



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

# ProjectMER Zuidasdok

Advies Reikwijdte en Detailniveau  
Samenvatting



## Colofon

**Uitgegeven door**

Ministerie van Infrastructuur en Milieu  
Projectorganisatie Zuidasdok

**Informatie**

[www.zuidasdok.nl](http://www.zuidasdok.nl)

**Telefoon**

020 - 333 99 30

**Uitgevoerd door**

IBZ Ingenieursbureau Zuidasdok

**Opmaak**

vijfkeerblauw (RX8 | 621044)

maart 2014

# 1 Aanleiding en doel

## 1.1 De aanleiding: voorkeursbeslissing Zuidasdok

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

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

De voorkeursbeslissing is vastgelegd in een bestuursovereenkomst van de Minister van Infrastructuur en Milieu, de gemeente Amsterdam, de Stadsregio Amsterdam en de provincie Noord-Holland (9 juli 2012).

## 1.2 Het doel: Advies Reikwijdte en Detailniveau

Om het project Zuidasdok te kunnen realiseren, moeten een (ontwerp)tracébesluit Zuidasdok ((O)TB) en een (ontwerp) bestemmingplan ((O)BP) worden vastgesteld. In het tracébesluit Zuidasdok worden wijzigingen aan de A10, de knooppunten Amstel en de Nieuwe Meer en de aansluitingen vastgelegd. De wijzigingen in de openbare ruimte en de realisatie van de OVT landen in een bestemmingsplan Zuidasdok.

Er wordt een integraal projectMER opgesteld om de milieueffecten van het project Zuidasdok in beeld te brengen. Dit vereist voor het projectMER een scherpe afbakening van 'reikwijdte en detailniveau'. Hiervoor wordt dit Advies Reikwijdte en Detailniveau (Advies R&D) opgesteld.

Het Advies R&D beschrijft wat er in de komende periode van planuitwerking onderzocht gaat worden en hoe dat wordt gedaan. Het concept Advies R&D is gebruikt voor nadere raadpleging van betrokken bestuurs- en adviesorganen (waaronder de wettelijke adviseurs en de Commissie voor de milieueffectrapportage) over benodigde reikwijdte en detailniveau. Op basis van de raadpleging wordt het Advies R&D afgerond, vastgesteld en vervolgens dient dit als basis voor het uit te voeren onderzoek.

# 2 Het project en wat vooraf ging

## 2.1 Probleem- en doelstelling

Voor Zuidasdok zijn meerdere doelstellingen geformuleerd, zie Afbeelding 1. Deze doelstellingen (4 + 1) zijn uitgebreid beschreven in de Structuurvisie Zuidasdok (2012) en in het Ambitiedocument Zuidasdok (2013). De doelstellingen worden in het navolgende kort toegelicht.

### Afbeelding 1 Doelstellingen Zuidasdok 4+1



#### Internationale toplocatie

Het is de ambitie van de regio en gemeente Amsterdam om Zuidas verder te ontwikkelen tot een internationale toplocatie als integraal onderdeel van de regio en de stad Amsterdam. Hierbij is het streven een hoogwaardig gemengd stedelijk centrum te ontwikkelen en het gebied ruimtelijk te integreren in de stad. Het gaat daarbij om een evenwichtige menging van wonen, werken en voorzieningen.

#### Optimaal functionerend verkeer- en vervoersnetwerk

Zuidas is via diverse transportmodaliteiten te bereiken. Door de groeiende intensiteiten van verkeer en OV reizigers is de Zuidas in de periode na 2020 zonder maatregelen onvoldoende bereikbaar. Een blijvend goed functionerende verkeer- en vervoersinfrastructuur en een betrouwbare bereikbaarheid met auto en openbaar vervoer zijn essentieel voor het behoud en de ontwikkeling van een economisch concurrerende toppositie.

#### Rijksweg A10

De A10-zuid is onderdeel van de hoofdinfrastructuur van de Noordvleugel van de Randstad en vormt een essentiële schakel in de ring rond Amsterdam. Op de A10-zuid komt rond 2020 door groei van het autover-

keer een goede doorstroming onder druk te staan. Om de groeiende vervoersstromen op de A10-zuid te kunnen verwerken, is een capaciteitsuitbreiding van de doorgaande infrastructuur (ring A10) en een verbetering van de aansluitingen van lokaal verkeer (S108 en S109) vereist.

### Spoorwegen

De doelstelling van Zuidasdok is het accommoderen van de sterk groeiende vervoersvraag per spoor (OV-SAAL, hogesnelheidstreinen). Via Amsterdam Zuid loopt onder andere de nationale hoofdspoorverbinding Randstad Zuid – Noordoost Nederland. Het station Amsterdam Zuid ligt in de huidige situatie ingeklemd tussen de rijbanen van de A10. Hierdoor is uitbreiding nauwelijks mogelijk en door de beperkte ruimte moet al het overig openbaar vervoer en taxi's op aanzienlijke afstand van het treinstation halteren. Hierdoor kost het overstappen veel tijd; dit is een knelpunt en doet daarnaast afbreuk aan het imago van een internationale toplocatie.

### Metro, tram, bus en langzaam verkeer

De NoordZuidlijn wordt, samen met de metro ringlijn (Amstelveenlijn), geïntegreerd in het station Amsterdam Zuid. Het station heeft extra capaciteit nodig om de reizigersstroom van de NoordZuidlijn te kunnen verwerken. Daarnaast zijn aanpassingen noodzakelijk om snel overstappen naar onder andere tram en bus mogelijk te maken. De groeiende reizigersstromen leiden ook tot een groeiend aantal reizigers dat met de fiets (als vervoersmiddel) naar het station komt. De huidige stallingscapaciteit is onvoldoende om een groei in fietsers te kunnen accommoderen.

