Zuidas dok

Landschapsplan Zuidasdok

Toelichting ontwerptracébesluit - Bijlage 2
Toelichting ontwerpbestemmingsplan - Bijlage 2

Maart 2015

Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

ProRail

Gemeente Amsterdam

Landschapsplan Zuidasdok

TOELICHTING ONTWERP-TRACÉBESLUIT - BIJLAGE 2
TOELICHTING ONTWERP-BESTEMMINGSPLAN - BIJLAGE 2

maart 2015
PP 25-Rp-02

Landschapsplan Zuidasdok

TOELICHTING ONTWERP-TRACÉBESLUIT - BIJLAGE 2
TOELICHTING ONTWERP-BESTEMMINGSPLAN - BIJLAGE 2

maart 2015
PP 25-Rp-02

Inhoudsopgave

1. Inleiding 7
1.1 Opgave 8
1.2 Doel van het landschapsplan 8
1.3 Context 8
1.4 Leeswijzer 8

2. Kader en uitgangspunten 11
2.1 Weg- en spoorontwerp Zuidasdok 12
2.2 Autonome ontwikkelingen 12
2.3 Compenserende en mitigerende maatregelen 12
2.4 Wettelijk kader 14
2.5 Vigerend beleid en toetsingskaders 15
2.6 Ambitiedocument Zuidasdok 16
2.7 Technische randvoorwaarden 16

3. Huidige situatie 19
3.1 Korte beschrijving van het projectgebied 21
3.2 Analyse van de snelweg 21
3.3 Analyse landschappelijke structuren 21
3.4 Analyse landschappelijke zonering 23
3.5 Analyse knooppunten, kruisingen en aansluitingen 25

4. Landschapsvisie 27
4.1 Inleiding 28
4.2 Zuidasdok van knoop tot knoop 28
4.3 Zuidasdok van stad tot stad 31
4.4 Zuidasdok als OV-terminal 31
4.5 Zuidasdok als openbare ruimte 31

5. Landschapsplan 33
5.1 Overzicht landschapsplan 34
5.2 Thematisch overzicht compenserende en mitigerende maatregelen 36
5.3 Uitwerking deelgebieden 44

6. Literatuurlijst 76

JULIA'S
CUCINA ITALIANA

1. Inleiding

1 INLEIDING

1.1 Opgave

Het Landschapsplan Zuidasdok geeft een beeld van de landschappelijke inpassing van de geplande maatregelen ten aanzien van Zuidasdok. Op 9 juli 2012 hebben het Rijk (Ministerie van Infrastructuur en Milieu), gemeente Amsterdam, de Stadsregio Amsterdam en de provincie Noord-Holland de Voorkeursbeslissing Zuidasdok genomen. De voorkeursbeslissing is onderdeel van de Structuurvisie Zuidasdok. Hiermee is de verkenningsfase afgerond.

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

- Verbetering van de doorstroming op de A10 door middel van capaciteitsuitbreiding 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;
- Realisatie van extra openbare ruimte (en daarmee het scheppen van condities voor een gemengd vastgoedprogramma met onder andere nieuwe woningbouw);
- Ruimtereservering voor een derde eilandperron, een vijfde en zesde spoor en keersporen voor internationale hogesnelheidslijnen ten oosten van knooppunt Amstel. De keersporen zijn wel onderdeel van het project, maar geen onderdeel van het Ontwerp Tracébesluit (O)TB en daarmee dus ook geen onderdeel van het Landschapsplan.

De gemeente Amsterdam heeft grote ambities met de Zuidas. De Zuidas moet in de toekomst nog verder ontwikkeld worden en met het project Zuidasdok wil men voorsorteren op toekomstige ontwikkelingen. De ontwikkelingen zijn in het MER beschreven als Referentiekader B.

1.2 Doel van het landschapsplan

Het Landschapsplan is een bijlage bij de toelichting op het (O)TB en bevat een toelichting op inpassingsmaatregelen en het daarbij behorende ruimtebeslag. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van de compenserende en mitigerende maatregelen die in het MER beschreven zijn als gevolg van de ingrepen binnen het project Zuidasdok. De belangrijkste maatregelen hebben betrekking op beplantingen, (waaronder bomen), water, recreatieve routes, geluid, en ecologie. Deze moeten goed op elkaar aansluiten en waar mogelijk elkaar versterken. Hiermee wordt de ruimtelijke kwaliteit van het project en van de inpassing in de omgeving vergroot.
Het Landschapsplan sluit aan op het Ambitiedocument Zuidasdok, Richtinggevend masterplan voor planuitwerking en aanbesteding (april. 2014). De borging van de realisatie van maatregelen uit het Landschapsplan vindt plaats door deze op te nemen in de besluittekst van het (O)TB.

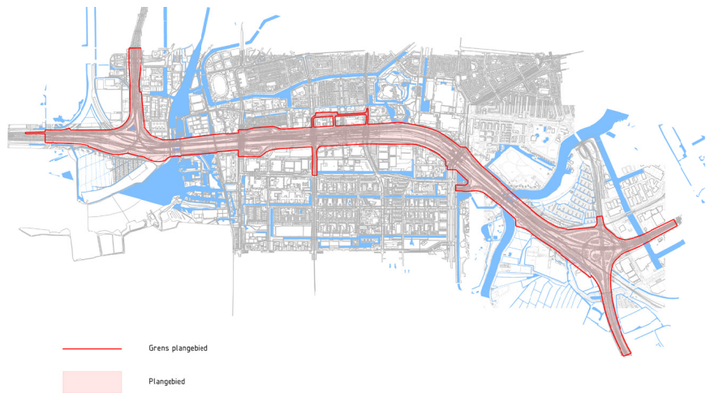
1.3 Context

Er is een aantal projecten dat nauw samenhangt met Zuidasdok, maar buiten de scope vallen. Het is belangrijk dat de raakvlakken goed afgestemd worden. Deze raakvlakken worden beheerst door intensieve afstemming met de projecten. Het betreft:

- De aanpak voor een betere doorstroming van het autoverkeer op de De Boelelaan en de kruising met de Buitenveldertselaan;
- Ontwikkelingen in de flanken van de Zuidas;
- De uitrol van het tramnet naar station Zuid;
- De NoordZuidlijn en OV-SAAL.
- Aanpassingen op de Parnassusweg-Buitenveldertselaan voor het tram- en buslijnennet.
- Verplaatsen keerlus in het VU-Kenniskwartier.
- Het doortrekken van de NoordZuidlijn naar de Amstelveenseweg
- Het fietspadennetwerk van de Zuidas. Deze dienen goed aan te sluiten op het Zuidasdokgebied en op de fietsenstallingen bij de stations;
- Routering voetgangers van en naar de trein- en metrostations
- Ruimtereservering voor verdere groei na 2030 (o.a. voor 2 extra perronsporen).

1.4 Leeswijzer

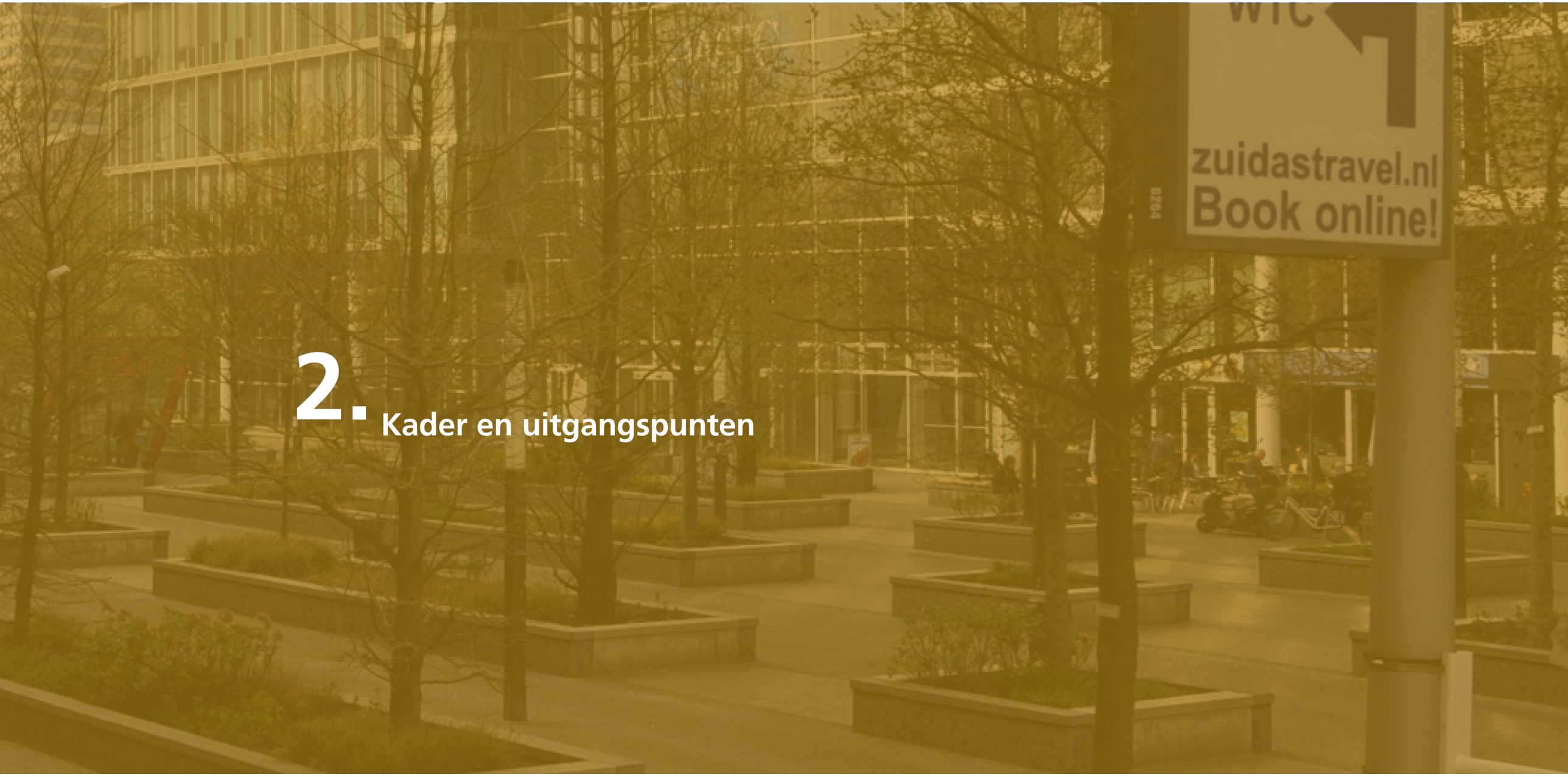
In hoofdstuk 2 worden de uitgangspunten voor het Landschapsplan toegelicht, waaronder het wegontwerp, vigerend beleid, autonome ontwikkelingen, compenserende en mitigerende maatregelen. Hoofdstuk 3 geeft een beschrijving van de huidige situatie met een analyse van de landschappelijke zonering en kruisende structuren. Hoofdstuk 4 geeft de landschapsvisie weer, die de basis vormt voor de uitwerking van het landschapsplan, dat in hoofdstuk 5 wordt beschreven.



^ Overzichtskaart plangebied

> Plangebied gezien in noordoostelijke richting
Bron: Your Captain Luchtfotografie, 2011

PP 25 Rp 02



2. Kader en uitgangspunten

2. KADERS EN UITGANGSPUNTEN

Voor het ontwikkelen van een samenhangend beeld en inpassingsmaatregelen gelden de volgende kaders en uitgangspunten:

- Wegontwerp;
- Spoorontwerp;
- Water-, natuur- en andere compensatieopgaven die in het kader van het (O)TB zijn vastgesteld;
- Wettelijke en beleidskader;
- Het ambitiedocument;
- Technische randvoorwaarden.

2.1 Weg-en spoorontwerp Zuidasdok

Het weg- en spoorontwerp Zuidasdok bestaat uit:

- De invoering van een hoofd- en parallelsysteem op de A10, dat leidt tot:
  - Een verbreding van 2x4 naar 2x6 rijstroken;
  - Een nieuwe hoofdrijbaan op de huidige A10 met een vergelijkbare verhardingsbreedte op dezelfde locatie. Daarmee worden de ingrepen aan de bestaande A10 geminimaliseerd;
  - Toevoeging van een geheel nieuwe parallelstructuur aan de noord- en de zuidzijde van de bestaande infrabundel;
  - Nieuwe verbindingen in knooppunten om de verbinding van de parallelbaan naar alle richtingen mogelijk te maken;
  - Nieuwe kunstwerken om ongelijkvloerse kruisingen van parallelstructuur met bestaande verbindingen mogelijk te maken;
  - Twee nieuwe tunnels van ca. 1km, 3m (N) en 5m (Z) uit gevels;
- Inpassingsmaatregelen (keringen, geluidsschermen tussenberm en zijberm)
- Kleine aanpassingen onderliggend stedelijk wegennet. De (grotere) aanpassingen van de openbare ruimte rondom de ov-terminal (OVT) zijn in de betreffende ontwerpproducten meegenomen;
- Aanpassing van knooppunt Nieuwe Meer;
- Aanpassing van knooppunt Amstel;
- Aanpassingen A2;
- De uitbreiding van station Amsterdam Zuid tot een volwaardige OV-terminal met de:
  - Realisatie van een volwaardige aanlanding van de NoordZuidlijn;
  - Realisatie van nieuwe metroperrons en het verbreden van de bestaande treinperrons;
  - Realisatie van bus- en tramhaltes nabij metro en trein;
  - Realisatie van 8.500 nieuwe fietsenstallingplaatsen en een extra noord-zuid fietsverbinding.

2.2 Autonome ontwikkelingen

Binnen het studiegebied zijn er verschillende ontwikkelingen die fysieke of functionele raakvlakken hebben met de Zuidasdok, zoals de herinrichting van het Beatrixpark, de NoordZuid lijn, de Amstelveenlijn (sneltram), de nieuwbouw aan de Prinses Irenestraat en de SAAL lijn (Schiphol/Amsterdam/Almere/Lelystad).

Het zuidelijke deel van het Beaxtrixpark, dat direct grenst aan Zuidasdok, wordt opnieuw ingericht. Er komt een nieuwe waterplas met ligweide en een speelplek in het bosrijke gedeelte van het park. De ondertunneling van de Zuidas biedt kansen voor de verbinding van het Beatrixpark met de groengebieden/sportvelden ten zuiden van de Zuidas. Een ontwikkeling die aan het Beatrixpark grenst, is de nieuwbouw aan de Prinses Irenestraat. Hier is recentelijk het nieuwe St. Nicolaaslyceum gerealiseerd, dat ruimtelijk georiënteerd is op het Beatrixpark. Ten zuiden hiervan, aan de Beethovenstraat komen nieuwe kantoorpanden van AkzoNobel en Stibbe.
In het kader van OV SAAL wordt de groenstrook langs de parallelweg, tussen het verblijfstuinencomplex Amstelglorie en de A10, opnieuw ingericht. Het betreft de groenstrook aan de noordzijde van de A10 vanaf de Amstel tot de A2.

Een drietal projecten heeft betrekking op de bereikbaarheid van de Zuidas. De NoordZuidlijn 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. 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. 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.

2.3 Compenserende en mitigerende maatregelen

Landschap, cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit

Voor het thema landschap, cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit zijn compenserende maatregelen noodzakelijk voor het herstel van de doorgaande groenstructuur en waterstructuur langs de A10 en voor het in stand houden van de ruimtelijke kwaliteit en beleving van de cultuurhistorisch waardevolle landschappen van de Amstel en de Schenkel/Nieuwe Meer. De fiets- en wandelpaden langs het dijklichaam van de A10 vragen zorgvuldige inpassing. Tevens moet gezocht worden naar mogelijkheden voor compensatie van

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
Begroeien van geluidschermen	ntb	Behoud groene uitstraling, vermindering negatieve effect visuele kenmerken
Inpassing watercompensatie	Knooppunten Amstel en Nieuwe Meer, Begraafplaats Buitenveldert	Vermindering negatieve effect visuele kenmerken, versterken belevingswaarde en toekomstwaarde
Herplant bomen	Groene corridor (tussen rijbanen A10), taluds A10 waar mogelijk, knooppunten Amstel en Nieuwe Meer	Herstel groenstructuur, voldoen aan wettelijke verplichting herplant in kader van Bomenverordening, verminderen negatieve effecten

^ Tabel compenserende en mitigerende maatrelen landschap en cultuurhistorie

aantasting van het monumentale Beatrixpark, door kwantiteit (uitbreiding van het park) en/of kwaliteit.

Bomen die vallen onder de Bomenverordening van de gemeente Amsterdam en Ouder Amstel dienen kwalitatief gecompenseerd te worden. Van de bestaande bomen is een inventarisatie gemaakt door de bureaus BTL en Copijn respectievelijk van het middengebied en de knooppunten. Vervolgens is de taxatiewaarde van deze bomen vastgesteld. Voor dit bedrag dienen nieuwe bomen geplant te worden, inclusief ondergrondse maatregelen en beheer/nazorg voor een periode van 10 jaar.
Volgens de inventarisatie is de waarde van te compenseren bomen de knooppunten Nieuwe Meer en Amstel € 419.714.- (Rapportage Bomeninventarisatie Knooppunten door Copijn oktober 2014)

De te compenseren boomwaarde hangt af van welke bomen en bosvakken in het kader van het project Zuidasdok uiteindelijk gekapt moeten worden. Voor de knooppunten Nieuwe Meer en Amstel is dit geanalyseerd op basis van het ontwerp op de stand van september 2014. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen elementen die zeker behouden kunnen worden of die geveld moeten worden als gevolg van de herinrichting. Bij de analyse kwam verder naar voren dat behoud van een aantal elementen twijfelachtig is. Hier is gewerkt met de inschatting dat de helft van deze elementen behouden kan blijven en de andere helft alsnog verwijderd moet worden. Deze weging (50%/50%) is ook bij de inschatting van de te compenseren boomwaarde toegepast.

De waarde van de te compenseren bomen in het middengedeelte, tussen de knooppunten, is berekend op basis van de Rapportage Bomeninventarisatie door BTL 2012.
Omdat ten tijde van van de bomeninventarisatie er nog een hoop onduidelijkheden waren, is een margestrook aangehouden langs de projectgrens Zuidasdok. Het BTL-rapport gaat dus uit van een groter aantal bomen dan daadwerkelijk gekapt moet worden tussen Nieuwe Meer en Amstel.
Op basis van het referentieontwerp, september 2014, is de compensatie van de bomen in het middelgedeelte door Copijn (oktober 2014) herberekend.
Volgens deze herberekening is de waarde van de te compenseren bomen in het middengedeelte, centrale gebied tussen de knooppunten € 483.106.- De totale waarde van te compenseren bomen in het totale plangebied is € 901.820.-.

Ecologie

Uit de effectbeoordeling blijkt dat er geen sprake is van ruimtebeslag op of permanente verstoring van beschermde natuurwaarden.
Het nemen van compenserende maatregelen is niet aan de orde. Verplichte mitigerende maatregelen hebben alleen betrekking op de uitvoering. Het is wenselijk om vanwege effect op vleermuizen (vliegroute, foerageergebied) op enkele specifieke locaties bomen en struiken langs de A10 te herplanten. Zo ontstaat in de toekomstige situatie opnieuw een aaneengesloten, lijnvormig element. Deze locaties zijn: Beatrixpark, sportvelden Vivaldi en begraafplaats Zorgvlied. Ter hoogte van de RAI is de gemeente Amsterdam voornemens om een faunapassage te realiseren onder de A10 en het spoor door, zodat migratie van amfibieën en kleine en grote zoogdieren kan plaatsvinden tussen het Beatrixpark en het gebied ten zuiden van de A10. De realisatie van een faunapassage is niet opgenomen binnen de scope van project Zuidasdok. De 12 meter brede nieuwe fietstunnel bij de RAI biedt mogelijkheden om het fietspad te combineren met een faunapassage.

Geluid

Het proces om tot een pakket aan geluidsmaatregelen te komen bestaat uit de volgende stappen:

1. Onderzoek Wet milieubeheer A10 > Vaststelling van de wettelijk doelmatige maatregelen;
2. Onderzoek aanvullende maatregelpakket zoals vastgesteld in de Bestuursovereenkomst en de Voorkeursbeslissing;
3. Onderzoek naar extra geluidsmaatregelen om verdere geluidsreductie te behalen om de leefomgeving Zuidas en de condities voor woningbouw verder te verbeteren.

Uit dit onderzoek blijkt dat de bronmaatregel tweelaags ZOAB doelmatig is. Na toepassing van doelmatig tweelaags ZOAB blijven er nog knelpunten over waarvoor een aantal oplossingsrichtingen verkend is:

- Tussenbermschermen (tussen hoofdrijbaan en parallelbaan) staan dichter op de drukke hoofdrijbanen en zijn daardoor deels effectiever op grotere beoordelingsafstand van de weg;
- Zijbermschermen schermen (tussen stedelijk omgeving en A10) ook de parallelbanen af en zijn daardoor effectiever op kortere beoordelingsafstand van de weg.

Het doelmatige voorstel bestaat uit een combinatie van tussenbermschermen en schermen in de zijbermen. Uitgangspunt voor het (O)TB is gebruik maken van absorberende schermen. Deze bevinden zich met name langs de A10 aan beide uiteinden van de tunnelmonden. Ter plaatse van de knooppunten zijn geen aanvullende maatregelen noodzakelijk.

Archeologie

Binnen het plangebied Zuidasdok is er geen verwachting van intacte archeologische waarden. Er is dan ook geen sprake van mitigatie van archeologische waarden binnen het plangebied.

Sociale veiligheid

Op sociale veiligheid (projectMER Zuidasdok PP 32-Rp-02 - deelrapport Sociale Veiligheid) zijn geen wettelijke normen van toepassing en er treedt zodoende ook geen overschrijding op waarvoor compensatie aan de orde is. Mitigerende maatregelen richten zich op onderdoorgangen, keerwanden, langzaam verkeerroutes en passages OVT.
Aandachtslocaties zijn plekken waar de A10 en de kunstwerken van de A10 verbreed worden: bij de Schinkelbrug Jaagpad en Jachthavenweg, Amstelveenseweg, Europaboulevard en bij de Amstel, Amsteldijk en Ouderkerkerdijk. Hierbij worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- zorgen voor voldoende en goede verlichting in de onderdoorgangen;
- zorgen voor ogenschijnlijk zicht vanaf de A10 door middel van een transparante wand op onder meer de Schinkelbruggen, ter hoogte van de Amstelveenseweg, de Europaboulevard en de Amstel;
- zorgen voor mogelijkheden op daglichttoetreding door ruimte te

creëren tussen de brugdekken;
- zorgen voor ronde kolommen;
- bij de Schinkelbruggen is het in potentie mogelijk om een fietsverbinding aan te leggen over de Schinkel. Hierdoor zijn fietsers en voetgangers niet meer verplicht van de afgelegen fietsroute onder de Schinkelbrug gebruik te maken. Bovendien vergroot dit de sociale controle vanaf de fietsroute op de brug op de langzaam verkeersroute onder de brug;
- Voorkomen van volledig verticale keerwanden, aanbrengen begroeiing van keerwanden, zorgen voor lage begroeiing taluds (gras);
- Passages in de OVT ruim en open indelen, voorkomen van hoeken en nissen.

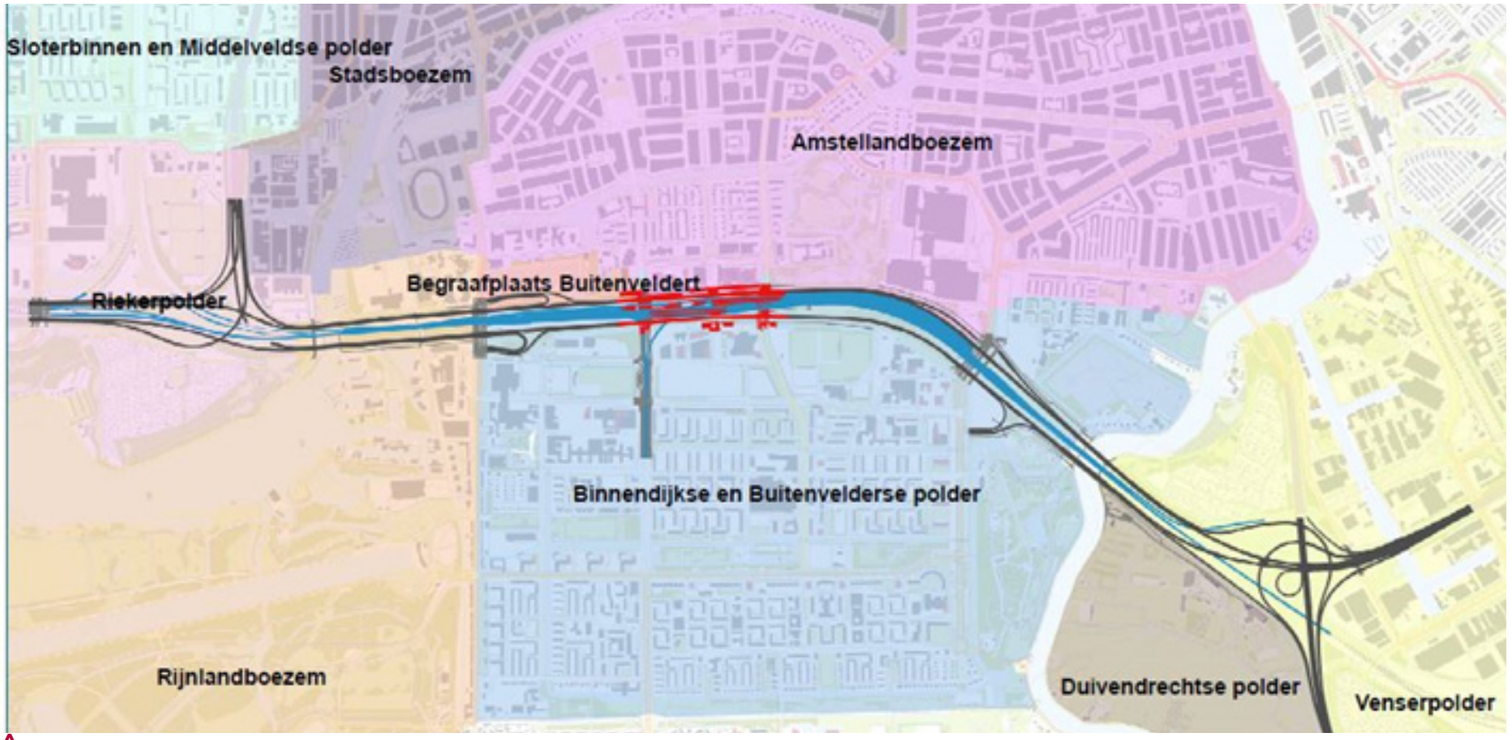
Voor de sociale veiligheid in de onderdoorgangen onder de A10 is het bij de geluidsschermen wenselijk dat deze van transparante materialen zijn gemaakt. Dit om daglichttoetreding en het gevoel van levendigheid bij passanten op stedelijk wegennet te bevorderen.

Lucht

Er zijn er geen mitigerende maatregelen nodig voor het thema luchtkwaliteit. Zuidasdok is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) Eventuele maatregelen die nodig zijn om te voldoen aan de Europese grenswaarden zijn reeds opgenomen in het programma van het NSL.

Water

Voor het thema water is onderstaand overzicht van belang voor het Landschapsplan. In het document (WATERTOETS ZUIDASDOK - PP_28_RP_01) staan de maatregelen uitgebreid beschreven. Compenserende maatregelen zien toe op compensatie van effecten, al dan niet locatie- en vormgebonden. Als verharding zorgt voor versnelde afstroming van regenwater en (bij een gelijkblijvend oppervlak aan open water) voor een grotere peilstijging, dan is uitbreiding van de bergingscapaciteit van het watersysteem een vorm van compensatie: meer open water of extra (ondergrondse) bergingscapaciteit zorgt er voor dat de extra peilstijging tegen-gegaan wordt.



