Gemeente
Amsterdam

bestemmingsplan Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere

toelichting exclusief bijlagen en regels

BEHOORT BIJ BESLUIT VAN
DE GEMEENTERAAD VAN AMSTERDAM
VAN 2 juli 2014 , NR. 162/413
DE RAADSGRIFFIER,

Colofon

Opdrachtgever	DIVV
Opdrachtnemer	Dienst Ruimtelijke Ordening, Team Juridische en Milieuzaken De Dienst Ruimtelijke Ordening is onderdeel van de OntwikkelingsAlliantie en werkt daarin intensief samen met de diensten Infrastructuur Verkeer en Vervoer, Economische Zaken, het Ontwikkelingsbedrijf, ProjectManagement Bureau en het Ingenieursbureau van de gemeente Amsterdam.
IMRO_idn	NL.IMRO.0363.T1104BPGST-VG01
Datum	2 juli 2014
Planstatus	bestemmingsplan (vastgesteld)

Inhoudsopgave

Toelichting **7**

Hoofdstuk 1	**Inleiding**	**9**
1.1	Bevoegdhedenverdeling	10
1.2	Crisis- en herstelwet	10
Hoofdstuk 2	**Plankader**	**11**
2.1	Beschrijving van het plangebied	11
2.2	Structuurvisie Amsterdam	11
2.3	Voorgaand planologisch kader	14
Hoofdstuk 3	**Besluitvorming**	**15**
Hoofdstuk 4	**Beschrijving wegaanpassingen**	**19**
4.1	Specifieke ontwikkelingen	23
Hoofdstuk 5	**Mer /mer-beoordeling**	**25**
5.1	Algemeen	25
5.2	Resultaten	25
Hoofdstuk 6	**Geluid**	**27**
6.1	Algemeen	27
6.2	Resultaten onderzoeken	27
Hoofdstuk 7	**Luchtkwaliteit**	**29**
7.1	Algemeen	29
7.2	Resultaten onderzoek	29
Hoofdstuk 8	**Externe veiligheid**	**31**
8.1	Algemeen	31
8.2	Resultaten onderzoeken	31
Hoofdstuk 9	**Bodem**	**33**
9.1	Algemeen	33
9.2	Resultaten onderzoek	33
Hoofdstuk 10	**Water**	**35**
10.1	Algemeen	35
10.2	Resultaten onderzoek	35
Hoofdstuk 11	**Natuur**	**37**
11.1	Algemeen	37
11.2	Resultaten onderzoek	37
Hoofdstuk 12	**Landschap**	**39**
12.1	Algemeen	39
12.2	Resultaten onderzoek	39

Hoofdstuk 13	**Cultuurhistorie en archeologie**	**41**
13.1	Algemeen	41
13.2	Resultaten onderzoek	41
Hoofdstuk 14	**Luchthavenindelingsbesluit Schiphol**	**43**
Hoofdstuk 15	**Juridische planbeschrijving**	**45**
15.1	Algemeen	45
15.2	Artikelgewijze toelichting	45
Hoofdstuk 16	**Economische uitvoerbaarheid**	**49**
16.1	Algemeen	49
16.2	Schaderegeling	49
16.3	Exploitatieplan	49
Hoofdstuk 17	**Maatschappelijke uitvoerbaarheid**	**51**
17.1	Overleg met betrokken overheden (art. 3.1.1. Bro)	51
17.2	Ontwerpbestemmingsplan	53

Bijlagen bij toelichting 55

Bijlage 1	Kennisgeving ex artikel 1.3.1 Bro	57
Bijlage 2	Kennisgeving terinzagelegging ontwerpbestemmingsplan	59
Bijlage 3	Tracébesluit weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere 2011 (TB SAA 2011)	61
Bijlage 4	Tracébesluit bijlage kunstwerken	63
Bijlage 5	Tracébesluit bijlage infrastructurele voorzieningen en maatregelen	65
Bijlage 6	Tracébesluit bijlage hogere geluidswaarden	67
Bijlage 7	Tracébesluit bijlage waterhuishoudingsmaatregelen	69
Bijlage 8	Tracébesluit bijlage te verwijderen objecten	71
Bijlage 9	Tracébesluit bijlage verkeersveiligheid	73
Bijlage 10	Tracébesluit bijlage advies commissie tunnelveiligheid	75
Bijlage 11	Tracébesluit toelichting	77
Bijlage 12	Tracébesluit weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere 2013 (Wijzigings-TB SAA 2013)	79
Bijlage 13	Trajectnota/MER hoofdlijnen	81
Bijlage 14	Trajectnota/MER Gaasperdammerweg	83
Bijlage 15	Trajectnota/MER A10 oost	85
Bijlage 16	Tracébesluit 2013 deelkaart 3	87
Bijlage 17	Tracébesluit 2011 deelkaart 2	89
Bijlage 18	Tracébesluit 2011 deelkaart 3	91
Bijlage 19	Tracébesluit 2011 deelkaart 5	93
Bijlage 20	Tracébesluit 2013 deelkaart 1	95
Bijlage 21	Tracébesluit 2013 deelkaart 2	97
Bijlage 22	Tracébesluit 2011 deelkaart 30	99
Bijlage 23	Tracébesluit 2011 deelkaart 31	101
Bijlage 24	Akoestisch onderzoek A9	103
Bijlage 25	Akoestisch onderzoek A9 aanvullend	105
Bijlage 26	Akoestisch onderzoek A10	107
Bijlage 27	Akoestisch onderzoek A10 aanvullend	109
Bijlage 28	Akoestisch onderzoek onderliggend wegennet	111
Bijlage 29	Gezondheidsonderzoek	113
Bijlage 30	Rapport externe veiligheid	115
Bijlage 31	Rapport verantwoording groepsrisico	117

Bijlage 32	Waterbeheerplan	119
Bijlage 33	Toets Natuurbeschermingswet	121
Bijlage 34	Toets ecologische hoofdstructuur	123
Bijlage 35	Toets Flora- en faunawet	125
Bijlage 36	Mitigerende en compenserende natuurmaatregelen	127
Bijlage 37	Landschapsplan deeltraject A10 oost	129
Bijlage 38	Landschapsplan deeltraject A9 Gaasperdammerweg	131
Bijlage 39	Aanvullend archeologisch bureauonderzoek	133
Bijlage 40	Nota van Beantwoording zienswijzen	135

Regels **137**

Hoofdstuk 1	**Inleidende regels**	**139**
Artikel 1	Begrippen	139
Artikel 2	Wijze van meten	143
Hoofdstuk 2	**Bestemmingsregels**	**145**
Artikel 3	Verkeer - 1	145
Artikel 4	Verkeer - 2	147
Artikel 5	Verkeer - 3	149
Artikel 6	Verkeer - 4	150
Artikel 7	Leiding - Gas	151
Artikel 8	Waterstaat - Waterkering	153
Hoofdstuk 3	**Algemene regels**	**155**
Artikel 9	Anti-dubbeltelregel	155
Artikel 10	Algemene bouwregels	155
Artikel 11	Algemene gebruiksregels	155
Artikel 12	Algemene aanduidingsregels	155
Artikel 13	Algemene afwijkingsregels	156
Hoofdstuk 4	**Overgangs- en slotregels**	**157**
Artikel 14	Overgangsrecht	157
Artikel 15	Slotregel	157

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

De ruimtelijke ontwikkelingen in de Metropoolregio Amsterdam genereren grote hoeveelheden verkeer. Om de Metropoolregio Amsterdam bereikbaar te houden heeft de (toenmalige) Minister van Verkeer en Waterstaat besloten een trajectstudie uit te voeren om de noodzakelijke aanpassingen van het hoofdwegennet tussen Schiphol, Amsterdam en Almere te onderzoeken en daarover besluitvorming te laten plaatsvinden. Deze trajectstudie heeft geresulteerd in het Tracébesluit Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere (SAA).

De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft bij besluit van 21 maart 2011 het Tracébesluit Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere vastgesteld. Het Tracébesluit heeft met ingang van 31 maart tot en 11 mei 2011 ter inzage gelegen.

Er is beroep ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. De Afdeling heeft de beroepen bij uitspraak van 4 januari 2012 ongegrond verklaard. Daarmee is het Tracébesluit op genoemde datum onherroepelijk geworden. Er wordt voor het Tracébesluit verwezen naar bijlage 3 Tracébesluit weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere 2011 (TB SAA 2011). Het Tracébesluit met bijbehorende bijlagen wordt geacht deel uit te maken van deze toelichting (zie ook de bijlagen 3 t/m 10). Voor de toelichting op het Tracébesluit wordt verwezen naar bijlage 11 Tracébesluit toelichting.

De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft bij besluit van 14 september 2011 het Tracébesluit van 21 maart 2011 op enkele punten van ondergeschikte aard gewijzigd; de vaststelling van deze wijziging is tegelijkertijd met het oorspronkelijke Tracébesluit onherroepelijk geworden. Het betreft een aantal tracékaarten en het herstel van de vaststelling van hogere waarden ingevolge de Wet geluidhinder. De desbetreffende tracékaarten en hogere waarden hebben geen betrekking op het grondgebied van de gemeente Amsterdam.

De gemeenteraad dient ingevolge artikel 15, lid 8, van de Tracéwet nadat een Tracébesluit onherroepelijk is geworden, een bestemmingsplan overeenkomstig het Tracébesluit vast te stellen. Het voorliggend bestemmingsplan voorziet hierin voor zover het, het gedeelte van het Tracébesluit betreft dat betrekking heeft op het grondgebied van de gemeente Amsterdam. Het gaat daarbij met name om de aanpassing van de A9 oost (ook wel bekend als de Gaasperdammerweg) en de A10 oost (onderdeel van de ring A10).

De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft bij besluit van 21 maart 2013 de tweede wijziging van het Tracébesluit ('Tracébesluit Weguitbreiding Schiphol- Amsterdam-Almere (2013)') vastgesteld (zie bijlage 12 Tracébesluit weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere 2013 (Wijzigings-TB SAA 2013)). Voorzover relevant voor het onderhavige plangebied betreft deze wijziging het laten vervallen van de ophoging van geluidschermen op de Zeeburgerbrug. Tevens betreft deze wijziging de versmalling van de tunnel in de Gaasperdammerweg (A9) door middel van het aanpassen van de wisselstrook in de tunnel van één rijstrook per tunnelbuis naar een wisselbaan met één rijstrook in een aparte tunnelbuis. Tevens verandert de hoogteligging van de tunnel. Voorts wordt nabij de tunnel het fietspad over de Gaasp geïntegreerd in de autobrug over de Gaasp. Tevens betreft deze wijziging van het Tracébesluit een aantal kleine wijzigingen van de begrenzing van het gebied waarop het oorspronkelijk Tracébesluit betrekking had. Er is in overleg met Rijkswaterstaat besloten deze tweede wijziging van het Tracébesluit (verder 'Tracébesluit 2013') reeds mee te nemen in (de begrenzing van) het voorliggende bestemmingsplan.

1.1 Bevoegdhedenverdeling

De delen van de A9 oost en van de A10 oost waarop het Tracébesluit 2013 betrekking heeft, behoren tot het grootstedelijk gebied zoals aangewezen door de gemeenteraad in 2009. De verhouding c.q. bevoegdheden stadsdeel/Centrale Stad is primair neergelegd in de Verordening op de stadsdelen. Gelet op de aankomende wijzigingen in het bestuurlijke stelsel van Amsterdam is het vaststellen van een bestemmingsplan op het grondgebied van de gemeente Amsterdam een bevoegdheid van de Centrale Stad. In het kader van dit project blijft de Centrale Stad - maar ook andere participanten in deze - in gesprek/contact met het stadsdeel ten behoeve van het realiseren en tot uitvoer brengen van dit project.

1.2 Crisis- en herstelwet

De Crisis- en herstelwet beoogt een versnelling in de ontwikkeling en verwezenlijking van ruimtelijke projecten te bewerkstelligen, teneinde bij te dragen aan de bestrijding van de economische crisis.

Hiertoe zijn tijdelijke wijzigingen in de ruimtelijke procedures (bijvoorbeeld het bestemmingsplan) van toepassing verklaard op verschillende soorten projecten. Zo zijn bijvoorbeeld de behandelingstermijnen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State verkort en is het belanghebbende begrip aangepast. De projecten waarvoor dit geldt zijn opgenomen in bijlage I en II van de Crisis- en herstelwet.

Voorliggende bestemmingsplan betreft een project waarop afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Crisis- en herstelwet van toepassing is. In bijlage I van de Crisis- en herstelwet is als categorie van gevallen onder andere genoemd de 'ontwikkeling en verwezenlijking van werken en gebieden krachtens afdeling 3.1 of afdeling 3.3 van de Wet ruimtelijke ordening ten behoeve van ruimtelijke en infrastructurele projecten. Hiermee is de Crisis- en herstelwet (Chw) van toepassing op het project Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere. De tracébesluiten vormen een rechtstreekse grond om het project te kunnen realiseren. Het voorliggende bestemmingsplan is niet aan te merken als een besluit dat vereist is voor de ontwikkeling/verwezenlijking van het project zoals aangegeven in artikel 1.1, eerste lid van de Crisis- en herstelwet. Zonder voorliggend bestemmingsplan kan het project namelijk nog steeds verwezenlijkt worden. Er wordt daarom niet voldaan aan de voorwaarden in artikel 1.1, eerste lid van de Crisis- en herstelwet, zodat de versnellingen van afdeling 2, hoofdstuk 1 van deze wet niet van toepassing zijn op het voorliggende bestemmingsplan.

Hoofdstuk 2 Plankader

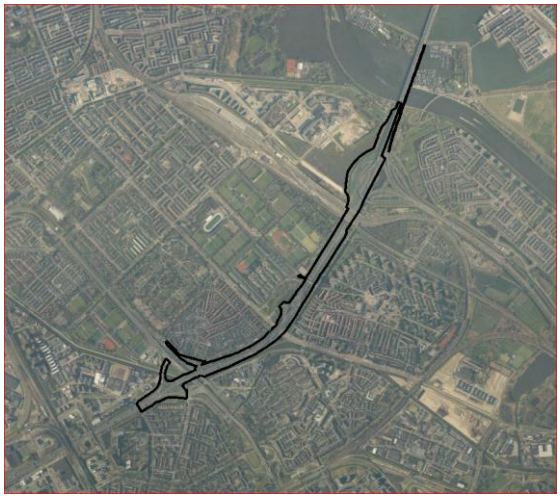
2.1 Beschrijving van het plangebied

Het bestemmingsplan heeft betrekking op twee los van elkaar gelegen gebieden te weten:

a. de A9-Gaasperdammerweg c.a. voor wat betreft het gedeelte behorende tot Amsterdams grondgebied (tussen knooppunt Holendrecht aan de westzijde en de brug over de Gaasp aan de oostzijde);
b. de A10-oost c.a. voor wat betreft het gedeelte behorende tot Amsterdams grondgebied (tussen kunstwerk 26 (ter hoogte van de Kloostersingel) aan de westzijde en de Zeeburgerbrug aan de oostzijde).

De plangrenzen zijn afgestemd op de begrenzingen van het oorspronkelijke Tracébesluit 2011 en het Tracébesluit 2013. Er zijn voor gronden aan de Langbroekdreef binnen de plangrens plannen voor de realisering van een brandweerkazerne. Aangezien met het voorliggende bestemmingsplan uitsluitend wordt beoogd het Tracébesluit 2013 te regelen, zijn de gronden waar de brandweerkazerne zal worden wel opgenomen in het voorliggend bestemmingsplan maar maakt de feitelijke ontwikkeling van de brandweerkazerne geen deel uit van dit bestemmingsplan. Deze ontwikkeling zal met een omgevingsvergunning, dus separaat van dit bestemmingsplan, in procedure worden gebracht (zie ook paragraaf 4.1.3).

