bestemmingsverkeer. In de knooppunten worden aansluitingen tussen hoofdrijbaan, parallelbaan en stedelijk wegennet verbeterd/gerealiseerd.
- Realiseren OV-terminal (OVT) en openbare ruimte: Station Amsterdam Zuid wordt aangepast om de reizigersgroei te accommoderen. De verspreid liggende OV-voorzieningen worden samengebracht in een nieuwe OVT, met nieuwe bus- en tramhaltes en 8500 nieuwe fietsenstallingen.
- Realisatie van keerspooren bij Diemen voor het laten keren van de binnenlandse hogesnelheidstreinen uit de richting Schiphol.

In het begin van de planuitwerkingsfase van het project Zuidasdok is voor de voornoemde onderdelen van het voorkeursalternatief een groot aantal (locatiegebonden) varianten benoemd. In het projectMER Zuidasdok worden de realistische, haalbare en kansrijke varianten onderzocht en beoordeeld op milieueffecten. Niet alle varianten uit het begin van de planuitwerkingsfase zijn realistisch en/of voldoen aan alle randvoorwaarden. Daarom zijn deze varianten op hoofdlijnen op deze aspecten onderzocht. Dit trechteringsproces wordt in een bijlage bij het hoofdrapport projectMER nader toegelicht. De overgebleven varianten worden in de navolgende paragrafen beschreven. Voor elk van de drie projectonderdelen (A10, OVT, Keerspooren) is één zogenaamd basisalternatief gedefinieerd dat samen met een aantal (lokale) varianten op effecten is beoordeeld.

3.3 VARIANTEN VOOR DE A10

Voor de A10 worden in het projectMER Zuidasdok de inpassings- en uitvoeringsvarianten meegenomen zoals weergegeven in tabel 1.

Inpassingsvarianten A10	Code
Basisalternatief A10	A10-BA
Variant noordboog De Nieuwe Meer	A10-DNM-N
Variant zuidboog De Nieuwe Meer	A10-DNM-Z
Variant parallelbaan S109 noord+zuid	A10-PRB S109
Uitvoerings- en faseringsvarianten A10	
Basisalternatief: langsfasieren in den natte op 3 en 5 m. van de belendingen	Tunnel-BA
Variant: langsfasering in den droge (wanden/dak)	Tunnel-BA-dr
Variant: tunnel 10 meter van de belendingen	Tunnel-T10

Tabel 1 Basisalternatief en varianten A10

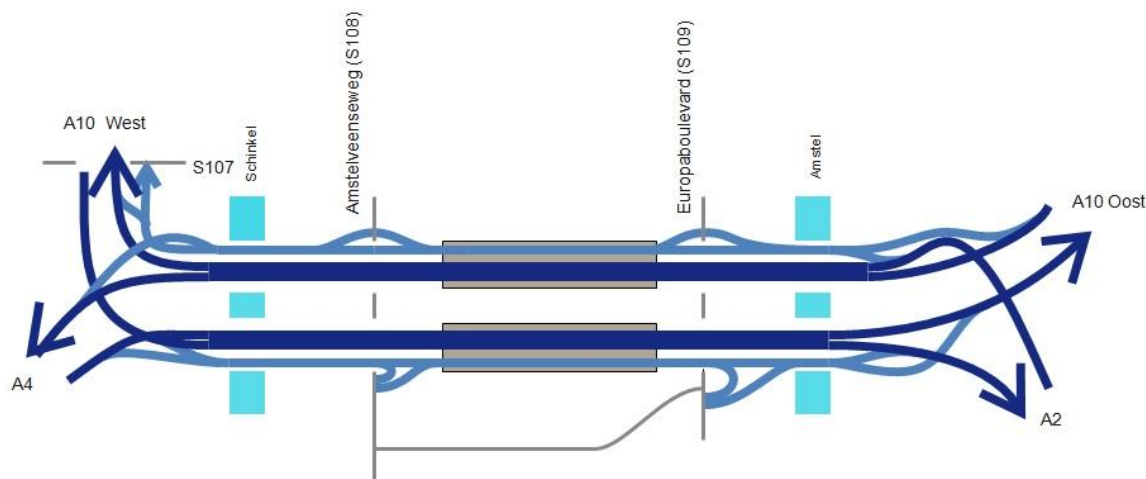
3.3.1 INPASSINGSVARIANTEN A10

Basisalternatief A10 (A10-BA)

De A10 wordt grofweg tussen Begraafplaats Buitenveldert en het Beatrixpark ondergronds aangelegd, waarbij het doorgaande verkeer en het bestemmingsverkeer van elkaar worden gescheiden.

Bestemmingsverkeer kan via de S108 en de S109 de Zuidas bereiken (zoals nu ook het geval is).

Het aantal rijstroken van de A10-zuid tussen knooppunten Amstel en De Nieuwe Meer wordt uitgebreid om de groeiende verkeersstromen te kunnen accommoderen. Tussen de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel wordt een parallelstructuur gerealiseerd voor het ontvlochten doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer. Vanuit het westen komend kan in knooppunt De Nieuwe Meer gekozen worden voor de hoofdrijbaan dan wel voor de parallelrijbaan. Vanuit het oosten komend kan in knooppunt Amstel worden gekozen voor de hoofdrijbaan dan wel voor de parallelrijbaan. Schematisch ziet dit er als volgt uit:

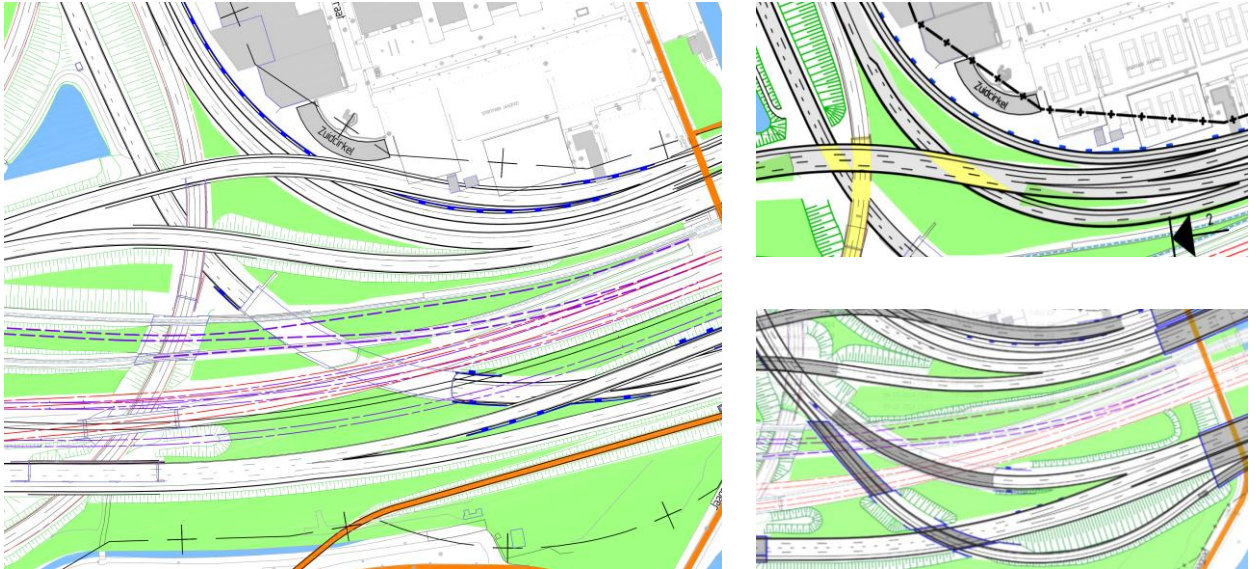


Afbeelding 5 Schematische weergave van de verkeersstructuur A10 Zuid

Tussen de bruggen over de Amstel en de Schinkel krijgen zowel de noord- als zuidbaan 4 doorgaande rijstroken (geschikt voor een rijdsnelheid van 100 km/uur) en 2 parallelle rijstroken ten behoeve van het bestemmingsverkeer (geschikt voor een rijdsnelheid van 80 km/uur).

In het Basisalternatief A10-BA wordt ervan uitgegaan dat ter hoogte van de zuidelijke aansluiting S108 en de zuidelijke en noordelijke aansluiting S109 op de doorgaande parallelrijbaan sprake is van een enkele strook en een vluchtstrook. Ter hoogte van de noordelijke aansluiting S108 is sprake van twee rijstroken op de parallelrijbaan. In de zuidelijke tunnel leidt de rechterrijstrook naar de afrit S109. Deze rechterrijstrook is dus niet doorgaand: in de noordelijke tunnel is wél sprake van twee doorgaande rijstroken.

Het ruimtelijk ontwerp in knooppunt De Nieuwe Meer wordt in het basisalternatief gekenmerkt door de noordelijke rijbaan van de A10 die zich splitst in 2 rijstroken richting A10-west en 2 rijstroken richting A4, en een parallelbaan die splitst in 2 rijstroken richting A4 en 1 rijstrook richting A10-west. Voor de zuidelijke rijbaan van de A10 wordt de 3-strooks A4 verbreedt naar 4 stroken, waarbij de rechtse 2 stroken afsplitsen naar de parallelbaan A10-zuid en de andere 2 stroken doorgaan naar de hoofdbaan. Vanaf de A10-West voegen twee doorgaande stroken samen met de stroken vanaf de A4 (voorbij de Schinkel) tot een 4-strooks hoofdbaan op de A10-Zuid.



Afbeelding 6 Knooppunt De Nieuwe Meer volgens het Basisalternatief (A10-BA), variant Noordboog De Nieuwe Meer (rechtsboven) en variant Zuidboog De Nieuwe Meer (rechtsonder).

Variant A10: Noordboog De Nieuwe Meer (A10-DNM-N)

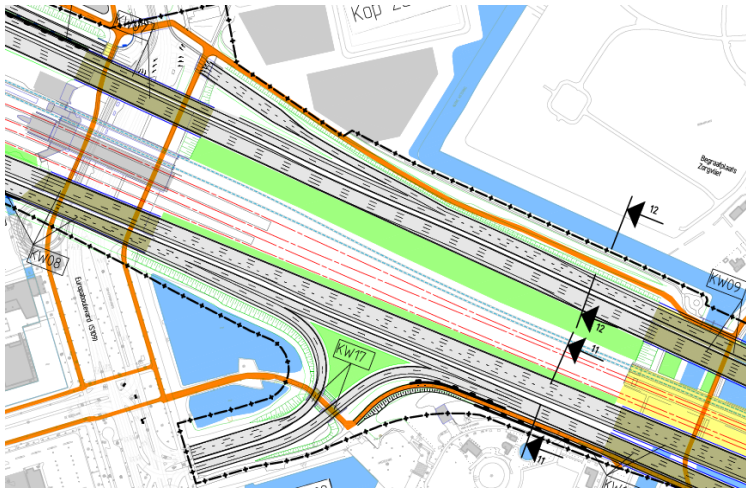
De variant Noordboog De Nieuwe Meer gaat ten opzichte van het basisalternatief A10 uit van het omklappen van de hoofdrijbaan en parallelrijbaan richting de A10-West. Door deze omgeklapte verbindingsboog tussen de A10 Zuid en de A10 West komt ten opzichte van het basisalternatief voor de A10 de weg op een grotere afstand van gebouwen en functies ten noordoosten van het knooppunt te liggen.

Variant A10: Zuidboog De Nieuwe Meer (A10-DNM-Z)

De variant Zuidboog De Nieuwe Meer is feitelijk het ontwerp voor de zuidbaan zoals opgenomen in de voorkeursbeslissing. Hierbij kent de enkelstrooks verbindingsweg van de A10-West naar de parallelbaan van de A10 Zuid een flauwe bocht die overgaat in een scherpe bocht richting de aantakking op de A10 Zuid. Door deze ruime zuidboog kunnen zoveel mogelijk de bestaande kunstwerken worden benut.

Variant A10: Parallelrijbanen S109 (A10-PRB S109)

Om een robuust wegontwerp te realiseren kunnen ter hoogte van de S109 zowel aan de noordzijde als de zuidzijde twee in plaats van één doorgaande rijstroken worden gerealiseerd op de parallelrijbaan, ook tussen af- en oprit.



Afbeelding 7 Variant parallelrijbanen S109 (A10-PRB S109) .

3.3.2 UITVOERINGS- EN FASERINGSVARIANTEN A10

De bouwmethode van de A10 en tunnel in de dokzone kan op verschillende wijzen plaatsvinden en is ter keuze van de aannemer. In deze fase van het planproces zijn als referentie verschillende realisatiemethoden onderzocht op haalbaarheid en milieueffecten. Voor alle onderzochte realisatievarianten A10 geldt als uitgangspunt dat het bouw materiaal per as aan- en afgevoerd wordt via het hoofdwegennet en speciaal daarvoor aangelegde bouwwegen per tunnel (noord en zuid). Voor de aansluiting van de bouwweg wordt gebruik gemaakt van het stedelijk wegennet. Er wordt thans van uitgegaan dat aan de westelijke zijde van de dokzone gebruik wordt gemaakt van de Amstelveenseweg, en dat aan de oostzijde van de dokzone wordt aangesloten op de Europaboulevard. Gedurende de ruwbouw fase van de tunnelbuizen is de afvoer van grond qua transportintensiteit maatgevend. In totaal wordt voor de noordelijke tunnel circa 400.000 m³ (inclusief dijklichaam circa 710.000 m³) grond ontgraven en afgevoerd. Voor de zuidelijke tunnel is er sprake van een ontgraving en afvoer van circa 375.000 m³ (inclusief dijklichaam circa 610.000 m³). Dit betekent dat gedurende de gehele ruwbouw fase van zowel noordelijke als de zuidelijke tunnel er over de beide bouwwegen maximaal 55 vrachtwagens per uur zullen rijden.

Voor de noord/zuidverbindingen in de dokzone (Parnassusweg, Beethovenstraat en Minerva-as) worden ter plaatse van die assen bovenop de bouwkuip van zowel de rechter als linker tunnelbuis dekken/hulpbruggen gebouwd. Voor de plaatsing van deze hulpbruggen zijn er kortstondige afsluitingen van de wegen ter plaatse noodzakelijk (enkele weekenden). Hierna kan het verkeer gedurende de gehele bouwperiode (ruwbouw en afbouw) ongehinderd met de bouwkuip kruisen. Het fietsverkeer langs de bouwkuip wordt zoveel mogelijk ontzien/gefaciliteerd. Alle huidige verbindingen blijven intact. Wel kan plaatselijk sprake zijn van beperkte omleggingen.

Voor de A10 zijn de onderstaande uitvoerings- en faseringsvarianten onderzocht.

Basisalternatief: Aanleg op (Noord) 3 meter en (Zuid) 5 meter van de belendingen; methode: Langsfasering in den natte (Tunnel-BA)

Het basisalternatief gaat uit van aanleg van de noordelijke en zuidelijke tunnel op respectievelijk 3 en 5 meter van de belendingen volgens een langsfasering en een ontgraving 'in den natte'. Hierbij wordt een bouwkuip gemaakt door het installeren van gestempelde damwanden die in de natte wordt ontgraven: grond wordt verwijderd waarbij de waterstand in de bouwkuip hoog wordt gehouden. Vervolgens wordt

met onderwaterbeton de onderafdichting gerealiseerd, het water uit de bouwkuip weggepompt en wordt op deze onderafdichting de tunnel gebouwd (vloer, wanden en dak). Bij de bouwmethode in 'den natte' wordt geen bemaling toegepast die invloed heeft op de waterstanden buiten de bouwkuip.

In de langfasering wordt eerst de parallelrijbaan gebouwd, direct gevolgd door de hoofdrijbaan. De tunnel wordt in één fase opengesteld. De ruwbouw van de noordelijke tunnel beslaat een periode van 3 jaar. Daarna wordt de tunnel afgebouwd, in een periode van ongeveer twee jaar (inclusief de openstelling). In deze variant blijft gedurende de realisatiefase de rijbaanconfiguratie van de A10 intact. Wel dient gedurende de hele bouwfase (ruwbouw en afbouw) de noordelijke rijbaan in zuidwaartse richting opgeschoven te worden over een afstand van maximaal 5 meter. De zuidelijke tunnel wordt in één fase gebouwd en opengesteld. De ruwbouw van de zuidelijke tunnel beslaat ongeveer vier jaar. De afbouw loopt dan nog twee jaar (inclusief openstelling). De rijbaanconfiguratie van de A10 aan de zuidzijde blijft gedurende de realisatiefase intact. Het bestaande dijklichaam wordt verwijderd na de ingebruikname van de tunnels.

Variant: uitvoering Basisalternatief in den droge met wanden/dak-methode (Tunnel-BA-dr)

In deze variant worden de noordelijke en de zuidelijke tunnelbuizen volgens de zogenaamde wandendak-methode gerealiseerd, op respectievelijk 3 en 5 meter van de belendingen volgens een ontgraving 'in den droge'. De bouwkuip bestaat uit diepwanden die op meerdere niveaus gestempeld wordt. Het eerste stempel wordt gevormd door het dak. Na de constructie van het dak wordt de bouwkuip in den droge ontgraven. Hiervoor is het noodzakelijk dat een waterglasinjectielaag op circa NAP – 20 m wordt gemaakt. Bij de bouwmethode in 'den droge' wordt bemaling toegepast die invloed heeft op de waterstanden buiten de bouwkuip. De grootte van de beïnvloeding is afhankelijk van de kwaliteit van de injectie. De installatie van de wanden en de constructie van het dak gebeurt gefaseerd. De ruwbouw van de noordelijke tunnel beslaat een periode van 4 jaar. Daarna wordt de tunnel afgebouwd, gedurende ongeveer 2 jaar (inclusief de openstelling). De ruwbouw van de zuidelijke tunnel begint een jaar eerder dan de ruwbouw van de noordelijke tunnel en beslaat een periode van circa 3,5 jaar. Daarna wordt de tunnel in een periode van ongeveer 2 jaar afgebouwd (inclusief de openstelling). Aan de zuidelijke zijde is voldoende ruimte beschikbaar om de tunnel in één fase te bouwen.

Variant: tunnel op 10 meter van de belendingen (Tunnel-T10)

In deze variant worden de tunnels (zowel noord als zuid) op 10 meter afstand van de belendingen gebouwd volgens de bij het basisalternatief omschreven ontgraving 'in den natte'. De noordelijke tunnel wordt in 2 fasen gebouwd en opengesteld. Eerst wordt de tunnelbuis van de parallelrijbaan gebouwd en opengesteld, waarna de tunnelbuis voor de hoofdrijbaan wordt gebouwd en opengesteld. De openstelling van de noordelijke tunnel is dus in twee fasen. De ruwbouw van de parallelrijbaan van de noordelijke tunnel beslaat een periode van 2 jaar. De afbouw loopt dan nog 2 jaar door. Hierna wordt de parallelrijbaan in gebruik genomen (2 rijstroken), en wordt de noordelijke rijbaan van de A10 Zuid circa 5 meter in zuidelijke richting verschoven. Er is dan sprake van 3 rijstroken op het dijklichaam en 2 rijstroken in de parallelbuis, waarmee ruimte ontstaat voor de bouw van de tunnel van de hoofdrijbaan. De ruwbouw van de hoofdrijbaan van de noordelijke tunnel duurt circa 2 jaar, gevolgd door een afbouwperiode van eveneens circa 2 jaar (inclusief openstelling). De rijbaan op het dijklichaam en ook het dijklichaam worden verwijderd na de openstelling van de buis voor de noordelijke hoofdrijbaan.

De afstand tussen de belendingen en de zuidelijke tunnelbuis bedraagt net als bij de noordelijke tunnelbuis minimaal 10 meter. Deze tunnel wordt aangelegd conform de beschreven bouwmethode en bouwtijd van het basisalternatief.

3.4 VARIANTEN VOOR DE OV-TERMINAL (OVT)

Voor de OVT worden in het projectMER Zuidasdok de inpassings- en realisatievarianten onderzocht zoals weergegeven in tabel 2. Na de tabel worden het basialternatief en de varianten kort toegelicht.

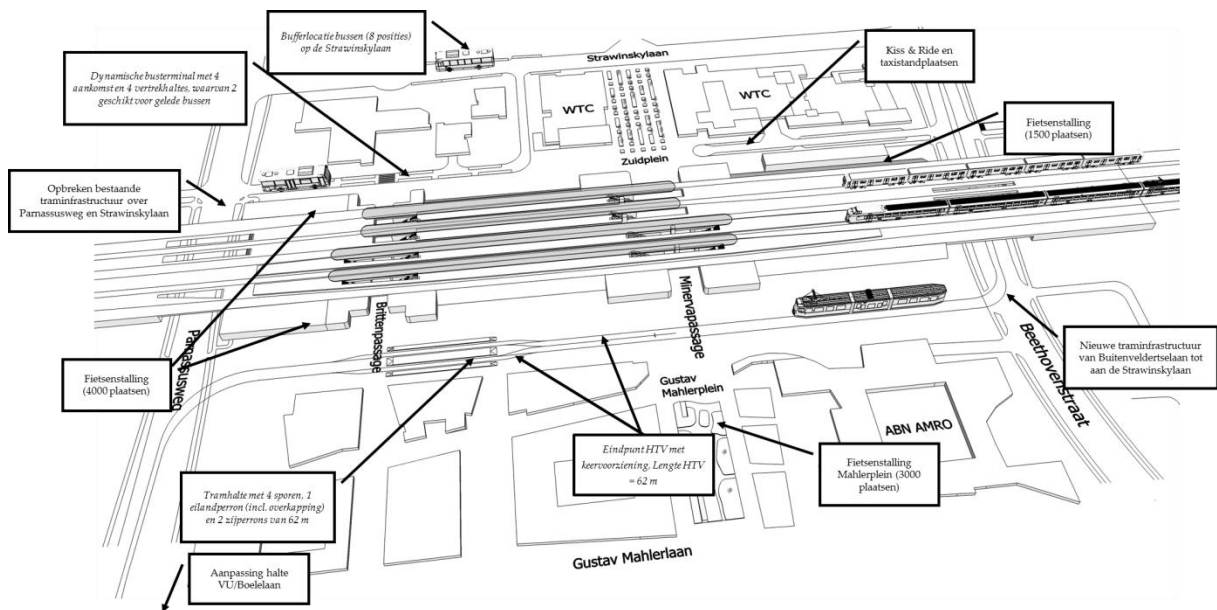
Inpassingsvarianten OVT	Code
Basialternatief: OVT Brittenpassage	OVT-BA
Variant: OVT Minervapassage met behoud treindeel	OVT-MP BT
Variant: OVT verbrede Minervapassage	OVT-VMP
Uitvoerings- en faseringsvarianten OVT	
Basialternatief	OVT-R-BA

Tabel 2 Basialternatief en varianten OVT

3.4.1 INPASSINGSVARIANTEN OVT

Basialternatief: OVT Brittenpassage (OVT-BA)

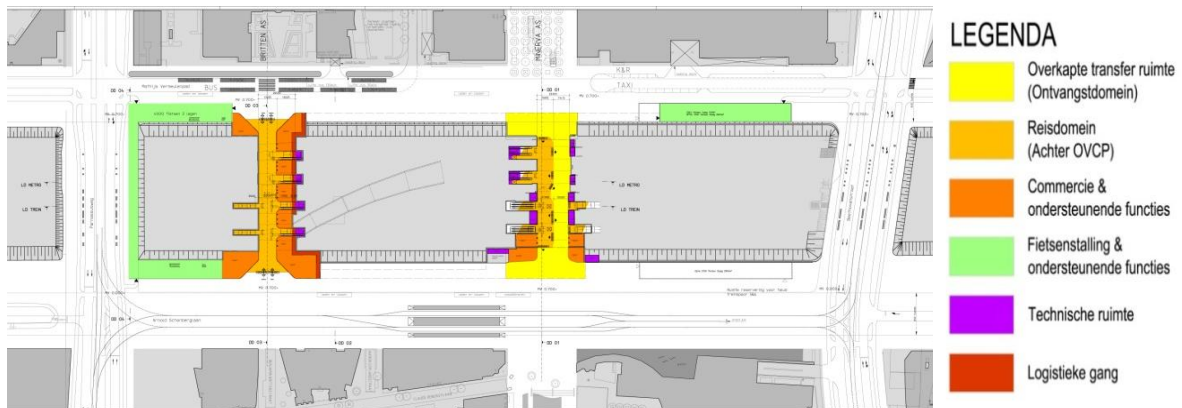
In het basialternatief van de OVT wordt het huidige station Amsterdam Zuid aangepast tot hoogwaardige OV-terminal door verbreding van de trein- en metroperrons en de realisatie van de zogenaamde Brittenpassage met commerciële voorzieningen. In Afbeelding 8 is een impressie gegeven van de openbare ruimte op maaiveldniveau.



Afbeelding 8 Impressie openbare ruimte op maaiveldniveau.

De huidige commerciële voorzieningen in de Minervapassage vervallen en de stationsgebouwen worden op de kop van deze passage gepositioneerd. Tevens worden er fietsenstallingen gerealiseerd voor respectievelijk 1500 en 4000 fietsen. Het busstation aan de noordzijde kan compact en overzichtelijk worden ingericht (vier aankomst- en vier vertrekhaltes). Het bufferen van bussen gebeurt op de Strawinskylaan. Bussen rijden vanuit de Parnassusweg naar het busstation op het dak van de noordelijke A10-tunnel en rijden er in noordelijke richting uit naar de Strawinskylaan (langs gebouw Atrium). De tramhaltes kunnen aan de zuidzijde van de OVT tussen de Brittenpassage en Minervapassage worden gesitueerd.

