



Startnotitie integrale tracé / m.e.r. studie **Zuidas**





Startnotitie *integrale* **tracé** / *m.e.r.studie* **Zuidas**

INITIATIEFNEMERS:

Minister van Verkeer en Waterstaat
voor deze:
Rijkswaterstaat Directie Noord-Holland
Toekanweg 7
2035 LC Haarlem

Gemeente bestuur van Amsterdam
voor deze:
Projectbureau Zuidas
WTC Toren D/4e etage
Strawinskylaan 59
1077 XW Amsterdam

BEVOEGD GEZAG:

Gemeenteraad van Amsterdam
Stadhuis
Amstel 1
1011 PN Amsterdam

Minister van Verkeer en Waterstaat
p/a: Directoraat-generaal Personenvervoer
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Minister van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
p/a: de Rijksplanologische Dienst
Postbus 30945
2500 GX Den Haag

INSPRAAK en INFORMATIE over de procedure:

U kunt uw reactie op deze startnotitie milieueffectrapportage voor
7 juli 2001 richten aan:

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
Startnotitie Zuidas
Kneuterdijk 6
2514 EN Den Haag
e-mail: snzuidas@cend.minvenw.nl
telefoon: 070 - 361 87 78

AANVRAAG startnotitie en INFORMATIE over het project

Projectbureau Zuidas
p/a: Ingenieursbureau Amsterdam
Postbus 12693
1100 AR Amsterdam
telefoon: 020 - 650 19 50

Rijkswaterstaat Directie Noord-Holland
Centraal Informatie Punt
Postbus 3119
2001 DC Haarlem
telefoon: 023 - 530 14 01
van 10.00u tot 12.00u en van 14.00u tot 16.00u

Inhoudsopgave

1.	Waarom deze startnotitie?	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Leeswijzer	5
2.	Waar gaat de tracé/m.e.r. studie over?	7
2.1	Plangebied en studiegebied	7
2.2	Kansen, problemen en doelstellingen	7
2.2.1	Stedenbouw	8
2.2.2	Bereikbaarheid en infrastructuur	8
2.2.3	Economie	9
3.	Beleidskaders, relaties met andere projecten en (voorlopige) aannames	10
3.1	Landelijke beleidskaders	10
3.2	Regionale beleidskaders	11
3.3	Gemeentelijke beleidskaders	12
3.4	Relaties met andere studies	13
4.	Huidige situatie en de autonome ontwikkeling van het gebied	14
4.1	Stedenbouw	14
4.2	Zware rail	14
4.3	Lichte rail	15
4.4	Station Zuid/WTC	15
4.5	A10-Zuid en onderliggend wegennet	16
5.	Alternatieven voor oplossingen rond de stadsontwikkeling en infrastructuur	17
5.1	Inleiding	17
5.2	De alternatieven	17
5.3	Varianten weginfrastructuur	19
5.4	Varianten spoorinfrastructuur	20
5.5	Afgevallen alternatieven	21
6.	Te onderzoeken effecten en criteria	22
6.1	Beoordeling op hoofdlijnen	22
6.2	Gedetailleerde beoordeling	23
7.	Procedures en besluitvorming	25
7.1	Welke besluiten moeten worden genomen?	25
7.2	Betrokken partijen en instanties	25
7.3	Stappen in de procedure	26
7.4	Hoe kunt u reageren?	29

Bijlage

Verklarende Woordenlijst

1. Waarom deze startnotitie?

1.1 Aanleiding

Voor u ligt de gezamenlijke startnotitie van het rijk en de gemeente Amsterdam die het uitgangspunt vormt voor de *tracé/m.e.r. procedure*¹ Zuidas.

Het initiatief voor de Zuidas is genomen door het gemeentebestuur van Amsterdam, met als ambitie het gebied rond station Zuid/WTC te ontwikkelen tot een hoogwaardige woon- en werklocatie. Dit betekent een forse uitbreiding in dit gebied van het aantal woningen (8000), voorzieningen² (ruim 250.000 m²) en kantooroppervlak (één miljoen m²). Amsterdam heeft de wens uitgesproken om de aanwezige *infrastructuur* (weg en spoor) ondergronds te brengen, om de barrière tussen Amsterdam-Zuid en Buitenveldert weg te nemen. Ook het rijk ziet mogelijkheden in de ontwikkeling van de Zuidas. Daarom heeft het rijk de Zuidas in 1997 aangewezen als één van de zes Nieuwe Sleutel Projecten (zie ook paragraaf 3.1). Voordat het gemeentebestuur tot realisatie van de stedenbouwkundige plannen kan overgaan, moet in ieder geval een *milieueffectrapport* (MER)³ worden opgesteld.

Spoorlijnen en snelweg

Naast de hierboven genoemde wens tot stedelijke ontwikkeling van de Zuidas, is er behoefte aan uitbreiding van de treinsporen. De capaciteit van de *zware rail* aan de zuidkant van Amsterdam is onvoldoende om in de toekomst aan de vraag naar vervoer te kunnen voldoen. In de toekomst zullen naar alle waarschijnlijkheid hogesnelheidstreinen station Zuid/WTC aandoen en er worden meer treinen via de zuidtak geleid om de steeds drukker wordende sporen aan de westzijde van de stad te ontlasten. Het huidige aantal sporen is naar verwachting rond 2010 onvoldoende om deze ontwikkelingen mogelijk te maken. Uitbreiding van de *zware railinfrastructuur* heeft gevolgen voor de ligging van de er naast gelegen snelweg (A10-Zuid).

Tracé/m.e.r. procedure

Bij een ingreep aan de hoofdinfrastructuur moet in bepaalde gevallen een *tracé/m.e.r. procedure* worden doorlopen. In deze procedure wordt bekeken welke effecten de verschillende oplossingen hebben op niet alleen het milieu, maar ook op

economisch en verkeerstechnisch gebied. De *tracé/m.e.r. procedure*, die grotendeels vergelijkbaar is met de m.e.r. in het kader van de stedelijke ontwikkelingen, wordt doorlopen in het kader van de Zuidas. In onderstaand kader worden de activiteiten genoemd die '(tracé/)m.e.r.-plichtig' zijn.

Verplichte (tracé/)m.e.r. procedures in de Zuidas:

- wijziging/uitbreiding aan de hoofdinfrastructuur
- realisatie van meer dan 4000 woningen
- stadsproject: de realisatie van meer dan 200.000 m² kantoorvloeroppervlak

De realisatie van het stadsproject is niet zonder meer m.e.r.-plichtig. De initiatiefnemer voor het stadsproject, het gemeentebestuur van Amsterdam, verklaart hierbij dat het stadsproject in de integrale Trajectnota/MER volwaardig wordt meegenomen in de beoordeling op milieueffecten.

De eerste stap in een *tracé/m.e.r.-procedure* is het uitbrengen van een startnotitie. In de startnotitie wordt beschreven wat de *voorgenomen activiteit* is en op welke manier die in de trajectstudie en het MER wordt beoordeeld op ruimtelijke en milieueffecten en op sociale en economische gevolgen. Na de startnotitie volgt de planstudie. Deze is voor de Zuidas opgedeeld in twee fasen. Aan het eind van de eerste fase van de planstudie wordt een keuze op hoofdlijnen gemaakt voor één of meer van de alternatieven. In de tweede fase volgt een gedetailleerder onderzoek naar effecten van het alternatief of de alternatieven die in aanmerking komen voor nadere uitwerking. De *tracé/m.e.r.-procedure* voor de Zuidas wordt afgesloten met een *Tracébesluit* en de vaststelling van het bestemmingsplan. In hoofdstuk 7 wordt de procedure uitvoerig beschreven.