Overzicht polders en boezems

De (deel-) watersystemen die niet meer kunnen functioneren door het ruimtebeslag van het basisalternatief worden door middel van technische ingrepen aangepast. De technische ingrepen lopen uiteen van het graven van vervangend oppervlaktewater, nieuwe verbindingswaterlopen, duikers en dergelijke.
Voor de waterlopen die volledig komen te vervallen dient oppervlaktewater gecompenseerd te worden. Binnen de projectgrenzen van Zuidasdok is er ruimte aanwezig voor de aanleg van oppervlaktewater. Het nieuwe oppervlaktewater is gelegen in de Riekerpolder (14.026 m2) en de Venserpolder (42.578 m2). Het totale oppervlak van 5,7 hectare is voldoende voor de compensatie van het vervallen oppervlaktewater binnen het projectgebied. De opgave per peilgebied wordt echter niet ingevuld binnen het projectgebied of de betreffende peilgebieden. De inzet van de 'waterbalans' zoals deze wordt bijgehouden door de gemeente Amsterdam (Dienst Zuidas) geeft aanvullende mogelijkheden voor compensatie (Ravel, Vivaldi, begraafplaats, Frans Ottenstadion, Beatrixpark, Amstellandboezem).

De watergang bij het Frans Ottenstadion dient maximaal benut te worden voor berging van het oppervlaktewater. Voor de opvang van het hoogteverschil met de A10 zullen er damwanden geplaatst worden met begroeiing. Onder de Rozenoordbrug wordt de watergang verbreed met aan weerszijden een beschoeiing inclusief faunavoorzieningen.

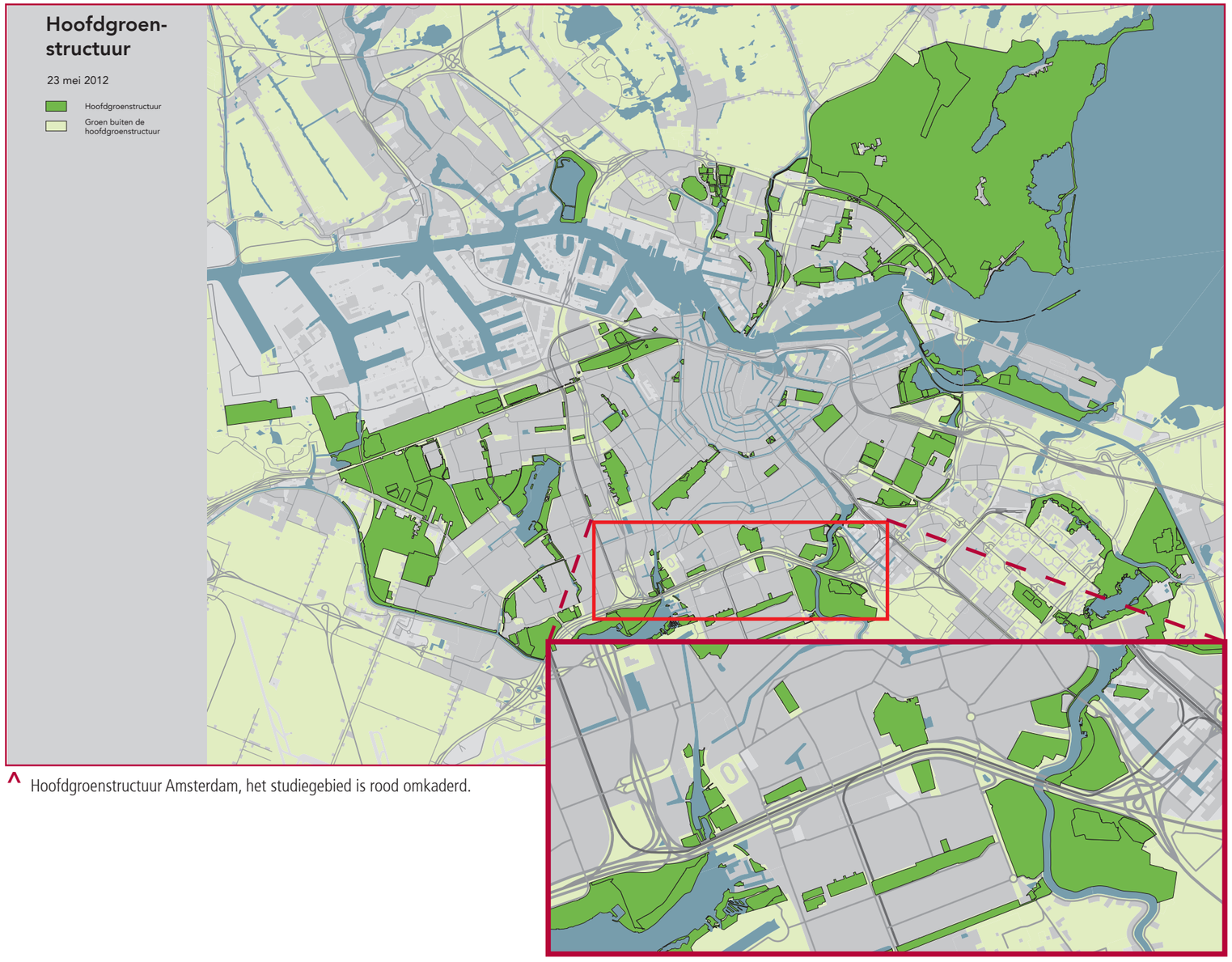
Er is een protocol gesloten tussen Waternet en Zuidas. De werking en reikwijdte van dit protocol is beschreven in het rapport Water paragraaf 4.3.3. In deze paragraaf is ook beschreven dat het protocol alleen geldig is voor afspraken tussen Waternet en de dienst Zuidas. Dienst Zuidas heeft de intentie uitgesproken dat derden (Rijkswaterstaat en ProRail) ook gebruik mogen maken van dit protocol. Hiermee zijn procesafspraken gemaakt om de watercompensatie voor Zuidasdok te kunnen regelen.

2.4 Wettelijk kader

Deze paragraaf geeft een kort overzicht van het wettelijk kader met betrekking tot de uitwerking van het Landschapsplan. Een uitgebreide beschrijving van het wettelijk kader staat in het Deelrapport Landschap, Cultuurhistorie en Ruimtelijke kwaliteit (PP 1.25, Hfdst.4).
De bomeninventarisatie en -compensatie valt onder de Bomenverordening van de gemeente Amsterdam. Deze geeft bindende kaders voor compensatie van bomen.
De wettelijke bescherming van onroerende rijksmonumenten en door het rijk aangewezen stads- en dorpsgezichten is geregeld in de Monumentenwet 1988. Daarnaast geeft de Monumentenwet voorschriften voor het "wijzigen, verstoren, afbreken of verplaatsen" van een beschermd monument.
Dit is relevant vanwege de status van Begraafplaats Zorgvlied (Rijksmonument) en Beatrixpark (gemeentelijk monument, monumentaal groen).

2.5 Vigerend beleid en toetsingskaders

Deze paragraaf geeft een kort overzicht van relevant beleid met betrekking tot de uitwerking van het Landschapsplan. Een uitgebreide beschrijving van het vigerend beleid staat in het Deelrapport Landschap, Cultuuristorie en Ruimtelijke kwaliteit (PP 1.25, Hfdst.4).



^ Hoofdgroenstructuur Amsterdam, het studiegebied is rood omkaderd.

Visie Zuidas (2009)

Visie Zuidas gaat over de stap die de Zuidas in de toekomst maakt van internationaal zakencentrum naar stedelijk centrum. Er wordt een aantal ambities geschetst met betrekking tot de Zuidas, waaronder de ontwikkeling van het gebied als internationale toplocatie. Daarnaast wordt er een aantal concrete opgaven geformuleerd, hoe deze ambities ingevuld kunnen worden.

Structuurvisie Amsterdam 2040

Amsterdam is een jonge stad met een internationale bevolking die in de toekomst te maken krijgt met klimaatverandering en haar 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.

Hoofdgroenstructuur Amsterdam (2011)

De Hoofdgroenstructuur Amsterdam is vastgelegd in de "Structuurvisie Amsterdam 2040". De Hoofdgroenstructuur omvat de minimaal benodigde hoeveelheid groen die Amsterdam wil borgen, bestaande uit gebieden die waardevol zijn voor de stad en de metropool. Die gebieden vervullen een onmisbare functie, niet alleen voor de verbetering van het leefklimaat, de luchtkwaliteit en de waterhuishouding, maar ook voor de biodiversiteit, groene recreatie en de voedselproductie. Behoud van cultuurhistorische waarden en een gevarieerd totaal aanbod aan groen zijn daarnaast belangrijke aspecten. In de Hoofdgroenstructuur zijn de gebieden opgenomen waar de functies groen en groene recreatie voorop staan. Woningbouw, werk gerelateerde functies, wegenaanleg of het vestigen van voorzieningen die verkeer aantrekken of die ten koste gaan van groen, zijn niet in overeenstemming met de doelstellingen van de structuurvisie. Ingrepen die de recreatieve gebruikswaarde en/of de natuurwaarde of andere functies van het groen verhogen, worden juist gestimuleerd.

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. Met dit besluit wordt de bebouwde komgrens in de zin van de Boswet gelijk getrokken met de gemeentegrens van Amsterdam, met als doel te komen tot één gelijkluidend toetsingskader voor alle gebieden in Amsterdam. Binnen deze begrenzing is de Bomenverordening van kracht.

Het Kader ruimtelijke kwaliteit en vormgeving (Rijkswaterstaat, 2012)

Het Kader ruimtelijke kwaliteit en vormgeving (Rijkswaterstaat, 2012) en de handreiking ruimtelijke kwaliteit en vormgeving (Rijkswaterstaat, 2012) stellen dat de vormgeving van infrastructuur en kunstwerken van een zodanige kwaliteit is dat ze gedurende de vaak lange levensduur (meer dan 50 jaar) kan bijdragen aan de belevingswaarde voor gebruikers, omwonenden en bezoekers. Het gaat hierbij dus niet alleen om de functie van weg en vaarweg, maar er moet ook beoordeeld worden vanuit de belevingswaarde, gebruikerswaarde en toekomstwaarde. In het project Zuidasdok is ruimtelijke kwaliteit daarom onderdeel van het landschapsplan en de effectbeoordeling.

Kijk op de ruimtelijke kwaliteit van snelwegen (Rijkswaterstaat, 2013)

De handreiking "Kijk op de ruimtelijke kwaliteit van snelwegen" (Rijkswaterstaat, 2013) formuleert specifieke inpassingconcepten en ontwerpuitgangspunten op netwerkniveau, routeniveau en trajectniveau. Het gaat verder in op de inventarisatie van reeds aanwezige kernkwaliteiten op de weg en in de omgeving, de samenhang tussen het project en de gehele snelweg en de kansen voor mogelijke kwalitatieve verbetering. Voor de snelweg geeft de handleiding de visie van Rijkswaterstaat weer op de ruimtelijke kwaliteit van haar netwerk.

2.6 Ambitiedocument Zuidasdok

Het Ambitiedocument Zuidasdok vormt de basis voor de uitwerking van het project Zuidasdok en is een gezamenlijk product van de Gemeente Amsterdam, Rijkswaterstaat en ProRail. Dit Ambitiedocument geeft richting aan de infrastructurele ontwikkeling en inpassing van Zuidasdok. Het is te beschouwen als nadere uitwerking van de Structuurvisie Zuidasdok. Het is geen contractdocument.

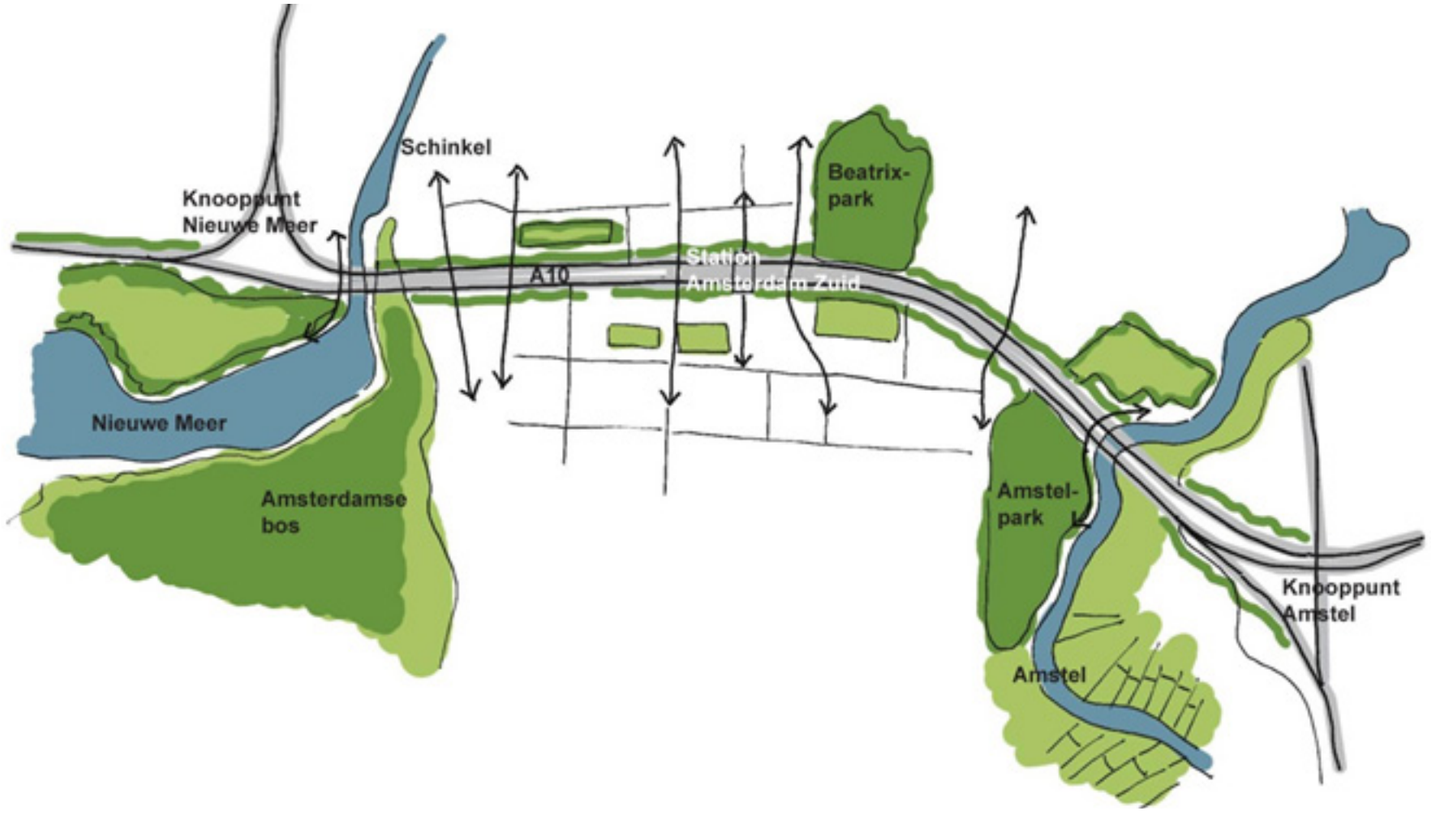
- Het Ambitiedocument beschrijft de inpassingsvisie voor Zuidasdok en bevat input voor het planvormingsproces, zoals dit Landschapsplan en het nog uit te werken integrale Vormgevingsdocument voor Infrastructuur, OVT en openbare ruimte;
- Het Ambitiedocument Zuidasdok geeft richting aan het concretiseren van de vraag aan de markt. Het beschrijft de ambities en optimaliseringskansen waarop de markt uit te dagen is. Het Ambitiedocument is niet het document waarin de afweging en prioritering van deze ambities plaatsvindt. Deze afweging vindt plaats in bestuurlijk overleg tussen de partners van Zuidasdok: gemeente Amsterdam, het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, de Stadsregio Amsterdam en de provincie Noord-Holland. In het inkooptraject worden de (project)doelstellingen en de gemaakte afspraken vertaald in contracteisen en gunningscriteria;
- Het Ambitiedocument biedt een kader voor toetsing en kwaliteitsbewaking in de planuitwerkingsfase; het (ruimtelijk) speelveld waarbinnen oplossingen gezocht en gerealiseerd kunnen worden;
- Het Ambitiedocument biedt een basis voor het voeren van gesprekken met de omgeving over ambities en aandachtspunten. (Zie voor verdere uiteenzetting Hfdst.4.2)

2.7 Technische randvoorwaarden

Voor de realisatie van landschappelijke inpassingsmaatregelen gelden de volgende technische randvoorwaarden:

- Boomvrije zone 11 meter tot hart spoor (ProRail);
- Grasvrije zone 5 meter tot hart spoor (ProRail);
- Handhaven obstakelvrije zone 13 meter uit kant streep (Rijkswaterstaat). Waar dit niet mogelijk is, door taluds of (nieuwe) boomaanplant dient een geleiderail geplaatst te worden. Uitgangspunt is dat de groene corridor met bomen leidend is boven de standaard obstakelvrije berm;
- Minimale gronddekking op tunneldaken voor aanplant van bomen is 1.50m.

3. Huidige situatie



^ Overzicht landschappelijke structuren

^ Beatrixpark

^ Amstelpark

^ Riekerhaven bij de Schinkel

^ Amstel

^ Sportpark Schinkeleilanden

3. HUIDIGE SITUATIE

De beschrijving van de huidige situatie is gebaseerd op het deelrapport Landschap, Cultuurhistorie en Ruimtelijke kwaliteit (pp 1.25), de Analyse wegbeeld, inpassing en vormgeving A10 zuid, RWS 2013 en het ambitiedocument ZuidasDok 2014.

3.1 Korte beschrijving van het projectgebied

Het huidige landschap van de Zuidas is overwegend een stedelijk landschap, afgewisseld met een aantal groene ruimtes. De Zuidas wordt landschappelijk 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 uitwaaieren 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 verbindingen voor al het verkeer, delen het gebied op in rechte vlakken.

3.2 Analyse van de snelweg

De A10, ook wel Ring Amsterdam genoemd, loopt vanaf Diemen in een cirkel rond Amsterdam. De Ring Amsterdam bestaat uit vier weggedeeltes, namelijk de A10 Zuid, A10 West, A10 Oost en A10 Noord. De afritten van de A10 sluiten aan op S101 t/m S118: dit zijn de stadsroutes die richting Amsterdam gaan. De totale lengte van de snelweg is 32 kilometer. In 1962 begon Rijkswaterstaat met de bouw van de Amsterdamse ringweg, die gefaseerd gebouwd en opengesteld werd. De A10 Zuid is in 1981 opengesteld.

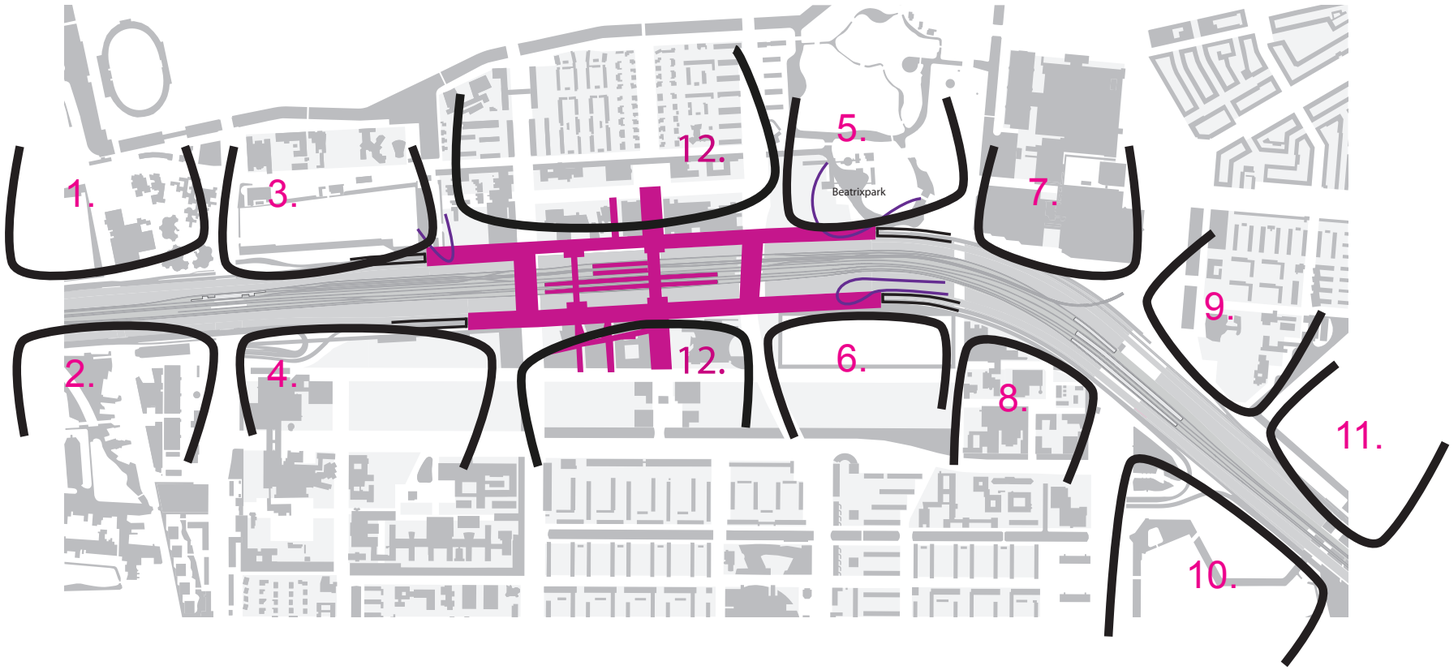
De A10 Zuid is het deel tussen knooppunt Nieuwe Meer en knooppunt Amstel. Het tracé van de A10 Zuid bestaat uit rechtstanden verbonden door een enkele boogstraal. De weg ligt verhoogd met kruisende wegen onderdoor en twee bruggen (Amstel, Schinkel). De rijbanen van de A10 Zuid (2x3 rijstroken + spitsstrook) liggen aan weerszijden van de spoorlijn richting/vanaf Schiphol.
Het dwarsprofiel is daardoor zeer ruim te noemen. De weg is als zelfstandige lijn door het stedelijk weefsel opgepakt.
Er wordt met de inpassing niet gereageerd op de omgeving.
Het inpassingconcept is relatief consequent uitgevoerd en biedt daardoor een rustig wegbeeld dat in contrast staat met de dynamiek van de stedelijke omgeving. De taluds zijn vrijwel overal beplant. Hierdoor ontstaat een groene plint met kantoorgebouwen die erbovenuit steken. Uitzondering is o.a. de meer transparante beplanting bij het ING-kantoor. Ter hoogte van de viaducten is de taludbeplanting logischerwijs onderbroken en opent zich het zicht op de kantoorgebouwen. De A10 Zuid kent in de huidige situatie een groene plint waardoor contact vanaf de A10 met het maaiveld beperkt is. De aandacht van de weggebruiker wordt op deze manier gericht naar de weg en de weginformatie. Op maaiveld gaat de weg hierdoor schuil achter een begroeid talud die in de winter (tijdelijk) transparanter is. De taludbeplanting zorgt ervoor dat de snelweg wordt gecamoufleerd en niet of nauwelijks in het zicht ligt van de fietsers of wandelaars in de directe omgeving.

3.3 Analyse landschappelijke structuren

De A10 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. Belangrijke subwegen lopen van noord naar zuid en zijn, respectievelijk van west naar oost, de Amstelveenseweg, de Parnassusweg, de Beethovenstraat, en de Europaboulevard. Deze wegen lopen allemaal onder de A10 en het spoor door. 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 het open Amstelland aan de oostkant. 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 taludbeplanting. Op hoger schaalniveau draagt dit bij aan de intrinsieke waarde van de groenstructuur van de Zuidas, zeker vanaf de snelweg gezien. Door weinig doorzichten het gebied in, zorgt de beplanting op de Zuidas namelijk voor een groene beleving vanaf de weg.
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 is daardoor wel minder ruimtewerking, hetgeen een meer besloten gevoel geeft.
Langs vrijwel alle belangrijke wegen in de aangrenzende wijken staat 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. Uitzondering hierop is de Europaboulevard ten zuiden van de Zuidas 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.
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.



1. Stadiongebied
2. Jachthaven/waterleidingengebied
3. Begraafplaats
4. Kenniskwartier
5. Beatrixpark
6. Ravel
7. RAI
8. Vivaldi
9. Kop Zuidas
10. Kop Amstelpark
11. Zorgvlied
12. Hoogstedelijk kerngebied Zuidas

^ Overzicht landschappelijke zonering

^ R.K. begraafplaats Buitenveldert

^ Hoogstedelijk gebied Kern Zuidas

^ Omliggende woonwijken Minervalaan

Waterstructuur

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

3.4 Analyse landschappelijke zonering

De A10 Zuid, inclusief trein- en metrospoor, ligt op een regionale waterkering en daardoor hoger ten opzichte van de omgeving. Dit zorgt over het algemeen voor een goed overzicht van de omgeving. Naar mate je verder het gebied in rijdt, wordt de hoogstedelijke sfeer steeds verder versterkt door de metrosporen, de treinsporen en de stations in het midden van de snelweg in combinatie met de kantoorgebouwen. De combinatie van moderne gebouwen met het groen van de beplanting levert een contrastrijk beeld op. Bij de waterwegen de Amstel en de Schinkel zijn er een paar momenten waar uitzicht is over het gebied. Hierbij wordt de indruk verkregen van een waterrijke omgeving.

Woonwijken

De woonwijken die grenzen aan de Zuidasdok, namelijk Buitenveldert, Stadionbuurt, Prinses Irenebuurt en Scheldebuurt, passen vooral aan de randen goed in de orthogonale, stedelijke structuur. In vergelijking met de Zuidas zijn de bebouwingseenheden relatief laag. Woonstraten worden afgewisseld met open plekken. Er zijn vaak doorzichten in deze wijken naar de hoge kantoorpanden van de Zuidas.

Hoogstedelijk gebied Kern Zuidas

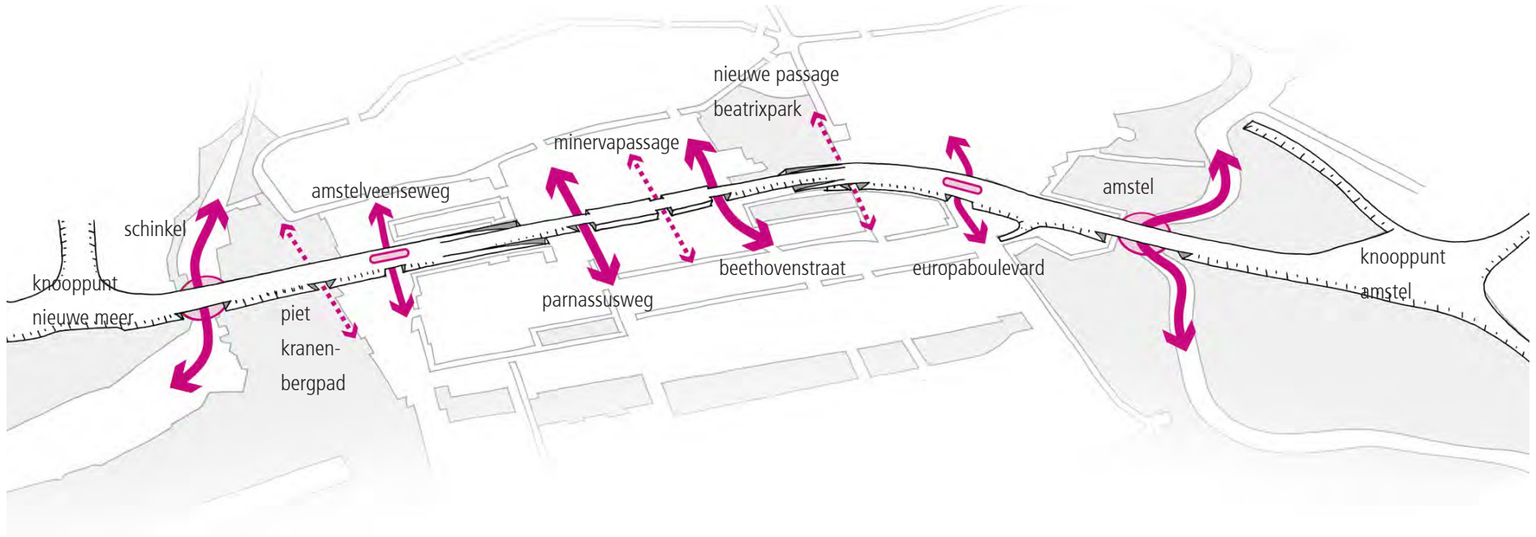
Nabij station Amsterdam Zuid is de omgeving hoogstedelijk. Doordat je wordt omringd door hoge gebouwen is het zicht vrij beperkt en wordt je blik omhoog getrokken of gestuurd naar de directe omgeving. Door de strakke belijning van het stedelijk grid is het gemakkelijk om je in het gebied te oriënteren. De rijen hoge kantoorpanden zorgen voor veel massa, maar ze worden ook regelmatig afgewisseld door open plekken, zoals sportvelden of braakliggende terreinen.

