



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Aanpak ZuidasDok

Notitie Reikwijdte en Detailniveau



Colofon

Uitgegeven door

Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Projectorganisatie ZuidasDok

Informatie

www.zuidasdok.nl

Telefoon

020 - 333 99 30

Uitgevoerd door

Advies- en Ingenieursbureau Oranjewoud

Opmaak

vijfkeerblauw (V72 | 282512)

18 februari 2011

Inhoud

Verklaring van veelgebruikte woorden	3
Leeswijzer	4
1 Inleiding	5
1.1 De Noordvleugel van de Randstad en de Zuidas: ligging en kenmerken	5
1.2 Probleemverkenning, doelstelling en voorgeschiedenis van het project	7
1.2.1 Meervoudige doelstellingen voor het project ZuidasDok	7
1.2.2 Probleemverkenning	10
1.2.3 Korte geschiedenis van het project	10
1.3 Het project ZuidasDok conform de methodiek van Sneller en Beter	11
1.3.1 Sneller en Beter ook toepassen op ZuidasDok	11
1.3.2 Methodiek van Sneller en Beter	11
1.3.3 Startfase in deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau	12
1.3.4 Analytische fase (Zeef 1) in deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau	13
1.3.5 Beoordelingsfase (Zeef 2) en de Besluitvormingsfase	13
2 De plan-m.e.r.-procedure	15
2.1 Rijksstructuurvisie en m.e.r.	15
2.2 Doel van het planMER	16
2.3 Bevoegd gezag	16
2.3.1 De stappen in een plan-m.e.r.-procedure	16
2.4 Notitie Reikwijdte en Detailniveau	17
2.5 Zienswijzen indienen op deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau	18
3 De alternatieven in het MER	19
3.1 Van meervoudige doelstellingen naar alternatieven en varianten	19
3.2 Verbreding van de A10 naar 2x5 rijstroken	19
3.3 Uitbreiding van de spoorcapaciteit	20
3.4 Inpassing van (gewijzigde) infrastructuur, vastgoed en OV-terminal in de Zuidas	20
3.5 Randvoorwaarden en eisen voor de selectie van alternatieven voor de Dokontwikkeling	21
3.6 Zeef 1: naar realistische alternatieven voor de Dokontwikkeling	22
3.7 Beschrijving van de te beschouwen alternatieven en varianten	24
3.7.1 Alternatieven 1a en 1b: 'Dok onder de grond'	25
3.7.2 Alternatieven 2a en 2b: 'Gestapelde sporen'	26
3.7.3 Alternatieven 3a en 3b: 'Sporen bovengronds'	27
3.8 Samenvatting te beschouwen alternatieven en varianten	28
4 Plangebied, studiegebied en referentiesituatie voor het planMER	29
4.1 Plangebied en studiegebied	29
4.2 Referentiesituatie voor het planMER ZuidasDok	30
4.3 Schets van de belangrijkste (milieu)aspecten in de referentiesituatie	31
4.4 Samenhang met andere projecten die deel uitmaken van de referentiesituatie	32
5 Beoordelingskader voor het PlanMER	35
5.1 Focus in dit MER	35
5.1.1 Detailniveau en reikwijdte	35
5.1.2 Mogelijke effecten	35
5.1.3 Nadruk op verkeer, geluid, ruimtelijke inpasbaarheid	35

5.2	Effectbeschrijving en beoordelingscriteria	36
5.2.1	Verkeer en vervoer	37
5.2.2	Geluid	37
5.2.3	Luchtkwaliteit	37
5.2.4	Externe veiligheid	37
5.2.5	Ruimtelijke ordening en economie	37
5.2.6	Water en bodem	37
5.2.7	Ecologie	37
5.2.8	Landschap, cultuurhistorie en archeologie	38
5.2.9	Duurzaamheid	38
5.2.10	Gezondheid	38
5.2.11	Overige milieuaspecten	38
	Bijlage Gebruikte afkortingen	39

Verklaring van veelgebruikte woorden

In deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau worden enkele termen veelvuldig gebruikt. In het onderstaand overzicht zijn deze veelgebruikte woorden kort toegelicht. Een lijst met gebruikte afkortingen is in de bijlage opgenomen.

MER:	het milieueffectrapport
M.e.r.:	de procedure waarbinnen het milieueffectrapport opgesteld wordt
Plangebied:	het gebied waarop de voorgenomen activiteit rechtstreeks betrekking heeft
Studiegebied:	het gebied waar als gevolg van de voorgenomen activiteit effecten kunnen optreden. Het studiegebied kan groter zijn dan het plangebied en kan per aspect verschillen
Alternatieven:	de mogelijke 'manieren' waarop de voorgenomen activiteit kan worden gerealiseerd
Varianten:	variaties binnen een alternatief
Cie. m.e.r.:	de Commissie voor de milieueffectrapportage. Dit onafhankelijke instituut adviseert over de procedure en de inhoud van het milieueffectrapport. Uiteindelijk toetst de Commissie voor de milieueffectrapportage het milieueffectrapport.

Leeswijzer

Deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau vormt het formele begin van de m.e.r.-procedure voor het project ZuidasDok.

In de inleiding (hoofdstuk 1) wordt het project ZuidasDok nader toegelicht. Hieronder valt ook de probleemverkenning en de doelstellingen die geformuleerd zijn voor dit project.

In hoofdstuk 2 staat de m.e.r.-procedure centraal. Hier kunt u lezen op welke momenten inspraak mogelijk is en wie het bevoegd gezag voor het project ZuidasDok is.

In een milieueffectrapportage is het gebruikelijk meerdere alternatieven met elkaar te vergelijken. In hoofdstuk 3 worden uit 17 mogelijke principes voor alternatieven voor de Dokontwikkeling in 'Zeef 1' 3 alternatieven beschreven die in het milieueffectrapport nader worden uitgewerkt. Daarnaast wordt een samenvatting van alle te beschouwen alternatieven en varianten gegeven.

Hoofdstuk 4 behandelt het plangebied, studiegebied en de situatie in 2030 zonder de realisatie van dit project, maar wel uitgaande van realisatie van andere relevante projecten. Dit wordt de referentiesituatie genoemd.

De Notitie Reikwijdte en Detailniveau sluit af met het beoordelingskader voor het MER en de te onderzoeken (milieu)thema's in het MER.

1 Inleiding

1.1 De Noordvleugel van de Randstad en de Zuidas: ligging en kenmerken

De ruimtelijk-economische dynamiek van de Noordvleugel van de Randstad behoort tot de grootste van West-Europa (Randstad 2040, VROM 2008). Met steden als Amsterdam en Utrecht, de mainport Schiphol, een fijnmazig infrastructureel netwerk voor alle transportmodaliteiten én een internationale toplocatie als de Zuidas is dit niet verwonderlijk. Om te zorgen dat deze leidende positie ook in de toekomst gewaarborgd blijft worden in de gehele Noordvleugel initiatieven ontplooid, onder andere op het gebied van infrastructuur en stedelijke ontwikkeling. Om te zorgen dat de Noordvleugel, in het bijzonder de corridor Schiphol - Amsterdam - Almere, goed bereikbaar blijft zijn aanpassingen aan de infrastructuur (auto, trein en metro) noodzakelijk. Het project ZuidasDok heeft als doel de bereikbaarheid van de Noordvleugel (per openbaar vervoer, fiets en auto) ook voor de lange termijn te waarborgen en de inpassing van snelweg, spoor, tram en metro te verbeteren in combinatie met de verdere ontwikkeling van het Zuidasgebied.

Na een lang voortraject willen de betrokken overheden nu principebesluiten nemen over aanpassingen van de hoofdinfrastructuur van spoor en snelweg en over de wijze waarop de infrastructuur in de Zuidas zal worden geaccommodeerd. Deze principebesluiten worden vastgelegd in een Rijksstructuurvisie. Vanwege de aard van dit project is het verplicht om een m.e.r.-procedure te doorlopen. Deze m.e.r.-procedure gaat van start door middel van een openbare kennisgeving. Deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau is opgesteld ten behoeve daarvan.

De Zuidas

De Zuidas Amsterdam wordt ontwikkeld tot internationale toplocatie. Het wordt dé ontmoetingsplaats voor mensen en bedrijven, waar stedelijke dynamiek en zakelijke ambities samen meer mogelijk maken. De Zuidas is makkelijk toegankelijk vanuit de omliggende stad, direct bereikbaar vanaf de snelweg, en met het internationale station in het hart van Zuidas slechts enkele minuten verwijderd van de internationale luchthaven Schiphol. De mix van hoogwaardige bedrijvigheid, stedelijk wonen en publieksaantrekkende voorzieningen creëert een pluriforme en internationale sfeer in dit nieuwe duurzame stadscentrum, dat open staat voor de wereld. In 1994 is de gemeente Amsterdam begonnen met integrale planvorming om het gebied een impuls te geven. Het Rijk heeft het belang van de Zuidas in 1997 bevestigd door het tot Nieuw Sleutel Project (NSP) aan te wijzen.

De huidige regering heeft het belang van de Zuidas nog eens bekrachtigd in het regeerakkoord: *“Het is voor economische ontwikkeling en innovatie belangrijk dat bedrijven geclusterd kunnen opereren, zoals...de Zuidas in Amsterdam... Deze clusters worden maximaal gefaciliteerd”*.

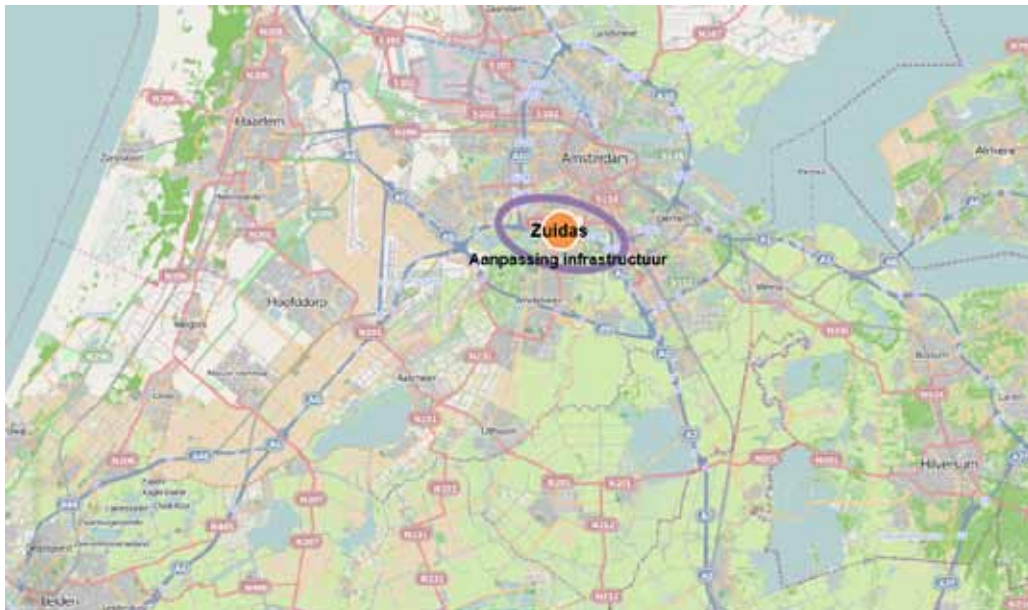
Naast een sleutelproject voor het Rijk is de Zuidas ook voor de gemeente Amsterdam een zeer belangrijke ontwikkeling: *“... de gemeente Amsterdam onderschrijft de ambitie van de ontwikkeling van een dok. Voor de metropool Amsterdam en Nederland is het belangrijk om een internationale toplocatie te hebben. Menging met wonen en andere functies, een goede bereikbaarheid via openbaar vervoer en bijbehorend een hoogwaardig metro- en treinstation is noodzakelijk.”* (gemeentelijke begroting 2011, oktober 2010).

Kenmerken van ZuidasDok

De Zuidas wordt doorsneden door de A10 en het spoor. Deze bundel van hoofdinfrastructuur is essentieel voor de bereikbaarheid van de Zuidas, maar tegelijkertijd een bron van geluid en luchtverontreiniging. De doorsnijding van het gebied door de infrabundel legt beperkingen op aan de ontwikkeling van de Zuidas. Sinds 1997 wordt daarom ook gesproken over de aanpak van de infrastructuur: het project ZuidasDok. Dit project betreft een combinatie van de gewenste stedelijke ontwikkeling in relatie tot verbetering van bereikbaarheid van weg en openbaar vervoer. Partners in dit project zijn het Rijk (ministeries van Infrastructuur en Milieu, Economische Zaken, Landbouw en Innovatie), Rijkswaterstaat, ProRail, de provincie Noord-Holland, de Stadsregio Amsterdam en de gemeente Amsterdam. Het project ZuidasDok staat centraal in deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau als officiële start van de m.e.r.-procedure.

De omgeving van het ZuidasDok bestaat uit intensief bebouwd stedelijk gebied met de functies kantoren, woningen en voorzieningen aan weerszijden van de infrabundel: de Zuidas-Flanken. Voor de verdere intensivering van de Zuidas-Flanken wordt thans een m.e.r.-procedure doorlopen, die gekoppeld is aan diverse bestemmingsplannen.

figuur 1 De Noordvleugel van de Randstad met de Zuidas



1.2 Probleemverkenning, doelstelling en voorgeschiedenis van het project

1.2.1 Meervoudige doelstellingen voor het project ZuidasDok

Voor het project ZuidasDok zijn meervoudige doelstellingen geformuleerd, zie figuur 2. In deze paragraaf worden deze meervoudige doelstellingen kort toegelicht.

figuur 2 Centrale doelstellingen voor het project ZuidasDok



Verdere realisatie van de Zuidas als internationale toplocatie als integraal onderdeel van de regio en de stad Amsterdam

De regio Amsterdam – met de Zuidas als toplocatie – heeft een economische internationale toppositie. Schiphol is één van de grootste luchthavens van Europa (Structuurvisie Randstad 2040). Zuidas ligt op enkele minuten reizen van Schiphol. Een internationale hub en met 45 miljoen reizigers per jaar, de vierde luchthaven van Europa. De combinatie van een toplocatie met een internationale luchthaven is uniek. Het levert een belangrijk vestigingsvoordeel op voor internationale bedrijven. Nergens in Nederland zijn vergelijkbare kansen aanwezig.