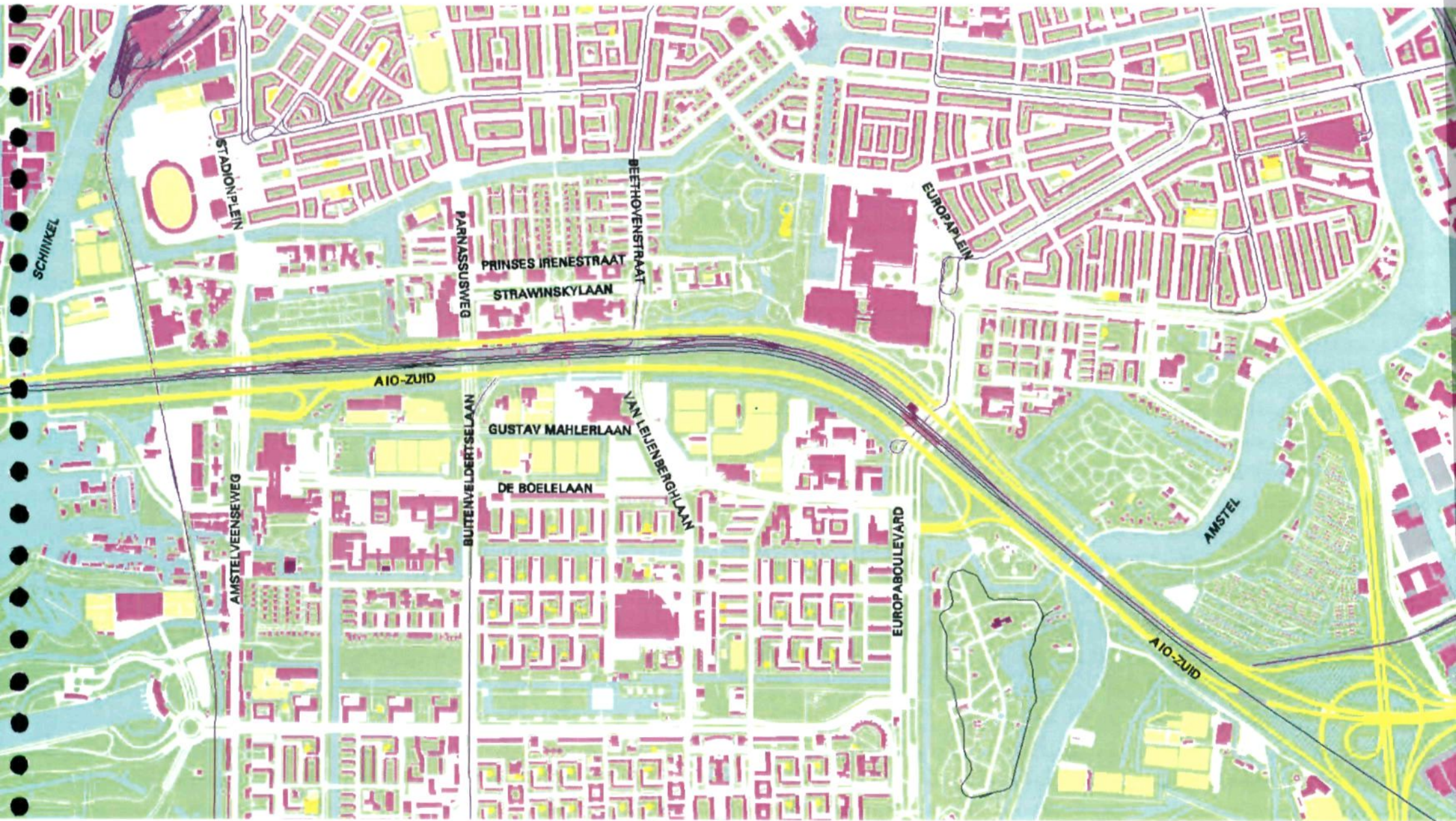
Samen optrekken

De *initiatiefnemers* van het (integrale) project Zuidas, waarin alle bovengenoemde facetten aan de orde komen, zijn het gemeente bestuur Amsterdam en de Minister van Verkeer en Waterstaat. Hoewel de procedures voor de genoemde activiteiten apart kunnen worden doorlopen, hebben de *bevoegde gezagsorganen* besloten

1 De cursief gedrukte termen worden toegelicht in de woordenlijst.

2 Voorzieningen in de Zuidas kunnen zijn winkels, horeca, cultuur, welzijn e.d.

3 m.e.r. = milieueffectrapportage (de gehele procedure); MER = Milieu Effect Rapport, het rapport zelf



1.1. Zuidas en omgeving

gezamenlijk op te trekken. Dit is gedaan, omdat alle mogelijke ontwikkelingen van de diverse (deel)projecten onlosmakelijk met elkaar zijn verbonden. Ook scheidt het combineren van de procedures duidelijkheid voor alle belanghebbenden. Deze startnotitie is daarmee de start voor de integrale tracé/m.e.r.-procedure van de Zuidas.

Startnotitie

In de startnotitie wordt dus een beschrijving gegeven van de aard en omvang van de voorgenomen activiteiten en de besluiten waarvoor de m.e.r.-procedure wordt doorlopen. Er wordt aangegeven welke kansen en problemen er zijn in het gebied. Ook de verschillende mogelijkheden om de problemen op te lossen en de kansen te benutten (de alternatieven) komen in de startnotitie aan bod. Zoals gebruikelijk komt in deze startnotitie ook aan de orde op welke wijze de alternatieven in het MER worden beoordeeld op hun milieueffecten. Omdat het een Trajectnota/MER is, worden niet alleen milieueffecten besproken, maar ook economische, sociale, financiële en stedenbouwkundige effecten.

Inspraak

De startnotitie is openbaar. Tot vier weken na publicatie bestaat de gelegenheid tot inspraak, door het kenbaar maken van mondelinge dan wel schriftelijke bedenkingen. Hierbij gaat het er niet om, de voorkeur uit te spreken voor één van de alternatieven, maar om aan te geven of problemen en kansen goed in beeld zijn gebracht in de startnotitie, of er kansrijke oplossingen ontbreken en of de genoemde beoordelingscriteria de juiste zijn. Daarna beoordeelt de (onafhankelijke) Commissie voor de m.e.r. (hierna de Commissie genoemd) de startnotitie. De Commissie betreft de ingediende bedenkingen bij het advies voor de richtlijnen. In de richtlijnen wordt aangegeven waaraan het MER moet voldoen. Op grond van het advies van de Commissie en de bedenkingen stelt het bevoegd gezag tenslotte de richtlijnen vast waaraan het MER moet voldoen. Bedenkingen kunnen worden gericht aan het adres dat voorin deze startnotitie staat vermeld.

1.2 Leeswijzer

De startnotitie is als volgt opgebouwd.

Hoofdstuk 2 beschrijft de Zuidas: Om welk gebied gaat het, welke problemen zijn er nu te signaleren en welke kansen liggen er. De kansen en problemen worden verder uitgewerkt tot doelstellingen van de gemeente Amsterdam en het rijk die met de ontwikkeling van de Zuidas moeten worden gerealiseerd.

Hoofdstuk 3 besteedt aandacht aan de beleidskaders waarbinnen de Zuidas een plaats heeft. Zowel op landelijk als op regionaal en gemeentelijk niveau is beleid geformuleerd, dat meer of minder rechtstreeks gevolgen heeft voor de Zuidas.

Hoofdstuk 4 geeft een beschrijving van de huidige situatie en de uitgangspunten voor de autonome ontwikkeling. Autonomo betekent in dit verband: datgene wat sowieso gebeurt, onafhankelijk van de plannen voor de Zuidas. Een voorbeeld daarvan is de ontwikkeling van meerdere kantoorgebouwen aan de Zuidas, waarmee al een begin is gemaakt. In dit hoofdstuk wordt achtereenvolgens een blik geworpen op de stedenbouw, de zware rail (trein), de lichte rail (tram en metro), station Zuid/WTC en de ring A10-Zuid. Van elk van deze aspecten wordt beschreven wat de huidige situatie is, hoe de autonome ontwikkelingen er uit zien en er wordt een doorkijk naar de toekomst gegeven.

In hoofdstuk 5 worden de alternatieven beschreven die zullen worden onderzocht. Er zijn vijf alternatieven, die elk andere consequenties hebben voor de stedenbouw en de ligging van de infrastructuur. Bij de alternatieven worden verder enkele varianten beschreven die bij elk van de alternatieven een rol kunnen spelen.

In hoofdstuk 6 komen de effecten aan de orde: welke spelen een rol bij de onderwerpen leefbaarheid, sociale aspecten, economie en ruimtelijke ordening en hoe worden deze effecten beoordeeld? Omdat het MER in twee fasen wordt uitgevoerd, zijn ook voor de effecten twee fasen te onderscheiden. De eerste fase van het MER

eindigt met een beoordeling op hoofdlijnen; de criteria waaraan de effecten worden getoetst zijn relatief globaal van karakter. In de tweede fase worden na de beoordeling van de hoofdalternatieven, één of meer alternatieven meer op detailniveau beoordeeld. In hoofdstuk 6 wordt ook voor dit niveau aangegeven met welke aspecten daarbij wordt gerekend.

In hoofdstuk 7 tenslotte worden de te volgen procedures stap voor stap beschreven. Er wordt aandacht besteed aan de bestuurlijke besluitvorming en de verschillende stappen in de tracé/m.e.r.-procedure worden uitgebreid toegelicht. Ook staat in dit hoofdstuk hoe u schriftelijk dan wel mondeling kunt reageren op de startnotitie.

2. Waar gaat de tracé/m.e.r. studie over?

2.1 Plangebied en studiegebied

Bij de omschrijving van het gebied kan onderscheid worden gemaakt tussen het plangebied en het studiegebied. Het plangebied is het gebied waar de ingrepen plaatsvinden. Het studiegebied is het gebied waar directe effecten van de ontwikkeling van de Zuidas worden verwacht (bijvoorbeeld economisch, sociaaldemografisch, of op het gebied van milieu). Verder behoren tot het studiegebied ook de gebieden waarin zich effecten voordoen die de ontwikkeling van de Zuidas beïnvloeden. De begrenzing van het studiegebied kan daarmee per effect en per ontwikkeling verschillen.

De begrenzing van het plangebied is schematisch aangeduid op afbeelding 2.1. Voor het spoor loopt het plangebied vanaf (en met inbegrip van) de aansluiting Riekerpolder ten westen van de Zuidas tot en met de aansluiting van de Utrechtboog, ten oosten van de Zuidas, die wordt gerealiseerd ter hoogte van Duivendrecht. Voor de weginfrastructuur loopt het plangebied van de A4 ter hoogte van de spooraansluiting Riekerpolder tot en met het knooppunt Amstel op de A10 (zie figuur 2.1).

2.2 Kansen, problemen en doelstellingen

De Zuidas ligt in het stadsdeel Zuider Amstel tussen de woonwijken Zuid, Rivierenbuurt en Buitenveldert. De goede ligging ten opzichte van Schiphol en het centrum van Amsterdam en de korte reistijden door het samenkomen van wegen, spoorlijnen, tram, bus en metro, maken de Zuidas zeer aantrekkelijk voor mensen en bedrijven om hun activiteiten juist hier te ontwikkelen. Met het toenemen van deze activiteiten neemt naar verwachting de vraag naar vervoer van, naar en in het gebied van de Zuidas toe.

Deze verwachte toename van het aantal reizigers op het station Zuid/WTC maakt een uitbreiding van het station en het aantal sporen nodig. Het station zal in de toekomst kunnen uitgroeien tot het vijfde station van Nederland en een Openbaar Vervoersknoop worden voor trein, hoge snelheidstrein (HST), metro, tram en (streek)bus. Daarbij wordt dan rekening gehouden met de bereikbaarheid van station Zuid/WTC voor taxi's, voetgangers en fietsers (waarvoor onder andere goede stallingmogelijkheden zullen worden gerealiseerd). Ook wordt het aantal voorzieningen in en rond het station aanzienlijk uitgebreid.

De ring A10 zorgt voor een goede bereikbaarheid van het gebied per auto. Uit de verkenning⁵ die aan deze startnotitie vooraf is gegaan, blijkt wel dat het voor een goede doorstroming nodig is om op termijn de huidige capaciteit van de A10-Zuid (2x3 rijstroken) uit te breiden. Dit gebeurt op korte termijn via het uitvoeren van een aantal maatregelen binnen het Bereikbaarheids Offensief Randstad (BOR, zie paragraaf 3.4). Daarbij wordt, zonder de A10 te verbreden, het aantal rijstroken uitgebreid van 2x3 rijstroken naar 2x4 rijstroken. Dit gaat ten koste van de vluchtstrook.