### Hoogwaardig OV-knooppunt van internationale allure

Tussen 2000 en 2011 is het aantal treinreizigers op station Amsterdam Zuid gegroeid van 15.000 naar circa 40.000 per dag. De groei van het aantal metroreizigers houdt hiermee gelijke tred. Komende jaren groeit het aantal in- en uitstappers sterk door naar 80.000 tot 130.000 treinreizigers per werkdag in 2030. Door de komst van de Noord/Zuidlijn en de Amstelveenlijn neemt ook het aantal tram- en metroreizigers sterk toe blijkt uit de reizigersprognoses.

Het huidige station Amsterdam Zuid kan deze groei niet aan. De veiligheid van reizigers en een lage overstapkwaliteit vragen om aanpassingen en uitbreidingen van het station. De ambitie is om zoveel mogelijk aan te sluiten op de uitstraling van de andere Nationale Sleutel Projecten (NSPs) met de realisatie van een nieuwe openbaar vervoer terminal (OVT).

### Duurzame inpassing van de infrastructuur

Tussen 2000 en 2011 is het aantal treinreizigers op station Amsterdam Zuid gegroeid van 15.000 naar circa 40.000 per dag. De groei van het aantal metroreizigers houdt hiermee gelijke tred. Komende jaren groeit het aantal in- en uitstappers sterk door naar 80.000 tot 130.000 treinreizigers per werkdag in 2030. Door de komst van de Noord/Zuidlijn en de Amstelveenlijn neemt ook het aantal tram- en metroreizigers sterk toe blijkt uit de reizigersprognoses.

Het huidige station Amsterdam Zuid kan deze groei niet aan. De veiligheid van reizigers en een lage overstapkwaliteit vragen om aanpassingen en uitbreidingen van het station. De ambitie is om zoveel mogelijk aan te sluiten op de uitstraling van de andere Nationale Sleutel Projecten (NSPs) met de realisatie van een nieuwe openbaar vervoer terminal (OVT).

### Kwaliteit in elke fase

De realisatie van Zuidasdok heeft een lange doorlooptijd (~10 jaar). Het bouwproces wordt zorgvuldig ingepast in de beperkt beschikbare ruimte van deze, ondertussen in omvang, kwaliteit en gebruik groeiende, locatie. Bij de uitwerking van de doelstellingen geldt als belangrijk uitgangspunt dat in elke fase van ontwikkeling kwaliteit moet worden geboden. Dit betekent dat alle functionaliteiten behouden moeten blijven en alle bestemmingen bereikbaar moeten blijven. Hierbij zet de projectorganisatie Zuidasdok maximaal in op beperking van hinder tijdens de bouw en op goede informatie richting alle betrokkenen over de te verwachten overlast.

## 2.2 Het voortraject

Het plan Zuidasdok kent een lange voorgeschiedenis waarin een veelvoud van alternatieven bedacht en (deels) onderzocht is. In de notitie Reikwijdte en Detailniveau (Notitie R&D) voor het planMER Zuidasdok (voorjaar 2012 ter inzage) is een trechtering van de alternatieven beschreven naar drie kansrijke alternatieven: 'Dok onder de grond, Gestapelde sporen en Sporen bovengronds'.

De drie alternatieven zijn vervolgens in de 'Beoordelingsfase' nader onderzocht. Tussentijdse resultaten van het onderzoek naar kosten en betaalbaarheid hebben uitgewezen dat de drie alternatieven niet tot een betaalbare oplossing hebben geleid. Daarom is in de verkenning besloten om ook een alternatief uit te werken dat een kortere doorlooptijd kent, financieel beter haalbaar is en dat een verdere (later te besluiten) doorgroei niet onmogelijk maakt.

Dit voorkeursalternatief met kortere doorlooptijd bestaat uit het gemeenschappelijke deel dat de basis is van de drie in het planMER onderzochte kansrijke alternatieven:

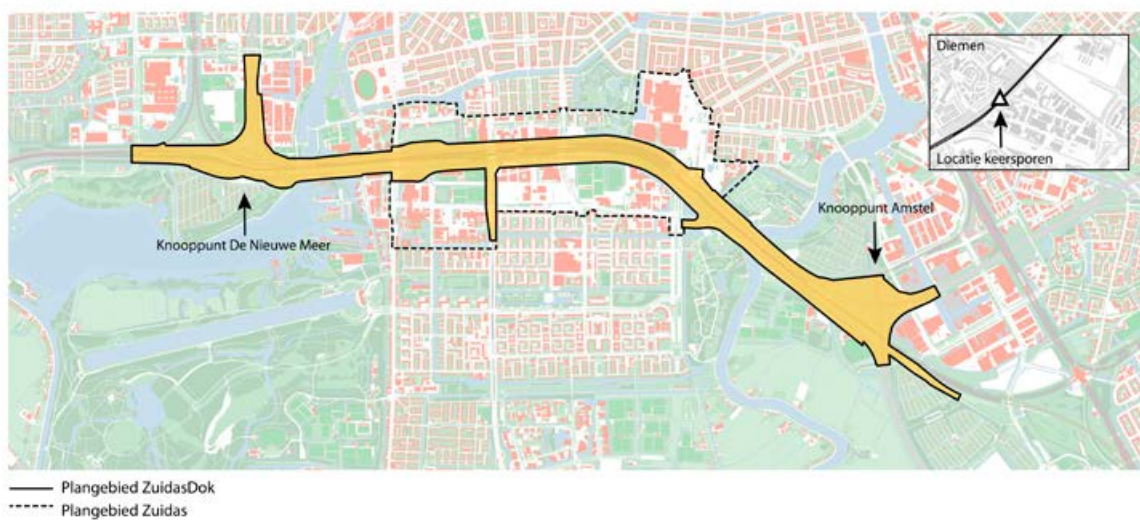
- Verbreding en ontvlechting van de A10 Zuid, tussen de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel, inclusief het aanpassen van de knooppunten en het onder de grond brengen van de A10 ter hoogte van de Zuidas;
- Aanpassen van de OV-terminal om de groei van het treinverkeer tot 2030 te accommoderen en aanleg van een keurvoorziening voor binnenlandse hogesnelheidstreinen
- Inpassen van regionaal en stedelijk openbaar vervoer in de Dokzone;
- Versterken van de stedelijke structuur door middel van extra oost-west en noord-zuidverbindingen.