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 kun je 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 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 open en landelijke sfeer uit. Door vele zichten op het water ervaar je een gevoel van weidsheid, terwijl je op andere plekken door veel beplanting het idee hebt dat je middenin een groot bos bent. Slechts zeer af en toe is vanaf hier nog zicht op een kantoorgebouw van de Zuidas. Je ervaart de A10 hier vooral door geluid van verkeer en niet zozeer door zicht.



^ Overzicht knooppunten en aansluitingen (Bron: Ambitiedocument Zuidasdok)

^ Parnassusweg

^ Europaboulevard

^ Jaagpad

^ Beethovenstraat

^ Amsteldijk

3.5 Analyse knooppunten, kruisingen en aansluitingen

In deze paragraaf wordt een korte karakterisering gegeven van knooppunten, kruisingen en aansluitingen. Ze worden beschreven van west naar oost, beginnend bij Knooppunt Nieuwe Meer.

Knooppunt Nieuwe Meer

Bij Knooppunt Nieuwe Meer komen A4 en A10 samen. Vanuit de westkant sluit de A4 aan op de Ring A10. Het Knooppunt wordt omgeven door bedrijventerreinen, sportvelden en volkstuinen. Door het knooppunt lopen tevens metro- en spoorlijnen.
Het knooppunt De Nieuwe Meer is bijzonder, omdat er dive-unders toegepast zijn in plaats van fly-overs. Het knooppunt is compact vormgegeven met krappe profielen en boogstralen.
Aan de buitenzijde schermen dichte singelbeplantingen het knooppunt af van de omgeving. Het knooppunt is hierdoor in zichzelf gekeerd. De weggebruiker wordt niet afgeleid door informatie van buiten de weg en blijft zo geconcentreerd op het rijden. De aansluiting van het knooppunt op deelgebied Schinkel is echter zeer abrupt en zou meer ruimte en zicht kunnen bieden op dit oriëntatiepunt voor de automobilist op deze groene scheg in het stedelijke landschap.

Schinkel

De Schinkel is een kleine, gekanaliseerde rivier in Amsterdam. De rivier loopt van de Overtoomse Sluis naar de Nieuwe Meer. In de Middeleeuwen is in het verlengde van de Schinkel de Kostverlorenvaart gegraven in de richting van het IJ. De Schinkel is gekanaliseerd als onderdeel van het Plan Zuid van de architect Berlage (begin 20e eeuw). Het grote open water is een belangrijke kwaliteit voor het Amsterdamsebos en vormt een oriëntatiepunt langs de A10.

Piet Kranenbergpad

Het Piet Kranenbergpad vormt een belangrijke recreatieve verbinding tussen Amsterdamse Bos, Park Schinkeleilanden en het Olympisch Stadion. Parallel aan het pad ligt de museumspoorlijn. Het pad rijgt de recreatieve functies aan elkaar.

Amstelveenseweg (S108)

De Amstelveenseweg is van oudsher de belangrijkste verbinding tussen Amsterdam en Amstelveen. De weg begint als stadsstraat bij de Overtoomse Sluis en loopt van daaruit in zuidelijke richting naar het Haarlemmermeercircuit. Van hier tot het Stadionplein bevindt zich een brede middenberm. Voorbij het Stadionplein loopt de weg verder richting Amstelveen. Langs de weg ligt tevens een trambaan.

Parnassusweg

De Parnassusweg is een straat in het Amsterdamse stadsdeel Zuid. De straat is breed van opzet en vormt een van de belangrijkste doorgaande wegen richting Buitenveldert, de meest zuidelijke wijk van Amsterdam

Minervapassage

De Minervapassage vormt de centrale onderdoorgang onder de A10 en spoorbundel. De passage is de belangrijkste noord-zuidverbinding in het Zuidasgebied en verbindt via de brede Minervalaan het Zuidasgebied met het Vondelpark.

Beethovenstraat

De Beethovenstraat is een belangrijke noord-zuidverbinding voor auto en tram en verbindt de Apollolaan met de wijk Buitenveldert.

Nieuwe fietspassage Beatrixpark

Ter plaatse van het Beatrixpark wordt een nieuwe fietspassage gerealiseerd. De kwaliteit van deze passage wordt bepaald door de verbinding tussen Beatrixpark en sportpark Vivaldi.

Europaboulevard

De Europaboulevard (S109) is omstreeks 1960 aangelegd. Langs de Europaboulevard ligt onder andere de RAI. De straat heeft een zeer breed en fraai profiel met platanen, ten zuiden van de A10 zelfs 6 rijen.

Amstel

De Amstel is een zeer oude rivier. Aan de westzijde ligt de Amsteldijk, aan de oostzijde de Ouderkerkerdijk. De Amstel wordt begeleidt door een brede groenzone van parken, volkstuinen en weidegebied. De Amstel vormt een belangrijk oriëntatiepunt vanaf de snelweg en de dijken langs de Amstel zijn populaire recreatieve routes.

Knooppunt Amstel

Het knooppunt Amstel verbindt de A10 met de A2. De oostzijde van het knooppunt ligt in een industriegebied, de westzijde in de groene Amstelscheg. Het knooppunt Amstel is bij aanleg verbijzonderd door de consequente toepassing van smalle watergangen en rietbanen diagonaal door het knooppunt. De richting van de rietbanen is autonoom ten opzichte van de vele richtingen in het knooppunt. De rietbanen aan de zuidzijde van de A10 zijn inmiddels deels verdwenen onder een zandlichaam. De spoorlijn Schiphol-Utrecht loopt door het knooppunt. Aan de zuidkant van het knooppunt wordt de bocht geaccentueerd door een karakteristieke rij populieren. De A2 wordt begeleid door knotwilgen, die het naastgelegen fietspad een kleinschalig karakter geven.

4. Landschapsvisie

4. LANDSCHAPSVISIE

4.1 Inleiding

In het Ambitiedocument is de visie op de ontwikkeling en inpassing van Zuidasdok beschreven en verbeeld. Dit document vormt de basis voor de landschapsvisie van dit landschapsplan. De visie is opgebouwd rond vier invalshoeken. Deze invalshoeken sluiten aan op de doelen van de Structuurvisie Amsterdam 2040:
- Zuidasdok van knoop tot knoop, als route;
- Zuidasdok van stad tot stad, als barrièreverkleining;
- Zuidasdok als OV-terminal, als knooppunt van allure;
- Zuidasdok als openbare ruimte, voor verbinding en verblijfskwaliteit in de internationale toplocatie.

In de volgende paragrafen worden deze vier invalshoeken nader toegelicht.

Het project Zuidasdok betreft ingrepen in de snelweginfrastructuur, in een openbaar vervoer terminal (OVT) en in de stedelijke openbare ruimte. Voorop staat de onderlinge samenhang in de raakvlakken. Minstens zo belangrijk zijn de raakvlakken tussen Zuidasdok en de aangrenzende gebieden. Binnen die samenhang zijn deelgebieden te onderscheiden met specifieke opgaven, namelijk:

- stedelijke corridor;
- stedelijk kerngebied/ OVT;
- infra-knooppunten.

4.2 Zuidasdok van knoop tot knoop

"Eén samenhangende groene corridor, van landschap tot landschap, door Zuidas heen".

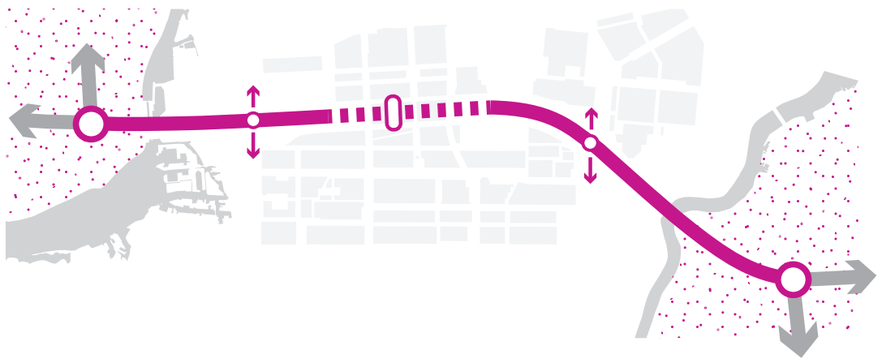
De A10 Zuid betreft een traject dat ten opzicht van de Ring A10, A2 en A4 een eigen herkenbare karakteristiek heeft: een rustig wegbeeld door een dynamisch stedelijk gebied. Dit karakter wordt benadrukt: vanuit de groene landschapsscheggen, over de bruggen van Amstel en Schinkel, door Amsterdam Zuid en onder het hart van de Zuidas door.
Deze ervaring van de A10 Zuid als een specifiek trajectdeel wordt versterkt doordat de zes rijbanen in beide richtingen ontvlecht worden. In de knooppunten Amstel en Nieuwe Meer moet gekozen worden tussen vier doorgaande en twee lokale rijbanen. In de landschappelijke vormgeving van deze knooppunten wordt dit keuzemoment benadrukt. Vervolgens voert de snelweg, als een oprijlaan, vanuit beide richtingen recht naar hart van Zuidas. De inpassingswijze en vormgeving van geluidschermen, bebording, verlichting en andere voorzieningen en de consequente aanplant van bomen, benadrukken het samenhangende routebeeld van weg en spoor. De tunnelmonden markeren vervolgens het punt waar de automobilist ervaart de kern van de internationale toplocatie Zuidas te passeren. Voor de treinreiziger leidt dit juist tot de ervaring van aankomst, midden in Zuidas, waar aan weerszijden de snelweg verdwijnt in een tunnel.

De visie beleving vanaf de weg sluit aan op de handleiding "Kijk op ruimtelijke kwaliteit van snelwegen" (RWS, 2013) Daarbij worden verschillende niveaus onderscheiden:

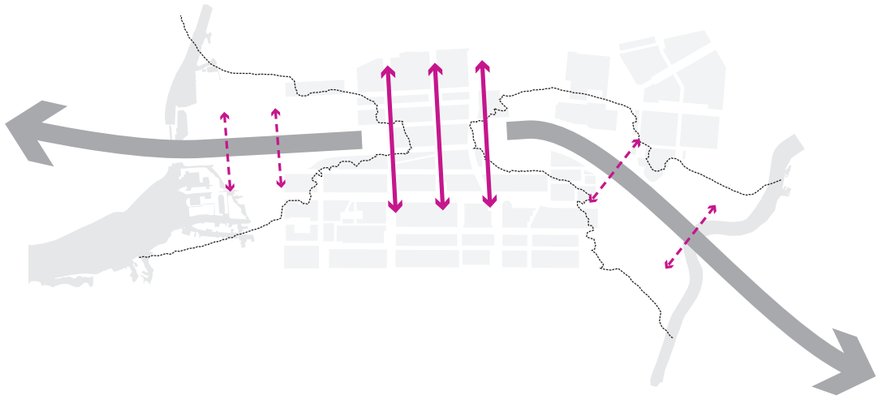
Op netwerkniveau gaat het om de grote schaal en continuïteit van de vormentaal van de snelweg. In de inpassing dienen de contrasten tussen en de identiteiten van aangrenzende stad of landschap versterkt te worden, waarbij zichtbare iconen de weggebruiker helpen oriënteren. De torenconcentratie van Zuidas biedt deze oriëntatie, met name de wisselende perspectieven die de automobilist vanuit de oostzijde ervaart. Vervolgens zijn de bruggen over Amstel en Schinkel momenten waar de overgang tussen landschap en stad gemarkeerd wordt. De tunnelentree tenslotte, dramatiseert het moment waar het hart van de toplocatie Zuidas gepasseerd wordt. De vormgeving dient aan deze ervaring bij te dragen.
Op routeniveau wordt de ruimtelijke kwaliteit van de A10 bepaald door de onderscheidende manier waarop de verschillende delen van de A10 zijn ingepast en vormgegeven. Iedere zijde van de A10 (Noord, Oost, Zuid en West) kent haar eigen ruimtelijke karakteristieken, evenals de aansluitende A2 en A4. Uniek voor de Ring Zuid is de combinatie van spoornet en snelweg in één infrabundel. De ontvlechting van rijbanen versterkt de ruimtelijke eigenheid van de A10 Zuid verder.
Op het schaalniveau van het traject tenslotte is het belangrijk Zuidas op een herkenbare manier aan de A10 te adresseren. Dit ondanks het feit dat het hart van Zuidas middels een tunnel gepasseerd gaat worden. De identiteit van de A10 Zuid moet daarnaast ook af te lezen zijn aan de soortenkeuze van de beplantingen en de integraliteit en de materialisatie van de wegelementen, geluidsschermen, keerwanden e.d.
De A10 Zuid wordt straks gekenmerkt door snel op elkaar volgende indrukken. Vanuit de oostzijde is sprake van een dynamisch perspectief, met telkens draaiende zichthoeken. Vanuit de westzijde is het perspectief lineair. Vanuit beide zijden geldt dat de tunnel de passage van de torenconcentratie van Zuidas markeert, hetgeen als reden voor de tunnel ook maximaal ervaarbaar zou moeten zijn. Inzet is deze opeenvolging van ervaringen te kanaliseren in een rustig wegbeeld.
Voor de doorgaande banen dient de continuïteit benadrukt te worden in de inrichting van het gehele pakket van spoor, bermen, weg, en geluidschermen. Voor de parallelbanen biedt een rustige inrichting van de weg juist oriëntatie op de fragmentarische indrukken van een wisselende omgeving.

Een belangrijke bouwsteen van de stedelijke corridor is daarom een eenduidige groene identiteit van knoop tot knoop. Dit is de zogenaamde groene corridor: een zone volledig ingericht met bomen, zover de technische randvoorwaarden dit toelaten. De groene inpassing in de stad wordt doorgezet tot de buitenste rijbanen van de A10.

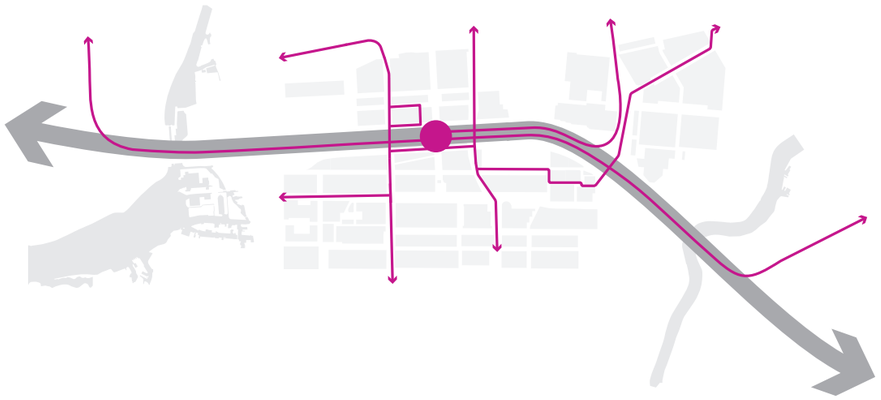
Het gehele traject wordt gezien als één samenhangende groene corridor, van landschap tot landschap, door Zuidas heen. Dit is in feite een herbevestiging van de ontstaansgeschiedenis van de Ring Zuid, waarbij wegen en sporen op een groen profiel aangelegd zijn. Indirect is het ook een referentie naar de historische Zuidelijke Wandelweg tussen Amstel en Schinkel.
Op het dijklichaam zelf wordt alle beschikbare ruimte tussen spoor- en wegprofielen groen ingericht. Fiets/wandelroutes en watergangen direct langs het profiel worden mee-ontworpen met de grondkeringen;



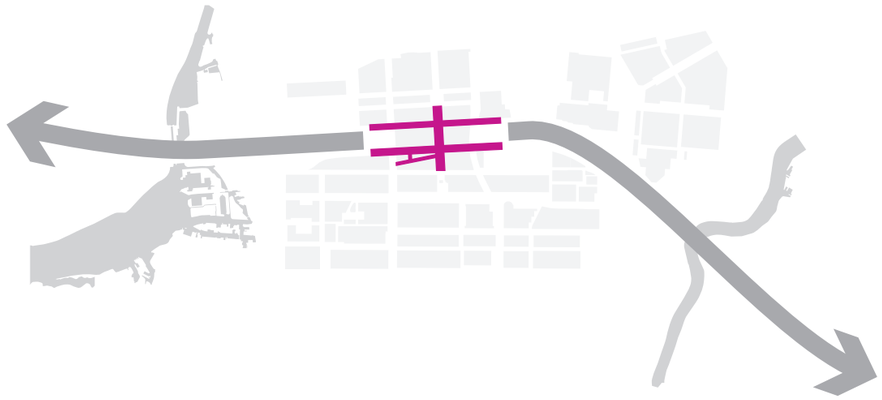
^ Zuidasdok van knoop tot knoop: continuiteit in route-ervaring door de verschillende zones
(bron: Ambitiedocument Zuidasdok)



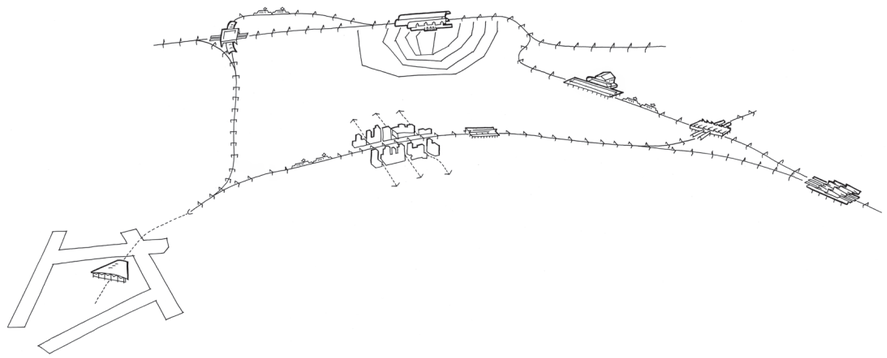
^ Zuidasdok van stad tot stad: Beperking van de barrièrewerking in de omringende stad
(bron: Ambitiedocument Zuidasdok)



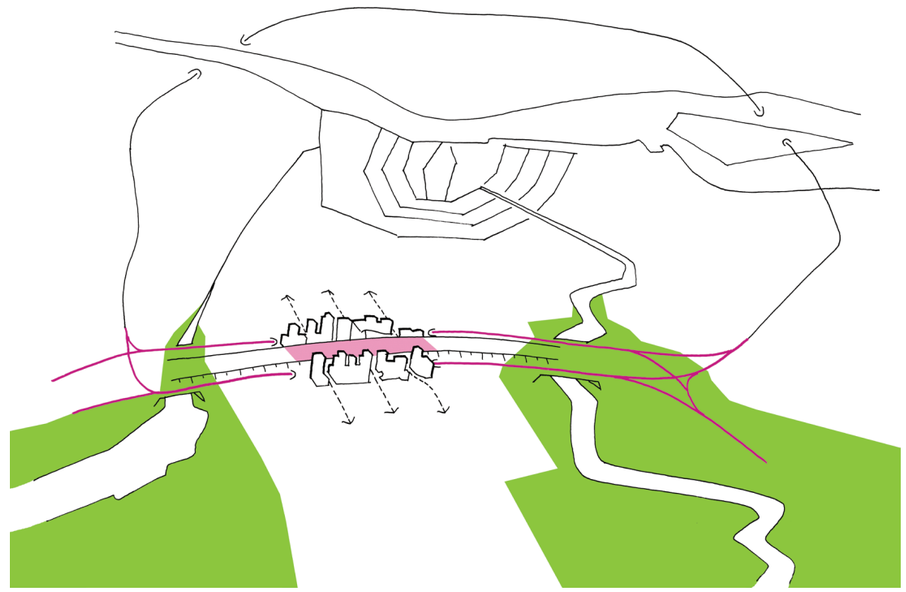
^ Zuidasdok als OV-terminal: ontwikkeling van een robuuste OVT in de stedelijke structuur
(bron: Ambitiedocument Zuidasdok



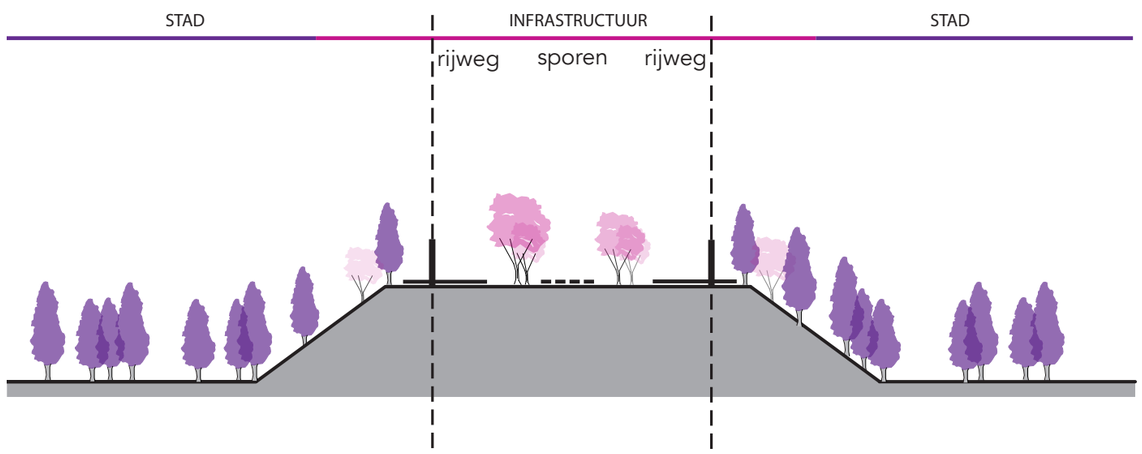
^ ZuidasDok als openbare ruimte: hart van de Zuidas als internationale toplocatie
(bron: Ambitiedocument Zuidasdok)



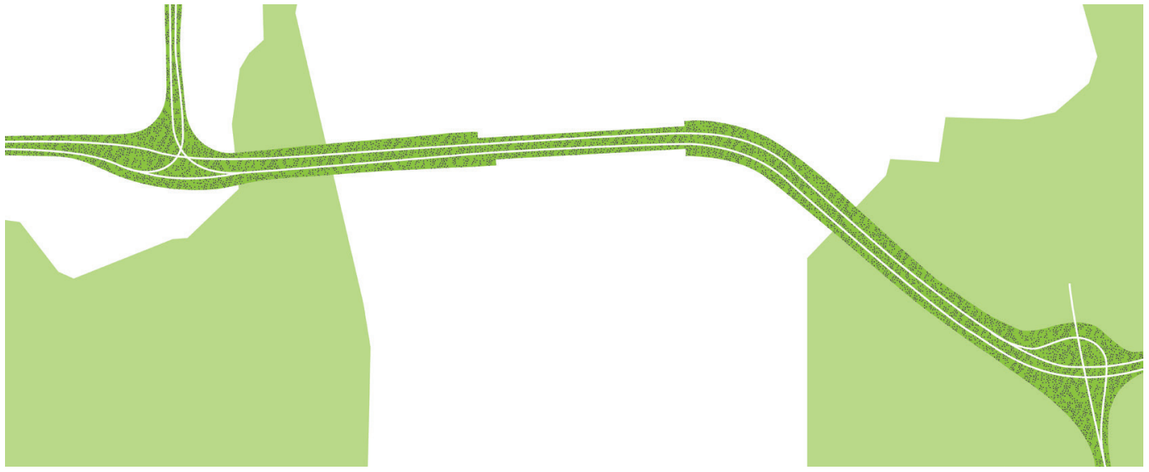
^ De bijzondere locatie van de Zuidas als internationale toplocatie tussen Schiphol en Amsterdam Centrum (bron: Ambitiedocument Zuidasdok)



^ De Ring Zuid als specifiek traject, met de zuidas tussen de knoopunten Amstel en Nieuwe meer (bron: Ambitiedocument Zuidasdok)



^ Landschappelijke zonering groene corridor (bron: Ambitiedocument Zuidasdok)



^ Samenhangende groene corridor, die de twee groene scheggen verbindt (Bron: Ambitiedocument Zuidasdok

4.3 Zuidasdok van stad tot stad

De gedeeltelijke ondertunneling van de A10-Zuid verkleint de barrièrewerking in de stad, en leidt ter plekke tot een grote vermindering van de geluidbelasting op de omgeving. In de exacte situering en vormgeving van de tunnelmonden en de aansluitende geluidschermen daarop, lijkt de geluidsituatie nog verder verbeterd te kunnen worden dan al in de voorkeursbeslissing aangenomen.
Drie stadsverbindingen kruisen het dak van de A10-tunnel. Hier wordt de tunnelinvestering benut om een zo sterk mogelijke ervaring van samenhang te bewerkstelligen tussen het stedelijk gebied aan weerszijden van de sporen.
Buiten het tunneltraject leidt de verbreding van de A10 juist tot een grotere scheiding tussen de stad aan weerszijden. Ingezet wordt op versterking van de continuïteit en sociale veiligheid van de onderdoorgangen. De eigen kenmerken van de gebieden aan weerszijden wordt juist versterkt door te kiezen voor een optimale aansluiting van grondkeringen en geluidwering op de lokale situatie. In de groene scheggen betekent dat waar mogelijk een groen talud. In het hart van Zuidas, waar de A10 ondertunneld is maar het talud van de spoorbundel doorloopt, kan een stedelijke voet, in de vorm van een zitrand met ruimte voor beplanting, samenhang brengen in de lokale inpassingsopgaven.

Een belangrijk uitgangspunt is de aansluiting van de flanken: Kenniskwartier met VU/VUMC, Beatrixpark en RAI, Rechtbankkavel en Roeskestraat, en Ravel/Vivaldi. De vier flanken van het kerngebied op de tunneldak-uiteinden sluiten zo naadloos mogelijk aan op de kenmerken van de flanken. In de zuidelijke flanken ligt het accent op verblijf, sport en spel. Alle flanken worden van de nodige ontsluiting voorzien. Het profiel van de noordelijke Dokboulevard voorziet in de aansluiting op Beethoven en de Rechtbank. Deze flanken worden aangesloten op het hoofdfietsroutenet op maaiveldniveau. Omdat het accent in de zuidelijke flanken op verblijf ligt is de doorlopende vloer met daarin een verblijfsplek uitgangspunt.

4.4 Zuidasdok als OV-terminal

Voor de OV-terminal (OVT) voorziet de Voorkeursbeslissing in een middellange termijnoplossing, tot 2030. Dit betekent niet dat de OVT als een tijdelijke oplossing gezien mag worden. Er wordt ingezet op een OVT die ook nú optimaal functioneert en goed in de toplocatie Zuidas ingepast is:

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

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

4.5 Zuidasdok als openbare ruimte

Een belangrijke opgave voor Zuidasdok is de A10-verbreding aan te laten sluiten op de omgeving in (zoals hiervoor beschreven), de krappe ruimte die beschikbaar is. Maar in het hart van Zuidas, op de tunneldaken, wordt er juist ook een aanzienlijk oppervlak aan ruimte toegevoegd.
Samen met de aangrenzende straten en pleinen ontstaat een aaneengesloten, grotendeels autovrij gebied. De inrichting van de openbare ruimte vertoont in vloer, inrichting en beplanting grote samenhang en biedt een aantrekkelijke verblijfskwaliteit. Zo'n openbare ruimte verbindt de allure van de individuele kantoor- en woongebouwen tot een samenhangende kern van de internationale toplocatie Zuidas. De Minerva-as is de centrale spil die de delen aan weerszijden van de sporen tot één aaneengesloten openbaar gebied smeedt. Vanaf de doorsnijdende Parnassusweg en Beethovenstraat vormt de OVT een herkenbaar onderdeel van het kerngebied. Openbaar vervoer en fietsvoorzieningen worden daarin op een vanzelfsprekende manier opgenomen, zonder de samenhang te doorsnijden. Het stationsdomein sluit aan op deze openbare ruimte. Via de vier uiteinden van de tunneldaken wordt de aansluiting gemaakt naar de aangrenzende flanken van Zuidas. Aan de oostzijde sluit een groene inrichting aan op het Beatrixpark en de sportvelden. Aan de westzijde staan de rechtbank en het kenniskwartier met hun voeten direct aan het kerngebied rond de OVT.