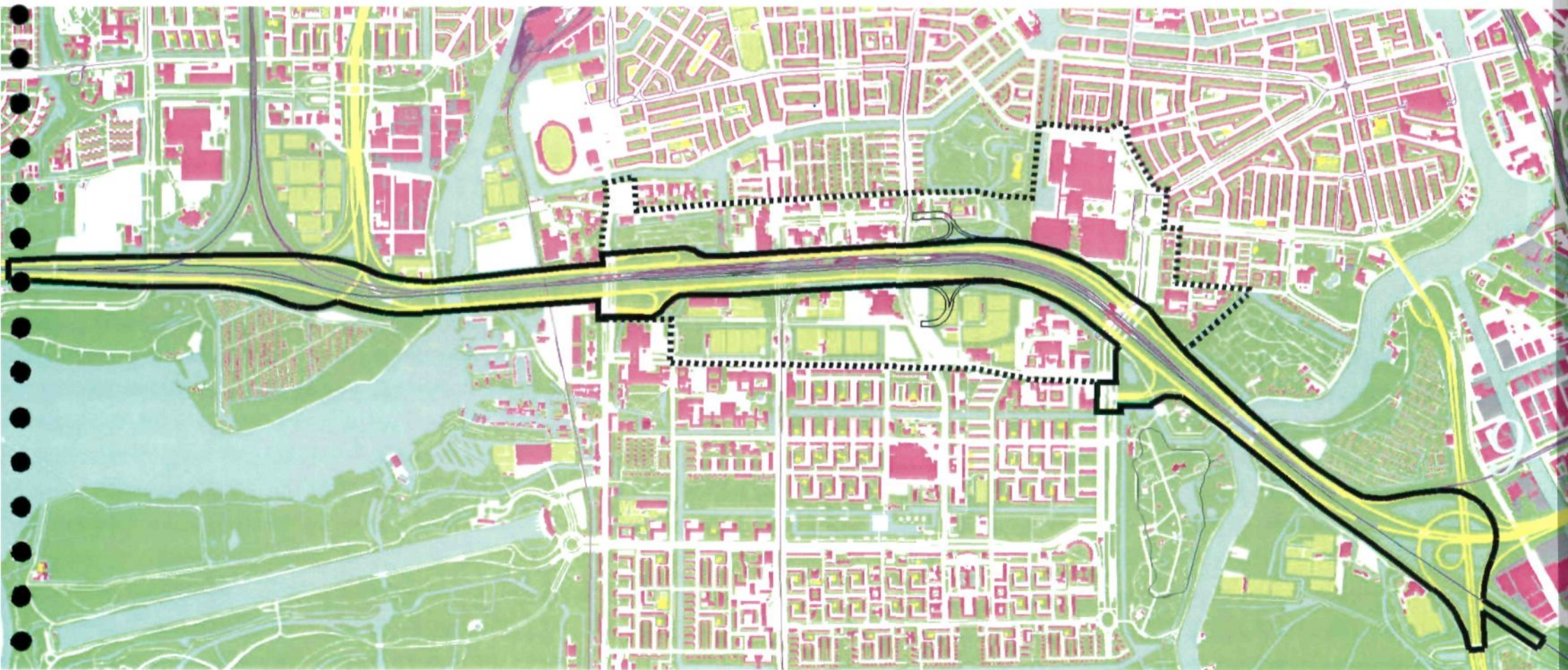
De hierboven kort geschetste kansen en problemen vertalen zich rechtstreeks in de doelstellingen van het project. Deze worden hierna in drie hoofdgroepen uitgewerkt.

2.2.1 Stedenbouw

De Zuidas is aan de ene kant een stedelijke locatie, verweven en verbonden met de binnenstad en stedelijke gebieden als Zuid en Buitenveldert. Aan de andere kant is het een (kantoor)locatie van internationale allure. De Zuidas is een knooppunt in een aantrekkelijke stedelijke omgeving met grote ruimtelijke mogelijkheden. De ligging tussen het Amsterdamse Centrum en Schiphol is uniek voor Nederland. De grondprijzen zijn zeer hoog. Alles bij elkaar biedt de Zuidas uitstekende mogelijkheden voor grootschalige stedelijke ontwikkeling op een relatief klein oppervlak. Aanvankelijk betrof de belangstelling alleen kantoren, inmiddels is daar ook de functie 'stedelijk wonen' aan toegevoegd. In combinatie met voorzieningen (winkels, horeca, cultuur, welzijn) is de realisatie van een nieuw stedelijk centrumgebied mogelijk. De ligging van de A10 en de sporen (bovengronds, ondergronds of een combinatie daarvan) bepalen welke stedelijke ontwikkelingen in principe mogelijk zijn (zie ook hoofdstuk 5).

De stedelijke kwaliteit van de Zuidas is op dit moment achtergebleven. Anno 2001 is de locatie onsamenhangend, inefficiënt en weinig aantrekkelijk ingericht. Het ruimtegebruik is extensief en doet geen recht aan de mogelijkheden voor stedelijke ontwikkeling. De openbare ruimte heeft geen verblijfskwaliteit. Buiten kantoorruimten is het gebied onherbergzaam. De snelweg en de sporen, die nu op een dijk liggen, doorsnijden het gebied en veroorzaken hinder, vooral op

5: De resultaten van de verkenning zijn neergelegd in het Basisdocument Zuidas Amsterdam. Deze kan worden ingezien op de plaatsen waar de startnotitie ter wise ligt (zie hoofdstuk 7).



- Plangebied infrastructuur
- Plangebied stedenbouw

Figuur 2.1. Plangebied Zuidas

het gebied van geluidsoverlast en luchtkwaliteit. Daarnaast nemen ze veel ruimte in. De stationsomgeving is kwalitatief onder de maat en levert geen toegevoegde waarde aan het gebied. Verbetering van het gebied is dan ook een belangrijk doel van de Zuidas.

Er wordt gestreefd naar een gemengd stedelijk leefklimaat met centrumvoorzieningen, waarbij de infrastructuur geen barrière vormt. *De verblijfsruimten en de groene ruimte moeten aanzienlijk worden verbeterd. Het station vormt een centrale schakel in het gebied.*

De voorgestelde ingrepen in de Zuidas brengen een langdurig en omvangrijk bouwproces met zich mee. Dit zal de stedelijke kwaliteit tijdelijk negatief beïnvloeden. Dit geldt ook voor de ingrepen die zonder de uitvoering van het project Zuidas zullen plaatsvinden, de zogenaamde autonome ontwikkeling. Naast de geformuleerde doelstellingen die zijn gericht op het benutten van kansen, is het dan ook wenselijk doelen te formuleren met betrekking tot verbetering van de huidige situatie en beperking van de overlast tijdens de bouw.

- Doelstelling 1** intensivering van het ruimtegebruik in het plangebied.
- Doelstelling 2** het realiseren van een duurzame, hoogwaardige en flexibele inrichting van de openbare ruimte en de gebouwde omgeving.
- Doelstelling 3** voorzien in een structuur die helder en herkenbaar is, met het station als centraal en verbindend element.
- Doelstelling 4** het verbeteren van het leefklimaat door het bewerkstelligen van een afname van de hinder van de infrastructuur (waaronder de barrièrewerking) door een zodanige inpassing dat de negatieve ruimtelijke en milieueffecten zoveel mogelijk worden beperkt.
- Doelstelling 5** een versterking van de sociale structuur door de realisatie van een mix van wonen en werken.
- Doelstelling 6** het garanderen van bruikbaarheid en woonbaarheid van de Zuidas gedurende het bouwproces.

2.2.2 Bereikbaarheid en infrastructuur

In de toekomst zullen zeer waarschijnlijk de binnen- en/of buitenlandse HST's stoppen op station Zuid/WTC. Dit betekent een enorme verbetering van de bereikbaarheid van de Zuidas per openbaar vervoer. Ook de gewone treinen (nationaal en internationaal) zullen meer en meer gebruik maken van het spoor *aan de zuidzijde van Amsterdam (de zuidtak)*. *De capaciteit van de sporen door Amsterdam-West en die van Amsterdam CS zal, ook als rekening wordt gehouden met de huidige capaciteitsuitbreiding op Amsterdam CS, waarschijnlijk in 2010 vrijwel volledig zijn benut door de daar optredende groei van het nationale en regionale vervoer.* Verdere uitbreiding is daar moeilijk. Bovendien is het wenselijk de groei van het aantal treinen af te wikkelen via de zuidelijke tak van de ringsporen. Deze ontwikkeling sluit aan bij de toenemende vraag naar vervoer op de Zuidas. Daarnaast levert de route via de zuidtak in plaats van de route via Amsterdam CS voor nationale treinen vaak een verkorting van de reistijd op.

Station Zuid/WTC moet aan de groeiende vraag naar vervoer kunnen voldoen. Hierbij is niet alleen de capaciteit belangrijk, maar ook de kwaliteit: het openbaar vervoer moet een aantrekkelijk alternatief zijn voor de auto. Bij de ontwikkeling van het station moet ook rekening worden gehouden met fietsvoorzieningen van een hoog kwaliteitsniveau. De kwaliteitseisen van het station worden nog verder benadrukt, omdat de HSL dit station zal aandoen. Zuid/WTC wordt een station waar veel vormen van vervoer samenkomen, waarmee het een belangrijke functie krijgt als overstapstation. Dit overstappen moet efficiënt kunnen gebeuren, zowel voor de overstap van stedelijk vervoer naar trein, als die tussen treinen, bussen, trams en metro's onderling.

Naast de goede bereikbaarheid per openbaar vervoer moet ook de autobereikbaarheid van de Zuidas via de A10 in de toekomst worden gewaarborgd. Dit gebeurt, zoals hierboven is aangegeven, op korte termijn aan de hand van het Bereikbaarheids Offensief Randstad (zie ook paragraaf 3.1). De plannen voor de Zuidas bieden de mogelijkheid om, als dat uit bijvoorbeeld veiligheidsoverwegingen wenselijk is, de A10 weer met een vluchtstrook aan beide kanten uit te breiden. In de Zuidas wordt parkeren per deelgebied aangepakt. Globaal kan worden gesteld dat voor de kantoren een locatiebeleid geldt met één

parkeerplaats per tien werknemers. Het parkeerbeleid heeft een directe relatie met de bereikbaarheid van het station. Parkeren rond het station krijgt vorm binnen de marges van parkeerbeleid voor het hele plangebied. Ook de mogelijkheden om van buitenaf diverse bestemmingen binnen het gebied per auto te bereiken is een punt van aandacht.