De economische groei en de internationale concurrentiepositie van Nederland staan onder druk. De aantrekkelijkheid van de Nederlandse economie voor internationaal opererende bedrijven hangt onder andere af van de mate waarin ze toegang kunnen krijgen tot internationale (transport)netwerken en van de mate waarin deze bedrijven gebruik kunnen maken van agglomeratievoordelen. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om een groot en gevarieerd aanbod van (hoogwaardige) arbeid en van andere productiefactoren, de aanwezigheid van andere bedrijvigheid en de aanwezigheid van (hoogwaardige) kennis. Stuwende bedrijven hebben in het algemeen een voorkeur voor vestiging in grootstedelijke gebieden. Internationaal opererende bedrijven vestigen zich bij voorkeur in en in de invloedssfeer van mainports, nationale stedelijke netwerken en de daar grotendeels binnen gelegen economische kerngebieden. Door met name hier voldoende ruimte voor stuwende bedrijvigheid te creëren, kunnen bedrijven profiteren van de agglomeratievoordelen. Daarnaast is de verdere ontwikkeling van innovatie, kenniseconomie en kennisnetwerken van belang. In samenhang met de mainportontwikkeling, stimuleert het kabinet de ontwikkeling van de Amsterdamse Zuidas tot een internationale toplocatie. Dit geeft een impuls aan de Nederlandse economie en vergroot de diversiteit en economische basis van het bijbehorende economische kerngebied (Noordvleugel van de Randstad en Stadsmetropool Amsterdam).

De Zuidas is als speerpunt opgenomen in de Gebiedsagenda Noord-West Nederland van het Rijk, de Metropoolregio Amsterdam en de provincies Noord-Holland en Flevoland. Deze partijen beogen bij station Zuid een internationale toplocatie te ontwikkelen inclusief de daarbij behorende OV-Terminal met een station van NSP-kwaliteit.

Het unieke van de Zuidas is gelegen in de combinatie van de internationalisering van de Zuidflank in relatie met de uitrol van de Amsterdamse binnenstad en de aantakking op de groene gebieden die de Zuidas omringen. De Zuidas kan gekenschetst worden door “een duurzaam en succesvol stedelijk topmilieu, van internationale allure met Amsterdamse kwaliteiten” (Structuurvisie Amsterdam, 2010).

Het is de ambitie om de Zuidas tot een gemengd stedelijk centrum om te bouwen. Verschillende redenen spelen een rol om van het gebied meer dan alleen een kantorenlocatie te maken en het ruimtelijk te integreren in de stad. Het gaat daarbij om een gezonde menging van wonen, werken en voorzieningen. De verdere realisatie van de Zuidas is wel gebonden aan enkele uitgangspunten, zoals het duurzame karakter verder versterken, aansluiting bij de compacte stad gedachte van Amsterdam en als integraal onderdeel met de rest van Amsterdam en buurgemeenten.

Het voorzien in een optimaal functionerend hoogwaardig verkeer- en vervoersnetwerk

De Zuidas is in 2010 reeds één van de best bereikbare plaatsen van Nederland. Circa zes miljoen mensen kunnen nu binnen een uur van huis naar de Zuidas komen. Met de auto via de Rijksweg A10, met de trein uit alle richtingen, met de metro en diverse trams vanuit de binnenstad en het Centraal Station en met bussen vanuit de regio. De treinverbindingen geven tevens aansluiting op Schiphol. In de Zuidas liggen momenteel de treinstations Amsterdam Zuid en Amsterdam RAI.

Een blijvend goed functionerende verkeer- en vervoersinfrastructuur en een betrouwbare bereikbaarheid voor auto en openbaar vervoer is een belangrijke randvoorwaarde voor groeibevordering in relatie tot een economisch concurrerende toppositie.

De Noordvleugel van de Randstad en Stadsmetropool Amsterdam zijn belangrijke motoren van de Nederlandse economie. Daarom 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 en Lelystad. Om de bereikbaarheid op deze corridor te verbeteren wordt gelijktijdig gewerkt aan de voorbereiding van de uitbreiding van het spoor binnen het project OV Schiphol- Amsterdam-Almere-Lelystad (OV SAAL) en de uitbreiding van de weggapaciteit in het project SAA en die van de A10 door de Zuidas.

Rijksweg A10

De A10 - zuid vormt een essentiële schakel in de ring rond Amsterdam en als doorgaande verbinding oost-west. Om de groeiende vervoersstromen door en in het Zuidas gebied te accommoderen is het vergroten van de capaciteit van de doorgaande infrastructuur (A10) vereist, alsmede een verbetering van de aansluiting van lokaal verkeer (S108 en S109) op de doorgaande infrastructuur. Concreet zal de A10 worden uitgebreid tot 2x5 rijstroken, in plaats van de 2x3 met spitsstroken in de referentiesituatie voor het planMER.

Spoorwegen

Door het kabinetsbesluit om de Zuidas/station Amsterdam Zuid aan te wijzen als Nationaal Sleutel Project is, zoals bij alle NSP's, de aantakking van de hogesnelheidslijn onderdeel van de onderzoeksopgave. Omdat de infrastructuur door station Zuid letterlijk “in beton wordt gegoten”, terwijl deze corridor de meest dynamische ontwikkeling heeft van Nederland, dient de lay-out robuust en toekomstgericht te worden gerealiseerd. De benodigde capaciteit dient aan te sluiten bij de besluitvorming rond OV SAAL 2020 en PHS en de verwachtingen in het kader van OV SAAL lange termijn.

Overig openbaar vervoer

De Noord/Zuidlijn wordt geïntegreerd in de te realiseren OV terminal en er dient te worden voorzien in een aansluiting van de Noord/Zuidlijn op een doortrekking naar Amstelveen. Een mogelijk toekomstige doortrekking naar Schiphol vanuit de OV terminal wordt niet onmogelijk gemaakt. De OV terminal wordt opgenomen in een snel en betrouwbaar (regionaal en gemeentelijk) OV netwerk. Kenmerk is dat de haltering van de verschillende modaliteiten (bus, metro, fiets, taxi) onderling optimaal compact worden verknoopt. Er zijn voldoende, goede en veilig bereikbare fietsenstallingen aanwezig.

Een kwalitatief hoogwaardig OV-knooppunt van internationale allure

De ambitie is een hoogwaardige OV-terminal te realiseren, dat als 'voordeur van Amsterdam' zorgt voor perfecte bereikbaarheid van een toplocatie.

Vanuit Randstad West en midden Nederland is Amsterdam Zuid per trein al sneller bereikbaar dan Amsterdam Centraal. Bovendien ligt bijna nergens ter wereld een luchthaven met zo veel luchtverbindingen op zo korte reistijd. Met de komst van de Hanzelijn wordt station Zuid nog sneller en frequenter verbonden met Randstad West en Noordoost Nederland. Met de komst van de Noord-Zuid-metrolijn, de upgrade van de Amstelveenlijn en de betere busverbindingen (verknoping in Zuid), biedt Amsterdam Zuid de snelste reis naar en van een groot deel van de stad.

De stadsontwikkeling in de Zuidas geeft de OV-terminal een extra potentie om te groeien van een noodzakelijke overstap tussen vervoerssystemen naar een aangename overstap en eventueel verblijf, in een levendige omgeving met een breed aanbod van voorzieningen. Per saldo worden de condities geschapen die rechtvaardigen dat Amsterdam Zuid ook de hoofdbestemming kan worden van de hogesnelheidstreinen. De treininfrastructuur zal helpen het OV een nog groter aandeel te geven in de opvang van de mobiliteitsgroei in de regio.

Duurzame inpassing van de infrastructuur in combinatie met stedenbouw

De huidige ligging van de A10 en het spoor tussen de noordflank en de zuidflank van de Zuidas zorgt voor barrièrewerking en diverse problemen op het gebied van kwaliteit van de leefomgeving.

De infrastructuurbundel van de A10 zuid en het spoor vormen een belangrijke barrière in het gebied. Tussen het noordelijke en het zuidelijke deel van het plangebied bestaan meerdere verbindingen onder deze infrastructuurbundel door. De plannen voor de Zuidas zijn erop gericht een compacte stad te creëren in hoge dichtheden met een efficiënt gebruik van de ruimte. De aanwezigheid van de infrastructuurbundel maakt dat een aanzienlijk deel van de Zuidas niet goed aan deze doelstelling kan voldoen. Daarnaast zorgen de A10 en het spoor voor ernstige hinder op het aspect geluid en, in mindere mate, op het aspect luchtkwaliteit.

Belangrijk aandachtspunt bij de vier doelstellingen: een complete stad in elke fase van ontwikkeling

Kwaliteit is de motor voor het gebied Zuidas. Alleen door het bieden van kwaliteit kan de Zuidas uitgroeien tot een toplocatie voor wonen en werken. Het gaat hierbij om verschillende vormen van kwaliteit: internationale uitstraling, bereikbaarheidskwaliteit, transferkwaliteit, stedenbouwkundige kwaliteit, belevingskwaliteit enzovoort. Wil de Zuidas kunnen groeien en zich ontwikkelen als een integraal onderdeel van de stad en regio dan zal noodzakelijke kwaliteit moeten worden aangeboden in elke fase van de ontwikkeling.

1.2.2 Probleemverkenning

In de inleiding van dit hoofdstuk is reeds gesteld dat de Zuidas zeer aantrekkelijk gelegen is in de Noordvleugel van de Randstad, met in directe nabijheid de aanwezigheid van alle soorten infrastructuur (snelwegen, spoorwegen, metro, tram, luchthaven, busverbindingen en langzaam verkeer verbindingen). De ontwikkeling van de Zuidas vindt thans plaats ten noorden en ten zuiden van de infrabundel A10, spoor en metro: de zogenoemde Flanken. De ontwikkeling van de Zuidas is onderdeel van de ontwikkeling van de Noordvleugel als geheel. Het vraagstuk van de bereikbaarheid en de inpassing van de infrastructuur van de Zuidas is nadrukkelijk verbonden met keuzes over de bereikbaarheid van de Noordvleugel als geheel.

Hoewel de aanwezigheid van de infrabundel ook duidelijke voordelen voor de bereikbaarheid van de Zuidas biedt, staan diverse negatieve aspecten van deze infrabundel een optimaler gebruik van de schaarse grond bij de Zuidas in de weg. Dit betreft:

- de aanwezigheid van een fysieke barrière door de ligging van de infrabundel tussen de noord- en zuidzijde van de Zuidas;
- de kwaliteit van de leefomgeving wordt aangetast door geluidhinder en, in mindere mate, luchtverontreiniging van de A10 en het spoor;
- een aanzienlijk deel van de Zuidas is nu in gebruik voor doorgaande verkeersstromen op de A10 en het spoor, waardoor dit gebied niet ingezet kan worden voor optimaal gebruik van de schaarse grond om de ontwikkeling van de Zuidas als internationale toplocatie te versterken.

Naast de bovengenoemde aspecten op het gebied van ruimtelijke ordening en kwaliteit van de leefomgeving maken ook enkele infrastructurale aspecten deel uit van de totale probleemschets voor het gebied:

- op de A10 zuid zal in de referentiesituatie 2030 voor het planMER door verdergaande groei van het autoverkeer een goede doorstroming van het verkeer onder druk komen te staan;
- tussen 2000 en 2007 is het aantal treinreizigers gegroeid van 15.000 naar 33.000 in- en uitstappende reizigers bij de Zuidas. Voor 2030 wordt een verdere groei verwacht naar 90.000 tot 150.000 reizigers per werkdag. Om deze groei te kunnen accommoderen is een forse uitbreiding van het station nodig. Totaal herbergt het station in 2030 circa 180.000 tot 300.000 in- en uitstappende reizigers voor metro en trein tezamen. De met de komst van de Noord/Zuidlijn verder vergrote rol van de metro vraagt om uitbouw naar een OV-terminal, een efficiënte 'overstapmachine' met een uitstraling passend bij het stedelijk ambitieniveau.

1.2.3 Korte geschiedenis van het project

In de inleiding is reeds aangegeven dat het project ZuidasDok in 1997 al op de bestuurlijke agenda stond. In de dertien jaar tot aan deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau zijn veel verschillende alternatieven bestudeerd. In deze paragraaf is een historisch overzicht gegeven van de verschillende ontwikkelde alternatieven en producten voor het ZuidasDok. In de bijlage is een uitgebreid overzicht weergegeven van de historie van dit project.

In 1998 zijn door de gemeente Amsterdam drie modellen weergegeven in een Masterplan Zuidas. De drie modellen waren een ondergrondse ligging (Dok), ligging via een constructie boven de bestaande 'dijk' (Dek) en ligging conform de huidige infrabundel (Dijk). Hieruit bleek het alternatief waarbij sprake was van een ligging op maaiveld niet wenselijk en haalbaar.

Het Masterplan is door de gemeenteraad van Amsterdam vastgesteld¹. In het besluit van de gemeenteraad is onder andere het volgende aangegeven: 'de Zuidas (...) te ontwikkelen tot een hoogwaardige gemengde (inter)nationale kantoorlocatie, waarbij het helen van het verstoorde stedelijke weefsel tussen de stadsdelen Zuid, Rivierenbuurt en Buitenveldert, het slechten van de barrièrewerking van de ring en het creëren van een eigen identiteit van het gebied belangrijke stedenbouwkundige uitgangspunten zijn'.

¹ Gemeenteblad afd. 1, Nr 825, Vaststelling Masterplan Zuidas. Voor de gemeente Amsterdam is het raadsbesluit nog steeds de basis voor de ontwikkeling.

De twee modellen: 'Dok' en 'Dijk' zijn in 2001 in een 'Startnotitie integrale tracé/m.e.r.-studie' opgenomen samen met een alternatief dat uitgaat van een kunstwerk (combinatie van bovengrondse en ondergrondse infrastructuur). Deze startnotitie ten behoeven van een tracé/m.e.r.-studie werd gezamenlijk uitgevoerd door de toenmalige ministeries van VROM en Verkeer en Waterstaat en de gemeente Amsterdam. Deze tracé/m.e.r.-procedure is niet verder uitgevoerd, vanwege de nog verder gaande uitwerking van modellen en optimalisering van de businesscase.

In de periode 2002 - 2008 zijn diverse optimalisaties gemaakt van de drie alternatieven die in de startnotitie tracé/m.e.r.-procedure waren beschouwd. Dit betreft onder andere de uitwerking van een 'StapelZuidasDok' (waarbij de A10 wordt gestapeld) hetgeen is uitgewerkt in een Prospectus (2007) om zo ook private partijen de mogelijkheid te bieden te participeren in het project. Het lukte niet om met de participerende private ondernemingen te komen tot een sluitende businesscase, waardoor het uiteindelijk niet tot een veiling is gekomen.

In 2009 heeft het Rijk besloten een rijksvertegenwoordiger aan te stellen. Na een korte periode onder rijksvertegenwoordiger Oosterwijk heeft rijksvertegenwoordiger Van den Berg (2009) drie alternatieven uitgewerkt: ZuidasDok onder de grond, ZuidasDok half in de grond, ZuidasDok boven de grond.