Het Tracébesluit 2013 betreft - voorzover betrekking hebbend op grondgebied van de gemeente Amsterdam - mede de realisering van natuurcompensatie in de Gemeenschapspolder nabij Diemen. Deze natuurcompensatie wordt niet meegenomen in dit bestemmingsplan. Stadsdeel Zuidoost zal het desbetreffende bestemmingsplan aanpassen.



situering plangebied deel A10 oost

situering plangebied deel A9 (Gaasperdammerweg)

2.2 Structuurvisie Amsterdam

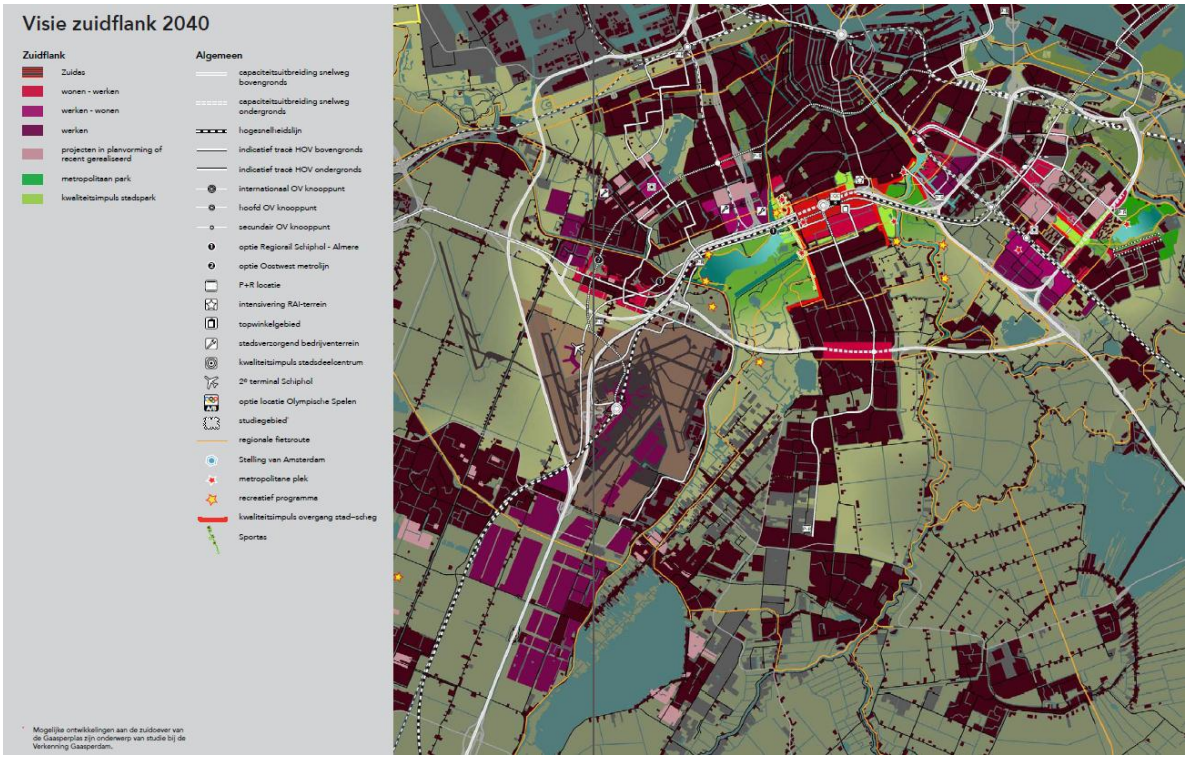
Met de Structuurvisie Amsterdam 2040 'Economisch sterk en Duurzaam' (17 februari 2011) legt Amsterdam zichzelf regels op waar ruimtelijke plannen aan moeten voldoen. Amsterdam heeft zichzelf onder meer voor de opgave gesteld te verdichten en tegelijk het omliggende landschap open te houden. Dat leidt tot belangrijke uitgangspunten: het groen in en rond de stad vraagt om stevige

bescherming, terwijl andere delen van de stad optimaal worden benut. Verdichting leidt ook tot (geleidelijke) transformatie en toenemende menging. Dat vergt veel van de bestaande infrastructuur en openbare ruimte. Respect voor de rijkdom aan cultuurhistorische schatten van Amsterdam is hierbij een belangrijke voorwaarde.

De centrale ambitie van de Structuurvisie is, dat Amsterdam zich verder ontwikkelt als kernstad van een internationaal concurrerende, duurzame, Europese metropool. Intensivering van het grondgebruik in de stad biedt aan tal van mensen woon- en werkruimte. Het betekent extra draagvlak voor voorzieningen, extra investeringen in de openbare ruimte en in recreatief gebruik van water en groen naast efficiënter omgaan met energie en vervoer zodat buiten de stad minder landschap hoeft te worden aangetast. De ambitie is om 70.000 woningen en bijbehorende voorzieningen toe te voegen tot 2040, een intensiever gebruik van de haven en huidige bedrijventerreinen te realiseren en ruimte te maken voor waterberging.

2.2.1 Gaasperdammerwegzone

Een deel van de Structuurvisie bestaat uit de visie: Amsterdam economisch sterk en duurzaam. Hierbij wordt onder meer specifiek ingezoomd op internationalisering van de zuidflank. Voor voorliggend bestemmingsplan is hetgeen is opgenomen over de Gaasperdammerwegzone relevant (paragraaf 6.5.4). De Gaasperdammerweg wordt verbreed en tussen de spoorlijn Amsterdam-Utrecht en de Gaasp overkluisd. Hierdoor wordt de milieuhinder van de snelweg sterk verminderd en wordt het stedelijk weefsel tussen Bijlmermeer en Gaasperdam als het ware geheeld. Er komt woningbouw in de zones naast de 'tunnel' en nabij de A9-aansluiting S113 en het metrostation Gaasperplas ontstaat een regionaal voorzieningencentrum. Het circa 75 meter brede en 2,5 kilometer lange tunneldek krijgt een hoogwaardige inrichting met een aantal diverse groene recreatieve functies (sportvoorzieningen en nutstuinen). De noordzuidgerichte wegen en langzaamverkeerroutes lopen over het dek door en zijn fraai ingepast.

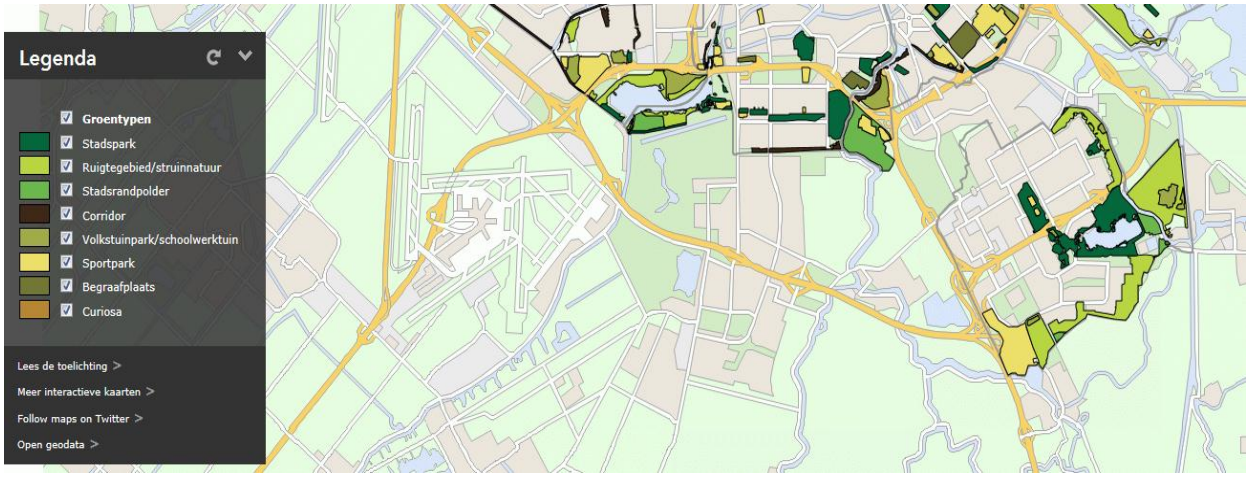


uitsnede van de 'Visie zuidflank 2040' uit de Structuurvisie

2.2.2 Hoofdgroenstructuur

De Structuurvisie bevat ook een visie op de Hoofdgroenstructuur. De Hoofdgroenstructuur omvat de minimaal benodigde hoeveelheid groen die Amsterdam wil borgen, bestaande uit gebieden die waardevol zijn voor de stad en de metropool, omdat zij een onmisbare functie vervullen voor groene recreatie, verbetering leefklimaat, waterhuishouding, hittedemping, verbetering luchtkwaliteit, biodiversiteit en voedselproductie. Behoud van cultuurhistorische waarden en een gevarieerd totaalaanbod aan groen zijn belangrijke aspecten.

De Hoofdgroenstructuur omvat de minimaal benodigde hoeveelheid groen die Amsterdam wil borgen, bestaande uit gebieden die waardevol zijn voor de stad en de metropool, omdat zij een onmisbare functie vervullen voor groene recreatie, verbetering leefklimaat, waterhuishouding, hittedemping, verbetering luchtkwaliteit, biodiversiteit en voedselproductie. Behoud van cultuurhistorische waarden en een gevarieerd totaal aanbod aan groen zijn belangrijke aspecten. In de Hoofdgroenstructuur zijn die 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 deze structuurvisie. Ingrepen die de recreatieve gebruikswaarde en/of de natuurwaarde of andere functies van het groen verhogen worden juist gestimuleerd.



uitsnede van de Hoofdgroenstructuur uit de Structuurvisie

Daar waar de contouren van de Tracébesluiten bekend waren bij de gemeente is bij het neerleggen van de Hoofdgroenstructuur in de Structuurvisie rekening gehouden. Daar het wijzigingstracébesluit dat in 2013 onherroepelijk is geworden, op geringe punten afweek van de eerder bekende contouren raken deze wijzigingen ook de Hoofdgroenstructuur op geringe punten. In dit kader is van belang dat het inpassen van de Tracébesluiten in een bestemmingsplan berust op een wettelijke verplichting zoals neergelegd in de Tracéwet. In dit kader is er geen beleidsvrijheid voor de gemeente aanwezig en betreft het hogere regelgeving waar een lagere overheid aan gehouden is.

Daarnaast is ook van belang om te vermelden dat voor het gehele project Schiphol-Amsterdam-Almere tussen de minister van Infrastructuur & Milieu en de gemeente Amsterdam op 5 december 2013 een bestuurs- en uitvoeringsovereenkomst is gesloten. In deze overeenkomst is aandacht geschonken aan compensatie en herinrichting zowel ter plaatse van het Amsterdamse bos als de Gaasperdammerwegzone. Hiervoor worden respectievelijk een inrichtingsplan en groeninrichtingsplan opgesteld, waarbij de gemeente kan meepraten en moet instemmen.

2.3 Voorgaand planologisch kader

Het voorliggende bestemmingsplan vervangt geheel of gedeeltelijk de volgende bestemmingsplannen:

Deel A10-oost c.a.

bestemmingsplannen	besluit Gedeputeerde Staten omtrent goedkeuring
Uitbreidingsplan Het Nieuwe Diep	9 augustus 1950
Uitbreidingsplan Recreatiegebied Watergraafsmeer	11 november 1959
bestemmingsplan Wetenschappelijk centrum Watergraafsmeer	28 juli 1970
bestemmingsplan Rijksweg 10 Watergraafsmeer	21 september 1982
bestemmingsplan Park De Meer II, de randen	14 juli 1998
bestemmingsplan Sciencepark Amsterdam	21 januari 2003
bestemmingsplan Het Nieuwe Diep	26 augustus 2004

Deel A9-Gaasperdammerweg

bestemmingsplannen	besluit Gedeputeerde Staten omtrent goedkeuring
bestemmingsplan Gaasperdam	27 september 1977
bestemmingsplan Bijlmermeer	18 mei 1976
bestemmingsplan Holendrecht-West	13 maart 1984
bestemmingsplan De Nieuwe Bijlmer	19 februari 2008
bestemmingsplan Gaasperdam	20 februari 2007 / 24 november 2009
bestemmingsplan Amstel III	3 februari 1987

Hoofdstuk 3 Besluitvorming

De Metropoolregio Amsterdam is één van de belangrijkste motoren van de Nederlandse economie. Daarbij is een goede bereikbaarheid over de weg, per spoor en met het openbaar vervoer een essentiële randvoorwaarde. Binnen de Noordvleugel concentreert een groot deel van de economische dynamiek en ruimtelijke ontwikkelingen zich op de as Haarlemmermeer via de Zuidas en Amstelveen naar Almere. Om de bereikbaarheid op deze corridor te verbeteren wordt gelijktijdig gewerkt aan de voorbereiding van de uitbreiding van de spoorcapaciteit en de uitbreiding van de wegcapaciteit waarin het Tracébesluit 2011 en het Tracébesluit 2013 voorzien.

Tussen de knooppunten Badhoevedorp en Holendrecht vormt de A9 de verbinding tussen Schiphol, Amstelveen en Amsterdam Zuidoost. De A9 tussen de knooppunten Holendrecht en Diemen (de Gaasperdammerweg) is een belangrijke verbinding voor het verkeer van/naar de A1 (Amsterdam-Almere/Hilversum) en van/naar de A2 (Amsterdam-Utrecht). De A9 zorgt hier ook voor de ontsluiting van Amsterdam-Zuidoost.

De A10-oost tussen de knooppunten Amstel en Watergraafsmeer maakt deel uit van de ring rond Amsterdam. De A1 tussen de knooppunten Watergraafsmeer, Diemen en Muiderberg vormt, samen met de A6, de belangrijkste verbinding tussen Amsterdam, het Gooi en Almere. Daarnaast vormt de A1 de belangrijkste verbinding met het oosten van Nederland. Ten slotte is de A6 één van de verbindingen tussen de Metropoolregio Amsterdam en het noorden van Nederland, via Almere en Lelystad.

De mobiliteit op het wegennet in de corridor Schiphol - Amsterdam - Almere is sterk gegroeid. Dat komt vooral door de economische groei en de stijging van het inwonertal. Dit veroorzaakt nu al veel knelpunten op het wegennet.

In 2000 maakten de weggebruikers in het onderzoeksgebied samen ruim 21,2 miljoen verkeerskilometers per etmaal. In 2020 zullen dat er 32,6 miljoen zijn. Een toename van 54%. Dat is fors, vooral omdat de druk op het wegennet nu al te groot is. Zo ligt de gemiddelde snelheid in de ochtendspits, maar vooral in de avondspits, op verschillende trajecten onder de landelijke norm uit de Nota Mobiliteit (inmiddels onderdeel van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte).

De groei van het autoverkeer zorgt er in 2020 voor dat de snelheid op de meeste trajecten binnen de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere verder zal zijn afgenomen en dat er op nog meer trajecten niet aan de landelijke normen uit de Nota Mobiliteit zal worden voldaan. Als de capaciteit van de wegen in de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere niet wordt uitgebreid, zal in 2020 het aantal filelocaties meer dan verdubbeld zijn. Door de overvolle snelwegen wijkt verkeer uit naar het onderliggende wegennet, zodat ook daar problemen ontstaan.

Om dit probleem op korte termijn zo goed mogelijk te beheersen, is in 2010 en 2011 een aantal projecten uitgevoerd die ten doel hebben de bestaande wegcapaciteit met relatief kleine aanpassingen beter te benutten. Het gaat vooral om de aanleg van spitsstroken. Zo is een deel van de groei op korte termijn opgevangen. Deze zogenaamde benuttingsmaatregelen zullen echter voor de langere termijn niet voldoende zijn.

Het mobiliteitsprobleem zal op de middellange en lange termijn alleen maar groter worden, mede als gevolg van ruimtelijke en economische ontwikkelingen in de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere. Verstedelijking en bedrijvigheid zullen naar verwachting verder toenemen. Zonder verdere weguitbreidingen en investeringen in het openbaar vervoer zal het wegennet in 2020 zwaar overbelast zijn, met als gevolg meer files, langere reistijden en een toenemende belasting van de leefomgevingskwaliteit. De Metropoolregio Amsterdam wordt hierdoor zowel economisch als qua woon- en leefomgeving minder aantrekkelijk.

Het aanpakken van het bereikbaarheidsprobleem is ook voorwaarde voor diverse gewenste ruimtelijke en economische ontwikkelingen. Oplossingen moeten daarbij gevonden worden in een complexe omgeving, waarbij een goede ruimtelijke inpassing en een goede milieukwaliteit als voorwaarden gelden. Het project Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere heeft gezien het voorgaande tot doel het creëren van:

1. Ruimte voor mobiliteit.

Het faciliteren van het huidige en het toekomstige wegverkeer tussen Schiphol, Amsterdam en Almere, waarbij rekening wordt gehouden met de ruimtelijke en economische ontwikkelingen in de Metropoolregio Amsterdam.

2. Betere bereikbaarheid.

Het verbeteren van het functioneren van het wegennetwerk als geheel, waarbij de te verwachten bereikbaarheidsproblemen worden aangepakt. Daarbij wordt gestreefd naar het vergroten van de betrouwbaarheid van de reistijden en het realiseren van acceptabele reistijden.

De realisatie van de weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere staat gepland voor de periode 2011-2020.

Er zijn in de Trajectnota/MER (fase 1) aanvankelijk twee oplossingsvarianten onderzocht:

- een uitbreiding van de bestaande rijkswegen A6/A1/A10/A9 (het 'Stroomlijnalternatief');
- de aanleg van een nieuwe verbinding tussen de A6 en de A9 (het 'Verbindingsalternatief').