Doelstelling 7 het verkrijgen van voldoende spoorcapaciteit en -kwaliteit om te kunnen voldoen aan de toekomstige behoefte aan vervoer. Er wordt op dit moment van uitgegaan dat in de eindsituatie 6 perronsporen en 4 baanvaksporen hiervoor toereikend zijn. Daarnaast moet er gedurende de uitvoering van het project een acceptabele spoorcapaciteit zijn voor de HSL-zuid. Ook mag de aanleg van de Zuiderzeelijn en van de snelle (spoor)verbinding Deltametropool (zie paragraaf 3.4) in de vorm van een magneetzweefbaan niet onmogelijk worden gemaakt. Verder moet er bij de ruimtereservering en aanleg van het project rekening mee worden gehouden dat de aanleg van een zuidwest-boog (verbinding tussen de westelijke en zuidelijke tak van de ringspoorbaan) niet onmogelijk wordt gemaakt.

Doelstelling 8 het verkrijgen van voldoende halteringscapaciteit⁶ bij het stads- en streekvervoer om aan de toekomstige vraag naar vervoer te kunnen voldoen.

Doelstelling 9 een knooppunt van openbaar vervoer realiseren met voldoende capaciteit en kwaliteit om de reiziger voldoende gelegenheid te bieden om snel en gemakkelijk over te stappen.

Doelstelling 10 het verkrijgen van een voldoende mate van autobereikbaarheid van het gebied, rekening houdend met de functie van de A10-Zuid en de uitstekende bereikbaarheid per openbaar vervoer. Voor de A10 wordt vooralsnog uitgegaan van 4 rijstroken per richting.

2.2.3 Economie

Amsterdam en het rijk onderschrijven beide de constatering dat de Zuidas nu al een toplocatie is voor (hoofd)kantoren in Nederland. Ook de provincie heeft zich, met de recente vaststelling van het streekplan, hierbij aangesloten. Om deze positie te handhaven en bij voorkeur te versterken heeft het rijk de Zuidas aangewezen als Nieuw Sleutel Project (zie ook paragraaf 3.1). Hiermee is er een nationale (economische) doelstelling verbonden aan de Zuidas. Deze luidt:

Doelstelling 11 de realisatie van een internationaal vestigingsklimaat voor hoogwaardige werkgelegenheid en versterking van de economische structuur.

In feite is met deze doelstelling al een goede start gemaakt met een aantal deelprojecten die in de Zuidas zijn of worden gerealiseerd. In het gebied rond station Zuid/WTC wordt al gewerkt aan veel vierkante meters woon- en kantoorruimte van hoge kwaliteit. In het voorjaar van 2001 is, sinds 1995, de stand van zaken met betrekking tot het oppervlak woon- en kantoorruimte:

100.000 m ²	opgeleverd
100.000 m ²	in aanbouw
200.000 m ²	start van de bouw binnen één jaar
625.000 m ²	in voorbereiding

Naast de nationale economische doelstelling van de Zuidas heeft het rijk een aantal economische doelstellingen op regionaal niveau geformuleerd. Bij deze doelstellingen is sprake van een duidelijke relatie met de doelstellingen zoals die zijn geformuleerd onder de paragraaf stedenbouw.

Doelstelling 12 het verkrijgen van een maximaal effect van de investeringen in de HSL infrastructuur op stedelijke vernieuwing en intensief ruimtegebruik.

Doelstelling 13 het verkrijgen van een maximaal effect van de investeringen in commercieel vastgoed op de stedelijke vernieuwing en verhoging van de kwaliteit van de fysieke omgeving.

3. Beleidskaders, relaties met andere projecten en (voorlopige) aannames

Om een goed beeld te krijgen van de plannen voor de Zuidas, is het van belang zicht te hebben op de context. Welke samenhang is er met andere projecten, van welke aannames wordt uitgegaan en welk beleid is richtinggevend? Op landelijk en lokaal niveau is beleid geformuleerd dat kaders stelt aan dit project. Soms wordt de Zuidas letterlijk genoemd, zoals in het Amsterdams Structuurplan; in andere gevallen worden meer de algemene kaders geschetst. De Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra en de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening zijn daarvan een voorbeeld. De beleidskaders zijn onmisbaar bij het vaststellen van de criteria waaraan de alternatieven voor de Zuidas worden getoetst. Deze criteria komen in hoofdstuk 6 aan de orde. In dit hoofdstuk worden achtereenvolgens deze landelijke, regionale en lokale beleidskaders besproken. Er is in een aantal gevallen voor gekozen om de beleidsnota's te bespreken die nu nog niet zijn vastgesteld, maar waarvan de vaststelling nog dit jaar is gepland. Het daarin beschreven beleid zal namelijk het beleidskader zijn dat voor de Zuidas van belang is. Aan het einde van dit hoofdstuk worden enkele projecten besproken die de Zuidas kunnen beïnvloeden.

3.1 Landelijke beleidskaders

Nieuwe Sleutel Projecten

Het rijk heeft de Zuidas in het Kabinetsstandpunt Actualisering Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra (VINEX, december 1997) aangewezen als Nieuw Sleutel Project. De Zuidas is aangemerkt als een project van nationaal belang met bijzondere mogelijkheden voor economische structuurversterking, intensief ruimtegebruik en versterking van de rol van het openbaar vervoer. De status van Sleutel Project is bevestigd in het regeerakkoord (1998). Aan de Sleutel Projecten (i.c. Zuidas) is een bijzondere betekenis toegekend voor versterking van de vitaliteit van de grote steden en voor het realiseren van een internationaal concurrerend vestigingsklimaat. Voor de Nieuwe Sleutel Projecten zijn in de rijksbegroting 2001 middelen gereserveerd.

Rijk en gemeente hebben in het kader van de Nieuwe Sleutelprojecten sinds januari 1999 gezamenlijk feitenonderzoek gedaan naar de Zuidas. Deze verkenning is in november 2000 afgerond. De resultaten zijn neergelegd in het Basisdocument Zuidas Amsterdam.

Vijfde nota Ruimtelijke Ordening

In januari 2001 is deel 1 van de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening uitgebracht. De Vijfde nota vormt voor de Zuidas het nationaal ruimtelijk kader en heeft een doorkijk tot 2030. De Vijfde nota is nog geen vastgesteld beleid, maar dat zal naar verwachting dit jaar nog gebeuren.

Waar de Vierde nota zich richtte op bundeling van verstedelijking in stadsgewesten, wordt dit in de Vijfde nota uitgebreid tot bundeling in stedelijke netwerken. De Zuidas ligt in het nationaal stedelijk netwerk Deltametropool. Het is aan provincies, kaderwetgebieden en gemeenten om een visie te ontwikkelen op het stedelijk netwerk, die gericht is op:

- optimaal gebruik van bestaand stedelijk gebied;
- goede onderlinge verbinding van alle centra, met gebruikmaking van bestaande infrastructuur;
- een zodanige locatie van bedrijven en voorzieningen dat een optimale bijdrage wordt geleverd aan de vitaliteit van het stedelijk netwerk en de sociale infrastructuur;
- een samenhangend netwerk van binnenstedelijke en buitenstedelijke recreatiegebieden.

In stedelijke netwerken acht de Vijfde nota centrumvorming rond knooppunten van openbaar vervoer en weg (zoals de Zuidas) essentieel. Hier wordt ingezet op verdere verdichting door intensivering, herstructurering en stedelijke vernieuwing. Het rijk heeft een faciliterende rol voor de knooppunten die in de Actualisering VINEX zijn aangewezen als Nieuwe Sleutelprojecten, waaronder de Zuidas.

Nationaal Verkeer Vervoer Plan

In het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP) geeft het rijk het beleid op het gebied van verkeer en vervoer aan tot 2020. Het is de opvolger van het tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV2). Op dit moment heeft het NVVP de status van kabinetsbeslissing. De nota moet nog door de Tweede Kamer worden vastgesteld. Dit zal naar verwachting dit jaar nog gebeuren. Daarom wordt dit beleid als kader meegenomen voor de tracé/m.e.r. studie.

De kernboodschap van het NVVP is dat mobiliteit mag en hoort bij de moderne samenleving. Het rijk wil de groeiende mobiliteit opvangen

en tegelijk de veiligheid en leefbaarheid verbeteren. De belangrijkste instrumenten hiervoor zijn het beter benutten van bestaande infrastructuur, bouwen waar knelpunten blijven bestaan en de gebruiker laten betalen voor de afgelegde afstand. De overheid streeft naar realisatie van een gemiddelde snelheid op autosnelwegen in de spits van ten minste zestig kilometer per uur. Op het moment dat de snelheid op een traject structureel onder deze toetswaarde zakt, is er sprake van een knelpunt. In het NVVP wordt verder gesproken over de ontwikkeling van de Randstad tot één wereldstad, de Deltametropool. Het NVVP bevat een ruimtelijke reservering voor een mogelijke nieuwe, snelle verbinding tussen de steden in deze Deltametropool. Voor de ontwikkeling van de Randstad tot Deltametropool staan naar de mening van het kabinet twee opties open: het versterken en uitbouwen van het vervoersnetwerk van de bestaande Randstadring of de toevoeging van een nieuwe infrastructurele verbinding in de binnenflank van de Deltametropool. Voor mogelijke nieuwe infrastructuur op het niveau van de Deltametropool zal nadere studie plaatsvinden naar marktpotenties, tracémogelijkheden, kosten-baten, mogelijkheden voor knooppuntontwikkeling en voor publiek-private samenwerking. Voor de techniekeuze wordt zowel rail als een magneetzweefbaan onderzocht.