In het Basisalternatief OVT-BA wordt uitgegaan van een nieuw te realiseren Brittenpassage in combinatie met een basisuitvoering van de bestaande Minervapassage (breedte 22 m), zie Afbeelding 9.



Afbeelding 9 Schematische weergave van het Basisalternatief OVT met Brittenpassage

Variant: OVT Minervapassage met behoud treindeel (OVT-MP BT)

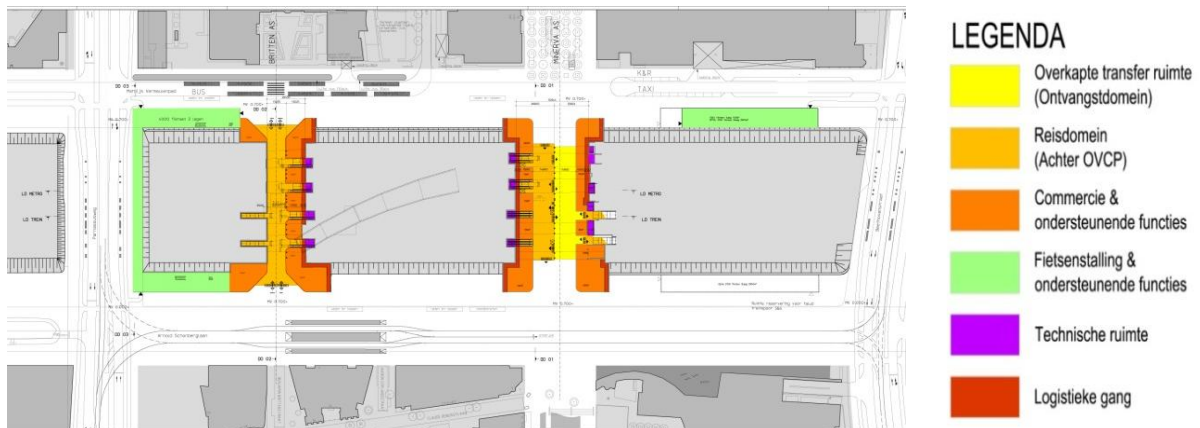
De variant OVT Minervapassage met behoud treindeel (OVT-MP-BT) is gebaseerd op het basisalternatief met de Brittenpassage, maar kent daarnaast ook een ter hoogte van de metrosporen verbrede (63 m.) Minervapassage met commerciële voorzieningen. Ter hoogte van de treinsporen behoudt de Minervapassage de huidige breedte van 22 meter. In deze variant worden de metroperrons daarom verplaatst en worden er nieuwe perronkappen voor trein en metro gerealiseerd. De commerciële voorzieningen worden in het verbrede Metrodeel van de Minervapassage gerealiseerd. Op de koppen van het behouden treindeel van de passage komen nieuwe commerciële voorzieningen.



Afbeelding 10 Schematische weergave van de variant OVT Minervapassage met behoud treindeel (OVT-MP BT).

Variant: OVT met verbrede Minervapassage (OVT-VMP)

In de variant 'verbrede Minervapassage' wordt de Minervapassage tot 50 meter verbreed en worden aan weerszijden van de passage commerciële voorzieningen geplaatst. Er komen geen stationsgebouwen aan de uiteinden van de Minervapassage (noord noch zuid). In deze variant worden circa 1760 m² extra commerciële voorzieningen toegevoegd aan de Minervapassage tussen de stijpunten voor metro en trein en bij de ingang aan de noordzijde. Ten behoeve van deze commercie is een aparte doorgaande logistieke gang toegevoegd achter de trappen en winkels, zodat de logistiek voor de winkels gescheiden blijft van de transfer. Er wordt in deze variant uitgegaan van oude perronkappen op de treinperrons en geen stationsgebouwen of luifels.



Afbeelding 11 Schematische weergave van de variant OVT met verbrede Minervapassage (OVT-VMP).

3.4.2 UITVOERINGS- EN FASERINGSVARIANTEN OVT

Basisalternatief realisatie OVT (OVT-R-BA)

Voor de bouw van de het basisalternatief OVT/Brittenpassage is een fasering bepaald met dertien bouwfasen.

Fasen 1 tot en met 6 hebben betrekking op de bouwactiviteiten voorafgaande aan de buitengebruikname van de Amstelveenboog. Bij aanvang van de werkzaamheden aan de OVT is de ruwbouw van de A10-tunnel zuid gereed. Gedurende fase 1 t/m 6 wordt de realisatie van de tramhalte Arnold Schönberglaan afgerond en worden de tijdelijke voorzieningen van de Minervapassage uitgeplaatst naar de zuidzijde. Gewerkt wordt aan de Brittenpassage, waarbij zoveel mogelijk werkzaamheden worden uitgevoerd die niet conflicteren met de op dat moment nog in gebruik zijnde Amstelveenboog (AVB). Er wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van voor te bouwen en in te schuiven dekken.

In fase 7 is de Amstelveenboog buiten gebruik, en wordt de tunnel voor zover noodzakelijk gesloopt. De metroporen gaan in deze periode buiten gebruik, deels tegelijkertijd. Metrospoor 8 kan grotendeels in dienst blijven. Hierdoor blijft de ringbaan in gebruik. In fase 8 wordt de zuidelijke moot van de Brittenpassage gebouwd, nadat de bestaande Amstelveenboog ter plekke gesloopt is. Op dat moment is de bestaande A10 op het baanlichaam nog in gebruik. In deze fase wordt ook spoor 1 over 3 meter zuidwaarts opgeschoven.

In fase 9 (Brittenpassage en Minervapassage) wordt spoor 4 over 3 meter naar het noorden geschoven en het dek boven Brittenpassage en Minervapassage verschoven en verbreed. Gedurende fase 10 wordt op meerdere plaatsen tegelijkertijd gewerkt. Bij de Brittenpassage kunnen de spoordekken worden ingeschoven. Voor de Minervapassage kan het bestaande metrodek worden vervangen voor het nieuwe dek.

In fase 11 kan het Metroperron spoor 5/6 aangelegd worden. De Brittenpassage kan ontgraven worden, gevolgd door de ruwbouw van vloeren, wanden en steunpunten. Vervolgens wordt in fase 12 (circa zomer 2022) het bestaande metrodek van spoor 8 van de Minervapassage verwijderd en vervangen door het nieuwe dek. In fase 13 kan tenslotte het metroperron aangelegd worden. De Brittenpassage- ruwbouw van vloeren, wanden en steunpunten kan afgerond worden en de afbouw kan plaatsvinden.

3.5 VARIANTEN VOOR DE KEERSPOREN DIEMEN

Voor toekomstige treindiensten over 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 keren, dient voor het keerproces een aparte keervoorziening aangelegd te worden, bestaande uit twee sporen waarop tegelijkertijd treinen kunnen keren van 200 meter lengte. Omdat binnen Zuidasdok de ruimte voor de aanleg van de keerspooren ontbreekt, worden deze ingericht ten oosten van het station Diemen Zuid (Afbeelding 12).



Afbeelding 12 De positionering van de keerspooren Diemen ten oosten van Station Diemen Zuid.

Voor de keerspooren Diemen worden in het projectMER Zuidasdok de inpassingsvarianten uit tabel 3 meegenomen. Er is geen sprake van langdurige realisatiefasen met significantie effecten in termen van kwaliteit of milieu. Voor de keerspooren Diemen zijn er dan ook geen realisatievarianten onderzocht. Na de tabel worden het basialternatief en de variant hierop kort toegelicht.

Inpassingsvarianten Keerspooren Diemen	Code
Basialternatief Keerspooren Diemen	KSD-BA
Variant: Keerspooren Diemen variant 2	KSD-VAR2

Tabel 3 Basialternatief en varianten Keerspooren Diemen

3.5.1 INPASSINGSVARIANTEN KEERSPOREN DIEMEN

Basialternatief Keerspooren Diemen (KSD-BA)

De keerspooren worden aangelegd op het baanvak van Duivendrecht naar Weesp (de verbinding Schiphol-Zwolle (Hanzelijn)) tussen de twee huidige hoofdsporen in. Uitgegaan wordt van:

- Het aanleggen van twee keerspoorvoorzieningen met een lengte van 200 m voor leeg HSL-materieel van en naar de richting Amsterdam Zuid.
- Het in stand houden van een keerspoorvoorziening met een lengte van 325 meter voor leeg intercitymaterieel van en naar de richting Duivendrecht en een keerspoorvoorziening van 271 meter voor sprintermaterieel van en naar Weesp.

Het keerspoorensysteem is volledig opgebouwd uit ballastspoor met spoor op betonnen dwarsliggers. In verband met gebrek aan ruimte zijn de sporen zodanig ontworpen dat bestaande kunstwerken niet aangepast hoeven te worden en er ten opzichte van de huidige ligging zo min mogelijk baanverbreding nodig is. Er zijn geen onderhoudsvoorzieningen en schoonmaakvoorzieningen voorzien. Wel wordt een verlichtingsinstallatie aangebracht op het looppad zodat treinpersoneel voldoende zicht heeft.

Variant Keerspooren Diemen 'variant 2' (KSD-VAR2)

Naast het basialternatief voor de keerspooren bij Diemen is er ook een 'variant 2' ontwikkeld. Ten opzichte van het basialternatief ligt in deze variant de aansluitwissel vanuit de keerspooren op het hoofdspoor op

een andere locatie, waardoor er minder ruimtebeslag nodig is. Ook zijn er hierdoor minder aanpassingen aan de bestaande infrastructuur noodzakelijk.

4

Wettelijk en beleidskader

4.1 WETTELIJK KADER

Tabel 4 geeft een overzicht van de wet- en regelgeving die van toepassing is voor het thema landschap, cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit. Bij elk kader is de relevantie voor de realisatie van de Zuidasdok benoemd.

Wettelijk kader	Relevantie voor Zuidasdok
Tracéwet	Op grond van de Tracéwet dient in het (O)TB een beschrijving te worden opgenomen van de inpassing van de infrastructuur en van mitigerende en compenserende voorzieningen met betrekking tot onder andere landschap. Gebruikelijk is dat deze maatregelen vorm krijgen aan de hand van een op te stellen landschapsplan
Monumentenwet	De voorgenomen maatregelen hebben mogelijk effect op beschermde monumenten in het studiegebied. Deze effecten worden in dit rapport beschreven (zie 7.3.2).
Wet Ruimtelijke Ordening	In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het nodig bij ruimtelijke ontwikkelingen zoals Zuidasdok, cultuurhistorische en landschappelijke waarden te inventariseren en analyseren. Deze inventarisatie en analyse zijn in dit rapport beschreven
Besluit Ruimtelijke Ordening	Het Besluit geeft aan dat rekening moet worden gehouden met de geanalyseerde cultuurhistorische waarden. Deze waarden worden beoordeeld in dit rapport.
Besluit algemene regels Ruimtelijke Ordening	In dit rapport wordt beoordeeld welk effect er is op landschappelijke en cultuurhistorische belangen op nationaal niveau.

Tabel 4 Wet- en regelgeving

Tracéwet

In artikel 10 van de Tracéwet is aangegeven dat er een beschrijving moet worden opgenomen van de te treffen voorzieningen, gericht op het ongedaan maken, beperken of compenseren van de nadelige gevolgen van de uitvoering van het werk, voor zover die voorzieningen rechtstreeks verband houden met de uitvoering van het werk.

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.

Wet ruimtelijke ordening

Sinds 1 juli 2008 stellen de Rijksoverheid, provincies en gemeenten een structuurvisie op. Hierin staan de ruimtelijke ontwikkelingen in een bepaald gebied. Op gemeentelijk niveau wordt de structuurvisie uitgewerkt in bestemmingsplannen. In de structuurvisie wordt onder meer aandacht besteed aan cultuurhistorie; afhankelijk van de ambitie van de provincie/ regio / gemeente.

Besluit ruimtelijke ordening

Hierin is opgenomen dat gemeenten bij het maken van bestemmingsplannen rekening moeten houden met cultuurhistorische (incl. archeologische) waarden. Dat kan natuurlijk alleen maar als gemeenten ter voorbereiding op het bestemmingsplan deze waarden ook inventariseren en analyseren.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) heeft de Rijksoverheid de nationale belangen gedefinieerd waarvoor het Rijk verantwoordelijkheid draagt. Een aantal van deze nationale belangen wordt juridisch geborgd via het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro), dat in december 2011 in werking is getreden.

4.2 BELEIDSKADER

4.2.1 (INTER)NATIONAAL BELEID

Tabel 5 geeft een overzicht van het (inter)nationaal beleid dat van toepassing is voor het thema landschap, cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit.

Beleidskader	Relevantie voor Zuidasdok
Werelderfgoedlijst UNESCO	(De omgeving van) Zuidasdok is niet opgenomen op de Werelderfgoedlijst. Beleid voor deze lijst is niet relevant. Hier wordt dan ook verder geen aandacht aan gegeven.
Verdrag van Granada (1994)	In de omgeving van de Zuidasdok bevinden zich meerdere gebouwen die onder architectuur zijn gebouwd. In dit rapport wordt beoordeeld of de voorgenoemde ingrepen invloed hebben op het architectonische erfgoed.
Europese landschapsconventie (2000)	Deze conventie vraagt aandacht voor een integrale benadering van landschappen, zoals het hoogstedelijke landschap van Zuidasdok. Dit rapport beschrijft wat de effecten zijn op dat landschap.
Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (Rijk, 2012)	De visie vraagt aandacht voor onder meer natuurlijke, landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten. Dit rapport inventariseert de aanwezige kwaliteiten en geeft aan in hoeverre deze kwaliteiten behouden of versterkt kunnen worden.
'Kiezen voor karakter, visie erfgoed en ruimte' (Rijk, 2011)	Deze visie vraagt een integrale en omgevingsgerichte benadering van cultuurhistorische kwaliteiten. Bij de beschrijving en waardering van effecten wordt deze benadering als uitgangspunt gehanteerd.

Tabel 5 (Inter)nationaal beleid

Werelderfgoed

Doel van de Werelderfgoedlijst is om objecten en landschappen effectief te beschermen, te presenteren aan de huidige generatie en te behouden voor toekomstige generaties. Met de plaatsing op UNESCO's Werelderfgoedlijst erkent het comité dat een object of landschap universele waarde heeft en voor toekomstige generaties behouden moet blijven. De grachtengordel van Amsterdam en de Stelling van

Amsterdam staan op de Werelderfgoedlijst. De borging van de UNESCO werelderfgoedgebieden gebeurt via het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro), zie hiervoor.

Verdrag van Granada

In dit verdrag staat dat de bescherming van het architectonische erfgoed een essentieel doel is van de ruimtelijke ordening. De architectonische kwaliteit van bouwwerken dient te worden afgewogen in het ontwerpproces.

Europese landschapsconventie – Landschapsmanifest

Het Verdrag van Florence is een verdrag waarin in het thema landschap integraal behandeld wordt. Belangrijke doelen van dit verdrag zijn bescherming, beheer en inrichting van landschappen en het organiseren van Europese samenwerking op dit gebied. In Nederland is dit uitgewerkt in het Landschapsmanifest.

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (Rijk, 2012)

Een van de hoofddoelen in de structuurvisie is het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden blijven. Het Rijk is verantwoordelijk voor cultureel en UNESCO Werelderfgoed, kenmerkende stads- en dorpsgezichten, rijksmonumenten en het maritieme erfgoed. Verdere uitwerking van de cultuurhistorische aspecten vindt plaats in de Visie Erfgoed en Ruimte. Het beleid ten aanzien van landschap ligt vanaf nu bij de provincies. Wel heeft het Rijk nationale landschappen aangewezen, waaronder het Groene Hart dat grenst aan het plangebied. Kwaliteiten van het Groene Hart moeten behouden blijven.

'Kiezen voor karakter, Visie erfgoed en ruimte' (Rijk, 2011)

De visie is complementair aan de Structuurvisie infrastructuur en ruimte. Met de visie maakt het Rijk duidelijk welke belangen in de gebiedsgerichte erfgoedzorg door het Rijk worden behartigd, welke prioriteiten door het Rijk zijn gesteld en op welke wijze het Rijk wil samenwerken met publieke en private partijen.'

4.2.2 PROVINCIAAL EN REGIONAAL BELEID

Tabel 6 geeft een overzicht van het provinciale en regionaal beleid dat van toepassing is voor het thema landschap, cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit.

Beleidskader	Relevantie voor Zuidasdok
Leidraad landschap en cultuurhistorie (Provincie Noord-Holland 2010)	Als onderdeel van de Leidraad is een cultuurhistorische atlas uitgebracht. Deze atlas dient als input voor de beschrijving van cultuurhistorische waarden in dit rapport. Genoemde waarden betreffen onder meer de Amstel en Amstelveenseweg.
Structuurvisie Noord-Holland 2040 (Provincie Noord-Holland 2011)	Dit rapport beschrijft in hoeverre effecten zijn te verwachten op de in de visie benoemde landschappelijke en cultuurhistorische waarden en ambities met betrekking tot de ontwikkeling van Zuidasdok.
Provinciale Ruimtelijke Verordening (Provincie Noord-Holland 2013)	Deze verordening geeft aan binnen welke kaders ontwikkelingen in Noord-Holland mogen plaatsvinden. Zo mag de Amstelscheg niet verder verstedelijken
<u>Gebiedsperspectief Amstelscheg (Bestuurlijk overleg Amstelscheg, 2011)</u>	Dit rapport stelt een gebiedsperspectief voor de Amstelscheg, waarin nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moeten passen.

Tabel 6 Provinciaal en regionaal beleid

Leidraad landschap en cultuurhistorie (Provincie Noord-Holland 2010)

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

Structuurvisie Noord-Holland 2040 (Provincie Noord-Holland 2011)

De structuurvisie van Noord-Holland gaat over de ruimtelijke belangen van de Provincie. De structuurvisie gaat in op een aantal actuele ruimtelijke thema's zoals klimaatverandering, globalisering en demografische verandering die in de toekomst een plek moeten krijgen in de Provincie. Amsterdam wordt daarin gezien als een metropoolregio waar een aantrekkelijk vestigingsklimaat moet heersen.

Provinciale Ruimtelijke Verordening (Provincie Noord Holland 2013)

De Provinciale Ruimtelijke Verordening schrijft voor waaraan bestemmingsplannen, beheersverordeningen en omgevingsvergunningen, waarbij wordt afgeweken van het bestemmingsplan, moeten voldoen. Zo heeft de Provincie Noord-Holland meer invloed op de ruimtelijke ordening in Noord-Holland en kunnen ze bijvoorbeeld voorkomen dat bepaalde gebieden ongewenst verstedelijken.

Gebiedsperspectief Amstelscheg (Bestuurlijk overleg Amstelscheg , 2011)

Een deel van de Amstelscheg is door het Rijk aangewezen als Rijksbufferzone behorende bij Amstelland – Vechtstreek (Ontwerp Besluit algemene regels ruimtelijke ordening, 2009). Met behulp van het Gebiedsperspectief en de Beeldkwaliteitplannen wordt gestreefd ruimtelijke ontwikkelingen binnen de Amstelscheg te sturen. Zodra er ontwikkelingen spelen in de Amstelscheg die van invloed zijn op de samenhang, ruimtelijke kwaliteit en identiteit van het landschap zullen deze binnen de aard van het gebiedsperspectief moeten passen.

4.2.3 LOKAAL BELEID

Tabel 7 geeft een overzicht van het lokaal beleid dat van toepassing is voor het thema landschap, cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit.

Beleidskader	Relevantie voor Zuidasdok
Visie Zuidas (2009)	Effecten moeten passen binnen deze visie voor de Zuidas.
Structuurvisie Amsterdam 2040	Dit rapport beschrijft in hoeverre effecten zijn te verwachten op de in de visie benoemde landschappelijke en cultuurhistorische waarden en ambities met betrekking tot de ontwikkeling van Zuidasdok.
Erfgoedverordening Amsterdam (2013)	De erfgoedverordening beschermt de cultuurhistorische waarden binnen de gemeente Amsterdam. Deze waarden mogen in principe niet worden aangetast door Zuidasdok.
Bomenverordening gemeente Amsterdam (2014)	De bomenverordening bevat regels en criteria die de gemeente in acht moet nemen bij beoordeling van aanvragen om een kapvergunning en bij de afgifte ervan. Dit rapport en het hierop volgende landschapsplan beschrijven de te kappen bomen.

Tabel 7 Lokaal beleid

Visie Zuidas (2009)

Visie Zuidas gaat over de stap die de Zuidas in de toekomst maakt van internationaal zakencentrum naar stedelijk centrum. Er worden een aantal ambities geschetst met betrekking tot de Zuidas, waaronder

de ontwikkeling van het gebied als internationale toplocatie. Daarnaast worden er een aantal concrete opgaven geformuleerd hoe deze ambities ingevuld kunnen worden. Deze visie is in 2009 vastgesteld door de gemeenteraad en nu de geldende visie (<http://ftp.ruimtelijkeplannen.amsterdam.nl/DRO/plannen>).

Structuurvisie Amsterdam 2040

Amsterdam is een jonge stad met een internationale bevolking die in de toekomst te maken krijgt met klimaatverandering en zijn positie als metropoolregio moet behouden en versterken. Deze kwesties zijn in de structuurvisie vertaald in ambities en opgaven voor de ruimtelijke ontwikkeling van de stad. De Zuidas wordt in deze visie gezien als hét zakencentrum voor heel Nederland. Hiervoor is een verdere verbetering van de bereikbaarheid nodig.

Erfgoedverordening Amsterdam (2013)

De erfgoedverordening bepaalt onder andere de aanwijzing van gemeentelijke monumenten, beschermde stads- en dorpgezichten, 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.

Centraal stedelijke bomenverordening Amsterdam (2014)

De centraal stedelijke Bomenverordening vervangt de bestaande kapverordening uit 1964 en de bomenverordening voor grootstedelijk gebied uit 2010. De bomenverordening bevat regels en criteria die de gemeente in acht moet nemen bij beoordeling van aanvragen om een kapvergunning en bij de afgifte ervan. Zeer recent hebben de gemeente Amsterdam en gemeente Ouder-Amstel de grens bebouwde kom in de zin van de Boswet gelijk getrokken met de gemeentegrens. 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 gelijkkludend toetsingskader voor alle gebieden in Amsterdam. Binnen deze begrenzing is de Bomenverordening van kracht. Zonder directe herplantmogelijkheden dient de monetaire boomwaarde in een herplantfonds te worden gestort.

Bomenverordening Diemen (2010)

Voor het vellen van houtstand moet een vergunning worden aangevraagd bij de gemeente Diemen. Indien er bomen worden gekapt bestaat er een herplantplicht.

5

Beoordelings- en toetsingskaders

5.1 BEOORDELINGSKADER MER

In landschap bestaan meerdere methodes voor ruimtelijke analyse (lagenbenadering of de kwantitatieve benadering in punten, lijnen, vlakken). In dit rapport wordt echter de methode van het beoordelingskader gehanteerd. Het beoordelingskader voor de MER bestaat uit drie verschillende thema's: landschap, cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit. Deze thema's zijn vervolgens weer onderverdeeld in verschillende aspecten waarop wordt beoordeeld. Het thema landschap bestaat uit de aspecten landschapstype en structuren, landschappelijke elementen en aardkunde. Cultuurhistorie betreft de aspecten historische geografie en historische (steden)bouwkunde. Hoewel archeologie ook een aspect is van cultuurhistorie wordt dit in een apart deelrapport beschreven. Ruimtelijke kwaliteit wordt opgesplitst in de aspecten gebruikerswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde.

Aspect	Criteria	Methode
Landschapstype en structuren, gebieden en patronen	Verandering kwaliteiten landschapstype en -structuur	Kwalitatief: verandering waardering beleefde, fysieke en inhoudelijke kwaliteit (Bel en Soepboer, 2011)
Landschappelijke elementen	Verandering kwaliteiten ruimtelijk visuele kenmerken en elementen	Kwalitatief: verandering waardering beleefde, fysieke en inhoudelijke kwaliteit (Bel en Soepboer, 2011)
Aardkunde	Verandering kwaliteiten aardkundige vormen en gebieden	Kwalitatief: bij aantasting oppervlakte beschermde gebieden kwantitatief

Tabel 8 Beoordelingskader MER thema landschap

Aspect	Criteria	Methode
Historische geografie	Verandering kwaliteiten historische-geografische patronen, elementen en ensembles	Verandering waardering beleefde, fysieke en inhoudelijke kwaliteit (RCE, 2009)
Historische (steden)bouwkunde	Verandering kwaliteiten historisch-(steden)bouwkundige elementen	Verandering waardering beleefde, fysieke en inhoudelijke kwaliteit (RCE, 2009)

Tabel 9 Beoordelingskader MER thema cultuurhistorie

Aspect	Criteria	Methode
Gebruikerswaarde	Verandering in functioneren van het gebied	Kwalitatief: op basis van expert judgement en VROM-raad, 2011
Belevingswaarde	Verandering in beleving door gebruikers	Kwalitatief: op basis van expert judgement en VROM-raad, 2011
Toekomstwaarde	Verandering in adaptatiemogelijkheden voor	Kwalitatief: op basis van expert judgement en VROM-raad, 2011

Tabel 10 Beoordelingskader MER thema ruimtelijke kwaliteit

Landschap**Verandering kwaliteiten landschapstype en structuren, gebieden en patronen**

Met landschapstypen worden grotere ruimtelijke eenheden bedoeld, zoals het stedelijk landschap of het veenlandschap. De landschapstructuur betreft de (hoofd)patronen in het landschap, zoals wegen, groenstructuren en dijken. Het plangebied Zuidasdok is een stedelijk landschap met landschappelijke structuren zoals de hoofdinfrastructuur van de Zuidas, het stedelijke gritpatroon en de groene scheggen.