Het kabinet heeft in oktober 2007 gekozen voor het 'Stroomlijnalternatie'. Dit bestaat uit het verbreden van de A9, de A1, de A10 Oost, de A6 en een klein deel van de A2, alsmede het aanpassen van de knooppunten Amstel, Holendrecht, Diemen, Watergraafsmeer, Muiderberg en Almere. Bij dit alternatief worden geen nieuwe wegen aangelegd.

Het 'Stroomlijnalternatief' draagt volgens het kabinet het beste bij aan de verwezenlijking van de met de weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere beoogde doelstellingen. De verkeersafwikkeling is met uitbreiding van de bestaande wegen nagenoeg gelijkwaardig aan de kwaliteit van de doorstroming met een nieuwe verbinding A6/A9. De capaciteitsuitbreiding van de bestaande wegen biedt mogelijkheden om de rijkswegen goed in te passen. Het "Stroomlijnalternatief" beperkt ook de nadelige effecten op natuur, landschap en recreatie. Dit leidde er onder meer toe dat een meerderheid van de Tweede Kamer zich uitsprak tegen de aanleg een nieuwe verbinding A6/A9 en vóór het verbreden van de bestaande wegen volgens de 'Stroomlijnvariant'. Er bestaat voor die variant ook het meeste maatschappelijk draagvlak.

In de Trajectnota/Mer fase 2 zijn, naast het 'Stroomlijnalternatief' en het 'Nulalternatief', het 'Locatiespecifiek alternatief' en het 'Meest Milieuvriendelijke Alternatief' onderzocht. Het 'Locatiespecifiek alternatief' is een afgeslankte versie van het 'Stroomlijnalternatief', namelijk zonder uitbreiding op de A9. Het 'Meest Milieuvriendelijke Alternatief' is gebaseerd op het 'Stroomlijnalternatief', uitgebreid met maatregelen die de gevolgen van de uitbreiding van de bestaande weginfrastructuur op mens en milieu zullen minimaliseren. Een aantal van deze maatregelen zijn uiteindelijk geheel of gedeeltelijk overgenomen in het Tracébesluit 2011 en het Tracébesluit 2013. Dit betreft onder meer de aanleg van een halfverdiept gelegen tunnel in de A9 (Gaasperdammerweg). Het Tracébesluit 2011 voorziet tevens in een fors pakket aan andere maatregelen tegen geluidsoverlast. Dit pakket bestaat onder meer uit de toepassing van tweelaags zeer open asfaltbeton, uit 30 km scherm met een gemiddelde hoogte van 5.60 meter. Het Tracébesluit 2011 voorziet tevens in een reeks mitigerende maatregelen met als doel het creëren van nieuwe leefgebieden en het 'ontsnipperen' van natuurgebieden.

Voor de Trajectnota's/MER voorzover van toepassing op de A9-Gaasperdammerweg en de A10-oost wordt verwezen naar:

- bijlage 13 Trajectnota/MER hoofdlijnen;
- bijlage 14 Trajectnota/MER Gaasperdammerweg;
- bijlage 15 Trajectnota/MER A10 oost

De (toenmalige) Minister van Verkeer en Waterstaat heeft in oktober 2008 in overeenstemming met de (toenmalige) Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) en met inachtneming van de uitgebrachte adviezen en zienswijzen, een Standpunt ingenomen over de weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere. Het Standpunt houdt in dat de capaciteitsuitbreiding van

de bestaande wegen in de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere volgens het 'Stroomlijnalternatief' wordt uitgevoerd, met inachtneming van de met de regio gemaakte afspraken over de ruimtelijke inpassingsmaatregelen en financiële bijdragen van de betrokken decentrale overheden. Daarnaast gaf de (toenmalige) Minister van Verkeer en Waterstaat aan het advies van de Commissie m.e.r. inhoudelijk over te nemen.

Er is in januari 2009 een aanvullende overeenkomst gesloten tussen de (toenmalige) Minister van Verkeer en Waterstaat, de provincie Noord-Holland en de betrokken gemeenten. In deze overeenkomst is de overeenstemming tussen partijen vastgelegd betreffende de hoofdlijnen van de te treffen geluidsmaatregelen en de ruimtelijke inpassing van de weguitbreidingen.

Het voorgaande heeft geresulteerd in het ontwerp-Tracébesluit Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere dat van 26 maart tot en met 6 mei 2010 ter inzage heeft gelegen. Met de publicatie en tervisielegging van het ontwerp-Tracébesluit is de mogelijkheid geboden aan betrokken overheden, omwonenden en anderen om hun zienswijzen in te dienen. Er is op grote schaal van deze mogelijkheid gebruik gemaakt.

De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft vervolgens bij besluit van 21 maart 2011 het Tracébesluit Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere vastgesteld (zie bijlage 3 Tracébesluit weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere 2011 (TB SAA 2011)). De volgende bijlagen maken deel uit van het Tracébesluit:

- bijlage 4 Tracébesluit bijlage kunstwerken;
- bijlage 5 Tracébesluit bijlage infrastructurele voorzieningen en maatregelen;
- bijlage 6 Tracébesluit bijlage hogere geluidswaarden;
- bijlage 7 Tracébesluit bijlage waterhuishoudingsmaatregelen;
- bijlage 8 Tracébesluit bijlage te verwijderen objecten;
- bijlage 9 Tracébesluit bijlage verkeersveiligheid;
- bijlage 10 Tracébesluit bijlage advies commissie tunnelveiligheid.

Het vastgestelde Tracébesluit c.a. heeft met ingang van 31 maart tot en met 11 mei 2011 ter inzage gelegen. Er is beroep ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. De Afdeling heeft bij uitspraak van 4 januari 2012 beroepen ongegrond verklaard. De vaststelling van het Tracébesluit is dus met ingang van 4 januari 2012 onherroepelijk.

De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft bij besluit van 14 september 2011 het Tracébesluit van 21 maart 2011 op enkele punten van ondergeschikte aard gewijzigd; de vaststelling van deze wijziging is tegelijkertijd met het oorspronkelijke Tracébesluit onherroepelijk geworden. Het betreft een aantal tracékaarten en het herstel van de vaststelling van hogere waarden ingevolge de Wet geluidhinder. De desbetreffende tracékaarten en hogere waarden hebben geen betrekking op het grondgebied van de gemeente Amsterdam.

De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft bij besluit van 21 maart 2013 de tweede wijziging van het Tracébesluit ('Tracébesluit Weguitbreiding Schiphol- Amsterdam-Almere (2013)') vastgesteld (zie bijlage 12 Tracébesluit weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere 2013 (Wijzigings-TB SAA 2013)).Voorzover relevant voor het onderhavige plangebied betreft deze wijziging het laten vervallen van de ophoging van geluidschermen op de Zeeburgerbrug. Tevens betreft deze wijziging de versmalling van de tunnel in de Gaasperdammerweg (A9) door middel van het aanpassen van de wisselstrook in de tunnel van één rijstrook per tunnelbuis naar een wisselbaan met één rijstrook in een aparte tunnelbuis. Tevens verandert de hoogteligging van de tunnel. Voorts wordt nabij de tunnel het fietspad over de Gaasp geïntegreerd in de autobrug over de Gaasp. Tevens betreft deze wijziging van het Tracébesluit een aantal kleine wijzigingen van de begrenzing van het gebied waarop het oorspronkelijk Tracébesluit betrekking had. Er is in overleg met Rijkswaterstaat besloten deze tweede wijziging van het Tracébesluit ('Tracébesluit 2013') reeds mee te nemen in (de begrenzing van) het voorliggende bestemmingsplan.

Hoofdstuk 4 Beschrijving wegaanpassingen

Het Tracébesluit 2013 voorziet - voorzover gelegen op grondgebied van de gemeente Amsterdam - in de volgende maatregelen aan de A9-Gaasperdammerweg en A10-oost (onderdeel ringweg A10).

A9-Gaasperdammerweg

A9-Gaasperdammerweg (van west naar oost):

Aanpassing oostelijk deel knooppunt Holendrecht.	*Nieuwe kunstwerken, aanpassing bestaande kunstwerken en verbreding onderdoorgangen.*
Uitbreiding van de zuidelijke rijbaan van 3 naar 4 rijstroken tussen km 11,0 en km 10,8.	
Uitbreiding van de zuidelijke rijbaan van 2 naar 3 rijstroken tussen km 10,8 en km 10,5.	
Realisatie zuidelijke rijbaan met 2 rijstroken tussen km 10,5 en 10,2.	*Realisatie afrit met 1 rijstrook ter plaatse van km 10,5 voor verkeer van Amsterdam/Utrecht/Badhoevedorp richting de Gooiseweg (S112).* *Realisatie toerit met 2 rijstroken ter plaatse van 10,2 km voor verkeer van de Muntbergweg richting Almere (A9).*

Realisatie noordelijke rijbaan met 3 rijstroken tussen km 11,0 en km 10,6.	*Realisatie toerit met 2 rijstroken ter plaatse van km 11,0 voor verkeer van de Muntbergweg richting Amsterdam/Utrecht/Badhoevedorp.*
Realisatie noordelijke rijbaan met 2 rijstroken tussen km 10,6 en 10,2.	*Realisatie toerit met 1 rijstrook ter plaatse van km 10,6 voor verkeer van de Gooiseweg richting Amsterdam/Utrecht/Badhoevedorp.* *Realisatie afrit met 2 rijstroken ter plaatse van km 10,2 voor verkeer van Almere (A9) richting de Muntbergweg.*
Realisatie van 1 wisselstrook voor verkeer van Badhoevedorp richting Almere v.v. tussen km 11,0 en km 10,2.	
Realisatie van een tunnel van ca. 3 km lengte tussen km 10,2 en km 7,2/7,7. Dit zal een half-verdiepte gelegen tunnel zijn, bestaande uit 2 hoofdbuizen, een middenbuis en 2 parallelbuizen per buis variërend in lengte van 2,5 tot 3,0 km. In elk van de hoofdbuizen liggen 2 rijstroken en een reservering voor een toekomstige extra rijstrook. In de middenbuis ligt 1 wisselstrook.	*Realisatie zuidelijke hoofdbuis tussen km 10,2 en km 7,2 voor verkeer op de hoofdrijbaan (2 rijstroken) richting Almere.* *Realisatie zuidelijke parallelbuis tussen km 10,2 en km 7,7 voor verkeer van en naar de Gooiseweg (S112) (1 rijstrook) en voor verkeer van de Muntbergweg (S111) (2 rijstroken).* *Realisatie middenbuis tussen de noordelijke en zuidelijke hoofdbuizen voor de wisselstrook (1 rijstrook).* *Realisatie noordelijke hoofdbuis tussen km 10,2 en km 7,5 voor verkeer op de hoofdrijbaan (2 rijstroken) richting Amsterdam/Utrecht/Badhoevedorp.* *Realisatie noordelijke parallelbuis tussen km 10,2 en km 7,7 voor verkeer van en naar de Gooiseweg (S112) (1 rijstrook) en de Muntbergweg (S111) (2 rijstroken).*
Uitbreiding van de zuidelijke rijbaan van 2 rijstroken en een spitsstrook naar 5 rijstroken tussen km 7,2 en km 6.5.	*Verwijdering van de huidige afrit voor verkeer van Badhoevedorp richting de Loosdrechtdreef (S113).* *Verwijdering van de huidige toerit voor verkeer van de Loosdrechtdreef (S113) richting Almere.* *Realisatie van een invoegstrook ter plaatse van km 7,4 voor verkeer van de Loosdrechtdreef (S113) richting Almere.*
Uitbreiding van de noordelijke rijbaan van 2 rijstroken en een spitsstrook naar 5 rijstroken tussen km 7,5 en km 6,5.	*Verwijdering van de huidige toerit voor verkeer van de Kromwijkdreef (S113) richting Badhoevedorp.* *Verwijdering van de huidige afrit voor verkeer van Almere richting de Kromwijkdreef (S113).* *Realisatie van een uitvoegstrook en afrit ter plaatse van km 7,4 voor verkeer van Almere richting de Loosdrechtdreef (S113).*

Realisatie van 1 wisselstrook voor verkeer richting Almere v.v. tussen km 7,2 en km 6,5.	

A10-oost (onderdeel ringweg A10)

A10-oost (van west naar oost):

Uitbreiding van de zuidelijke rijbaan van 3 rijstroken plus weefstrook naar 4 rijstroken plus weefstrook voor verkeer van Den Haag (A10) richting de Gooiseweg (S112) en voor verkeer van de Johannes Blookerweg (S112) richting Zaanstad (A10) tussen km 14,6 en km 14,1.	
Uitbreiding van de zuidelijke rijbaan van 3 naar 4 rijstroken tussen km 14,1 en km 13,7.	
Uitbreiding van de zuidelijke rijbaan van 3 rijstroken plus weefstrook naar 4 rijstroken plus weefstrook voor verkeer van Den Haag richting de Middenweg (S113) en voor verkeer van de Gooiseweg (S112) richting Zaanstad (A10) tussen km 13,7 en km 13,2 .	
Uitbreiding van de zuidelijke rijbaan van 3 naar 4 rijstroken tussen km 13,2 en km 12,6.	*Uitbreiding van de zuidelijke toerit ter hoogte van km 12,6 voor het verkeer vanaf de Middenweg (S113) richting Zaanstad (A10) en Almere (A1) van 1 rijstrook naar 2 rijstroken.*

Uitbreiding van de zuidelijke rijbaan van de A10 van 4 naar 5 rijstroken tussen km 12,6 en km 12,1.	
Uitbreiding van de noordelijke rijbaan van 3 rijstroken plus weefstrook naar 4 rijstroken plus weefstrook voor verkeer van de Gooiseweg (S112) richting Den Haag (A10) en voor verkeer van Zaanstad (A10) richting de Johannes Blookerweg (S111) tussen km 14.6 en 14.1.	
Uitbreiding van de noordelijke rijbaan van 3 naar 4 rijstroken tussen km 14,1 en km 13,7.	
Uitbreiding van de noordelijke rijbaan van 3 rijstroken plus weefstrook naar 4 rijstroken plus weefstrook voor verkeer van het Sciencepark (S113) richting Den Haag (A10) en voor verkeer van Zaanstad (A10) richting de Gooiseweg (S112) tussen km 13,7 en km 13,1.	
Uitbreiding van de noordelijke rijbaan van 3 naar 4 rijstroken tussen km 13,1 en km 12,4.	
Uitbreiding van de noordelijke rijbaan van 4 rijstroken naar een hoofdrijbaan met 3 rijstroken en een parallelbaan met 2 rijstroken plus weefstrook voor verkeer van Almere (A1) richting het Sciencepark S113)//Den Haag (A10) en voor verkeer van Zaanstad (A10) richting het Sciencepark (S113) tussen km 12,4 en km 11,0.	
Knooppunt Watergraafsmeer: uitbreiding van de verbindingsweg voor verkeer van Almere (A1) richting Den Haag (A10) van 2 naar 3 rijstroken.	
Knooppunt Watergraafsmeer: uitbreiding van de verbindingsweg voor verkeer van Almere (A1) naar het Sciencepark (S113)/Den Haag (A10) en voor verkeer van Zaanstad (A10) naar het Sciencepark (S113) van 2 rijstroken naar 2 rijstroken plus weefstrook.	
Knooppunt Watergraafsmeer: uitbreiding van de verbindingsweg voor verkeer van Den Haag (A10) richting Almere (A1) van 2 rijstroken naar 3 rijstroken.	
Knooppunt Watergraafsmeer: realisatie van de verbindingsweg met 1 rijstrook voor verkeer van Zaanstad (A10) naar het Sciencepark (S113).	

Er wordt voor de tracéwijzigingen, de aan te leggen kunstwerken en de overige infrastructurele

voorzieningen en maatregelen verwezen naar de artikelen 1, 2 en 3 van bijlage 3 Tracébesluit weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere 2011 (TB SAA 2011), alsmede naar bijlage 12 Tracébesluit weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere 2013 (Wijzigings-TB SAA 2013).

De bovenstaande maatregelen zijn ook weergegeven op de onderstaande kaarten die deel uitmaken van het Tracébesluit 2011 c.q. het Tracébesluit 2013:

- bijlage 16 Tracébesluit 2013 deelkaart 3;
- bijlage 17 Tracébesluit 2011 deelkaart 2;
- bijlage 18 Tracébesluit 2011 deelkaart 3;
- bijlage 19 Tracébesluit 2011 deelkaart 5;
- bijlage 20 Tracébesluit 2013 deelkaart 1;
- bijlage 21 Tracébesluit 2013 deelkaart 2;
- bijlage 22 Tracébesluit 2011 deelkaart 30;
- bijlage 23 Tracébesluit 2011 deelkaart 31.