Op 28 januari 2010 heeft de heer Van den Berg zijn bevindingen gepresenteerd aan bestuurders van rijk, provincie, stad en regio, ondersteund door aanbevelingen van het college van rijksadviseurs en steunbetuigingen van betrokkenen. Daarbij is geconstateerd dat, mits sprake is van een haalbare businesscase en acceptabele governance, er een gemeenschappelijk draagvlak is voor een dok onder de grond. Een belangrijk argument daarbij is de mogelijkheid tot bijsturing. De alternatieven "dok half in de grond" en "dok boven de grond" hebben hiertoe geen reële mogelijkheden. Besloten is een voorkeursbeslissing voor te bereiden, conform de adviezen van de commissie Elverding.

1.3 Het project ZuidasDok conform de methodiek van Sneller en Beter

1.3.1 Sneller en Beter ook toepassen op ZuidasDok

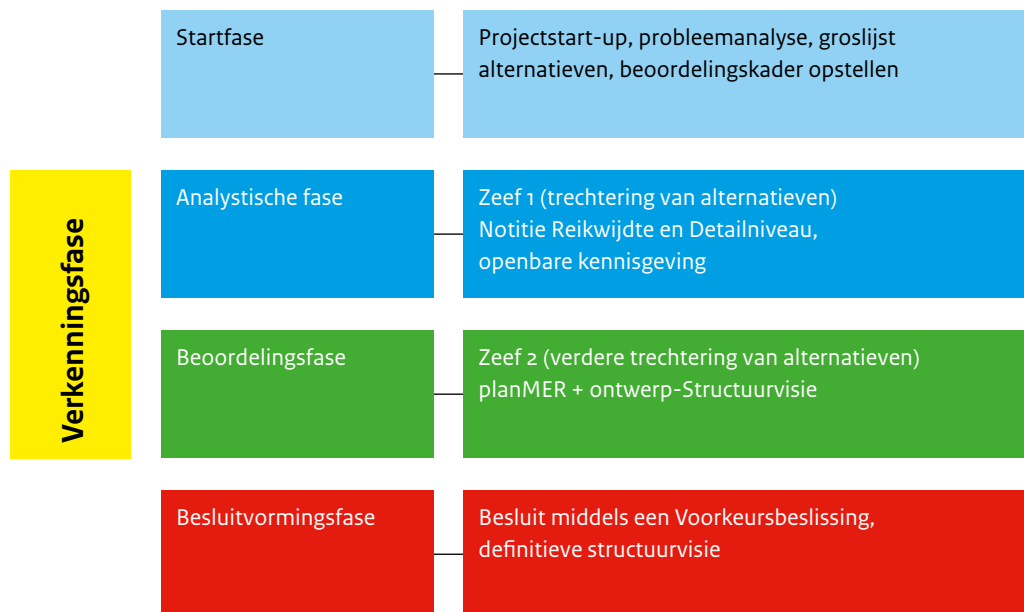
Het project ZuidasDok is een combinatie van gebiedsontwikkeling en wijziging van weg- en railinfrastructuur. Bij de plannen voor de aanpak van de infrabundel nabij en door de Zuidas (A10, spoor, metro) zijn diverse partijen betrokken. Deze partijen werken nauw samen om te komen tot een goede, door alle partijen gedragen oplossing.

Na een lang voortraject is eind januari 2010 tijdens bestuurlijk overleg met alle betrokken bestuurders (Rijk, provincie, stad en regio) besloten gezamenlijk toe te werken naar een gedragen en uitvoerbare voorkeursbeslissing, zoveel mogelijk conform het advies 'Sneller en Beter' van de Commissie 'Versnelling Besluitvorming Infrastructurele Projecten' (beter bekend als de Commissie Elverding, 2009). De adviezen van deze Commissie worden grotendeels toegepast in de voorgenomen wetswijziging van de Tracéwet. Deze Tracéwet geldt in ieder geval voor het concrete ruimtelijke besluit over de aanpassing van de A10 en de uitbreiding van het spoor.

1.3.2 Methodiek van Sneller en Beter

In het advies 'Sneller en Beter' van de Commissie Elverding staat onder andere een andere systematiek centraal voor de startfase van de procedure om uiteindelijk tot een tracéwijziging te komen. Deze andere aanpak wordt aangeduid als de Verkenningsfase. De Verkenningsfase wordt onderverdeeld in vier subfasen, zie figuur 3.

figuur 3 Toepassing van de systematiek van Sneller en Beter in het ZuidasDok



De uitkomst van de Verkenningfase wordt vastgelegd in een besluit 'voorkeursbeslissing', zie figuur 3, en wordt in dit project vastgelegd in een Rijksstructuurvisie.

Voor het project ZuidasDok is er, naast infrastructurele ontwikkelingen, ook sprake van een ruimtelijke ontwikkeling. Er is daarom besloten de voorkeursbeslissing op te nemen in een Rijksstructuurvisie op basis van de Wro. De gekozen aanpak doet recht aan de voorstellen van de Commissie Elverding tot het houden van een brede verkenning, verankert de resultaten daarvan voor vervolgpcedures en sluit aan bij de voorgestelde aanpassing van de Tracéwet.

In de Rijksstructuurvisie worden de hoofdlijnen van de voorgenomen ontwikkeling van het gebied vastgelegd. Daarmee is een juridisch kader voor de voorkeursbeslissing gecreëerd. Dit kader is samen met de op te stellen bestuursovereenkomst richtinggevend voor de vervolgpcedures.

1.3.3 Startfase in deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau

Het project ZuidasDok loopt al diverse jaren, zoals ook is weergegeven in paragraaf 1.2.3. Echter in de fase sinds het advies van Van den Berg is het project voortgezet conform de methodiek van Sneller en Beter. De eerste stap in deze methodiek is de 'Startfase'. In deze startfase worden de probleemanalyse, alle te beschouwen alternatieven en een beoordelingskader voor Zeef 1 (zie voor verdere uitleg paragrafen 1.3.4 en 1.3.5) en in abstractere vorm het beoordelingskader voor Zeef 2 opgesteld. De Startfase, conform Sneller en Beter, is geïntegreerd in deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau.

Zoals aangegeven is sprake van een dubbele doelstelling: het verbeteren van de infrastructuur en accommodatie hiervan in combinatie met de verdere gebiedsontwikkeling van de Zuidas. Beide 'ontwikkelingen' hebben een nauwe relatie met elkaar en zeker ter hoogte van de Zuidas is sprake van sterke verweving van beide ontwikkelingen. Voor de optimale inpassing van de (uitbreiding van) de infrastructuur in de Zuidas zijn gedurende ruim tien jaar (zie paragraaf 1.2.3) diverse alternatieven ontwikkeld.

1.3.4 Analytische fase (Zeef 1) in deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau

De analytische fase van Sneller en Beter heeft als doel, vanuit de groslijst van alternatieven voor de inpassing van infrastructuur, tot een beperkt aantal kansrijke oplossingsrichtingen te komen. Dit proces wordt aangeduid als 'Zeef 1'. Het gaat om een gemotiveerde keuze voor oplossingsrichtingen die het waard zijn om nader te onderzoeken, en het aanduiden van andere oplossingsrichtingen die niet verder worden onderzocht. Om een gemotiveerde keuze mogelijk te maken moeten randvoorwaarden en eisen worden geformuleerd waaraan mogelijke oplossingsrichtingen getoetst kunnen worden.

Ten aanzien van de uitbreiding van de spoorinfrastructuur zelf moeten nog keuzes worden gemaakt. Deze keuze worden niet in Zeef 1 gemaakt, maar in de planMER als varianten op de inpassingsalternatieven bij de Zuidas. Dit betreft de keuze voor een 4- of 6-sporigheid.

In hoofdstuk drie zijn de randvoorwaarden en eisen en de mogelijke alternatieven benoemd, waarna is beschreven op welke wijze Zeef 1 is toegepast.

1.3.5 Beoordelingsfase (Zeef 2) en de Besluitvormingsfase

In het planMER worden de alternatieven, die overgebleven zijn na Zeef 1 (zie hoofdstuk drie), verder geanalyseerd, waarbij er voor elk (milieu)thema scores gegeven worden aan de verschillende alternatieven. Uiteindelijk dient het planMER, tezamen met onder andere de Kosten-Batenanalyse en andere onderzoeken, als basis voor de Structuurvisie. In de Besluitvormingsfase wordt de Structuurvisie met daarin het Voorkeursalternatief voor de uitbreiding van de infrastructuur (en de wijze waarop deze wordt gerealiseerd) vastgesteld.

2 De plan-m.e.r.-procedure

2.1 Rijksstructuurvisie en m.e.r.

De Structuurvisie bevat de hoofdlijnen van de voorgenomen ontwikkeling van het project ZuidasDok voor zowel de infrastructuur (A10, spoor en metro), station, OV en de stedenbouwkundige ontwikkeling. De Structuurvisie gaat tevens in op de wijze waarop wordt voorgesteld deze ontwikkeling te doen verwezenlijken (Wro, artikel 2.3). De Structuurvisie is kaderstellend voor volgende uitvoeringsbesluiten (tracébesluiten) en bestemmingsplannen) en vormt daarmee de basis voor verdere planuitwerking. In de Structuurvisie wordt de scope voor het project vastgelegd en wordt de uitvoerbaarheid (haalbaarheid en betaalbaarheid) aannemelijk gemaakt. De Structuurvisie omvat tevens de onderbouwing van de Voorkeursbeslissing.

Rijks- of gemeentelijke Structuurvisie?

Formeel is het zowel mogelijk om de Structuurvisie via een Rijks-, provinciale dan wel gemeentelijke procedure te laten vaststellen. De aanleiding voor het te nemen Voorkeursbesluit ligt in eerste instantie bij het Rijk (aanpassen infrastructuur en de ruimtelijke mogelijkheid die hiervoor geboden moet worden). Ook een deel van de vervolgbesluiten (Tracébesluiten voor weg en spoor) doorlopen een rijksprocedure. Daarnaast overstijgt de samenwerking het Amsterdamse schaalniveau. Om deze reden wordt uitgegaan van een Rijksstructuurvisie.

Naar het zich laat aanzien zal het planMER de volgende elementen bevatten:

- het verbreden van de A10 tussen de knooppunten Amstel en Nieuwe Meer van 2x3, plus spitsstroken, naar 2x5 rijstroken (exclusief weefvakken) in ontvlochten vorm;
- de aanpassing van de spoorinfrastructuur ter plaats van het station Amsterdam Zuid naar een toekomst-vaste situatie met 4 of 6 sporen;
- integreren van de metro in de OV-terminal;
- het waar nodig aanpassen van de knooppunten Amstel en Nieuwe Meer;
- het aanleggen van de keerspooren van de HSL;
- de realisatie van een OV-terminal;
- mix van functies en de bandbreedte van het programma in de Dokzone.

Verplichting tot milieueffectrapportage

In het kader van het project ZuidasDok wordt onder andere de A10 verbreed van 2x3, inclusief spitsstroken naar 2x5 rijstroken. Deze verbreding van hoofdinfrastructuur maakt het verplicht, op basis van activiteit 1.4 van de C-lijst² van het Besluit m.e.r. om een m.e.r.-procedure te starten.

Ten aanzien van de aanpassing van de spoorinfrastructuur ter plaatse van het station Amsterdam Zuid naar een toekomstvaste situatie met 4 of 6 sporen, geldt conform het vigerende Besluit m.e.r. geen m.e.r.-plicht of m.e.r.-beoordelingsplicht.

Het programma voor de ruimtelijke ontwikkeling maakt dat het project een zogenaamd 'stadsproject' is. Dit is m.e.r.-beoordelingsplichtig. Aangezien in dit geval al een m.e.r. wordt uitgevoerd is de m.e.r.-beoordeling niet uitgevoerd. Omdat de voorgenomen ontwikkelingen vastgelegd worden in een Structuurvisie is

² In de C-lijst van het Besluit m.e.r. worden de m.e.r.-plichtige activiteiten beschreven, in de D-lijst worden de m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten beschreven.

sprake van een planMER. De plan-m.e.r. procedure start met een openbare kennisgeving. Deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau is opgesteld te behoeve van dit formele begin van de wettelijke procedure.

2.2 Doel van het planMER

Het doel van een m.e.r.-procedure is het milieubelang volwaardig en vroegtijdig in de plan- en besluitvorming te betrekken. Dit om ten behoeve van het ontwikkelen van plannen en het nemen van besluiten inzicht te krijgen in de effecten van de voorgenomen activiteit op de omgeving en om onderzoek te kunnen doen naar mogelijke maatregelen om negatieve effecten op de omgeving te verminderen of te compenseren.

Een m.e.r.-procedure is geen doel op zich, maar vindt altijd plaats ten behoeve van het vaststellen van een plan of het nemen van een concreet besluit. De m.e.r.-procedure kent een aantal verplichte (procedure) stappen. De resultaten van het milieuonderzoek worden opgenomen in een milieueffectrapport (MER).

M.e.r.-procedure en voorkeursalternatief

Het op te stellen planMER moet de milieuinformatie bevatten om de keuze van het voorkeursalternatief te maken. De keuze van het voorkeursalternatief zal in belangrijke mate ook worden bepaald door andere factoren. Daarbij gaat het vooral om de mate waarin de doelstellingen worden gerealiseerd en (uiteraard) over kosten en baten. In dit geval is er voor gekozen het planMER ook te gebruiken als het rapport waarin het hele beoordelingskader zal worden beschreven of samengevat. In de structuurvisie zal de keuze van het voorkeursalternatief (en de daarbij gehanteerde weging van belangen) worden gemotiveerd. Daarbij zal gebruik worden gemaakt van de informatie in het planMER.

2.3 Bevoegd gezag

De m.e.r.-procedure voor het Zuidas-Dok wordt doorlopen, conform de Wet milieubeheer, in samenhang met de procedures van de Rijksstructuurvisie conform artikel 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening.

De bevoegd gezag in de plan-m.e.r.-procedure is:

De minister van Infrastructuur en Milieu

Het bevoegd gezag is tevens verantwoordelijk voor het opstellen van het milieueffectrapport.