Verandering kwaliteiten ruimtelijk visuele kenmerken en elementen

De ruimtelijk visuele kenmerken gaan onder meer in op openheid of beslotenheid, opgaande elementen en zichtrelaties (waaronder de mate waarin men zich kan oriënteren). Een voorbeeld is de contrastwerking tussen het relatief open groene landschap en het hoge stedelijke gebied. Ruimtelijk visuele kenmerken maakt ook deel uit van de belevingswaarde die wordt beoordeeld bij ruimtelijke kwaliteit. Dubbeltelling in effectscores wordt vermeden.

Verandering kwaliteiten aardkundige vormen en gebieden

De mate waarin vormen in het landschap samenhangen, kan iets vertellen over de vroegere klimatologische omstandigheden en de wijze waarop dit in het landschap tot uitdrukking kwam. De beleefbaarheid van reliëf in het landschap wordt dan ook gezien als een belangrijk facet van de landschappelijke kwaliteit. In de directe omgeving van de Zuidas zijn enkele aardkundige elementen in het landschap waar te nemen zoals de rivier de Amstel en een terrein bij De Nieuwe Meer.

Cultuurhistorie**Verandering kwaliteiten historische-geografische patronen, elementen en ensembles**

Historische geografie omvat alle zichtbare sporen in het landschap die door menselijk handelen in het verleden zijn ontstaan en die iets zeggen over de ontginningsgeschiedenis. Bijvoorbeeld (veranderingen in) lijnvormige elementen zoals dijken, wegen of beplanting. Concrete voorbeelden van historisch geografische patronen voor de Zuidas zijn de Amstelveenseweg en de Amstel.

Verandering kwaliteiten historisch-(steden)bouwkundige elementen

Onder historisch-bouwkundige elementen verstaan wij stadsgezichten en gebouwen of bouwwerken. In dit rapport worden onderscheiden:

- Zowel rijks- provinciale als gemeentelijke monumenten (beschermd).
- overige waardevolle elementen (niet beschermd).

Ruimtelijke kwaliteit**Verandering in functioneren van het gebied**

Gebruikerswaarde gaat over de doelmatigheid en functionele samenhang binnen een gebied. Veranderingen in het functioneren van de Zuidas hebben invloed op de ruimtelijke kwaliteit. Onder gebruikerswaarde wordt beschreven hoe verschillende gebruikersgroepen (passanten, bewoners, werknemers, recreanten) kunnen functioneren in het gebied. Een voorbeeld voor passanten is het faciliteren van diverse reizigersstromen in het gebied van Zuidasdok. Maar ook thema's als geluidsoverlast bepalen de gebruikerswaarde van een gebied.

Verandering in beleving door gebruikers

Belevingswaarde gaat over de identiteit, diversiteit en schoonheid van een gebied. Als gebruikers (ook hierbij worden passanten, bewoners, recreanten etc. onderscheiden) het gebied als minder mooi en divers

ervaren heeft dit een negatieve invloed op de ruimtelijke kwaliteit. Een eentonig hoogstedelijk gebied heeft bijvoorbeeld andere kwaliteiten dan een gebied met afwisselend bebouwing en groene gebieden. Ook de differentiatie tussen drukke en rustige gebieden wordt behandeld bij dit aspect.

Verandering in adaptatiemogelijkheden voor toekomstige ontwikkelingen

De toekomstwaarde van een gebied wordt bepaald door de mate waarin het duurzaam, aanpasbaar en beheerbaar is. Een gebied dat makkelijk aan te passen valt aan toekomstige ontwikkelingen heeft een hogere ruimtelijke kwaliteit. Deze waarde hangt nauw samen met het stedenbouwkundige plan voor het gebied van de Zuidas. Maar ook heeft het te maken met adaptatiemogelijkheden van toekomstige klimaatontwikkelingen.

5.2 TOETSINGSKADERS

Voor landschap, cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit zijn naast beleid en wetgeving nog een aantal toetsingskaders van belang.

Het Cultuurhistorisch onderzoek in de vormgeving van de ruimtelijke ordening (Rijksdienst Cultureel Erfgoed, 2009) geeft aan dat gemeenten bij de vormgeving van hun ruimtelijke plannen rekening moeten houden met de cultuurhistorische waarden. Om te weten wat deze waarden zijn, is er cultuurhistorisch onderzoek nodig. Als hulpmiddel heeft de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed in overleg met het veld normen voor cultuurhistorisch en bouwhistorisch onderzoek opgesteld. Deze handreiking wordt gebruikt om dit MER op te stellen. Met betrekking tot de gewenste consultatie van de omgeving wordt in dit project aangesloten bij bestaande overlegstructuren en omgevingsparticipatie momenten.

De Richtlijnen bouwhistorisch onderzoek (Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed, 2009) bieden een handreiking voor het waarderen van historisch bouwkundige objecten.

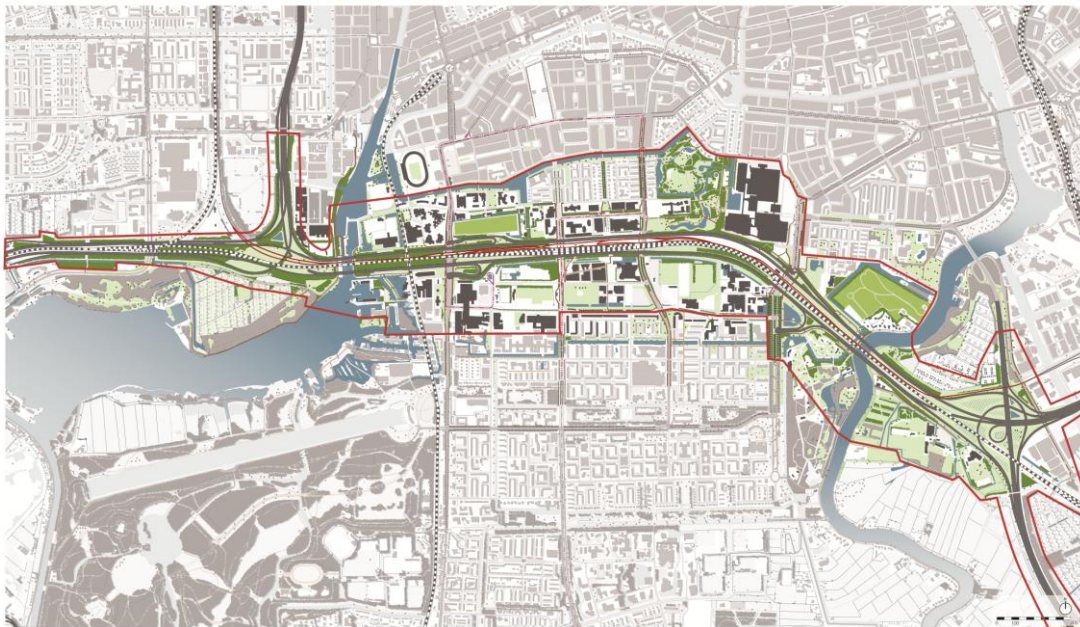
6

Kaders en uitgangspunten

Dit hoofdstuk beschrijft de kaders en uitgangspunten die in het onderzoek zijn gehanteerd.

6.1 HET STUDIEGEBIED

Het plangebied is het gebied waar de voorgenomen activiteiten van Zuidasdok gerealiseerd gaan worden. Dit zijn de knooppunten Amstel en De Nieuwe Meer, de infrastructuurbundel ertussen en de keersporen bij Diemen. Een kaart van het plangebied is te vinden in hoofdstuk 2. Deze activiteiten hebben niet alleen invloed op het plangebied maar ook op het omliggende landschap. De thema's landschap, cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit bevatten doorlopende patronen en structuren die groter zijn dan het plangebied. Zichtlijnen op relevante objecten kunnen ver reiken. Eventuele compenserende en mitigerende maatregelen vanuit bijvoorbeeld landschap, natuur of water kunnen ook buiten het plangebied invloed hebben. Als gevolg hiervan is het studiegebied groter dan het plangebied en omvat een groot deel van de flanken. Afbeelding 13 geeft het studiegebied weer. Hierbij is het studiegebied in kleur weergegeven en met een rode lijn begrensd. Afbeelding 14 is een luchtfoto met daarop de locatie van de keersporen bij Diemen.



Afbeelding 13 studiegebied Zuidasdok



Afbeelding 14 locatie keerspoorten bij Diemen-Zuid

6.2 UITGANGSPUNTEN

Voorafgaand aan de effectenstudie is er door de opdrachtgever een inpassingsvisie opgesteld in de vorm van het 'Ambitiedocument Zuidasdok'. Dit document is het uitgangspunt voor dit rapport en het landschapsplan waarin mitigerende en compenserende maatregelen een plek krijgen (zie ook paragraaf 2.2). Overige uitgangspunten zijn beschreven in paragraaf 5.2. Het onderdeel cultuurhistorie in dit rapport is afgestemd met het Bureau Monumenten & Archeologie van de gemeente Amsterdam. Ook is er afstemming geweest met de begeleidingsgroep landschaps- en inpassingsplan waarin de volgende partijen zitting hebben: ProRail, Provincie Noord-Holland, Rijkswaterstaat en gemeente Amsterdam (DRO). In de effectenstudie zijn de drie thema's landschap, cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit gescheiden van elkaar herkenbaar.

Een ander uitgangspunt voor dit onderdeel is het 'Advies reikwijdte en detailniveau' (Ministerie van Infrastructuur en Milieu 2013) wat als basis dient voor dit uit te voeren onderzoek. Het doel van het onderzoek landschap, cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit is het uitvoeren van een studie naar de effecten van het project op landschap, cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit in de verschillende fasen van het project. Tevens wordt een landschapsplan opgesteld, met het ambitiedocument Zuidasdok als basis. Het landschapsplan heeft als doel het landschappelijk inpassen van het Zuidasdok, inclusief mitigerende en compenserende maatregelen." Het beoordelingskader voor het projectMER Zuidasdok zoals besproken in het vorige hoofdstuk is vastgesteld in het Advies reikwijdte en detailniveau. Op twee onderdelen is er echter een aanpassing gedaan. Archeologie is niet opgenomen in het thema cultuurhistorie omdat hier een apart deelrapport voor wordt opgesteld. Met betrekking tot ruimtelijke kwaliteit zijn de effecten kwalitatief beoordeeld, aan de hand van het rapport van verkenning ruimtelijke kwaliteit van de VROM Raad (2011).. Zo kan de beoordeling beter worden geverifieerd dan enkel beoordeling door middel van expert judgment

Het laatste uitgangspunt betreft de referentiesituatie die is gekozen voor dit onderdeel. Dit is referentiesituatie A, waarbij de autonome ontwikkelingen, die reeds onherroepelijk zijn vastgelegd in bestemmingsplannen, op korte termijn zorgen voor een verandering van de huidige situatie. Voor een beschrijving van de huidige situatie en de autonome ontwikkelingen wordt verwezen naar paragraaf 7.1.

6.3 ONDERZOEKSMETHODIEK

Landschap, cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit zijn drie aparte thema's. Voor de analyse van de huidige situatie en autonome ontwikkelingen zijn er verschillende onderzoeksmethodes gebruikt wat wordt besproken in paragraaf 6.3.1. De methodiek voor de effectbeoordeling voor de thema's landschap en cultuurhistorie is grotendeels gelijk. Daarom zijn deze thema's in paragraaf 6.3.2 samen behandeld. Voor ruimtelijke kwaliteit is een aparte methode opgezet. Voor zowel landschap en cultuurhistorie is apart ingegaan op tijdelijke effecten. De tijdelijke effecten als gevolg van de maatregelen in hoofdstuk 3 staan

beschreven in hoofdstuk 9. Tijdelijke maatregelen (werkwegen, bemalingen) kunnen wel permanente effecten veroorzaken, indien van toepassing is hierop ingegaan.

6.3.1 METHODE ANALYSE HUIDIGE SITUATIE EN AUTONOME ONTWIKKELINGEN

Voor de beschrijving van de huidige situatie en de autonome ontwikkelingen zijn er verschillende onderzoeksmethodes gebruikt. Ten eerste is er door middel van kaartmateriaal uit diverse bronnen (zoals beleid en atlassen), historische kaarten en veldwerk het huidige landschap verkend en geanalyseerd. Vervolgens is er aan de landschappelijke en cultuurhistorische elementen, patronen en structuren een waardering gegeven zoals in paragraaf 6.3.2 uiteen wordt gezet en beschreven is in RCE, 2009. Deze waardering is gedaan op basis van expert judgement, wetgeving en beleid (de zogenaamde statuswaarden). Zo schrijft de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie bijvoorbeeld voor dat de Amstel een waardevol aardkundig element is dat behouden moet blijven. De huidige ruimtelijke kwaliteit is geanalyseerd en gewaardeerd aan de hand van voornoemde bronnen en expert judgement op basis van de Verkenning ruimtelijke kwaliteit van de VROM-raad. Voor de waardebeoordeling van de bomen zijn twee bomeninventarisaties uitgevoerd, van de knooppunten A10 en het middengebied. Hier is een waardebeoordeling aan toegevoegd.

6.3.2 METHODE EFFECTBEOORDELING

Landschap en cultuurhistorie

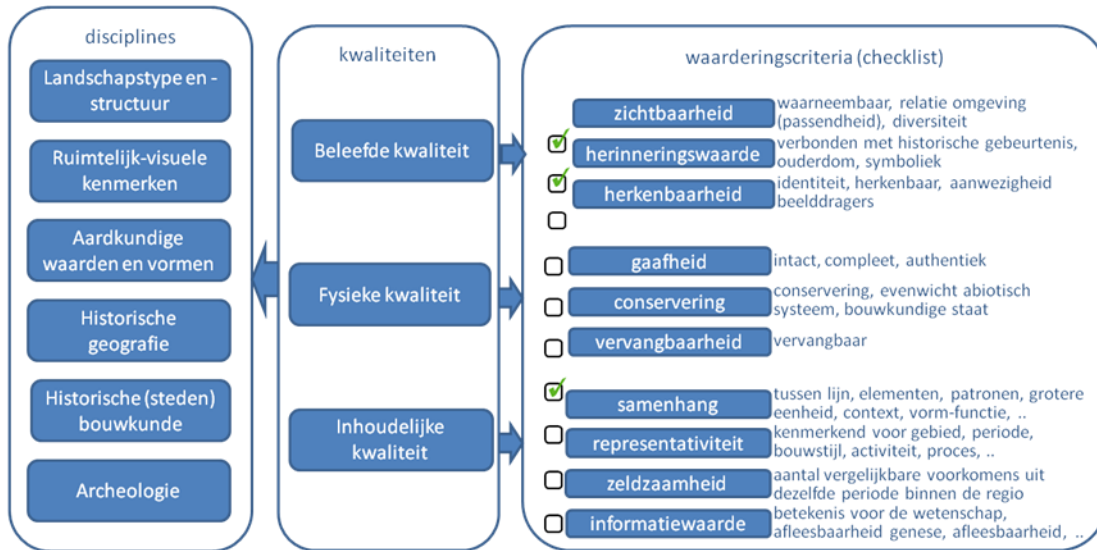
Landschap is een gebied zoals dat door mensen wordt waargenomen en waarvan het karakter bepaald wordt door natuurlijke en/of menselijke factoren en de interactie daartussen. Om onderscheid te maken met het thema cultuurhistorie, en dubbel telling in effectscores te voorkomen, wordt hier bij landschap zoveel mogelijk gekeken naar de huidige vormen en naar facetten waar de ontwikkelingsgeschiedenis minder een rol speelt. Hierbij worden gebruikelijk landschapstype en -structuur, ruimtelijke visuele kenmerken (bijvoorbeeld openheid) en aardkundige vormen en gebieden onderscheiden. Het thema cultuurhistorie gaat in op de historische ontwikkeling van het landschap, concreet op de ontwikkelingen die van toepassing zijn op de Zuidas.

De methode van het RCE (RCE, 2009) voor cultuurhistorie en de methode aansluitend voorgesteld voor landschap (Bel en Soepboer, 2011) reiken een objectieve terminologie aan voor het bepalen van de waarde van het gebied. De twee methoden beginnen met de waardering van de referentiesituatie. De waarden worden bepaald door drie soorten kwaliteiten te onderscheiden:

- Beleefde kwaliteit: hoe herkenbaar of zichtbaar is het?
- Fysieke kwaliteit: is het nog intact?
- Inhoudelijke kwaliteit: wat vertelt het gebied of object?

Hiermee kan de landschappelijke en cultuurhistorische waarde van een gebied of object goed onderbouwd worden, en het effect van het project of plan daarop zo veel mogelijk objectief beschreven.

De bij de methoden aangedragen waarderingscriteria per kwaliteit (bijvoorbeeld voor inhoudelijke kwaliteit: zeldzaamheid, informatiewaarde, samenhang, representativiteit) zijn bedoeld als ‘winkellijstje’, waaruit de beste termen gekozen kunnen worden om de objecten of gebieden te waarderen (zie afbeelding 15). Hiervoor zijn ook de statuswaarden gebruikt, dat wil zeggen de waarden en waarderingscriteria die via wet en beleid zijn gegeven (rijksmonumenten, kernwaarden, et cetera).



Afbeelding 15 Illustratie relatie tussen sleutelbegrippen

Uit de waardering volgt welke effecten van een plan het meest bepalend zijn per discipline. Als bijvoorbeeld samenhang het meest bepalend is, dan is doorsnijding van die samenhang een potentieel belangrijk effect. Als zichtbaarheid het belangrijkste is, dan is visuele verstoring daarbij een belangrijke afweging. Kortom, als je weet wat de waarde het meest bepaalt, weet je ook op welke effecten je als onderzoeker moet richten (ingreep-effect-relaties). In dit project zijn er drie typen effecten aan de orde:

- Verstoring.
- doorsnijding/verbinding.
- vernietiging/versterking.

Door ingrepen in het landschap gaan de (gebieds)waarden veranderen. De veranderingen kunnen zowel positief (waarde neemt toe), neutraal (waarde blijft gelijk), als negatief (waarde neemt af) zijn. In dit rapport is voor de beoordeling uitgegaan van kwaliteiten die overblijven na uitvoering van dit project. De beoordeling voor landschap en cultuurhistorische aspecten vindt plaats volgens tabel 11. Zowel landschap als cultuurhistorie (in het bijzonder de historische geografie) zijn gerelateerd aan de ontwikkelingsgeschiedenis. Ook hangen de twee thema's onderling samen. Bijvoorbeeld, ruimtelijke structuur speelt een rol in beide thema's. Overlap in de beoordeling, waar dat aan de orde is, is vermeden. Dit kan ook betekenen dat aspecten zijn samengevoegd.

Voor zowel landschap en cultuurhistorie is apart ingegaan op tijdelijke effecten. De tijdelijke effecten als gevolg van de maatregelen beschreven in hoofdstuk 3 beschreven in hoofdstuk 9, maar de orde grootte van deze effecten is zeer klein vergeleken met de permanente effecten. Tijdelijke maatregelen (werkwegen, bemalingen) kunnen wel permanente effecten veroorzaken, indien van toepassing is hierop ingegaan.

score	maatlat
++	sterk positief, het totaal van beleefde, fysieke en inhoudelijke kwaliteit neemt sterk toe
+	positief, het totaal van de beleefde, fysieke en inhoudelijke kwaliteit neemt toe
0	neutraal, per saldo geen invloed op de waarde
-	negatief, het totaal van de beleefde, fysieke en inhoudelijke kwaliteit neemt af
--	sterk negatief, het totaal van de beleefde, fysieke en inhoudelijke kwaliteit neemt sterk af

Tabel 11 Concretisering beoordeling landschap en cultuurhistorie

Ruimtelijke kwaliteit

Ruimtelijke kwaliteit is van belang omdat het niet alleen aangeeft of iets er mooi uit ziet, maar ook of het goed is gepositioneerd, en of het toekomstbestendig is. Er zijn vele omschrijvingen van ruimtelijke kwaliteit, maar in dit rapport wordt uitgegaan van de definitie die is opgesteld door de VROM-raad: ruimtelijke kwaliteit is de balans tussen gebruikerswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde (VROM-raad, 2011). Toch kan dit voor twee mensen verschillende betekenissen hebben. Twee mensen vinden bijvoorbeeld allebei 'rust en ruimte' belangrijk in hun leefomgeving. Voor de een betekent dit de nabijheid van een groot wandelbos. Voor de ander is het een groot balkon met een weids uitzicht (Dauvellier Planadvies et al., 2013).

Om de huidige (referentie)situatie en toekomstige ruimtelijke kwaliteit te kunnen beschrijven, gebruiken we in dit onderzoek drie soorten waarden: gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde. Gebruikswaarde gaat vooral om doelmatigheid en functionele samenhang. Belevingswaarde richt zich op diversiteit, identiteit en schoonheid. Tot slot richt toekomstwaarde zich op duurzaamheid, aanpasbaarheid en beheerbaarheid (Dauvellier Planadvies et al., 2013).

Het thema ruimtelijke kwaliteit is sterk verbonden met andere (MER-)thema's, zoals natuur, water, geluid, verkeer en vervoer, landschap, recreatie, etc. Voor de beschrijving en waardering van de voornoemde waarden maken we daarom gebruik van een lijst met mogelijkheden zoals dat is opgesteld door Habiforum (<http://www.werkpartners.net>) en dat is opgedeeld in diverse belangen (zie afbeelding 16).

	Economisch belang	Sociaal belang	Ecologisch belang	Cultureel belang
Gebruikswaarde	Slimme plaatskeuze Bereikbaarheid Stimulerende effecten Gecombineerd gebruik	Toegang Eerlijke verdeling Inbreng Keuzemogelijkheden	Externe veiligheid Schoon milieu Water in balans Ecologische structuur	Keuzevrijheid Culturele verscheidenheid
Belevingswaarde	Imago/uitstraling Aantrekkelijkheid	Gelijkwaardigheid Verbondenheid Sociale veiligheid	Rust en ruimte Schoonheid der natuur Gezonde leefomgeving	Eigenheid Schoonheid der cultuur Contrastrijke omgeving
Toekomstwaarde	Stabiliteit en flexibiliteit Agglomeratie Gebundelde aantrekkelijkheid	Iedereen aan boord Sociaal draagvlak	Ecologische voorraden Gezonde ecosystemen	Erfgoed Integratie Culturele vernieuwing

Afbeelding16 Matrix begrippen ruimtelijke kwaliteit (bron: <http://www.ruimtexmilieu.nl>)

Uit de waardering volgt welke effecten van een plan het meest bepalend zijn per discipline. Als bijvoorbeeld toegang het meest bepalend is, dan is belemmering van die toegang een potentieel belangrijk effect. Als rust het belangrijkste is, dan is verdichting van het bouwvolume daarbij een belangrijke afweging. Kortom, als je weet wat de waarde het meest bepaalt, weet je ook op welke effecten je als onderzoeker moet richten (ingreep-effect-relaties).

Door ingrepen in het landschap kunnen ruimtelijke kwaliteiten veranderen. De veranderingen kunnen zowel positief (waarde neemt toe), neutraal (waarde blijft gelijk), als negatief (waarde neemt af) zijn. In dit rapport is voor de beoordeling uitgegaan van een aantal tijdelijke effecten die invloed hebben op de ruimtelijke kwaliteit (bijvoorbeeld bouwwerkzaamheden) en van kwaliteiten die overblijven na uitvoering van dit project. De tijdelijke effecten die kunnen optreden zijn wel kleiner in vergelijking met de permanente effecten. Tijdelijke maatregelen, zoals bemalingen, kunnen wel permanente effecten veroorzaken. Indien van toepassing is hierop ingegaan. De beoordeling voor ruimtelijke kwaliteit vindt plaats volgens tabel 12. Het thema ruimtelijke kwaliteit overlapt een groot aantal andere te beoordelen thema's. In dit deelrapport worden de effecten op ruimtelijke kwaliteit wel gewaardeerd, maar ze kunnen elders niet zonder meer worden opgeteld bij effecten van andere thema's.

score	maatlat
+ +	sterk positief, het totaal van gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde neemt sterk toe
+	positief, het totaal van gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde neemt toe
0	neutraal, per saldo geen invloed op de waarden
-	negatief, het totaal van gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde neemt af
- -	sterk negatief, het totaal van gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde neemt sterk af

Tabel 12 Concretisering beoordeling ruimtelijke kwaliteit

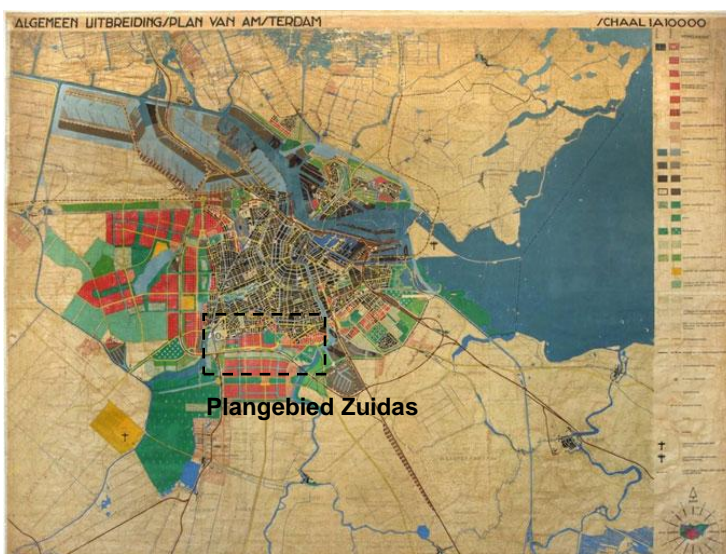
7

Huidige situatie en autonome ontwikkeling

Dit hoofdstuk start met een beschrijving van de ontwikkeling van het studiegebied. De beschrijving van de huidige situatie is opgezet per thema en vervolgens per aspect uit het beoordelingskader. Aangezien de landschappelijke kwaliteiten met betrekking tot ruimtelijk visuele kenmerken, patronen en structuren in het plangebied sterk met elkaar samenhangen, is er gekozen voor een gebiedsbrede beschrijving. Waar mogelijk en nodig voor de effectbeoordeling zijn kenmerken per deelgebied omschreven (Knooppunten Amstel en Nieuwe Meer, Zuidasdok en Diemen-Zuid). Voor deze beschrijving is deels gebruik gemaakt van het planMER, maar aangezien die het gebied vooral op hoofdlijnen beschrijft, wordt in dit onderzoek voor het projectMER Zuidasdok landschap, cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit meer op detailniveau bekeken. Na de beschrijving van de huidige situatie worden de autonome ontwikkelingen besproken. Deze ontwikkelingen, die reeds onherroepelijk zijn vastgelegd in bestemmingsplannen (referentiesituatie A, zie H3), zorgen op korte termijn voor een verandering van de huidige situatie. De autonome ontwikkelingen, tezamen met de huidige situatie vormen de referentiesituatie voor de effectbeoordeling.