Tijdens de aanleg van de Gaasperdammertunnel zal de huidige A9 tijdelijk gedeeltelijk naar het zuiden worden verlegd. Dit is nodig omdat de A9 tijdens de aanleg van de tunnel in gebruik moet kunnen blijven. Randvoorwaarde hierbij is dat er zodanige geluidsmaatregelen worden genomen dat de geluidsbelasting op de gevels niet toeneemt ten opzichte van de huidige geluidbelasting op de gevels. Tussen de Muntbergweg en de Huntumdreef/Meerkerkdreef verschuift de rand van de verharding van de A9 met minimaal 0 tot maximaal 60 meter naar het zuidzuidoosten. Tussen de Huntumdreef/ Meerkerkdreef en de Kromwijkdreef verschuift de rand van de verharding van de A9 met minimaal 0 tot maximaal 10 meter naar het zuidzuidoosten. Tussen de Kromwijkdreef en de brug over de Gaasp verschuift de rand van de verharding van de A9 met minimaal 0 tot maximaal 60 meter naar het zuidzuidoosten. De tijdelijk verlegde A9 zal liggen binnen de grenzen van het gebied waarop het Tracébesluit 2011 en het Tracébesluit 2013 en dus het voorliggende bestemmingsplan betrekking op hebben. Er is slechts een uitzondering voor wat betreft een zeer smal strookje grond buiten de grens van het tracébesluit, westelijk van de westelijke tunnelmond. Dit strookje is meegenomen in het voorliggende bestemmingsplan.

4.1 Specifieke ontwikkelingen

4.1.1 Tijdelijke omlegging A9

Voorliggend bestemmingsplan maakt het mogelijk om voor de periode van begin 2015 tot en met eind 2020 binnen de grenzen van het bestemmingsplan een tijdelijke A9 ten zuiden van de huidige A9, beginnend bij de aansluiting S111 Muntbergweg en eindigend bij de brug over de Gaasp, aan te leggen. De tijdelijke A9 bestaat uit 2x3 rijstroken met op- en afritten voor de aansluitingen S111, S112 en S113. Voor de realisatie van de tijdelijke A9 wordt gedeeltelijk gebruik gemaakt van een nieuw te realiseren grondterp.

Rijkswaterstaat heeft in het kader van het Tracébesluit Schiphol-Amsterdam-Almere gezondheidsonderzoek uitgevoerd (zie bijlage 3 Tracébesluit weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere 2011 (TB SAA 2011). Tevens heeft Rijkswaterstaat aanvullend akoestisch onderzoek uitgevoerd om de effecten van de tijdelijke A9 op het geluidsniveau te bepalen. Hieruit is geconcludeerd dat de tijdelijke A9 geen onaanvaardbare effecten op de omgeving heeft. Na openstelling van de Gaasperdammertunnel wordt de tijdelijke A9 in zijn geheel gesloopt.

4.1.2 Tankstation

Aan de Kromwijkdreef zal een tankstation gerealiseerd worden waarbij tevens een vulpunt lpg wordt toegestaan. Rijkswaterstaat heeft in het kader van het Tracébesluit Schiphol-Amsterdam-Almere gezondheidsonderzoek uitgevoerd (zie bijlage 3 Tracébesluit weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere 2011 (TB SAA 2011) en hoofdstuk 8 van de toelichting). Hieruit is geconcludeerd dat het beoogde tankstation geen onaanvaardbare effecten op de omgeving heeft.

4.1.3 Brandweerkazerne

Brandweer Amsterdam-Amstelland (BAA) is voornemens een brandweerkazerne te bouwen op het terrein begrensd aan de noordzijde door de A9, aan de westzijde door de Gooiseweg en aan de zuid- en oostzijde door de Langbroekdreef. De gemeente Amsterdam en BAA hebben ingestemd met de intentie tot realisatie van een brandweerkazerne op deze plaats. Naar verwachting is de brandweerkazerne medio 2016 gereed.
De grond waarop de beoogde brandweerkazerne is gesitueerd valt binnen de genomen Tracébesluiten welke met het voorliggende bestemmingsplan worden ingepast. In voorliggend bestemmingsplan is voor deze gronden uitgegaan van beide Tracébesluiten.
De realisatie van de brandweerkazerne zal met een aanvraag omgevingsvergunning worden gerealiseerd. Deze procedure voor het realiseren van de brandweerkazerne staat los van de procedure van het voorliggende bestemmingsplan. Naar verwachting wordt de aanvraag omgevingsvergunning voor het realiseren van de brandweerkazerne in februari 2014 ingediend.

4.1.4 Tunneldak

Voor wat betreft het voorliggende bestemmingsplan in relatie tot het tunneldak is voor de A9 Gaasperdammerweg een Groeninrichtingsplan gemaakt. Dit plan maakt integraal onderdeel uit van een bestuurs- en uitvoeringsovereenkomst Schiphol-Amsterdam-Almere die op 5 december 2013 tussen de minister van I&M en de gemeente Amsterdam is gesloten. Deze overeenkomst bevat onder meer de definitieve eisen ten aanzien van de groeninrichting van de Gaasperdammerwegzone. Het tunneldak wordt ingericht als voornamelijk openbare groene buitenruimte hetgeen zich voordraagt met hetgeen is opgenomen in het voorliggende bestemmingsplan.

Hoofdstuk 5 Mer /mer-beoordeling

5.1 Algemeen

De trajectnota's (zie ook hoofdstuk 3 Besluitvorming) omvatten ook de milieu-effectrapportage (MER). Het MER levert de informatie die nodig is om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen in de ruimtelijke planvorming.

5.2 Resultaten

De trajectnota's annex milieueffectrapportages zijn toegevoegd aan deze toelichting (zie bijlage 13 Trajectnota/MER hoofdlijnen, bijlage 14 Trajectnota/MER Gaasperdammerweg en bijlage 15 Trajectnota/MER A10 oost). Er is in hoofdstuk 3 reeds aangegeven dat een aantal maatregelen als verwoord in het Meest Milieuvriendelijke Alternatief in het Tracébesluit 2013 is meegenomen. Het bestemmingsplan voorziet in deze maatregelen.

Hoofdstuk 6 Geluid

6.1 Algemeen

De Wet geluidhinder bevat geluidnormen en richtlijnen met betrekking tot de maximale geluidniveaus als gevolg van onder meer het wegverkeerslawaai. Op grond van de wet gelden zones rond geluidbronnen met een grote geluidemissie, zoals wegen (zowel bestaande als aan te leggen wegen). Binnen deze zones gelden maximale geluidsbelastingen voor geluidsgevoelige objecten, zoals woningen. Er is ten behoeve van het Tracébesluit 2013 akoestisch onderzoek verricht.

6.2 Resultaten onderzoeken

Er wordt voor de belangrijkste onderdelen van de akoestische onderzoeken verwezen naar:

- bijlage 11 Tracébesluit toelichting, paragraaf 4.1;
- bijlage 12 Tracébesluit weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere 2013 (Wijzigings-TB SAA 2013), toelichting, paragraaf 3;
- bijlage 24 Akoestisch onderzoek A9;
- bijlage 25 Akoestisch onderzoek A9 aanvullend;
- bijlage 26 Akoestisch onderzoek A10;
- bijlage 27 Akoestisch onderzoek A10 aanvullend;
- bijlage 28 Akoestisch onderzoek onderliggend wegennet.

Het Tracébesluit 2013 voorziet deels in het gebruik van geluidreducerend asfalt. Tevens wordt in het Tracébesluit 2013 op een aantal plaatsen voorzien in geluidwerende voorzieningen in de vorm van geluidschermen/-wallen. Het bestemmingsplan maakt de realisering van de noodzakelijke geluidwerende voorzieningen mogelijk.

Er is voor een groot aantal panden/percelen sprake van de vaststelling van hogere grenswaarden als bedoeld in de Wet geluidhinder c.q. het Besluit geluidhinder. De hogere grenswaarden zijn verwoord in bijlage 6 Tracébesluit bijlage hogere geluidswaarden.

Er kan ook worden verwezen naar de artikelen 8 ('Geluidsmaatregelen') en 9 ('Vaststelling hogere waarden geluid') van bijlage 3 Tracébesluit weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere 2011 (TB SAA 2011).

Hoofdstuk 7 Luchtkwaliteit

7.1 Algemeen

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient bij het opstellen van een bestemmingsplan uit het oogpunt van de bescherming van de volksgezondheid rekening te worden gehouden met de luchtkwaliteit. Er kunnen vanuit een oogpunt van goede ruimtelijke ordening belemmeringen bestaan om een project te realiseren op een locatie waar de luchtkwaliteit slecht is. Ook een verslechtering van de luchtkwaliteit op bestaande locaties kan bezwaarlijk zijn.

Op grond van artikel 5.16, eerste lid, onder d juncto tweede lid, onder d, van de Wet milieubeheer kan een Tracébesluit dat gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit, worden vastgesteld indien dat Tracébesluit betrekking heeft op een project dat is genoemd of beschreven in, dan wel past of in elk geval niet in strijd is met een op grond van artikel 5.12, eerste lid, of artikel 5.13 eerste lid, vastgesteld programma. Dit programma betreft het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

7.2 Resultaten onderzoek

Er wordt voor de resultaten van de onderzoeken naar de luchtkwaliteit verwezen naar:

- bijlage 11 Tracébesluit toelichting, paragraaf 4.2;
- bijlage 12 Tracébesluit weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere 2013 (Wijzigings-TB SAA 2013), toelichting, paragraaf 3;
- bijlage 29 Gezondheidsonderzoek, paragraaf 6.1.

Het project Wegverbreding Schiphol-Amsterdam-Almere is opgenomen in de melding Nationaal Samenwerkingsprogramma Lucht (NSL) van het (toenmalige) Ministerie van Verkeer en Waterstaat d.d. 13 juli 2010. De (toenmalige) Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer heeft hiermee d.d. 29 juli 2010 ingestemd. Er wordt in de toelichting bij het Tracébesluit 2013 geconcludeerd dat het project past binnen het NSL en daarmee in elk geval niet in strijd is. Het Tracébesluit 2013 (en daarmee het bestemmingsplan) is aldus in overeenstemming met de desbetreffende bepalingen in de Wet milieubeheer.

Hoofdstuk 8 Externe veiligheid

8.1 Algemeen

Het gaat bij externe veiligheid om het binnen aanvaardbare grenzen houden van risico's bij onder meer het vervoer van gevaarlijke stoffen. Bij externe veiligheid wordt onderscheid gemaakt tussen het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

Het plaatsgebonden risico (PR) betreft de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het plaatsgebonden risico wordt weergegeven met risicocontouren langs een vervoersas.

Het groepsrisico (GR) drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen.

Er is ten behoeve van het Tracébesluit 2013 onderzoek naar de externe veiligheid verricht.

8.2 Resultaten onderzoeken

Er wordt verwezen naar:

- bijlage 11 Tracébesluit toelichting, paragraaf 4.3;
- bijlage 12 Tracébesluit weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere 2013 (Wijzigings-TB SAA 2013), toelichting, paragraaf 3;
- bijlage 30 Rapport externe veiligheid.

Daaruit blijkt het volgende.

Plaatsgebonden risico (PR)
Uit de berekeningen blijkt dat er minimale veranderingen optreden voor wat betreft de 10^{-7} en 10^{-8} PR contouren. De berekeningen zijn uitgevoerd voor alle wegen binnen de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere en voor die knooppunten waar relevante wegaanpassingen zullen plaatsvinden. De 10^{-6} PR contour vormt geen knelpunt omdat er op geen van de trajecten, zowel in de huidige, autonome als toekomstige situatie, een 10^{-6} PR contour berekent kan worden. Samengevat betekent dit, dat in de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere ook na planontwikkeling voldaan wordt aan de grenswaarde en richtwaarde met betrekking tot het plaatsgebonden risico.

Groepsrisico (GR)
Voorzover het, het onderhavig plangebied betreft blijkt uit de berekeningen dat de autonome ontwikkeling en de planontwikkeling een verwaarloosbaar positieve invloed hebben op het groepsrisico voor de A10-oost. Voor wat betreft de Gaasperdammerweg is in de autonome ontwikkeling een lichte stijging van het groepsrisico te zien ten opzichte van de huidige situatie. Als gevolg van de planontwikkeling stijgt het groepsrisico daar verder, maar het blijft onder de oriëntatiewaarde. De oorzaak van het toegenomen groepsrisico is de realisatie van een tunnel in de Gaasperdammerweg. Hoewel de tunnel een beschermende werking heeft langs het gesloten deel van de tunnel, leveren de tunnelmonden een verhoogd risico op.

Maatregelen
Er worden met betrekking tot het plaatsgebonden risico geen extra maatregelen voorzien, omdat de grenswaarde en richtwaarde niet worden overschreden. Onder meer vanwege de toename van het groepsrisico ter plaatse van de Gaasperdammerweg is er een verantwoording van het groepsrisico uitgevoerd (zie bijlage 31 Rapport verantwoording groepsrisico). Aangezien de planontwikkeling niet leidt tot een toename van het aantal transporten met gevaarlijke stoffen ten opzichte van de autonome ontwikkeling en gelet op het feit dat de toename van het groepsrisico alleen toe te schrijven is aan het effect van tunnelmonden en hiervoor maatregelen getroffen worden vanuit het aspect tunnelveiligheid, achtte de Minister van Infrastructuur en Milieu het groepsrisico aanvaardbaar. De maatregelen vanuit

tunnelveiligheid betreffen het vergroten van de bereikbaarheid van de tunnelbuizen door realisatie van verschillende calamiteitendoorsteken en de beschikbaarheid van voldoende bluswater in de tunnels en nabij de tunnelmonden. Uit het oogpunt van externe veiligheid worden geen verdere maatregelen genomen, behoudens die welke vanuit het oogpunt van tunnelveiligheid vermeld zijn in artikel 18 van het (oorspronkelijke) Tracébesluit (zie bijlage 3 Tracébesluit weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere 2011 (TB SAA 2011)) en paragraaf 9 van de toelichting bij het (oorspronkelijke) Tracébesluit (zie bijlage 11 Tracébesluit toelichting). Het bestemmingsplan laat ruimte voor de realisering van deze maatregelen.

Hoofdstuk 9 Bodem

9.1 Algemeen

Het is van belang bij het toekennen van bestemmingen aan gronden te weten wat de gevolgen zijn voor de bodem. Dit betreft voor wat betreft het voorliggende bestemmingsplan de vraag of er sprake is van bestaande of dreigende bodemverontreinigingen. Daarnaast is het van belang om na te gaan in hoeverre de realisering van de beoogde weguitbreidingen op een andere manier consequenties kan hebben voor de bodemgesteldheid (bijvoorbeeld bodemdaling). Deze aspecten zijn beoordeeld in het kader van de trajectnota (zowel in het algemene deel, als in de delen die specifiek betrekking hebben op de A9-Gaasperdammerweg en de A10-oost).

De Wet bodembescherming is het wettelijke kader voor de bescherming van de bodem. Op deze wet is een groot aantal specifieke regelingen en besluiten gebaseerd. Twee relevante besluiten zijn het Lozingenbesluit en het Besluit bodemkwaliteit. Het Lozingenbesluit geeft regels waaraan lozingen van afvalwater in of op de bodem moeten voldoen. Het Besluit bodemkwaliteit geeft regels voor de toepassing van bouwstoffen waaronder licht en matig verontreinigde grond. Wanneer er sprake is van ernstig verontreinigde grond in het plangebied gelden de regels voor sanering zoals opgenomen in de Wet bodembescherming (Circulaire bodemsanering 2009). In het geval van licht verontreinigde grond is blijvend beheer noodzakelijk. Hierbij speelt vooral het Besluit bodemkwaliteit een rol. Schone bodems moeten schoon blijven. Bodembeschermingsgebieden (aardkundige monumenten) worden door de provincie aangewezen. In bodembeschermingsgebieden zijn geen activiteiten toegestaan die het bodemreliëf ongedaan maken of de bodemopbouw aantasten zonder toestemming van het bevoegd gezag.

9.2 Resultaten onderzoek

Er is ten behoeve van de planstudie/MER fase 1 en de trajectnota/MER fase 2 op basis van vooronderzoek milieukundig bodemonderzoek verricht. Ten behoeve van het Tracébesluit 2013 is dit onderzoek verder verfijnd. Uit het historisch bodemonderzoek blijkt dat binnen de plangrenzen een aantal locaties met ernstige bodemverontreiniging is gelegen. Ook zijn er enkele locaties die op basis van activiteiten in het verleden als verdacht aangemerkt kunnen worden. De bodem van de overige delen van het plangebied is in het algemeen licht verontreinigd met zware metalen en PAK's als gevolg van de uitstoot door het verkeer. Zie ook bijlage 14 Trajectnota/MER Gaasperdammerweg, hoofdstuk 6, en bijlage 15 Trajectnota/MER A10 oost, hoofdstuk 6.