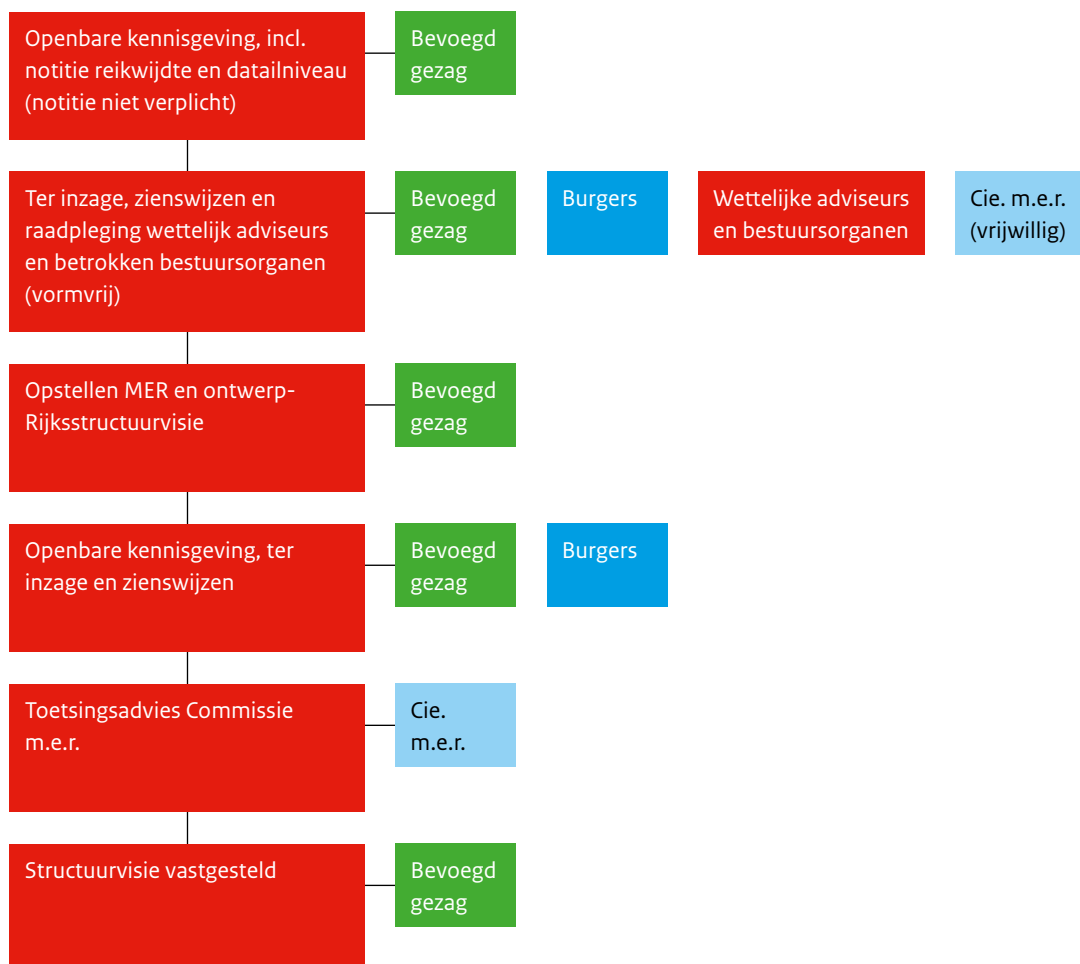
2.3.1 De stappen in een plan-m.e.r.-procedure

In figuur 4 is de wettelijke m.e.r.-procedure geschematiseerd weergegeven. Per stap is ook aangegeven welke partijen in ieder geval betrokken moeten worden. Het voortraject van een plan-m.e.r.-procedure is door de wetgever grotendeels vormvrij gelaten. Verplichte stappen zijn een openbare kennisgeving waarin vermeld staat wat het voornemen van het plan betreft, waar en hoe lang informatie (in dit geval de Notitie Reikwijdte en Detailniveau) ter inzage ligt en hoe een ieder op dit stuk een zienswijze kan indienen, zie hiervoor paragraaf 2.5.

Op dit moment wordt uitgegaan van de stappen zoals weergegeven in figuur 4. Hier kunnen gedurende het proces nog wijzigingen in plaatsvinden.

In het voortraject van de plan-m.e.r.-procedure is een advies van de Commissie m.e.r. niet verplicht. In deze m.e.r.-procedure voor het ZuidasDok bij de Zuidas wordt de Commissie m.e.r. wel om advies gevraagd. Op basis van het advies van de Commissie m.e.r., de ingebrachte zienswijzen en de adviezen van de wettelijke adviseurs en bestuursorganen wordt het milieueffectrapport opgesteld.

figuur 4 Globale stappen in de m.e.r.-procedure, inclusief Rijksstructuurvisie



2.4 Notitie Reikwijdte en Detailniveau

In deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau geeft het bevoegd gezag aan wat de mogelijke manieren zijn om de doelstelling van het project ZuidasDok te kunnen realiseren. In m.e.r.-termen zijn dit de alternatieven.

Het is de bedoeling om in het planMER alleen realistische, haalbare en kansrijke alternatieven te beschouwen. Deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau heeft mede als doel te beschrijven welke alternatieven wel, en welke niet verder zullen worden onderzocht. Deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau fungeert derhalve als 'Zeef 1' van de aanpak van Elverding (paragraaf 1.3). Het programma van eisen en randvoorwaarden en het verdere beoordelingskader waarmee de schifting van Zeef 1 heeft plaatsgevonden is tevens beschreven.

Tevens is in deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau aangegeven welke milieuonderwerpen in het milieueffectrapport zullen worden onderzocht. De Notitie Reikwijdte en Detailniveau wordt door het bevoegd gezag openbaar gemaakt waarop een ieder zienswijzen naar voren kan brengen. Hierop wordt in paragraaf 2.5 nader ingegaan.

De publicatie van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau vormt het formele begin van de m.e.r.-procedure.

2.5 Zienswijzen indienen op deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau

Hoe kunt u een zienswijze naar voren brengen?

Deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau wordt zes weken ter inzage gelegd. In deze periode is het mogelijk voor een ieder om schriftelijk een zienswijze in te dienen. In uw zienswijze kunt u aangeven wat u in het planMER onderzocht wilt hebben.

Op dit moment in de procedure gaat het niet om de vraag welk besluit het bevoegd gezag zou moeten nemen. Deze vraag komt pas aan de orde in het vervolg van deze procedure, na publicatie van het milieueffectrapport tezamen met de ontwerp-structuurvisie.

Schriftelijke zienswijzen op deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau kunnen gericht worden aan:

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

o.v.v. zienswijze NRD ZuidasDok
Strawinskylaan 1029
1077 XX Amsterdam

Nadere informatie

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met:

Projectorganisatie ZuidasDok, mevrouw M. Baan, 06- 222 069 28 (maandag, woensdag en donderdag) of mbn@zuidas.nl. U kunt ook de website www.zuidasdok.nl raadplegen.

Wat gebeurt er met uw reactie?

De zienswijzen worden door de Commissie voor de milieueffectrapportage betrokken bij de advisering aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over de Notitie Reikwijdte en Detailniveau. In een Nota van beantwoording wordt opgenomen op welke wijze de zienswijzen worden betrokken in het MER en verdere planvorming. U krijgt hierover schriftelijk bericht.

Het MER zal te zijner tijd tegelijk met de ontwerp Rijksstructuurvisie ter inzage worden gelegd. Een ieder wordt dan in de gelegenheid gesteld zijn zienswijze naar voren te brengen. Uiteindelijk neemt de Minister een besluit over de vaststelling van de Rijksstructuurvisie.

3 De alternatieven in het MER

3.1 Van meervoudige doelstellingen naar alternatieven en varianten

De bij het project ZuidasDok betrokken partijen willen in het planMER alleen realistische, haalbare en kansrijke alternatieven onderzoeken. Dat zijn alternatieven die voldoen aan de meervoudige doelstellingen (zie paragraaf 1.2). Het focussen en, in de voorfase, voorsorteren richting realistische alternatieven is in overeenstemming met de aanpak volgens 'Sneller en Beter', gebaseerd op de adviezen van de Commissie Elverding.

Om te voldoen aan alle doelstellingen, zoals genoemd in paragraaf 1.2, dient een drietal samenhangende ontwikkelingen mogelijk gemaakt te worden:

- Uitbreiding van de capaciteit van de A10;
- Toekomstvast aanpassing van de spoorinfrastructuur;
- Inpassing van (gewijzigde) infrastructuur, vastgoed en OV-terminal in de Zuidas: de Dokontwikkeling.

Deze drie ontwikkelingen vormen tezamen de gehele opgave die moet leiden tot een beter bereikbare Noordvleugel van de Randstad en de verdere versterking van de Zuidas als internationale toplocatie. In dit hoofdstuk is beschreven welke alternatieven en varianten worden onderzocht. Het hoofdstuk eindigt met een samenvatting van de integrale alternatieven die beschouwd worden in het planMER.

3.2 Verbreding van de A10 naar 2x5 rijstroken

Op dit moment heeft de A10 2x3 rijstroken plus spitsstroken. NRM berekeningen tonen aan dat het realiseren van 2 x 5 rijstroken (exclusief weefvakken) op de A10 zuid randvoorwaardelijk is voor het functioneren van het verkeersnetwerk. In de periode tot 2020 zal ondanks de realisatie van de projecten Westrandweg en 2^{de} Coentunnel de verkeersdruk op en tussen de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel sterk toenemen. De verkeersgroei wordt veroorzaakt door autonome groei van het verkeer op basis van economische en demografische ontwikkelingen, en versterkt omdat door de realisatie van meerdere MIRT-projecten in de regio ruimte wordt geboden aan de afwikkeling van extra verkeer.

De norm voor reistijden, uitgaande van de Nota Mobiliteit, op het traject Badhoevedorp-Amstel zal in beide spitsen ruim worden overschreden. Door het ontvlechten van het doorgaand en bestemmingsverkeer op de knooppunten zal geen sprake meer zijn van capaciteitsreductie door weefbewegingen. Een ontvlochten A10, al dan niet doorgetrokken in hoofd- en parallelbanen over de gehele lengte van de A10-zuid, voorziet daarom in een sterk verbeterde doorstroming. Verder vormt de A10 ter plaatse van het project Zuidas een cruciale schakel in het netwerk van rijkswegen die bovendien belast wordt met de grootste verkeersdruk. Ten gevolge daarvan ontstaat ter plaatse de meeste congestie. Dynamische berekeningen op dit deel van het netwerk onderschrijven – uitgaande van de uitbreiding van de wegcapaciteit - nut en noodzaak van het ontvlechten.

In de planMER wordt bij de uitbreiding van de A10 dus uitgegaan van een ontvlochten configuratie van de wegvakken.

3.3 Uitbreiding van de spoorcapaciteit

De OV SAAL (Schiphol, Amsterdam, Almere, Lelystad)-corridor is één van de belangrijkste en snelst groeiende corridors binnen het Nederlandse OV-netwerk. Station Zuid is al jaren het snelst groeiende station binnen het Nederlandse OV-netwerk.

Op het moment van opstellen van de voorliggende Notitie Reikwijdte en Detailniveau is er nog geen eenduidig beeld binnen de spoorsector als het gaat om het aantal treinen dat op weg naar 2030 en verder station Zuid zal aandoen en op station Zuid moet worden geaccommodeerd. Wel kan op dit moment worden aangegeven dat de vervoerswaardeontwikkeling voor station Zuid zich beweegt tussen de 90.000 en 150.000 treinreizigers per dag voor station Zuid richting 2030. Dit betekent dat station Zuid rond 2030 tussen indicatief 18 treinen respectievelijk 26 treinen per uur per richting zal moeten accommoderen.

Belangrijke eerste stap in dit verband is de keuze vanuit het programma OV SAAL - Middellange termijn (MLT). Op dit moment zijn er nog verschillende dienstregelingmodellen in beeld, variërend tussen circa 18 en 20 treinen per uur per richting voor station Zuid rond 2020. Besluitvorming hierover wordt in de 1e helft van 2011 verwacht. In het planMER zal de uitkomst van deze besluitvorming meegenomen worden.

Een belangrijke 2e stap is de keuze in het accommoderen van de Hogesnelheidstreinen (HS-treinen) in de regio Amsterdam. Hierbij zijn in principe 3 opties mogelijk:

- alle HS-treinen naar station Zuid;
- alle HS-treinen naar Amsterdam Centraal;
- een mix-variant.

Na afronding van beide stappen ontstaat er een duidelijk beeld voor het aantal te accommoderen treinen op station Zuid rond 2030. In de nu voorliggende fase, waarin de genoemde keuzes nog niet zijn gemaakt, moet nog een bandbreedte van te accommoderen treinen per uur per richting op station Zuid van indicatief tussen de 18 en 26 treinen per uur per richting worden aangehouden.

In ieder geval wordt aan de bovenkant van deze bandbreedte, waarbij dus alle HS-treinen op station Zuid zouden aanlanden, vooraan nog uitgegaan van noodzakelijke keerspoelen bij station Zuid. Het zogenaamde "omslagpunt", waarbij 4 sporen niet meer toereikend zouden zijn en 6 sporen nodig zouden zijn, wordt op dit moment geïndiceerd op 20-22 treinen per uur per richting voor station Zuid.

Voor het station Zuid/Zuidas Dok geldt verder de ambitie om te komen tot een integrale OV-terminal met zogenaamde Nationale Sleutel Project-ambitie (NSP-kwaliteit).

In het planMER worden de kansrijke alternatieven voor de Dokontwikkeling bij de Zuidas uitgerust met zowel een 4-sporige als een 6-sporige variant (al dan niet met een ruimtereservering voor twee extra sporen).

3.4 Inpassing van (gewijzigde) infrastructuur, vastgoed en OV-terminal in de Zuidas

De noodzakelijke en gewenste uitbreiding van de infrastructuur ter hoogte van de Zuidas is niet goed in te passen in de aanwezige structuur en ruimte. Er is dus sprake van een inpassingsopgave om de gewijzigde infrastructuur, de OV-terminal, de aanlanding van de Noord/Zuidlijn en daarnaast ook vastgoed op een optimale wijze te accommoderen. Hiervoor zijn diverse oplossingsrichtingen mogelijk.