7.1 ONTWIKKELING VAN DE ZUIDAS

Voordat er stedelijke ontwikkeling plaatsvond in de Zuidas, maakte het gebied deel uit van het veenvlinderlandschap. De Zuidas is gelegen in de voormalige binnendijkse Buitenveldertsche polder die werd gekarakteriseerd door openheid in de vorm van weilanden met sloten en boerderijen (<http://stadsarchief.amsterdam.nl>). Door de stedelijke ontwikkeling in het gebied zijn de kenmerken van dit landschap geheel verdwenen met uitzondering van de omgeving rond de Amstel.



Aan het begin van de twintigste eeuw maakte Amsterdam een periode van groei door waardoor stadsuitbreiding noodzakelijk was. In 1925 werd er naar aanleiding van een plan van Berlage stadsdeel Nieuw Zuid aangelegd. De Zuidas stond toen bij de meeste Amsterdammers bekend als de Zuidelijke wandelweg. Door ligging aan de rand van de stad op de scheiding tussen twee polders was het een aantrekkelijke plek om te

Afbeelding 17 Algemeen Uitbreidingsplan Amsterdam 1935
(<http://www.eef-stichting.nl/aup.php>)

wandelen en te flaneren (www.amsterdam.nl).

Door de toegenomen bevolkingsgroei was huisvesting echter nog steeds een probleem. Daarom werd in 1935 het Algemeen Uitbreidingplan (AUP) van Amsterdam ontworpen (zie afbeelding 17). 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. Hoewel de gemeente Amsterdam de zuidelijke IJ-oever als vestigingsplaats voor kantoren had aangewezen zag ABN Amro aan het begin van de jaren '90 meer heil in de Zuidas. De goede bereikbaarheid door de ligging aan de A10, de nabijheid van station Amsterdam Zuid en de luchthaven Schiphol gaf de doorslag om hier het nieuwe hoofdkantoor te vestigen (www.amsterdam.nl). Hierna volgden al snel andere kantoren zoals ING en Akzo Nobel. Door de blijvende druk van de kantorenmarkt en door de aard van de kantorenbedrijvigheid bleef het bebouwingsprogramma fors en werden voorzieningen, architectuur en openbare ruimte op een hoogwaardige manier ontwikkeld. Dit was voor de gemeente Amsterdam in 1998 aanleiding om een masterplan voor de Zuidas op te stellen waarin het hele gebied integraal werd behandeld (Feddes 2010).

Door de combinatie van optimale bereikbaarheid en directe inbedding in de stad Amsterdam heeft de Zuidas zich ontwikkeld tot een toplocatie van internationale allure. Het masterplan moest vooral voorzien in een verbinding met de rest van de stad. Een conclusie was dat het gebied moest winnen aan afwisseling en levendigheid. Daarom werd in 2002 het project Mahler4 gestart, een multifunctionele ontwikkeling van de Zuidas met, naast kantoorruimte, ook plek voor woningen en winkels. Verder is de ligging van de infrastructuur op een dijk een ongewenste barrière in het gebied. Zo ontstond het idee om de weg en het spoor onder de grond te leggen: het dokmodel. Deze oplossing is alleen erg kostbaar. Daarom werd er, mede door de economische crisis, een goedkoper model ontwikkeld waarbij de snelweg ondergronds komt te liggen maar het spoor bovengronds blijft (Feddes 2010).

7.2 HUIDIGE SITUATIE

7.2.1 LANDSCHAPSTYPE EN STRUCTUUR

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 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 (zie afbeelding 18).

¹ Zie voor de volledige bronvermelding de literatuurlijst

Wegenstructuur

De A10 ringweg zuid vormt de belangrijkste oost-west verbinding in het gebied. Ook het spoor en de metro volgen deze ringweg, waardoor deze gebundelde lijn van de knooppunten de Nieuwe Meer tot Amstel als belangrijkste infrastructurele lijn kan worden gezien. Omdat ze zijn gesitueerd op een hoger dijklichaam dat aan weerszijden beplant is met groen is dit de belangrijkste en meest prominente doorgaande lijn in het gebied.

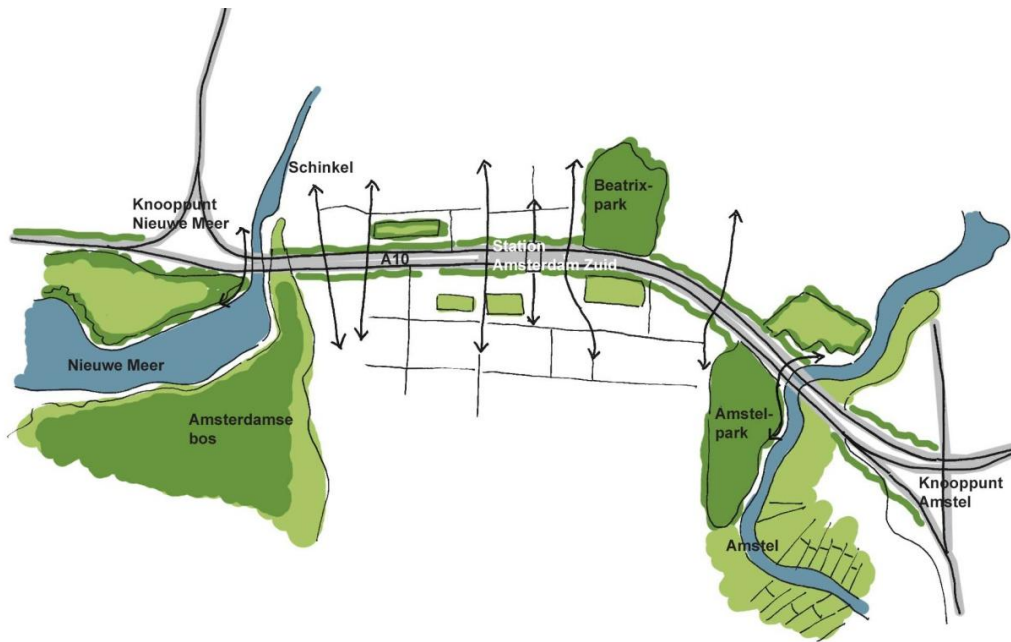
Vanaf de hoger liggende A10 en het spoor heb je steeds uitzicht op de kantoren van de Zuidas en de omliggende bosschages. Belangrijke subwegen die de A10 en het spoor onderlangs doorkruisen lopen van noord naar zuid en zijn respectievelijk de Amstelveenseweg, de Parnassusweg, de Beethovenstraat, en de Europaboulevard. Deze wegen zijn de enige doorgangsmogelijkheid van noord naar zuid. De huidige wegenstructuur benadrukt het orthogonale patroon van de stad. Hierdoor is het relatief makkelijk om je te oriënteren in Amsterdam Zuid.

Groenstructuur

Het studiegebied wordt ten zuiden van de A10 ingekaderd door twee brede groengebieden: het Amsterdamse bos en de Nieuwe Meer aan de westkant en de open Amstelscheg aan de oostkant. De Amstelscheg maakt zowel deel uit van een Rijksbufferzone als van het Groene Hart. Karakteristieken die behouden moeten blijven zijn de openheid en vorm van de Amstelscheg, de landschappelijke diversiteit, het groen-blauwe karakter en de relatie tussen stad en land (Bestuurlijk overleg Amstelscheg, 2011, Rijk, 2012). De A10 dient ondergeschikt te zijn aan deze structuren. De Zuidas zelf vormt van west naar oost een tweede belangrijke groene drager van het gebied. De hoger liggende A10 met in het midden het spoor kent aan beide zijden vrijwel overal bosschages. Op hoger schaalniveau draagt dit bij aan de intrinsieke waarde van de groenstructuur van de Zuidas, zeker vanaf de snelweg. Door weinig doorzichten het gebied in zorgt de beplanting op de Zuidas namelijk voor groene beleving vanaf de weg. Naast de groenstructuur langs de A10 is een stuk zuidelijker het Gijsbrecht van Aemstelpark een zeer belangrijke drager van west naar oost. Vanwege de ligging op relatief grote afstand van het plangebied is deze drager niet opgenomen in afbeelding 18. Op een lager schaalniveau kent deze groenstructuur op zich zelf weinig kwaliteit doordat het groen een lage esthetische waarde heeft. De bosschages hebben bijvoorbeeld geen parkachtige uitstraling en bestaat uit algemeen gangbare soorten.

De groenstructuur van de knooppunten Nieuwe Meer en Amstel is minder duidelijk aanwezig dan die van de tussenliggende A10 zelf. Zeker bij knooppunt Amstel zorgen grote grasvlakken voor een verdeling van de verschillende wegen wat een indruk van openheid geeft. Knooppunt Nieuwe Meer bevat meer beplanting en sluit daarom beter aan op de groenstructuur van de A10. In dit knooppunt ervaar je meer een besloten gevoel.

In het projectgebied zelf is de groenstructuur wat rommeliger. Langs vrijwel alle belangrijke wegen in de aangrenzende wijken staat wel laanbeplanting, maar deze wordt vaak onderbroken. Ook zijn de bomen bijna overal nog vrij jong dus van een monumentale lanenstructuur is in het studiegebied geen sprake.



Afbeelding 18: Landschapsstructuren Zuidasdok

Uitzondering hierop is de Europaboulevard ten zuiden van de Zuidasdok die een groenstructuur van formaat bevat: doordat hier zes rijen platanen naast elkaar staan vormt dit een waardevolle groene structuur. Ook in de buurt van de jachthaven ten noorden van de Nieuwe Meer zijn enkele oudere populierenlanen te vinden (onder andere het IJsbaanpad). Deze lanen kunnen als beeldbepalend worden geclassificeerd. De Minervalaan bevat een dubbele oude bomenrij die een waardevolle, beeldbepalende functie heeft in de stedelijke omgeving.

Verder bepalen de parken, sportvelden, grasvelden en begraafplaatsen de groenstructuur. Over het algemeen gezien worden ze evenredig afgewisseld met de bebouwingsvlakken. De parken en begraafplaatsen zijn vrij besloten opgezet met veel bosschages. Ook de sportvelden worden omringd door beplanting. De grotere groene terreinen in het gebied worden dus over het algemeen als besloten ervaren.

De groenstructuur wordt gevormd door individuele bomen die voor het hele plangebied zijn geïnventariseerd. Voor de Zuidasdokzone is onderscheid gemaakt tussen groen in het studiegebied zoals het Beatrixpark, Amstelveenseweg etc. (fase 1) en groen langs de A10 inclusief op- en afritten (fase 2). Er zijn in de Zuidasdokzone in de deelgebieden Vivaldi, Beatrixpark, Beethovenstraat, Amstelveenseweg en het Mahlerplein in totaal 846 individuele bomen en 1.129 bomen in bosplantsoen geïnventariseerd. Vooral in het Beatrixpark en rondom de Amstelveenseweg staan een aantal waardevolle bomen (ca. 75). Er zijn in de Zuidasdokzone vlak langs de A10 van de Amstel tot de Schinkel in totaal 531 individuele bomen en 6.885 bomen in bosplantsoen geïnventariseerd. Waardevolle bomen zijn vooral te vinden langs de A10 bij de Amstel en in de omgeving van station Amsterdam Zuid (ca. 35). De meeste bomen hebben een goede conditie (BTL bomendienst, 2012). Bij knooppunt de Nieuwe Meer en knooppunt Amstel is ook een bomeninventarisatie uitgevoerd. Binnen deze twee gebieden staan in totaal ruim 4000 bomen, waarvan 79 individuele bomen, 247 laanbomen en 3750 exemplaren in bosvakken. In totaal zijn er 40 bosvakken gedefinieerd die onderling verschillen in soortensamenstelling en leeftijdsopbouw. Solitaire bomen en laanbomen worden als significant waardevoller beschouwd dan bosvakken (Copijn, 2014). De precieze locatie van alle bomen is te vinden op verschillende kaarten in de bomenonderzoeken van BTL Bomendienst en Copijn.

Waterstructuur

De belangrijkste waterstructuren die in noord-zuid richting het plangebied doorkruisen zijn de Amstel en de Schinkel. Deze waterpartijen zijn waardevolle landschappelijke elementen in het gebied. De groene omgeving in combinatie met het water geeft je al snel het gevoel dat je compleet buiten de stad bent, terwijl je aan de rand van de Amstel slechts op tien minuten fietsen van het hart van de Zuidas zit.

Het studiegebied zelf bevat voornamelijk vaarten in oost-west richting zoals het Zuider Amstelkanaal en wat vaarten in de wijk Buitenveldert. Deze vaarten zijn van hoge waarde omdat ze structuur geven aan het stedelijk gebied en tegelijkertijd even een vorm van ruimte scheppen. De begraafplaatsen en de sportvelden worden omlijst door een waterstructuur in de vorm van sloten. Ook de vorm van het Beatrixpark en het Amstelpark wordt mede bepaald door water. Hier komt de sfeer van de Engelse landschapsstijl in terug. In deze parken zorgt water voor afwisseling en speelsheid en is daarom van hoge waarde.



Afbeelding 19 Hoogtekaart plangebied met plangrens (www.ahn.nl)

Keersporen Diemen

Op de locatie bij station Diemen Zuid waar twee keersporen voorzien zijn, bestaat de huidige situatie ook uit sporen die worden geflankeerd door een doorlopende groenstructuur die een groot deel van de spoorlijn binnen de bebouwde kom van Diemen markeert.

7.2.2 RUIMTELIJK VISUELE KENMERKEN

Het studiegebied van de Zuidas is zeer groot en divers. Per locatie kunnen de ruimtelijk visuele kenmerken erg verschillen dus is het lastig om deze kenmerken voor het hele gebied samen te vatten. Daarom wordt voor dit hoofdstuk het studiegebied opgeknipt in een aantal deelgebieden waarvan de ruimtelijk visuele kenmerken min of meer overeenstemmen. Over het algemeen is het studiegebied van de Zuidas vrij besloten door veel opgaande beplanting en bebouwing. Er zijn daarom weinig zichten naar buiten het studiegebied.

Snelwegbeleving

De ring A10 inclusief trein- en metrospoor ligt op een dijklichaam en daardoor hoger ten opzichte van de rest van de omgeving wat te zien is op de hoogtekaart van het gebied (zie afbeelding 19 waarin de hoogte in meters is aangegeven). Dit zorgt over het algemeen voor een beter overzicht van de omgeving. In de noordelijke teen van dit dijklichaam is een verholen waterkering aanwezig. Naar mate het hart van de Zuidas wordt genaderd wordt de hoogstedelijke sfeer steeds verder versterkt door de metrospooren, de

treinsporen en de stations in het midden van de snelweg in combinatie met de kantoorgebouwen. Door beplanting en de hoge kantoorgebouwen aan beide zijden van de A10 zijn er bijna geen doorzichten naar het gebied zelf. Dit geeft vanaf de snelweg de indruk van erg veel massa. Dit valt zeker als waardevol te beschouwen omdat het landschap als hoogstedelijk is getypeerd en de Zuidas hier ook als zodanig overkomt. De combinatie van moderne gebouwen met het groen van de beplanting levert een contrastrijk beeld op. Op slechts een paar plekken zijn er vluchtige doorzichten die verder het plangebied in reiken. Bij de waterwegen de Amstel en de Schinkel zijn er een paar momenten waaraan wat vrijer uitzicht is over het gebied. Hierbij wordt vooral de indruk verkregen van een waterrijke omgeving.

Beleving vanaf knooppunt Amstel en De Nieuwe Meer

Bij knooppunt Nieuwe Meer is het zicht vanaf de snelweg op het omliggende gebied nog vrij open. Op het knooppunt zelf wordt het zicht echter al ingekaderd door beplanting. In de verte zijn de torens van de Zuidas al zichtbaar. Knooppunt Amstel heeft een vrij besloten structuur, doordat er veel beplanting in de knoop staat. Daarom zijn de kantoorgebouwen van de Zuidas pas zichtbaar voorbij het knooppunt.

Hoogstedelijk gebied

Nabij station Amsterdam Zuid is de omgeving hoogstedelijk. Door de aanwezigheid van hoge gebouwen is het zicht vrij beperkt en is het blikveld vaak omhoog gericht of direct gestuurd naar de directe omgeving. Door de strakke belijning van het stedelijk grid is de oriëntatie in het gebied wel makkelijk. De rijen hoge kantoorpanden zorgen voor veel massa, maar ze worden ook regelmatig afgewisseld door open plekken zoals sportvelden of braakliggende terreinen. Hierdoor is er de mogelijkheid om van een afstand naar de hoge massa van gebouwen te kijken wat interessante taferelen oplevert.

Woonwijken

De woonwijken die grenzen aan de Zuidasdok, namelijk Buitenveldert, Stadionbuurt, Prinses Irenebuurt en Scheldebuurt (zie ook afbeelding 19), passen vooral aan de randen goed in de orthogonale stedelijke structuur. In vergelijking met de Zuidas zijn de bebouwingseenheden opeens relatief laag. Af en toe worden deze woonstraten afgewisseld met open plekken. Wel zijn er vaak nog doorzichten in deze wijken naar de hoge kantoorpanden.

Parken en begraafplaatsen

Het Amstelpark, het Beatrixpark en de twee begraafplaatsen in het studiegebied zijn vrij besloten van opzet door veel opgaande beplanting. Hierdoor is er vanuit deze groengebieden relatief weinig zicht op de rest van de omgeving en daardoor wordt er rust ervaren. Uitzondering hierop zijn de kantoren die de kern van de Zuidas vormen. Deze bebouwing zorgt door zijn hoogte vaak voor verrassende stedelijke zichten vanuit de parken naar de torens. Dit komt met name door contrastwerking (hoog- laag en open-bebouwd). Deze besloten gebieden vormen een waardevol rustpunt in een hoogstedelijke omgeving. Waterpartijen zorgen in deze gebieden af en toe voor een ruimtelijk gevoel.

Buitengebieden

De Zuidas wordt ingesloten door twee groene scheggen met een waterrijk karakter: de Amstel en de Schinkel. Ondanks het feit dat deze gebieden op slechts tien minuten fietsafstand van de Zuidas liggen, ademen ze een besloten en landelijke sfeer uit. Door vele zichten op het water wordt een gevoel van weidsheid ervaren terwijl er op andere plekken door veel beplanting het idee van een besloten bos wordt beleefd. Slechts zeer af en toe is vanaf hier nog zicht op een kantoorgebouw van de Zuidas. De ring A10 wordt hier vooral ervaren door geluid van verkeer en niet zozeer door zicht.

Keersporen Diemen

Bij Diemen is het spoor alleen zichtbaar vanuit de trein. Je kijkt hier vooral tegen dichte bosschages aan waardoor er weinig zicht is op de omgeving. Het resultaat hiervan is dat mensen in de omgeving weinig zicht hebben op het spoor en een groene omgeving ervaren.

7.2.3 AARDKUNDIGE WAARDEN

In het studiegebied is de Amstel een veenrivier met aardkundige waarden. De Amstel is ongeveer 3000 jaar geleden ontstaan als een van de vele zijtakken van de Rijn. Hoewel dit riviertje in de loop der eeuwen wellicht wat is gekanaliseerd wijst geologisch onderzoek wel op een natuurlijke loop. Langs de Amstel is door overstromingen een dunne laag klei op veen afgezet: een oeverwal (Gans 2011). Doordat de meanders nog goed zichtbaar zijn in het huidige landschap en de Amstel de identiteit van het gebied als veenlandschap versterkt is deze rivier van hoge kwaliteit.

De Amstel en het Amstelland zijn door de Provincie Noord-Holland aangewezen als aardkundig waardevol gebied. Ook Meerzicht en de Nieuwe Meer zijn aardkundig waardevol, omdat ze deel uitmaken van een bodembeschermingsgebied van de Provincie Noord-Holland. Het waardevolle fenomeen oeverlanden op ongerijpt veen met petgaten moet worden beschermd. Daarom mag er geen peilverlaging van het oppervlaktewater en het grondwater plaatsvinden (De Straat Milieuadviseurs 2004).

Keerspooren Diemen

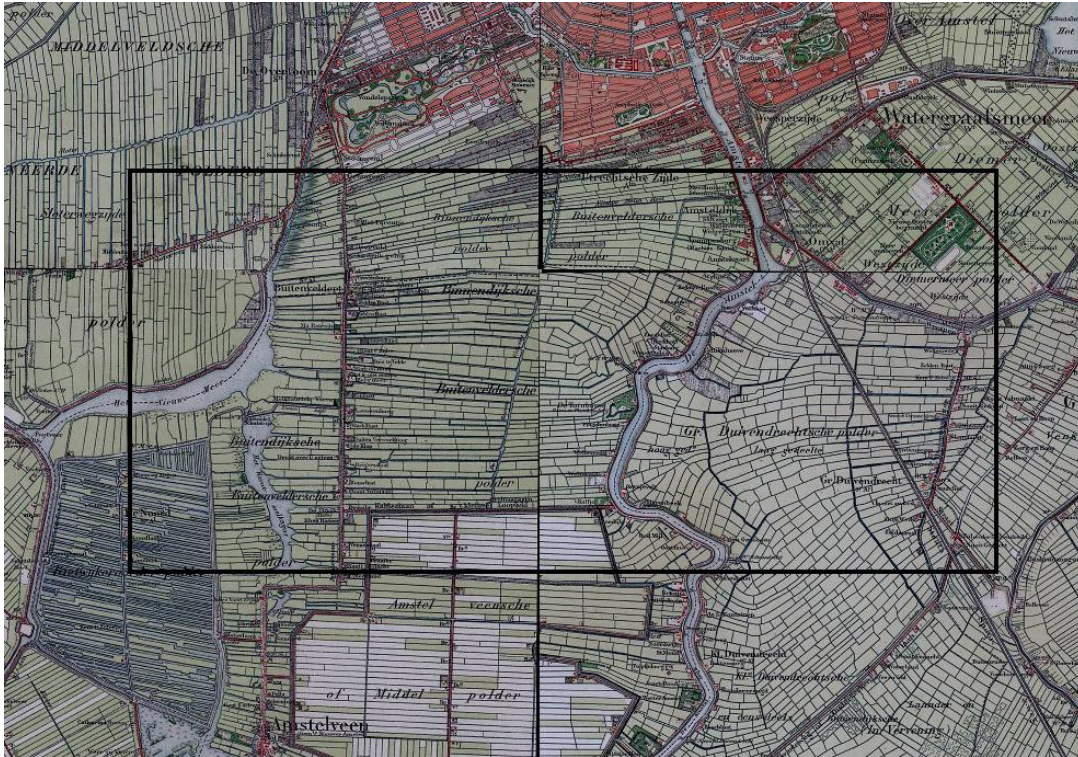
Bij Diemen Zuid zijn er voor zover bekend geen aardkundige waarden aanwezig.

7.3 CULTUURHISTORIE

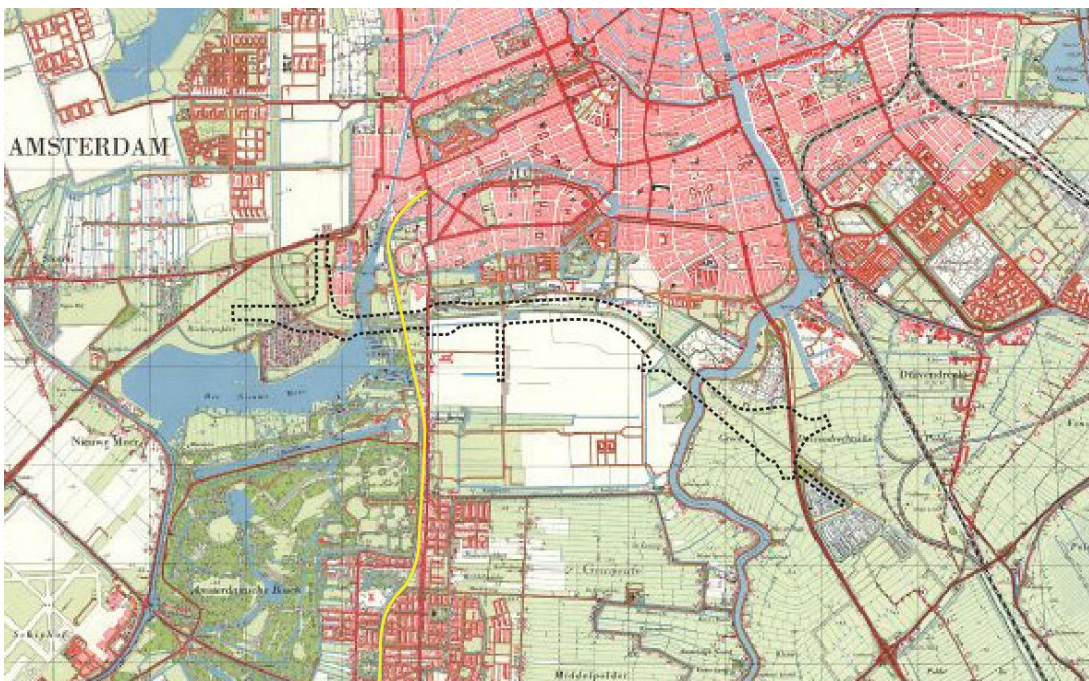
Vanaf de jaren '90 werd de Zuidas ontwikkeld als centraal zakencentrum. Deze ontwikkeling liet nagenoeg niets over van het oorspronkelijke ontginningslandschap, dus zijn er relatief weinig historisch geografische waarden zichtbaar. Deze paragraaf bespreekt de nog aanwezige cultuurhistorie van de Zuidas en gaat kort in op de stedelijke ontwikkeling.