Voorafgaand aan de werkzaamheden zal het gehele tracé verkennend en indien nodig nader onderzocht worden. Er zal beoordeeld worden of op de desbetreffende locatie daadwerkelijk sprake is van bodemverontreiniging. Deze wordt dan, indien nodig, eerst gesaneerd voordat de nieuwe infrastructuur kan worden aangelegd. Voor de licht en matig verontreinigde grond geldt dat deze vervolgens nog onderzocht dient te worden conform de regels van het Besluit bodemkwaliteit. Zie ook bijlage 3 Tracébesluit weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere 2011 (TB SAA 2011), hoofdstuk 7, alsmede bijlage 12 Tracébesluit weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere 2013 (Wijzigings-TB SAA 2013), toelichting, paragraaf 6.

Hoofdstuk 10 Water

10.1 Algemeen

Er moet op grond van artikel 3.1.6, lid b, van het Besluit ruimtelijke ordening in de toelichting bij het bestemmingsplan een beschrijving worden opgenomen over de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding. Dit is de zogenaamde waterparagraaf.

10.2 Resultaten onderzoek

Er wordt voor de watertoets verwezen naar bijlage 11 Tracébesluit toelichting, paragraaf 7.2, alsmede bijlage 12 Tracébesluit weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere 2013 (Wijzigings-TB SAA 2013), toelichting, paragraaf 6. Verder wordt verwezen naar bijlage 32 Waterbeheerplan.

Het waterbeheerplan beschrijft per deelgebied de te treffen maatregelen voor zowel de kwantiteit als kwaliteit van het water en voor de veiligheid. In dit plan worden onder meer de waterkeringen beschreven die als gevolg van het Tracébesluit 2013 moeten worden aangepast en de wijze waarop de aanpassingen worden uitgevoerd. Het waterbeheerplan bevat tevens een beschrijving van de te treffen voorzieningen gericht op het beperken of ongedaan maken van de nadelige gevolgen van de uitvoering van het Tracébesluit 2013. Het waterbeheerplan bepaalt de afmetingen van de waterkering, de waterhuishouding, het ruimtebeslag en het bebouwbare oppervlak. Hieronder wordt een toelichting gegeven op de in het waterbeheerplan beschreven maatregelen.

Waterkwantiteit
Uitvoering van het Tracébesluit 2013 houdt onder andere in dat er extra verharding aangelegd wordt. De versnelde afvoer van het hemelwater van het extra verhardingsoppervlak mag geen wateroverlast opleveren voor het bestaande omringende watersysteem. Vanwege de weguitbreiding wordt voorts oppervlaktewater gedempt. De demping van oppervlaktewater wordt volledig gecompenseerd in de directe nabijheid van de tracés. Voor de compensatie van de toename van het verhard oppervlak en de demping van oppervlaktewater vanwege de weguitbreiding wordt in verband met de aanleg van het gehele tracé totaal 45,5 ha aan extra oppervlaktewater aangelegd.

Er kan voor de delen van het tracé waarop het voorliggend bestemmingsplan hoofdzakelijk betrekking heeft, het volgende worden opgemerkt:

- *Gaasperdammerweg (vanaf knooppunt Holendrecht tot knooppunt Diemen)*
  Hier wordt 6,4 ha aan water gedempt en komt circa 29,9 ha aan extra verharding. Een groot deel van die extra verharding betreft het tunneldak. Er is 9,4 ha aan watercompensatie nodig. Door het tunneldak en de nieuw in te richten bebouwing te laten lozen op de zuidzijde (polder Bijlmer-Zuid) en door het westelijk deel van knooppunt Holendrecht te laten lozen op de westzijde (polder Holendrecht en Bullewijk) wordt deze compensatie verdeeld. De bestaande waterkering parallel aan de Gaasperdammerweg wordt vervangen door een waterkerende constructie in de zuidelijke tunnelwand.
- *A10-oost (inclusief knooppunt Watergraafsmeer)*
  Hier wordt 3,4 ha water gedempt en komt er 15,4 ha aan extra verharding bij. Hiervoor is 4,8 ha aan watercompensatie nodig. Dit wordt ingevuld langs de weg (A1) en gedeeltelijk in andere peilvakken naast de weg (A10).

Veiligheid tegen overstromingen en wateroverlast
De wegen kruisen op een aantal plaatsen waterkeringen. Daar waar dat de waterkeringen aantast, worden de grenzen van polders en peilvakken aangepast en wordt de waterkering verplaatst. Het meest ingrijpende is de vervanging van de verhoogd gelegen A9/Gaasperdammerweg door een tunnel. De weg heeft op deze locatie de functie van een waterkering die in geval van een calamiteit voorkomt dat de polders aan weerszijden onder water komen te staan. De waterkerende functie blijft gehandhaafd als de tunnel er ligt; de waterkerende functie wordt in de zuidelijke tunnelwand

geïntegreerd. De waterstaatkundige functie van de A9/Gaasperdammerweg is die van een secundaire waterkering (tussenboezemkering). Daarnaast heeft de A9/Gaasperdammerweg een compartimenteringsfunctie. De tunnel zal aan dezelfde eisen qua waterkering en compartimentering moeten voldoen als in de voorgaande situatie met de hoger gelegen A9/Gaasperdammerweg. De zuidelijke tunnelwand van de Gaasperdammertunnel zal dienovereenkomstig worden ontwerpen.
Er dient verder in de Development & Construction-fase in overleg met de waterbeheerder een uitwerking van de waterkeringsaspecten plaats te vinden.

Waterkwaliteit
De rijkswegen worden uitgevoerd met ZOAB. Dat is in principe de oplossing die de minste vervuiling aan oppervlaktewater veroorzaakt. Circa 60% van het afstromende water wordt in de bermen geïnfiltreerd, waardoor rechtstreekse lozing op het oppervlaktewater wordt voorkomen. De rest van het afstromende water wordt aangesloten op de riolering. Dat is onder andere het geval bij de verdiepte gelegen delen van de weg, bij steile taluds en daar waar de weg ingeklemd ligt tussen verhardingen. Daar waar het water niet op de riolering wordt geloosd, wordt het hemelwater zonder passage over een berm geloosd op open water. Daar waar mogelijk wordt het water afkomstig uit rioolstelsels eerst opgevangen en gezuiverd in een infiltratievoorziening, een helofytenfilter of een afgesloten deel van het open water. Het water vanuit de tunnel en de brugdekken wordt afgevoerd naar een helofytenveld.

De te realiseren maatregelen ten aanzien van de waterhuishouding zijn geregeld in artikel 14 van bijlage 3 Tracébesluit weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere 2011 (TB SAA 2011).

Hoofdstuk 11 Natuur

11.1 Algemeen

De weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere heeft gevolgen voor de natuur. In het Tracébesluit 2013 worden maatregelen vermeld met als doel zoveel mogelijk de effecten op de natuur te voorkomen en indien dat niet mogelijk is, deze effecten te mitigeren of te compenseren. Het gaat daarbij om gebiedsbescherming (Natura 2000 gebieden, de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en beschermde natuurmonumenten) en soortenbescherming (Flora- en faunawet).

11.2 Resultaten onderzoek

Er is een toets Natuurbeschermingswet uitgevoerd. Deze toets bevat tevens de Passende Beoordeling voor de Natura 2000-gebieden in de omgeving van het tracégebied (zie bijlage 33 Toets Natuurbeschermingswet). De effecten op de aangrenzende provinciale EHS-gebieden zijn beschreven in de EHS-toets. Deze toets is bijgevoegd als bijlage 34 Toets ecologische hoofdstructuur. Om de effecten op soorten te bepalen is een toets in het kader van de Flora- en faunawet uitgevoerd (zie bijlage 35 Toets Flora- en faunawet). De resultaten van bovengenoemde onderzoeken vormen de basis voor het Mitigatie- en compensatieontwerp (zie bijlage 36 Mitigerende en compenserende natuurmaatregelen).

In het Mitigatie- en compensatie-ontwerp is beschreven hoe de geconstateerde effecten op beschermde gebieden en soorten als gevolg van het Tracébesluit 2013 gemitigeerd en gecompenseerd worden en welke compenserende maatregelen in het kader van de Boswet getroffen moeten worden. In de wetgeving en beleid omtrent gebieden- en soortenbescherming is namelijk vastgelegd dat indien effecten niet voorkomen kunnen worden, deze gemitigeerd moeten worden (verzachten van de ingreep). Wanneer dit niet mogelijk is, dan is het voor sommige gebieden of beschermde soorten noodzakelijk om de effecten te compenseren.

De mitigerende en compenserende natuurmaatregelen en de boscompensatie zijn vastgesteld in de artikelen 10, 11 en 12 van bijlagen 3 Tracébesluit weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere 2011 (TB SAA 2011). Er kan ook worden verwezen naar bijlage 12 Tracébesluit weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere 2013 (Wijzigings-TB SAA 2013), toelichting, paragraaf 4.

Hoofdstuk 12 Landschap

12.1 Algemeen

De weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere heeft gevolgen voor het landschap. Er is onderzocht op welke wijze de landschappelijke inpassing van de aan te leggen weg zal geschieden en welke zonodig te treffen compenserende maatregelen zullen worden genomen.

12.2 Resultaten onderzoek

De landschappelijke effecten van de infrastructurele maatregelen zijn beschreven in de Trajectnota/MER (zie voor de delen van het tracé waarop het voorliggende bestemmingsplan betrekking heeft, bijlage 14 Trajectnota/MER Gaasperdammerweg, hoofdstuk 5, en bijlage 15 Trajectnota/MER A10 oost, hoofdstuk 5). Naderhand zijn in landschapsplannen voorstellen voor inrichtingsmaatregelen en landschappelijke inpassing opgenomen. De landschapsplannen dienen als basis voor de inpassing en leggen tevens de basis voor de nadere uitwerking in overleg met de regio. De landschapsplannen zijn bij deze toelichting gevoegd, zie bijlage 37 Landschapsplan deeltraject A10 oost en bijlage 38 Landschapsplan deeltraject A9 Gaasperdammerweg. Er kan ook worden verwezen naar bijlage 12 Tracébesluit weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere 2013 (Wijzigings-TB SAA 2013), toelichting, paragraaf 5.

Doel is om de nieuwe infrastructuur verantwoord in te passen in de landschappelijke omgeving. Hierbij is rekening gehouden met eisen vanuit verkeersveiligheid en natuurbeheer, het leveren van een verantwoorde inpassing in het landschapspatroon en de beleving van het landschap door omwonenden, recreanten en weggebruikers. De deeltrajecten en de gebieden die zij doorkruisen, hebben een onderling verschillend karakter. Voor wat betreft het deel van het tracé waarop het voorliggend bestemmingsplan betrekking heeft, gaat het om een stedelijk landschap met afwisselend woon- en industriegebieden. De volgende algemene principes liggen aan de inpassing in het stedelijk landschap ten grondslag.

Taluds
Uitgegaan wordt van het standaard wegprofiel, met een talud van 1:3. Dit geldt ook voor een gedeelte van de Gaasperdammertunnel. Taluds kunnen door een zorgvuldige aankleding en begroeiing in verschillende landschappen worden ingepast, maar vragen wel een groot ruimtebeslag door de flauwe hellingshoeken. Waar deze taluds niet inpasbaar zijn, moet gezocht worden naar een steiler talud of een grondkerende constructie. Dit is voornamelijk het geval wanneer de bestaande bebouwing relatief dicht langs het huidige snelwegprofiel is geplaatst. Steile taluds kunnen eveneens gebruikt worden wanneer er extra ruimte gezocht moet worden voor watercompensatie. Wanneer er sprake is van te weinig ruimte in een bepaald deelgebied, moet extra aandacht gegeven worden aan de landschappelijke inpassing.

Aankleding bermen
De aankleding van de bermen in gebieden met industrie of bedrijvigheid behoeft niet groen uitgevoerd te worden. Wanneer sprake is van woningen of groene structuren direct naast de snelweg is een groene aankleding wel gewenst. Indien de bermen worden beplant, vindt dit op een zodanige manier plaats dat een “vitrage” ontstaat. In woongebieden worden, waar de ruimte het toelaat, de taluds voorzien van hoge begroeiing. Afhankelijk van de hellingshoek van het talud kan hoge of lage begroeiing toegepast worden. Ook verticale keerwanden kunnen een groen karakter krijgen door ze te laten begroeien.

Geluidwerende voorzieningen
Geluidbelasting wordt in eerste instantie beperkt met stiller asfalt (zoals bijvoorbeeld tweelaags ZOAB). Als dit niet voldoet, wordt gekeken naar aanvullende maatregelen, zoals schermen of wallen. De meest voorkomende geluidwerende maatregel is het geluidsscherm. Een geluidsscherm wordt vanuit twee zijden beleefd. De beleving van de weggebruiker en de ervaring vanuit de omgeving krijgen elk hun

eigen karakter en inpassing. Hier bestaan verschillende uitvoeringen van, te karakteriseren als groen, transparant en gesloten. Over het algemeen worden de schermen in woongebieden gesloten en groen uitgevoerd. Kruisingen met de lokale infrastructuur en passages van bedrijventerreinen worden in beginsel uitgevoerd met transparante schermen.

Maatregelen
De hierboven beschreven mogelijkheden voor landschappelijke inpassing zijn voor de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere vertaald in een aantal concrete maatregelen, die zijn vastgelegd in artikel 13 van bijlage 3 Tracébesluit weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere 2011 (TB SAA 2011).

Hoofdstuk 13 Cultuurhistorie en archeologie

13.1 Algemeen

Het binnen een plangebied aanwezige cultuurhistorische erfgoed moet zoveel mogelijk worden behouden en vormt zo mogelijk de basis voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. In gebieden waar archeologische/cultuurhistorische waarden voorkomen, of een reële verwachting bestaat dat deze aanwezig zijn, zal hiermee rekening moet worden gehouden bij ruimtelijke ontwikkelingen. Het kan daarbij gaan om ingevolge de Monumentenwet beschermde terreinen, om terreinen van groot archeologisch belang (volgens de Archeologische Monumenten Kaart) of om terreinen met reële archeologische verwachtingswaarden (volgens de Indicatieve Kaart Archeologische Waarden).

13.2 Resultaten onderzoek

Cultuurhistorie
De cultuurhistorische aspecten zijn aan de orde gekomen in de Trajectnota/MER (zie voor de delen van het tracé waarop het voorliggende bestemmingsplan betrekking heeft, bijlage 14 Trajectnota/MER Gaasperdammerweg, hoofdstuk 5, en bijlage 15 Trajectnota/MER A10 oost, hoofdstuk 5). Er kan ook worden verwezen naar bijlage 12 Tracébesluit weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere 2013 (Wijzigings-TB SAA 2013), toelichting, paragraaf 5.

Er is per deelgebied bepaald of de capaciteitsuitbreiding van de wegen in de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere leidt tot aantasting van als cultuurhistorisch waardevol aangemerkte objecten of ensembles van meerdere objecten. Dit kunnen dus rijks- of gemeentelijke monumenten of landgoederen zijn, alsmede als cultuurhistorisch waardevol aangemerkte gebieden, zoals Belvedèregebieden, de nationale landschappen, snelwegpanorama's, landgoederen en of door de provincie als waardevol aangemerkte gebieden dan wel beschermde stads- en dorpsgezichten.
Er is voor wat betreft de delen van het tracé waarop het voorliggende bestemmingsplan betrekking heeft, geen sprake van noemenswaardige aantasting van cultuurhistorische waarden.

Archeologie
De archeologische aspecten zijn aan de orde gekomen in de Trajectnota/MER (zie voor de delen van het tracé waarop het voorliggende bestemmingsplan betrekking heeft, bijlage 14 Trajectnota/MER Gaasperdammerweg, hoofdstuk 5, en bijlage 15 Trajectnota/MER A10 oost, hoofdstuk 5).

Er is een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd ten behoeve van de Trajectnota/MER. In dit onderzoek is informatie verzameld over de bekende en verwachte archeologische waarden aan de hand van bekende gegevens. Dit resulteerde in een indeling van het tracé in zones met een lage, middelhoge en hoge archeologische verwachting. Op basis van de resultaten van het archeologisch bureauonderzoek is geadviseerd om een inventariserend veldonderzoek uit te voeren voor locaties met middelhoge en hoge verwachtingen.

Er is vervolgens een aanvullend archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd. In het aanvullend bureauonderzoek zijn de zones waaraan in het eerder uitgevoerde bureauonderzoek middelhoge en hoge verwachtingen zijn toegekend, nader onderzocht. Tevens is een inventariserend veldonderzoek uitgevoerd. Tijdens het inventariserend veldonderzoek is de archeologische verwachting die eerder bepaald is via het (aanvullend) bureauonderzoek, in het veld getoetst door middel van bodemonderzoek. Dit onderzoek is geïntegreerd met het aanvullend bureauonderzoek (zie bijlage 39 Aanvullend archeologisch bureauonderzoek bij deze toelichting).