In het lange voortraject is een groot aantal mogelijke oplossingsrichtingen bedacht en geanalyseerd, (zie voor een korte historische schets paragraaf 1.2.3). De historische alternatieven inclusief de alternatieven die vanuit de samenleving zijn aangereikt zijn allen te vatten in de 17 basisprincipes van dokontwikkeling. De in het verleden onderzochte alternatieven, ervan uitgaande dat oplossingen volgens het dekmiddel reeds in een vroeg stadium zijn afgefallen, kunnen gecategoriseerd worden in een aantal belangrijke hoofdrichtingen:

- Dijkoplossingen
- Kunstwerk oplossingen

- Tunneloplossingen
- Stapeloplossingen (stapeling van tunnels)

Binnen deze basisprincipes, of alternatieven, kan de hoofd- en stedelijke infrastructuur ongelijkvloers worden ingepast op uiteenlopende niveaus. Op basis van deze ordening zijn 17 principes van alternatieven te onderscheiden (zie tabel 1). Deze basisprincipes van dokontwikkeling worden in paragraaf 3.6 ‘gezeefd’ naar kansrijke alternatieven (zeef 1). Dit vindt plaats op basis van de meervoudige doelstellingen uit hoofdstuk één en de in paragraaf 3.5 genoemde randvoorwaarden en eisen.

tabel 1 Overzicht van de historisch beschouwde principes van alternatieven

Dijkoplossingen	Kunstwerken/open bak oplossingen	Tunneloplossingen	Stapeloplossingen
			Trein/metro +1, A10 -1 Stedelijke infra 0 Sporen bovengronds
Hoofdinfra +1 Stedelijke infra 0 huidige situatie	Hoofdinfra +1 Stedelijke infra referentie: A20 R'dam	Hoofdinfra +1 Stedelijke infra 0 Zuidas-Dok boven de grond	Metro +1, trein/A10 -1 Stedelijke infra 0 Gestapelde sporen
Hoofdinfra + ½ Stedelijke infra - ½ referentie: spoortunnel R'dam	Hoofdinfra + ½ Stedelijke infra - ½	Hoofdinfra + ½ Stedelijke infra - ½	
Hoofdinfra 0 Stedelijke infra +1 referentie: Bos en Lommer	Hoofdinfra 0 Stedelijke infra +1 referentie: A15 R'dam	Hoofdinfra 0 Stedelijke infra +1	
	Hoofdinfra - ½ Stedelijke infra + ½	Hoofdinfra - ½ Stedelijke infra + ½ Zuidas-Dok half in de grond	
	Hoofdinfra -1 Stedelijke infra 0 referentie: Utrechtsebaan	Hoofdinfra -1 Stedelijke infra 0 Zuidas-Dok onder de grond	
		Hoofdinfra -2 Stedelijke infra 0 Zuidas-Dok prospectus 2007	Hoofdinfra -1 en -2 Stedelijke infra 0 StapelZuidas-Dok

3.5 Randvoorwaarden en eisen voor de selectie van alternatieven voor de Dokontwikkeling

Om tot een selectie van kansrijke alternatieven voor de ontwikkeling van het Dok te komen (Zeef 1) moeten alternatieven in eerste instantie voldoende bijdragen aan de geformuleerde doelstellingen. Daarnaast zijn ook enkele randvoorwaarden en eisen opgesteld waaraan de diverse alternatieven getoetst worden:

Behoud functionaliteit infrastructuur op de huidige plaats

De overheden hebben het voornemen de bestaande corridor toekomstvast uit te breiden. Het toekomstvast uitbreiden van de bestaande corridor voor het functioneren van het rijkswegennet en het hoogfrequent gebruik van het spoor (en daartoe tevens een hogesnelheidsstation met de kwaliteit van Nieuw Sleutelproject te realiseren) impliceert dat geen vervoersfuncties/modaliteiten naar elders uitgeplaatst worden. De huidige noord-zuidverbindingen Amsterdam en Amstelveen (Amstelveenseweg, Beethovenstraat, Parnassusweg, Europaboulevard) dienen intact te blijven.

Versterking van stedelijke functies en verbetering leefklimaat

De overheden hebben het voornemen een nieuw hoogwaardig stedelijk centrum met internationale allure in de directe nabijheid van het station te realiseren. Bij deze ambitie is een gemengd stedelijk milieu met wonen, werken en voorzieningen een conditio sine qua non. Om voldoende woningbouw mogelijk te maken dient de milieukwaliteit op de Zuidas te worden verbeterd. Dit impliceert dat de wijze van inpassing van de hoofdinfrastructuur een aanzienlijke (en voor een woonmilieu voldoende) verbetering van de milieukwaliteit moet garanderen.

Behoud en versterking bereikbaarheid van de omgeving

De overheden hebben het voornemen het station als gecombineerd trein-metrostation te integreren in een hoogwaardige Openbaar Vervoer Terminal en daarbij de metro Noord/Zuidlijn toekomstvast uit te breiden tot een 2 sporige aanlanding en een mogelijke doortrekking als metro richting Amstelveen en/of Schiphol. Het station als gecombineerd trein-metrostation te integreren in een hoogwaardige Openbaar Vervoer Terminal impliceert dat de OV functies op 1 locatie samenkomen en niet worden gespreid over de corridor.

Goed functionerende stad en infrastructuur tijdens de ontwikkeling

De overheden en het college van rijksadviseurs hebben de volgende belangrijke voorwaarden gesteld: de continuïteit van infrastructuur ook tijdens het bouwproces te borgen, ruimte te behouden voor tussentijdse volumegroei van reizigers en overige gebruikers en het functioneren van de stad en het station met alle vervoersmodaliteiten en stedelijke verbindingen in alle fasen van ontwikkeling te waarborgen. Dit impliceert dat zowel in de eindsituatie als in de tussenfasen continuïteit en functionaliteit van hoofdinfrastructuur en stedelijke infrastructuur alsmede voldoende capaciteit en kwaliteit van station, stationsgebied en openbare ruimte gewaarborgd is.

Haalbaar en maakbaar

Dat alternatieven haalbaar en maakbaar dienen te zijn, met haalbare businesscase en acceptabele governance, impliceert dat kosten en risico's voldoende te beheersen zijn. Dat stelt eisen aan de ondergrondse constructies langs de belendingen.

3.6 Zeef 1: naar realistische alternatieven voor de Dokontwikkeling

Conform de werkwijze Sneller en Beter (zie paragraaf 1.3.2) wordt in de Verkenningsfase gebruik gemaakt van een eerste trechteringsmoment: de zogenaamde zeef 1. Bij zeef 1 worden alle historische beschouwde alternatieven/oplossingsrichtingen aan de geformuleerde doelstellingen, randvoorwaarden en eisen getoetst. Deze 17 eerder ontwikkelde alternatieven/oplossingsrichtingen, zoals weergegeven in tabel 1, worden in deze paragraaf 'gezeefd' tot kansrijke alternatieven.

Alternatieven waarbij de hoofdinfrastructuur op +1 of + ½ (een 'dijk') is gelegen

De alternatieven waarbij alle hoofdinfrastructuur (A10, spoor en metro) op een verhoogde ligging (+1) is gesitueerd zijn niet voldoende kansrijk. Door de ligging boven het maaiveld blijft sprake van een duidelijke barrièrewerking en aanwezige milieudruk (beide met name als gevolg van de A10) waardoor aan de doelstellingen 'duurzame inpassing van de infrastructuur' en 'verdere realisatie van de Zuidas...en als integraal onderdeel van de regio en de stad Amsterdam' niet voldaan wordt. Ook wordt aan de randvoorwaarde: 'Versterking van stedelijke functies en verbetering leefklimaat' niet voldaan. Ten slotte kan aangegeven worden dat een ligging van de hoofdinfrastructuur op + ½ leidt tot problematische kruisingen met de stedelijke infrastructuur tijdens de aanlegfase.

Alternatieven waarbij de hoofdinfrastructuur op maaiveld is gelegen

Alternatieven waarbij de hoofdinfrastructuur op maaiveld is gelegen zijn niet voldoende kansrijk. Hiervoor gelden dezelfde argumenten als bij de alternatieven waarbij de hoofdinfrastructuur op +1 of + ½ zijn gesitueerd. Als de hoofdinfrastructuur middels een landtunnel (zoals de A2 bij Utrecht) wordt uitgevoerd op het maaiveld neemt de milieulast wel duidelijk af, maar blijft de barrièrewerking bestaan. Dit komt onder andere ook doordat het stedelijke wegennet de hoofdinfrastructuur bovenlangs moet kruisen.

Alternatieven waarbij de hoofdinfrastructuur onder het maaiveld is gelegen

Bij de alternatieven waarbij de hoofdinfrastructuur onder maaiveld is gelegen hangt het van de uitvoering af of een alternatief kansrijk wordt geacht. Alternatieven die uitgaan van een tunnelbakoplossing (op - ½) zijn niet kansrijk genoeg, omdat hierbij sprake blijft van onvoldoende oplossing voor de aanwezige milieudruk. Met name voor geluid is de afscherpende werking van een tunnelbak relatief gering (zeker in combinatie met hoge gebouwen rondom de hoofdinfrastructuur zoals reeds het geval is). Ook zal bij een tunnelbak er nog steeds sprake zijn van enige barrièrewerking.

Alternatieven waarbij de hoofdinfrastructuur onder het maaiveld wordt gesitueerd zijn voldoende kansrijk. Hierdoor neemt de milieudruk duidelijk af en is ook geen sprake meer van barrièrewerking. Als de hoofdinfrastructuur echter te diep onder de grond wordt gesitueerd (-2, -3, etc.) wordt het project minder haalbaar en betaalbaar. Conform deze randvoorwaarde worden alternatieven die uitgaan van een ligging onder het maaiveld van -2 en dieper niet kansrijk geacht.

Alternatieven waarbij sprake is van stapeloplossingen

Geconcludeerd is dat het alternatief waarbij alle hoofdinfrastructuur onder de grond op -1 wordt gesitueerd kansrijk is. Er zijn echter ook opties waarbij niet alle hoofdinfrastructuur onder het maaiveld wordt gesitueerd, maar bijvoorbeeld één of twee typen infrastructuur boven het maaiveld gesitueerd worden: stapeloplossingen.

De A10 zorgt voor de grootste barrièrewerking en milieudruk in het gebied. Alternatieven waarbij trein en/of metro onder het maaiveld worden gesitueerd en de A10 boven het maaiveld op 0 of +1 geplaatst wordt zijn daarom niet kansrijk. Omdat de trein en metro voor een duidelijk lagere milieudruk zorgen en mits goed ingepast in de omgeving ook de huidige aanwezige barrièrewerking verbeteren is het kansrijk hiervoor alternatieven verder te analyseren in het planMER.

Ingeval van het stapelen van sporen is onderzocht welke van de modaliteiten het beste ondergronds, en welke het beste bovengronds kan komen te liggen. Een combinatie met een gedeelte van de trein- en metroporen ondergronds en het overige gedeelte van trein- en metroporen bovengronds is niet nader onderzocht vanwege (onder andere) de onlogica voor het station.

Argumenten zijn de beperkte negatieve impact op de openbare ruimte en de toch wat betere inpasbaarheid van 4 metroporen en metroperrons (lengte 130 meter) ten opzichte van 4 tot 6 treinsporen en treinperrons. Daar komt nog bij dat de negatieve impact op het te realiseren volume (kwantiteit) en de waarde van het vastgoed (kwaliteit) bij een bovengrondse trein groter is dan bij een bovengrondse metro. Tenslotte kan bij een bovengrondse metro op eenvoudige wijze een van de stationsvloer onafhankelijke metro/metro overstap worden gemaakt (die door een aanzienlijk aantal reizigers wordt gemaakt). Bij een ondergrondse metro kan een dergelijke overstap uitsluitend over de toch al intensief benutte stationsvloer. Bij de trein is niet of nauwelijks sprake van een trein/trein overstap zodat een bovengrondse ligging van treinsporen op dit aspect geen voordelen heeft.

Als stapeloplossingen worden om voorgenoemde redenen twee kansrijke alternatieven meegenomen: het alternatief dat uitgaat van alleen de metro op +1 (en trein en A10 op -1) en het alternatief dat uitgaat van de metro en trein op +1 (en de A10 op -1).

Drie kansrijke alternatieven

Uit de analyse van alle historisch beschouwde oplossingsrichtingen/alternatieven zijn drie kansrijke alternatieven voor de Dokontwikkeling naar voren gekomen:

- Alle hoofdinfrastructuur op -1 / stedelijke infrastructuur op 0:
Dok onder de grond
- A10 en trein op -1, metro op +1 / stedelijke infrastructuur op 0:
Gestapelde sporen
- A10 op -1, trein en metro op +1 / stedelijke infrastructuur op 0:
Sporen bovengronds

tabel 2 Drie kansrijke alternatieven na Zeef 1

Dijkoplossingen	Kunstwerken/open bak oplossingen	Tunneloplossingen	Stapeloplossingen
			Trein/metro +1, A10 -1 Stedelijke infra 0 Sporen bovengronds
Hoofdinfra +1 Stedelijke infra 0 huidige situatie	Hoofdinfra +1 Stedelijke infra referentie: A20 R'dam	Hoofdinfra +1 Stedelijke infra 0 Zuidas-Dok boven de grond	Metro +1, trein/A10 -1 Stedelijke infra 0 Gestapelde sporen
Hoofdinfra + 1/2 Stedelijke infra - 1/2 referentie: spoortunnel R'dam	Hoofdinfra + 1/2 Stedelijke infra - 1/2	Hoofdinfra + 1/2 Stedelijke infra - 1/2	
Hoofdinfra 0 Stedelijke infra +1 referentie: Bos en Lommer	Hoofdinfra 0 Stedelijke infra +1 referentie: A15 R'dam	Hoofdinfra 0 Stedelijke infra +1	
	Hoofdinfra - 1/2 Stedelijke infra + 1/2	Hoofdinfra - 1/2 Stedelijke infra + 1/2 Zuidas-Dok half in de grond	
	Hoofdinfra -1 Stedelijke infra 0 referentie Utrechtsebaan	Hoofdinfra -1 Stedelijke infra 0 Zuidas-Dok onder de grond	
		Hoofdinfra -2 Stedelijke infra 0 Zuidas-Dok prospectus 2007	Hoofdinfra -1 en -2 Stedelijke infra 0 StapelZuidas-Dok

3.7 Beschrijving van de te beschouwen alternatieven en varianten

Er is in paragraaf 3.6 geconcludeerd dat drie alternatieven voor de Dokontwikkeling als realistisch kunnen worden beschouwd:

- Dok onder de grond;
- Gestapelde sporen;
- Sporen bovengronds.

Voor de drie kansrijke alternatieven gelden twee varianten ten aanzien van de spoorcapaciteit:

- a. 6-sporigheid
- b. 4-sporigheid

Deze alternatieven voor de Dokontwikkeling, inclusief varianten voor de spoorcapaciteit, gaan allen uit van een ontvlochten A10, inclusief aanpassing van de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel.

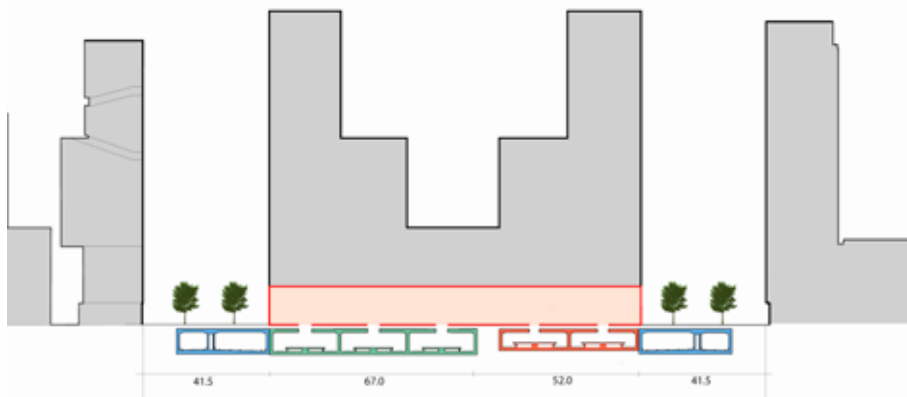
In de volgende subparagrafen worden de verschillende alternatieven gepresenteerd. Er is sprake van een hoofdinrichting, waarbij de alternatieven in deze fase nog mogelijkheden kennen tot variatie en optimalisatie. Dit is inherent aan de komende periode van nadere uitwerking en onderzoek. Zo kan er voor de 4-sporige varianten bijvoorbeeld nog sprake zijn van een ruimtereservering voor 6 sporen. Het zou onverstandig zijn nu al de alternatieven volledig dicht te zetten, terwijl een groot deel van de uitwerking nog moet plaatsvinden. Het zal zeker voorkomen dat gedurende het uitwerkingsproces optimaliseringen mogelijk blijken. In het geval dat studie uitwijst dat het verstandig is deze optimaliseringen door te voeren kunnen de in de volgende subparagrafen alternatieven (in principe niet in hoofdlijn, wel in detailuitwerking) wijzigen.