7.3.1 HISTORISCH GEOGRAFISCHE WAARDEN

Het plangebied was tot 1960 een open polder met opstreckende verkaveling (zie afbeelding 20 en 21). Hiervan is niets meer te zien in het huidige stedelijke landschap. Het enige dat nog is overgebleven van het oorspronkelijke polderland is de Amstelveenseweg en de Boerenwetering. Vanuit Oudekerk a/d Amstel werd het veenland ten westen van de Amstel tot aan de Amstelveenseweg ontgonnen. Na aanleg van de Amstedijk werd de Boerenwetering aangelegd om het water in het noorden af te laten wateren op de Amstel. Tegenwoordig is de Boerenwetering nog zichtbaar als gracht in Amsterdam Zuid en eindigt tussen de RAI en het Beatrixpark in een rechthoekige vijver. De Amstelveenseweg als andere poldergrens was een landelijke, smalle dijkweg met bomen aan weerszijden die het polderland scheidde van het boezemwater van de Schinkel. In de loop van de jaren twintig raakte deze straat bebouwd en werd de lijn verder verbreed; in het onregelmatige verloop van de rooilijnen is echter nog vaag de oorspronkelijke landelijke herkomst terug te zien (Werf, 2012). De waarde is echter hoog, omdat deze weg samen met de Amstel als een van de weinige elementen in het gebied herinnert aan de vroegere open polder.



Abbeelding 20 Zuidas rond 1900. (www.watwaswaar.nl)



Abbeelding 21 Zuidas rond 1960. Een open polder. In geel de lokaalspoorlijn Amsterdam - Aalsmeer (www.watwaswaar.nl)

Een andere infrastructurele lijn die bewaard is gebleven is de lokaalspoorlijn Amsterdam - Aalsmeer die ten westen van het plangebied de Zuidas kruist. Deze spoorlijn dateert uit het begin van de 20^{ste} eeuw. Omdat hij als representatief wordt gezien voor de ontwikkeling van lokaalspoorlijnen in Noord-Holland

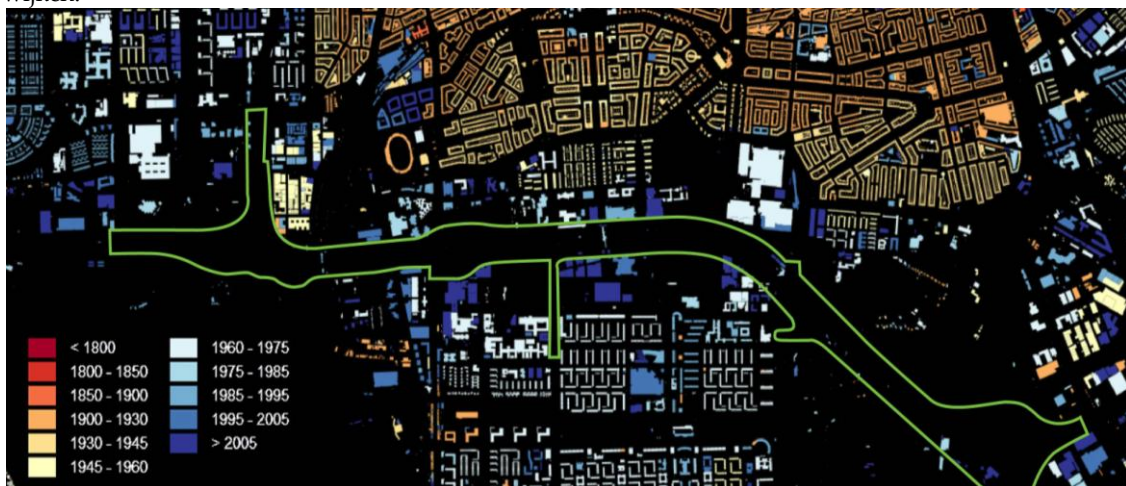
en nog zeer herkenbaar aanwezig is in het landschap is deze van hoge waarde voor het landschap (Provincie Noord-Holland, 2010).

De Amstel heeft naast aardkundige waarden ook historisch geografische waarden. De oeverwallekes langs de Amstel zijn natuurlijk ontstaan, maar gaandeweg werden er dijkes op aangelegd en vormde dit geheel een slingerende ontginningsas. De Amstel zelf werd aangepast voor personen- en goederenvervoer en later voor de trekvaartroute naar Gouda. Zowel de dijkes als de Amstel zelf zijn nog steeds gaaf, herkenbaar en goed zichtbaar in het huidige landschap (Artz & Runia, 2012).

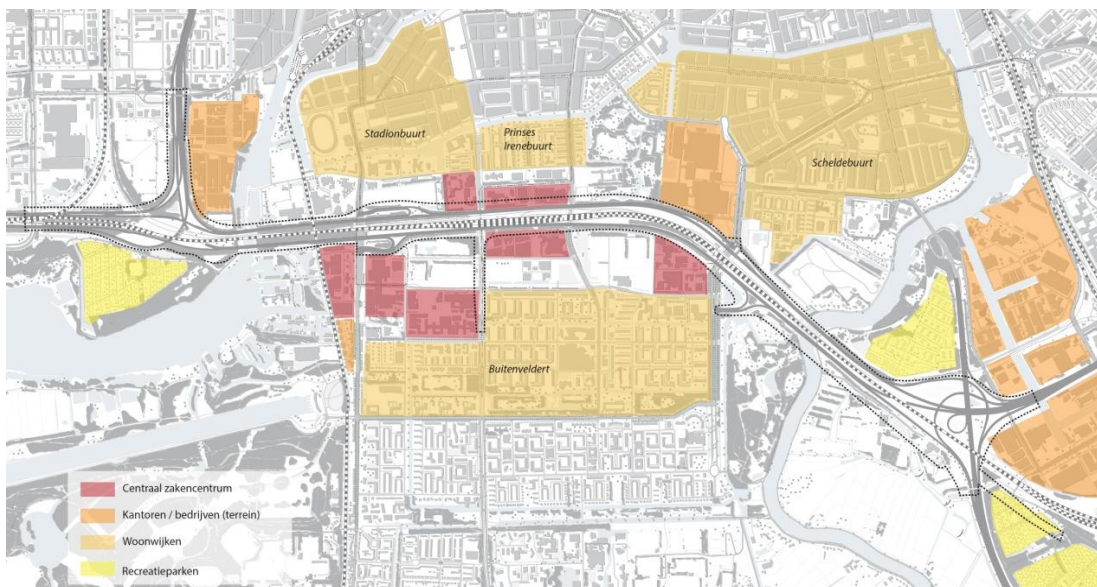
Het Amsterdamse bos is een waardevol historisch geografisch element in het landschap. Dit bos werd tussen 1934 en 1967 aangelegd en fungeerde als werkverschaffingsproject (Artz & Runia, 2012). In het ontwerp stond bereikbaarheid van het bos voor de recreant centraal. Het Amsterdamse bos trekt nu nog steeds heel veel bezoekers en is een waardevolle toevoeging voor de groenstructuur van Amsterdam.

7.3.2 HISTORISCH (STEDEN)BOUWKUNDIGE WAARDEN

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.



Afbeelding 22 gebouwen gecategoriseerd naar jaar van constructie , plangebied is in groen
(dev.citysdk.waag.org/buildings/#52.3373,4.8837,13)



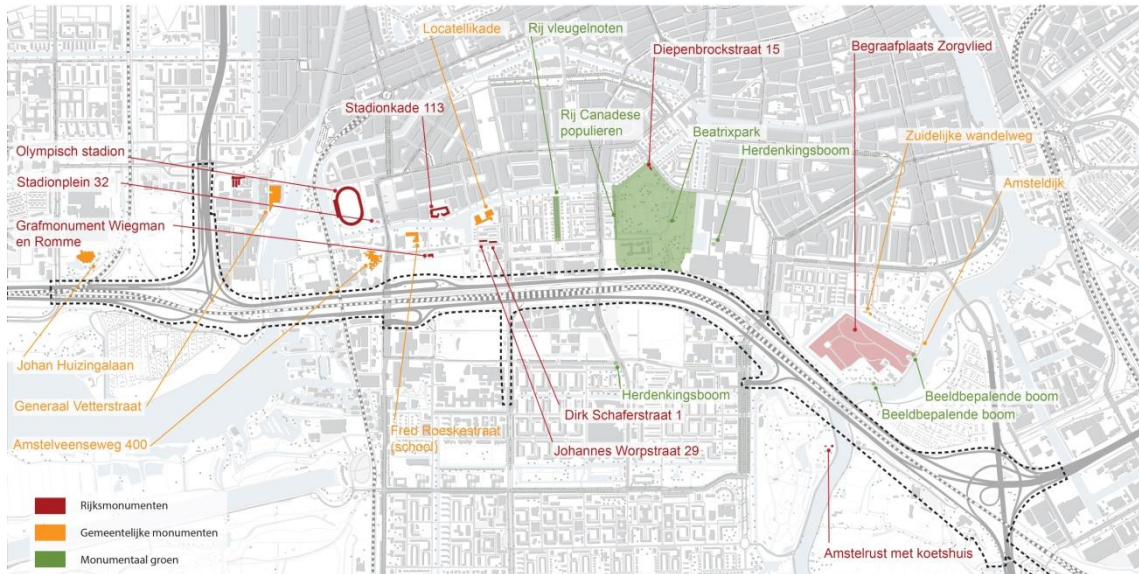
Afbeelding 23 Stedelijke typologieën

Het plangebied zelf kent over het algemeen geen lange bouwhistorie. Zoals te zien op afbeelding 22 dateert het gros van de gebouwen in de Zuidas 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.

De bebouwingsdichtheid in het gebied is hoog door de vele units per vierkante meter. Wel liggen er nog een aantal lege kavels tussen de kantoorpanden, maar gezien de huidige stedelijke ontwikkeling worden die mettertijd volgebouwd. De hoogte van de bebouwing verschilt: van hoge kantoorflats in het centrale zakencentrum tot woningen van ca. negen meter hoog in woonwijken (zie afbeelding 23).

Het aantal monumenten in het studiegebied is relatief gering (in het plangebied zelf bevinden zich geen monumenten). Er kan onderscheid worden gemaakt tussen rijksmonumenten, gemeentelijke monumenten en monumentaal groen. In het studiegebied liggen in totaal negen Rijksmonumenten (zie afbeelding 24). Het grafmonument Wiegman en Romme, begraafplaats Zorgvlied en Amstelrust met koetshuis liggen het dichtst bij de Zuidas en worden daarom kort beschreven. Van de gemeentelijke monumenten ligt het burgerweeshuis (Amstelveenseweg 400) dicht bij Zuidasdok en wat betreft monumentaal groen is het Beatrixpark vooral van belang omdat deze grenst aan de Zuidas. De overige monumenten liggen te ver weg van het plangebied om beïnvloed te kunnen worden door de ontwikkeling Zuidasdok.

Het grafmonument is in 1907 gebouwd voor de familie Wiegman-Dobbelmann naar ontwerp van Ed. Cuypers in samenwerking met beeldhouwer Pierre Elysée van den Bossche. De goede harmonie tussen architectuur en beeldhouwkunst is kenmerkend voor dit monument en mede daarom is het monument is van algemeen belang vanwege de architectuur- en funerair-historische waarde (<http://www.monumenten.nl>).



Afbeelding 24 monumenten in studiegebied

Begraafplaats Zorgvlied is tussen 1869 en 1931 gefaseerd tot stand gekomen. Het eerste deel werd aangelegd in Engelse landschapsstijl naar een ontwerp van J.D. Zocher. Later zijn er nog een aantal uitbreidingen geweest en juist die gefaseerde parkaanleg met padenstelsel is van algemeen belang wegens de historische waarde voor cultuur- en tuinarchitectuur. Ook zijn er op de begraafplaats zeldzame bomen en planten aanwezig (<http://www.monumenten.nl>).

Amstelrust is een hoofdgebouw uit circa 1724 gebouwd door architect Adriaan Dortsman in sober Hollands classicistische stijl. Dit gebouw is ten eerste van architectuurhistorisch belang. Verder speelt de beeldbepalende ligging aan de Amstel ook een belangrijke rol en de ruimtelijke relatie met de andere onderdelen op de buitenplaats.

Het burgerweeshuis met tuinaanleg (Amstelveenseweg 400) is aangewezen als gemeentelijk monument. Zonder omgevingsvergunning mag dit monument niet gewijzigd worden. Ook voor wijzigingen aan groene monumenten zoals het Beatrixpark is er een omgevingsvergunning nodig. Dit park is als monument aangewezen vanwege het historisch belang van de aanleg.

Bij de brug over de Schinkel ligt een sluiscomplex met bedieningsgebouwen. Dit complex is niet aangewezen als monument. De Schinkelbrug is onderdeel van de Ringweg om Amsterdam en werd geopend in 1972. De spoorbrug kwam in gebruik in 1978 met de opening van de eerste fase van de Schiphollijn (verbinding Amsterdam Zuid – Schiphol). De metrobrug kwam in gebruik in 1997 met de opening van de Ringlijn 50. Ten noorden van de brug ligt de Nieuwe Meersluis. De huidige Nieuwe Meersluis werd op 1 juli 1942 in gebruik genomen ter vervanging van de Overtoomse Sluis. Die sluis vormde sinds 1808 de scheiding tussen het stadswater van Amsterdam en het boezemwater van Rijnland. Door het toenemende scheepvaartverkeer was deze sluis een knelpunt geworden. Na de bouw van de wijken aan weerszijden van de Schinkel in de jaren twintig was vergroting en verplaatsing van de sluis noodzakelijk. Uiteindelijk werd gekozen voor een sluis op de huidige locatie, waarna de Schinkel ten noorden van deze sluis tot het stadswater ging behoren. Het gehele complex van bruggen en sluisen heeft een hoge ensemble waarde, terwijl de huidige kunstwerken van recentere datum zijn.

Keersporen Diemen

Bij Diemen Zuid zijn geen cultuurhistorische waarden in het gebied aanwezig, deze omgeving wordt daarom in dit hoofdstuk buiten beschouwing gelaten.

7.4 RUIMTELIJKE KWALITEIT

Ruimtelijke kwaliteit wordt bepaald door drie begrippen: gebruikerswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde. Als een gebied doelmatig is en functionele samenhang biedt (gebruikerswaarde), het als divers, mooi en uniek wordt beleefd (belevingswaarde) en het tevens goed aangepast kan worden aan toekomstige ontwikkelingen (toekomstwaarde) heeft een gebied een hoge ruimtelijke kwaliteit (VROM-raad, 2011).

7.4.1 GEBRUIKERSWAARDE

Afbeelding 23 illustreert de stedelijke typologieën in het gebied. Indirect kan hieruit worden afgeleid dat de Zuidas wordt gebruikt door bewoners, werknemers, ondernemers en recreanten. Ook passanten maken gebruik van de Zuidas als verkeersdeelnemer en OV-reiziger.

Positief voor de gebruikerswaarde in zijn geheel is dat de Zuidas multifunctioneel wordt gebruikt. Er wordt gewoond, gewerkt, gerecreëerd, gereisd etc. De functie werken voert echter tot op heden nog de boventoon. Het intensieve gebruik kan rondom de spits soms voor chaos zorgen.

Bewoners en recreanten

De gebruikerswaarde voor bewoners in de Zuidas is wisselend. Positief is dat de Zuidas goed is ontsloten, zowel met het OV als met de auto. Bewoners geven wel aan dat het relatief lastig is om een parkeervergunning te regelen (Gemeente Amsterdam, 2012). Ook de nabijheid van Schiphol en de binnenstad van Amsterdam maakt dat de Zuidas een aantrekkelijk vestigingsmilieu is om te gaan wonen. Aan de nabijheid van infrastructuur kleven ook nadelen. De A10 en het spoor zorgen voor geluidsoverlast en, in mindere mate, voor luchtvervuiling. Ook kan de bereikbaarheid van de eigen woning soms tijdelijk afnemen door werkzaamheden aan de Zuidas (www.amsterdam.nl/zuidas).

In de Zuidas is zeer veel werkgelegenheid dus dit kan voor mensen een reden zijn om zich hier te vestigen. Dit is van positieve invloed op de gebruikerswaarde van het gebied. Het Beatrixpark en het Gijsbrecht van Amstelpark zorgen vol voldoende groene recreatieruimte voor bewoners en overige recreanten, zij het op enige afstand. Nabij de woningen is relatief weinig openbaar groen. Momenteel staan er 600 woningen in de Zuidas (www.amsterdam.nl/zuidas), maar het aanbod van voorzieningen blijft wat achter.

Voor de dagelijkse boodschappen moeten veel mensen naar Buitenveldert. Restaurants en winkels in de omgeving zijn in het weekend vaak dicht, omdat er dan geen werknemers zijn (Gemeente Amsterdam, 2012). Het gebrek aan voorzieningen zorgt weer voor een lagere gebruikerswaarde van bewoners in de Zuidas.

Ondernemers en werknemers

Ook voor werknemers is de goede bereikbaarheid van de Zuidas positief voor de gebruikerswaarde. Vooral met het OV is de Zuidas zeer goed bereikbaar, omdat station Amsterdam Zuid naadloos aansluit op de stedelijke omgeving. Door de ligging van de Zuidas in de nabijheid van Schiphol en Amsterdam is dit voor bedrijven een slimme plaatskeuze om zich te vestigen. De openbare ruimte van de Zuidas nodigt uit tot een korte wandeling in de pauze.

De bereikbaarheid van de Zuidas met de auto in de spits is echter niet optimaal vanwege onvoldoende capaciteit van de infrastructuur (zie hoofdrapport MER). Ook zijn er te weinig parkeerplaatsen in vergelijking tot de vraag (www.amsterdam.nl/zuidas). Een ander nadeel aan de bundel van infrastructuur is, net als in het geval van wonen, de geluidsoverlast en luchtvervuiling die al dit verkeer met zich meebrengt.

Passanten

Onder passanten in het studiegebied worden overstappers, automobilisten, voetgangers en fietsers gerekend. Zoals eerder genoemd is de Zuidas zelf goed bereikbaar, maar voor reizigers met het OV die op Amsterdam Zuid moeten overstappen op andere transportmodaliteiten is de gebruikerswaarde echter relatief laag. Dit komt door een inefficiënte transfer tussen verschillende modaliteiten: de bushalte en de trams liggen bijvoorbeeld op aanzienlijke afstand van het station.

Voor het autoverkeer geldt dat de doorstroming van de A10 niet optimaal is. De reistijd is nu twee keer zo lang als wenselijk. Op de knooppunten Amstel en De Nieuwe Meer wordt deze verkeerscongestie al ingezet. Vanaf deze knooppunten moet al het verkeer het gebied in.

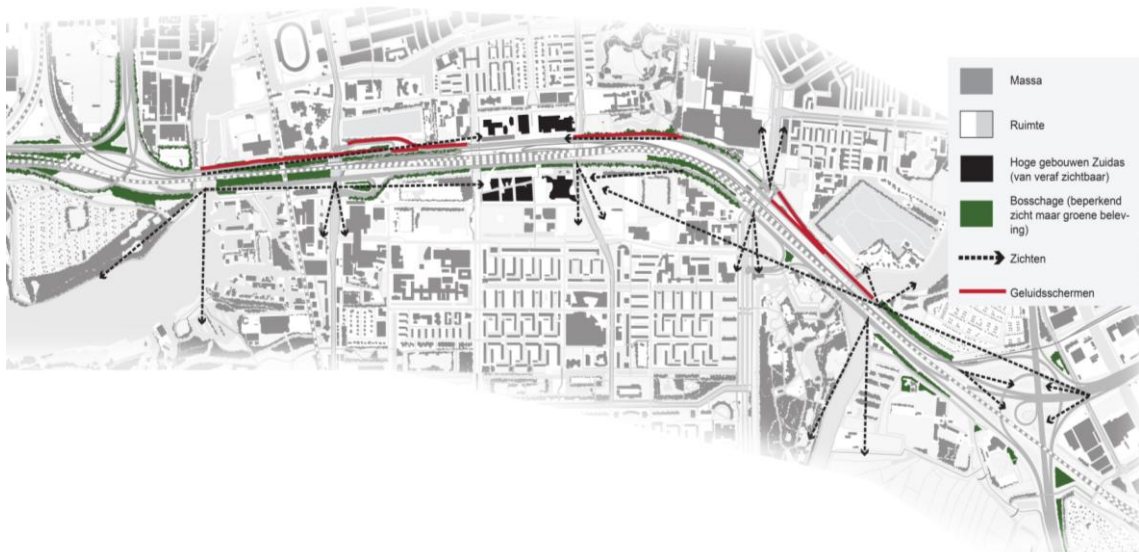
Wat de gebruikerswaarde van het gebied voor fietsers en wandelaars verminderd is de A10 als barrière tussen Amsterdam Zuid en Buitenveldert. Ook voor lokaal georiënteerde automobilisten in het gebied vormt dit een barrière, omdat de fysieke toegankelijkheid van het gebied wordt verminderd. Op dit moment zijn er slechts acht locaties waaronder de A10 kan worden gepasseerd. Daarentegen ligt er direct ten zuiden van de infrastructuurbundel een voetgangersgebied waardoor voetgangers op een prettige manier naar het station kunnen lopen.

Keerspoen Diemen

Bij Diemen Zuid wordt de locatie voor keerspoen nu gebruikt voor treinverkeer. Dit functioneert over het algemeen goed dus is de gebruikerswaarde hier hoog.

7.4.2 BELEVINGSWAARDE

Afbeelding 25 geeft een indruk van de belevingswaarde van het studiegebied. Vanaf de snelweg A10 en de knooppunten Amstel en de Nieuwe Meer wordt het gebied op andere manier beleefd dan naast de snelweg. Door de hogere ligging en de beplanting aan weerszijden van de snelweg is de beleving ingekaderd en naar voren gericht. De hoge gebouwen van de Zuidas vallen direct op en steken overal bovenuit. Vanaf de snelweg zijn er relatief weinig zichten het gebied in, door geluidsschermen, bebouwing en beplanting. Alleen vanaf de Amstel en de Schinkel zijn de zichten wat wijder. Binnen het gebied functioneert de A10 meer als barrière: er zijn weinig (zicht)relaties tussen het noordelijke en het zuidelijke deel (zie afbeelding 26). Ook valt vanaf de snelweg de contrastwerking op tussen het hoogstedelijk gebied en de buitengebieden: vanuit de overwegend groene Amstelscheg of de Schinkel, waar je rust en ruimte kunt vinden, rijd je direct het drukke, hoogstedelijke centrum van de Zuidas binnen. De slechtere bereikbaarheid door verkeerscongestie kan wel afbreuk doen aan het imago van de Zuidas als internationale toplocatie.



Afbeelding 25 belevingswaarde bepaalt deels de ruimtelijke kwaliteit in studiegebied



Afbeelding 26: weinig relatie tussen noordelijk en zuidelijk deel Zuidas op maaiveld

De gebiedsidentiteit rondom het station wordt bepaald door de Zuidas als hoogstedelijk zakencentrum. De Zuidas straalt dit imago uit door de hoge, moderne kantoorpanden die al van ver af te zien zijn. Deze belevingswaarde wordt nog verder versterkt door het contrast met de groengebieden en groenstroken langs de A10 (zie voor een beschrijving daarvan ook onder het thema landschap). Rondom het WTC is door de beperkte afmetingen en toepassing van hoogwaardige materialen een aantrekkelijke buitenruimte aangelegd die past binnen de context. Door een juiste invulling kent dit gebied intimiteit in een grootschalige omgeving. De esthetiek van het huidige station sluit hier minder goed bij aan. Van hoogwaardige architectuur is nauwelijks sprake en het station straalt weinig allure uit.

Naarmate men zich verder vanaf het station verplaatst neemt de kwaliteit van de buitenruimte af. Ten westen van station RAI is de kwaliteit van de openbare ruimte nog hoog, maar de omgeving van de Boelelaan heeft weinig allure: de sportvelden in een hoogstedelijke structuur zijn een vreemde eend in de bijt. De beeldkwaliteit van de openbare ruimte van de woonwijken is gemiddeld en sluit niet aan bij de openbare ruimte in het hart van de Zuidas. Een uitzondering zijn de parken Beatrixpark en Amstelpark. Zeker in Amstelpark en rond de Amstel is er veel aandacht besteed aan de kwaliteit van de openbare ruimte door goed geslaagde insceneringen en de toepassing van bijzondere materialen.