## 2.3 Het project Zuidasdok

Het project Zuidasdok beslaat het traject van de A10 van knooppunt De Nieuwe Meer tot en met knooppunt Amstel. Afbeelding 2 laat het plangebied zien. De knooppunten en verbindingen met het stedelijk wegennet zijn onderdeel van het plangebied. Het project bestaat op hoofdlijnen uit de volgende ingrepen:

- Verbetering van de doorstroming op de A10 door middel van capaciteitsuitbreiding (verbreding van 2x4 naar 2x6 rijstroken) en ontvlechting (het scheiden van doorgaand- en bestemmingsverkeer) van het wegvak en realisatie van de bijbehorende aansluitingen en verbeteringen in de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel;
- Realisatie van een tunnel voor de A10 ter hoogte van de Zuidas over een lengte van ongeveer 1 kilometer;
- Uitbreiding van station Amsterdam Zuid tot een volwaardige OV-terminal, met:
  - Realisatie van een volwaardige aanlanding van de NoordZuidlijn;
  - Realisatie van nieuwe metroperrons en het verbreden van de bestaande treinperrons;
  - Realisatie van bus- en tramhaltes nabij metro en trein;
  - Realisatie van 8.500 nieuwe fietsstallingplaatsen en een extra noord-zuid fietsverbinding;
  - Realisatie van keerspooren voor binnenlandse hoge snelheidstreinen in Diemen;
- Realisatie van extra openbare ruimte en daarmee het scheppen van condities voor een gemengd vastgoedprogramma met onder andere nieuwe woningbouw (in het plangebied Zuidas, zie afbeelding 2);
- Ruimtereservering voor een derde eilandperron, een vijfde en zesde spoor en voor keerspooren voor internationale hogesnelheidslijnen ten oosten van knooppunt Amstel.

Afbeelding 2 Plangebied Zuidasdok (zie toelichting locatie keerspoeren in paragraaf 5.1)



# 3 De procedure

## 3.1 M.e.r.-beoordeling

De m.e.r.-procedure heeft tot doel om het milieu volwaardig mee te nemen bij de afweging en besluitvorming over projecten die grote gevolgen kunnen hebben voor de (leef)omgeving. Een m.e.r.-procedure is geen doel op zich, maar is altijd gekoppeld aan het vaststellen van een plan of het nemen van een concreet besluit.

Omwille van een samenhangende beoordeling van de verschillende projectonderdelen, is door de betrokken overheden besloten dat de milieueffecten voor de gehele projectscope in het kader van het ProjectMER Zuidasdok worden onderzocht. Het ProjectMER Zuidasdok levert de benodigde milieu-informatie voor zowel het Tracébesluit Zuidasdok als voor het Bestemmingsplan Zuidasdok. Ook milieueffecten van de realisatie van keervoorzieningen voor binnenlandse hogesnelheidstreinen bij Diemen Zuid worden in het kader van het projectMER Zuidasdok onderzocht.

## 3.2 Procedure en planning

De m.e.r.-procedure is gekoppeld aan de Tracéwetprocedure (voor de aanpassingen A10); de minister van Infrastructuur en Milieu is bevoegd gezag voor het Tracébesluit Zuidasdok en bijbehorend projectMER Zuidasdok. Daarnaast wordt parallel de bestemmingsplanprocedure (voor de aanpassingen in de openbare ruimte en voor realisatie van de OVT) doorlopen; de gemeente Amsterdam is bevoegd gezag voor het Bestemmingsplan Zuidasdok.

Parallel aan de planologische procedures loopt de aanbesteding van het project Zuidasdok. De werkwijze is erop gericht om kort na vaststelling van het TB en BP ook het gunningsbesluit te kunnen nemen, zodat zo spoedig mogelijk kan worden gestart met realisatie van Zuidasdok.

De te doorlopen procedure is in het Advies Reikwijdte en Detailniveau uitgebreid beschreven. In deze samenvatting wordt volstaan met het navolgende planningsoverzicht op hoofdlijnen.