Nationaal Milieubeleidsplan 3 en 4

In het Nationaal Milieubeleidsplan 3 (NMP3) is het milieubeleid tot 2003 vastgelegd. Uitgangspunt van het milieubeleid is duurzame ontwikkeling. Milieu is onderdeel van bredere zorg, gericht op welzijn en welvaart. Economische groei, versterking van de concurrentiekracht en toename van de werkgelegenheid moeten hand in hand gaan met een absolute daling van de milieubelastende emissies en een beter beheer van ruimte, natuur en biodiversiteit. Binnenkort (naar verwachting zomer 2001) verschijnt het NMP4. Dit is geen vervanging van het NMP3, maar kan worden gezien als een extra inspanning bovenop het NMP3. Beleids-horizon in dit NMP4 is 2030.

Bereikbaarheids Offensief Randstad (BOR)

Het Bereikbaarheids Offensief Randstad is een akkoord dat in 2000 is gesloten tussen de minister van Verkeer en Waterstaat en de verantwoordelijke bestuurders in de Randstadregio. Het doel van het Bereikbaarheids Offensief Randstad is het bereikbaar houden van deze Randstad. De rijksoverheid en de regio trekken hiervoor extra geld uit. Dit is bestemd voor een uitgebreid pakket aan maatregelen: investeringen in nieuwe infrastructuur, beter gebruik van bestaande wegen en spoorwegen, tarieven voor weggebruik, aanpak van verkeersknelpunten en beter openbaar vervoer. Het Bereikbaarheids-offensief bevat onder andere de volgende maatregelen die van invloed zijn op de Zuidas:

- een sterke impuls voor het openbaar vervoer: realiseren van lichte rail Regionet Amsterdam, versnelde financiering van de aanleg van de Noord-Zuidlijn, extra railvoorziening Amsterdam-Zuid, versnelde aanleg van het HSL-station en verschillende studies naar de bereikbaarheid in de regio;
- uitbreiding en *benutting* van hoofdwegen: versnelde benutting A1/A9, benutting A10-Zuid en intensivering van uitbreiding A2 Amsterdam-Utrecht, A1/A6 brug Muiden, knooppunt A4/A9 Badhoevedorp en bijdrage N201;
- proeven met betaald rijden.
- PPS projecten: Tweede Coentunnel A10, Westrandweg, betaalstroken A9 en de verbinding A6-A9. Deze projecten gaan uit van gezamenlijke financiering door het rijk en private partijen. Deze maatregelen komen overeen met het Bereikbaarheidspakket Noordvleugel waarover bestuurders van de rijksoverheid en de regionale overheden op 14 december 1999 overeenstemming hebben bereikt.

Spoorinfravisie goederenvervoer

In de Spoorinfravisie goederenvervoer van 16 juni 2000 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat het strategisch kader aangegeven voor het handelen van het rijk op het gebied van de inrichting van en voorbereiding van eventuele aanpassingen aan de railinfrastructuur voor het goederenvervoer voor de periode tot 2010, met een doorkijk tot rond 2020. De ambitie is dat de capaciteit van het spoorwegnet voldoende is om vervoerbedrijven in staat te stellen een aanbod van

14

diensten te realiseren waarmee het groeiende vervoer van personen en goederen kan worden geaccommodeerd. De verschijningsvorm van die capaciteit kan (afhankelijk van de vraag, de schaarste en nog een aantal andere aspecten) variëren van een standaard goederenpad tussen de vele reizigerstreinen tot een 'dedicated' spoorlijn uitsluitend geschikt voor goederenvervoer. In het Spoor netwerk Goederen worden voor de spoorverbindingen drie kwaliteitsniveaus onderscheiden, op basis van strategisch belang en volume: primaire, secundaire en tertiaire routes. Het overige Nederlandse spoorwagetrack wordt ook gebruikt voor goederenvervoer, maar zonder dat daaraan specifieke kwaliteitseisen worden gesteld. Eén en ander moet worden gezien in het licht van maatregelen op het gebied van veiligheid en milieu (bijvoorbeeld de regulering van het vervoer van bepaalde gevaarlijke stoffen en het beleid met betrekking tot geluid).

In het Spoor netwerk Goederen maakt de Schiphollijn en de aansluitende trajecten westelijke en zuidelijke tak van de ringspoorbaan (tot Duivendrecht) geen deel uit van een primaire, secundaire of tertiaire route. Hoewel deze verbindingen thans niet in gebruik zijn voor goederenvervoer, heeft dit beleid voor het project Zuidas tot gevolg, dat de infrastructuuruitbreiding van de zuidelijke tak van de ringspoorbaan het gebruik van deze verbinding door goederenvervoer niet onmogelijk mag maken.

Waterbeleid 21^e eeuw

In december 2000 heeft het kabinet een standpunt ingenomen over het advies Waterbeleid in de 21^e eeuw (WB21). De commissie WB21 heeft in dit advies aangegeven dat het waterbeheer in Nederland met het oog op onder andere klimaatverandering en bodemdaling moet veranderen. Kern van het advies is dat water ruimte moet krijgen. In bestemmingsplannen, streekplannen, bij woningbouw, aanleg van bedrijventerreinen en nieuwe infrastructuur moeten de gevolgen voor veiligheid en wateroverlast expliciet in beeld worden gebracht en onderdeel uitmaken van de afwegingen. Er zal daarom ook voor de Zuidas een dergelijke watertoets moeten worden uitgevoerd.

3.2 Regionale beleidskaders

Het Regionaal Structuurplan 1995-2005 (1997)

In het Regionaal Structuurplan (goedgekeurd op 24 juni 1997 door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland) wordt de Zuidas (inclusief het station Zuid/WTC en het station RAI) aangemerkt als regionaal ruimtelijke project. De Zuidas heeft in het Regionaal Structuurplan de bestemming dienstverlening/economisch ontwikkelingsgebied en is in het bijzonder aangewezen als locatie voor het topsegment van de grootschalige kantoorontwikkeling. De Noord-Zuidlijn, ook een regionaal ruimtelijk project, wordt van groot belang geacht voor de bereikbaarheid van de Zuidas.

Streekplan Amsterdam-Noordzeekanaalgebied, partiële herziening Zuidas

In de streekplanherziening (Streekplan Amsterdam-Noordzeekanaalgebied, partiële herziening Zuidas; 12 maart 2001 vastgesteld door Provinciale Staten), worden de mogelijkheden aangegeven voor de ontwikkeling van de Zuidas. Hierin is planologisch geregeld dat op korte termijn 750.000 à 900.000 m² vloer aan kantoren, woningen en voorzieningen kan worden gerealiseerd, onafhankelijk van het al dan niet ondergronds brengen van de infrastructuur en voortvloeiend op de verdergaande verkeersmaatregelen die zullen voortvloeien uit de tracé/m.e.r.-procedure. Deze ontwikkelingsmogelijkheden ontstaan door het treffen van een aantal maatregelen die al zijn uitgevoerd of waarover afspraken zijn gemaakt. Te noemen zijn:

- de herstructurering van de afslag naar de Amstelveenseweg (al uitgevoerd);
- het invoeren van het locatiebeleid;
- het invoeren van betaald parkeren in de gehele Zuidas;
- het integreren van bestaande parkeervoorzieningen in de planontwikkeling, waardoor er per saldo beperkte uitbreiding van parkeercapaciteit ontstaat.

De partiële herziening Zuidas streeft ook naar het creëren van een functioneel gemengd stedelijk milieu: wonen, werken en voorzieningen dienen in sterke mate te worden gemengd om in de Zuidas tot een levendig geheel te komen. Dit alles dient op een duurzame en flexibele manier vorm te krijgen. Functiemenging heeft

positieve gevolgen voor de leefbaarheid en de sociale veiligheid van het gebied. Door menging van functies in een hoge dichtheid wordt een intensief gebruikt stedelijk milieu gecreëerd. Op dit moment ligt er een (concept) Strategienota Streekplan Noord-Holland Zuid. Dit streekplan zal het bovengenoemde streekplan wat betreft de Zuidas vervangen.

3.3 Gemeentelijke beleidskaders

Structuurplan 1996, Amsterdam Open Stad

In het Amsterdams Structuurplan 1996 wordt gesteld dat de ontwikkeling van kantoorruimte plaatsvindt op bestaande locaties. Voor projecten van strategisch belang, zoals de Zuidas en de zuidelijke IJ-oever, wordt hierop een uitzondering gemaakt. De Zuidas is aangewezen voor grootschalige kantoorontwikkeling in het topsegment, ingevuld als modern stedelijk centrum waarbij ook woningbouw is inbegrepen.

Masterplan Zuidas (januari 1998)

Het Masterplan geeft een integrale visie op de gewenste toekomstige ontwikkelingen, een stedenbouwkundige vertaling daarvan en een stappenplan voor de realisering. Dit plan uit 1998 is het eerste belangrijke product voor de verdere ontwikkeling van de Zuidas. De Zuidas wordt beschouwd als een gebied met een zeer hoog ontwikkelingspotentieel (een internationale toplocatie) voor kantoren, woningen en voorzieningen. Bij de ontwikkeling van de Zuidas geldt een aantal belangrijke stedenbouwkundige uitgangspunten, zoals het slechten van de barrièrewerking van de Ring A10, het voorkomen van monofunctionaliteit, het helen van het verstoorde stedelijke weefsel tussen Zuid, Buitenveldert en de Rivierenbuurt en het creëren van een samenhangende openbare ruimte⁷. Met de ontwikkelingen aan de Zuidas ondergaat dit deel van het stedelijk gebied een enorme kwaliteitsverbetering, hetgeen het meest tot zijn recht komt als de ontwikkeling plaatsvindt volgens de principes van het Dok: alle infrastructuur onder de grond (zie ook hoofdstuk 5). De Amsterdamse gemeenteraad heeft in het Masterplan gekozen voor verdere uitwerking van dit model.

Concept Visie Zuidas (maart 1999)

De stedenbouwkundige uitwerking van het Masterplan Zuidas is neergelegd in de Concept visie Zuidas van maart 1999. Deze visie op het stedenbouwkundig concept borduurt voort op de in het Masterplan voorgestelde ontwikkelingsstrategie. De naamgeving van het stuk kan aanleiding geven tot misverstanden: het betreft hier de visie op het concept van de Zuidas. De visie is in februari 2000 vastgesteld door de Amsterdamse gemeenteraad en geldt als uitgangspunt voor de ontwikkelingen in de Zuidas. De Raad gaf daarbij aan dat bij de verdere uitwerking dient te worden uitgegaan van de maximaal mogelijke functiemenging (wonen, werken en voorzieningen) en een 50/50 verhouding wonen en werken.