Overdag wordt het plangebied als zeer levendig ervaren door de vele passanten, werknemers en bewoners die de Zuidas aandoen. Omdat een hoogstedelijk zakencentrum over het algemeen ook met levendigheid wordt geassocieerd kan dit als een kwaliteit van het gebied worden gezien. Na een uur of zes loopt het zakencentrum echter grotendeels leeg. 's Avonds en 's nachts zijn er dus weinig mensen in de Zuidas; alleen de bewoners zijn nog aanwezig. Omdat dit er relatief gezien niet zoveel zijn kan de situatie op straat 's avonds en 's nachts onveilig aanvoelen. De rust in het weekend wordt door bewoners echter wel als positief beleefd (gemeente Amsterdam, 2012). Door de identiteit van de Zuidas als hoogstedelijk zakencentrum voelen werknemers en ondernemers zich tot op zekere mate verbonden met het gebied. Wel hechten ze minder waarde aan de leefomgeving dan bijvoorbeeld bewoners dit doen. Een ander nadeel voor bewoners is de psychologische barrièrewerking van de Zuidas. Doordat er relatief weinig doorsteken zijn onder de A10 ervaren bewoners hun woongebied als behorende bij Buitenveldert of bij Amsterdam Zuid. Zij zien de Zuidas niet als één gebied en dit vermindert de cohesie van de Zuidas als woonomgeving.

De vele verkeersmodaliteiten en al het autoverkeer hebben op het gebied van belevingswaarde ook een nadeel. De uitstoot van al dat verkeer zorgt voor een aantasting van de luchtkwaliteit en het verkeerslawaaï voor geluidsoverlast. Hierdoor is de atmosfeer van de Zuidas niet die van een gezonde leefomgeving en dit beïnvloedt de beleving van het gebied in negatieve zin.

Keerspoeren Diemen

Bij Diemen is de belevingswaarde vanuit de trein gemiddeld. Er bestaat weinig relatie met de omgeving doordat de sporen door groen worden omringd. Vanuit de trein heb je dus ook zicht op groen en dit wordt door mensen vaak ook als positief ervaren.

7.4.3 TOEKOMSTWAARDE

De ring A10 en de knooppunten Amstel en de Nieuwe Meer zet de doorstroming van het verkeer in de toekomst onder druk. De verwachte reistijd in de toekomst is twee keer zo lang als wenselijk (Rijkswaterstaat et al., 2012). Ook de toekomstwaarde van de Zuidas is momenteel laag vanwege het hoge autogebruik wat een slechte invloed heeft op de geluidsoverlast en luchtkwaliteit. Doordat er in de toekomst geen afname van het verkeer wordt verwacht blijft dit slecht.

Als de Zuidas in de toekomst minder goed bereikbaar is, verminderen ook de gebruikerswaarde en de belevingswaarde voor bewoners en werknemers. De reistijd wordt immers langer waardoor het minder aantrekkelijk is om je als ondernemer of woningzoekende in de Zuidas te vestigen.

Momenteel is het aantal treinreizigers op station Zuid sterk aan het groeien en ook in de toekomst wordt een grote toename van het aantal reizigers verwacht. Het huidige station kan deze toename niet aan, omdat het ligt ingeklemd tussen de rijbanen van de A10 waardoor uitbreiding nauwelijks mogelijk is (Rijkswaterstaat et al., 2012). De flexibiliteit en duurzaamheid van het station is dus laag en daardoor

verminderd de toekomstwaarde. Als het station namelijk minder goed bereikbaar is kan dit een negatief effect hebben op de werkgelegenheid en de economische groei. Hierdoor kan de OVT in de toekomst niet de uitstraling en kwaliteit van internationale allure bereiken.

Het intensieve gebruik van het gebied heeft een positieve invloed op de toekomstwaarde. Omdat zich veel verschillende functies in een relatief klein gebied bevinden is er minder de noodzaak om elders uit te breiden en dus andere gebieden aan te tasten. Bedrijven hebben in de toekomst ruimte om uit te breiden door de aanwezigheid van braakliggende terreinen in het gebied. Het gebied kent dus een goed bufferend vermogen en flexibiliteit om toekomstige stedelijke veranderingen op te vangen.

Keerspoeren Diemen

De toekomstwaarde rondom station Diemen Zuid is hoog, omdat hier in de toekomst de mogelijk bestaat om uit te breiden. Dit biedt kansen voor de ontwikkeling van station Diemen.

7.5 AUTONOME ONTWIKKELINGEN

Binnen het studiegebied zijn er verschillende ontwikkelingen die raakvlakken hebben met de Zuidasdok en ten tijde van de realisatie van Zuidasdok al geïmplementeerd zijn. Daarom worden ze in de MER beschouwd als de referentiesituatie. De autonome ontwikkelingen betreffen de herinrichting van het Beatrixpark, de invulling van lege kavels van de Zuidas met kantoorpanden, de Noord/Zuid lijn, de Amstelveenlijn sneltram, de nieuwbouw aan de Prinses Irenestraat en de SAAL lijn Schiphol/Amsterdam/Almere/Lelystad (zie voor een kaart hiervan hoofdstuk 3). Omdat deze ontwikkelingen allemaal ruimtelijk hun impact hebben zijn ze van belang voor het thema landschap, cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit.

Het zuidelijke deel van het Beatrixpark dat direct grenst aan de Zuidas, wordt opnieuw ingericht. Er komt een nieuwe waterplas met ligweide en een speelplek in het bosrijke gedeelte van het park (www.amsterdam.nl). Een ontwikkeling die aan het Beatrixpark grenst, is de nieuwbouw aan de Prinses Irenestraat. Hier is recentelijk het nieuwe St. Nicolaaslyceum gerealiseerd dat zich oriënteert op het Beatrixpark. Ten zuiden hiervan, aan de Beethovenstraat komen nieuwe kantoorpanden van AkzoNobel en Stibbe (www.amsterdam.nl).

Een drietal projecten heeft betrekking op verbetering van de bereikbaarheid van de Zuidas wat de ruimtelijke kwaliteit van het gebied in positieve zin beïnvloedt. De Noord/Zuidlijn, gereed in 2017, gaat Amsterdam Noord met station Amsterdam Zuid verbinden. Dit om de reistijd te verkorten en mensen een alternatief te bieden voor de overvolle bussen en trams.

Vanuit het centrum van Amsterdam is de Zuidas dan beter bereikbaar wat in positieve zin zal bijdragen aan de economische ontwikkeling van het gebied (www.amsterdam.nl). Anderzijds zorgen meer reizigers op Amsterdam Zuid voor meer drukte, wat de gebruikerswaarde van het gebied niet ten goede komt. Het project OV SAAL, gereed in 2016, zet in op meer treinen tussen Schiphol en Lelystad. Het huidige spoor wordt omgebouwd tot een moderne spoorsnelweg met ruimte voor meer treinverkeer (www.prorail.nl). Ook dit heeft positieve invloed op de ruimtelijke kwaliteit omdat de Zuidas beter bereikbaar is. Echter zorgt de toename van de reizigersaantallen voor een negatievere beleving van station Amsterdam Zuid, omdat het een stuk drukker wordt. Een andere infrastructurele ontwikkeling is de Amstelveenlijn, gereed in 2020, die door de aanleg van Zuidasdok in tweeën wordt gesplitst. Hierdoor moeten reizigers in de toekomst altijd overstappen op station Amsterdam Zuid, maar de nieuwe lijn wordt betrouwbaarder, sneller en comfortabeler (www.amstelveenlijn.nl). Het effect hiervan op de ruimtelijke

kwaliteit is neutraal: enerzijds verminderd de gebruikerswaarde door een extra overstap, anderzijds verbetert de gebruikerswaarde door een sneller vervoermiddel.

8

Effecten na realisatie

8.1 A10: EFFECTBESCHRIJVING BASISALTERNATIEF

8.1.1 LANDSCHAPSTYPE EN -STRUCTUUR

Door het uitbreiden van de wegenstructuur met parallelbanen wordt een groot deel van de beeldbepalende groenstructuur langs de A10 verwijderd. Doordat het ruimtebeslag van de A10 toeneemt zijn de mogelijkheden voor landschappelijke inpassing beperkt. Dit heeft met name gevolgen voor de doorgaande bomenstructuur die niet op dezelfde plek kan worden teruggebracht. In totaal moeten er 10.015 bomen worden gekapt en dienen er 45 vakken aan bosplantsoen te worden verwijderd. Dit komt neer op ca. 10,9 ha. aan bosplantsoen (BTL bomendienst, 2012 en Copijn 2014). Indien er geen maatregelen worden getroffen voor compensatie heeft deze kap een zeer negatieve invloed op de landschapsstructuur.

Ook worden er verscheidene watergangen langs de A10 gedempt. Deze watergangen worden wel elders in het plangebied gecompenseerd, voornamelijk in de knooppunten Amstel en de Nieuwe Meer. De orthogonale stedelijke structuur blijft door de verbreding van de A10 gehandhaafd. De verbreding van de A10 heeft ook enigszins effect op de openheid van de Amstelscheg / het Groene Hart. Kernkwaliteiten van deze gebieden zoals openheid, het groen-blauwe karakter en de relatie tussen stad en land blijven echter wel behouden. De verbreding van ca. 10 meter op een totale infrastructuurbundel van 110 meter is namelijk een minimaal effect. Vanwege de afname van ruimte en de verwijdering van watergangen en een deel van de groenstructuur zijn de totale effecten van de uitbreiding van de A10 op landschapstype en -structuur zeer negatief (--) te noemen.

8.1.2 RUIMTELIJK VISUELE KENMERKEN EN ELEMENTEN

Door het wegvallen van een groot deel van de bestaande beplanting aan weerszijden van de A10 ontstaat er (aan weerszijden van de tunnels) meer zicht op de omgeving (zichtlijnen). De nieuwe geluidsschermen langs de A10 ontnemen voor een deel het zicht op het plangebied, omdat gebouwen langs de snelweg ruim boven de geluidsschermen uittorenen. Alleen tussen de tunnel en de Schinkel wordt de ruimtelijk visuele beleving erg ingekaderd door de toepassing van een geluidsscherm van 4 meter hoog. Langs de Amstel en de Schinkel is de toepassing van geluidsschermen gering, waardoor de openheid langs deze wateren behouden blijft. Ondanks het grotendeels wegvallen van beplanting blijft ter hoogte van de ZuidAs het gevoel van hoogstedelijke beslotenheid behouden.

Bij knooppunt Amstel neemt de beslotenheid af: waar eerst alle bermen waren ingeplant komt nu watercompensatie in de vorm van een grote vijver. Het nieuwe knooppunt kent een scherp contrast tussen open en beslotenheid: eerst is het zicht besloten door de toepassing van bosplantsoen en vervolgens volgt

de openheid van een grote waterpartij. Hierdoor verandert de ruimtewerking van dit knooppunt in positieve zin.

Vanuit de omgeving is het wegvallen van de beplanting op de taludslangs de A10 negatief te noemen. In de hoogstedelijke omgeving van Amsterdam is deze groene inpassing van groot belang voor de leefbaarheid van de omliggende wijken en recreatiegebieden. Ter plaatse van de R.K. Begraafplaats Buitenveldert, Zorgvlied, sportvelden, Beatrixpark en Amstelpark verdwijnen groenstroken van formaat. Op aanzienlijke lengtes langs de A10 zijn keerwanden voorzien waar nu begroeide taluds zijn zoals ter plaatse van de Anthony Fokkerweg, het Jaagpad, het Skûtsjespad (bij ING) en in de zuidelijke bocht van de A10 ter plaatse van station Amsterdam RAI. Dit geeft een totaal andere uitstraling naar de omgeving. Vanuit het perspectief van de A10, de knopen en vanuit de Zuidas Flanken is het wegvallen van de beplanting negatief te noemen, daarom wordt dit effect als zodanig beoordeeld (-).

8.1.3 AARDKUNDIGE VORMEN EN GEBIEDEN

Vanwege de voorgenomen maatregelen aan de A10 zijn er geen effecten op aardkundige waarden te verwachten (0). De reden hiervoor is dat de enige aardkundige waarden in het plangebied zich bevinden in en rondom de Amstel. Deze waarden blijven echter onaangetast.

8.1.4 HISTORISCHE-GEOGRAFISCHE PATRONEN, ELEMENTEN EN ENSEMBLES

De verbreding van de A10 en de aanleg van tunnels heeft effect op het Beatrixpark dat is aangewezen als monument vanwege het historisch belang van de aanleg. Het zuidelijke deel van dat park wordt aangetast door aanleg van de tunnel. Omdat ter hoogte van dit park de monding van de tunnel wordt aangelegd is het naar verwachting niet mogelijk het park terug te brengen in oorspronkelijke staat. Er blijft na aanleg van de Zuidasdok maar zeer weinig ruimte over om een goede overgang tussen de A10 en het Beatrixpark te realiseren en er is geen ruimte om het weggevalen deel van het park te compenseren. Voor de overgang kan er een groen talud worden aangelegd, maar dit heeft gevolgen voor het wateroppervlak (wordt kleiner). Zonder talud is de overgang zeer abrupt. De visuele impact van deze overgang reikt nog veel verder. Overige historisch-geografische waarden in het gebied worden niet significant aangetast. Vanwege de aantasting van een deel van dit monumentale park is dit effect als zeer negatief beoordeeld (-).

8.1.5 HISTORISCH-(STEDEN)BOUWKUNDIGE ELEMENTEN

Door de verbreding van de A10 worden historisch-(steden)bouwkundige waarden niet significant aangetast. Bij de brug over de Schinkel moeten aanpassingen worden gedaan aan de sluizen en dienen de brugwachtershuisjes verplaatst of opnieuw gebouwd te worden. Het gehele complex van bruggen en sluizen heeft een hoge ensemble waarde, echter de objecten zijn niet aangewezen als monument en zijn bovendien van recente datum. De ingrepen hebben wel effect op de hoge ensemblewaarde van het complex, maar omdat de huisjes verplaatst of herbouwd worden blijft de ensemblewaarde van het complex intact. Het effect is daarom als neutraal beoordeeld (0).

8.1.6 FUNCTIONEREN VAN HET GEBIED

Door de ondertunneling van de A10 wordt de gebruikswaarde van het gebied in de omgeving daarvan verhoogd. Met name de gebruikerswaarde van het gebied voor fietsers en wandelaars ter hoogte van de ondertunneling verbetert als de A10 niet meer fungeert als barrière tussen de wijken Amsterdam Zuid en Buitenveldert. Ook wordt er een extra onderdoorgang bij het Beatrixpark gerealiseerd wat een positief

effect heeft voor de recreanten in het gebied, omdat twee groene gebieden aan weerszijden van de A10 worden gekoppeld. Tevens verbetert de wegcapaciteit door verbreding van de A10 waardoor de gebruikerswaarde voor automobilisten wordt verhoogd.

Waar geen tunnel komt wordt de bereikbaarheid echter niet verbeterd. Voor veel gebruikers zal de barrière tussen de wijken Buitenveldert en Amsterdam Zuid blijven bestaan. Ook is er als gevolg van de verbreding aan weerszijden van de A10 minder ruimte voor wandel- en fietspaden. Dit heeft een negatief gevolg voor de recreatie in het gebied. Op veel plekken, waaronder de Strawinkskyiaan, de Jachthavenweg, de Boelelaan en de Prinses Irenestraat bij het Beatrixpark blijft er weinig ruimte over. De verbreding van de A10 en de toepassing van tunnels heeft echter zo'n groot positief effect op de gebruikerswaarde in het gebied dat het totale effect als positief wordt beoordeeld (+).

8.1.7 BELEVING DOOR GEBRUIKERS

Er vindt een verandering plaats in de mate van beslotenheid op de A10 en kijkend naar de A10. Enerzijds is dit positief door vergroting van de waarnemingsmogelijkheden (verbeterde waarneming contrasten) en anderzijds is dit negatief door een over het algemeen hoog gewaardeerd gevoel van beslotenheid.

De geluidsschermen die langs de A10 komen zijn van invloed op de beleving van het gebied, omdat het zicht deels beperkt wordt. . Vooral tussen knooppunt de Nieuwe Meer en de westelijke tunnelmonden worden aan de noordzijde schermen van circa vier meter hoog toegepast. Dit beïnvloedt de belevingswaarde in negatieve zin. Ook ten zuiden van de A10 komen nu overal schermen, terwijl dit eerst niet het geval was. De hoogstedelijke sfeer van de Zuidas kan echter nog steeds worden beleefd vanaf de snelweg (behalve in de tunnel), omdat de gebouwen ruim boven de schermen uitsteken.

Door de aanleg van de tunnels wordt op de plek van de tunnels de barrièrewerking tussen twee stadsdelen verminderd. Dit gebeurt op het deel waar de kruisende bewegingen het meest intensief zijn. Daar waar de tunnel bovenkomt, zal de bestaande groenstructuur plaatsmaken voor keerwanden. Deze keerwanden hebben een negatief effect op de beleving. Hier wordt de barrièrewerking dus juist vergroot. De verandering in beleving door gebruikers is zowel negatief als positief, afhankelijk van de locatie. Gezien het grote positieve effect op het opheffen van de aanwezige sterke barrièrewerking tussen beide stadsdelen, maar vanwege het negatieve effect door de toepassing van geluidsschermen, wordt het gezamenlijk effect van de benoemde veranderingen als neutraal beoordeeld (0).

8.1.8 ADAPTATIEMOGELIJKHEDEN VOOR TOEKOMSTIGE ONTWIKKELINGEN

De A10 heeft op dit moment een lage toekomstwaarde. Door de verbreding van de A10 is deze geschikt om toename van het verkeer op de langere termijn op te vangen. Bovendien biedt het ondertunnelen van een deel van de A10 mogelijkheden voor andere ontwikkelingen op het dak daarvan. Deze verbeterde mogelijkheden hebben een positief effect op de adaptatiemogelijkheden (+).

A10-BA	Criteria	score tov referentiesituatie A
Basialternatief	Landschapstype en -structuur	--
	Ruimtelijk visuele kenmerken en elementen	-
	Aardkundige vormen en gebieden	0
	Historisch-geografische patronen, elementen en ensembles	--
	Historisch-(steden)bouwkundige elementen	0
	Functioneren van het gebied	+
	Beleving door gebruikers	0
	Adaptatiemogelijkheden voor toekomstige ontwikkelingen	+

Tabel 13 Beoordeling basialternatief A10 na realisatie

8.2 A10: EFFECTBESCHRIJVING VARIANTEN

Variant A10-DNM-N

De variant 'noordboog De Nieuwe Meer (A10-DNM-N) heeft geen onderscheidende effecten ten opzichte van het basisalternatief zoals dat in paragraaf 8.1 is beoordeeld. De andere ligging van de boog in de weg heeft wel invloed op de beleving van de gebruikers in de aangrenzende bebouwing, vooral op gebouw De Zuidcirkel en de daarnaast gelegen tennisbaan, maar we beoordelen hier het grote landschappelijke effect. Dit landschappelijk effect is niet onderscheidend omdat de aanwezigheid van de weg in alle gevallen dominant is.

Variant A10-DNM-Z

De variant 'zuidboog De Nieuwe Meer (A10-DNM) heeft geen onderscheidende effecten ten opzichte van het basisalternatief zoals dat in paragraaf 8.1 is beoordeeld. De andere ligging van de boog in de weg heeft wel invloed op de beleving van de gebruikers in de aangrenzende bebouwing maar we beoordelen hier het grote landschappelijke effect. Dit landschappelijk effect is niet onderscheidend omdat de aanwezigheid van de weg in alle gevallen dominant is.

Variant A10-PRB S109

Effecten voor de variant A10-PRB S109 zijn grotendeels vergelijkbaar met de effecten ten opzichte van het basisalternatief.

Alleen voor de criteria 'landschapstype en structuur' en 'functioneren van het gebied' zijn er kleine afwijkende effecten te verwachten, al hebben die weinig invloed op de beoordeling als geheel. Toch worden ze in deze paragraaf kort benoemd.

8.2.1 LANDSCHAPSTYPE EN STRUCTUUR

De toerit van de S109 komt dicht bij het Amstelpark te liggen. Dit effect is echter zo gering dat geen onderscheidende effecten heeft ten opzichte van het basisalternatief (0).

8.2.2 FUNCTIONEREN IN HET GEBIED

Doordat de S109 zowel aan de noordkant als aan de zuidkant een extra rijbaan krijgt (vluchtstrook wordt rijbaan) verbetert de doorstroming van het verkeer, wat gunstig is voor bewoners en werknemers in de Zuidas. Hierdoor wordt de gebruikerswaarde in positieve zin beïnvloedt (+). Dit effect is echter zo gering dat geen onderscheidende effecten heeft ten opzichte van het basisalternatief.

De volgende tabel scoort de varianten ten opzichte van het basisalternatief.

A10	Criteria	Score
variant A10-DNM-N	Landschapstype en -structuur	0
	Ruimtelijk visuele kenmerken en elementen	0
	Aardkundige vormen en gebieden	0
	Historische-geografische patronen, elementen en ensembles	0
	Historisch-(steden)bouwkundige elementen	0
	Functioneren van het gebied	0
	Beleving door gebruikers	0
	Adaptatiemogelijkheden voor toekomstige ontwikkelingen	0
A10	Criteria	Score
variant A10-DNM-Z	Landschapstype en -structuur	0
	Ruimtelijk visuele kenmerken en elementen	0
	Aardkundige vormen en gebieden	0
	Historische-geografische patronen, elementen en ensembles	0
	Historisch-(steden)bouwkundige elementen	0
	Functioneren van het gebied	0
	Beleving door gebruikers	0
	Adaptatiemogelijkheden voor toekomstige ontwikkelingen	0
A10	Criteria	Score
variant A10-PRB S109	Landschapstype en -structuur	0
	Ruimtelijk visuele kenmerken en elementen	0
	Aardkundige vormen en gebieden	0
	Historische-geografische patronen, elementen en ensembles	0
	Historisch-(steden)bouwkundige elementen	0
	Functioneren van het gebied	0
	Beleving door gebruikers	0
	Adaptatiemogelijkheden voor toekomstige ontwikkelingen	0

Tabel 14 Beoordeling variant A10 na realisatie

8.3 SAMENVATTING EFFECTBEOORDELING A10

De verbreding van de A10 en de aanleg van de tunnels heeft een negatief effect op de (mogelijkheden voor herstel van de) doorgaande groenstructuur. De groenstructuur kan wel deels tussen de weg en het spoor worden teruggebracht, maar vanuit de omgeving valt de beleving van groene taluds geheel weg. Door het wegvallen van een groot deel van de bestaande beplanting aan weerszijden van de weg (buiten de tunnels), ontstaat er wel betere beleving van de hoogstedelijke omgeving. Daarentegen neemt het gevoel van beslotenheid, buiten de tunnels, op de A10 licht af. Vanuit de omgeving is het effect van het verwijderen van de beplanting negatief, omdat gebruikers niet meer tegen een groene omgeving aankijken.

Door de voorgenomen maatregelen zijn er beperkte effecten op cultuurhistorische waarden. Negatieve effecten zijn voorzien op een klein deel van het Beatrixpark dat is aangewezen als monument. Tevens worden er bij de brug over de Schinkel aanpassingen gedaan aan de sluizen en dienen

de brugwachtershuisjes verplaatst of opnieuw gebouwd te worden. Deze objecten hebben alleen een ensemble waarde.

Door de aanleg van de tunnels wordt de gebruikswaarde van het gebied in de omgeving verhoogd. Met name de gebruikerswaarde van het gebied voor fietsers en wandelaars verbetert als de A10 niet meer fungeert als barrière tussen Amsterdam Zuid en Buitenveldert. Er is een negatief effect op de belevingswaarde door afwaardering van de aansluiting van Amsterdam via de A110 op knooppunt Amstel. Ook vindt er een verandering plaats van de mate van beslotenheid op de A10 en kijkend naar de A10. De toekomstwaarde van de A10 neemt toe door de voorgenomen maatregelen.

De varianten 'noordboog De Nieuwe Meer', 'zuidboog De Nieuwe Meer' en A10-PRB S109 hebben geen onderscheidende effecten ten opzichte van het basialternatief. Onderstaande tabel bevat de scores per criterium voor het basialternatief en de effecten door de keuze voor de varianten .

A10	score A10- BABasialternatief (t.o.v. referentie A)	herijkte score Basialternatief door effect variant A10-DNM-N	herijkte score Basialternatief door effect variant A10-DNM-Z	herijkte score Basialternatief door effect variant A10-PRB S109
Landschapstype en -structuur	--	--	--	--
Ruimtelijk visuele kenmerken en elementen	-	-	-	-
Aardkundige vormen en gebieden	0	0	0	0
Historische-geografische patronen, elementen en ensembles	--	--	--	--
Historisch-(steden)bouwkundige elementen	0	0	0	0
Functioneren van het gebied	+	+	+	+
Beleving door gebruikers	0	0	0	0
Adaptatiemogelijkheden voor toekomstige ontwikkelingen	+	+	+	+

Tabel 15 Beoordeling basialternatief en variant A10 na realisatie

Door de toepassing van mitigerende en compenserende maatregelen kunnen de negatieve effectscores enigszins worden verminderd. Hoe de mitigerende en compenserende maatregelen de effectscores beïnvloeden wordt uiteengezet in hoofdstuk 10.

8.4 OVT

8.4.1 LANDSCHAPSTYPE EN -STRUCTUUR

Basialternatief OVT-BA

Door intensiever ruimtegebruik voor trams en bussen rondom de OV terminal zijn de mogelijkheden tot het creëren van een groene buitenruimte zeer beperkt. De aantrekkelijkheid van de buitenruimte wordt echter wel geborgd en zelfs verbeterd door middel van een nieuwe stationsomgeving met allure. De doorgaande groenstructuur langs de snelweg komt hiermee te vervallen maar wordt gecompenseerd door

een doorgaande groenstructuur tussen in de openbare ruimte. Als totaal wordt het effect van deze verandering als positief beoordeeld (+).