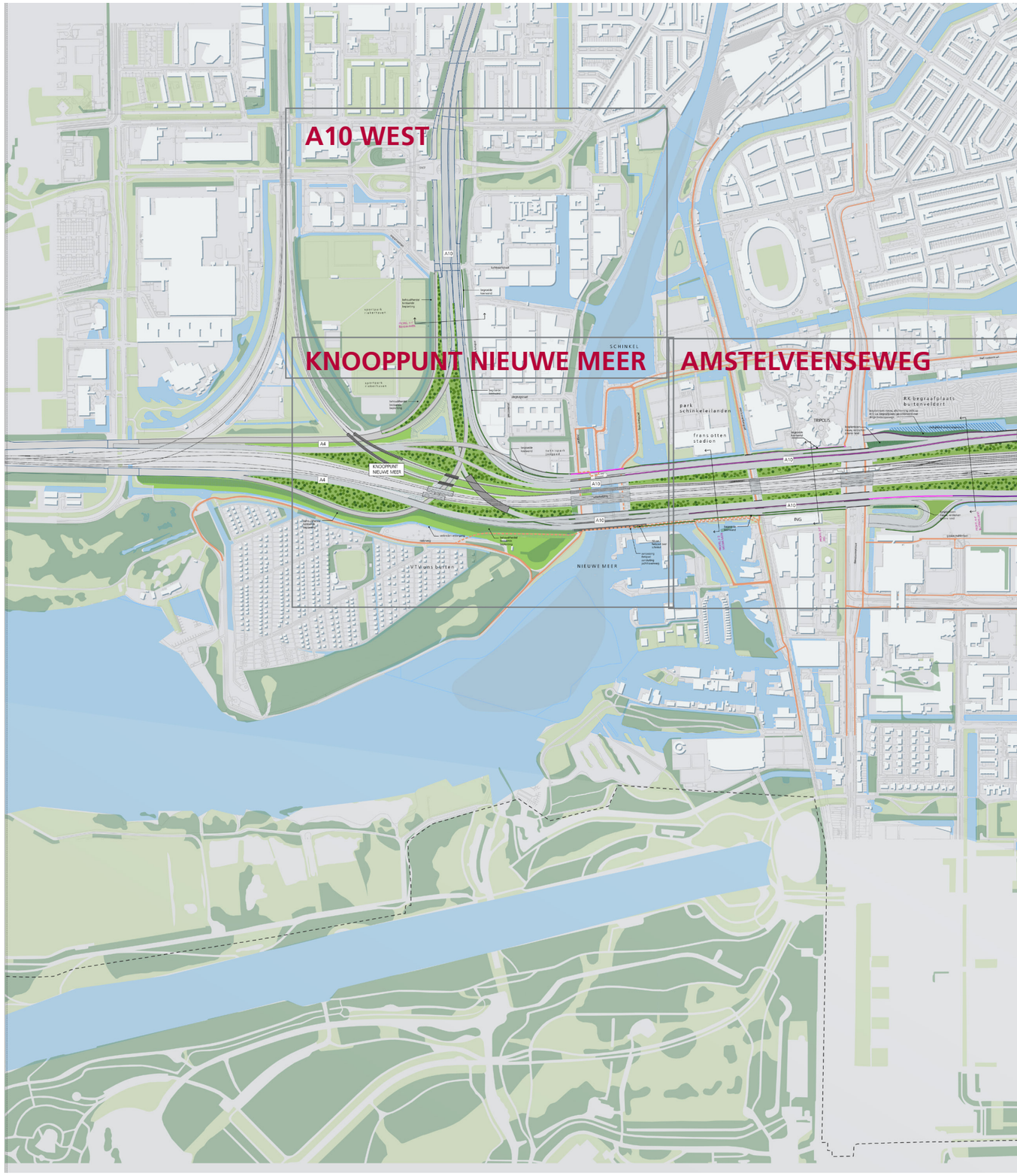
Een belangrijke bouwsteen in het stedelijk kerngebied/OVT is de inrichting van groene taluds en groene daken. Het talud van het dijklichaam en de daken worden voorzien van een stedelijke groene invulling (tuin en straatbomen), zodat de groene corridor doorloopt in het stedelijk kerngebied. Door de toepassing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

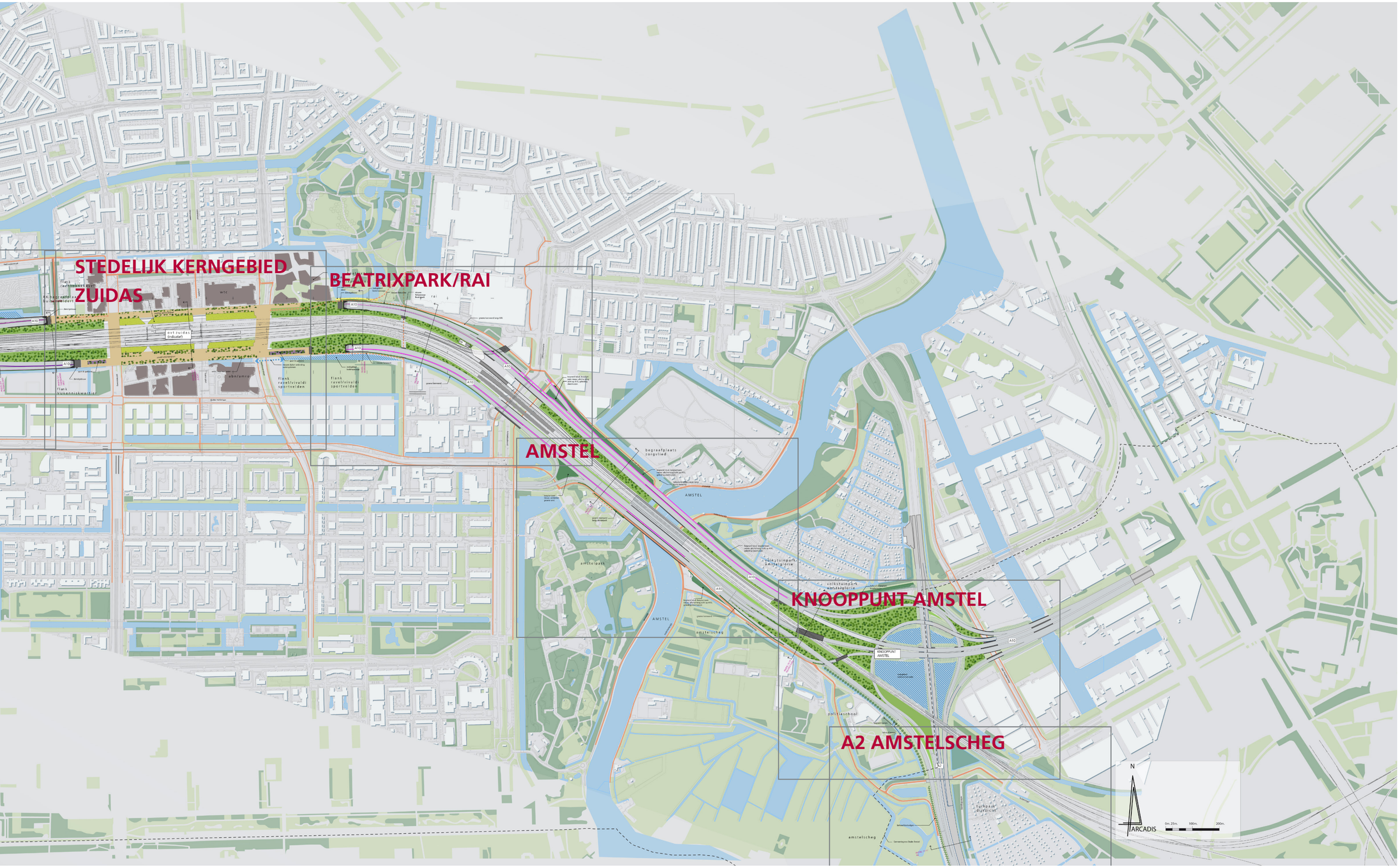
5. Landschapsplan

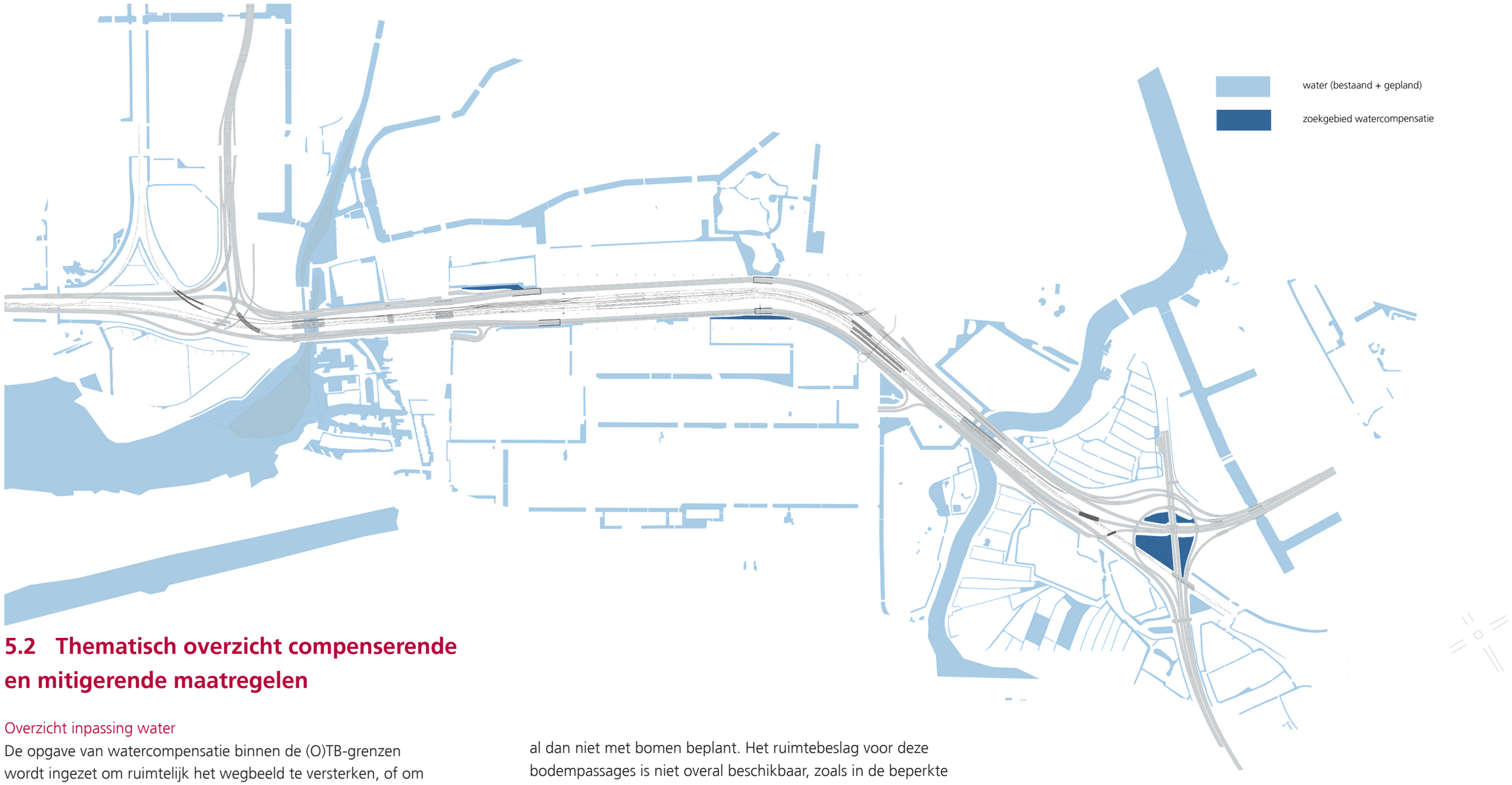
5. LANDSCHAPSPLAN

5.1 Overzicht landschapsplan

Dit hoofdstuk vormt de uitwerking van het inpassingsconcept (locatie, dimensionering en afwerking toe te passen vormmiddelen) op basis waarvan het ruimtebeslag wordt bepaald. Het plan wordt gevisualiseerd met een plankaart 1:25.000, details 1:2.500, profielen 1:500. Eerst volgt thematische toelichting van de inpassing op hoofdlijnen. Daarna wordt de inpassing aan de hand van deelgebieden, van west naar oost toegelicht.



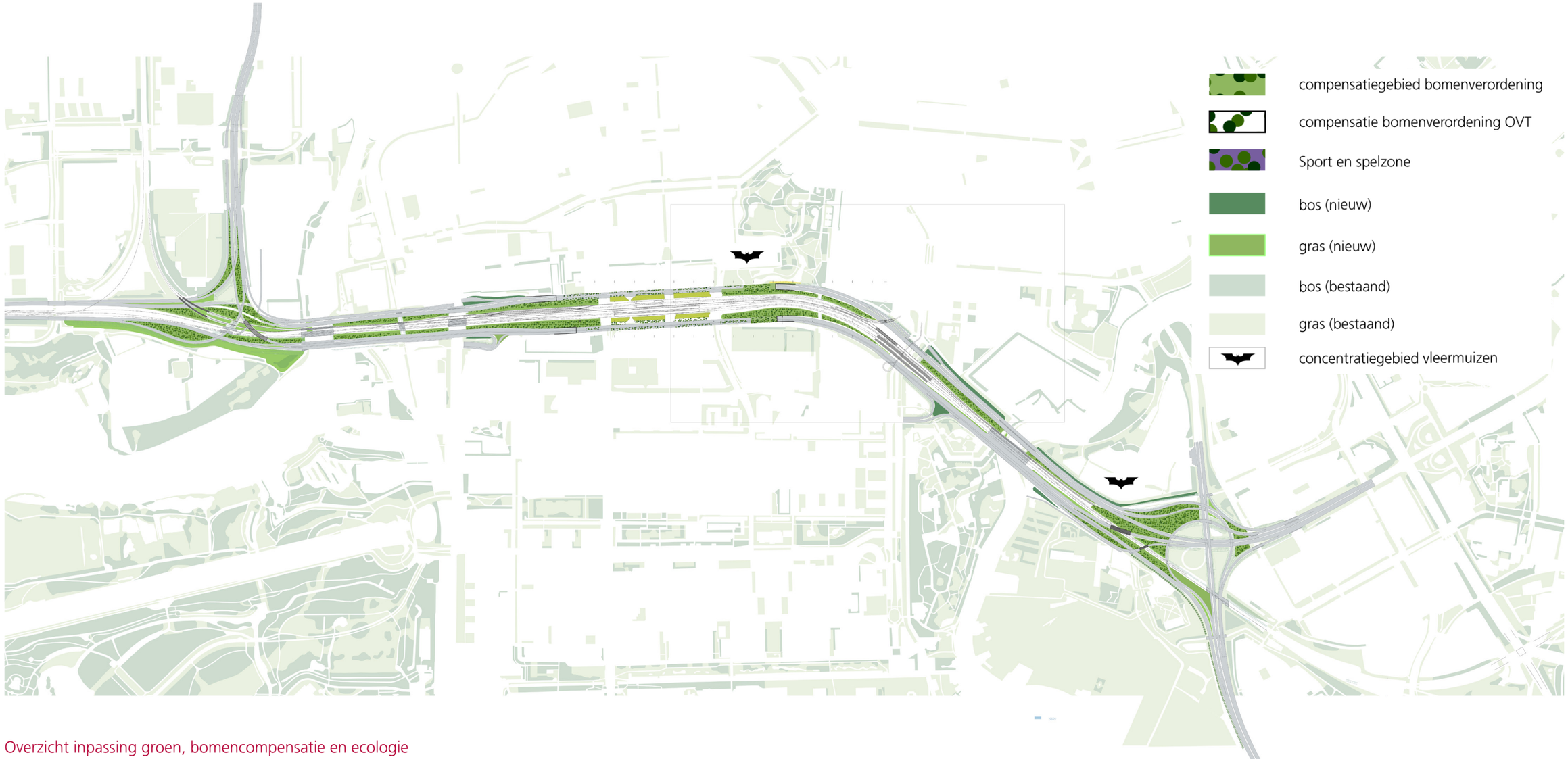

STEDELIJK KERNGEBIED
ZUIDAS
BEATRIXPARK/RAI
AMSTEL
KNOOPPUNT AMSTEL
A2 AMSTELSCHEG
N
ARCADIS



5.2 Thematisch overzicht compenserende en mitigerende maatregelen

Overzicht inpassing water

De opgave van watercompensatie binnen de (O)TB-grenzen wordt ingezet om ruimtelijk het wegbeeld te versterken, of om aangrenzende percelen ruimtelijk te scheiden van de A10. Het grootste oppervlakte watercompensatie vindt plaats in Knooppunt Amstel. De ruimtelijke beleving van het knooppunt wordt hierdoor versterkt, als contrast met het besloten knooppunt Nieuwe Meer. Vuil hemelwater van de A10 mag niet rechtstreeks geloosd worden op het aanliggende oppervlaktewater. Hiervoor zijn op enkele plekken bodempassages vereist. Bodempassages kunnen uitgevoerd worden als rietoevers of als droge bodempassage: brede bermen al dan niet met bomen beplant. Het ruimtebeslag voor deze bodempassages is niet overal beschikbaar, zoals in de beperkte ruimte tussen A10 en Beatrixpark en sportvelden Vivaldi. Hier zouden bodempassages gecombineerd kunnen worden met de ruimte onder het fiets/voetpad langs de A10, als een grind/zandkoffer. Ter plaatse van begraafplaats Buitenveldert zou de bodempassage tevens een functie kunnen hebben als visuele afscherming van de A10.



Overzicht inpassing groen, bomencompensatie en ecologie

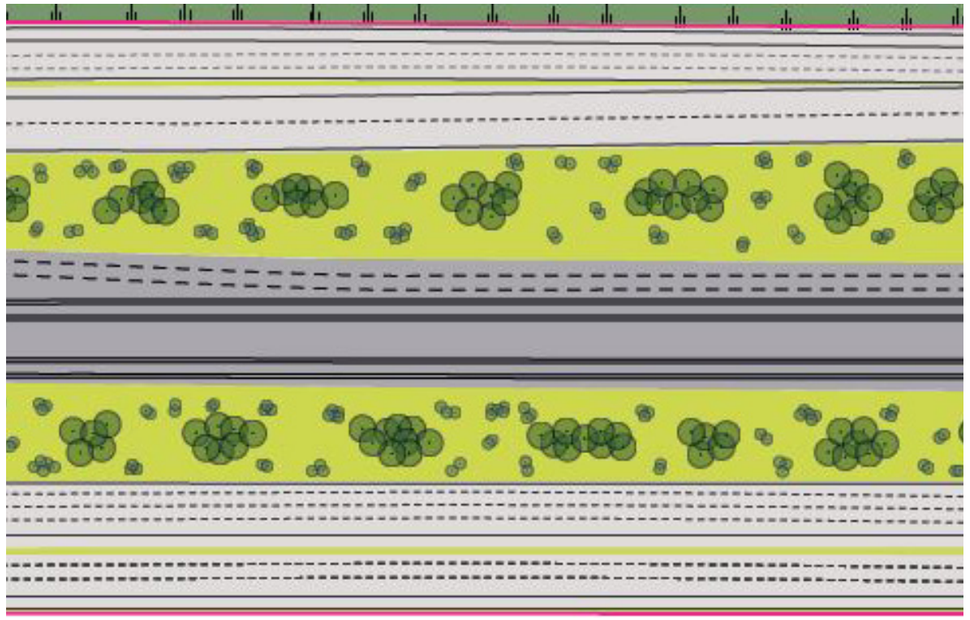
De bomencompensatie wordt in het landschapsplan ingezet om het wegbeeld ruimtelijk te versterken, het zicht vanuit de omgeving op de weg te verminderen en om ecologische meerwaarde te genereren. Er zijn drie typen nieuwe boomopstanden:

- Herstel/herplant van stroken gesloten bosplantsoen. Doel is afscherming van zicht vanuit de omgeving op de A10. De huidige groene 'plint' wordt hierdoor waar mogelijk hersteld. Bosplantsoen wordt steeds aan de buitenzijde van de A10 toegepast, in contrast met de bomen in de groene corridor. De lijnvormige taludbeplanting draagt tevens bij aan de geleiding van vleermuizen;
- Groene corridor: de bomen dragen bij aan een continu en herkenbaar beeld van de A10, door de keuze voor een beperkt aantal bijzondere boomsoorten. Een rustig wegbeeld zorgt dat de aandacht van de weggebruiker wordt gericht op de weg;
- Straatbomen in het kerngebied. De bomen in de boulevards vormen een continue strook tussen trambanen, OV-haltes en taxi-standplaatsen. Aandachtspunt is dat deze bomen voornamelijk op het tunneldak staan, en voor een volwassen toekomstbeeld er voldoende gronddekking moet zijn op het tunneldak.

Op plaatsen waar geen ruimte is voor een talud worden keerwanden toegepast. Op plaatsen waar geen ruimte is voor een talud worden keerwanden toegepast. Deze keerwanden dienen volledig begroeid te zijn, zodat de A10 een groene uitstraling houdt naar de omgeving. Voor enkele situaties is de toepassing van bewortelbare grondkeringen gewenst bijvoorbeeld bij een keerwand langs een waterpartij.

Er zijn twee concentratiegebieden langs de A10 waar grote aantallen vleermuizen voorkomen. Het eerste concentratiegebied is ter plaatse van het Beatrixpark en de sportvelden ten zuiden van de A10.
het tweede gebied is ter plaatse van begraafplaats Zorgvlied en de onderdoorgang bij de Amstel. De beplanting op deze plaatsen verdwijnt geheel of gedeeltelijk door het project Zuidasdok. Herstel van lijnvormige, gesloten groenelementen is noodzakelijk voor behoud van de vliegroutes van vleermuizen.

^ Impressie van groepen bomen van de 1e orde als belangrijkste boombeplanting in de groene corridor.



^ Voorbeeldiutwerking van het beeld van de boomgroepen in de bermen tussen de rijbanen van de A10-Zuid en de spoor- en metrolijnen.

^ Overzicht inpassing groen, bomencompensatie en ecologie

Stedelijke aansluiting

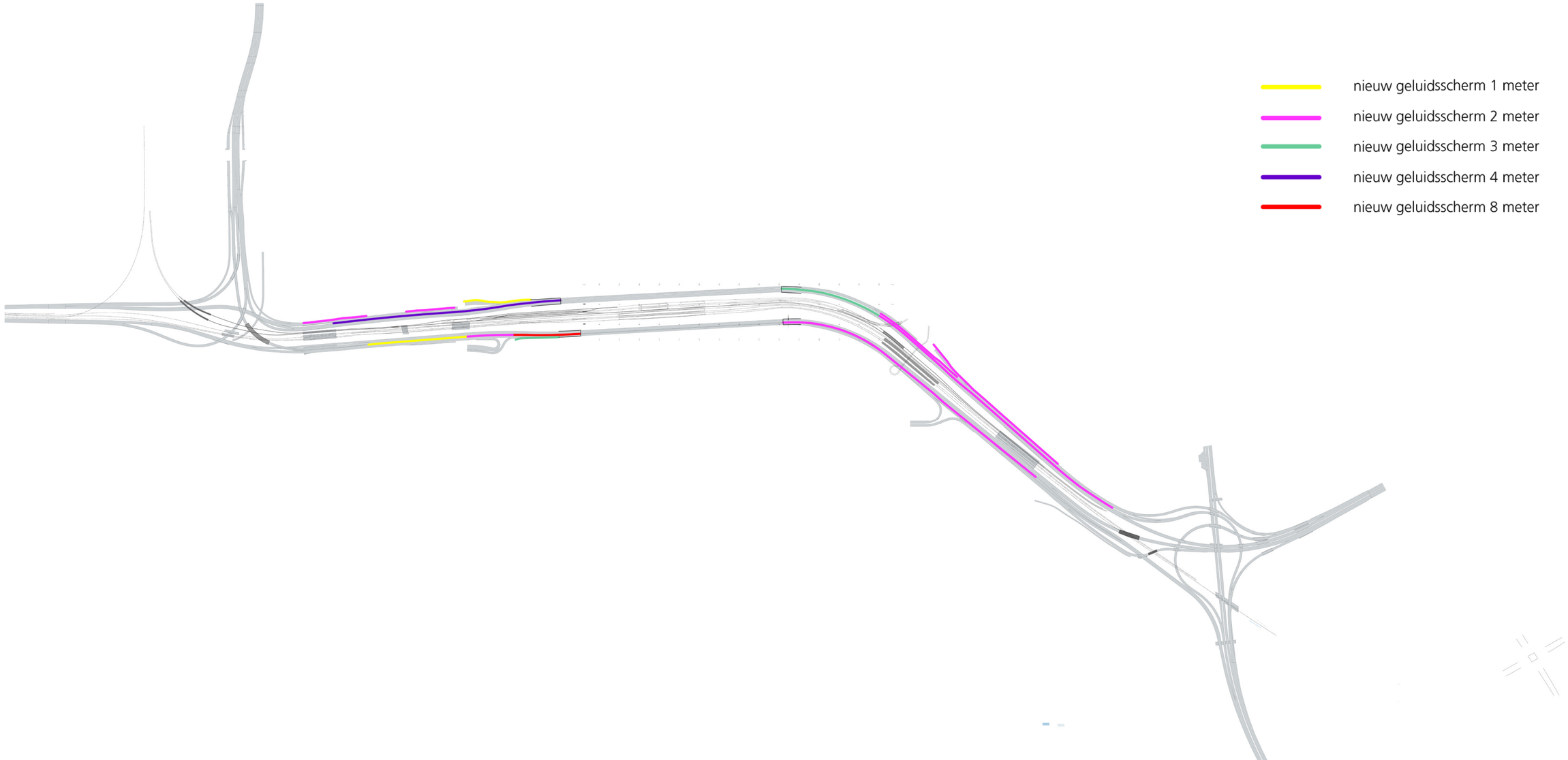
Het ontwerpen van een goede en groene aansluiting op de omgeving verzacht de barrièrewerking van de infrastructuurbundel. Belangrijke aspecten zijn de mate waarin de overgang van het maaiveld naar de infrastructuurbundel, middels taluds, keerwanden en geluidsschermen op zodanige wijze is ontworpen dat deze op een geleidelijke en vanzelfsprekende wijze op de omgeving aansluit. Daar waar er een keerwand tussen infrastructuurbundel en maaiveld nodig is, is de integraliteit van de keerwand met het aangrenzende kunstwerk van belang. Belangrijk is ook de mate waarin de overgang van infrastructuurbundel naar maaiveld aansluit op de lokale kenmerken van de aanliggende gebieden. Ter illustratie: ter plaatse van het Beatrixpark betekent dit dat de taluds, keringen, en schermen opgaan in het parkachtige karakter van de omgeving.

In de groene bermen en taluds dienen bomen in groepen te worden aangeplant, zodanig dat het corridorlandschap op de dijk als één groene transparante ruimte wordt ervaren. De toe te passen boomsoorten zijn beide loofbomen met een natuurlijke, grillige, karakteristieke groeivorm. Het is een mix van de 1e en 2de orde bomen met bijzondere bloeiwijze, hetgeen een bijzonder, sterk en gevarieerd zomer- en winterbeeld oplevert. Van belang is dat de gekozen bomen karakteristieke transparante boomkronen hebben die bijdragen aan het beoogde transparante beeld van het corridorlandschap. Daarnaast moeten de bomen geschikt zijn voor de bestaande ondergrond en een minimaal aan onderhoud vergen.

^ Indicatieve kaart met verschillende oplossingen voor de rand van het A10 Zuid tracé: aangegeven zijn de taluds (lichtgroen), steile wanden (donkergroen) en water (blauw).

^ Impressie steile wand aan de stadzijde bij het Kenniskwartier: géén damwandprofielen maar robuust begroeide grondkerende elementen.

^ Referentie uitstraling van een grondkerend element. Zowel onbegroeid als begroeid een aantrekkelijke uitstraling.