3.7.1 Alternatieven 1a en 1b: 'Dok onder de grond'

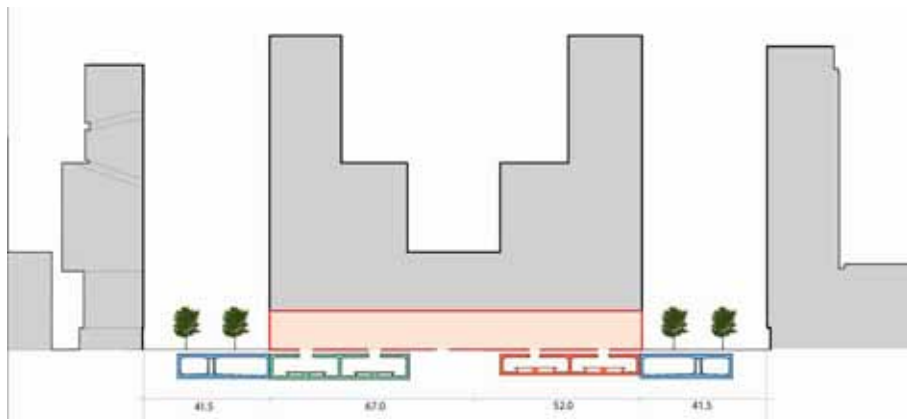
Bij de alternatieven 'Dok onder de grond', zie figuur 5 (uitgaande van zes sporen) en figuur 6 (uitgaande van vier sporen) wordt alle infrastructuur van de A10, het spoor en de metro (direct) onder het maaiveld geplaatst. De ruimte die boven het maaiveld vrijkomt kan dan onder andere gebruikt worden voor de realisatie van circa 700.000 m² wonen, kantoren en voorzieningen. In deze zogenaamde Dokbebouwing zal dan ook een gecombineerd trein- en metrostation gerealiseerd worden.

Bussen, taxi's en fietsers blijven gesitueerd boven het maaiveld. Voor de fietsers wordt voorzien in fietsenstallingplaatsen (circa 17.000) in de directe nabijheid van de Dokbebouwing. Ten slotte geldt dat voldoende parkeervoorzieningen opgenomen worden in de te realiseren bouwblokken.

figuur 5 Impressie van alternatief 1a: ZuidasDok onder de grond (uitgaande van zes sporen)



figuur 6 Impressie van alternatief 1b: ZuidasDok onder de grond (uitgaande van vier sporen)

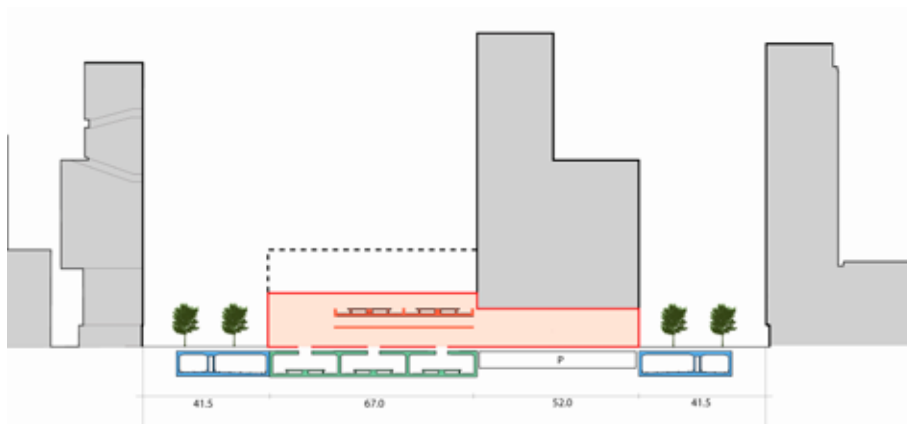


3.7.2 Alternatieven 2a en 2b: 'Gestapelde sporen'

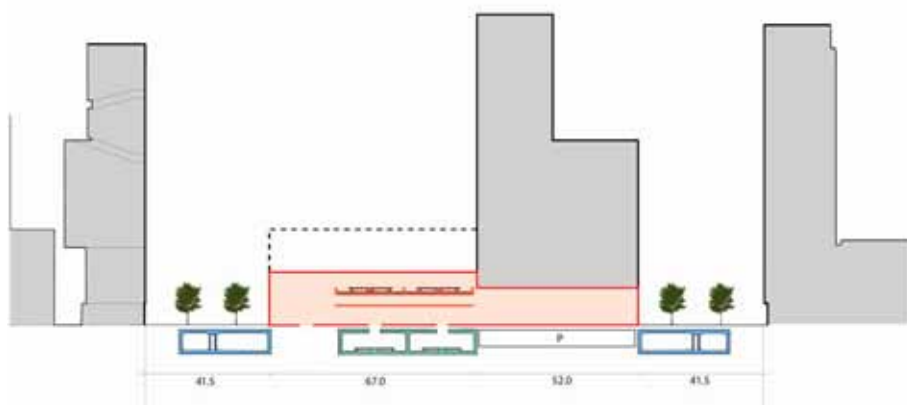
Bij de alternatieven 'Gestapelde sporen', zie figuur 7 (uitgaande van zes sporen) en figuur 8 (uitgaande van vier sporen) wordt de infrastructuur van de A10 (direct) onder het maaiveld geplaatst. Ook is sprake van ondergrondse tunnels voor de trein en worden de metrosporen op draagconstructies boven de treintunnels geplaatst: vandaar de naam 'gestapelde sporen'. Er is gekozen voor de metrosporen boven de treinsporen, omdat de impact op de omgeving van treinsporen inclusief perrons groter is dan voor metrosporen en perrons die een factor vier kleiner kunnen zijn.

De ruimte die boven het maaiveld vrijkomt wordt tussen de metrosporen (en ondergrondse treinsporen) en de noordelijke A10-tunnel gebruikt voor bebouwing (Dokbebauwing). Het trein- en metrostation wordt geïntegreerd met deze Dokbebauwing. Bussen, taxi's en fietsers blijven gesitueerd boven de A10 autotunnels op het maaiveld. Het busstation en de taxistandplaatsen kunnen eventueel onder de metrosporen worden gerealiseerd. Voor de fietsers wordt voorzien in fietsenstallingplaatsen (circa 17.000) in de directe nabijheid van de Dokbebauwing. Ten slotte geldt dat voldoende parkeervoorzieningen opgenomen worden in of onder de te realiseren bouwblokken.

figuur 7 Impressie van alternatief 2a: Gestapelde sporen (uitgaande van zes sporen)



figuur 8 Impressie van alternatief 2b: Gestapelde sporen (uitgaande van vier sporen)

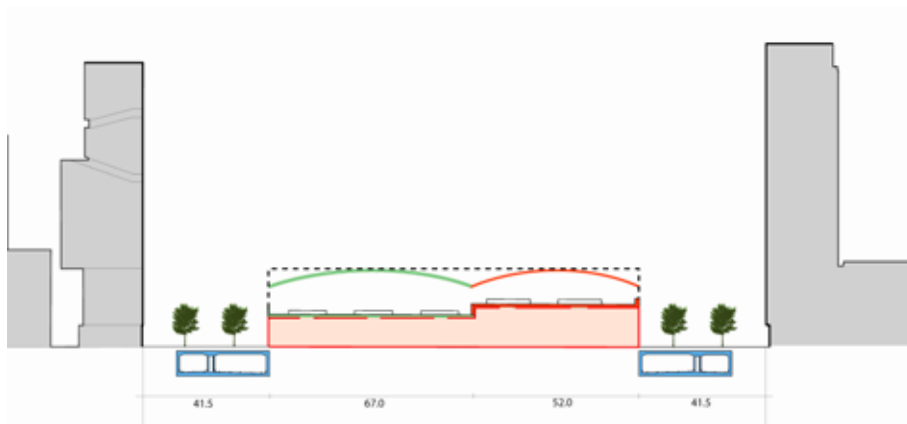


3.7.3 Alternatieven 3a en 3b: 'Sporen bovengronds'

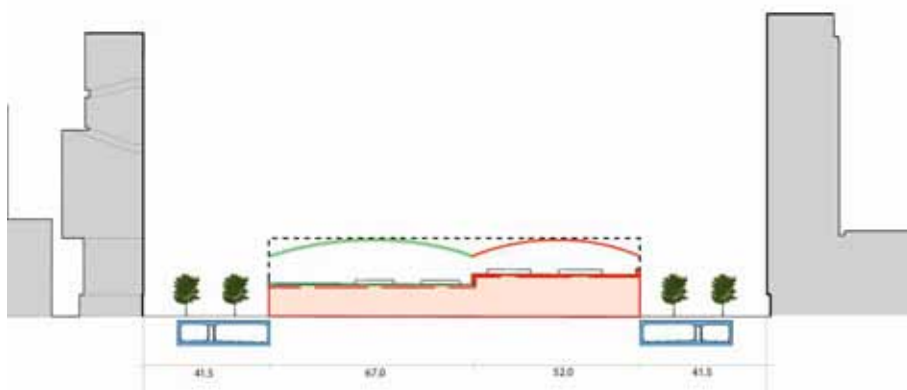
Bij de alternatieven 'Sporen bovengronds', zie figuur 9 (uitgaande van zes sporen) en figuur 10 (uitgaande van vier sporen) wordt de infrastructuur van de A10 (direct) onder het maaiveld geplaatst. Trein- en metrosporen (grotendeels op kunstwerken) worden op verhoogd dijkniveau geplaatst. Er wordt voorzien in een gecombineerd trein- en metrostation onder de sporen. Hetzelfde geldt ook voor het busstation en taxistandplaatsen die ook onder de sporen zijn voorzien. Boven de perrons wordt een stationskap voorzien (waarbij eventueel stationsgerelateerde bebouwing kan komen).

Er wordt gedurende het planMER onderzocht of bij dit alternatief vastgoed in de Dokzone ontwikkeld kan worden. Bussen, taxi's en fietsers blijven gesitueerd boven de A10 autotunnels op het maaiveld. Het busstation en de taxistandplaatsen kunnen eventueel onder de metrosporen worden gerealiseerd. Voor de fietsers wordt voorzien in fietsenstallingplaatsen (circa 17.000) in de directe nabijheid van de Dokbebouwing. Ten slotte geldt dat de parkeervoorzieningen voor het station opgenomen worden onder de kunstwerken van de sporen.

figuur 9 Impressie van alternatief 3a: Sporen bovengronds (uitgaande van zes sporen)



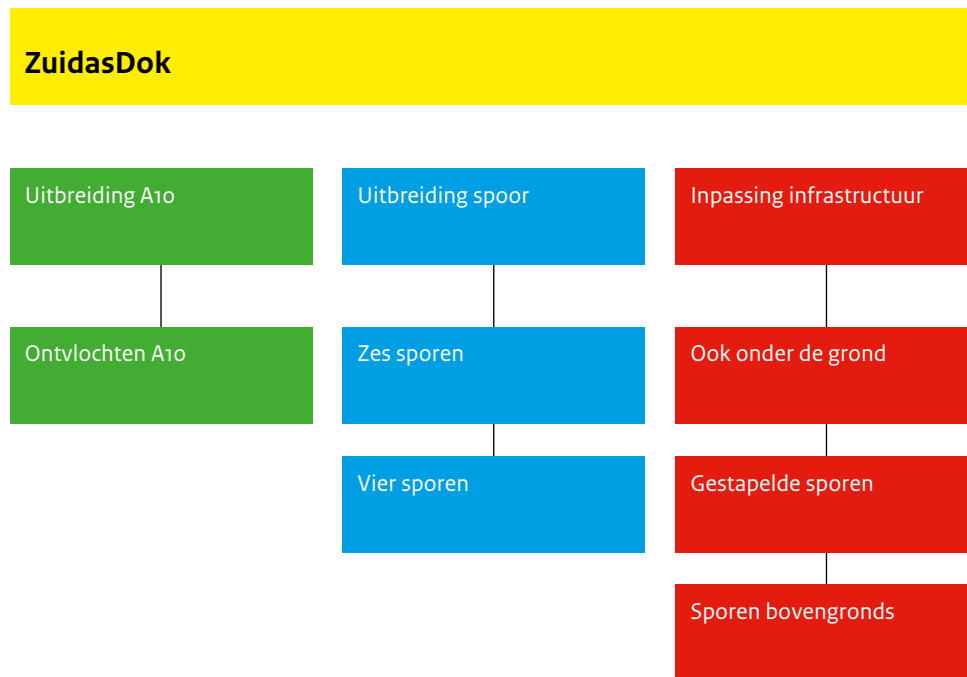
figuur 10 Impressie van alternatief 3b: Sporen bovengronds (uitgaande van vier sporen)



3.8 Samenvatting te beschouwen alternatieven en varianten

Uit de voorgaande paragrafen is voor de verschillende elementen voor de opgave beschreven welke alternatieven en varianten er kansrijk zijn om in het planMER te onderzoeken. Deze zijn in onderstaande figuur 11 samengevat weergegeven.

figuur 11 Samenvatting van de te onderzoeken alternatieven en varianten in het planMER



Op basis van figuur 11 zijn de volgende combinaties mogelijk:

- Alternatief 1a:** Dok onder de grond met zes sporen en ontvlochten A10
- Alternatief 1b:** Dok onder de grond met vier sporen (al dan niet met een ruimtereservering voor 2 extra sporen) en ontvlochten A10
- Alternatief 2a:** Gestapelde sporen met zes sporen en ontvlochten A10
- Alternatief 2b:** Gestapelde sporen met vier sporen (al dan niet met een ruimtereservering voor 2 extra sporen) en ontvlochten A10
- Alternatief 3a:** Sporen bovengronds met zes sporen en ontvlochten A10
- Alternatief 3b:** Sporen bovengronds met vier sporen (al dan niet met een ruimtereservering voor 2 extra sporen) en ontvlochten A10

4 Plangebied, studiegebied en referentiesituatie voor het planMER

In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op het plangebied en het studiegebied van het project ZuidasDok. Daarnaast wordt ook een beschrijving gegeven van ontwikkelingen die in de referentiesituatie (2030) voor het planMER zitten.