Variant OVT-MP-BT

De variant 'verbrede Minervapassage met behoud treindeel' heeft geen onderscheidende effecten ten opzichte van het basisalternatief zoals hiervoor is beoordeeld (+).

Variant OVT-VMP

De variant 'verbrede Minervapassage' heeft geen onderscheidende effecten ten opzichte van het basisalternatief zoals hiervoor is beoordeeld (+).

8.4.2 RUIMTELIJK VISUELE KENMERKEN EN ELEMENTEN

Basisalternatief OVT-BA

In het basisalternatief wordt stations entreegebouwen en nieuwe perronkappen gebouwd. Dit zorgt voor een verhoging van de hoogstedelijke uitstraling, hetgeen beter past bij de internationale vervoershubs. Dit is een positief effect (+).

Variant OVT-MP-BT

De variant 'verbrede Minervapassage met behoud treindeel' heeft met betrekking tot de doorgaande route tussen het Mahlerplein en het Zuidplein een licht negatief effect ten opzichte van het basisalternatief. Dat de route eerst heel breed is en vervolgens sterk versmalt kan lastig zijn voor de oriëntatie. Dit negatieve effect is echter zodanig klein dat het geen invloed heeft de totale score ten opzichte van basisalternatief (+).

Variant OVT-VMP

In de variant 'verbrede Minervapassage' worden deels nieuwe perronkappen toegepast en worden geen nieuwe stationsentreegebouwen geplaatst. De Minervapassage wordt wel geheel verbreed wat een positief effect heeft op de oriëntatie, omdat meer ruimte in het station zorgt voor een betere verspreiding van de passagiersstromen. Hierdoor is het blikveld breder en oriëntatie gemakkelijker. Het positieve effect zonder nieuwe stationsgebieden is zodanig klein dat dit als neutraal wordt gezien, maar de verbreding heeft een groot positief effect waardoor deze variant dezelfde score krijgt als het basisalternatief (+).

8.4.3 AARDKUNDIGE VORMEN EN GEBIEDEN

Basisalternatief OVT-BA

De voorgenomen maatregelen hebben geen effecten op aardkundige waarden (0), omdat er rondom de OVT geen aardkundige waarden aanwezig zijn.

Variant OVT-MP-BT

Vanwege de voorgenomen maatregelen zijn er geen effecten op aardkundige waarden te verwachten (0), omdat er rondom de OVT geen aardkundige waarden aanwezig zijn.

Variant OVT-VMP

Vanwege de voorgenomen maatregelen zijn er geen effecten op aardkundige waarden te verwachten (0), omdat er rondom de OVT geen aardkundige waarden aanwezig zijn.

8.4.4 HISTORISCHE-GEOGRAFISCHE PATRONEN, ELEMENTEN EN ENSEMBLES

Basisalternatief OVT-BA

De voorgenomen ontwikkeling van de OVT heeft geen effecten op historisch-geografische waarden (0), omdat er rondom de OVT geen historisch-geografische waarden in het gebied aanwezig zijn.

Variant OVT-MP-BT

De voorgenomen ontwikkeling van de OV heeft geen effecten op historisch-geografische waarden (0), omdat er rondom de OVT geen historisch-geografische waarden in het gebied aanwezig zijn.

Variant OVT-VMP

De effecten van deze variant komen overeen met het basisalternatief (0), omdat er rondom de OVT geen historisch-geografische waarden in het gebied aanwezig zijn.

8.4.5 HISTORISCH-(STEDEN)BOUWKUNDIGE ELEMENTEN

Basisalternatief OVT-BA

De voorgenomen ontwikkeling van de OV terminal zorgt voor een doorgaande historische lijn in de ontwikkeling van dit gebied met diverse uitingen van architectuur. In het basisalternatief worden geen bekende historisch-(steden)bouwkundige waarden aangetast. Het totaal wordt beoordeeld als positief (+).

Variant OVT-MP-BT

De effecten van deze variant komen overeen met het basisalternatief (+), omdat er geen bekende historisch-(steden)bouwkundige waarden worden aangetast

Variant OVT-VMP

De effecten van deze variant komen overeen met het basisalternatief (+), omdat er geen bekende historisch-(steden)bouwkundige waarden worden aangetast

8.4.6 FUNCTIONEREN VAN HET GEBIED

Basisalternatief OVT-BA

Voor passanten die met het OV op Amsterdam Zuid moeten overstappen op andere transportmodaliteiten neemt de gebruikerswaarde sterk toe. Dit komt met name door een verbeterde situering en afstemming van de verschillende vervoersmodaliteiten op elkaar. Dit effect wordt als positief beoordeeld (+).

Variant OVT-MP-BT

Er worden in deze variant extra commerciële voorzieningen geplaatst, wat gunstig is voor de gebruikers van station Amsterdam Zuid. De andere effecten van deze variant komen overeen met het basisalternatief en daarom wordt deze variant als zeer positief beoordeeld (++)

Variant OVT-VMP

Er worden in deze variant extra commerciële voorzieningen geplaatst, wat gunstig is voor de gebruikers van station Amsterdam Zuid. De andere effecten van deze variant komen overeen met het basisalternatief en daarom wordt deze variant als zeer positief beoordeeld (++)

8.4.7 BELEVING DOOR GEBRUIKERS

Basisalternatief OVT-BA

Door de voorgenomen ingrepen wordt de identiteit van de Zuidas als hoogstedelijk zakencentrum versterkt. De OV terminal krijgt een hoogwaardige uitstraling die het gebied ten noorden en ten zuiden van de transportas beter met elkaar verbindt. Dit effect wordt als zeer positief beoordeeld (+ +).

Variant OVT-MP-BT

De effecten van deze variant komen grotendeels overeen met het basialternatief (++), omdat de OVT in deze variant ook een hoogwaardige uitstraling krijgt

Variant OVT-VMP

De effecten van deze variant komen grotendeels overeen met het basialternatief. Echter worden in deze variant geen stationsentreegebouwen gebouwd, hetgeen een vermindering is van de beoogde hoogwaardige uitstraling. Dit effect wordt daarom als positief beoordeeld (+).

8.4.8 ADAPTATIEMOGELIJKHEDEN VOOR TOEKOMSTIGE ONTWIKKELINGEN

Basialternatief OVT-BA

Door aanpassing van de OV terminal is deze beter voorbereid op toekomstige passagiersstromen. Bovendien zorgt deze verbetering voor een betere bereikbaarheid van het gebied hetgeen een positief effect heeft op de economische ontwikkeling van de gehele Zuidas. Dit effect is als positief beoordeeld (+).

Variant OVT-MP-BT

De effecten van deze variant komen overeen met het basialternatief (+). Station Zuid kan in de toekomst meer passagiers verwerken hetgeen een positieve invloed heeft op de ontwikkeling van de Zuidas.

Variant OVT-VMP

De effecten van deze variant komen overeen met het basialternatief (+). Station Zuid kan in de toekomst meer passagiers verwerken hetgeen een positieve invloed heeft op de ontwikkeling van de Zuidas.

8.4.9 SAMENVATTING EFFECTBEOORDELING OVT

De nieuwe OVT draagt bij aan een hoogwaardige uitstraling van het gebied en betere afwikkeling van (toekomstige) passagiersstromen. Dit komt ten goede aan de uitstraling als internationale vervoershub. Door intensiever gebruik van bussen en trams rondom de OVT zijn de mogelijkheden voor het creëren en/of herstel van een groene buitenruimte echter zeer beperkt. Vanwege het ontbreken van stations entreegebouwen zijn de varianten bij enkele criteria minder positief beoordeeld. In onderstaande tabel zijn de effectbeoordelingen weergegeven.

OVT	Score OVT-BA	Score OVT-MP-BT	Score OVT-VMP
Landschapstype en -structuur	+	+	+
Ruimtelijk visuele kenmerken en elementen	+	+	+
Aardkundige vormen en gebieden	0	0	0
Historische-geografische patronen, elementen en ensembles	0	0	0
Historisch-(steden)bouwkundige elementen	+	+	+
Functioneren van het gebied	+	++	++

Beleving door gebruikers	++	++	+
Adaptatiemogelijkheden voor toekomstige ontwikkelingen	+	+	+

Tabel 16 Beoordeling basisalternatief en variant OVT na realisatie

8.5 KEERSPOREN DIEMEN

8.5.1 LANDSCHAPSTYPE EN -STRUCTUUR

Basisalternatief KSD-BA

De sporen in deze variant zijn zodanig ontworpen dat de kunstwerken niet aangepast hoeven te worden en er een minimale baanverbreding nodig is. Wel dienen de bossages op het talud te worden gerooid, in verband met taludverhoging. Hierdoor wordt de doorgaande groenstructuur langs het spoor bij Diemen onderbroken. Het effect op dit criterium wordt beoordeeld als negatief (-).

Variant KSD-VAR 2

In deze variant is het ruimtebeslag geminimaliseerd ten opzichte van het basisalternatief. Het talud dient echter ook in deze variant verhoogd te worden, waarbij ook de bijbehorende beplanting wordt weggehaald. De effecten van deze variant zijn daarom vergelijkbaar met die van het basisalternatief (-).

8.5.2 RUIMTELIJK VISUELE KENMERKEN EN ELEMENTEN

Basisalternatief KSD-BA

Door het verwijderen van de beplanting op de taluds is er vanuit de trein meer zicht op de omgeving wat voor treinreizigers een positief effect heeft. Aan de andere kant is het voor de mensen uit de omgeving zeer negatief dat ze tegen het spoor aankijken in plaats van tegen een groene wand. Daarom is het effect van de aanleg van keersporen op de ruimtelijk visuele kenmerken negatief te noemen (-).

Variant KSD-VAR 2

De effecten vanwege de variant zijn vergelijkbaar met het basisalternatief (-). Door het weghalen van beplanting verdwijnt het groene beeld vanuit de omgeving.

8.5.3 AARDKUNDIGE VORMEN EN GEBIEDEN

Basisalternatief KSD-BA

Het aanleggen van de keersporen heeft geen effecten op aardkundige waarden, omdat er in dit gebied geen aardkundige waarden aanwezig zijn. Het effect is daarom beoordeeld als neutraal (0).

Variant KSD-VAR 2

De effecten vanwege de variant zijn vergelijkbaar met het basisalternatief (0). De variant heeft geen effect op aardkundige waarden door de afwezigheid van aardkundige waarden in het plangebied.

8.5.4 HISTORISCHE-GEOGRAFISCHE PATRONEN, ELEMENTEN EN ENSEMBLES

Basisalternatief KSD-BA

Het aanleggen van de keerspooren heeft geen effecten op historisch-geografische waarden, omdat er geen historisch-geografische waarden in het gebied aanwezig zijn. Het effect is daarom beoordeeld als neutraal (0).

Variant KSD-VAR 2

De effecten vanwege de variant zijn vergelijkbaar met het basisalternatief (0). De variant heeft geen effect op historisch-geografische waarden door de afwezigheid van aardkundige waarden in het plangebied.

8.5.5 HISTORISCH-(STEDEN)BOUWKUNDIGE ELEMENTEN

Basisalternatief KSD-BA

Het aanleggen van de keerspooren heeft geen effecten op historisch-(steden)bouwkundige waarden, omdat er geen monumenten in het plangebied worden aangetast. Het effect is daarom beoordeeld als neutraal (0).

Variant KSD-VAR 2

De effecten vanwege de variant zijn vergelijkbaar met het basisalternatief (0), omdat er geen monumenten in het plangebied worden aangetast.

8.5.6 FUNCTIONEREN VAN HET GEBIED

Basisalternatief KSD-BA

Door de voorgenomen ingrepen neemt de gebruikerswaarde van het spoor verder toe, omdat het spoor naast een doorgaande route een extra functie krijgt om te keren. Op de overige functies zijn geen effecten. Het effect op dit criterium is positief (+).

Variant KSD-VAR 2

De effecten van de variant KSD-VAR 2 zijn vergelijkbaar met het basisalternatief (+), omdat het spoor naast een doorgaande route een extra functie krijgt om te keren.

8.5.7 BELEVING DOOR GEBRUIKERS

Basisalternatief KSD-BA

Het aanleggen van de keerspooren heeft wat effecten op beleving door gebruikers, omdat meer treinverkeer kan zorgen voor iets meer geluidsoverlast in de omgeving. Dit effect is echter vrij gering, omdat er in de huidige situatie al veel treinverkeer rijdt. Het weghalen van de beplanting heeft echter wel een negatieve invloed op de belevingswaarde, omdat er vanuit de omgeving nu op het spoor kan worden gekeken. Het effect is daarom beoordeeld als negatief (-).

Variant KSD-VAR 2

De effecten vanwege de variant zijn vergelijkbaar met het basisalternatief (-). Door het weghalen van de beplanting kan er door de omgeving op het spoor worden gekeken.

8.5.8 ADAPTATIEMOGELIJKHEDEN VOOR TOEKOMSTIGE ONTWIKKELINGEN

Basisalternatief KSD-BA

Door de voorgenomen ingrepen neemt de toekomstwaarde van het spoor verder toe, omdat de uitbreiding ervoor zorgt dat station Diemen Zuid in de toekomst belangrijker wordt. Het effect op dit criterium is positief (+).

Variant KSD-VAR 2

De effecten vanwege de variant zijn vergelijkbaar met het basisalternatief (+). Door de uitbreiding wordt station Diemen Zuid in de toekomst belangrijker.

8.5.9 SAMENVATTING EFFECTBEOORDELING KEERSPOREN

Door de aanleg van de keerspoeren is er geen effect te verwachten op landschappelijke en cultuurhistorische waarden. Wel neemt de gebruikswaarde en toekomstwaarde van het spoor toe. De belevingswaarde neemt wat af. In onderstaande tabel zijn de effectveranderingen weergegeven.

Keerspoeren Diemen	Score KSD-BA	Score KSD-VAR 2
Landschapstype en -structuur	-	-
Ruimtelijk visuele kenmerken en elementen	-	-
Aardkundige vormen en gebieden	0	0
Historische-geografische patronen, elementen en ensembles	0	0
Historisch-(steden)bouwkundige elementen	0	0
Functioneren van het gebied	+	+
Beleving door gebruikers	-	-
Adaptatiemogelijkheden voor toekomstige ontwikkelingen	+	+

Tabel 17 Beoordeling basisalternatief en variant keerspoeren na realisatie

9

Effecten tijdens realisatie

9.1 EFFECTEN TIJDENS DE REALISATIEFASE VAN DE A10

Ondanks het feit dat de bouwwerkzaamheden van invloed zullen zijn op de kwaliteit en beleving van de openbare ruimte, wordt er in dit project gestreefd naar ‘een complete stad in elke fase’, wat inhoudt dat de overlast zoveel mogelijk beperkt zal worden.

9.1.1 LANDSCHAPSTYPE EN -STRUCTUUR

Basisalternatief Tunnel-BA Langsfasering

De effecten van het basisalternatief zijn vergelijkbaar met de effecten zoals beschreven voor dit criterium in hoofdstuk 8 (-), omdat de effecten op landschapstype en -structuur zich al tijdens de realisatiefase zullen voordoen.

Variant Tunnel-BA-dr Aanleg in den droge (wanden-dak methode)

De effecten van deze variant zijn vergelijkbaar met de effecten zoals beschreven voor dit criterium in hoofdstuk 8 (-), omdat de effecten op landschapstype en -structuur zoals beschreven in paragraaf 8.2 zich al tijdens de realisatiefase voordoen.

Variant Tunnel T10 op 10 m van belendingen

In deze variant is er meer ruimte voor herstel en inrichting van de openbare ruimte aan weerszijden van de tunnel. Daarmee is dit effect minder negatief dan in hoofdstuk 8 is beschreven (-).

9.1.2 RUIMTELIJK VISUELE KENMERKEN EN ELEMENTEN

Basisalternatief Tunnel-BA Langsfasering

De effecten van het basisalternatief zijn vergelijkbaar met de effecten zoals beschreven voor dit criterium in hoofdstuk 8 (-). Het wegvallen van beplanting en de toepassing van keerwanden en geluidsschermen zijn effecten die zich reeds gedurende de realisatiefase voordoen.

Variant Tunnel-BA-dr Aanleg in den droge (wanden-dak methode)

De effecten van deze variant zijn vergelijkbaar met de effecten zoals beschreven voor dit criterium in hoofdstuk 8 (-). Het wegvallen van beplanting en de toepassing van keerwanden en geluidsschermen zijn effecten die zich in de realisatiefase voordoen.

Variant Tunnel T10 op 10 m van belendingen

De effecten van deze variant zijn vergelijkbaar met de effecten zoals beschreven voor dit criterium in hoofdstuk 8 (-). Het wegvallen van beplanting en de toepassing van keerwanden en geluidsschermen zijn effecten die zich gedurende de realisatiefase voor zullen doen.

9.1.3 AARDKUNDIGE VORMEN EN GEBIEDEN

Vanwege de voorgenomen maatregelen aan de A10 zijn er geen tijdelijke effecten op aardkundige waarden te verwachten (0). De voziene werkzaamheden worden niet in de buurt van de aardkundige waarden in het studiegebied uitgevoerd.

9.1.4 HISTORISCHE-GEOGRAFISCHE PATRONEN, ELEMENTEN EN ENSEMBLES

Basisalternatief Tunnel-BA Langsfasering

Door de aanleg van de tunnel wordt het Beatrixpark aangetast. Deze effecten werken echter door in de fase na realisatie en zijn daarom vergelijkbaar met de effecten zoals beschreven voor dit criterium in hoofdstuk 8 (-).

Variante Tunnel-BA-dr Aanleg in den droge (wanden-dak methode)

Door de aanleg van de tunnel wordt het Beatrixpark aangetast. Deze effecten werken echter door in de fase na realisatie en zijn daarom vergelijkbaar met de effecten zoals beschreven voor dit criterium in hoofdstuk 8 (-).

Variante Tunnel T10 op 10 m van belendingen

In deze variant zal het Beatrixpark minder sterk worden aangetast. Echter er vindt nog steeds een aantasting plaats. Het effect is daarom negatief (-).

9.1.5 HISTORISCH-(STEDEN)BOUWKUNDIGE ELEMENTEN

Basisalternatief Tunnel-BA Langsfasering

Door werkzaamheden aan de A10 worden er geen historisch-(steden)bouwkundige waarden aangetast, omdat er geen monumenten in het plangebied liggen. De effecten van het basisalternatief zijn vergelijkbaar met de effecten zoals beschreven voor dit criterium in hoofdstuk 8 (0).

Variante Tunnel-BA-dr Aanleg in den droge (wanden-dak methode)

Door werkzaamheden aan de A10 worden er geen historisch-(steden)bouwkundige waarden aangetast, omdat er geen monumenten in het plangebied liggen. De effecten van deze variant zijn vergelijkbaar met de effecten zoals beschreven voor dit criterium in hoofdstuk 8 (0).

Variante Tunnel T10 op 10 m van belendingen

Door werkzaamheden aan de A10 worden er geen historisch-(steden)bouwkundige waarden aangetast, omdat er geen monumenten in het plangebied liggen. De effecten van deze variant zijn vergelijkbaar met de effecten zoals beschreven voor dit criterium in hoofdstuk 8 (0).

9.1.6 FUNCTIONEREN VAN HET GEBIED

Basisalternatief Tunnel-BA Langsfasering

Omleggingen van wegen en paden kunnen het functioneren van het gebied in negatieve zin beïnvloeden. Er wordt echter via de doelstelling 'een complete stad in elke fase' gestreefd naar het leefbaar houden van de stad en indien nodig omleggingen in plaats van afzettingen. Overlast door de aanwezigheid van bouwverkeer en samenhangende geluidsoverlast dragen ook bij aan hinder voor omwonenden. Dit is een sterk negatief effect (- -).

Variant Tunnel-BA-dr Aanleg in den droge (wanden-dak methode)

De aanlegmethode in den droge wordt toegepast voor de noordtunnel en voor de zuidtunnel. Hierdoor is een snellere realisatie mogelijk, wat minder hinder voor omwonenden met zich meebrengt. Verder zijn de effecten van deze variant vergelijkbaar met de effecten van het basisalternatief. Doordat realisatie van de tunnel sneller kan plaatsvinden, is deze variant negatief beoordeeld (-) in plaats van zeer negatief.

Variant Tunnel T10 op 10 m van belendingen

De effecten van deze variant zijn vergelijkbaar met de effecten van het basisalternatief, echter vanwege de grotere afstand tot de belendingen zal er meer ruimte zijn voor tijdelijke wegen (-).

9.1.7 BELEVING DOOR GEBRUIKERS

Basisalternatief Tunnel-BA Langsfasering

Tijdens de realisatiefase zal de belevingswaarde van het gebied sterk afnemen. Onder meer door gebiedsvreemd materieel zoals bouwverkeer en bouwketen. Ook (deels) gesloopte en (deels) nieuw gebouwde objecten zorgen voor een onlogische beleving vanwege het ontbreken van een logische samenhang gedurende een groot deel van de realisatiefase. Dit is een sterk negatief effect (- -).

Variant Tunnel-BA-dr Aanleg in den droge (wanden-dak methode)

Doordat bij deze variant snellere realisatie mogelijk is heeft dit een licht positief effect op de beleving van gebruikers van het gebied. Er is minder lang overlast waardoor de visuele gebiedshinder relatief minder is ten opzichte van de andere faseringsvarianten. Daarom wordt deze variant negatief beoordeeld (-).

Variant Tunnel T10 op 10 m van belendingen

De effecten van deze variant zijn vergelijkbaar met de effecten van het basisalternatief (- -). Door het rommelige beeld tijdens de bouwwerkzaamheden neemt de belevingswaarde van het gebied sterk af.

9.1.8 ADAPTATIEMOGELIJKHEDEN VOOR TOEKOMSTIGE ONTWIKKELINGEN

De werkzaamheden in het kader van het project Zuidasdok zijn noodzakelijk om in de eindsituatie tot een stedelijk landschap te komen met meer mogelijkheden tot het faciliteren van toekomstige ontwikkelingen, zoals de toename van reizigers van en naar Amsterdam Zuid en ruimtelijke ontwikkelingen zoals woningbouw. Gedurende de bouwfase is er evenwel geen sprake van extra adaptatiemogelijkheden voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen. De effecten op dit criterium zijn daarom als neutraal beoordeeld voor alle varianten (0).

A10 Realisatie tunnel	Score Tunnel-BA	Score variant Tunnel-BA-dr	Score variant Tunnel-T10
Landschapstype en -structuur	--	--	-
Ruimtelijk visuele kenmerken en elementen	-	-	-
Aardkundige vormen en gebieden	0	0	0
Historische-geografische patronen, elementen en ensembles	--	--	-
Historisch-(steden)bouwkundige elementen	0	0	0
Functioneren van het gebied	--	-	-
Beleving door gebruikers	--	--	--
Adaptatiemogelijkheden voor toekomstige ontwikkelingen	0	0	0

Tabel 18 Beoordeling basialternatief en varianten A10 tijdens realisatie

Door de toepassing van mitigerende en compenserende maatregelen kunnen de negatieve effectscores met name voor de gebruikers van het gebied wellicht enigszins worden verminderd. Hoe de mitigerende en compenserende maatregelen de effectscores beïnvloeden wordt uiteengezet in hoofdstuk 10.

9.2 EFFECTEN TIJDENS DE REALISATIEFASE VAN DE OVT

Effecten tijdens de realisatiefase zijn grotendeels vergelijkbaar met de effecten zoals die in hoofdstuk 8 zijn beschreven voor de fase na realisatie. Voor de criteria 'Verandering in functioneren van het gebied' en 'Verandering in beleving door gebruikers' zijn wel afwijkende effecten te verwachten. Deze worden in deze paragraaf beschreven.

9.2.1 FUNCTIONEREN VAN HET GEBIED

Basialternatief OVT-BA

Tijdens de realisatiefase zal de gebruikswaarde van het gebied sterk afnemen. Onder meer door overlast door de aanwezigheid van bouwverkeer en samenhangende geluidsoverlast. Ook zullen regelmatig wegen en paden versmald zijn of is er sprake van verleggingen van routes, waardoor er meer drukte op en rond station Amsterdam Zuid kan ontstaan. Dit is een sterk negatief effect (- -).

9.2.2 BELEVING DOOR GEBRUIKERS

Basialternatief OVT-BA

Tijdens de realisatiefase zal de belevingswaarde van het gebied sterk afnemen. Onder meer door gebiedsvreemd materieel zoals bouwverkeer en bouwketen. Ook (deels) gesloopte en (deels) nieuw gebouwde objecten zorgen voor een onlogische beleving vanwege het ontbreken van een logische samenhang gedurende een groot deel van de realisatiefase. Dit is een sterk negatief effect (- -).

OVT	Criteria	Score
Basialternatief realisatie	Verandering in functioneren van het gebied	--
	Verandering in beleving door gebruikers'	--

Tabel 19 Beoordeling basialternatief OVT tijdens realisatie

10

Mitigatie en compensatie

10.1 MITIGERENDE MAATREGELEN

10.1.1 MITIGERENDE MAATREGELEN NA REALISATIE

Voor het thema landschap, cultuurhistorie en ruimtelijk kwaliteit zijn mitigerende maatregelen mogelijk voor behoud van de groene uitstraling. Deze maatregelen bestaan uit het zoveel mogelijk behouden van volwassen bomen, met name die bomen die onderdeel zijn van de doorgaande groenstructuur langs de A10. Tevens kan – zo mogelijk - gezocht worden naar mogelijkheden van een groene inpassing van geluidsschermen, taluds en keerwanden. Voor de OVT variëren de scores met betrekking tot de effectbeoordeling van zeer positief tot neutraal. Hier zijn geen aanvullende compenserende en mitigerende maatregelen nodig.