Er is vanwege de grote hoeveelheid vondsten uit de late middeleeuwen en de nieuwe tijd in de omgeving van knooppunt Holendrecht sprake van een hoge verwachting voor een vindplaats vanaf de late middeleeuwen. Aanpassing van het knooppunt kan tot een aantasting van waarden leiden. Er wordt op grond van de resultaten van het veldonderzoek evenwel geen vervolgonderzoek geadviseerd.

Voor de oevers van de Gaasp gold aanvankelijk een hoge verwachting voor nederzettingsresten uit de late middeleeuwen omdat het een ontginningsbasis voor het veengebied is geweest. Delen van de oevers vallen binnen het tracé. Er wordt echter op grond van de resultaten van recenter veldonderzoek niet langer een vervolgonderzoek geadviseerd.

Hoofdstuk 14 Luchthavenindelingsbesluit Schiphol

Het Luchthavenindelingsbesluit Schiphol kent een beperkingengebied. Het onderhavige plangebied is deels in dit beperkingengebied gelegen. Dit betreft uitsluitend de beperkingen die ingevolge het Luchthavenindelingsbesluit zijn gesteld aan de maximale bouwhoogte. Het bestemmingsplan is niet in strijd met deze hoogtebeperkingen.

Hoofdstuk 15 Juridische planbeschrijving

15.1 Algemeen

Het bestemmingsplan is opgesteld volgens de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012. Het bestemmingsplan is te raadplegen op internet. Op deze wijze is het bestemmingsplan voor iedereen toegankelijk. Daarnaast is zoals gebruikelijk een 'papieren plan' beschikbaar.

15.2 Artikelgewijze toelichting

Het (juridisch deel van het) bestemmingsplan bestaat uit een plankaart en planregels, vergezeld van een toelichting. De (digitale) plankaart visualiseert de bestemmingen. De plankaart vormt samen met de regels het bindende deel van het bestemmingsplan. De regels bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden, bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing en regelingen betreffende het gebruik van aanwezige en/of op te richten bouwwerken.

De toelichting heeft geen bindende werking. De toelichting maakt juridisch ook geen onderdeel uit van het bestemmingsplan, maar heeft wel een belangrijke functie bij de weergave en onderbouwing van het plan en ook bij de uitleg van de bestemmingen en de regels.

De regels van het bestemmingsplan zijn opgebouwd uit vier onderdelen.

15.2.1 Inleidende regels

In het eerste hoofdstuk (Inleidende regels) worden de in de regels gehanteerde begrippen en de wijze van meten gedefinieerd. Het is de bedoeling begrippen in de regels te verklaren en eenduidige richtlijnen te geven op basis waarvan de bouwmaten dienen te worden vastgesteld.

15.2.2 Bestemmingsregels

In hoofdstuk 2 (Bestemmingsregels) zijn de in het bestemmingsplan voorkomende bestemmingen opgenomen. Dit betreffen zowel enkel- als dubbelbestemmingen.

- Artikel 3 Verkeer - 1 (A10-oost)
  Deze bestemming voorziet in de aanpassing en uitbreiding van de A10 Oost. Binnen deze bestemming zijn alle voorzieningen ten behoeve van het verkeer mogelijk gemaakt (zoals op- en afritten, viaducten, bruggen en andere kunstwerken, bermen, taluds, technische installaties etc.), alsmede voorzieningen ten behoeve van milieu, natuur, landschap etc. Er kunnen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van de verkeersbestemming worden gebouwd.

- Artikel 4 Verkeer - 2 (A9-Gaasperdammerweg)
  Deze bestemming voorziet in de aanpassing en uitbreiding van de A9-Gaasperdammerweg, inclusief de realisering van een tunnel ter plaatse. Binnen deze bestemming zijn alle voorzieningen ten behoeve van het verkeer mogelijk gemaakt (zoals op- en afritten, viaducten, bruggen en andere kunstwerken, bermen, taluds, technische installaties etc.), alsmede voorzieningen ten behoeve van milieu, natuur, landschap etc. De tunnel is door middel van een specifieke functieaanduiding "tunnel" mogelijk gemaakt. Er kunnen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van de verkeersbestemming worden gebouwd, alsmede verkeerstechnische en tunneltechnische installaties en bedieningsgebouwen ten behoeve van de tunnel.

- Artikel 5 Verkeer - 3
  Deze bestemming is gelegd op het deel van de spoorlijn Amsterdam - Hilversum dat over de A10 - oost gaat (even ten zuidwesten van het knooppunt Watergraafsmeer). Voor het deel van de A10 –

oost onder dit deel van de spoorlijn geldt artikel 3 van de planregels (ter plekke van de bouwaanduiding 'onderdoorgang').

- Artikel 6 Verkeer - 4
  Deze bestemming is gelegd op het deel van de spoorlijn Amsterdam - Utrecht dat over de A9 - Gaasperdammerweg (i.c. de tunnel) gaat, en op het deel van de metrolijn 53 dat op een andere locatie eveneens over de A9 - Gaasperdammerweg (i.c. eveneens over de tunnel) gaat. Voor de delen van de A9 - Gaasperdammerweg onder deze spoorlijnen geldt artikel 4 van de planregels (ter plekke van de functieaanduiding 'tunnel').

- Artikel 7 Leiding - Gas (dubbelbestemming)
  Deze dubbelbestemming heeft betrekking op de risicovolle hogedrukaardgasleiding die nabij het knooppunt Watergraafsmeer de A10 kruist. Hier mag slechts onder voorwaarden worden gebouwd. Tevens geldt het vereiste van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werkzaamheden die de gasleidingen kunnen schaden.

- Artikel 8 Waterstaat - Waterkering (dubbelbestemming)
  Deze dubbelbestemming is gelegd op de primaire en secundaire waterkeringen en bijbehorende beschermingszones van 100 meter (bij de primaire keringen) danwel 40 meter (bij de secundaire keringen) aan weerszijden van de waterkeringen.

15.2.3 Algemene regels

Het derde deel (Algemene regels) omvat een aantal regels die niet op een bepaalde bestemming betrekking hebben, maar die van toepassing zijn op het gehele plangebied of betrekking hebben op meerdere bestemmingen. Het gaat daarbij onder meer om bouwregels, gebruiksregels en procedureregels.

- Artikel 9 Anti-dubbeltelregel
  Dit artikel bevat een algemene regeling waarmee kan worden voorkomen dat er in feite meer wordt gebouwd dan het bestemmingsplan beoogd.

- Artikel 10 Algemene bouwregels
  In deze regel wordt geregeld dat bepaalde overschrijdingen van de bouwregels zijn toegestaan.

- Artikel 11 Algemene gebruiksregels
  In deze regel worden de algemene regels omtrent gebruik vastgelegd. Naast het algemene gebruiksverbod om de gronden en opstallen in strijd met de bestemming te gebruiken, is een aantal activiteiten uitgezonderd.

- Algemene aanduidingsregels - artikel 12.1 Veiligheidszone - lpg
  Deze gebiedsaanduiding is neergelegd op twee locaties, namelijk rondom het lpg-vulpunt aan de Muntbergweg (110 meter) en het (beoogde) lpg-vulpunt aan de Kromwijkdreef (45 meter). Deze afstanden komen overeen met de desbetreffende in de Regeling externe veiligheid inrichtingen (bijlage 3) bepaalde afstand. Er zijn binnen deze aanduiding (deels samenvallend met een 'specifieke bouwaanduiding - tijdelijke bouwzone') eveneens geen kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten toegestaan. Voor beperkt kwetsbare objecten kan - gehoord de brandweer - worden afgeweken mits de overschrijding van de richtwaarde kan worden verantwoord.

- Artikel 13 Algemene afwijkingsregels
  Voor deze regels geldt hetzelfde als wat hierboven is beschreven ten aanzien van de algemene bouw- en gebruiksregels die zijn opgenomen in de bestemmingsregels. Echter hierbij wordt opgemerkt dat de toepassing ervan geen recht maar een bevoegdheid betreft.

15.2.4 Overgangs- en slotregels

Het laatste deel van de regels omvat de overgangsbepalingen (voor wat betreft de met voorliggende bestemmingsplan strijdige bouwwerken en het met het voorliggende plan strijdige gebruik), alsmede de slotbepaling die de naam vermeldt waaronder het plan kan worden aangehaald.

- Artikel 14 Overgangsrecht
  De overgangsregel is evenals de anti-dubbeltelregel overgenomen uit het Bro.

- Artikel 15 Slotregel
  De slotregel ten slotte geeft de officiële benaming van dit bestemmingsplan weer.

Hoofdstuk 16 Economische uitvoerbaarheid

16.1 Algemeen

De voor de uitvoering van het (gehele) Tracébesluit 2013 benodigde financiële middelen zijn gereserveerd op de meerjarige begroting van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu Dit betreft een budget van € 4,4 miljard.

Er is voor het deelproject A10-oost/A1 Diemen een Design & Construct contract gegund aan aannemerscombinatie Cadicom.

De aanbesteding van de verbreding en ondertunneling van de A9 Gaasperdammerweg is in april 2013 gestart. Dit project wordt aanbesteed als een DBFM contract (Design, Build, Finance & Maintain). Er is op dit moment veel interesse bij marktpartijen in het project.

16.2 Schaderegeling

Artikel 20 van bijlage 3 Tracébesluit weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere 2011 (TB SAA 2011), alsmede artikel 8 van bijlage 12 Tracébesluit weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere 2013 (Wijzigings-TB SAA 2013) voorzien in een regeling voor schadevergoeding.

Deze regeling houdt in dat de Minister van Infrastructuur en Milieu op zijn verzoek aan een belanghebbende een naar billijkheid te bepalen schadevergoeding toekent, indien de belanghebbende ten gevolge van het Tracébesluit schade lijdt of zal lijden die redelijkerwijs niet of niet geheel te zijnen laste behoort te blijven en ten aanzien waarvan de vergoeding niet of niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze regeling is gebaseerd op artikel 22 van de Tracéwet.

Ter invulling van het gestelde in artikel 22 van de Tracéwet, is de Regeling Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999 van toepassing (met uitzondering van artikel 2, eerste lid, van genoemde regeling).

Voor kabels en leidingen is de Nadeelcompensatieregeling verleggen kabels en leidingen in en buiten rijkswaterstaatswerken en spoorwerken 1999 dan wel hoofdstuk 5 van de Telecommunicatiewet, en de overeenkomst inzake verleggingen van kabels en leidingen buiten beheersgebied tussen de Minister van Infrastructuur en Milieu en Energiened, VELIN (de vereniging voor leidingeigenaren in Nederland) en VEWIN (de vereniging van waterbedrijven in Nederland) van toepassing.

Een verzoek om schadevergoeding kan worden ingediend vanaf het moment dat het Tracébesluit is vastgesteld. De minister zal een beslissing op een verzoek om schadevergoeding echter niet eerder nemen dan nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden.

16.3 Exploitatieplan

Conform artikel 3.1.6. van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) geeft de toelichting inzicht in de uitvoerbaarheid van het plan. Ingevolge het bepaalde in artikel 6.12 van de Wro stelt de gemeenteraad een exploitatieplan vast voor gronden waarop een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplan is voorgenomen. Het vaststellen van een exploitatieplan is in onderhavig geval niet noodzakelijk, omdat geen sprake is van een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen (bouw)plan.
Subsidiair wordt opgemerkt dat daar waar de gronden in eigendom zijn van de gemeente Amsterdam, de gronden in erfpacht zullen worden uitgegeven. Om deze reden is het verhaal van kosten van de grondexploitatie anderszins verzekerd via het erfpachtstelsel. Derhalve kan eveneens bij de vaststelling van het voorliggende bestemmingsplan afgezien worden van het vaststellen een exploitatieplan, omdat het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden anderszins verzekerd is.

Hoofdstuk 17 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

17.1 Overleg met betrokken overheden (art. 3.1.1. Bro)

Het voorliggende bestemmingsplan is uitsluitend een op grond van de Tracéwet verplichte 'vertaling' van het onherroepelijke Tracébesluit Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere (inclusief Tracébesluit 2013) waarover uitvoerig overleg is gevoerd met diverse instanties. Volledigheidshalve is het voorontwerpbestemmingsplan in het kader van het overleg ex artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) voorgelegd aan onderstaande overlegpartners. Overigens wordt opgemerkt dat voornoemde overleg tweemaal is gevoerd, namelijk in mei 2012 en februari 2014. Hiervoor is gekozen vanwege het verval in tijd die heeft plaatsgevonden na mei 2012 en het onherroepelijk worden van het Tracébesluit 2013. Ter borging van zorgvuldigheid en de waarde die de gemeente hecht aan het betrekken van haar overlegpartners bij bestemmingsplannen is op 30 januari het voorliggende concept ontwerpbestemmingsplan (wederom) vrijgegeven voor overleg ex artikel 3.1.1 Bro.

1. Rijkswaterstaat, dienst West-Nederland-Noord;
2. Provincie Noord-Holland;
3. Gemeente Ouder-Amstel;
4. Gemeente Diemen;
5. Gemeente Amsterdam, stadsdeel Oost;
6. Gemeente Amsterdam, stadsdeel Zuidoost;
7. Waternet;
8. Brandweer Amsterdam-Amstelland.

In het navolgende zijn de ingekomen reacties samengevat weergegeven en voorzien van een reactie. Ter volledigheid wordt meegegeven dat alleen reacties zijn ingekomen tijdens het overleg van mei 2012. Ten tijde van het overleg van februari 2014 zijn geen reacties dan wel een reactie inhoudende geen opmerkingen te hebben ontvangen.

Reacties:

1. <u>Rijkswaterstaat (overleg d.d.13 juli 2012)</u>

Er is op 13 juli 2012 (en ook daarna) mondeling overleg gevoerd met vertegenwoordigers van Rijkswaterstaat. Dit heeft ertoe geleid dat in de toelichting aandacht is besteed aan de wijzigingen van het Tracébesluit en dat deze wijzigingen in het voorliggende bestemmingsplan zijn meegenomen.

2. <u>Waternet (email d.d. 21 juni 2012):</u>

Waternet constateert dat de zoneringen van de waterkeringen op de plankaarten op een aantal locaties onjuist zijn weergegeven. Er wordt verzocht de zoneringen van de waterkering op de plankaart in te tekenen volgens de zoneringen die in de legger staan.

Beantwoording
De constatering van Waternet is juist en de verbeelding is hierop aangepast conform de door Waternet aangeleverde gegevens.

3. <u>Stadsdeel Zuidoost (email d.d. 17 september 2012):</u>

a. Het stadsdeel acht de titel van het bestemmingsplan te breed. Deze maakt niet duidelijk dat het uitsluitend het grondgebied van de gemeente Amsterdam betreft. Er wordt voorgesteld om 'A9' en 'A10-oost' in de titel meenemen.

Beantwoording
Het lijkt duidelijk dat het bestemmingsplan uitsluitend betrekking kan hebben op het Amsterdamse deel van de weguitbreiding. Dat zal uiteindelijk ook duidelijk worden in de lay-out

op internet en op papier. De vermelding van 'A9' en 'A10-oost' in de titel zal e.e.a. niet oplossen; het gaat immers ook maar om een deel van de A9 (die grotendeels op het grondgebied van de gemeente Amstelveen ligt) en om een deel van de A10-oost (die deels ook ligt op grondgebied van de gemeente Ouder-Amstel).

b. Het stadsdeel constateert dat de in de begripsbepaling (artikel 1) omschreven begrippen “kampeermiddelen” en “verblijfsrecreatie” niet in de regels voorkomen.

Beantwoording
Dit is een terechte constatering. Beide begripsomschrijvingen zijn geschrapt.

c. Het stadsdeel pleit ervoor om in de toevoeging bij de bestemmingsbenaming 'Verkeer - 2' het woord 'oost' weg te laten.

Beantwoording
Het verzoek wordt gehonoreerd en de bestemmingsbenaming wordt in die zin aangepast.

d. Het stadsdeel constateert dat de regels bij de bestemmingen 'Verkeer - 1 en Verkeer - 2' de mogelijkheid tot het stellen van “nadere eisen” omvat “in de gevallen dat wordt afgeweken van het Tracébesluit…....”. Het is het stadsdeel niet duidelijk hoe deze bevoegdheid zich verhoudt tot het feit dat het bestemmingsplan in de plaats komt van het Tracébesluit 2013 en het bestemmingsplan één op één het Tracébesluit 2013 overneemt.