4.1 Plangebied en studiegebied

Het plangebied is het gebied waar de voorgenomen activiteiten (aanpassing A10 en spoor, toevoeging stedelijke functies, OV-terminal, etc.) betrekking op hebben. Dit is het gebied dat wordt vastgelegd in de Rijksstructuurvisie. De definitieve reikwijdte van dit plangebied is thans nog niet bekend, maar omvat in ieder geval de bestaande infrabundel ter hoogte van de Zuidas, de keersporen en voor de verbreding van de A10 ook de knooppunten Amstel en De Nieuwe Meer. De breedte van het plangebied wordt globaal begrensd door de huidige ligging van de randen van de infrastructuur (zie figuur 12). In het planMER zal het plangebied indien noodzakelijk nog nader gespecificeerd worden.

figuur 12 Schets van het plangebied



Plan MER ZuidasDok
plangebied
15 februari 2011

Naast het plangebied is er ook sprake van een studiegebied voor het project ZuidasDok. Dit studiegebied betreft het gebied tot waar de voorgenomen activiteiten bij het ZuidasDok nog effecten kunnen sorteren.

De voorgenomen activiteiten bij het ZuidasDok hebben bijvoorbeeld een grote impact op de verkeersstromen op de A10 en enkele aanverwante (rijks)wegen. Het is dan ook de verwachting dat voor het thema verkeer het grootste studiegebied gehanteerd moet worden. Voor andere (milieu)aspecten is het studiegebied kleiner. Zo geldt bijvoorbeeld voor het aspect bodem dat het studiegebied in de praktijk niet groter zal zijn dan het plangebied, omdat dit een zeer lokaal effect geeft. Het studiegebied is dus per milieuthema verschillend.

Naast de effecten van de voorgenomen activiteiten bij het ZuidasDok kunnen ook projecten, die niet onder het project ZuidasDok vallen een impact hebben op de ontwikkeling van het ZuidasDok. Enkele van deze projecten die een impact kunnen hebben op de ontwikkeling van het ZuidasDok zijn beschreven in paragraaf 4.4.

4.2 Referentiesituatie voor het planMER ZuidasDok

De milieugevolgen van de voorgenomen activiteit worden in het MER vergeleken met de referentiesituatie. Dit is die situatie die in 2030 zal zijn ontstaan op basis van de huidige situatie en het realiseren van vastgestelde (ruimtelijke) plannen, de zogenaamde 'autonome ontwikkeling'.

De referentiesituatie voor het planMER is gebaseerd op de autonome ontwikkeling. Maatregelen en ruimtelijke plannen, waarover reeds juridische besluitvorming heeft plaatsgevonden, worden in de referentiesituatie voor het planMER meegenomen. In figuur 13 is de referentiesituatie voor het planMER schematisch weergegeven.

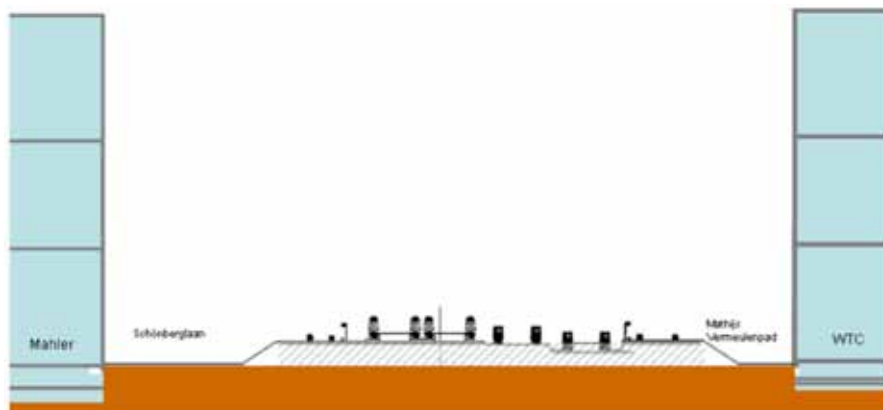
In de referentiesituatie voor het planMER bevinden zich ter plaats van de Zuidas de A10 (2x3, plus spitsstromen), de spoorlijn (vier sporen), sneltram 51, metro ringlijn en Noord/Zuidlijn. De sporen liggen tussen de noord- en de zuidbaan van de A10. Bij de Amstelveenseweg en de Europaboulevard zijn twee aansluitingen op de A10 aanwezig. De snelweg en de sporen liggen hoger dan de omgeving. Deze verhoging wordt aangeduid als 'dijk'; in deze notitie is dit aangeduid als niveau +1.

De noord-zuidverbindingen: de Amstelveenseweg, Buitenveldertselaan, Beethovenstraat en de Europaboulevard, kruisen de A10 onderlangs. Doordat de A10 verhoogd is aangelegd liggen de stedelijke wegen en de tram op maaiveldniveau (niveau 0). Op dit moment is geen infrastructuur onder maaiveld (niveau -1) aanwezig.

Aan weerszijden van de infrabundel is bebouwing aanwezig: de Zuidas - Flanken. Het gaat om gebouwen met een kantoorfunctie, woongebouwen en voorzieningen, die op enkele plaatsen dicht bij de infrabundel staan. Tussen de gebouwen en de A10 bevinden zich aan weerskanten langzaam-verkeerverbindingen (fiets, voetganger) en waterpartijen.

Station Amsterdam Zuid is het snelst groeiende trein- en metrostation van Nederland. Het aantal reizigers neemt elk jaar verder toe. De verwachting is dat tot 2020 en daarna het aantal reizigers dat gebruik maakt van Station Amsterdam Zuid elk jaar groeien. Daarom wordt vooruitlopend op de bouw van de nieuwe Openbaar Vervoerterminal Zuid geïnvesteerd in het station. In 2011 zullen op het Zuidplein en het Mahlerplein ontvangstdomeinen aan het station worden toegevoegd met extra voorzieningen en verbeterde reizigersinformatie. Ook wordt het aantal fietsenstallingplaatsen uitgebreid.

4.3 Schets van de belangrijkste (milieu)aspecten in de referentiesituatie



In deze paragraaf is een globale beschrijving opgenomen van de referentiesituatie van het planMER voor de belangrijkste (milieu)thema's. Per (milieu)thema is een beknopte beschrijving van de huidige situatie beschreven.

Deze paragraaf is niet bedoeld als gedetailleerd overzicht van de thans aanwezige milieueffecten. Een gedetailleerd overzicht hiervan wordt in het MER weergegeven. In dit hoofdstuk wordt echter wel een duidelijke schets gegeven van de aanwezige milieusituatie voor verschillende (milieu)thema's in de referentiesituatie voor het planMER. Op basis van deze schets kan in hoofdstuk vijf beter bepaald worden waar de nadruk qua onderzoek moet liggen in het MER.

Verkeer en vervoer

De huidige 2x3, plus spitsstroken van de A10 - zuid bieden in de referentiesituatie 2030 niet voldoende capaciteit om het verkeer te verwerken. Het station Amsterdam Zuid is tussen 2000 en 2007 reeds sterk gegroeid van 15.000 reizigers naar 33.000 reizigers voor de trein. Tot 2030 wordt deze groei sterk doorgezet, waardoor de capaciteit van het station uitgebreid zal moeten worden om de toenemende stroom passagiers te kunnen verwerken.

Geluid

De A10, het spoor en het onderliggend wegennet zijn de voornaamste geluidbronnen in het studiegebied. Vooral de geluidbelasting van de A10 is duidelijk aanwezig. Bij de omliggende bebouwing van de Zuidas - Flanken zijn op vele plaatsen dove gevels of gebouwschermen noodzakelijk.

Externe veiligheid

In de Zuidas zijn er geen problemen met het plaatsgebonden risico. Het groepsrisico ligt echter wel op vrijwel alle locaties langs de A10 ruim boven de oriëntatiewaarde. Dit komt door de dichte bebouwing relatief kort op de A10 waarover significante hoeveelheden transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt.

Luchtkwaliteit

Langs de A10 en de diverse grote binnenstedelijke wegen binnen de Zuidas wordt heden voldaan aan de grenswaarden. De ambitie voor 2030 is dat ruim aan de grenswaarden wordt voldaan.

Ruimtelijke kwaliteit

De Zuidas vormt op dit moment niet één aaneengesloten gebied. De barrièrewerking van de infrabundel is duidelijk aanwezig in het stedelijke landschap. Er zijn diverse plaatsen waar de infrabundel gekruist kan worden, maar deze zijn niet afdoende om de ruimtelijke kwaliteit voor de Zuidas als geheel sterk positief te beïnvloeden.

Bodem, water, ecologie, archeologie en cultuurhistorie

Voor deze thema's geldt dat in de Zuidas in de referentiesituatie voor het planMER geen knelpunten of aandachtspunten aanwezig zijn.

4.4 Samenhang met andere projecten die deel uitmaken van de referentiesituatie

Onder de referentiesituatie voor het planMER vallen in ieder geval de onderstaande beschreven ontwikkelingen.

Uitbreiding rijksweg A10 zuid van 2x3 rijstroken naar 2x3, plus spitsstroken

Het Rijk heeft in juli 2010 het startsein gegeven voor de uitvoering het spoedaanpakproject A10 Nieuwe Meer-Amstel. Dit houdt in dat de huidige 2x3 rijstroken tussen de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel uitgebreid worden met één spitsstrook in beide richtingen. Verwacht wordt dat de spitsstroken in 2011 worden opengesteld.

Noord/Zuidlijn

Het Projectbureau Noord/Zuidlijn realiseert een tijdelijk enkelsporig eindpunt voor de Noord/Zuidlijn ter plaatse van station Amsterdam Zuid. Momenteel wordt hiervoor een metroviaduct over de Beethovenstraat aangelegd. Dit viaduct zal gereed zijn voordat de eerste werkzaamheden aan het ZuidasDok in uitvoering gaan. De metrosporen voor de Noord/Zuidlijn worden in 2016 op de dijk en het nieuwe viaduct gelegd waarna in 2017 het testrijden begint. Eind 2017 gaat de Noord/Zuidlijn volgens huidige planning rijden. Tot die tijd zal het projectbureau Noord/Zuidlijn gebruik maken van het huidige werkterrein op het dijklichaam ter hoogte van de RAI. Dit werkterrein wordt ontsloten vanaf de Beethovenstraat. Bovenstaande wordt voor de uitvoering en fasering van het dok als ontwerp uitgangspunt gehanteerd.

Het project ZuidasDok voorziet in een station Buitenveldert voor de doortrekking van de NZL per circa 2025. Het tijdelijk eindpunt van de NZL wordt daarmee op dat moment vervangen door een volwaardige halte op station Zuid en een volwaardig eindpunt in de Buitenveldertselaan.

Ombouw Amstelveenlijn

De ombouw Amstelveenlijn is één van de belangrijkste raakvlakprojecten van de Zuidas. Op 18 februari 2010 is het Projectbureau Ombouw Amstelveenlijn geopend. Dit project heeft als opdracht te onderzoeken of de Noord/Zuidlijn kan worden doorgetrokken naar Amstelveen. Doortrekking houdt in dat het spoor van de huidige sneltram 51 wordt omgebouwd tot metrokwaliteit. Het Projectbureau Ombouw Amstelveenlijn onderzoekt enerzijds de mogelijkheden om de NZL verder dan station Buitenveldert door te trekken naar Amstelveen en anderzijds het alternatief van een (snel)tramvariant. In alle gevallen moet er sprake zijn van een kwalitatief goede verknoping met het openbaar vervoersnetwerk op station Zuid. De keuze voor metro of tram kan gevolgen hebben voor de vormgeving van de OV-terminal in de Zuidas.

In 2011 zal naar verwachting een keuze worden gemaakt tussen de aanleg van een metro of een (snel) tramvariant. Een definitief besluit over deze keuze zal in de jaren daarna worden genomen. In geval van de metro mede op basis van een aanbestedingstraject van de technische ombouw van de Amstelveenlijn tot metroverbinding. Het is, totdat de voorkeursbeslissing over het ZuidasDok is genomen, niet zeker op welke hoogteligging in de Buitenveldertselaan zij moeten aansluiten voor de verdere doortrekking van de Noord/Zuidlijn naar Amstelveen. Projectbureau Ombouw Amstelveenlijn neemt de zuidelijke tunnelmond van het huidige sneltramtunneltje onder de A10-Zuid als vertrekpunt voor zowel een tunnel onder de kruising met de De Boelelaan als een viaduct er overheen. Zodra in 2011 de voorkeursbeslissing voor het ZuidasDok is genomen werkt het Projectbureau Amstelveenlijn in geval van een metro één van deze beide ontwerpen verder uit voor het definitieve go/no-go besluit.

Het studiegebied van beide projecten overlapt. De Zuidas onderzoekt de eindsituatie met een doortrekking van de Noord/Zuidlijn tot en met het station Buitenveldert. Het Projectbureau Ombouw Amstelveenlijn neemt voor de metrovarianten de huidige situatie vanaf de zuidelijke tunnelmond van de Amstelveenlijnboog als vertrekpunt. De scope van de (snel)tramvarianten start bij de OV-terminal in de Zuidas

Raakvlak SAA

Vigerende besluiten genomen in het kader van de verbinding SAA zijn randvoorwaardelijk voor de benodigde wegcapaciteit en moment van beschikbaarheid voor ZuidasDok.

Raakvlak verkeersknopen De Nieuwe Meer en Amstel

Het al dan niet ontvlechten van de knopen De Nieuwe Meer en Amstel zit in de scope van het project ZuidasDok. ZuidasDok sluit aan bij het besluit dat in dit kader genomen wordt, naar verwachting in het voorjaar van 2011.

Flanken Zuidas

Vooruitlopend op de te nemen voorkeursbeslissing over het ZuidDok wordt al jaren gewerkt aan het ontwikkelen van de overige deelgebieden in de Zuidas. Ook de komende jaren zal de ontwikkeling van de Flanken doorgaan. Dit betekent dat de situatie die ZuidasDok over een aantal jaren aantreft bij start bouw zal afwijken van de huidige situatie. Als referentiesituatie voor het planMER ZuidasDok dient de plannen zoals weergegeven in de m.e.r.-procedure, die thans loopt voor de Flanken.

Vrije Universiteit en Vrije Universiteit medisch centrum

In de referentiesituatie voor het planMER ZuidasDok worden de ontwikkelingen bij de Vrije Universiteit en het medisch centrum van de Vrije Universiteit, die reeds in een besluitMER onderzocht worden, meegenomen.