In het ambitiedocument worden verschillende inpassingsvoorstellen gedaan voor het behoud van een fraaie openbare ruimte. Deze voorstellen, tezamen met de benodigde compenserende maatregelen voor water en ecologie worden verder uitgewerkt in het Landschapsplan. Daarnaast zijn er een aantal optionele adviezen, die niet hard worden voorgeschreven omdat de haalbaarheid afhangt van meerdere ontwerptechnische- en inpassingsgerelateerde voorwaarden. Een voorbeeld hiervan is de inpassing watercompensatie. Vanuit wettelijk oogpunt moet er oppervlaktewater worden gecompenseerd (zie deelrapport water). Het inpassen van water langs de verbrede A10 en in de knooppunten heeft echter een positief effect op de ruimtelijk visuele kenmerken en de belevingswaarde. Een verdere uitwerking van de inpassing van watercompensatie vindt plaats in het landschapsplan. Dat geldt ook voor de overige optionele adviezen, oftewel de mitigerende maatregelen, die staan beschreven in tabel 21.

Maatregel	Locatie	Beoogd effect
Behoud volwassen bomen	Politieschool, Begraafplaatsen Zorgvlied en RK Buitenveldert, Beatrixpark	Behoud groene uitstraling, vermindering negatieve effect visuele kenmerken
Begroeien van keerwanden	Keerwanden A10	Behoud groene uitstraling, vermindering negatieve effect visuele kenmerken
Verbetering recreatieve verbindingen	Beatrixpark/RAI, Gerechtsgebouw noordzijde A10. Schinkelbrug A10 zuidzijde	Versterken positieve effect gebruikerswaarde met name voor omgeving
Inpassing watercompensatie	Knooppunten Amstel en Nieuwe Meer, Begraafplaats Buitenveldert	Vermindering negatieve effect visuele kenmerken, versterken belevingswaarde en toekomstwaarde

Transparante geluidsschermen	Langs de A10 op de plekken waar doorzichten zijn (Amstel, Amstelveenseweg, Beethovenstraat)	Postief effect op belevingswaarde (ruimtelijke kwaliteit) vanuit het gebied
------------------------------	---	---

Tabel 20 Mitigerende maatregelen

10.1.2 MITIGERENDE MAATREGELEN TIJDENS REALISATIE

Voor het thema landschap, cultuurhistorie en ruimtelijk kwaliteit hebben mitigerende maatregelen voornamelijk betrekking op de (tijdelijke) gebruikerswaarde van het gebied, dus op de ruimtelijke kwaliteit. Deze maken deel uit van de projectdoelstelling 'een complete stad in elke fase'. Hiervoor worden in andere deelonderzoeken, zoals sociale veiligheid, adviezen en suggesties gedaan en – voor zover realistisch – opgenomen in de uitvoeringseisen. Zo zal tijdens uitvoering zo goed mogelijk rekening moeten worden gehouden met reizigersstromen, passanten en weggebruikers. De mitigerende maatregelen met betrekking tot sociale veiligheid verbeteren ook de ruimtelijke kwaliteit. Voorgestelde maatregelen zijn:

- Het is wenselijk looproutes langs bouwlocaties zo ruim en open mogelijk te houden;
- Wenselijk is om bouwherken met name aan de bovenzijde transparant uit te voeren;
- Attractiviteit van de bouwwerken kan verbeterd worden door te zorgen voor een opdruk (fotoprints, afbeeldingen toekomstige situatie, etc.);
- Zorgen voor voldoende verlichting met aandacht voor lichtsterkte (niet te felle bouwlampen);
- Zoveel als mogelijk overlast en hinder (geluid, stof e.d.) te beperken;
- Tijdelijke omleidingsroutes zoveel als mogelijk beperken;
- Tijdelijke onderdoorgangen zo ruim mogelijk houden en zoveel mogelijk proberen te voorkomen;
- Borgen van rechte zichtlijnen;
- Toezicht vanuit tijdelijke locaties commercie optimaliseren of in stand houden.

Deze maatregelen beïnvloeden vooral de gebruikerswaarde en de belevingswaarde in positieve zin. Echter, bouwoverlast zal altijd blijven bestaan, de negatieve effecten worden alleen iets verminderd.

10.2 COMPENSERENDE MAATREGELEN

10.2.1 COMPENSERENDE MAATREGELEN NA REALISATIE

Voor het thema landschap, cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit zijn compenserende maatregelen wenselijk voor het herstel van de doorgaande groenstructuur en de waterstructuur langs de A10 (zie tabel 21). De compensatiebehoefte komt voornamelijk tot uitdrukking in het Landschapsplan. Tenslotte wordt geadviseerd om te zoeken naar mogelijkheden voor compensatie van aantasting van het monumentale Beatrixpark, door kwantiteit (uitbreiding van het park) en/of kwaliteit. Voor zover haalbaar is dit onderdeel van het Landschapsplan.

Maatregel	Locatie	Beoogd effect
Herplant bomen	Zie landschapsplan als bijlage van OTB Zuidasdok	Herstel groenstructuur, voldoen aan wettelijke verplichting herplant in kader van Bomenverordening, verminderen negatieve effecten

Tabel 21 Compenserende maatregelen

De locatie waar de herplant moet plaatsvinden is niet wettelijk voorgeschreven. Voorstel is om dit te doen op de groene corridor (tussen rijbanen A10), taluds A10 waar mogelijk, knooppunten Amstel en Nieuwe Meer en langs de keerspoeren bij Diemen. Omdat de te vellen bomen bij Diemen deel uitmaken van de hoofdgroenstructuur van Diemen dienen ze herplant te worden (gemeente Diemen, 2010, 2011).

10.2.2 COMPENSERENDE MAATREGELEN TIJDENS REALISATIE

Voor het thema landschap, cultuurhistorie en ruimtelijk kwaliteit is een compenserende maatregel, zoals wordt beschreven in de rapportage OV en langzaam verkeer, het verruimen van de Minervapassage voordat de werkzaamheden worden gestart. Hierdoor kunnen de reizigers op een goede manier van A naar B navigeren.

10.3 EFFECTEN VAN COMPENSERENDE EN MITIGERENDE MAATREGELEN

De beoogde mitigerende en compenserende maatregelen hebben – voor het thema Landschap, Cultuurhistorie en Ruimtelijke kwaliteit - vooral betrekking op de A10 en op de tijdelijke maatregelen. Daarom worden de samenvattende tabellen van respectievelijk de A10 en de tijdelijke effecten nog een keer gepresenteerd en aangevuld met de scores inclusief optionele maatregelen.

Na realisatie:

A10	score A10-Basisalternatief (t.o.v. referentie A)	herijkte score Basisalternatief door effect variant A10-DNM-N	herijkte score Basisalternatief door effect variant A10-DNM-Z	herijkte score Basisalternatief door effect variant A10-PRB S109	Herijkte score na toepassing mitigerende en compenserende maatregelen
Landschapstype en -structuur	--	--	--	--	-
Ruimtelijk visuele kenmerken en elementen	-	-	-	-	0
Aardkundige vormen en gebieden	0	0	0	0	0
Historische-geografische patronen, elementen en ensembles	--	--	--	--	--
Historisch-(steden)bouwkundige elementen	0	0	0	0	0
Functioneren van het gebied	+	+	+	+	+
Beleving door gebruikers	0	0	0	0	+
Adaptatiemogelijkheden voor toekomstige ontwikkelingen	+	+	+	+	+

Tabel 22 Beoordeling basisalternatief en variant A10 na realisatie herijkt met mitigerende en compenserende maatregelen

Tijdens realisatie:

A10 Realisatie tunnel	Score Tunnel-BA	Score variant Tunnel-BA-dr	Score variant Tunnel-T10	Herijkte score na toepassing mitigerende en compenserende maatregelen
Functioneren van het gebied	--	-	-	0
Beleving door gebruikers	--	--	--	-
Adaptatiemogelijkheden voor toekomstige ontwikkelingen	0	0	0	0

Tabel 23 Beoordeling basialternatief en varianten A10 tijdens realisatie herijkt met mitigerende en compenserende maatregelen

OVT	Criteria	Score	Herijkte score na toepassing mitigerende en compenserende maatregelen
Basialternatief realisatie	Verandering in functioneren van het gebied	--	-
	Verandering in beleving door gebruikers'	--	-

Tabel 24 Beoordeling basialternatief OVT tijdens realisatie herijkt met mitigerende en compenserende maatregelen

11 Conclusies

De onderzoeksresultaten in dit rapport landschap, cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit zijn/worden op diverse manieren gebruikt:

- Een bijdrage en onderbouwing bij het Milieueffectrapport (Project-MER).
- Een bijdrage aan de totstandkoming van het referentieontwerp Zuidasdok.
- Mede onderbouwing van het ontwerp tracébesluit (OTB) en het ontwerp bestemmingsplan (OBP) Zuidasdok.
- Het vaststellen van de wettelijke maatregelen die nodig zijn om het project te kunnen realiseren.
- Eventuele suggesties en adviezen voor bovenwettelijke maatregelen.
- Het aanreiken van informatie voor de aanbesteding (eisen).

In het navolgende wordt ingegaan op de conclusies en maatregelen die relevant zijn als onderbouwing en/of verantwoording in het ontwerp tracébesluit (OTB) en ontwerp bestemmingsplan (OBP).

11.1 CONCLUSIES VOOR HET ONTWERP TRACÉBESLUIT (OTB)

Referentie-ontwerp

Het OTB is gebaseerd op een zogenaamd referentieontwerp voor de A10-zuid. Dat is een ontwerp dat in deze fase van planontwikkeling haalbaar en wenselijk wordt geacht.

Het referentieontwerp bestaat uit:

- Qua wegontwerp het A10 Basisalternatief (A10-BA) met ter hoogte van de S109 tweestrooks parallelbanen (variant A10-PRB S109). Dit wegontwerp is het meest robuust.
- Qua ligging van de tunnel een afstand tot de belendingen van 3 meter (noordtunnel) respectievelijk 5 meter (zuidtunnel) conform het Basisalternatief (Tunnel-BA).
- Qua uitvoeringswijze van de tunnels de mogelijkheid van langsfasering in den droge (Tunnel-BA-dr).

In deze paragraaf wordt – voor dit referentieontwerp- beschreven welke effecten op hoofdlijnen optreden, welke (wettelijke) maatregelen zijn voorzien en in hoeverre er belemmeringen zijn om dit (of soortgelijk) ontwerp te realiseren.

Effecten op hoofdlijnen

De werkzaamheden aan Zuidasdok hebben invloed op de landschappelijke waarden en op de cultuurhistorische waarden binnen het plangebied. Op het gebied van landschap is een van de grootste gevolgen dat vrijwel alle bomen van het talud van de A10 moeten worden verwijderd door de verbreding van de snelweg. Tevens wordt er een areaal oppervlaktewater gedempt. Dit verlies aan areaal dient gecompenseerd te worden. Deze maatregelen worden in de volgende paragraaf beschreven.

De cultuurhistorische waarden die daadwerkelijk binnen het plangebied vallen zijn zeer beperkt, alleen het monumentale Beatrixpark grenst aan het plangebied Zuidasdok. Hoofdzaak is dat de parkaanleg

van het Beatrixpark (waterpartijen, bosschages, padenstructuren) intact blijft en indien mogelijk goed wordt hersteld. Nader onderzoek naar cultuurhistorische waarden binnen het plangebied is niet noodzakelijk.

Door de inpassing van Zuidasdok wordt over het algemeen de ruimtelijke kwaliteit van het plangebied verbeterd. De belevingswaarde neemt deels af door het wegvallen van de beplanting op de taluds van de A10. Deze beplanting kan echter voor een deel worden teruggebracht tussen de rijbanen en het spoor. De gebruikerswaarde van de A10 wordt in positieve zin beïnvloedt, omdat de huidige verkeerscongestie verminderd. Tevens wordt de toekomstwaarde verhoogd omdat het gebied straks meer verkeer kan verwerken. Zo kunnen er meer mensen van en naar de Zuidas reizen wat de status als internationale toplocatie ten goede komt.

Voorziene maatregelen

Vanuit de Bomenverordening Amsterdam wordt voorgeschreven dat gekapte bomen elders in het plan- of studiegebied gecompenseerd dienen te worden. Ook is er door toename aan verhard oppervlak en de demping van oppervlaktewater watercompensatie noodzakelijk. In tabel 25 is aangegeven waar bomencompensatie en watercompensatie mogelijk kan plaatsvinden. In deze tabel wordt beschreven welke inpassingseisen noodzakelijk zijn (eisen TB) en welke maatregelen kunnen worden beschouwd als optioneel vanuit oogpunt van landschap, cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit. Indien aan deze wettelijke bepalingen en voorwaarden wordt voldaan zijn er vanuit landschap, cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit geen beperkingen voor de aanleg van Zuidasdok.

Locatie	Inpassingseis	Optionele maatregel
A10 West	Behoud/herstel bestaande beplanting strook bosplantsoen A10 Keerwand laten begroeien	
Knooppunt de Nieuwe Meer	Aanleg van open water in ogen knooppunt; Herplant bomen tussen rijbanen en spoor; Behoud/herstel bestaande beplanting. Keerwand laten begroeien;	Realiseren nieuwe recreatieve verbindingen; Transparant uitvoeren geluidschermen ter plaatse van Schinkelbrug.
Amstelveenseweg	Watercompensatie begraafplaats Buitenveldert; Herplant bomen tussen rijbanen en spoor. Keerwand laten begroeien;	Realiseren nieuwe recreatieve verbindingen.
Stedelijk kerngebied Zuidas	Waterberging tussen A10 en sportvelden; Herplant bomen tussen rijbanen en spoor; Compensatie straatbomen in kerngebied.	Groene en recreatieve inrichting tunneldak A10.
Beatrixpark	Waterberging tussen A10 en sportvelden. Keerwand laten begroeien;	Nieuwe fietspassage ter plaatse van het Beatrixpark.
Amstel	Herplant bomen tussen rijbanen en spoor.	Transparant uitvoeren geluidschermen ter plaatse van Amstelbrug.
Knooppunt Amstel	Aanleg van open water in ogen knooppunt; Herplant bomen tussen rijbanen en spoor.	

A2 Amstelscheg	Aanleg van open water in ogen knooppunt; Herplant bomen in knooppunt.	

Tabel 25 Maatregelen vanuit landschap

De samenhang van maatregelen, voor zover kaderstellend in het (ontwerp) tracébesluit, zijn onderdeel van het Landschapsplan.

Belemmeringen of aandachtspunten

Niet de gehele watercompensatie opgave kan gerealiseerd worden binnen het studiegebied. De resterende watercompensatie opgave wordt ondergebracht in de waterbalans van de dienst Zuidas. Zie hiervoor ook het deelrapport water.

11.2 CONCLUSIES VOOR HET ONTWERP BESTEMMINGSPLAN (OBP)

In het (ontwerp) bestemmingsplan Zuidasdok worden de ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk gemaakt die verband houden met de realisatie van de OVT, de bijbehorende faciliteiten en de openbare ruimte.

Er is in de huidige fase van planontwikkeling nog geen vastomlijnd ontwerp voor de OVT en openbare ruimte. De drie onderzochte varianten in het ProjectMER geven indicatief een scala van mogelijkheden die voldoende breed zijn opgezet om te dienen als ruimtelijke onderbouwing voor het (ontwerp) bestemmingsplan.

In deze paragraaf wordt – bij wijze van ruimtelijke onderbouwing – beschreven welke effecten op hoofdlijnen optreden, welke (wettelijke) maatregelen zijn voorzien en in hoeverre er belemmeringen zijn om dit (of soortgelijk) OVT-ontwerp te realiseren.

Effecten op hoofdlijnen

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

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

Door de realisatie van de nieuwe OVT 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 OVT 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.

Voorziene maatregelen

De nieuwe OVT heeft weinig tot geen invloed op landschappelijke structuren of cultuurhistorische waarden binnen het plangebied. Het is daarom niet nodig om aanvullende maatregelen te treffen op het

gebied van landschap, cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit met betrekking tot de realisatie van de nieuwe OVT.

Belemmeringen of aandachtspunten

Voor landschap, cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit zijn er, met betrekking tot de OVT, geen belemmeringen of aandachtspunten te noemen.

11.3 CONCLUSIES VOOR KEERSPOREN DIEMEN

Voor de realisatie van de keersporen in Diemen hoeft geen gewijzigd bestemmingsplan te worden opgesteld. aandachtspunt vanuit het aspect landschap, cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit is dat in Diemen op de taluds van de keersporen bomen worden gekapt die volgens de Bomenverordening Diemen (2010) dienen te worden gecompenseerd. Vanuit het aspect landschap, cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit zijn geen belemmeringen voor vergunningverlening indien de gekapte bomen op de taluds weer terug worden geplant.

12

Leemten en evaluatie

12.1 LEEMTEN IN KENNIS EN INFORMATIE

Leemten in kennis en informatie kunnen deels ontstaan door het ontbreken van kennis en informatie op dit moment, maar ook door onzekerheid over ontwikkelingen in de toekomst. Het doel van de beschrijving van de leemten in kennis en informatie is om besluitvormers inzicht te geven in de volledigheid van de informatie op basis waarvan zij het besluit nemen.

Voor het thema Landschap, Cultuurhistorie en Ruimtelijke kwaliteit zijn er geen leemten in kennis.

12.2 AANZET TOT MONITORING EN EVALUATIE

Vanuit de Wet milieubeheer is het Bevoegd Gezag verplicht om de effecten, die zijn beschreven in het MER tijdens en na de realisatie van het project te evalueren. Het doel van het evaluatieprogramma is drieledig:

- Studie naar mogelijke onvoorziene effecten door geconstateerde leemten in kennis en informatie.
- Toetsing van de voorspelde effecten aan daadwerkelijk optredende effecten.
- Monitoring van voorgestelde mitigerende en compenserende maatregelen.

Vanuit het thema landschap, cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit is alleen aan de orde om zeker te stellen dat de compensatie conform Landschapsplan te zijner tijd daadwerkelijk zullen zijn gerealiseerd.

13

Verklarende woordenlijst

Term	Betekenis
Aardkundige waarden	Aardkundige waarden zijn die onderdelen van het landschap die iets vertellen over de natuurlijke ontstaanswijze van het gebied.
Belevingswaarde	Dit aspect gaat in op diversiteit, identiteit en schoonheid
Gebruikerswaarde	Dit is de waarde en het nut dat een gebruiker ontleent aan het landschap . Dit heeft te maken met doelmatigheid en functionele samenhang.
Historisch bouwkundige elementen	Historische bouwkundig heeft betrekking op bovengrondse monumentenzorg; bijvoorbeeld kastelen, kerken, oude boerderijen of landhuizen, maar ook stedenbouwkundige elementen als beschermde stads- of dorpsgezichten.
Historisch-geografische patronen	alle landschappelijke elementen die het gevolg zijn van menselijk handelen in het verleden, bijvoorbeeld verkavelingspatronen, pestbosjes, landgoederenzones of ontginningsassen.
LCR	Landschap, cultuurhistorie en Ruimtelijke Kwaliteit
OV SAAL	Openbaar Vervoer Schiphol, Amsterdam, Almere en Lelystad
OVT	Openbaar Vervoers Terminal
RCE	Rijksdienst Cultureel Erfgoed
Ruimtelijk visuele kenmerken	De ruimtelijke-visuele kenmerken gaan onder meer in op openheid of beslotenheid en zichtrelaties (waaronder de mate waarin men zich kan oriënteren).
Toekomstwaarde	Dit aspect gaat in op duurzaamheid, aanpasbaarheid en beheerbaarheid.

14

Literatuur

Onderzoeksrapporten, artikelen en brochures

- Bureau monumenten en archeologie (2012) Cultuurhistorische verkenning en advies, Buitenveldert, Amsterdam: gemeente Amsterdam
- Gans, W. de (2011) De bodem onder Amsterdam: een geologische stadswandeling, TNO
- De Straat Milieud adviseurs (2004) Actualisatie bodembeschermingsgebieden Provincie Noord-Holland
- Werf, J. van der (2012) Bescherm stadsgezicht Amsterdam Zuid, Amersfoort: Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed
- Gemeente Amsterdam, dienst Zuidas (2012) Eerste resultaten in onderzoek wonen in Zuidas 2012, Amsterdam
- Artz, T. & Runia, L.T. (2012) ZuidasDok milieueffectrapportage, Amsterdam, Projectorganisatie ZuidasDok
- Rijkswaterstaat, Prorail, gemeente Amsterdam (2012) Componentenboek ZuidasDok
- Bel, D. en W. Soepboer, De waarde van landschap, Toets 2011/1;
- Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, Samenvatting Handreiking cultuurhistorie in m.e.r. en MKBA, 2009;
- Rijkswaterstaat, gemeente Amsterdam, NS en Prorail (2013) Masterplan ZuidasDok
- VROM-raad (2011) Verkenning ruimtelijke kwaliteit, Den Haag
- Dauvellier Planadvies, H2Ruimte en Wing (2013) Bouwen aan ruimtelijke kwaliteit via www.werkpartners.net
- Feddes, F. (2012) Zuidas versus IJ-as, in: *ons Amsterdam*, nr. 5 2012
- BTL Bomendienst (2012) *Bomenonderzoek Zuidasdok, functievrij maken fase 1*. Amsterdam: projectbureau Zuidas
- BTL Bomendienst (2012) *Bomenonderzoek Zuidasdok, functievrij maken fase 2*. Amsterdam: projectbureau Zuidas
- Copijn boomspecialisten b.v. (2014) *Bomenonderzoek Zuidasdok, knooppunten Amstel en de Nieuwe Meer*, Utrecht

Wetgeving en beleid

- Tracéwet (Rijk, 2012)
- Monumentenwet (Rijk, 1988)
- Wet Ruimtelijke Ordening (Rijk, 2008)
- Besluit Ruimtelijke Ordening (Rijk, 2012)
- Besluit algemene regels Ruimtelijke Ordening (Rijk, 2012)
- Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (Rijk, 2012)
- Kiezen voor karakter, visie erfgoed en ruimte' (Rijk, 2011)
- Leidraad landschap en cultuurhistorie (Provincie Noord-Holland 2010)
- Structuurvisie Noord-Holland 2040 (Provincie Noord-Holland 2011)
- Visie Zuidas (2009)

- Structuurvisie Amsterdam 2040 (2011)
- Verdrag van Granada (1994)
- Europese landschapsconventie (2000)
- Provinciale Ruimtelijke Verordening (Provincie Noord Holland 2013)
- Erfgoedverordening Amsterdam (2013)
- Bomenverordening Diemen (2010)
- Advies rijkwijdte en detailniveau project MER Zuidasdok (Ministerie van Infrastructuur en Milieu 2013)
- Gemeente Diemen (2011) Groenplan Diemen: visie op groenstructuur, groenbeleid en groenbeheer. Afdeling ruimtelijk beheer

Websites:

- http://stadsarchief.amsterdam.nl/onderwijs/buurt_en_stad/zuid/buitenveldert/tuinstad_buitenveldert/polder, bekeken op 10-09-2013
- <http://amsterdam.nl/zuidas/menu/zuidas/historie-zuidas/>, bekeken op 10-09-2013
- <http://napnieuws.nl/2009/02/20/de-zuidas-het-verleden-de-ambities-en-de-crisis>, bekeken op 11-09-2013
- <http://www.amsterdamsebos.nl/kunst-erfgoed/historisch-erfgoed/>, bekeken op 20-10-2013
- <http://dev.citysdk.waag.org/buildings/#52.3373,4.8837,13>, bekeken op 11-09-2013
- <http://www.monumenten.nl/monumenten>, bekeken op 22-10-2013
- <http://amsterdam.nl/zuidas/menu/zuidas-ontwikkelt/bereikbaarheid/bewoners-bereikbaar/>, bekeken op 22-10-2013
- <http://amsterdam.nl/zuidas/menu/zuidas/profielchets/>, bekeken op 11-09-2013
- <http://amsterdam.nl/zuidas/menu/zuidas-ontwikkelt/bereikbaarheid/bedrijfsleven/>, bekeken op 11-09-2013
- <http://www.werkpartners.net/index.php?page=ruimtelijkekwaliteit>, bekeken op 30-10-2013
- <http://amsterdam.nl/zuidas/nieuws/2013/06juni/nieuwe-fietsroute>, bekeken op 25-11-2013
- <http://www.amsterdam.nl/noordzuidlijn/noord-zuidlijn>, bekeken op 25-11-2013
- <http://www.amstelveenlijn.nl>, bekeken op 25-11-2013
- <http://www.prorail.nl/projecten/schiphol-amsterdam-zuid-duivendrecht/ov-saal>, bekeken op 25-11-2013
- www.ruimtexitmilieu.nl, bekeken op 25-11-2013
- <http://maps.noord-holland.nl/extern/gisviewers/ilc/>, bekeken op 27-11-2013
- <http://www.amsterdam.nl/kunst-cultuur-sport/monumenten>, bekeken op 16-12-2013
- www.watwaswaar.nl, bekeken op 10-09-2013
- http://maps.amsterdam.nl/monumentaal_groen/, bekeken op 17-12-2013
- <http://ftp.ruimtelijkeplannen.amsterdam.nl/DRO/plannen>, bekeken op 4-6-2014

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 weer-
gegeven. De Europese Unie is niet aansprakelijk voor het gebruik
dat eventueel wordt gemaakt van de informatie in deze publicatie.