**Tabel 1 Procedureplanning op hoofdlijnen**

Omschrijving	Planning
Opstellen projectMER Zuidasdok, OTB en OBP	2014
Inspraak en advies op OTB/OBP en projectMER Zuidasdok	2015
Vaststelling tracébesluit Zuidasdok en bestemmingsplan Zuidasdok (onherroepelijk)	2016
Verlening vergunningen	2016
Start aanbesteding	2014
Gunning	2016
Openstelling A10	2027
Oplevering	2028

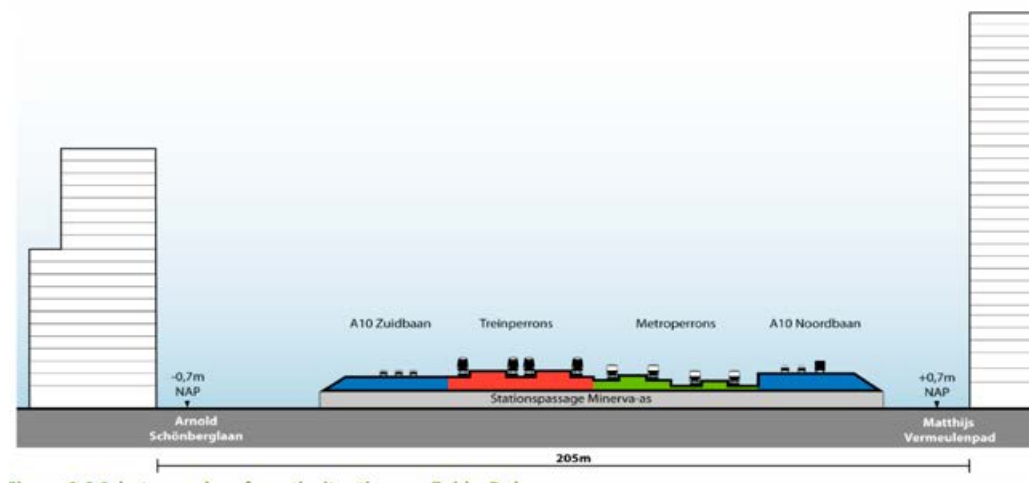


# 4 Huidige situatie en autonome ontwikkeling (referentie)

## 4.1 Huidige situatie

In de huidige situatie bestaat de infrastructuur uit de A10 (2x3 stroken + spitsstroken), de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel, de spoorlijn (twee sporen en vier sporen ter hoogte van station Amsterdam Zuid), de metrolijnen 50 en 51 (inclusief Amstelveenboog onder de A10 door) en de (nog af te bouwen) Noord-Zuidmetrolijn. De sporen liggen tussen de noord- en de zuidbaan van de A10 zuid (zie Afbeelding 3). Bij de Amstelveenseweg en de Europaboulevard zijn twee aansluitingen op de A10 aanwezig, respectievelijk de S108 en S109. De snelweg en de sporen liggen hoger dan de omgeving. Het grondlichaam waarop de noordelijke rijbanen van de A10-zuid zijn gelegen fungeert tevens als regionale waterkering.

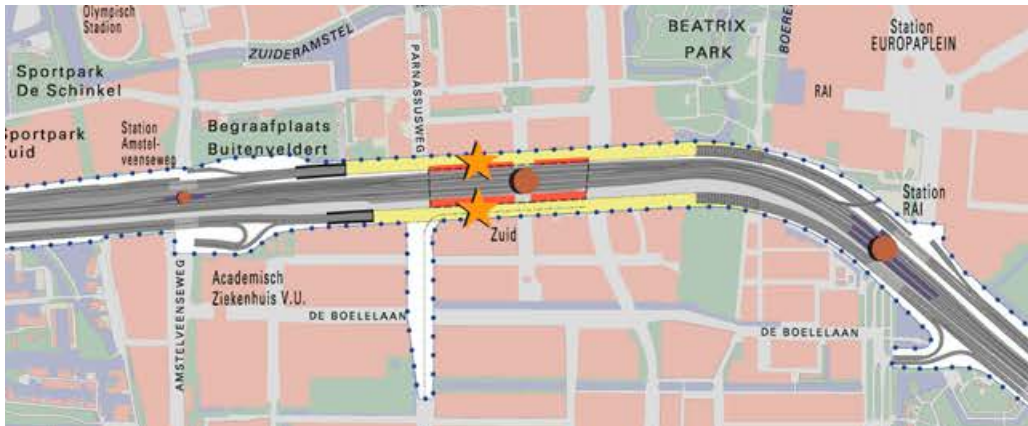
**Afbeelding 3 Doorsnede infrastructuur Zuidasdok in de huidige situatie (bron: planMER Zuidasdok 2012)**



### Station en OV-haltes

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

#### Afbeelding 4 Openbaar vervoer voorzieningen rond station Amsterdam Zuid (uitsnede kaart Structuurvisie Zuidasdok)



#### De referentiesituatie (2030)

De referentiesituatie is de situatie die ontstaat in het jaar 2030 wanneer het project Zuidasdok niet wordt gerealiseerd. Of te wel de huidige situatie aangevuld met de autonome ontwikkeling. De autonome ontwikkeling is de ontwikkeling (ruimtelijke en economisch) die los van het project Zuidasdok plaatsvindt tot het jaar 2030. Onderdeel hiervan zijn de autonome groei in het verkeer en OV reizigers en de ruimtelijke ontwikkelingen die (nagenoeg) zeker worden gerealiseerd.

#### Autonome ruimtelijke ontwikkeling

Zuidasdok bevindt zich midden tussen de zogenaamde Zuidas Flanken (gebieden aan weerszijden van het dok). De referentiesituatie wordt dan ook voor een groot deel bepaald door de ruimtelijke ontwikkelingen die binnen de Flanken plaatsvinden tot het jaar 2030.