Overzicht inpassing geluidschermen

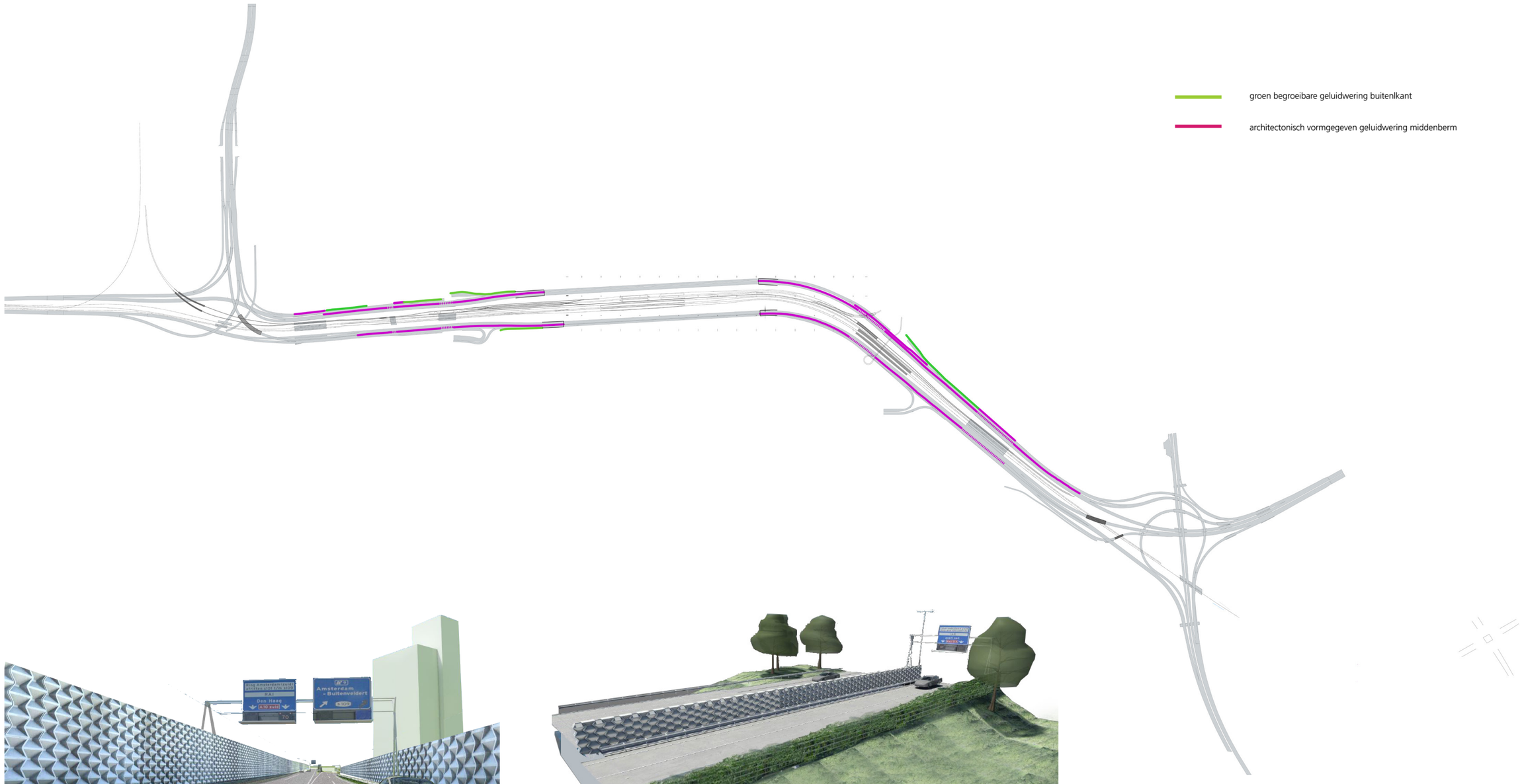
Geluidschermen voegen een verticale dimensie toe aan het beeld van infrastructuur in een groene corridor.
De verhoogde ligging van de Ring Zuid maakt dat grondkeringen en geluidschermen sterk bepalend zijn voor het beeld en de ervaring vanuit de aangrenzende gebieden. Geluidschermen zijn bovendien van grote invloed op het routebeeld en de ervaring van de stad door de automobilisten en trein- en metroreizigers vanaf de Ring Zuid.

Geluidschermen, voertuigkeringen en grondkeringen vormen geen toevallige combinatie, maar zijn een integrale samenhangende ontwerpopgave. Een vormgeving die aansluiting zoekt bij de groene corridor, barrièrewerking beperkt, graffiti ontmoedigt. De vormgeving van de geluidschermen dient deel uit te maken van het gewenste aantrekkelijke en continue wegbeeld.
Het is belangrijk dat in de schermvormgeving meebewogen wordt met hoogteverschillen in maaiveld, en dat hoogteverschillen tussen schermdelen vloeiende overgangen hebben.

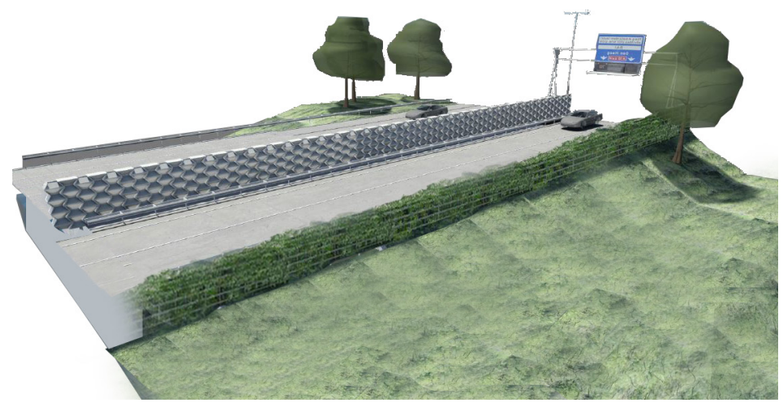
De lange vloeiende horizontale lijnen van de geluidschermen voegen zich in het perspectief van de weg waarbij de oriëntatie op de architectuur van de Zuidas bepalend blijft.

Geluidschermen hebben aan de buitenzijde van het wegprofiel een zo beperkt mogelijke hoogte, om de zichtrelatie tussen de snelweg en de stad/omgeving in stand te houden. (variërende hoogtes van 1.00 tot 3.00 meter) Aanvullende geluidwering wordt in de tussenberm van de snelweg geplaatst, tussen de doorgaande en bestemmingsgerichte rijbanen. (variërende hoogtes van 4.00 tot 8.00 meter)

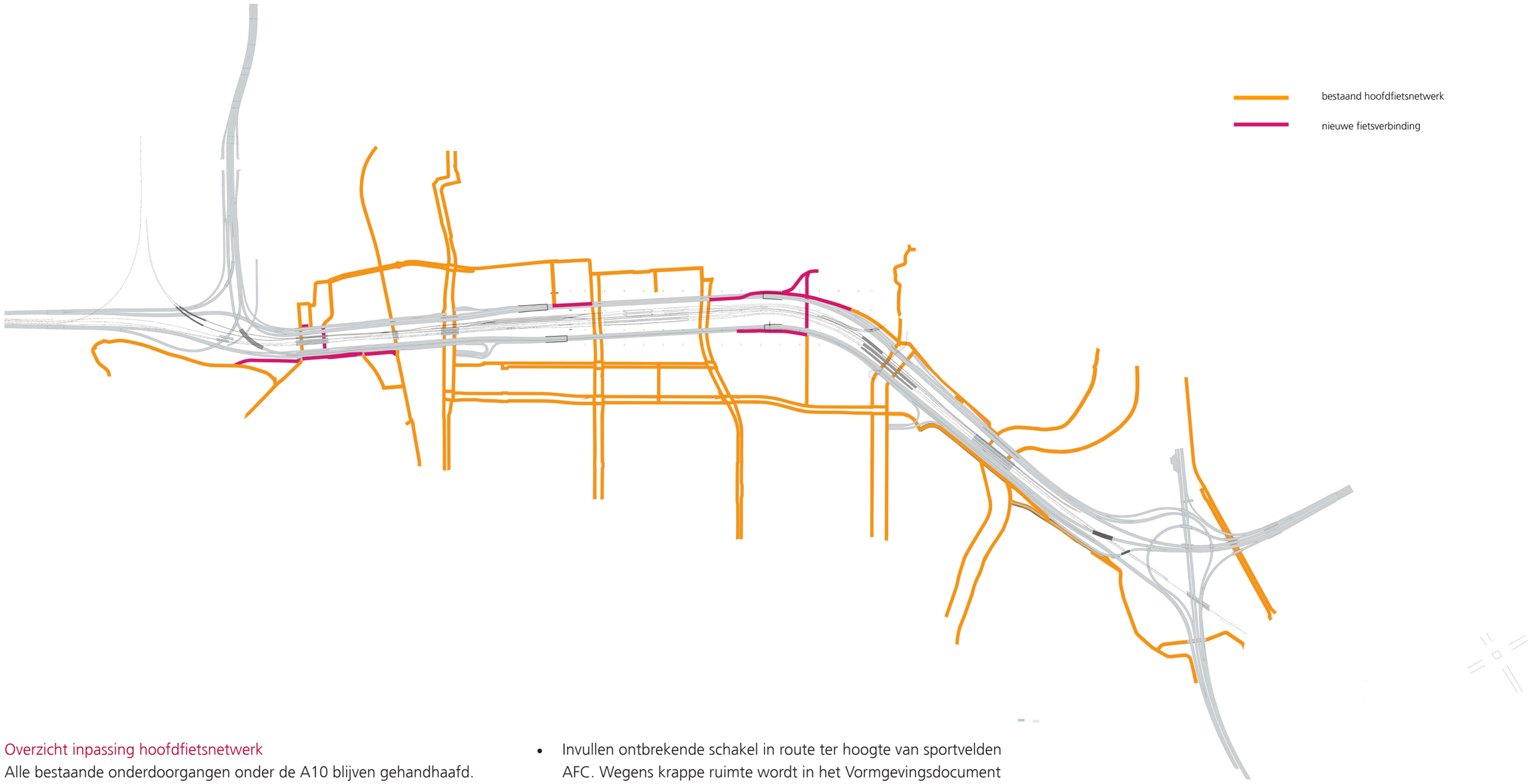
Voor de geluidwering A10 Zuidasdok wordt uitgegaan van absorberende geluidschermen, niet transparant.
De geluidschermen aan de buitenzijde worden aan de stadszijde voorzien van groen in aansluiting op de groene inrichting van grondkeringen en taluds.



^ Illustratie architectonisch vormgegeven geluidwering in de middenberm gezien vanaf de doorgaande baan en deparallelbaan (zicht vanaf parallelle rijbaan richting westen ter hoogte van Kop Zuidas)



^ Illustratie architectonisch vormgegeven geluidwering in de middenberm gezien vanaf de stadzijde. Begroeide geluidwering aan de buitenzijde.



Overzicht inpassing hoofdfietsnetwerk

Alle bestaande onderdoorgangen onder de A10 blijven gehandhaafd. Het hoofdfietsnetwerk blijft hiermee intact. Daarnaast wordt het hoofdfietsnetwerk uitgebreid met enkele belangrijke nieuwe verbindingen:

- Een nieuwe passage ter plaatse van het Beatrixpark; Nieuwe fietsverbinding over de Schinkelbrug, van Amstelveenseweg naar Riekerweg;
- Een nieuwe fietsverbinding van de Rechtbankkavel via Parnassusweg achterlangs begraafplaats Zorgvlied naar de Fred. Roeskestraat;
- Invullen ontbrekende schakel in route ter hoogte van sportvelden AFC. Wegens krappe ruimte wordt in het Vormgevingsdocument ook de optie aangegeven de fietsverbinding in de parkachtige ruimte tussen spoor en snelweg te situeren. De keuze/afweging zal in het Vormgevingsdocument plaatsvinden.

Een groene en prettige omgeving van de fietsroutes is een belangrijk punt voor ruimtelijke kwaliteit en sociale veiligheid. Fietspaden liggen op een aantal plaatsen parallel aan de A10. De uitstraling van de geluidschermen is daarom tevens van invloed op de beleving van de fietser.

5.3 Uitwerking deelgebieden

A10 West

Ruimtelijke karakteristiek

De A10 voert langs het bedrijventerrein Riekerhaven aan de oostzijde en een sportpark aan de westzijde. Het wegbeeld is besloten met tweezijdig taludbeplanting. Langs het sportpark is tevens een singelbeplanting aanwezig. Plaatselijk zijn kantoorgebouwen zichtbaar achter het groen. De aansluiting S107 ligt verhoogd over de A10 heen. Vanuit de omgeving ligt de A10 volledig verscholen achter taludbeplanting.

Opgave

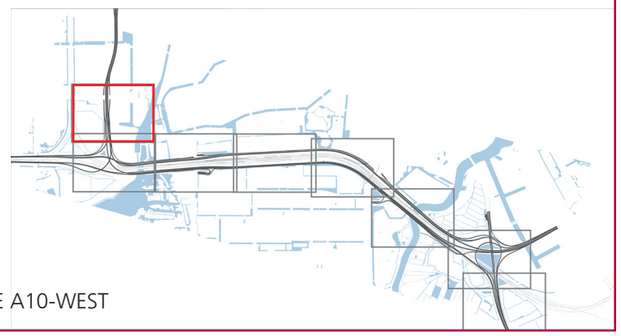
Door een nieuwe aansluiting op knooppunt Nieuwe Meer komt de A10 dichter naar de Anthony Fokkerweg. De groene rand verdwijnt hier of wordt erg smal. Het talud vervalt hier en wordt vervangen door een keerwand.

Specificaties landschappelijke inpassing

De opgave is het herstel van het groene beeld vanuit de omgeving enerzijds en het besloten wegbeeld van de A10 anderzijds.

Bomen/groen/ecologie:

- Behoud/herstel bestaande beplantingstrook bosplantsoen westzijde A10 Behoud/herstel bestaande beplantingstrook bosplantsoen oostzijde A10
- Begroeide keerwand zijde Anthony Fokkerweg.



LEGENDA

- OTB-grens
- bebouwing
- hoogbouw Zuidas
- spoor
- metro
- ruimtebeslag verharding A10/A2
- bestaand hoofdfietsnetwerk
- nieuwe fietsverbinding
- nieuw in te richten openbare ruimte
- (dak)tuinvegetatie kerngebied Zuidasdok
- Natuurvriendelijke oever
- talud
- water (bestaand + gepland)
- zoekgebied watercompensatie
- compensatiegebied bomenverordening
- compensatie bomenverordening OVT
- Sport en spelzone
- bos (nieuw)
- gras (nieuw)
- bos (bestaand)
- gras (bestaand)
- concentratiegebied vleermuizen
- tunnelbak wand
- verticale grondkering (begroeid)
- nieuw geluidsscherm 1 meter
- nieuw geluidsscherm 2 meter
- nieuw geluidsscherm 3 meter
- nieuw geluidsscherm 4 meter
- nieuw geluidsscherm 8 meter

S107

overschiestraat

A10

luchtvaartstraat

begroeide
keerwand

behoud/herstel
bestaande
beplanting

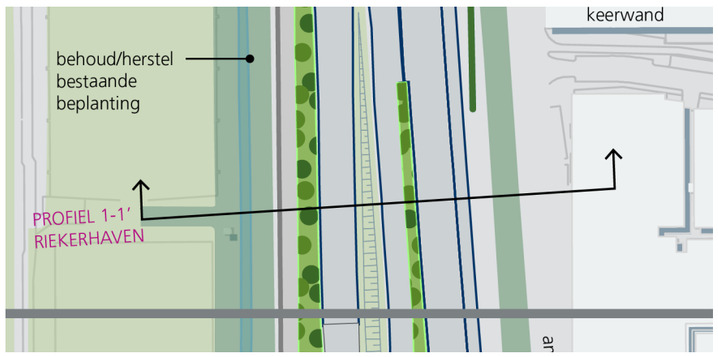
sportpark
riekerhaven

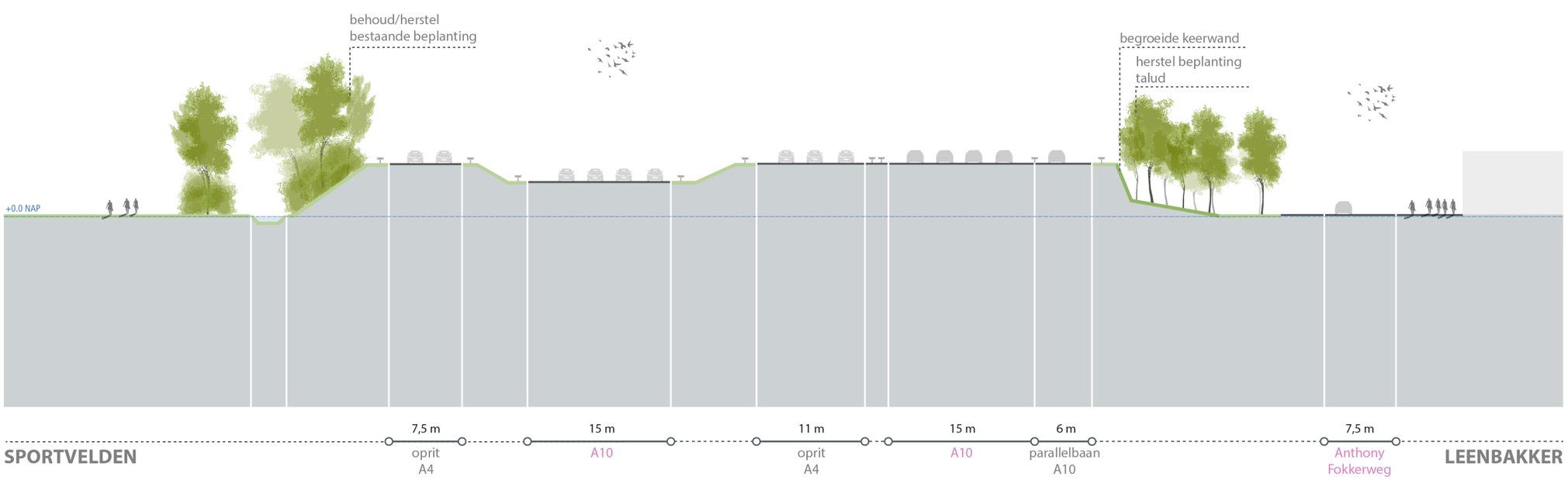
PROFIEL 1-1'
RIEKERHAVEN

anthony fokkerweg

SCHINKEL

0 100 250m





PROFIEL 1-1'

Riekerhaven | 1:500

0m 5m 10m 15m 20m

Nieuwe Meer

Ruimtelijke karakteristiek

Bij Knooppunt Nieuwe Meer komen A4 en A10 samen. Vanuit de westkant sluit de A4 aan op de Ring A10. Het Knooppunt wordt omgeven door bedrijventerreinen, sportvelden en volkstuinen. Door het knooppunt lopen tevens metro- en spoorlijnen. Het knooppunt De Nieuwe Meer is bijzonder omdat er dive-unders toegepast zijn in plaats van fly-overs. Het knooppunt is compact vormgegeven met krappe profielen en boogstralen. Aan de buitenzijde schermen dichte singelbeplantingen het knooppunt af van de omgeving. Het knooppunt is hierdoor in zichzelf gekeerd. De weggebruiker wordt niet afgeleid door informatie van buiten de weg en blijft zo geconcentreerd op het rijden. Ter plaatse van de Schinkelbrug is er zicht op het water van de Schinkel/Nieuwe Meer.

Opgave

De parallelbanen van de A10 Zuid sluiten aan op de A4. Dit zorgt voor een vergroot ruimtebeslag aan de noord- en zuidzijde van het knooppunt. De fly-over van de noordboog aansluiting A10-A4 komt zeer dicht bij de bebouwing in de noord-oosthoek van het knooppunt. De verbreding van de A10 richting het zuiden tast de groene taluds langs de Riekerweg aan. De volgende geluidsmaatregelen zijn voorzien: Zijbermscherm noordelijke rijbaan A10 tot en met de Schinkelbrug, hoogte 2m.

Specificaties landschappelijke inpassing

De inpassingsvisie is behoud van het besloten beeld van het knooppunt Nieuwe Meer en behoud van het groene en afgeschermde beeld vanuit de omgeving. Het knooppunt Nieuwe Meer vormt de westelijke uitloper van de groene corridor van de A10 zuid. Alle overruimtes tussen rijbanen en spoor worden daarom ingevuld met bomen, zodat een herkenbaar en uniform beeld ontstaat voor de A10 Zuid. De Schinkel is een oriëntatiepunt voor weggebruikers. De beleving ervan is daarom belangrijk. Verbeteren van fietsroutes over de Schinkel en langs de Nieuwe Meer is gewenst.

Watercompensatie:

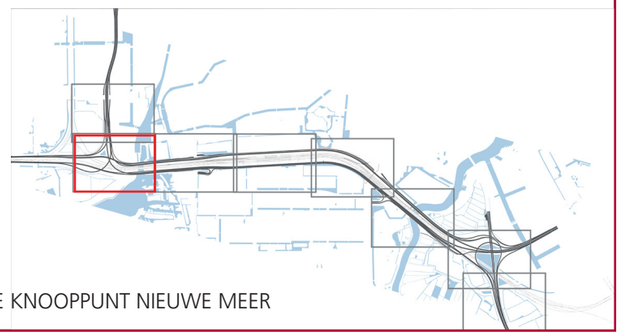
- Verbreding bermsloot tussen knooppunt Nieuwe Meer en Rielerweg.

Bomen/groen/ecologie:

- Compensatiegebied bomenverordening: groene corridor tussen rijbanen en spoor;
- Behoud/herstel bestaande beplantingstrook bosplantsoen noordzijde A4;
- Behoud/herstel bestaande beplantingstrook bosplantsoen zuidzijde knooppunt Nieuwe Meer.

Fietsroutes:

- Realiseren nieuwe fietsverbinding over de Schinkelbrug, van Amstelveenseweg naar Riekerweg;
- Begroeide keerwand zijde Anthony Fokkerweg en Tennispark Jaagpad. Keerwand bij voorkeur onder een helling (niet verticaal);
- Behoud fietsroute Jachthavenweg onder Schinkelbrug door naar Piet Kranenbergpad. Het pad wordt uitgevoerd als vrijliggend fietspad vlak boven waterniveau, parallel aan het fietspad hoog over de Schinkelbrug.



LOCATIE KNOOPPUNT NIEUWE MEER

LEGENDA

- OTB-grens
- bebouwing
- hoogbouw Zuidas
- spoor
- metro
- ruimtebeslag verharding A10/A2
- bestaand hoofdfietsnetwerk
- nieuwe fietsverbinding
- nieuw in te richten openbare ruimte
- (dak)tuinvegetatie kerngebied Zuidasdok
- Natuurvriendelijke oever
- talud
- water (bestaand + gepland)
- zoekgebied watercompensatie
- compensatiegebied bomenverordening
- compensatie bomenverordening OVT
- Sport en spelzone
- bos (nieuw)
- gras (nieuw)
- bos (bestaand)
- gras (bestaand)
- concentratiegebied vleermuizen
- tunnelbak wand
- verticale grondkering (begroeid)
- nieuw geluidsscherm 1 meter
- nieuw geluidsscherm 2 meter
- nieuw geluidsscherm 3 meter
- nieuw geluidsscherm 4 meter
- nieuw geluidsscherm 8 meter

SCHINKEL

sportpark
riekerhaven

anthony fokkerweg

begroeide
keerwand

vliegtuigstraat

pilotenstraat

behoud/herstel
bestaande
beplanting

jachthavenweg

jaagpad

begroeide
keerwand

tennispark
jaagpad

A4

KNOOPPUNT
NIEUWE MEER

A4

A10

schinkelbrug

A10

behoud/herstel
bestaande
beplanting

verbreden watergang

riekerweg

behoud/herstel
bestaande
beplanting

nieuw
fietspad over
schinkel

aanpassing
fietspad
aansluiting
jachthavenweg

VTV ons buiten

NIEUWE MEER

0 100 250m

Amstelveenseweg

Ruimtelijke karakteristiek

De A10 is zeer groen ingepast in dit deeltraject. De taluds van de A10 zijn zowel noordelijk als zuidelijk volledig begroeid met gesloten beplanting. De ruimte tussen A10 en spoorbundel in de middenberm is tevens geheel begroeid met opgaande beplanting. Hierdoor is het wegbeeld van een 'groene tunnel'. Vanuit de omgeving is de A10 slechts herkenbaar ter plaatse van de onderdoorgangen, waar de beplanting onderbroken wordt: Piet Kranenbergpad en Amstelveenseweg. Boven de onderdoorgangen is het autoverkeer zichtbaar. Ter plaatse van het ING-gebouw is bewust het zicht vrijgehouden vanaf de A10.

Opgave

De parallelbanen van de A10 zorgen voor een aanzienlijk vergroot ruimtebeslag, zowel naar het noorden als naar het zuiden. Hierdoor is de ruimte die beschikbaar was voor taluds geheel weggevallen. Het hoogteverschil tussen A10 en omgeving wordt tussen Schinkel en tunnelmonden volledig opgevangen met keerwanden. De A10 zakt vanaf aansluiting Amstelveenseweg om de tunnel in te gaan.
Alleen ter plaatse van de begraafplaats Buitenveldert en de binnenkant van de aansluiting S108-A10 zuidzijde is ruimte voor een talud. De afschermende beplanting tussen A10 en begraafplaats verdwijnt. De volgende geluidsmaatregelen zijn voorzien:

- Tussenbermschermen rijbanen noordzijde A10, hoogte 4m;
- Zijbermschermen noordzijde A10, hoogte 2m of 1m (Buitenveldert);
- Tussenbermschermen zuidzijde A10, hoogte 1m of 2m, ter plaatse van tunnelmond 8m hoog;
- Zijbermschermen zuidzijde A10, hoogte 3m.

Specificaties landschappelijke inpassing

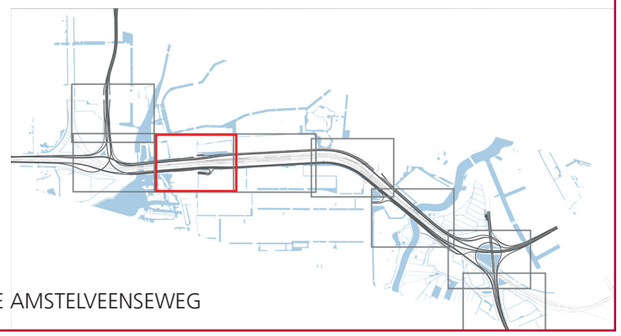
De inpassingsvisie bestaat uit een groene uitstraling van de A10 naar de omgeving en een herkenbare groene corridor van de A10 Zuid in de middenberm. Alle overruimtes tussen rijbanen en spoor worden daarom ingevuld met bomen, zodat een herkenbaar en uniform beeld ontstaat voor de A10 Zuid. Begraafplaats Buitenveldert heeft de wens om het zicht op de A10 af te schermen. Hiervoor moet bij voorkeur opgaande beplanting gebruikt worden.
Het beeld vanaf de weg wordt richting de tunnelmond bepaald door keerwanden en plaatselijk hoge geluidschermen. De beeldkwaliteit van deze schermen vraagt daarom specifieke aandacht.

Watercompensatie:

- Nieuwe duiker verbinding watersystemen noord- en zuidzijde A10;
- Zoekgebied watercompensatie noordzijde A10, ter hoogte van begraafplaats Buitenveldert. Het water wordt aansluitend aan de bestaande watergang gerealiseerd waardoor het beeld van een brede watergang ontstaat;
- Zoekgebied bodempassage noordzijde A10, ter plaatse van begraafplaats Buitenveldert. Een droge bodempassage gecombineerd met een beplant talud komt tevens tegemoet aan de wens om afscherming naar de A10 te creëren.