Beantwoording
Er zal bij verschillende inzichten tussen gemeente en Rijkswaterstaat in geval van afwijking van het Tracébesluit 2013 primair gebruik worden gemaakt van andere mogelijkheden - bij voorkeur via overleg - om tot een vergelijk te komen. In goed onderling overleg met elkaar is daarom afgezien van het opnemen van een nadere eisen regeling te meer omdat de toepassing van deze nadere eisen regeling zeer onwaarschijnlijk is.

e. Het stadsdeel constateert dat in de regels bij de bestemming 'Verkeer - 2' één 'reclamemast' wordt mogelijk gemaakt. Het stadsdeel vraagt zich af of dit een al bestaande reclamemast betreft. Indien dit laatste het geval is, dan zou deze volgens het stadsdeel exact moeten worden aangegeven. Indien deze bestaande mast verdwijnt, zou binnen de gehele bestemming een mast kunnen worden teruggebouwd. Dit lijkt het stadsdeel zeker zonder een instrument als bijvoorbeeld de nadere eisen regeling onwenselijk.

Beantwoording
Dit betreft inderdaad de bestaande mast noordwestelijk van de Snijdersbergweg. Er is voor deze mast een 'specifieke vorm van bedrijf' opgenomen. Overigens bestaat er het voornemen om elders langs de A9 een reclamemast te realiseren, echter deze valt buiten het plangebied en is dus geen onderdeel van dit bestemmingsplan. Het opnemen van nadere eisen is om deze reden niet noodzakelijk dan wel gewenst.

f. Het stadsdeel constateert dat bij de voorwaarden van 'nadere eisen' niet 'de inpassing in de omgeving' wordt genoemd. Dit wordt bij de mogelijkheid om van de bouwregels af te wijken wel gedaan.

Beantwoording
Er kunnen nadere eisen gesteld worden aan de situering en afmetingen van bouwwerken "met het oog op de inpassing in de omgeving".

g. Het stadsdeel constateert dat bij het opstellen van de regels rekening is gehouden met de tijdelijke oplossingen, als bijvoorbeeld de tijdelijke bouwwegen of containerpark (zie artikel 12). Het stadsdeel vraagt af er niets over het hoofd wordt gezien.

Beantwoording
De regeling voor tijdelijke werkterreinen is afgestemd op het oorspronkelijke Tracébesluit (m.n. artikel 6 'Tijdelijke werkterreinen'). Er zijn hierover door Rijkswaterstaat geen opmerkingen gemaakt.

h. Het stadsdeel constateert dat in de regels uitsluitend bouwwerken geen gebouwen zijnde worden toegestaan. Volgens het stadsdeel heeft Rijkswaterstaat aangegeven dat gebouwen mogelijk moeten worden gemaakt op het tunneldak.

Beantwoording
Het bestemmingsplan voorziet overeenkomstig het Tracébesluit 2013 in bedieningsgebouwen op het dak van de tunnel. Het is de bedoeling het bestemmingsplan vooralsnog te beperken tot de werkzaamheden overeenkomstig het Tracébesluit 2013. Gebruik en bebouwing op de tunnel op de langere termijn is iets voor de volgende bestemmingsplannen.

i. Het stadsdeel vraagt zich af of grootte en hoogte van de dienstgebouwen en andere kleine bouwwerken, geen gebouw zijnde, van de tunnel, nog moeten worden afgestemd met Rijkswaterstaat.

Beantwoording
Het concept ontwerpbestemmingsplan is ook voorgelegd aan en besproken met Rijkswaterstaat. Er zijn geen opmerkingen gemaakt ten aanzien van de ruime bouwmaten in het bestemmingsplan.

j. Het stadsdeel verzoekt om in de tekst exacter aan te geven hoe de bevoegdheidsverhouding tussen stadsdeel Zuidoost en de centrale stad is.

Beantwoording
Het verzoek wordt begrepen echter de bevoegdheidsverhouding stadsdeel/Centrale Stad wordt primair bepaald door hetgeen hierover is opgenomen in de Verordening op de stadsdelen. Gelet op de aankomende wijzigingen in het bestuurlijke stelsel van Amsterdam is het vaststellen van een bestemmingsplan een bevoegdheid van de Centrale Stad. In het kader van dit project blijft de Centrale Stad maar ook andere participanten in deze in gesprek/contact met het stadsdeel ten behoeve van het realiseren en tot uitvoer brengen van dit project.

k. Het stadsdeel constateert dat in de toelichting melding wordt gemaakt van *"Overleg Rijkswaterstaat, brandweer en DMB."* Het stadsdeel is van mening dat hierbij ook de stadsdelen Oost en Zuidoost genoemd zouden moeten worden.

Beantwoording
De desbetreffende zinsnede is geschrapt. Het concept ontwerpbestemmingsplan is in het kader van het overleg 3.1.1. Bro voorgelegd aan de bovengenoemde instanties, waaronder de stadsdelen Oost en Zuidoost.

17.2 Ontwerpbestemmingsplan

Op 4 maart 2014 heeft het college van burgemeester en wethouders besloten het ontwerpbestemmingsplan Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere vrij te geven voor terinzagelegging. Het ontwerpbestemmingsplan Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere met bijbehorende stukken heeft met ingang van 13 maart 2014 gedurende een termijn van zes weken ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn van tervisielegging is aan een ieder de gelegenheid geboden om een zienswijze bij de gemeenteraad in te brengen tegen het ontwerpbestemmingsplan. Binnen de eerdergenoemde termijn van tervisielegging zijn een tweetal schriftelijke zienswijzen ontvangen.

De ingebrachte zienswijzen zijn in een aparte nota, de zogenaamde Nota van Beantwoording zienswijzen bestemmingsplan Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere samengevat. Dit betekent niet dat die onderdelen van de zienswijzen, die niet expliciet worden genoemd, niet bij de beoordeling zouden zijn betrokken. De zienswijzen zijn in hun geheel beoordeeld. Per zienswijze is aangegeven of en in welke mate deze aanleiding geven tot aanpassing van het bestemmingsplan. De Nota van Beantwoording zienswijzen bestemmingsplan Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere is als bijlage 40 bij deze toelichting opgenomen.

Bijlagen bij toelichting

Bijlage 1 Kennisgeving ex artikel 1.3.1 Bro

Bijlage 2 Kennisgeving terinzagelegging ontwerpbestemmingsplan

Bijlage 3 Tracébesluit weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere 2011 (TB SAA 2011)

Bijlage 4 Tracébesluit bijlage kunstwerken

Bijlage 5 Tracébesluit bijlage infrastructurele voorzieningen en maatregelen

Bijlage 6 Tracébesluit bijlage hogere geluidswaarden

Bijlage 7 Tracébesluit bijlage waterhuishoudingsmaatregelen

Bijlage 8 Tracébesluit bijlage te verwijderen objecten

Bijlage 9 Tracébesluit bijlage verkeersveiligheid

Bijlage 10 Tracébesluit bijlage advies commissie tunnelveiligheid

Bijlage 11 Tracébesluit toelichting

Bijlage 12 Tracébesluit weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere 2013 (Wijzigings-TB SAA 2013)

Bijlage 13 Trajectnota/MER hoofdlijnen

Bijlage 14 Trajectnota/MER Gaasperdammerweg

Bijlage 15 Trajectnota/MER A10 oost

Bijlage 16 Tracébesluit 2013 deelkaart 3

Bijlage 17 Tracébesluit 2011 deelkaart 2

Bijlage 18 Tracébesluit 2011 deelkaart 3

Bijlage 19 Tracébesluit 2011 deelkaart 5

Bijlage 20 Tracébesluit 2013 deelkaart 1

Bijlage 21 Tracébesluit 2013 deelkaart 2

Bijlage 22 Tracébesluit 2011 deelkaart 30

Bijlage 23 Tracébesluit 2011 deelkaart 31

Bijlage 24 Akoestisch onderzoek A9

Bijlage 25 Akoestisch onderzoek A9 aanvullend

Bijlage 26 Akoestisch onderzoek A10

Bijlage 27 Akoestisch onderzoek A10 aanvullend

Bijlage 28 Akoestisch onderzoek onderliggend wegennet

Bijlage 29 Gezondheidsonderzoek

Bijlage 30 Rapport externe veiligheid

Bijlage 31 Rapport verantwoording groepsrisico

Bijlage 32 Waterbeheerplan

Bijlage 33 Toets Natuurbeschermingswet

Bijlage 34 Toets ecologische hoofdstructuur

Bijlage 35 Toets Flora- en faunawet

Bijlage 36 Mitigerende en compenserende natuurmaatregelen

Bijlage 37 Landschapsplan deeltraject A10 oost

Bijlage 38 Landschapsplan deeltraject A9 Gaasperdammerweg

Bijlage 39 Aanvullend archeologisch bureauonderzoek

Bijlage 40 Nota van Beantwoording zienswijzen

Regels

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

1.1 plan

Het bestemmingsplan Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere met identificatienummer NL.IMRO.0363.T1104BPGST-VG01 van de gemeente Amsterdam.

1.2 bestemmingsplan

De geometrisch bepaalde planobjecten met de bijbehorende regels en de daarbij behorende bijlagen.

1.3 aanduiding

Een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden.

1.4 aanduidingsgrens

De grens van een aanduiding indien het een vlak betreft.

1.5 aanduidingsvlak

Een op de verbeelding aangegeven vlak met eenzelfde aanduiding.

1.6 bebouwing

Eén of meer gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde.

1.7 beperkt kwetsbare objecten

Objecten als bedoeld in artikel 1, lid 1, onder b, van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi).

1.8 bestaande bebouwing of gebruik

Bebouwing of gebruik zoals aanwezig op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan.

1.9 bestemmingsgrens

De grens van een bestemmingsvlak.

1.10 bestemmingsvlak

Een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming.

1.11 bouwbord

Bord dat informatie geeft over de werkzaamheden op de rijkswegen.

1.12 bouwen

Het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk.

1.13 bouwgrens

De grens van een bouwvlak.

1.14 bouwvlak

Een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels bepaalde gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde zijn toegelaten.

1.15 bouwwerk

Een bouwkundige constructie van enige omvang die direct en duurzaam met de aarde is verbonden.

1.16 gebouw

Elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.

1.17 groenvoorziening

Ruimten in de open lucht, waaronder in ieder geval worden begrepen (bos)parken, plantsoenen, groenvoorzieningen en open speelplekken, met de daarbij behorende sloten, vijvers en daarmee gelijk te stellen wateren en (ondergrondse) infrastructurele voorzieningen.

1.18 kunstwerk

Constructie in weg of water zoals tunnels, viaducten, bruggen, onderdoorgangen en duikers.

1.19 kwetsbare objecten

Objecten als bedoeld in artikel 1, lid 1, onder l, van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) waaronder in ieder geval worden begrepen objecten waarbinnen op elk moment meer dan 50 mensen tegelijkertijd aanwezig zijn (die ieder tevens ten minste 8 uur per etmaal aanwezig zijn) en waarvan de brutovloeroppervlakte per persoon kleiner of gelijk is aan 30 m^2.

1.20 landschappelijke waarde

De aan een gebied toegekende waarden in verband met de waarneembare verschijningsvorm van het gebied.

1.21 mottobord

Informatiebord dat betrekking heeft op verkeersveiligheidsonderwerpen.

1.22 natuurlijke waarde

De aan een gebied toegekende waarden in verband met de geologische, bodemkundige en biologische elementen voorkomende in dat gebied.

1.23 nutsvoorziening

Een voorziening ten behoeve van de distributie van gas, water en elektriciteit, en de telecommunicatie alsmede soortgelijke voorzieningen van openbaar nut, waaronder in ieder geval worden begrepen transformatorhuisjes, pompstations, gemalen, telefooncellen, zendmasten, oplaadpalen voor het elektrisch wagenpark, alsmede ondergrondse warmte- en koudeinfrastructuur met bijbehorende opslagputten en bovengrondse aftappunten en andere voorzieningen ten behoeve van de opwekking en/of besparing van energie.

1.24 openbare ruimte

Rijwegen, voet- en fietspaden, pleinen, groenvoorzieningen en water, met in begrip van bij deze voorzieningen behorende bruggen, viaducten, nutsvoorzieningen, bermen, taluds, water(lopen) en waterbouwkundige kunstwerken, (ondergrondse) afvalsystemen en (ondergrondse) infrastructurele voorzieningen of andere naar aard te vergelijken voorzieningen.

1.25 overig bouwwerk

Een bouwkundige constructie van enige omvang, geen pand zijnde, die direct en duurzaam met de aarde is verbonden.

1.26 pand

De kleinste bij de totstandkoming functioneel en bouwkundig-constructief zelfstandige eenheid die direct en duurzaam met de aarde is verbonden en betreedbaar en afsluitbaar is.

1.27 peil

Onder het peil wordt verstaan:

a. voor een bouwwerk op een perceel, waarvan de hoofdtoegang direct aan de weg grenst: de hoogte van de weg ter plaatse van die hoofdtoegang;
b. voor een bouwwerk op een grondlichaam: de bovenzijde van het grondlichaam ter plaatse van het bouwwerk;
c. in andere gevallen: de gemiddelde hoogte van het aansluitende afgewerkte terrein ter plaatse van de bouw;
d. indien in of op het water wordt gebouwd: het N.A.P. of het plaatselijk aan te houden waterpeil.

1.28 planregels

De regels, deel uitmakende van het bestemmingsplan Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere.

1.29 rijbaan

Weggedeelte bestemd voor voertuigen in een rijrichting. Een rijbaan kan meerdere rijstroken bevatten.

1.30 rijstrook

Weggedeelte tussen twee lijnen met een breedte geschikt voor een motorvoertuig.

1.31 spitsstrook

Een vluchtstrook die in de spits voor wegverkeer wordt opengesteld.

1.32 tijdelijke maatregelen

Alle alleen in de aanlegfase benodigde bouwwerken en voorzieningen/maatregelen zoals bouwdokken, werk- en montageterreinen, opslagruimten, bouwketen, depots, bouwwegen, persleidingen en wegomleggingen.

1.33 verbeelding

De verbeelding (voorheen: plankaart) van het bestemmingsplan.

1.34 verbindingsweg

Een verkeersbaan, niet zijnde een hoofdbaan, rangeerbaan of parallelbaan, die in een kruispunt of bij niet-samenkomende wegen de verbinding vormt tussen twee verkeersbanen. Ook toeritten en afritten zijn verbindingswegen.

1.35 watergang

Een werk dienend om in het openbaar belang water te ontvangen, te bergen, af te voeren, en toe te voeren, de boven water gelegen taluds, bermen en onderhoudspaden daaronder mede begrepen.

1.36 waterkering

Natuurlijke of kunstige begrenzing of afscheiding die het water in zijn loop tegenhoudt en achterliggende gebied beschermt tegen inundatie.

1.37 waterpeil

Het N.A.P. of het plaatse aan te houden waterpeil.

1.38 waterstaatkundige werken

Werken, waaronder begrepen kunstwerken, verband houden met de waterstaat, zoals dammen, dijken, sluizen, beschoeiingen en remmingswerken.

1.39 weefvakken

Gecombineerde invoeg- en uitvoegstrook.

1.40 weg

Alle voor het openbaar auto-, fiets-, voetgangers- of ander verkeer openstaande wegen of paden, geen spoorwegen zijnde, daaronder begrepen de daarin gelegen bruggen en duikers, de tot de wegen of paden behorende bermen, taluds en zijkanten, waterstaatkundige en civieltechnische (kunst)werken,

nutsvoorzieningen, alsmede de aan de wegen liggende parkeerplaatsen en ondergrondse infrastructurele voorzieningen.

1.41 wisselstrook

Een rijstrook die afhankelijk van de drukte geopend wordt voor een bepaalde rijrichting.

Artikel 2 Wijze van meten

2.1 de goothoogte van een bouwwerk

Vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot, c.q. de druiplijn, het boeibord, of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel.

2.2 de inhoud van een bouwwerk

Tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van de scheidingsmuren) en de buitenzijde van daken en dakkapellen.

2.3 de bouwhoogte van een bouwwerk

Vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een overig bouwwerk met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes, ventilatievoorzieningen, afzuiginstallaties en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen.

2.4 de oppervlakte van een bouwwerk

Tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of het hart van de scheidingsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk.