#### Ontwikkelingen in de Flanken

Afbeelding 5 geeft een overzicht van de huidige stand van zaken van ontwikkeling en planvorming in de verschillende deelgebieden van de Zuidas Flanken. Dienst Zuidas beheert het programma voor ontwikkeling van het gebied.

#### Afbeelding 5 Ontwikkelingen in de Zuidas flanken, bron: Dienst Zuidas (tussenstand augustus 2013)



### Referentiesituatie A

De werkwijze binnen m.e.r. is dat in een MER voor de referentiesituatie die autonome ontwikkelingen worden meegenomen die 'zeker' zullen plaatsvinden. Dit zijn de projecten die al in (voorbereiding voor) uitvoering zijn of waarover een besluit is genomen (vastgelegd in een bestemmingsplan). Voor het wettelijk verplichte geluidsonderzoek is bijvoorbeeld vastgelegd dat de referentiesituatie bestaat uit de huidige situatie aangevuld met de ontwikkelingen die in bestemmingsplannen zijn vastgelegd. Op basis van de vergelijking van de milieueffecten van het voorkeursalternatief met deze referentiesituatie (A) worden de mitigerende en compenserende maatregelen (met name voor geluid) bepaald waarvoor wettelijke dan wel op grond van de bestuursovereenkomst Zuidasdok een verplichting bestaat deze op te nemen in het tracébesluit en het bestemmingsplan Zuidasdok.

### Referentiesituatie B

Gezien de sterke samenhang tussen de ontwikkeling van Zuidasdok en Zuidas Flanken is voor het projectMER Zuidasdok gekozen om óók inzicht te geven in de effecten op de totaal geprogrammeerde ontwikkelingen, d.w.z. het gehele bouwprogramma van Zuidas Flanken tot en met het jaar 2030.

De beschrijving van referentiesituatie B maakt zichtbaar:

- hoe de realisatie van Zuidasdok zich verhoudt tot de uitvoering van het totale bouwprogramma van Zuidas Flanken;
- welke aanvullende maatregelen ten behoeve van ontwikkelingen op de Flanken op welk moment nodig zijn.

Voor deze referentiesituatie zullen mitigerende en compenserende maatregelen voor met name de thema's geluid en lucht worden bepaald.

### Autonome ontwikkeling infrastructuur en verkeer en vervoer

In het verkeersonderzoek en bijbehorende rapporten wordt rekening gehouden met diverse autonome ontwikkelingen bij weginfrastructuur (planstudies uit het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) 2012, regionale projectplannen) en diverse Openbaar Vervoer projecten (Noord/Zuidlijn, Amstelveenlijn en OV SAAL).

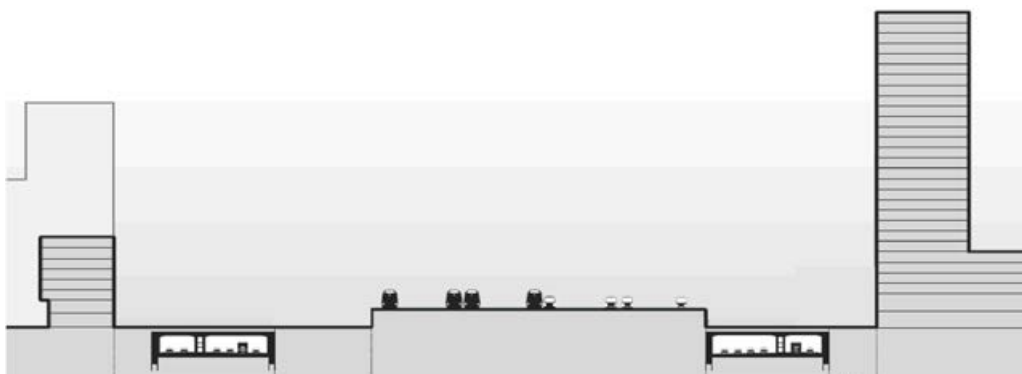
# 5 Voorkeursalternatief en varianten

In het projectMER Zuidasdok wordt één alternatief onderzocht: het voorkeursalternatief, zoals vastgelegd in de voorkeursbeslissing. Dit voorkeursalternatief wordt vergeleken met de referentiesituatie. Daarnaast worden enkele varianten (variaties in het voorkeursalternatief)

## 5.1 Het voorkeursalternatief

In de voorkeursbeslissing die in juli 2012 is genomen is het voorkeursalternatief vastgelegd. Daarnaast heeft het Rijk besloten tot verbetering van de knooppunten Amstel en De Nieuwe Meer. In de bestuursovereenkomst is vastgelegd, door de minister en de partners, om Zuidasdok en de knooppunten gezamenlijk aan te pakken. De belangrijkste onderdelen worden hier toegelicht.

### Afbeelding 6 Doorsnede infrastructuur Zuidasdok in het voorkeursalternatief (bron: planMER Zuidasdok 2012)



#### Aanpassen van de A10-zuid en knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel

Tussen de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel wordt de A10 verbreed en ontvlochten. De A10 wordt uitgebreid naar twee maal vier rijstroken hoofdrijbaan en twee maal twee rijstroken parallelbaan (voor het bestemmingsverkeer). Ten behoeve van deze uitbreiding worden ook bestaande bruggen en viaducten aangepast en worden wijzigingen doorgevoerd in de knooppunten. In de knooppunten worden aansluitingen tussen hoofdrijbaan, parallelbaan en onderliggend wegennet verbeterd/gerealiseerd.