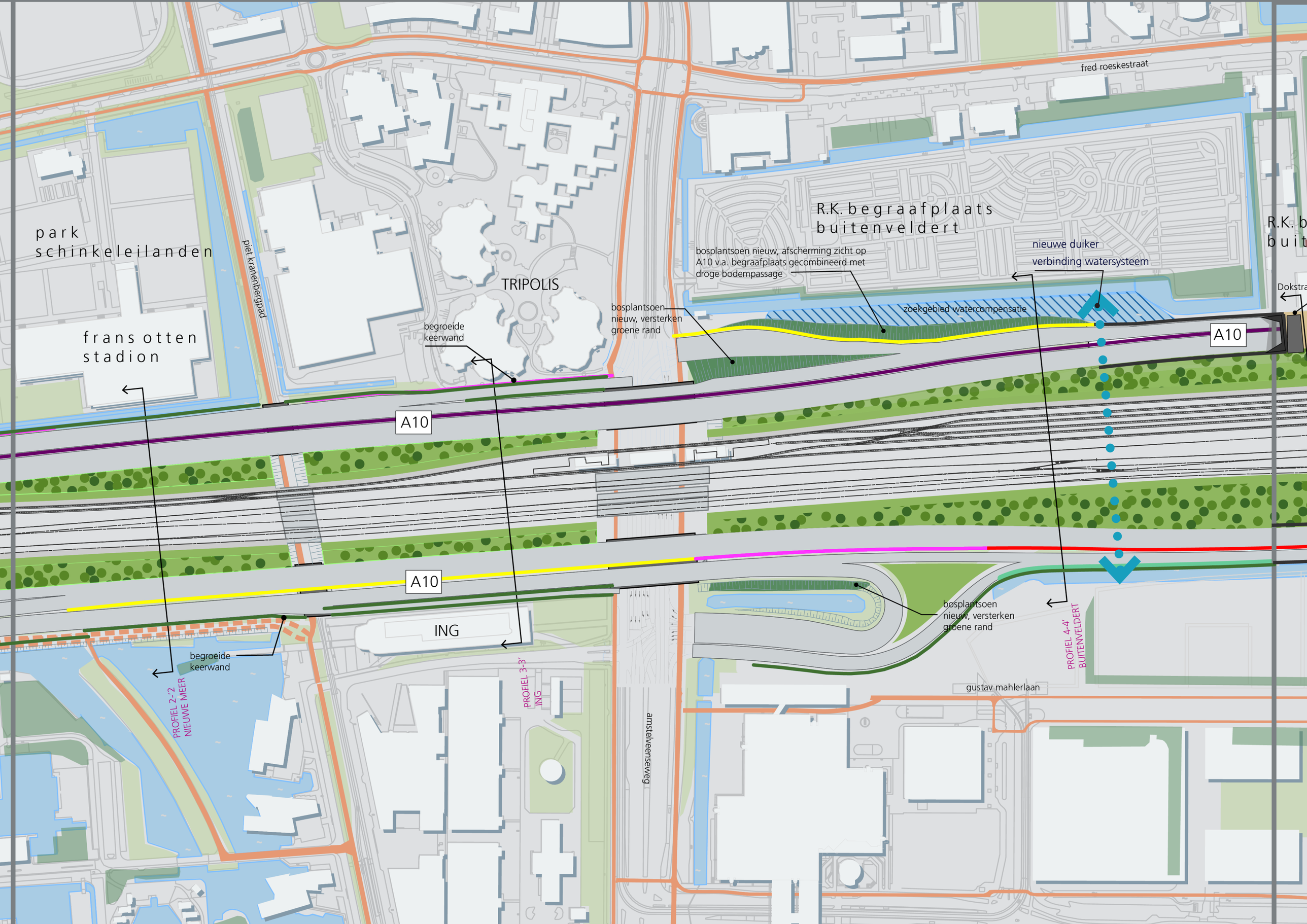
Bomen/groen/ecologie:

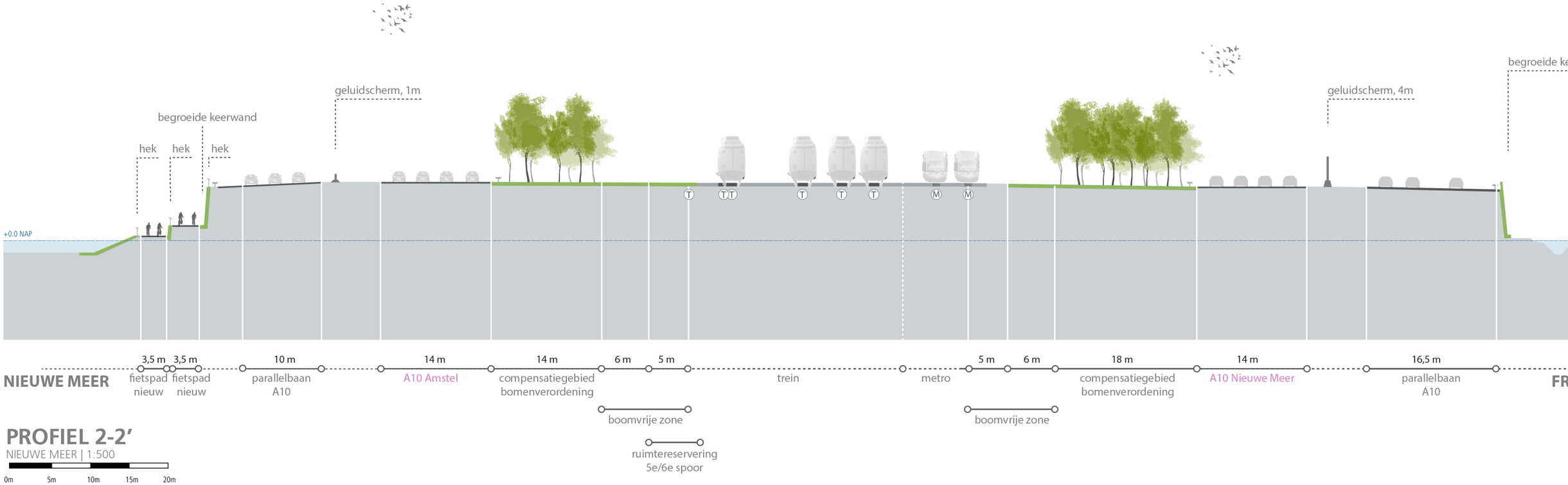
- Compensatiegebied bomenverordening: groene corridor tussen rijbanen en spoor/metro;
- Begroeide keerwanden tussen A10 en omgeving. Keerwanden bij voorkeur on der een helling (niet verticaal);
- Taluds buitenzijde van aansluitingen S108 voorzien van singelbeplanting. Binnenzijde zuidelijke aansluiting open houden in verband met zicht en verkeersveiligheid in de binnenbocht.



LEGENDA

- OTB-grens
- bebouwing
- hoogbouw Zuidas
- spoor
- metro
- ruimtebeslag verharding A10/A2
- bestaand hoofdfietsnetwerk
- nieuwe fietsverbinding
- nieuw in te richten openbare ruimte
- (dak)tuinvegetatie kerngebied Zuidasdok
- Natuurvriendelijke oever
- talud
- water (bestaand + gepland)
- zoekgebied watercompensatie
- compensatiegebied bomenverordening
- compensatie bomenverordening OVT
- Sport en spelzone
- bos (nieuw)
- gras (nieuw)
- bos (bestaand)
- gras (bestaand)
- concentratiegebied vleermuizen
- tunnelbak wand
- verticale grondkering (begroeid)
- nieuw geluidsscherm 1 meter
- nieuw geluidsscherm 2 meter
- nieuw geluidsscherm 3 meter
- nieuw geluidsscherm 4 meter
- nieuw geluidsscherm 8 meter

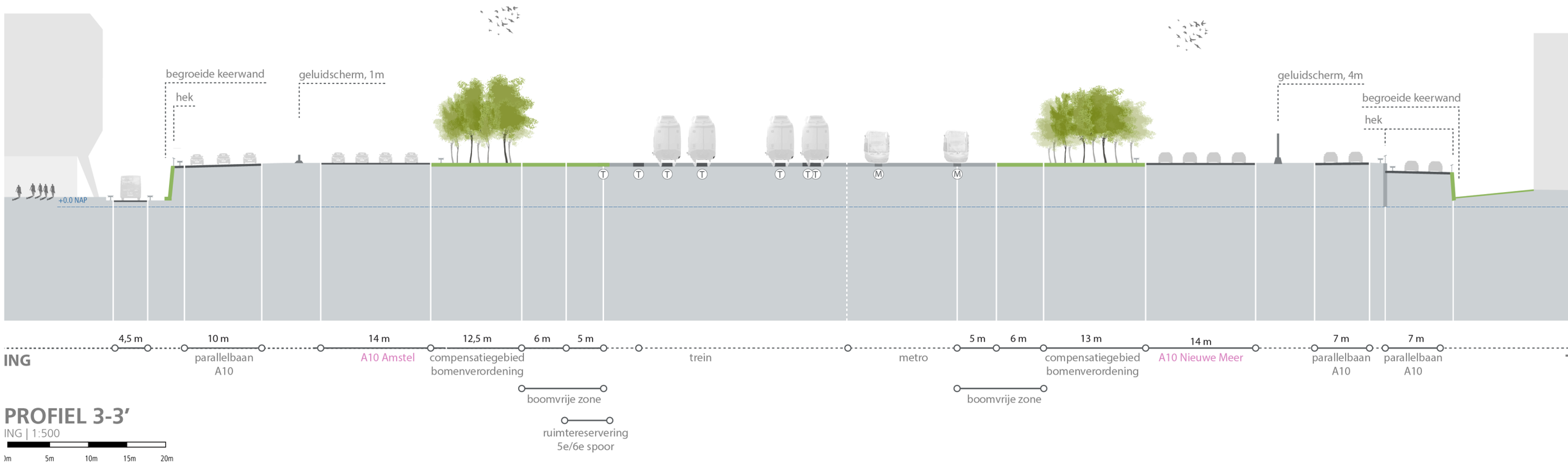

park
schinkeleilanden
frans otten
stadion
piet kranenbergpad
TRIPOLIS
begroeide
keerwand
bosplantsoen
nieuw, versterken
groene rand
bosplantsoen nieuw, afscherming zicht op
A10 v.a. begraafplaats gecombineerd met
droge bodempassage
R.K. begraafplaats
buitenveldert
fred roeskestraat
nieuwe duiker
verbinding watersysteem
zoekgebied watercompensatie
A10
A10
A10
ING
begroeide
keerwand
PROFIEL 2-'2
NIEUWE MEER
PROFIEL 3-3'
ING
amstelveenseweg
bosplantsoen
nieuw, versterken
groene rand
PROFIEL 4-4'
BUITENVELDERT
gustav mahlerlaan



PROFIEL 2-2'

NIEUWE MEER | 1:500

0m 5m 10m 15m 20m

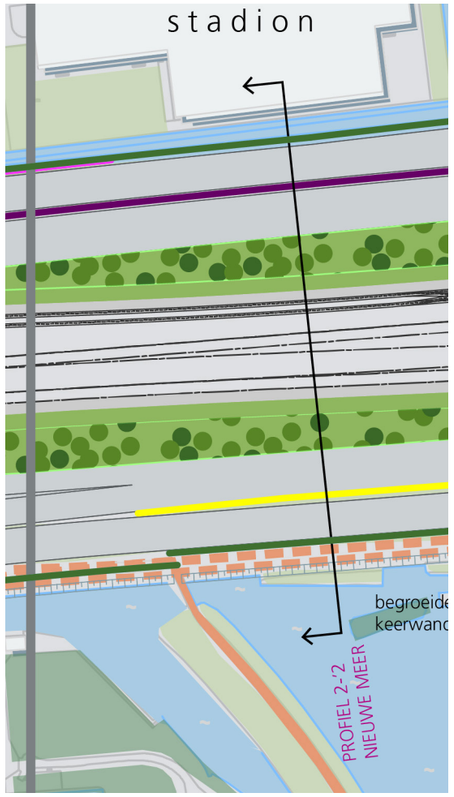


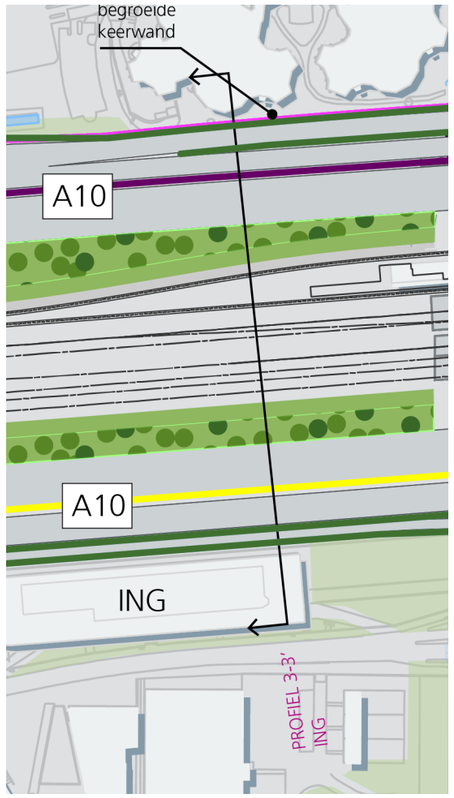
PROFIEL 3-3'

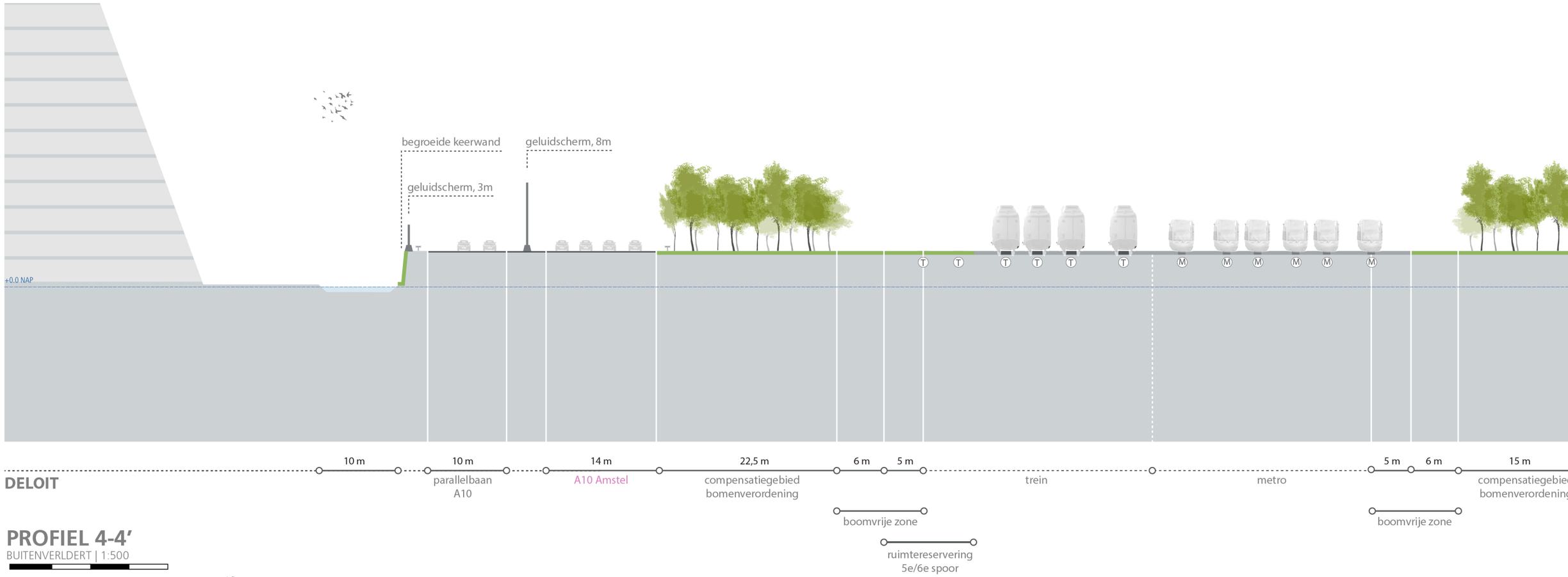
ING | 1:500

0m 5m 10m 15m 20m

eerwand
ANS OTTEN
STADION
TRIPOLIS

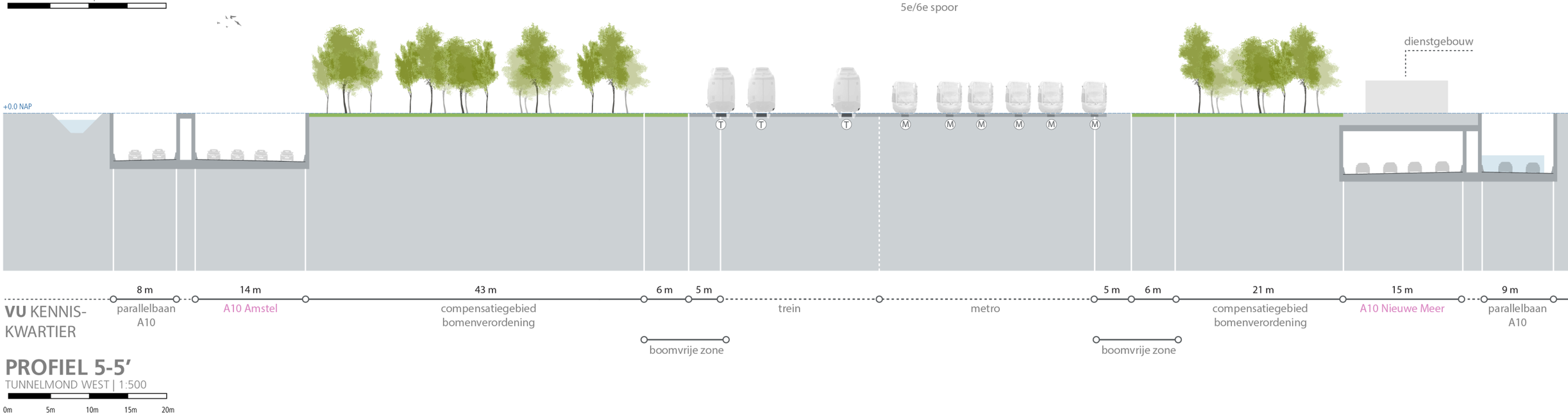

stadion
begroeide
keerwand
PROFIEL 2-'2
NIEUWE MEER


begroeide
keerwand
A10
A10
ING
PROFIEL 3-3'
ING



PROFIEL 4-4'

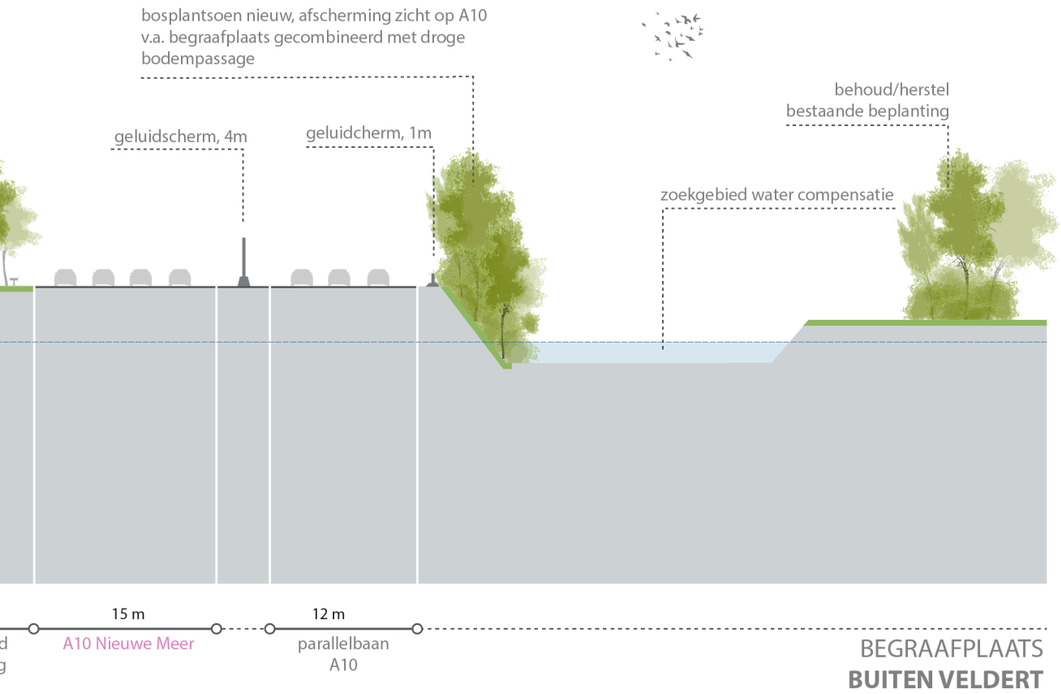
BUITENVERLDERT | 1:500



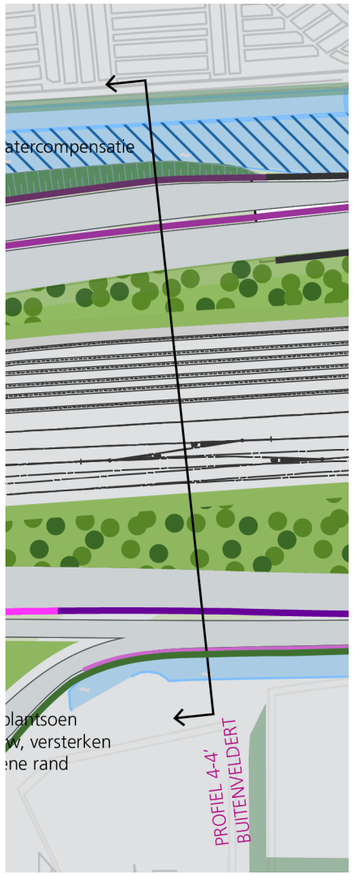
PROFIEL 5-5'

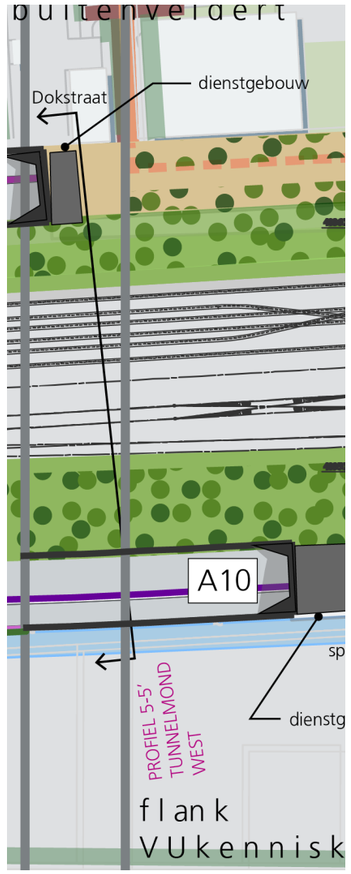
TUNNELMOND WEST | 1:500

0m 5m 10m 15m 20m


bosplantsoen nieuw, afscherming zicht op A10
v.a. begraafplaats gecombineerd met droge
bodempassage
geluidscherm, 4m
geluidcherm, 1m
behoud/herstel
bestaande beplanting
zoekgebied water compensatie
15 m
12 m
A10 Nieuwe Meer
parallelbaan
A10
BEGRAAFPLAATS
BUITEN VELDERT

Dokstraat
RECHTBANK


atercompensatie
plantsoen
w, versterken
ene rand
PROFIEL 4-4'
BUITENVELDERT


buitenveldert
Dokstraat
dienstgebouw
A10
sp
dienstg
PROFIEL 5-5'
TUNNELMOND
WEST
flank
VUkennisk

Stedelijk kerngebied Zuidas

Ruimtelijke karakteristiek

Het stedelijke kerngebied Zuidas wordt gekenmerkt door de hoge nieuwe kantoorgebouwen die dicht opeen staan rondom station Amsterdam Zuid, langs het Matthijs Vermeulenpad en Arnold Schönberglaan. De A10 is momenteel zeer groen ingepast. De taluds aan de noordzijde en de zuidzijde van de A10 zijn volledig begroeid met gesloten beplanting. Het beeld vanaf de weg wordt bepaald door een groene wand met daarboven een skyline van hoogbouw. Vanuit de openbare ruimte in de omgeving is de A10 vrijwel onzichtbaar door de begroeide taluds.

Opgave

Ter plaatse van het stedelijk kerngebied Zuidas wordt de A10 ondertunneld. De bestaande begroeide taluds verdwijnen daarmee langs de A10. Op het tunneldak boven de A10 ontstaat meer openbare ruimte. De spoorbundel met station Amsterdam Zuid blijft liggen op de huidige hoogte. Bij de tunnelmonden van de A10 komen dienstgebouwen.
De volgende geluidsmaatregelen zijn voorzien:

- Tussenbermschermen aan weerszijden bij tunnelmonden

Specificaties landschappelijke inpassing

Samen met de aangrenzende straten en pleinen ontstaat een aaneengesloten, grotendeels autovrij gebied. De inrichting van de openbare ruimte vertoont in vloer, inrichting en beplanting grote samenhang en biedt een aantrekkelijke verblijfskwaliteit. De groene corridor in het stedelijk kerngebied doorgetrokken met straatbomen. Via de vier uiteinden van de tunneldaken wordt de aansluiting gemaakt naar de aangrenzende flanken van de Zuidas. Aan de oostzijde sluit een groene inrichting aan op het Beatrixpark en de sportvelden. Aan de westzijde staan de rechtbank en het kenniskwartier met hun voeten direct aan het kerngebied rond de OVT. Het beeld vanaf de A10 is alsof de weggebruiker ter plaatse van de tunnelmonden onder het maaiveld schuift. De tunnelmonden worden daarom uitgevoerd met groene daken.

Watercompensatie:

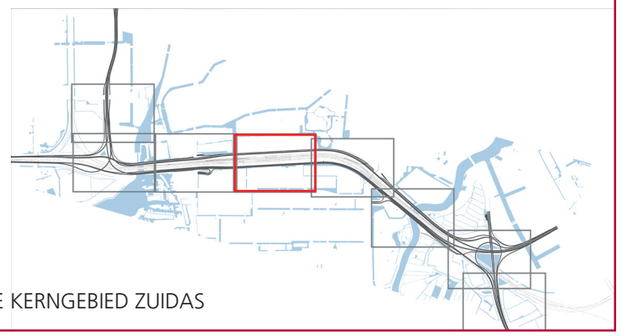
- Zoekgebied waterberging verbreden oppervlaktewater tussen A10 en sportvelden

Bomen/groen/ecologie:

- Compensatiegebied bomenverordening: straatbomen in het kerngebied.
- Daken tunnelmonden groen ingepast met gras/sedumvegetatie
- (Dak)tuinvegetatie op daken en taluds plinten OVT langs Matthijs Vermeulenpad en Arnold Schönberglaan

Recreatie:

- Aanleg van sport & spelzones op tunneldak A10 in flank VU-kenniskwartier en flank Ravel/Vivaldi