In de visie wordt een integraal stedenbouwkundig wensbeeld omschreven en niet een eindbeeld, waardoor de uitwerking van de visie tussentijds aangepast kan worden aan veranderende inzichten en omstandigheden, terwijl de uitgangspunten voor kwaliteit gehandhaafd blijven. De belangrijkste conclusies op basis van de visie:

- uitgangspunten zijn de ontwikkelingsstrategie, de functiemenging en de flexibiliteit van de (inrichting) van het gebied;
- de aanleg van het dok is een voorwaarde voor de nagestreefde kwaliteit voor wonen en werken;
- extra aandacht is nodig voor de kwaliteit van de openbare ruimte als voorwaarde voor stedelijkheid en leefbaarheid.

Het raadsbesluit over de Concept Visie Zuidas, met name de 50/50 verhouding van wonen en werken, is verwerkt in de Visie Zuidas, stand van zaken maart 2001, waarin ook aansluiting is gezocht met de resultaten van de fact-finding die rijk en gemeente in de loop van 2000 hebben voltooid.

De Visie Zuidas besteedt aandacht aan de economische opbloei van Amsterdam en de zeer goede bereikbaarheid van de locatie als pijlers voor het ontwikkelingspotentieel van de Zuidas. Ook uit dit stuk spreekt de ambitie om het karakter van hoogwaardige, internationale bereikbaarheid optimaal te benutten, waarbij de verblijfskwaliteiten worden benadrukt. Zuid, de Rivierenbuurt en Buitenveldert groeien uit tot een samenhangend geheel met veel ononderbroken noord-zuidverbindingen.

7 Overigens is er rond de Zuidas in de huidige situatie wel al sprake van een gemengd milieu.

Naast hoogwaardige woonbuurten in Zuid en Buitenveldert zijn er de internationale tentoonstellings- en congresruimten (RAI), een universiteit en een academisch ziekenhuis (VU), een rechtbank en kantoren. Het Masterplan beoogt deze functiemenging te versterken, daarmee de status van het gebied als vestigingsplaats voor kantoren verder te vergroten en een nieuw stedelijk milieu te scheppen met een eigen identiteit.

15

Milieubeleidsplan 2000-2003

Het gemeentelijk Milieubeleidsplan van Amsterdam (vastgesteld op 9 februari 2000) legt de hoofdlijnen vast van het milieubeleid voor stad en stadsdelen en wil in 2004 weer een stap dichterbij het ideaal komen van een leefbare en duurzame stad. Middelen om dat te bereiken zijn o.a. het zoeken van aansluiting bij ontwikkelingen op andere terreinen. Belangrijk doel is het doorbreken van de trend dat de milieubelasting per saldo steeds verder toeneemt.

3.4 Relaties met andere studies

Diverse studies naar de capaciteit van de zware rail in de regio Amsterdam

In 2001 worden naar verwachting diverse studies gestart naar de benodigde capaciteit van de zware rail in de Amsterdamse regio. Het betreft

- vervoerwaardestudie Ring Amsterdam 2010/2020;
- strategische visie Regionet;
- corridorverkenningen Haarlemmermeer-Almere en Zaanlijn-Amsterdam/Schiphol.

Met name de resultaten van de vervoerwaardestudie Ring Amsterdam kunnen invloed hebben op de benodigde capaciteit op de Zuidas. De resultaten van de 'Ringstudie' zijn naar verwachting in het najaar van 2001 beschikbaar en worden daarom integraal meegenomen in de tracé/m.e.r.-procedure. Het is nog niet bekend wanneer de andere studies gereed zijn. Om de tracé/m.e.r.-procedure niet op te houden wordt tijdens de planstudie een beslismoment ingebouwd waarbij wordt beoordeeld of de functionele programma's van eisen aanpassing behoeven.

Zuiderzeelijn

Op dit moment vindt er een verkenning plaats over de wenselijkheid van de Zuiderzeelijn. Deze verbinding zou het noorden van het land op een snelle wijze met de Randstad moeten ontsluiten. Als station in de Randstad geldt Amsterdam Zuid/WTC als een optie. Voor deze verbinding is zowel de spoor- als magneetbaantechniek in beeld; voornamelijk wordt er in de tracé/m.e.r.-procedure van uitgegaan dat er gebruik gemaakt gaat worden van een conventionele techniek.

In de alternatieven die zullen worden onderzocht, zal ervoor worden gezorgd dat inpassing van een magneetweefbaan mogelijk is.

Snelle (spoor)verbinding Deltametropool

In het kader van het NVVP en de bereikbaarheid van de grote steden in de Randstad, wordt onderzocht wat de mogelijkheden en effecten zijn van verschillende varianten voor de verbetering van het openbaar vervoer in de vorm van een snelle spoor of magneetbaan ringverbinding (met inbegrip van Almere) op het thema 'Rondje Randstad'. Dit is onderdeel van de Deltametropool (zie NVVP, paragraaf 3.1). Hierbij wordt gekeken naar een snelle cirkelvormige railverbinding tussen de kernen van de Randstad. Als voorlopig uitgangspunt wordt aangenomen dat het Rondje Randstad halteert op de Zuidas. Net als bij de Zuiderzeelijn zal er in de te onderzoeken alternatieven voor worden gezorgd dat inpassing van een magneetbaan niet onmogelijk wordt gemaakt.

Overige studies gemeente Amsterdam

Ook de gemeente Amsterdam heeft diverse studies verricht, waar de nota Hotelbeleid een voorbeeld van is. Deze publicatie van Economische Zaken van de gemeente Amsterdam (30 juli 1999) legt veel en directe relaties met de Zuidas. In het algemeen kan worden gesteld dat studies als deze zijn verwerkt in het Masterplan en de Concept visie Zuidas.

4. Huidige situatie en de autonome ontwikkeling van het gebied

In dit hoofdstuk wordt de huidige situatie beschreven voor aspecten die een rol spelen in de Zuidas. De huidige situatie vormt straks het vertrekpunt voor de planstudie. Daarnaast is aangegeven wat per aspect als de autonome ontwikkeling wordt gezien. Autonoom wil zeggen: onafhankelijk van de uitvoering van de plannen voor de Zuidas. Als er op dit moment al een besluit genomen is (bijvoorbeeld uitvoeren van het Bereikbaarheids Offensief Randstad), dan wordt dit als een autonome ontwikkeling gezien. Omdat bij uitvoering van het project de doorlooptijd mogelijk 30 jaar is, wordt ook een verdere doorkijk gegeven, waarbij vooruit wordt gelopen op mogelijk te nemen besluiten.

4.1 Stedenbouw

Huidige situatie

De Zuidas wordt gekenmerkt door een sterke menging van activiteiten. Naast kantoren gaat het om onderwijs, gezondheidszorg, maatschappelijke diensten, detailhandel, horeca, tentoonstellings- en congresruimten en recreatieve en groenvoorzieningen. Wat de laatste categorie betreft vormen sportvelden het hoofdbestanddeel, maar daarnaast is er ook sprake van parken en begraafplaatsen. In de Zuidas hebben zich diverse kantoorgebruikers gevestigd die als 'hoogwaardig' kunnen worden beschouwd. Vaak vestigt deze gebruikersgroep zich – mede omwille van representativiteit, status en voordelen van de agglomeratie – in panden en op locaties van herkenbare kwaliteit.

De afgelopen 30 jaar is in de Zuidas circa 450.000 m² kantoorruimte gerealiseerd. In die kantoren en de overige bedrijfsgebouwen werken in totaal zo'n 24.000 personen. In het plangebied van de Zuidas zijn op dit moment vrijwel nog geen woningen.

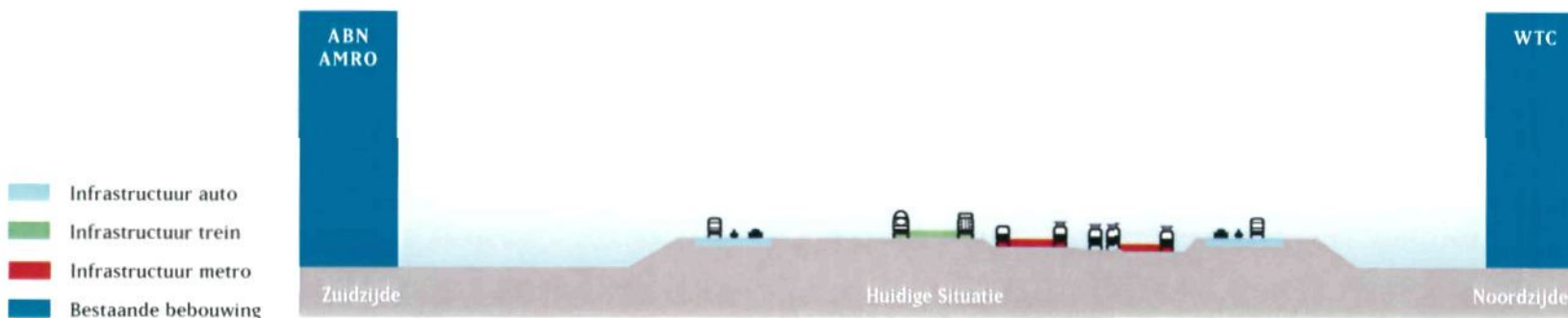
Autonome ontwikkeling en doorkijk

Tot de autonome ontwikkeling van het plangebied worden die projecten gerekend, die planologisch mogelijk worden gemaakt in de partiële streekplanherziening Zuidas (zie hoofdstuk 3). Het betreft de ontwikkeling van 300.000-350.000 m² kantoren, 300.000-350.000 m² wonen en 150.000-200.000 m² voorzieningen (totaal 750.000-900.000 m²). Deze ontwikkelingsmogelijkheden zijn vooral gelegen in de deelgebieden Mahler 4, RAI en omgeving, Drentepark, Strawinskylaan en in het kerngebied langs de De Boelelaan. Verdere ontwikkeling, zoals voorzien in de Visie Zuidas (circa 1.000.000 m² kantoor, 1.000.000 m² wonen en 250.000 m² voorzieningen) is afhankelijk van de uitbreiding van de infrastructuur.