#### Ondergronds brengen ter hoogte van de Zuidas

Ter hoogte van de Zuidas wordt de A10 over een lengte van ongeveer één kilometer onder de grond gebracht in twee dubbele tunnels. Beide tunnels hebben een scheiding voor doorgaand en bestemmingsverkeer. De tunnel loopt ongeveer vanaf de Parnassusweg tot het Beatrixpark.

#### Realiseren OV terminal (OVT) en openbare ruimte

Station Amsterdam Zuid wordt aangepast om de reizigersgroei te accommoderen. De verspreid liggende OV voorzieningen worden samengebracht in een nieuwe OVT en er wordt een keervoorziening voor binnenlandse hogesnelheidstreinen gerealiseerd in Diemen. Doordat de A10 gedeeltelijk in een tunnel komt te liggen, is er ruimte op maaiveld voor het verplaatsen van de bus- en tramhaltes. Deze krijgen een plek bovenop de zuidtunnel van de A10, met een directe aansluiting op trein en metro. Daarnaast worden noord-zuid en oost-west verbindingen voor fiets en voetgangers verbeterd en er worden 8.500 nieuwe fietsstallingplaatsen gerealiseerd.

### Realisatie keersporen in Diemen

De keersporen houden verband met de gewenste functionaliteit van het station Amsterdam Zuid ten aanzien van de opname in het binnenlandse en het internationale hoge snelheidsnetwerk, waarbij hoge snelheidstreinen mogelijk gaan eindigen op station Amsterdam Zuid. Het eindigen van hoge snelheidstreinen vereist een keergelegenheid. Dit is niet haalbaar op station Amsterdam Zuid, omdat hiervoor een uitbreiding in het aantal perrons nodig is. Aangezien de hoge snelheidstreinen uit de richting Schiphol komen, moet een keergelegenheid met keersporen oostelijk van het station Amsterdam Zuid liggen, en wel in Diemen.

## 5.2 Varianten en modules

### De A10 - weg

Voor het wegontwerp wordt in de eerste fase van de planuitwerking een groot aantal variaties op het voorkeursalternatief onderzocht. Een aantal variaties heeft effect op de verkeerstromen:

- Knooppunt De Nieuwe Meer: varianten in de aansluiting tussen de A10 Zuid en de A10 West;
- Knooppunt Amstel: varianten in de aansluiting A10 Oost/A10 Zuid en in de aansluiting A10/A2;
- Rijbanen A10: varianten in de aansluiting op de afrit S109 en variaties in het horizontaal alignment (ligging rijbanen op dijklichaam) als gevolg van variaties in uitvoeringsmethoden en bouwfaseringen.

### De A10 - tunnels

Voor de tunnels zijn er twee (voor het MER relevante) variaties:

- Lengte en ligging van de tunnels: zowel de ligging van de tunnelmonden als de lengte van de tunnels wordt onderzocht (variatie in orde van grootte is tientallen meters);
- Afstand tunnels tot de belendingen; Het dichter bouwen op de belendingen biedt mogelijk kansen voor een gunstigere bouwfasering en een kortere bouwperiode en geeft meer ruimte voor eventuele toekomstige ontwikkelingen in de dokzone;

### De OVT

Voor de OVT is er sprake van twee varianten die zeker onderscheidend zijn voor de effecten die in het projectMER Zuidasdok worden beschreven. In deze varianten worden aanvullend op het voorkeursalternatief:

- De Brittenpassage toegevoegd in plaats van de entree Parnassusweg als tweede toegang tot het station en/of;
- De Minerva Passage (huidig station) verbreed buiten de bestaande constructies (vervolgstap op de Brittenpassage).

Naast deze variant worden voor de OVT een aantal modules onderzocht:

- Verplaatsing busstation naar de noordwestzijde van het spoor (ten opzichte van zuid in het referentieontwerp), in combinatie met tram op de zuidwestzijde;
- Een passerelle boven de sporen langs voor transfer trein/metro en/of metro/metro, alleen aan de westzijde van stations;
- Realisatie van de tram- en/of busstations op de Strawinskylaan (faseringsoptie);
- Mate van bieden van overkappingen en gevels (bijv. gehele stationshal of alleen de metro).

### Geluid

In de verkenningsfase zijn verschillende varianten voor de tunnallengte onderzocht. Uiteindelijk is de keuze gemaakt voor een korte tunnel (-1 km), met name ingegeven vanuit kostenbesparing. De tunnallengte bepaalt de locatie van de tunnelmonden en het bovengrondse deel van de snelweg. Met name rond de tunnelmonden is sprake van een hoge geluidsbelasting. Voor de exacte invulling van de set van geluidsmaatregelen zijn er verschillende mogelijkheden. Binnen het geluidsonderzoek worden hiervoor varianten van geluidvarianten onderzocht.

### Selectie van varianten

De verschillende varianten worden in de eerste fase van de planuitwerking (najaar 2013) op hoofdlijnen onderzocht op grote en onderscheidende effecten. Het gaat hierbij zowel om een eerste onderzoek van milieueffecten en doelbereik (op globaal niveau) als om onderzoek van aspecten zoals haalbaarheid, robuustheid, kosten en risico's. Met behulp van een afwegingskader waar al deze aspecten in terug komen wordt afgewogen welke varianten realistisch, haalbaar en kansrijk zijn. Hierbij wordt eveneens in ogen-schouw genomen waar de toekomstige aannemer(s) van Zuidasdok ruimte voor optimalisatie nodig kan hebben. Deze varianten worden geselecteerd voor verdere uitwerking in het ontwerpproces en voor onderzoek in het projectMER Zuidasdok.