LOCATIE KERNGEBIED ZUIDAS

LEGENDA

- OTB-grens
- bebouwing
- hoogbouw Zuidas
- spoor
- metro
- ruimtebeslag verharding A10/A2
- bestaand hoofdfietsnetwerk
- nieuwe fietsverbinding
- nieuw in te richten openbare ruimte
- (dak)tuinvegetatie kerngebied Zuidasdok
- Natuurvriendelijke oever
- talud
- water (bestaand + gepland)
- zoekgebied watercompensatie
- compensatiegebied bomenverordening
- compensatie bomenverordening OVT
- Sport en spelzone
- bos (nieuw)
- gras (nieuw)
- bos (bestaand)
- gras (bestaand)
- concentratiegebied vleermuizen
- tunnelbak wand
- verticale grondkering (begroeid)
- nieuw geluidsscherm 1 meter
- nieuw geluidsscherm 2 meter
- nieuw geluidsscherm 3 meter
- nieuw geluidsscherm 4 meter
- nieuw geluidsscherm 8 meter

flank
rechtbankkavel

R.K. begraafplaats
buitenveldert

strawinskylaan

zuidplein

wtc

(dak)tuinvegetatie op plinten

Dokstraat

dienstgebouw

matthijs vermeulenpad

bretten passage

minerva passage

ovt zuidas
(indicatief)

arnold schönberglaan

A10

sport & spelzone

dienstgebouw

PROFIEL 5-5'
TUNNELMOND
WEST

flank
VUkenniskwartier

parnassusweg

PROFIEL 6-6'
KERNGEBIED
ZUIDAS

mahlerplein

wens: trap naar water

abn/amro

beethovenstraat

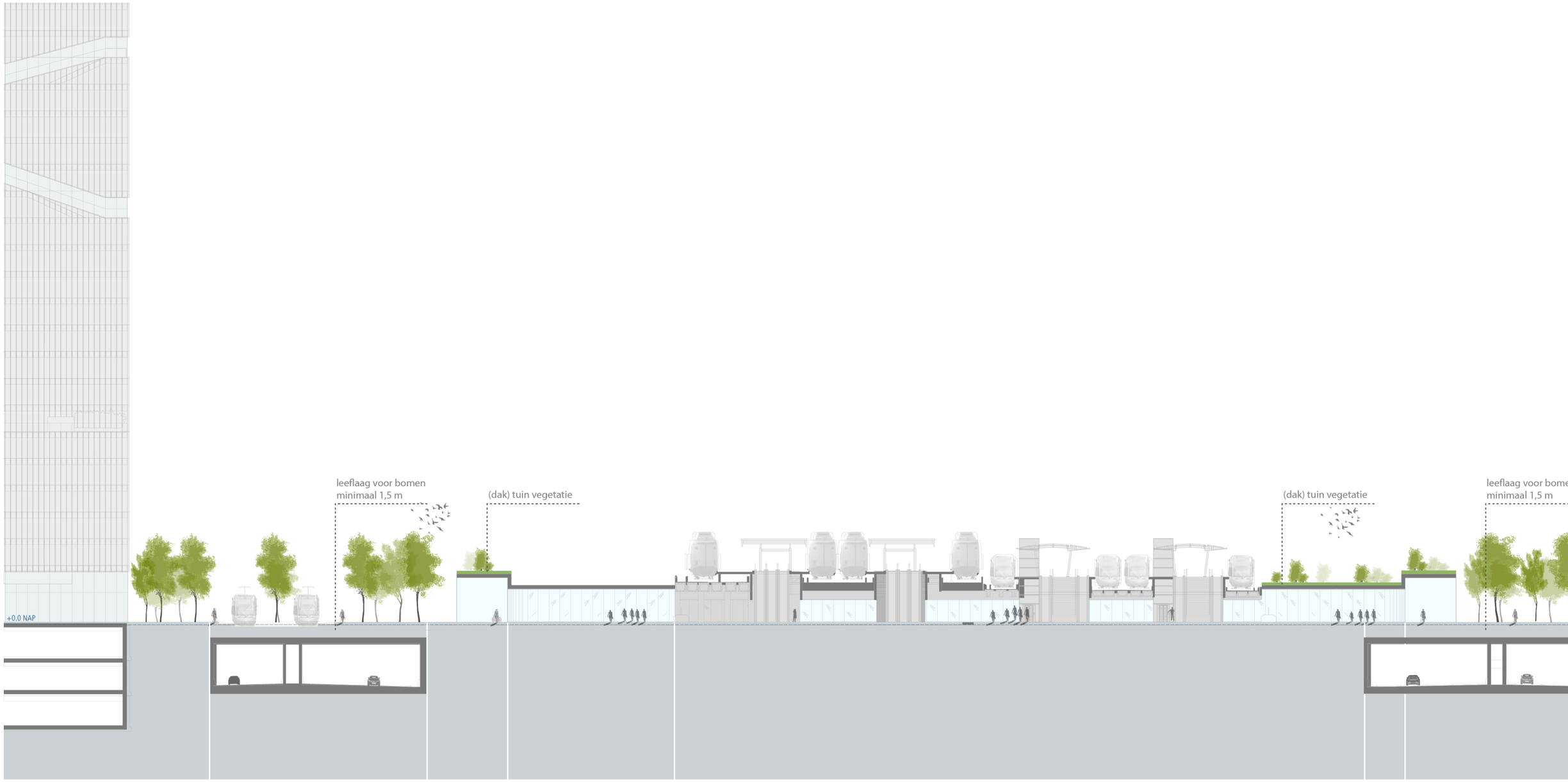
sport & spelzone

nieuwe duiker verbinding
watersystemen

flank
ravel/vivaldi
sportvelden

gustav mahlerlaan

0 100 250m



BOEKEL DE NERÉE

10 m | 29 m | 11 m | 22 m | 5,5 m | 23,5 m

ruimte reservering perron 5 & 6

OVT INDICATIEVE WEERGAVE

Arnold Schönberglaan compensatiegebied bomenverordening, straatbomen

noordelijke tunnelbuis A10-Amstel

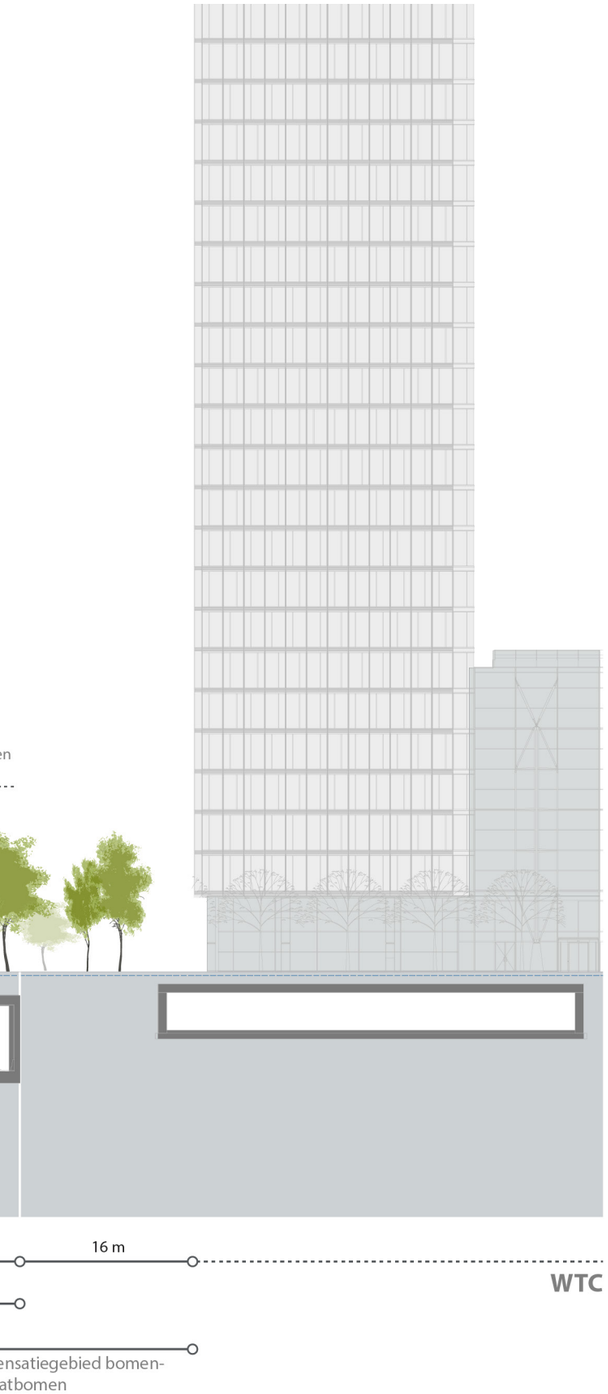
zuidelijke tunnelbuis A10-Nieuwe Meer

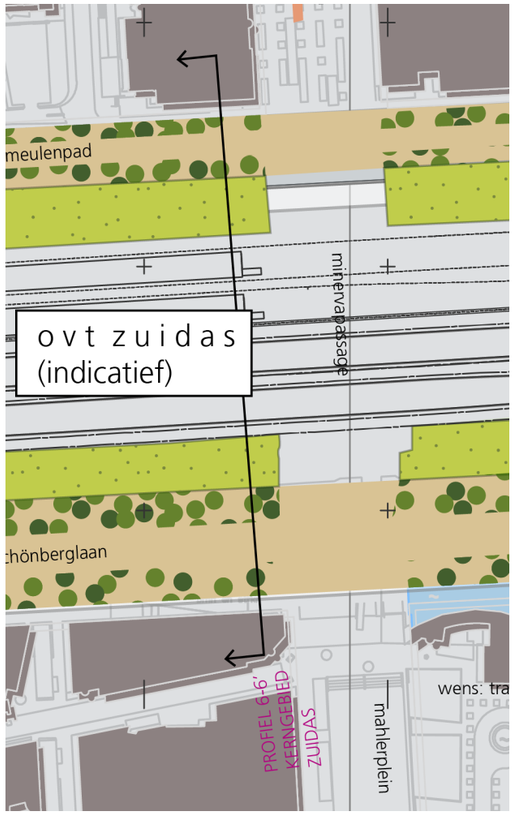
Matthijs Vermeulenpad compe
verordening, stra

PROFIEL 6-6'

KERNGEBIED ZUIDAS | 1:500

0m 5m 10m 15m 20m


en
16 m
WTC
ensatiegebied bomen-
atbomen


meulenpad
minervapassage
ovt zuidas
(indicatief)
chönberglaan
PROFIEL 6-6'
KERNGEBIED
ZUIDAS
mahlerplein
wens: tra

Beatrixpark - RAI

Ruimtelijke karakteristiek

De A10 is zeer groen ingepast in dit deeltraject. De taluds aan noord- en zuidzijde van de A10 zijn volledig begroeid met gesloten beplanting. Vanuit het in landschapsstijl aangelegde Beatrixpark is de A10 niet zichtbaar door de met bomen begroeide oevers en wegtalud. Vanuit het sportpark ten zuiden van de A10 gaat de snelweg schuil achter een windsingel en de begroeide taluds. De Europaboulevard, beplant met platanenrijen, is een karakteristieke noord-zuidverbinding.

Opgave

De parallelbanen van de A10 zorgen voor een aanzienlijk vergroot ruimtebeslag, zowel naar het noorden als naar het zuiden. Hierdoor is de ruimte die beschikbaar was voor taluds geheel weggevallen. Het Beatrixpark, reeds aangetast door het Beethovenkwartier, wordt nog verder aangetast. Het hoogteverschil tussen A10 en omgeving wordt tussen de tunnelmonden en de Amstel volledig opgevangen met keerwanden. De A10 komt ter plaatse van het Beatrixpark uit de tunnelmond, om daarna snel te stijgen zodat de Europaboulevard bovenlangs gekruist wordt. Recreatieve parallelverbindingen, zowel ten noorden als ten zuiden van de A10, moeten opschuiven door de wegverbreding. Ter plaatse van het Beatrixpark komt een nieuwe fietspassage. Voor het Beatrixpark is recent een herinrichtingsplan gemaakt, dat in 2017 uitgevoerd moet zijn.
De volgende geluidsmaatregelen zijn voorzien:

- Tussenbermschermen rijbanen A10 noordzijde, hoogte 3m;
- Zijbermschermen noordzijde A10 aansluiting Europaboulevard, hoogte 2m;
- Tussenbermschermen rijbanen A10 zuidzijde, hoogte 2m.

Specificaties landschappelijke inpassing

De inpassingsvisie bestaat uit behoud van een groene uitstraling van de A10 naar de omgeving en een herkenbare groene corridor van de A10 Zuid in de middenberm. Alle overruimtes tussen rijbanen en spoor worden daarom ingevuld met bomen, zodat een herkenbaar en uniform beeld ontstaat voor de A10 Zuid. Het Beatrixpark is een bijzonder waardevol en veel bezocht park. Het noordelijke en oudste deel van het Beatrixpark is zelfs gemeentelijk monument.

De overgang A10 – Beatrixpark dient daarom zorgvuldig vormgegeven te worden. De vormgeving van keerwanden parallel aan de recreatieve routes langs de A10, heeft grote invloed op de beleving van fietsers en wandelaars. Keerwanden moeten daarom volledig begroeid worden, en bij voorkeur hellend uitgevoerd.

Watercompensatie:

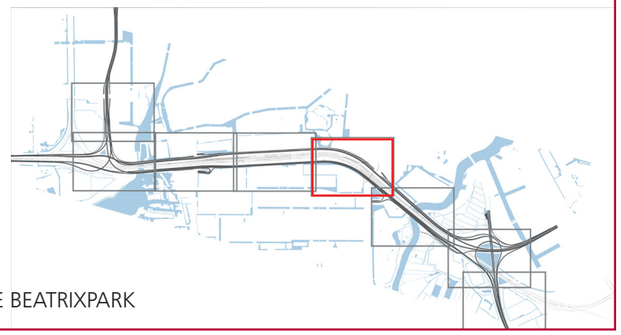
- Zoekgebied waterberging; verbreden oppervlaktewater tussen A10 en sportvelden;
- Zoekgebied bodempassage aangrenzend aan oppervlaktewater Beatrixpark en sportpark A10 zuidzijde. Dit zou een natte bodempassage kunnen zijn, bestaande uit een rietoever. Ook kan gebruik gemaakt worden van een droge bodempassage (bijvoorbeeld een grindkoffer), onder het fiets/voetpad parallel aan de A10.

Bomen/groen/ecologie:

- Herplant strook bosplantsoen talud noordzijde A10 t.p.v. Beatrixpark als geleidende beplanting voor vleermuizen;
- Herstel strook bosplantsoen noordrand sportvelden als geleiding voor vleermuizen;
- Compensatiegebied bomenverordening: groene corridor tussen rijbanen en spoor/metro;
- Compensatiegebied bomenverordening: straatbomen in het kerngebied;
- Begroeide keerwanden ter plaatse van Beatrixpark, RAI en Vivaldi;
- Vanuit ecologie bestaat de wens om een faunapassage te realiseren voor kleine zoogdieren. Deze zou gecombineerd kunnen worden met de nieuwe fietspassage.

Recreatie

- Nieuwe fietsroute Beatrixpark-RAI. Deze sluit aan op de Groene Zoom enerzijds en het stedelijk kerngebied Zuidas anderzijds. In de huidige situatie is het pad langs de A10 onderdeel van de rondwandeling van het Beatrixpark. De parkbeleving is in de nieuwe situatie nog steeds belangrijk. Een 4 meter brede rietoever zorgt voor een verzachting van de overgang keerwanden A10 en het water van het Beatrixpark;
- Nieuwe fietspassage ter plaatse van het Beatrixpark, aansluitend op Antoni Vivaldistraat;
- Herstel wandelroute zuidzijde A10 ABN-Amro-Antoni Vivaldistraat.



LEGENDA

- OTB-grens
- bebouwing
- hoogbouw Zuidas
- spoor
- metro
- ruimtebeslag verharding A10/A2
- bestaand hoofdfietsnetwerk
- nieuwe fietsverbinding
- nieuw in te richten openbare ruimte
- (dak)tuinvegetatie kerngebied Zuidasdok
- Natuurvriendelijke oever
- talud
- water (bestaand + gepland)
- zoekgebied watercompensatie
- compensatiegebied bomenverordening
- compensatie bomenverordening OVT
- Sport en spelzone
- bos (nieuw)
- gras (nieuw)
- bos (bestaand)
- gras (bestaand)
- concentratiegebied vleermuizen
- tunnelbak wand
- verticale grondkering (begroeid)
- nieuw geluidsscherm 1 meter
- nieuw geluidsscherm 2 meter
- nieuw geluidsscherm 3 meter
- nieuw geluidsscherm 4 meter
- nieuw geluidsscherm 8 meter

beatrixpark

flank
beatrixpark/rai

de groene zoom

natuurvriendelijke
oever

dienstgebouw

zoekgebied
bodempassage

nieuwe fietsroute

nieuwe
fietspassage
Beatrixpark

rai

A10

groene keerwand langs RAI

A10

nieuwe fietsroute

zoekgebied
bodempassage

PROFIEL 7-7'
BEATRIXPARK

PROFIEL 8-8'
RAI

groene keerwand

A10

A10

europaboulevard

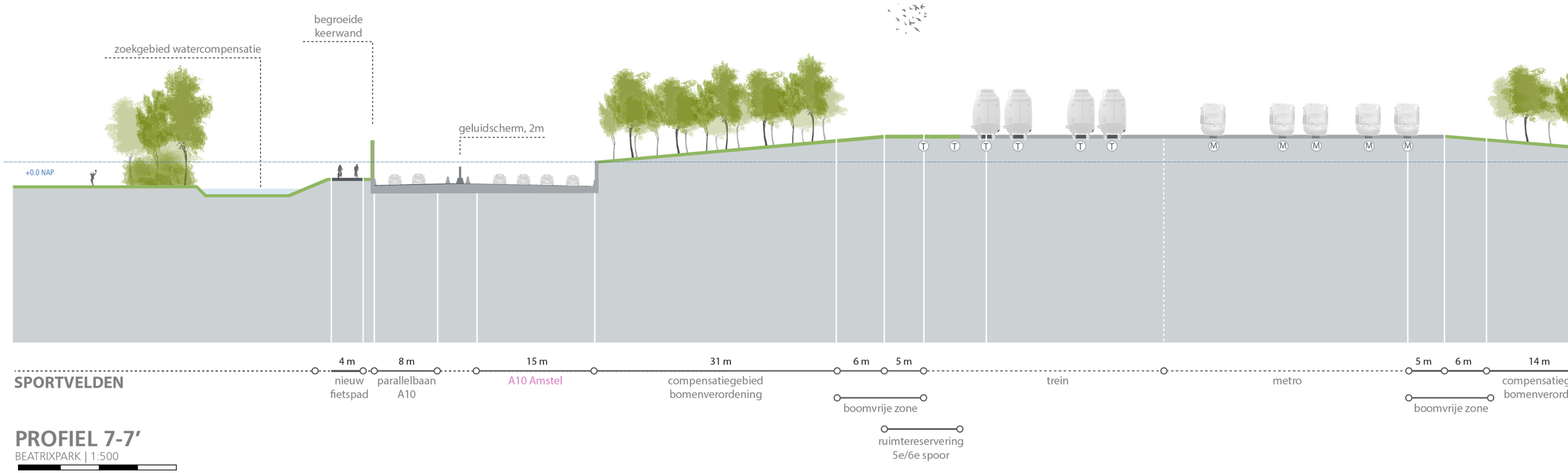
begroeid talud, bosplant-
soen nieuw: afscherming
zicht op A10, geleiding
vleermuizen

flank
ravel/vivaldi
sportvelden

europaboulevard

0 100 250m

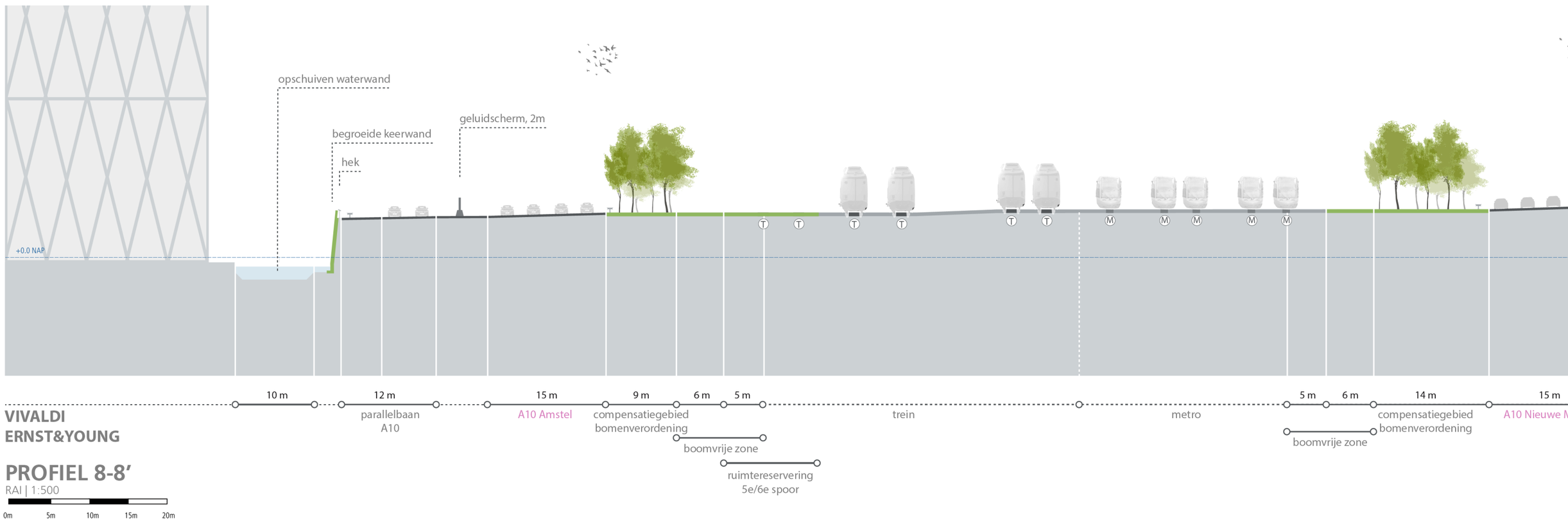
61



PROFIEL 7-7'

BEATRIXPARK | 1:500

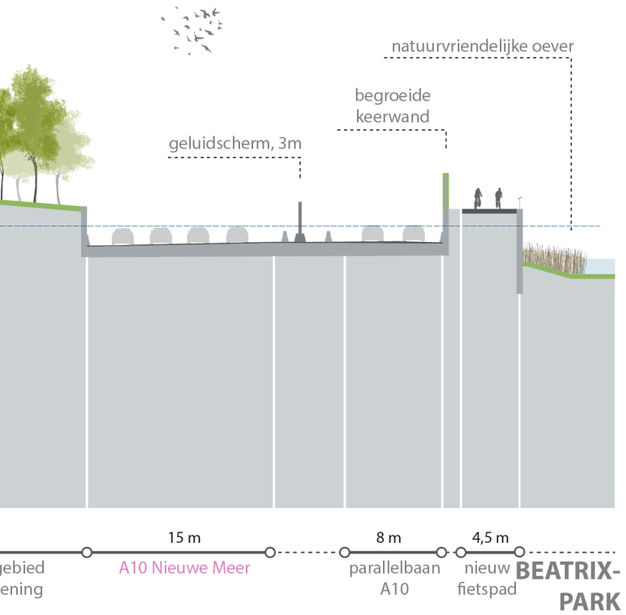
0m 5m 10m 15m 20m

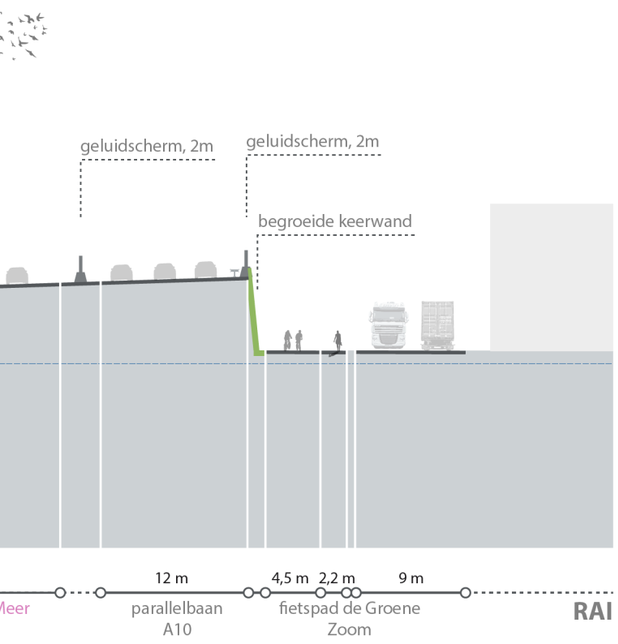


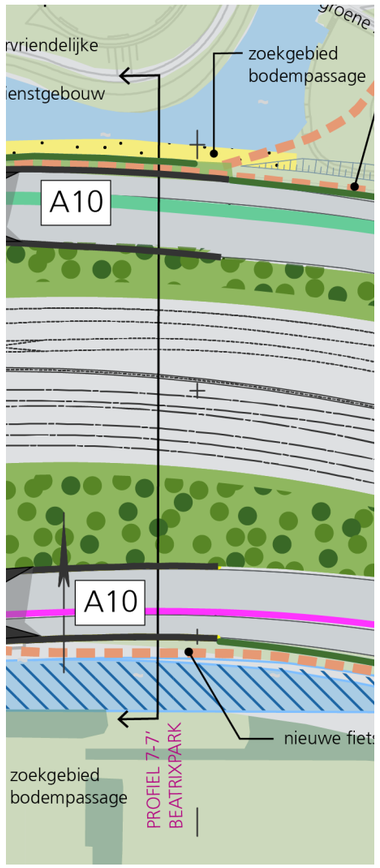
PROFIEL 8-8'

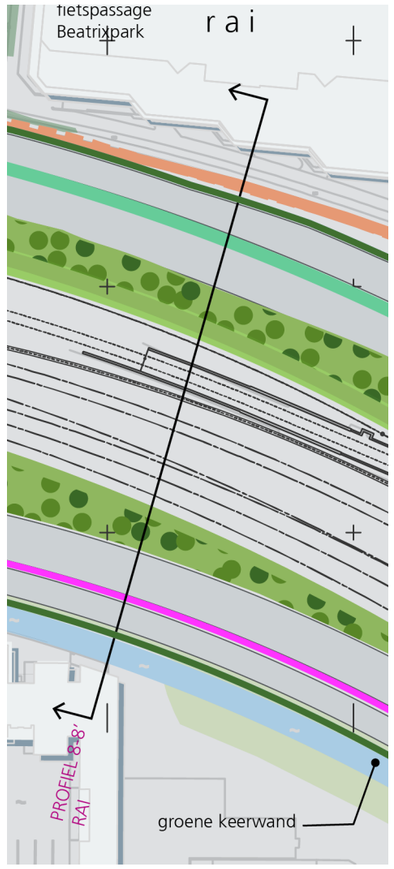
RAI | 1:500

0m 5m 10m 15m 20m


natuurvriendelijke oever
begroeide keerwand
geluidscherm, 3m
15 m
8 m
4,5 m
gebied
ening
A10 Nieuwe Meer
parallelbaan A10
nieuw fietspad
BEATRIX-PARK


geluidscherm, 2m
geluidscherm, 2m
begroeide keerwand
12 m
4,5 m
2,2 m
9 m
Meer
parallelbaan A10
fietspad de Groene Zoom
RAI


rvriendelijke
enstgebouw
zoekgebied bodempassage
A10
A10
nieuwe fiets
zoekgebied bodempassage
PROFIEL 7-7' BEATRIXPARK


fietspassage Beatrixpark
r a i
PROFIEL 8-8' RAI
groene keerwand

Amstel

Ruimtelijke karakteristiek

Dit deeltraject van de A10 Zuid voert door de uitloper van de zogenaamde Amstelscheg, een groen gebied aan weerszijden van de rivier de Amstel, dat ver het stedelijk gebied van Amsterdam binnendringt. Aan de westoever van de Amstel bevinden zich begraafplaats Zorgvlied en het Amstelpark, aan de oostoever het volkstuinpark Amstelglorie en het landelijk gebied van de Amstelscheg. De A10 is ingepast met begroeide taluds. Ter plaatse van de Amstelbrug zijn transparante schermen toegepast langs de A10.

Opgave

De parallelbanen van de A10 zorgen voor een aanzienlijk vergroot ruimtebeslag, zowel naar het noorden als naar het zuiden. Hierdoor is de ruimte die beschikbaar was voor taluds aan de zuidzijde grotendeels weggevallen. Het fietspad dr. C.W. Ittmanpad, in het noordelijke talud van de A10, moet opschuiven.
De volgende geluidsmaatregelen zijn voorzien:

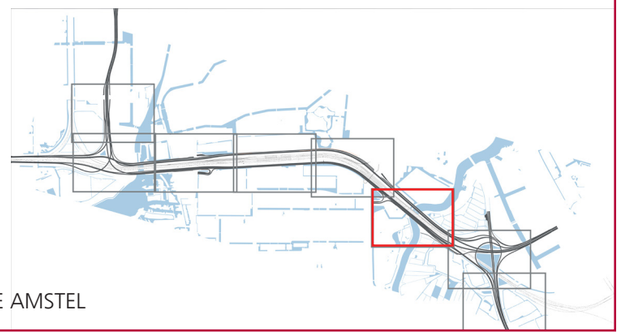
- Tussenbermschermen rijbanen A10, hoogte 2m;
- Zijbermschermen noordzijde A10 zijde begraafplaats Zorgvlied, hoogte 2m.

Specificaties landschappelijke inpassing

De kwaliteiten van de groene Amstelscheg moeten geborgd worden. De inpassingsvisie bestaat uit een groene uitstraling van de A10 naar de omgeving en een herkenbare groene corridor van de A10 Zuid in de middenberm. Alle overruimtes tussen rijbanen en spoor worden daarom ingevuld met bomen, zodat een herkenbaar en uniform beeld ontstaat voor de A10 Zuid. Voor de weggebruiker is het zicht op de Amstel een belangrijk oriëntatiepunt. Beplanting op taluds ter plaatse van Zorgvlied en Amstelglorie wordt hersteld. De fietsroute Europaboulevard-Amsteldijk is een belangrijke recreatieve verbinding. Het fietspad ligt daarom zover mogelijk van de A10 af. Zo ontstaat er maximaal ruimte voor beplanting op het noordelijke talud van de A10. De huidige loop van het deel Ouderkerkerdijk langs de A10 wordt gerespecteerd.

Bomen/groen/ecologie:

- Herplant strook bosplantsoen talud ter plaatse van Zorgvlied als geleiding voor vleermuizen en afscherming van het zicht op de A10;
- Herstel strook bosplantsoen talud noordzijde A10 ter plaatse van volkstuinpark Amstelglorie als afscherming van het zicht op de A10;
- Compensatiegebied bomenverordening: groene corridor tussen rijbanen en spoor/metro.