4.2 Zware rail

Huidige situatie

In de huidige situatie zijn er twee baanvaksporen en een keerspoor in het studiegebied. Het station Zuid/WTC heeft verder twee perronsporen. In het totaal rijden er momenteel zes treinen per uur in beide richtingen (naar Schiphol en naar Duivendrecht).



Figuur 4.1 Schematische weergave van de dwarsdoorsnede van de Zuidas in de huidige situatie

8 In de verkenning is aangenomen dat de HST's in 2008 zullen halteren op de Zuidas, inmiddels wordt er vanuit gegaan dat dit niet eerder dan in 2010 zal plaatsvinden.

9 Inmiddels wordt niet meer uitgegaan van 4 HST's, maar van 2. Op het totaal aantal treinen en het benodigde aantal sporen zal dit echter geen invloed hebben, omdat er in dat geval zeer waarschijnlijk 2 intercity's voor in de plaats zullen komen.

Autonome ontwikkeling en doorkijk

In de toekomst zullen er meer treinen door de Zuidas rijden. In de verkenning is onderzocht hoeveel treinen dat naar verwachting zullen zijn; deze aantallen zijn in de tabel hieronder aangegeven. Er is een onderscheid gemaakt tussen de 'reguliere' treinen (stoptreinen, interregiotreinen en intercitytreinen) en hogesnelheidstreinen (HST's). In de verkenning, en dus in onderstaande tabel, is er van uitgegaan dat de binnenlandse HST's halteren op de Zuidas en dat de internationale HST's halteren op Amsterdam CS. *Besluitvorming hierover vindt naar verwachting nog dit jaar plaats.* Daarnaast is er in de verkenning nog aangenomen dat HST's in 2008 zullen halteren op de Zuidas; inmiddels wordt er vanuit gegaan dat dit niet eerder dan in 2010 zal plaatsvinden.

Tabel 4.1. Aantal treinen per richting per uur op de Zuidas

	2000	2005	2008	2010	2015	2020
stoptreinen	4	4	4	4	6/8	10/16
interregionale treinen	-	4	4	2	2/4	2/4
intercity's	2	2	2	4	5	5
HST-zuid (nationaal)	-	-	2 ⁸	4 ⁹	4	4/6
HST-oost	-	-	-	1	1	1
totaal	6	10	12	15	18/22	22/32

In dezelfde verkenning is ook onderzocht hoeveel perron-, baanvak en keerspooren nodig zijn om deze treinen te kunnen accommoderen. Op basis hiervan en met de gewijzigde inzichten van het moment van halteren van de HST's op de Zuidas, kan worden gezegd dat de benodigde zware rail die nu op de Zuidas ligt naar verwachting voldoende is om het reguliere treinverkeer tot 2010 af te wikkelen. Dit wordt beschouwd als de autonome ontwikkeling. Vanaf 2010 geldt dat, ook als de HST's de Zuidas niet aan zouden doen, de capaciteit van het huidige spoor onvoldoende zal zijn; er zijn dan naar verwachting vier perronsporen en vier keerspooren nodig. In 2015 zijn waarschijnlijk zes perronsporen en zes keerspooren nodig om het treinverkeer af te wikkelen (inclusief de HST). In 2020 zullen de huidige twee baanvaksporen naar verwachting moeten worden uitgebreid naar vier om ruimte te bieden aan de verwachte treinen. In de planstudie wordt de benodigde toekomstige infra-

structuur nader onderzocht.

Wat betreft het goederenvervoer per spoor moet er van worden uitgegaan dat, in combinatie met het personenvervoer, het gebruik van de infrastructuur ten behoeve van goederenvervoer niet onmogelijk wordt gemaakt. Met betrekking tot het eventueel beperken van het vervoer van gevaarlijke stoffen is thans nog geen doorkijk te geven. In de studie zullen de effecten worden bekeken van het eventueel reguleren/ beperken van het vervoer van (bepaalde soorten) gevaarlijke stoffen over de spoorlijn.

4.3 Lichte rail

Huidige situatie

In de huidige situatie zijn er drie perronsporen voor de sneltram/ metro. Zowel aan de oost- als aan de westzijde zijn twee toeleidende sporen. Daarnaast liggen er nog twee perronsporen voor de tram (lijn 5).

In het westen sluiten deze sporen aan op die van de Amstelveenlijn. In het oosten buigen de tramsporen af naar de Beethovenstraat.

Autonome ontwikkeling en doorkijk

De Noord-Zuidlijn is een metrolijn die voorziet in een verbinding tussen Amsterdam Noord, Amsterdam CS en station Zuid/WTC. De metro zal naar verwachting in 2008 in gebruik worden genomen. Eén van de metro's van de Noord-Zuidlijn heeft als eindbestemming station Zuid/WTC, de andere rijdt via het spoor van de Amstelveenlijn door naar Amstelveen. Bij aanleg van de Noord-Zuidlijn is tramlijn 5 niet meer ruimtelijk in te passen in de autonome situatie. Voor tramlijn 5 wordt nog gekeken naar een alternatieve route. In de autonome ontwikkeling is er sprake van vier metro- of sneltramsporen. Van de vier westelijke sporen buigen er twee af naar het zuiden (Amstelveenlijn) en lopen twee sporen naar het westen (Ringlijn). De gerealiseerde infrastructuur voor de lichte rail is vooralsnog voldoende om de verwachte vervoersvraag naar behoren af te wikkelen.

5. Alternatieven voor oplossingen rond de stadsontwikkeling en infrastructuur

5.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de te onderzoeken alternatieven beschreven. Voor het formuleren van de alternatieven die in de tracé/m.e.r. worden onderzocht, zijn combinaties gemaakt van stedenbouw en infrastructuur: de activiteiten op beide terreinen vormen samen drie alternatieven (het dijkalternatief, het dokalternatief en het kunstwerkalternatief). De alternatieven worden in dit hoofdstuk ook via een schematische tekening gepresenteerd. Verder wordt aandacht besteed aan het nulalternatief en aan het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA).

Naast de hierboven genoemde alternatieven, zijn er op het eerste gezicht vele andere denkbaar. Maar vaak zijn deze niet of erg lastig te realiseren, bijvoorbeeld omdat er rekening moet worden gehouden met de positie van de infrastructuur aan de west- en oostkant van de Zuidas, waardoor het transformeren van de huidige infrastructuur naar de beoogde nieuwe ligging grote problemen met zich meebrengt. Het langdurig buiten gebruik stellen van de infrastructuur is niet acceptabel. Tijdens de verkenning is ook een aantal alternatieven ontwikkeld die technisch gezien wel realiseerbaar lijken, maar die wegens uiteenlopende redenen in de verdere studie toch niet worden meegenomen. Op deze alternatieven wordt in de laatste paragraaf van dit hoofdstuk nader ingegaan. In de eerste fase van de Trajectnota/MER worden, zoals gezegd, de alternatieven met elkaar vergeleken, om daarna een keuze op hoofdlijnen te maken. De beschrijving in dit hoofdstuk geldt voor de alternatieven zoals ze in de eerste fase van de Trajectnota/MER worden beschouwd. Afhankelijk van de uitkomsten van deze eerste fase kunnen de alternatieven die in de vervolgfase worden meegenomen nog veranderingen of aanpassingen ondergaan. Hoe de alternatieven in de tweede fase van het onderzoek eruit zullen zien kan nu uiteraard nog niet worden aangegeven.

5.2 De alternatieven

Voorgenomen activiteiten

Voor de stedenbouw geldt als voorgenomen activiteit voor de Zuidas de bouw van 8.000 woningen (circa 1.000.000 m² vloeroppervlak) met bijbehorende voorzieningen, en het bieden van de mogelijkheid

voor de realisatie van circa 1.000.000 m² kantoorruimte.

Voor de infrastructuur zijn uitgangspunten geformuleerd¹¹, gebaseerd op de verwachte groei van het aantal reizigers. Volgens de uitgangspunten is in 2020 naar verwachting nodig:

- A10-Zuid: 2 x 4 rijstroken plus een vluchtstrook
- lichte rail: 4 baanvaksporen en 4 perronsporen
- zware rail: 4 baanvaksporen en 6 perronsporen

Deze uitgangspunten worden in de studie nader onderzocht.

In dit hoofdstuk wordt aangegeven hoe de rijstroken en de sporen in elk van de alternatieven een plaats krijgen. Het dijk-, dok- en kunstwerkalternatief bieden alle drie genoeg ruimte voor de genoemde uitbreiding van de infrastructuur. Wat betreft de realiseerbaarheid van de tunnels in het kunstwerkalternatief en het dokalternatief speelt de tunnelveiligheid een belangrijke rol. Dit onderwerp komt in de planstudie nadrukkelijk aan bod (zie hoofdstuk 6). Uit de studies van de verschillende alternatieven blijkt wat daarnaast mogelijk is op ruimtelijk gebied: het Dok biedt voldoende ruimte voor de bouw van 8.000 woningen binnen de Zuidas. Bij Dijk en Kunstwerk moet voor een deel worden uitgeweken naar andere locaties om het gewenste aantal woningen te kunnen realiseren. In dat geval worden in het MER de extra milieueffecten opgeteld bij die van elk van de alternatieven voor de Zuidas¹². Hieronder wordt per alternatief aangegeven welk oppervlak aan kantoor- en woningbouw kan worden gerealiseerd op de Zuidas zelf. Deze hoeveelheden zijn uitsluitend gebaseerd op vierkante meters grond die in theorie beschikbaar komen. In de Trajectnota/MER wordt verder aangegeven hoe de bouw van de geplande woningen en kantoren ook feitelijk realiseerbaar is, met het oog op o.a. bereikbaarheid en uitvoerbaarheid.