### Beoordeling varianten in het projectMER Zuidasdok

De resultaten van de selectie zijn de input voor het projectMER Zuidasdok. In het projectMER Zuidasdok wordt één alternatief onderzocht (het voorkeursalternatief) in vergelijking tot de referentiesituatie. Daarnaast worden de geselecteerde varianten onderzocht en beoordeeld.

# 6 Kaders voor het projectMER Zuidasdok

## 6.1 Afbakening in tijd en ruimte

### Onderzoeksjaren

Het toekomstjaar waarvoor de effecten worden bepaald is het jaar 2030. In het projectMER Zuidasdok worden de effecten van het project vergeleken met de referentiesituatie. De referentiesituatie is hierbij de situatie die ontstaat in het jaar 2030 wanneer het project niet wordt gerealiseerd. Of te wel de huidige situatie aangevuld met de autonome ontwikkeling. De autonome ontwikkeling is de ontwikkeling (ruimtelijke en economisch) die los van het project Zuidasdok plaatsvindt tot het jaar 2030. Onderdeel hiervan zijn de autonome groei in verkeer en OV reizigers en de ruimtelijke ontwikkelingen die (nagenoeg) zeker worden uitgevoerd.

Voor het vaststellen van peil- en onderzoeksjaren wordt uitgegaan van de volgende jaartallen:

- projectMER Zuidasdok huidige situatie: 2012<sup>1</sup>;
- projectMER Zuidasdok referentiesituatie: 2030;
- Jaar van vaststelling OTB (peiljaar voor stikstofdepositie): 2015;
- Jaar van vaststelling TB en BP (onherroepelijk): 2016;
- Jaar van start realisatie: 2016;
- Jaar van openstelling A10: 2027;
- Jaar van eind realisatie: 2028.

### Plangebied

Het plangebied voor Zuidasdok staat in Afbeelding 2. Het plangebied beslaat het traject van de A10 vanaf knooppunt De Nieuwe Meer tot en met Knooppunt Amstel. Beide knooppunten en verbindingen met het OWN zijn onderdeel van het plangebied. Daarnaast is ook de locatie in Diemen waar de keerspoeren worden gerealiseerd onderdeel van het plangebied.

### Studiegebied

Het studiegebied betreft het gebied tot waar de voorgenomen activiteiten van Zuidasdok tot effecten kunnen leiden. Dit gebied verschilt per onderzoek. Zo kan de realisatie van Zuidasdok voor het verkeer tot op grote afstand van het plangebied tot effecten leiden.

<sup>1</sup> Het jaar 2012 is het meest recente jaar waarvoor alle benodigde gegevens beschikbaar zijn en dit jaar wordt ook gehanteerd in verkeersmodellen.

## 6.2 Beoordelingskader

Tabel 2 laat het beoordelingskader zien dat wordt gehanteerd voor het onderzoek en de beoordeling van de effecten van Zuidasdok in het projectMER Zuidasdok. Dit onderzoek dient vervolgens ook als input voor het (O)TB en het (O)BP.

Het beoordelingskader bestaat uit vier onderdelen:

- Doelbereik - verkeer:  
essentieel voor een internationale toplocatie is een goed functionerend verkeer- en vervoersnetwerk;
- Doelbereik - ruimtelijke kwaliteit:  
de ambitie is een internationale toplocatie en kwalitatief hoogwaardig OV-knooppunt;
- Effecten - tijdens realisatie: het gebied moet blijven functioneren 'kwaliteit in elke fase';
- Effecten - na realisatie: milieueffecten in de 'permanente' situatie na de realisatie.

Het hier gepresenteerde beoordelingskader laat per onderdeel de bijbehorende thema's en doelen zien en deze zijn weer uitgesplitst naar aspecten. Deze aspecten zijn de basis voor de milieuonderzoeken. Per aspect is het beoordelingskader verder uitgewerkt naar onderzoekscriteria en de bijbehorende onderzoeksmethodiek.



**Tabel 2 Beoordelingskader Zuidasdok**

Onderdeel	Thema/doel	Aspect	
Doelbereik - verkeer	Een blijvend goed functionerend verkeer- en vervoersnetwerk en een betrouwbare bereikbaarheid voor auto en via OV	Hoofdwegennet en onderliggende wegennet (bereikbaarheid en doorstroming autoverkeer)	
		OV terminal (OV en langzaam verkeer)	
Doelbereik - ruimtelijke kwaliteit	Een internationale toplocatie als integraal onderdeel van de regio en de stad Amsterdam	Een internationale toplocatie	
		Een nieuw centrum als integraal onderdeel van de Amsterdamse stedelijke regio	
		Helen van de stad (duurzame verbetering leefbaarheid)	
	Een kwalitatief hoogwaardig OV-knooppunt van internationale allure, als integraal onderdeel van het gebied en als 'tweede voordeur' van Amsterdam	Kwaliteit terminal conform nationale sleutelprojecten (NSP)	
		Transfer trein-metro-tram-bus-fiets	
Effecten - tijdens realisatie	Kwaliteit in elke fase	Functioneren verkeer en vervoer netwerken	
		Functioneren OV terminal	
		Vormgeving, inrichting en leefbaarheid openbare ruimte en OV terminal	
Effecten - na realisatie	Duurzame inpassing van de infrastructuur om de barrièrewerking te verminderen en de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren. Uitgesplitst naar:		
		Verkeersveiligheid (wegverkeersveiligheid, veiligheid spoor in het spoorveiligheidsdossier)	Slachtofferongevallen Verkeersveiligheid van het ontwerp
	Leefomgeving		Geluid
			Trillingen
			Luchtkwaliteit
			Externe veiligheid
			Sociale veiligheid
	Klimaat, bodem en water		Klimaat en Energie (duurzaamheid)
			Water
			Bodem
	Omgeving		Landschap
			Cultuurhistorie
			Ruimtelijke kwaliteit
			Archeologie
			Natuur en ecologie