A6/A9

Vigerende besluiten genomen in het kader van de verbinding A6/A9 zijn randvoorwaardelijk voor de benodigde wegcapaciteit en moment van beschikbaarheid voor ZuidasDok.

OV SAAL korte termijn Cluster C: uitbouw naar viersporigheid

Uitgangpunt voor de railinfrastructuur is de situatie zoals die wordt gerealiseerd door het project OV SAAL Korte Termijn.

Raakvlak Stad en streekvervoer

Voor het stad- en streekvervoer dat de Zuidas ontsluit zijn de concessies Amsterdam en Amstelland Meerlanden bepalend. Om de uitvoering van de concessies zo optimaal mogelijk te laten functioneren worden door de Stadsregio Amsterdam diverse verkenningen en studies die relevant zijn voor de Zuidas verricht met als doel de OV-infrastructuur te verbeteren:

- Verkenning 2^e HOV as Amstelveen
- Verkenning HOV Amsterdam West-Zuidas-Oost (start 2011)
- Verkenning HOV A9

Een concreet vraagstuk voor de uitvoering van de concessie Amsterdam is de aanwezigheid van een keurvoorziening voor trams binnen de Zuidas. Binnen het Kenniskwartier wordt momenteel een tijdelijke keerlus voor de tramlijnen 16 en 24 aangelegd. Bij de verdere ontwikkeling van het Kenniskwartier moet deze weer verdwijnen. Een vervangende keermogelijkheid binnen Zuidas is noodzakelijk.

Raakvlak Werkmaatschappij Almere Amsterdam/ RRAAM

Het doel van deze werkmaatschappij is de optimalisering van het westelijk alternatief van Almere in combinatie met de IJmeerlijn en ecologische maatregelen in het Markermeer/IJmeer, zoals dat in de RAAM brief van november 2009 staat verwoord. De opdracht voor de werkmaatschappij is de projecten zo vorm te geven, dat de kosten/ baten verhouding substantieel verbetert en de budgettaire consequenties aanzienlijk worden beperkt. De werkmaatschappij levert in 2012 integraal uitgewerkte alternatieven op voor de bestuurlijke besluitvorming. Het betrekken van de markt is hierbij een centrale opgave. De werkzaamheden van de werkmaatschappij zijn relevant omdat de IJmeerlijn is gedefinieerd als verbinding tussen Almere en station Amsterdam Zuid.

5 Beoordelingskader voor het PlanMER

5.1 Focus in dit MER

5.1.1 Detailniveau en reikwijdte

Het op te stellen MER zal informatie bevatten over keuzes op verschillende niveaus en met een verschillende mate van concreetheid. Het onderzoek in het MER zal daarop worden afgestemd. Dit kan betekenen dat voor enkele vraagstukken een groter gebied in globale zin zal worden beschouwd, en voor andere vragen meer in detail zal worden ingegaan op een kleiner studiegebied. Het is nadrukkelijk de bedoeling -in lijn met 'Sneller en Beter'- het onderzoek niet te belasten met detailvragen die in dit stadium van de besluitvorming nog niet relevant zijn.

5.1.2 Mogelijke effecten

De mogelijke milieugevolgen van de ontwikkeling van het ZuidasDok kunnen als volgt worden ingedeeld:

- Effecten van de voorgenomen activiteiten op bestaande waarden en functies binnen het plangebied;
- Effecten van de voorgenomen activiteiten op bestaande waarden en functies buiten het plangebied;
- Effecten in de aanlegfase.

Effecten van de voorgenomen activiteiten op bestaande waarden en functies binnen het plangebied

Hierbij gaat het om de effecten die de voorgenomen activiteit kan hebben op bestaande waarden (zoals natuurwaarden, cultuurhistorische of archeologische waarde) en functies in het plangebied. Omdat het bij de Zuidas gaat om een plangebied in een stedelijke omgeving is de bestaande waarde van het plangebied klein. Hierdoor zijn de effecten van de ontwikkelingen voor natuur, landschap en cultuurhistorie, archeologie niet relevant. In het MER zal dit daarom een ondergeschikte rol spelen. Naar verwachting is wel aandacht nodig voor de mogelijke effecten van de ontwikkeling op de waterhuishouding.

Effecten van de voorgenomen activiteiten op bestaande waarden en functies buiten het studiegebied

Effecten van ontwikkelingen buiten het plangebied hebben voornamelijk betrekking op verkeer, luchtkwaliteit en geluid. De infrastructurele aanpassingen kunnen een tijdelijk of permanent effect hebben op deze milieuthema's.

Effecten in de aanlegfase

Het project ZuidasDok zal zorgen voor diverse effecten in de aanlegfase. Naast het bereikbaar houden van de Zuidas via de auto, trein, tram en metro is het ook van belang dat de omgeving zo weinig mogelijk hinder ondervindt tijdens de aanlegfase, bijvoorbeeld door trillingen of geluid.

5.1.3 Nadruk op verkeer, geluid, ruimtelijke inpasbaarheid

In het MER ligt de nadruk op verkeer en verkeersgerelateerde effecten als gevolg van de voorgenomen activiteiten. De effecten van de voorgenomen activiteit hebben een impact op het onderliggend wegennet, alsmede op luchtkwaliteit en de geluidbelasting. Daarnaast gaat er veel aandacht uit naar de ruimtelijke inpasbaarheid van de A10, spoor en de metro en de ruimtelijke samenhang met de Flanken van de Zuidas. In het MER worden de verkeersgerelateerde effecten, geluid en de ruimtelijke inpasbaarheid centraal gesteld.

5.2 Effectbeschrijving en beoordelingscriteria

Effectbeschrijving

In deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau is een globaal overzicht gegeven van de verwachte effecten. In het planMER worden de effecten nader onderzocht en beschreven.

In het planMER worden de effecten, waar relevant en mogelijk, kwantitatief (cijfermatig) beschreven. Dit betreft met name de aspecten verkeer, geluid en luchtkwaliteit. Bij de overige aspecten is de effectbepaling kwalitatief (beschrijvend). Daarbij zal gebruik worden gemaakt van 'expert judgement'.

Bij de effectbeschrijving wordt waar relevant onderscheid gemaakt tussen het plangebied en het studiegebied.

Beoordelingscriteria

De beschrijving en de beoordeling van de effecten van de voorgenomen ontwikkelingen in het MER vindt plaats aan de hand van een aantal criteria voor uiteenlopende (milieu)aspecten. Het totaal aan aspecten en criteria vormt het beoordelingskader. In tabel 3 is een voorlopig beoordelingskader weergegeven. Daarnaast vindt in het MER een beoordeling van de doelrealisatie plaats, ofwel in welke mate geven de alternatieven invulling aan de gestelde doelen. In de volgende paragrafen is per thema een globale beschrijving van de verwachte effecten gegeven.

Naast het planMER worden onder andere ook een kosten-batenanalyse uitgevoerd ten behoeve van de Rijksstructuurvisie.

tabel 3 Beoordelingscriteria ten behoeve van effectbepaling alternatieven

Categorie		criterium
Beoogde effecten	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
		Versterking ruimtelijke kwaliteit en leefomgeving
	Een blijvend goed functionerend verkeer- en vervoernetwerk en een betrouwbare bereikbaarheid voor auto en via OV	Capaciteit en bereikbaarheid hoofdwegen-net en onderliggend wegennet
		Capaciteit en bereikbaarheid spoor
		Capabiliteit en bereikbaarheid metro
	Een kwalitatief hoogwaardig OV-knooppunt van internationale allure, als integraal onderdeel van het gebied en als 'poort van Amsterdam'	Kwaliteitsverhoging (NSP-kwaliteit)
Transferkwaliteit		
Voordurende kwaliteitsverbetering: bouwen en benutten	Complete stad in alle fasen	
	Kwaliteitsbehoud tijdens bouw	
Neveneffecten	Internationaal voorbeeld van een duurzame stedelijke ontwikkeling	Verkeersveiligheid
		Externe veiligheid
		Bescherming tegen wateroverlast
		Klimaat en leefbaarheid
		Natuur en landschap
		Economische effecten (bredere omgeving)

In de volgende subparagrafen wordt nader ingegaan op de aspecten die vanuit het bovenstaand kader in het planMER onderzocht worden.

5.2.1 Verkeer en vervoer

Op het gebied van verkeer en vervoer worden de volgende onderdelen onderzocht:

- Mobiliteit;
- Bereikbaarheid;
- Verkeersveiligheid.

Mobiliteit wordt uitgedrukt in het aantal verplaatsingen per vervoerwijze. Dit volgt uit de modelexercities. Het verkeersmodel heeft als planjaar 2030. Essentie is dat een helder beeld wordt gegeven van de toe- en afname van verkeer op de bepalende routes in het studiegebied. Hiervoor wordt een inschatting gemaakt van het aantal verkeersbewegingen en de impact op de modal split in het studiegebied. In het planMER worden ook de aspecten bereikbaarheid en verkeersveiligheid nader onderzocht.

5.2.2 Geluid

Voor het aspect geluid wordt ten behoeve van het MER een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Daarbij wordt vooral aandacht besteed aan wegverkeersgeluid en spoorweggeluid. In het MER zal met behulp van het geluidmodel inzichtelijk worden gemaakt wat de effecten van de ontwikkeling zijn op geluidbelasting door wegverkeer in het studiegebied (welke wegen worden beïnvloed, hoe groot is die invloed, welke geluidbelasting treedt bij de verschillende alternatieven op). Bij deze berekeningen wordt de bandbreedte van de totale ontwikkeling, die tot uiting komt in de alternatieven, in beschouwing genomen.

5.2.3 Luchtkwaliteit

In het MER wordt onderzocht wat het effect van de alternatieven is op de luchtkwaliteit. De nadruk zal hierbij liggen op het wegverkeer van de A10 en de eventuele impact bij de tunnelmonden en op het onderliggend wegennet.

5.2.4 Externe veiligheid

In het MER wordt het effect van het vervoer van gevaarlijke stoffen dat thans over de A10 en door diverse buisleidingen gaat beschouwd. Er wordt vooralsnog vanuit gegaan bij het ontwerp en de diverse onderzoeken dat de tunnel categorie C wordt. Dit betekent dat vervoer van brandbare stoffen is toegestaan, maar dat vervoer van explosiegevaarlijke stoffen (zoals LPG) niet is toegestaan. Ook de impact van eventueel aanwezige risicovolle inrichtingen (Bevi-inrichtingen) op de voorgenomen ontwikkelingen wordt meegenomen. Hierbij wordt zowel de plaatsgebonden risicocontouren en het groepsrisico beschouwd. Ook tunnelveiligheid is hierbij een aandachtspunt.

5.2.5 Ruimtelijke ordening en economie

In het planMER worden de effecten van het ZuidasDok op de ruimtelijke kwaliteit en ruimtelijke inpasbaarheid in de totale Zuidas en directe omgeving beschreven. Daarnaast wordt de impact van de voorgenomen ontwikkeling op sociale veiligheid en barrièrewerking kwalitatief beschouwd.

5.2.6 Water en bodem

In het MER worden de effecten van de aanleg op waterstructuur, grondwater en waterkwaliteit beschreven. Er zal in het kader van de planvorming onder andere contact op worden genomen met het Waterschap.

De voorgenomen ontwikkelingen hebben mogelijk effect op de bodemopbouw. In het planMER wordt aangegeven of verontreinigingen van bodem en/of grondwater aanwezig zijn en hoe daarmee wordt omgegaan.

5.2.7 Ecologie

De in het plan voorgenomen activiteit vindt voor een deel plaats in een gebied dat onderdeel uitmaakt van de ecologische hoofdstructuur. Er wordt specifiek aandacht gegeven aan de invloed van geluid op eventueel aanwezige weidevogels.

Het plangebied is niet gelegen in de nabijheid van Natura2000 gebied. Er wordt vanuit gegaan dat de voorgenomen activiteiten geen effect hebben op Natura2000-gebieden. In het planMER wordt hier nader op ingegaan.

5.2.8 Landschap, cultuurhistorie en archeologie

De voorgenomen activiteiten hebben effect op het (stedelijke) landschap. Er is effect op de visuele kwaliteit te verwachten. In het planMER wordt aandacht besteed aan (de visuele) invloed van de voorgenomen ontwikkeling op het aanwezige (stedelijke) landschappen en op karakteristieke elementen.

In het planMER zal ook het effect van de voorgenomen activiteit op de cultuurhistorische waarden (bijvoorbeeld monumenten) en archeologie beknopt worden beschreven.

5.2.9 Duurzaamheid

Het project ZuidasDok heeft alles te maken met duurzaamheid:

- Duurzame inpassing van de infrastructuur voor de omgeving;
- Duurzame verkeersafwikkeling voor auto's en OV;
- Zuidas als internationaal voorbeeld van duurzame stedelijke ontwikkeling.

Bovengenoemde aspecten spelen een centrale rol in het project ZuidasDok. Op dit thema wordt in het MER dan ook impliciet als veelvuldig ingegaan. De volle breedte van het begrip duurzaamheid: dus naast energie en grondstoffen ook nadrukkelijke aandacht voor toekomstvastheid van de diverse ontwikkelingen bij het ZuidasDok zal een plaats krijgen in het planMER.

5.2.10 Gezondheid

Gezondheid is een thema dat, net als duurzaamheid, samengesteld is uit diverse aspecten die veelal reeds een plaats hebben in het MER, zoals luchtkwaliteit, geluid en externe veiligheid. In het MER zal kwalitatief ingegaan worden op de effecten van deze thema's op de gezondheid binnen het studiegebied.

5.2.11 Overige milieuaspecten

Indien nodig worden aanvullende relevante hinderaspecten meegenomen in het MER. In ieder geval wordt de hinder door trillingen, licht en kabels en leidingen in het MER beschreven (kwalitatief).

Bijlage

Gebruikte afkortingen

Commissie Elverding	Commissie Versnelling Besluitvorming Infrastructurele Projecten
HOV	Hoogwaardig openbaar vervoer
HS-treinen	Hogesnelheidstreinen
MER	Milieueffectrapport
m.e.r.	Procedure waarbinnen een milieueffectrapport wordt opgesteld
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
NSP	Nationaal Sleutel Project
NZL	Noord/Zuidlijn
OV-SAAL	Verbetering openbaar vervoer Schiphol - Amsterdam - Almere - Lelystad
PHS	Programma Hoogfrequent Spoor
RAAM-brief	Rijksbesluit Amsterdam Almere Markermeer
SAA	Verbetering infrastructuur Schiphol - Amsterdam - Almere
Wro	Wet ruimtelijke ordening

Dit is een uitgave van het

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag
www.rijksoverheid.nl/ienm

Projectorganisatie ZuidasDok

www.zuidasdok.nl
T 020 - 333 99 30

Februari 2011