LOCATIE AMSTEL

LEGENDA

- OTB-grens
- bebouwing
- hoogbouw Zuidas
- spoor
- metro
- ruimtebeslag verharding A10/A2
- bestaand hoofdfietsnetwerk
- nieuwe fietsverbinding
- nieuw in te richten openbare ruimte
- (dak)tuinvegetatie kerngebied Zuidasdok
- Natuurvriendelijke oever
- talud
- water (bestaand + gepland)
- zoekgebied watercompensatie
- compensatiegebied bomenverordening
- compensatie bomenverordening OVT
- Sport en spelzone
- bos (nieuw)
- gras (nieuw)
- bos (bestaand)
- gras (bestaand)
- concentratiegebied vleermuizen
- tunnelbak wand
- verticale grondkering (begroeid)
- nieuw geluidsscherm 1 meter
- nieuw geluidsscherm 2 meter
- nieuw geluidsscherm 3 meter
- nieuw geluidsscherm 4 meter
- nieuw geluidsscherm 8 meter

begraafplaats
zorgvlied

dr. c.w. ittmanpad

begroeid talud, bosplantsoen
nieuw: afscherming zicht op A10,
geleiding vleermuizen

natuurvriendelijke oever langs
kleine wetering

amsteldijk

AMSTEL

bosplantsoen
nieuw, versterken
groene rand

PROFIEL 9.9
ZORGVLIED

groene keerwand
langs Amstelpark

ouderkerkerdijk

begroeid talud, bosplantsoen
nieuw: afscherming zicht op A10,
geleiding vleermuizen

volkstuinpark
amstelglorie

A10

A10

amstelpark

begroeid talud, bosplantsoen
nieuw: afscherming zicht op A10,
geleiding vleermuizen

groene keerwand

amsteldijk

AMSTEL

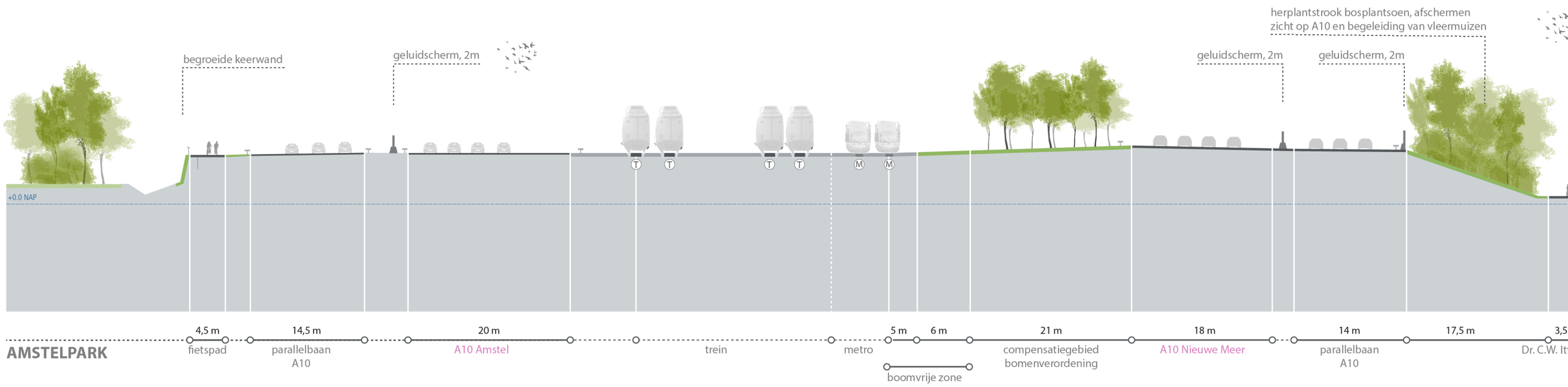
ouderkerkerdijk

ouderkerkerdijk

amstelscheg

0 100 250m

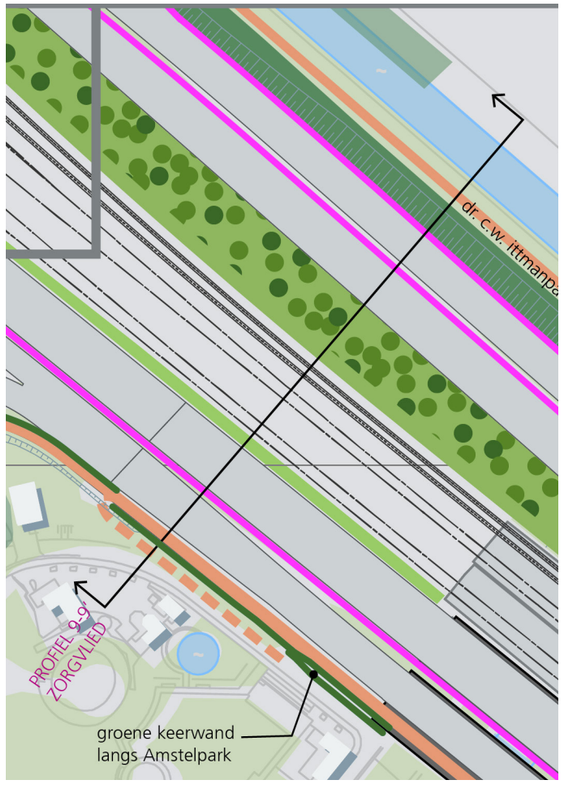
65

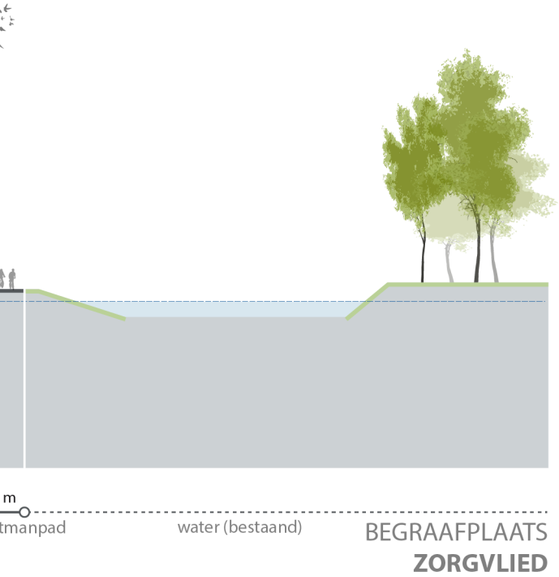


PROFIEL 9-9'

AMSTELPARK | 1:500

0m 5m 10m 15m 20m


dr. c.w. ittmanpad
PROFIEL 9.g
ZORGVLIED
groene keerwand
langs Amstelpark


m
tmanpad
water (bestaand)
BEGRAAFPLAATS
ZORGVLIED

Knooppunt Amstel

Ruimtelijke karakteristiek

Het knooppunt Amstel verbindt de A10 met de A2 en de S110. De oostzijde van het knooppunt ligt in een bedrijventerrein, de westzijde in de groene Amstelscheg. Het knooppunt Amstel is bij aanleg verbijzonderd door de consequente toepassing van smalle watergangen en rietbanen diagonaal door het knooppunt. De richting van de rietbanen is autonoom van de vele richtingen in het knooppunt. De rietbanen aan de zuidzijde van de A10 zijn inmiddels gedeeltelijk verdwenen onder een zandlichaam. De spoorlijn Schiphol-Utrecht loopt door het knooppunt. Aan de zuidwestkant van het knooppunt wordt de bocht geaccentueerd door een karakteristieke rij populieren.

Opgave

De ruimtelijke configuratie van knooppunt Amstel wordt aanzienlijk aangepast. In het hart van het knooppunt vervalt een verbindingsboog waardoor meer ruimte ontstaat. De zuidelijke aansluiting van A10 Zuid richting de A10 Oost zorgt voor een verdichting van het knooppunt. De parallelbanen van de A10 zorgen voor een vergroot ruimtebeslag aan de noordzijde van de A10. De bestaande invulling van watergangen en rietbanen is nu al minder leesbaar en zal in de nieuwe configuratie nog meer verstoord worden. Een nieuwe heldere inpassing van het knooppunt is gewenst.

Specificaties landschappelijke inpassing

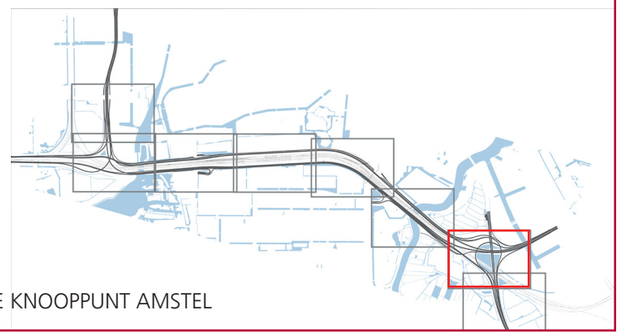
Het knooppunt Amstel vormt de oostelijke uitloper van de groene corridor van de A10 Zuid. Het knooppunt heeft een weidse opzet en ligt op de overgang van het stedelijk gebied van Amsterdam en het landelijk gebied van de Amstelscheg aan de zuidzijde.
De weidse opzet wordt versterkt door alle watercompensatie te concentreren in het hart van het knooppunt. De aansluiting op de groene corridor wordt bereikt door de noordoostzijde van het knooppunt in te vullen met bomen, zodat een herkenbaar en uniform beeld ontstaat voor de A10 Zuid. De aansluiting op de Amstelscheg wordt gemaakt door de zuidzijde van het knooppunt vrij te houden van boombeplanting. De populierenrij aan de zuidwestzijde begeleidt de bocht en versterkt het poldergevoel van de Amstelscheg.

Watercompensatie:

- Zoekgebied aanleg van open water centraal in het knooppunt. Het water wordt per compartiment als aaneengesloten wateroppervlaktes gerealiseerd. De bestaande smalle watergangen en rietbanen vervallen. De oevers krijgen geen beplanting zodat het water maximaal beleefbaar is vanuit de auto.

Bomen/groen/ecologie:

- Herstel strook bosplantsoen talud noordzijde A10 ter plaatse van volkstuinpark Amstelglorie;
- Compensatiegebied bomenverordening: groene corridor tussen rijbanen en spoor/metro;
- Behoud van de populierenrij in zuidwestoksel van het knooppunt; indien behoud niet mogelijk is, herplanten als compensatie Bomenverordening in dezelfde soorten en plantafstand als begeleiding van de bocht.



LOCATIE KNOOPPUNT AMSTEL

LEGENDA

- OTB-grens
- bebouwing
- hoogbouw Zuidas
- spoor
- metro
- ruimtebeslag verharding A10/A2
- bestaand hoofdfietsnetwerk
- nieuwe fietsverbinding
- nieuw in te richten openbare ruimte
- (dak)tuinvegetatie kerngebied Zuidasdok
- Natuurvriendelijke oever
- talud
- water (bestaand + gepland)
- zoekgebied watercompensatie
- compensatiegebied bomenverordening
- compensatie bomenverordening OVT
- Sport en spelzone
- bos (nieuw)
- gras (nieuw)
- bos (bestaand)
- gras (bestaand)
- concentratiegebied vleermuizen
- tunnelbak wand
- verticale grondkering (begroeid)
- nieuw geluidsscherm 1 meter
- nieuw geluidsscherm 2 meter
- nieuw geluidsscherm 3 meter
- nieuw geluidsscherm 4 meter
- nieuw geluidsscherm 8 meter

volkstuinpark
amstelglorie

behoud of herplant
bosplantsoen

Gemeentegrens Ouder Amstel

A2

A10

KNOOPPUNT
AMSTEL

PROFIEL 10-10
POLITIESCHOOL

zoekgebied
watercompensatie

joan muyskenswegg

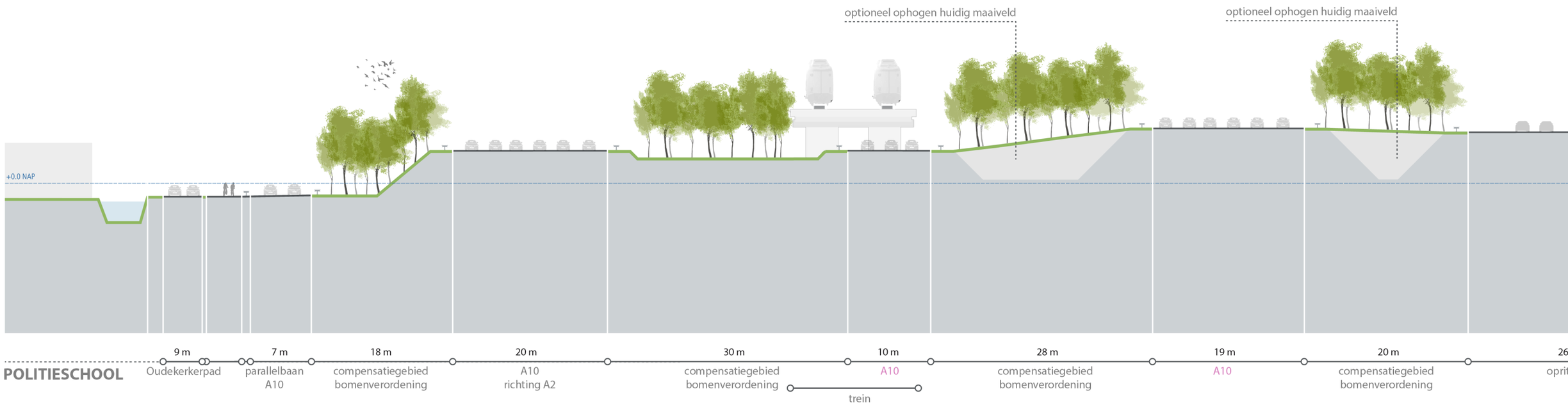
politieschool

herplant bomen

behoud bomen

0 100 250m

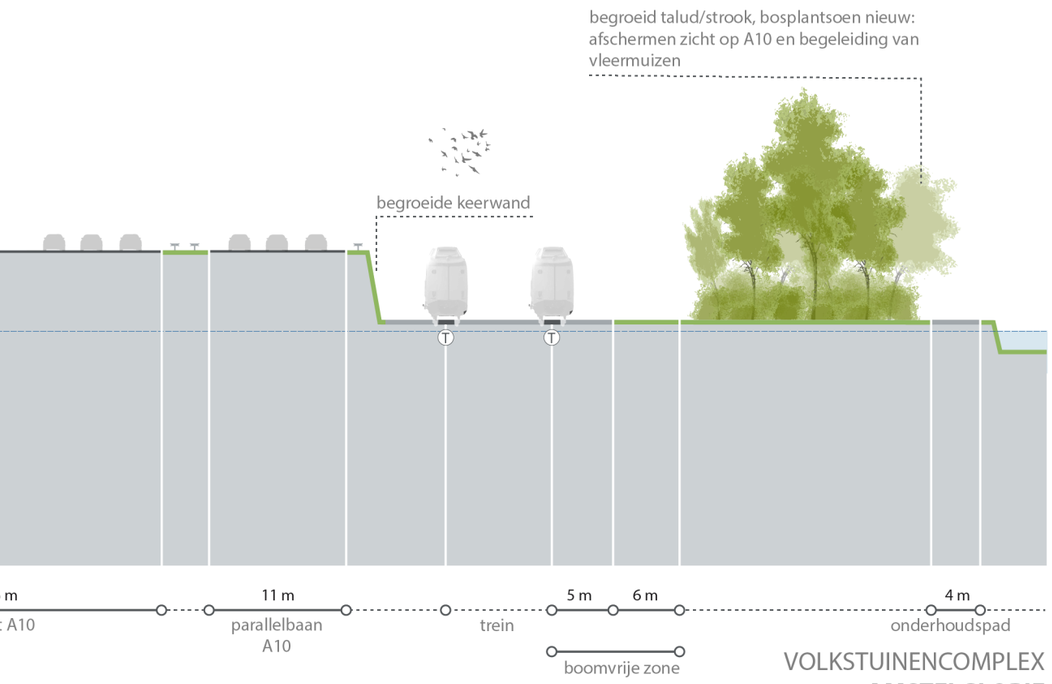
A2



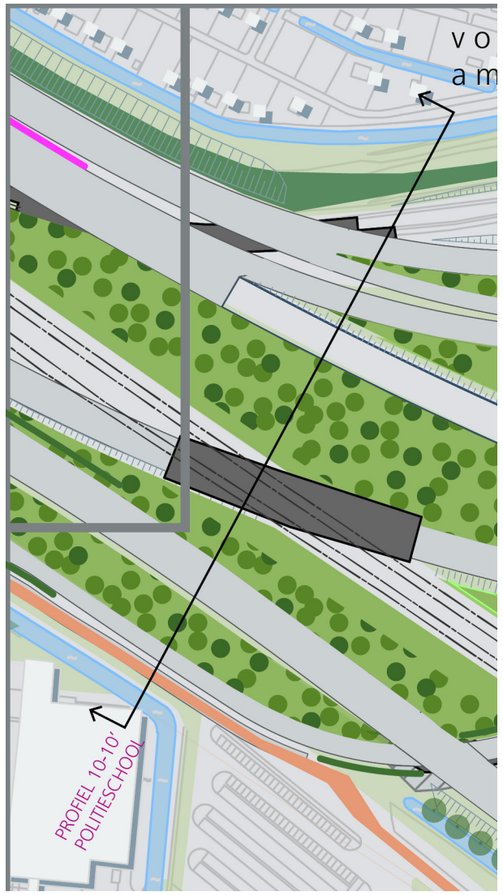
PROFIEL 10-10'

POLITIESCHOOL | 1:500

0m 5m 10m 15m 20m



VOLKSTUINENCOMPLEX
AMSTELGLORIE



A2 Amstelscheg

Ruimtelijke karakteristiek

Dit deeltraject wordt bepaald door de landelijke sfeer en openheid van de Amstelscheg. De A2 is vanaf de belangrijke recreatieve routes langs de Amstel nauwelijks waarneembaar. Dit komt door de groene achtergrond van de A2, de windsingels tussen A2 en Tuinpark Dijkzicht en de dubbele rij knotwilgen aan de westzijde van de A10. Het beeld vanaf de weg is sterk geënsceneerd: een assymetrisch profiel met aan de oostzijde een dichte windsingel en aan de westzijde de transparante knotwilgen, met zichtlijnen naar het weidse Amstelland en de skyline van de Zuidas op de achtergrond. Ten noorden van het fietsviaduct knooppunt Amstel accentueert een karakteristieke populierenrij de bocht.

Opgave

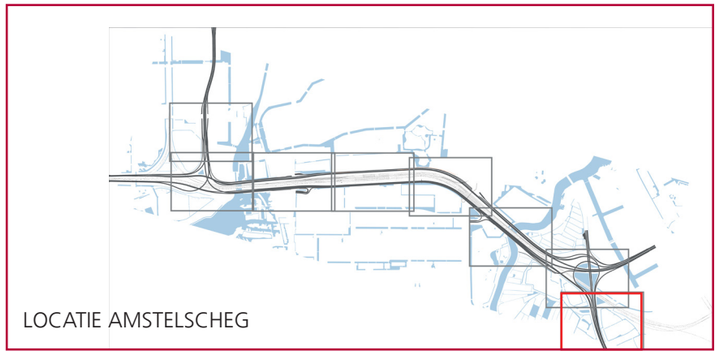
De aansluiting van de A10 richting de A2 wordt iets aangepast. Hierdoor wordt mogelijk de ruimte voor de bestaande knotwilgen tussen A2 en fietspad beperkt.

Specificaties landschappelijke inpassing

Het beeld van knotwilgen langs de A2 is karakteristiek voor de polderbeleving en moet behouden blijven.

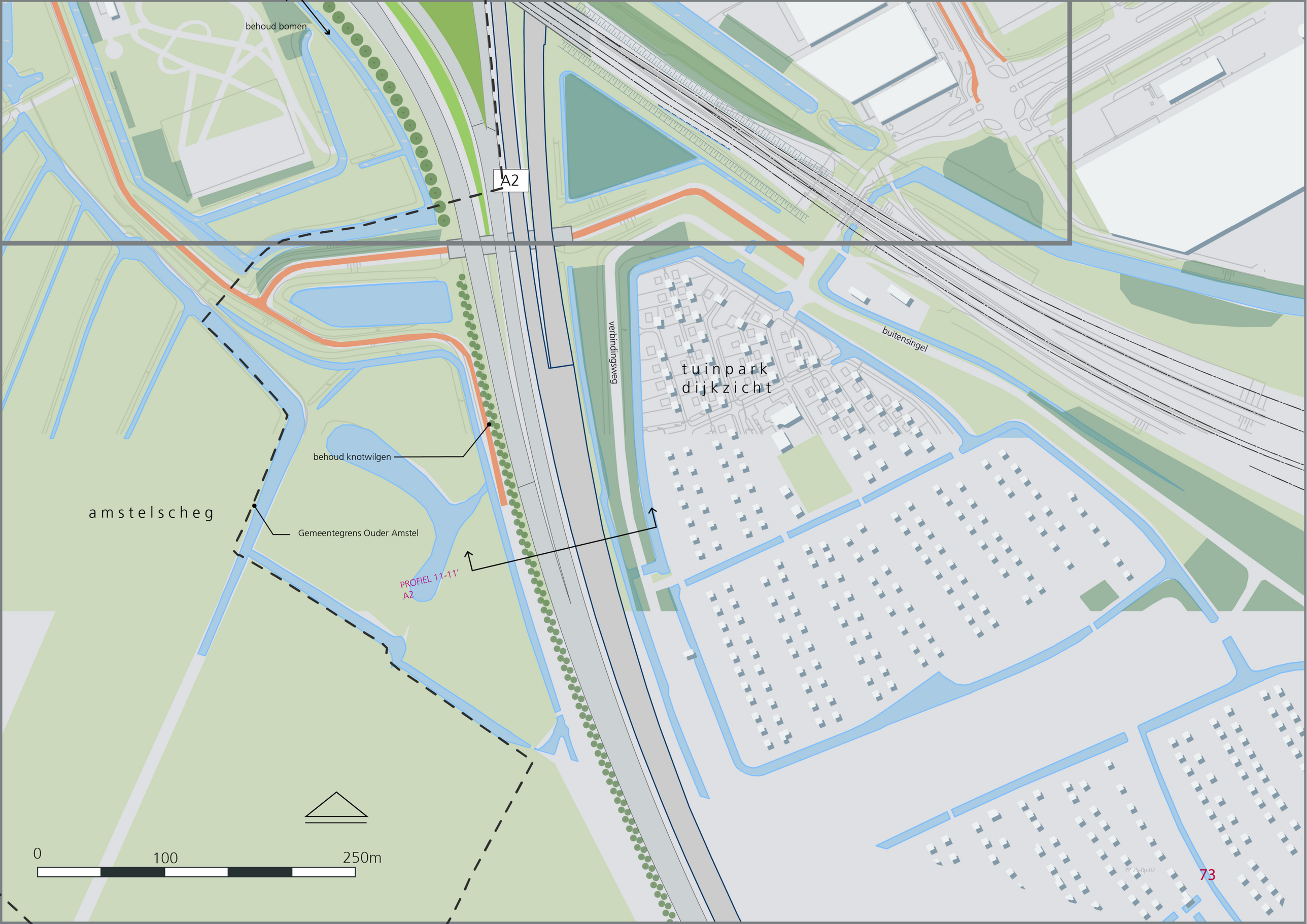
Bomen/groen/ecologie

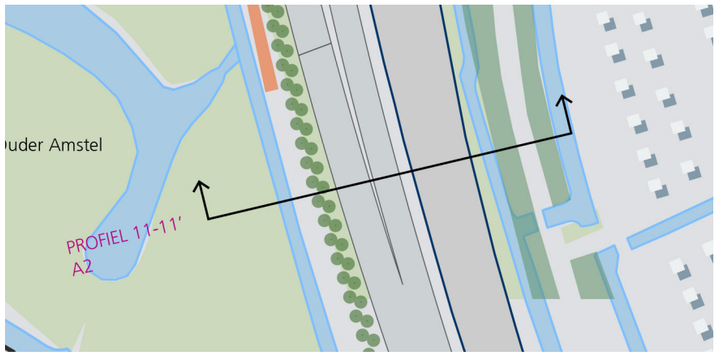
- Behoud knotwilgen tussen fietspad en A2 aan zijde Amstelscheg; indien behoud niet mogelijk is, herplanten als bomencompensatie met andere soorten dan de knotwilg. De plantafstanden horen aan te sluiten aan de populierenrij als begeleiding van het fietspad langs de A2;
- Behoud van de populierenrij in zuidwestoksel van het knooppunt; indien behoud niet mogelijk is, herplanten als bomencompensatie in dezelfde soorten en plantafstand als begeleiding van de bocht.

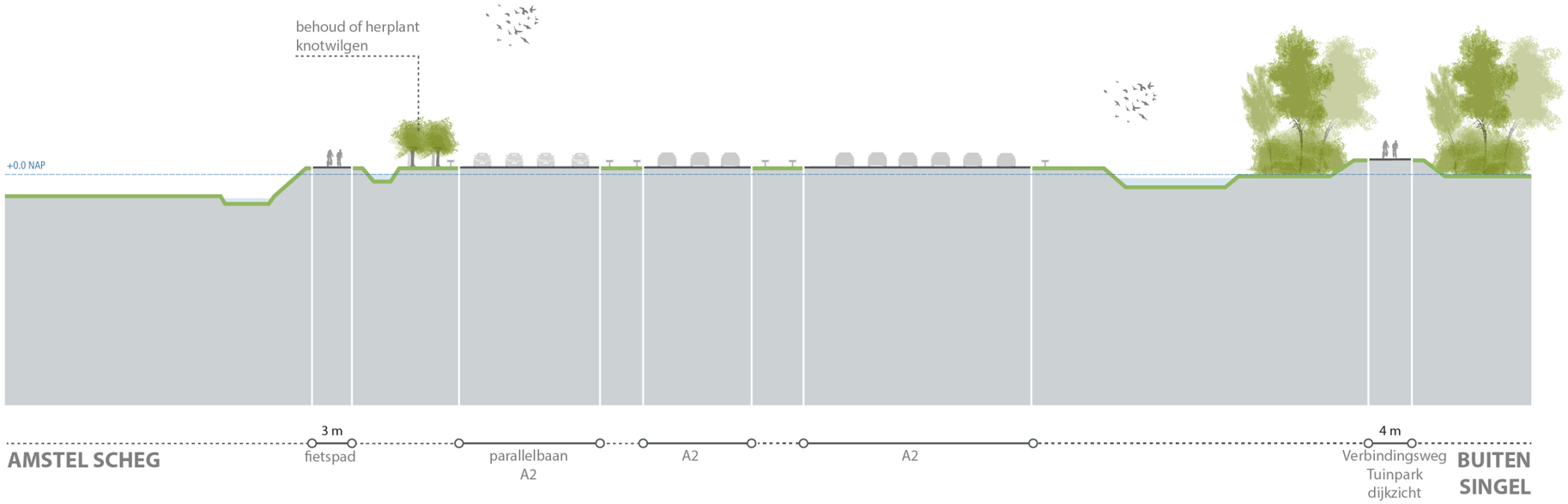


LEGENDA

- OTB-grens
- bebouwing
- hoogbouw Zuidas
- spoor
- metro
- ruimtebeslag verharding A10/A2
- bestaand hoofdfietsnetwerk
- nieuwe fietsverbinding
- nieuw in te richten openbare ruimte
- (dak)tuinvegetatie kerngebied Zuidasdok
- Natuurvriendelijke oever
- talud
- water (bestaand + gepland)
- zoekgebied watercompensatie
- compensatiegebied bomenverordening
- compensatie bomenverordening OVT
- Sport en spelzone
- bos (nieuw)
- gras (nieuw)
- bos (bestaand)
- gras (bestaand)
- concentratiegebied vleermuizen
- tunnelbak wand
- verticale grondkering (begroeid)
- nieuw geluidsscherm 1 meter
- nieuw geluidsscherm 2 meter
- nieuw geluidsscherm 3 meter
- nieuw geluidsscherm 4 meter
- nieuw geluidsscherm 8 meter


behoud bomen
A2
verbindingsweg
buitensingel
tuinpark
dijkzicht
behoud knotwilgen
amstelscheg
Gemeentegrens Ouder Amstel
PROFIEL 11-11'
A2
0
100
250m
73





PROFIEL 11-11'

A2 | 1:500

0m 5m 10m 15m 20m

6. LITERATUURLIJST

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 Milieuadviseurs (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
- Ambitiedocument Zuidasdok, Richtinggevend masterplan voor planuitwerking en aanbesteding, 1 april 2014
- 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

Amsterdam RAI

Zuidas dok

Financiering

Gemeente Amsterdam

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Provincie Noord-Holland

Stadsregio Amsterdam

Medegefinancierd door de Europese Unie
Trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T)

In deze publicatie wordt slechts de mening van de auteur weergegeven. De Europese Unie is niet aansprakelijk voor het gebruik dat eventueel wordt gemaakt van de informatie in deze publicatie.