2.5 de brutovloeroppervlakte van een gebouw

De bebouwde oppervlakte van de afzonderlijke bouwlagen bij elkaar opgeteld.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Verkeer - 1

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Verkeer - 1 aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. een weg met ten hoogste 12 rijstroken en daarbij behorende weefvakken, wisselstroken, vluchtstroken en in- en uitvoegstroken van verbindingswegen;
b. kunstwerken;
c. op- en afritten;
d. verbindingswegen;
e. onderliggend wegennet;
f. onderliggend spoorwegnet;
g. onderdoorgangen;
h. taluds;
i. bermen;

met de daarbij behorende:

j. voorzieningen ten behoeve van de geleiding van het verkeer;
k. voorzieningen ten behoeve van de bewegwijzering en signalering inclusief bermkasten;
l. lichtmasten inclusief bermkasten;
m. voorzieningen ten behoeve van de landschappelijke en natuurlijke inpassing;
n. groenvoorzieningen;
o. geluidschermen en andere geluidwerende voorzieningen;
p. luchtschermen en andere voorzieningen ten behoeve van de luchtkwaliteit;
q. lichtschermen;
r. straatmeubilair;
s. calamiteitenzones;
t. nutsvoorzieningen;
u. water en waterberging;
v. waterstaatkundige werken;
w. kabels, leidingen en overige ondergrondse infrastructuur;
x. duikers;
y. mottoborden en bouwborden;
z. kunstobjecten;
aa. in- en uitritten;
bb. overige openbare ruimte;
cc. overige voorzieningen ten behoeve van deze bestemming.

3.2 Bouwregels

Op en onder de in lid 3.1 genoemde gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van de bestemming worden gebouwd, met dien verstande dat de maximale bouwhoogte 20 meter bedraagt.

3.3 Afwijken van de bouwregels

3.3.1 Algemeen

Bij omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het bepaalde in lid 3.2 ten behoeve van het overschrijden van de maximale bouwhoogte met ten hoogste 5 meter.

3.3.2 Voorwaarden

Bij de toepassing van deze afwijkingsbevoegdheid dient getoetst te worden of geen onevenredige aantasting zal plaatsvinden van:

a. de verkeersveiligheid;
b. de externe veiligheid;
c. de inpassing in de omgeving;
d. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende percelen.

Artikel 4 Verkeer - 2

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Verkeer - 2 aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. een weg met ten hoogste 12 rijstroken en daarbij behorende weefvakken, wisselstroken, vluchtstroken en in- en uitvoegstroken van verbindingswegen;
b. ter plaatse van het aanduidingsvlak met de aanduiding 'tunnel' is een tunnel ten behoeve van het wegverkeer toegestaan;
c. kunstwerken;
d. op- en afritten;
e. verbindingswegen;
f. onderliggend wegennet;
g. onderliggend spoorwegnet;
h. onderdoorgangen;
i. taluds;
j. bermen;

met de daarbij behorende:

k. voorzieningen ten behoeve van de geleiding van het verkeer;
l. voorzieningen ten behoeve van de bewegwijzering en signalering met bermkasten en verkeerstechnische en tunneltechnische installaties;
m. lichtmasten inclusief bermkasten;
n. voorzieningen ten behoeve van de landschappelijke en natuurlijke inpassing;
o. groenvoorzieningen;
p. geluidschermen en andere geluidwerende voorzieningen;
q. luchtschermen en andere voorzieningen ten behoeve van de luchtkwaliteit;
r. lichtschermen;
s. straatmeubilair;
t. calamiteitenzones;
u. nutsvoorzieningen;
v. water en waterberging;
w. waterstaatkundige werken;
x. kabels, leidingen en overige ondergrondse infrastructuur;
y. duikers;
z. mottoborden en bouwborden;
aa. kunstobjecten;
bb. in- en uitritten;
cc. overige openbare ruimte;
dd. overige voorzieningen ten behoeve van deze bestemming;

alsmede:

ee. ter plaatse van het aanduidingsvlak met de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - tijdelijke bouwzone' zijn tijdelijke werkterreinen toegestaan;
ff. ter plaatse van het aanduidingsvlak met de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf' is een reclamemast toegestaan;
gg. ter plaatse van het aanduidingsvlak met de aanduiding 'verkooppunt motorbrandstoffen met lpg' een verkooppunt motorbrandstoffen met lpg;
hh. ter plaatse van het aanduidingsvlak met de aanduiding 'vulpunt lpg' is een vulpunt lpg toegestaan.

4.2 Bouwregels

Op en onder de in lid 4.1 genoemde gronden mogen uitsluitend worden gebouwd:

a. ter plaatse van het aanduidingsvlak met de aanduiding 'tunnel' is een tunnel ten behoeve van het wegverkeer toegestaan waarvan de maximale diepte van de onderzijde van de tunnel en bijbehorende voorzieningen 30 meter onder N.A.P. bedraagt;
b. drie bedieningsgebouwen voor de tunnel met een maximale oppervlakte van 1.250 m^2 per bedieningsgebouw en een maximale bouwhoogte van 20 meter boven N.A.P;
c. bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van de bestemming met een maximale bouwhoogte van 20 meter;
d. ter plaatse van het aanduidingsvlak met de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf' is een reclamemast met een maximale bouwhoogte van 75 meter toegestaan;
e. ter plaatse van het aanduidingsvlak met de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - tijdelijke bouwzone', mogen tot zes maanden na uitvoering van de tracéwijzigingen waarin het bestemmingsplan voorziet, tevens gebruikt worden voor:
    1. bouwketen met een maximale bouwhoogte van 6,50 meter;
    2. bouwzones ter weerszijden van de tunnel ten behoeve van de werkzaamheden;
    3. bouwwegen met een maximale breedte van 5 meter;
    4. laad- en losplaatsen;
    5. opslagplaatsen;
    6. werkplaatsen;
    7. grond-, zand- en slibdepots met een maximale hoogte van 5 meter;
    8. parkeerplaatsen voor personeel en bezoekers;
    9. watergangen met een maximale breedte van 6 meter;
    10. watercompensatie.

4.3 Afwijken van de bouwregels

4.3.1 Algemeen

Bij omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het bepaalde in lid 4.2 ten behoeve van het overschrijden van de maximale bouwhoogte met ten hoogste 5 meter.

4.3.2 Voorwaarden

Bij de toepassing van deze afwijkingsbevoegdheid dient getoetst te worden of geen onevenredige aantasting zal plaatsvinden van:

a. de verkeersveiligheid;
b. de externe veiligheid;
c. de inpassing in de omgeving;
d. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende percelen.

Artikel 5 Verkeer - 3

5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Verkeer - 3 aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. spoorwegen;
b. ter plaatse van het aanduidingsvlak met de aanduiding 'onderdoorgang' is een onderdoorgang ten behoeve van het wegverkeer conform het bepaalde in artikel 3 Verkeer - 1 toegestaan;

met de daarbij behorende:

c. spoorwegvoorzieningen;
d. water en waterberging;
e. waterstaatkundige werken;
f. nutsvoorzieningen;
g. groenvoorzieningen;
h. overige openbare ruimte;
i. andere bijbehorende verkeerskundige voorzieningen;
j. overige voorzieningen ten behoeve van deze bestemming.

5.2 Bouwregels

Op en onder de in lid 5.1 genoemde gronden mogen bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd ten dienste van de bestemming met een maximale hoogte van 8 meter.

Artikel 6 Verkeer - 4

6.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Verkeer - 4 aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. spoorwegen;
b. ter plaatse van het aanduidingsvlak met de aanduiding 'tunnel' is een tunnel ten behoeve van het wegverkeer conform het bepaalde in artikel 4 Verkeer - 2 toegestaan;

met de daarbij behorende:

c. spoorwegvoorzieningen;
d. water en waterberging;
e. waterstaatkundige werken;
f. nutsvoorzieningen;
g. groenvoorzieningen;
h. overige openbare ruimte;
i. andere bijbehorende verkeerskundige voorzieningen;
j. overige voorzieningen ten behoeve van deze bestemming.

6.2 Bouwregels

Op en onder de in lid 6.1 genoemde gronden mogen bouwwerken geen gebouwen zijnde worden gebouwd ten dienste van de bestemming met een maximale hoogte van 8 meter.

Artikel 7 Leiding - Gas

7.1 Bestemmingsomschrijving

a. De voor Leiding - Gas aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor een gasleiding;
b. de bestemming Leiding - Gas is primair ten opzichte van de overige aan deze gronden toegekende bestemmingen;
c. daar waar dubbelbestemmingen geheel of gedeeltelijk samenvallen gelden:
   1. in de eerste plaats de regels in artikel 7 Leiding - Gas;
   2. in de tweede plaats de regels in artikel 8 Waterstaat - Waterkering;
   3. in de derde plaats de regels van de mede danwel enkelbestemming.

7.2 Bouwregels

Het is verboden op en in de in lid 7.1 genoemde gronden te bouwen.

7.3 Afwijken van de bouwregels

Bij omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het bepaalde in lid 7.2 in dier voege dat zij kunnen toestaan om bouwwerken, geen gebouwen zijnde, op te richten, mits de belangen van de gasleiding daardoor niet worden geschaad. Er kan niet worden besloten tot afwijking voordat de exploitant van de gasleiding gehoord is.

7.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

a. Het is verboden op en onder de in lid 7.1 genoemde gronden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning van burgemeester en wethouders de volgende werken, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden uit te voeren:
   1. het uitvoeren van grondbewerkingen, waartoe onder meer wordt gerekend het ophogen, egaliseren, roeren en omwoelen van gronden;
   2. het uitvoeren van heiwerkzaamheden of het op andere wijze indrijven van objecten in de bodem;
   3. het aanleggen en verbreden van wateren;
   4. het verlagen van het waterpeil;
   5. het aanbrengen van ondergrondse kabels, leidingen en andere infrastructurele voorzieningen;
   6. het aanbrengen van drainage;
   7. het aanbrengen van hoogopgaande of diepwortelende beplanting;
   8. het wijzigen van het maaiveldniveau door ontgronding of ophoging;
   9. het verrichten van graafwerkzaamheden anders dan voor normaal onderhoud;
   10. het aanbrengen van gesloten verhardingen;
   11. het permanent opslaan van goederen waaronder ook begrepen het opslaan van afvalstoffen;
   12. het plaatsen van onroerende objecten zoals lichtmasten, wegwijzers en ander straatmeubilair.
b. Het verbod als bedoeld in lid a is niet van toepassing op werken en werkzaamheden die:
   1. normaal onderhoud en beheer betreffen;
   2. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van de inwerkingtreding van het plan.
c. Het verbod als bedoeld in lid a is niet van toepassing indien de graafwerkzaamheden onder de Wet informatieuitwisseling ondergrondse netten valt.
d. De omgevingsvergunning wordt niet verleend voordat de exploitant van de gasleiding gehoord is.
e. De omgevingsvergunning wordt slechts verleend, indien het uitvoeren van werken of werkzaamheden geen schade aan de gasleiding toebrengt.

f. Aan de onder lid a genoemde vergunning kunnen onder meer voorschriften worden verbonden inhoudende de verplichting tot het treffen van technische maatregelen waardoor de gasleiding wordt beschermd.

Artikel 8 Waterstaat - Waterkering

8.1 Bestemmingsomschrijving

a. De voor 'Waterstaat - Waterkering' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor de bescherming, het in stand houden en het onderhoud van de waterkering met daarbij behorende beschermingszones en voorzieningen en bouwwerken geen gebouwen zijnde.
b. de bestemming Waterstaat - Waterkering is primair ten opzichte van de overige aan deze gronden toegekende bestemmingen;
c. daar waar dubbelbestemmingen geheel of gedeeltelijk samenvallen gelden:
   1. in de eerste plaats de regels in artikel 7 Leiding - Gas;
   2. in de tweede plaats de regels in artikel 8 Waterstaat - Waterkering;
   3. in de derde plaats de regels van de mede danwel enkelbestemming.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 9 Anti-dubbeltelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 10 Algemene bouwregels

Het is toegestaan de maximale bouwhoogte te overschrijden ten behoeve van liftinstallaties, hijsinrichtingen, technische installaties, hekwerken en vergelijkbare ondergeschikte bouwwerken, mits de overschrijding van de maximale bouwhoogte niet meer bedraagt dan 5 meter.

Artikel 11 Algemene gebruiksregels

Tot strijdig gebruik als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder c, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht wordt in ieder geval gerekend de opslag en/of stalling van voer- of vaartuigen, schroot, afbraak- en bouwmaterialen, grond en bodemspecie, puin- en vuilstortingen, en aan hun gebruik onttrokken machines, behoudens gebruik dat strekt tot realisering van de bestemming en gebruik dat voortvloeit uit het normale dagelijkse gebruik en onderhoud dat ingevolge de bestemming is toegestaan.

Artikel 12 Algemene aanduidingsregels

12.1 Veiligheidszone - lpg

12.1.1 Aanduidingsregels

Ter plaatse van de aanduiding 'Veiligheidszone - lpg' zijn de gronden, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor het tegengaan van een te hoog veiligheidsrisico van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten vanwege de aanwezigheid van een risicovolle inrichting.

12.1.2 Bouwregels

In afwijking van het bepaalde bij de andere voor die gronden aangewezen bestemmingen mogen ter plaatse van de aanduiding 'Veiligheidszone - lpg' geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten worden gebouwd.

12.1.3 Specifieke gebruiksregels

Ter plaatse van de aanduiding 'Veiligheidszone - lpg' wordt in ieder geval tot een gebruik, strijdig met deze gebiedsaanduiding aangemerkt het gebruiken, laten gebruiken en in gebruik geven van gronden en bouwwerken als kwetsbaar of beperkt kwetsbaar object met uitzondering van het bestaande gebruik als voor zover het gebruik betreft dat niet reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

12.1.4 Afwijken van de gebruiksregels

Bij omgevingsvergunning - gehoord de brandweer - kan worden afgeweken van het bepaalde in lid 12.1.3 ten behoeve van het toestaan van beperkt kwetsbare objecten ter plaatse van de aanduiding 'Veiligheidszone - lpg', mits de overschrijding van de richtwaarde van het plaatsgebonden risico kan worden verantwoord.

12.1.5 Wijzigingsbevoegdheid

Burgemeester en wethouders kunnen de aanduiding 'Veiligheidszone - lpg' wijzigen, in die zin dat de verbeelding wordt gewijzigd door één of meerderde bestemmingsvlakken met de aanduiding 'Veiligheidszone - lpg' van de verbeelding te verwijderen of te verkleinen, indien:

a. de gebiedsaanduiding 'Veiligheidszone - lpg' wordt verwijderd, mits de betreffende risicovolle functie ter plaatse niet meer aanwezig is;
b. de omvang en situering van de gebiedsaanduiding 'Veiligheidszone - lpg' wordt gewijzigd, mits:
    1. de hoedanigheid van de betreffende risicovolle functie is gewijzigd;
    2. de ligging van de zone is afgestemd op de risicocontouren ingevolge de van toepassing zijnde wettelijke regels.
c. Burgemeester en wethouders kunnen toepassing geven aan de onder a bedoelde wijzigingsbevoegdheden, indien hierdoor geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de veiligheid van personen.

Artikel 13 Algemene afwijkingsregels

Indien niet op grond van een andere bepaling van deze regels met een omgevingsvergunning kan worden afgeweken, kunnen burgemeester en wethouders met een omgevingsvergunning afwijken van de desbetreffende regels van dit bestemmingsplan, ten behoeve van:

a. gebouwen voor nutsvoorzieningen en elektriciteitsvoorzieningen met een maximale bouwhoogte van 5 meter en een maximale brutovloeroppervlak van 30 m²;
b. bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals gedenktekens, plastieken, straatmeubilair, vrijstaande muren, keermuren, trapconstructies, bebouwing voor al dan niet ondergrondse afvalopslag, geluidwerende voorzieningen, steigers, duikers en andere waterstaatkundige werken;
c. geringe afwijkingen welke in het belang zijn van een ruimtelijke en/of technisch beter verantwoorde plaatsing van bouwwerken, wegen en anderszins, of welke noodzakelijk zijn in verband met de werkelijke toestand van het terrein, mits de afwijking in situering niet meer bedraagt dan 10 meter;
d. overschrijdingen van de maximale bouwhoogte voor de realisering van schoorstenen, ventilatie-inrichtingen, antennes, zendmasten, zonnepanelen en andere technische installaties ten behoeve van de opwekking en/of besparing van energie (met uitzondering van windturbines) met ten hoogste 10 meter.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 14 Overgangsrecht

14.1 Overgangsrecht bouwwerken

a. Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot:
   1. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
   2. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan;

b. Het bevoegd gezag kan eenmalig in afwijking van het bepaalde in lid 14 onder a een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het bepaalde in lid 14 onder a met maximaal 10%.

c. Het bepaalde in lid 14 onder a is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

14.2 Overgangsrecht gebruik

a. Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.

b. Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in het bepaalde in lid 14.2 onder a, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.

c. Indien het gebruik, bedoeld in het bepaalde in lid 14.2 onder a, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.

d. Het bepaalde in lid 14.2 onder a is niet van toepassing op het gebruik dat in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

Artikel 15 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als: Regels van het bestemmingsplan Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere.

De volledige naam is de aanhaaltitel.