### 6.3 Inhoud van het projectMER Zuidasdok

De Wet Milieubeheer schrijft voor welke onderwerpen in een MER moeten worden behandeld (art 7.23):

- Doelstelling;
- Voorgenomen activiteit en alternatieven;
- Relevante plannen en besluiten;
- Huidige situatie en autonome ontwikkeling;
- Effecten; gevolgen voor het milieu;
- Vergelijking van alternatieven en varianten;
- Mitigerende en compenserende maatregelen;
- Leemten in informatie;
- Samenvatting.

Aanvullend op bovenstaande onderdelen wordt specifiek aandacht besteed aan:

- Het voortraject: korte toelichting op de verkenningsfase, planMER Zuidasdok en Structuurvisie
- Zuidasdok en beschrijving trechtering vanaf de voorkeursbeslissing tot aan het projectMER Zuidasdok;
- Voorkeursalternatief en varianten: beschrijving van het voorkeursalternatief, de varianten op het voorkeursalternatief die worden onderzocht en de uitvoeringswijze;
- Doelbereik verkeer: beschrijving van het doelbereik voor het thema verkeer van het voorkeursalternatief en de varianten;
- Doelbereik ruimtelijke kwaliteit: kwalitatieve beschrijving van de effecten van het voorkeursalternatief op de ruimtelijke kwaliteit;
- Milieueffecten tijdens realisatie en na realisatie: twee samenvattende beschrijvingen en beoordelingen.

### 5,5 Basisinformatie

De deelrapporten van de onderzoeken en het ontwerp zijn input voor de hoofdproducten van de planstudiefase (projectMER Zuidasdok, (O)TB en (O)BP). Daarnaast zijn verschillende producten uit het voortraject van belang als informatiebron. Het gaat om de volgende documenten (zie ook literatuurlijst):

- Aanpak Zuidasdok, notitie reikwijdte en detailniveau (planMER Zuidasdok), Ministerie van I&M, 2011;
- Advies reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport (planMER Zuidasdok), Commissie voor de m.e.r., 2011;
- Nota van Beantwoording, zienswijzen op notitie reikwijdte en detailniveau Zuidasdok, Ministerie van I&M, 2011;
- Milieueffectrapport Zuidas De Flanken, Gemeente Amsterdam, 2011;
- Zuidas Amsterdam Flanken, toetsingsadvies, Commissie voor de m.e.r., 2011;
- Bestuursovereenkomst Zuidasdok, Het Rijk, Gemeente Amsterdam, Stadsregio Amsterdam, Provincie Noord-Holland, 9 juli 2012;
- Zuidasdok, milieueffectrapportage (planMER Zuidasdok), projectorganisatie Zuidasdok, 2012;
- Structuurvisie Zuidasdok, projectorganisatie Zuidasdok, 2012;
- Toetsingsadvies over het milieueffectrapport (planMER Zuidasdok), Commissie voor de m.e.r., 2012;
- Nota van Beantwoording, zienswijzen op de ontwerp Structuurvisie Zuidasdok en planMER Zuidasdok, Ministerie van I&M, 2012;
- Ambitiedocument Zuidasdok, concept, projectorganisatie Zuidasdok, 2013.

# 7 Afkortingen en begrippen

Advies R&D	advies reikwijdte en detailniveau
BO	bestuurlijk overleg
BP	bestemmingsplan
HWN	hoofdwegennet (rijkswegen)
Keerspoor	een spoor speciaal bestemd voor het keren van treinen
m.e.r.	milieueffectrapportage (procedure)
MER	milieueffectrapport
Ministerie I&M	het ministerie van infrastructuur en milieu
MIRT	meerjarenprogramma infrastructuur en transport
MKBA	maatschappelijke kosten-batenanalyse
Notitie R&D	notitie Reikwijdte en Detailniveau
NZL	NoordZuidlijn
Ontvlechten	Verkeerskundig scheiden van de stromen van doorgaand - en bestemmingsverkeer
OBP	ontwerp-bestemmingsplan
OTB	ontwerp-tracébesluit
OV SAAL	project gericht op verbetering van het spoor op het traject Schiphol – Amsterdam - Almere - Lelystad
OVT	Openbaar vervoer terminal
OWN	onderliggend wegennet (provinciale en lokale wegen)
TB	tracébesluit
WVL	water, verkeer en leefomgeving, afdeling van Rijkswaterstaat (voorheen DVS en Waterdienst)
ZAD	projectorganisatie Zuidasdok
Zuidasdok	de infrastructuurbundel van de A10 waar deze het Zuidas gebied kruist
Zuidas Flanken	het Zuidas gebied rond Zuidasdok



---

**× Gemeente  
× Amsterdam**

---



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

---

 Provincie  
Noord-Holland

---



Stadsregio Amsterdam

---



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

---

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

Dit is een uitgave van het

**Ministerie van Infrastructuur en Milieu**

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag  
[www.rijksoverheid.nl/ienm](http://www.rijksoverheid.nl/ienm)

**Projectorganisatie Zuidasdok**

[www.zuidasdok.nl](http://www.zuidasdok.nl)  
T 020 - 333 99 30

Maart 2014