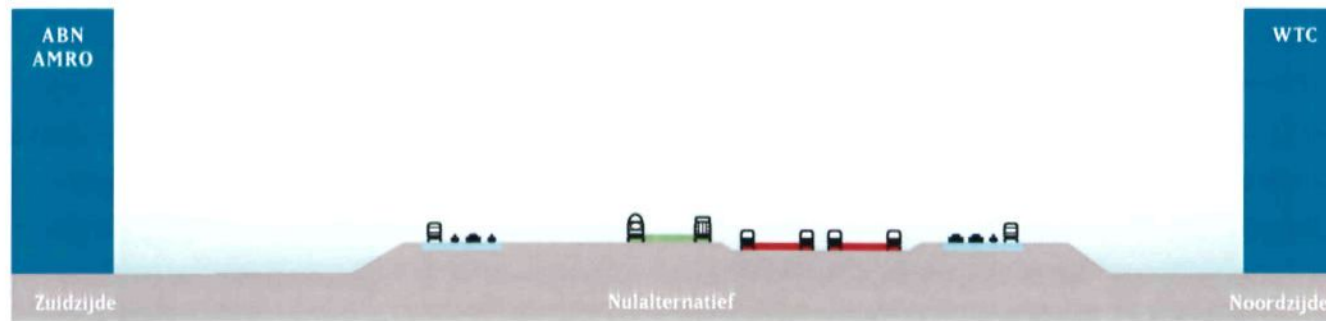
Het nulalternatief

In een Trajectnota/MER worden de alternatieven vergeleken met het nulalternatief. Hierin wordt de situatie beschreven die ontstaat als er alleen die maatregelen genomen worden waarover reeds nu is besloten. Het nulalternatief komt overeen met de autonome ontwikkelingen en biedt nauwelijks oplossingen voor de geformuleerde doelstellingen.

11 De uitgangspunten voor de infrastructuur zijn een resultaat van de tweede fase factfinding van de werkgroep Functioneel programma van esen infrastructuur Zuidas. Deze rapportage dateert van juli 2000. De uitgangspunten zijn opgenomen in het Basisdocument Zuidas van oktober 2000.

12 Het berekenen van deze milieueffecten kan op verschillende manieren gebeuren. Het is belangrijk hierbij niet uit het oog te verliezen dat het een hypothetische situatie betreft. De bepaling van de milieueffecten op theoretische locaties buiten de Zuidas gebeurt alleen om een eerlijke vergelijking van de effecten van de drie alternatieven mogelijk te maken.

- Infrastructuur auto
- Infrastructuur trein
- Infrastructuur metro
- Bestaande bebouwing



Figuur 5.1. Schematische weergave van de dwarsdoorsnede van het nulalternatief

Voor de infrastructuur van de Zuidas zijn inmiddels de volgende besluiten genomen:

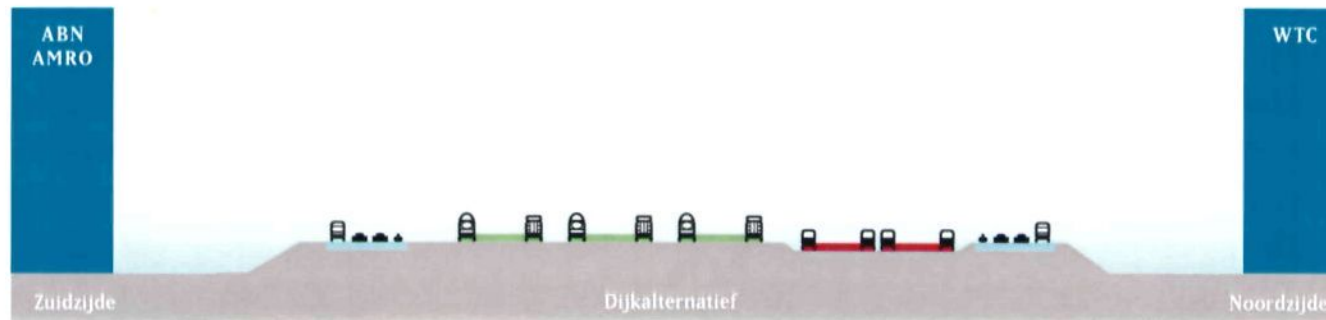
- A10-Zuid: diverse maatregelen die ervoor zorgen dat de huidige capaciteit optimaal wordt gebruikt (benuttingsmaatregelen);
- lichte rail: een functionerende Noord-Zuidlijn, zoals voorzien in de autonome ontwikkelingen;
- zware rail: een functionerende verbinding van de spoorlijn aan de zuidzijde van Amsterdam met de spoorlijn naar Utrecht (Utrechtboog).
- Het stedelijk programma dat bij het nulalternatief naast de dijk kan worden gerealiseerd, bestaat conform het Streekplan uit de volgende vierkante meters vloeroppervlak:
 - kantoren 300.000 - 350.000 m²
 - woningen 300.000 - 350.000 m²
 - voorzieningen 150.000 - 200.000 m²

Op dit moment verkeren in de Zuidas enkele grotere projecten in verschillende stadia van voltooiing. Aan sommige wordt al gebouwd (WTC), aan andere bijna (Mahler 4) en weer andere zijn in voorbereiding (Drentepark en het gebied de De Boelelaan).

Hot dijkalternatief

In het dijkalternatief ligt alle infrastructuur op de huidige hoogte op een verbreed dijklichaam. Dit dijklichaam is zo'n 170 meter breed. De rijbanen voor de ring A10 liggen aan de buitenzijde. In het midden van de dijk bevinden zich de sporen voor lichte en zware rail. De stedenbouw wordt dus naast de dijk gerealiseerd. Om ruimte te creëren voor een maximum aantal woningen, is het nodig om geluidswerende maatregelen te treffen en bovendien de woningen zo ver mogelijk van de dijk af te bouwen.

- Infrastructuur auto
- Infrastructuur trein
- Infrastructuur metro
- Bestaande bebouwing



Figuur 5.2. Schematische weergave van de dwarsdoorsnede van het dijkalternatief

Voor het stedelijk programma biedt de dijk de volgende ruimte aan vierkante meters vloeroppervlak:

- kantoren ca. 880.000 m²
- woningen ca. 300.000 m² ¹³
- voorzieningen ca. 180.000 m²

Het dokalternatief

Bij het dokalternatief komt alle infrastructuur over een lengte van ongeveer 1,2 km, met in acht neming van de veiligheid in en boven de tunnels, ondergronds te liggen. Hiervoor worden meerdere tunnelbakken aangelegd. De buitenste bakken zijn bestemd voor de A10-Zuid, daartussenin liggen bakken voor lichte en zware rail.

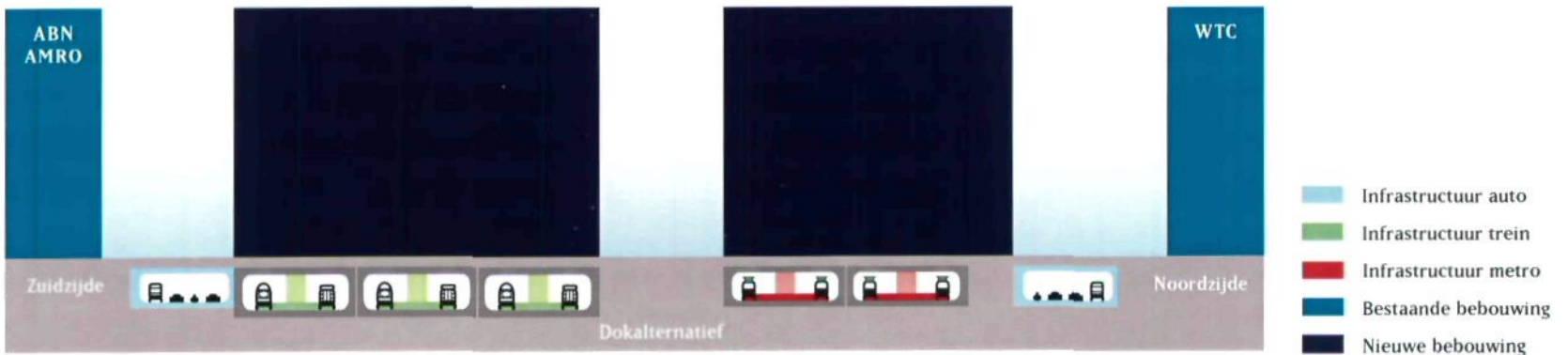
Het gebied dat vrijkomt voor bebouwing wordt groter naarmate er meer infrastructuur ondergronds is gebracht. Bij het dokalternatief rijdt alles onder de grond. En omdat er voorlopig vanuit wordt gegaan dat boven de treintunnels mag worden gebouwd, kan binnen het dokalternatief aanzienlijk meer bouwvolume worden gerealiseerd. Ook is het mogelijk om binnen het plangebied een 50/50 verdeling voor wonen en werken te verwezenlijken, omdat er geen beperking is bij de woningbouw door eventuele geluidsoverlast. De volgende ruimte aan vierkante meters vloeroppervlak kan worden gerealiseerd:

- kantoren ca. 1.010.000 m²
- woningen ca. 980.000 m²
- voorzieningen ca. 260.000 m²

Het kunstwerkalternatief

In de verkenningfase is een alternatief ontwikkeld dat aspecten van dok- en dijkalternatief verenigt. Het is het kunstwerkalternatief genoemd. De kern van dit alternatief is dat, over een lengte van ongeveer één kilometer, een gedeelte van de infrastructuur ondergronds komt te liggen en een gedeelte bovengronds wordt ingepast. In en boven de tunnels zal de veiligheid in acht worden genomen. Door niet alles ondergronds te laten rijden kunnen kosten worden bespaard. In het kunstwerkalternatief rijden de auto's en de lichte rail door een tunnel. Het autoverkeer veroorzaakt de meeste (geluids) overlast, die hiermee bijna geheel wordt gereduceerd. Door de treinen bovengronds te laten rijden wordt het alternatief vereenvoudigd.

Voor het kunstwerkalternatief is een smallere dijk (ongeveer 80 meter) nodig dan bij het dijkalternatief. Aan weerszijden van de dijk worden kantoren en woningen gebouwd. Boven de lichte rail worden voornamelijk kantoren gebouwd. Door de geluidsoverlast van de treinen is er in het kunstwerkalternatief minder gelegenheid voor woningbouw en moeten maatregelen worden getroffen om de hinder voor de woningen te beperken. Onderdoorgangen zorgen voor een verbinding van de gebieden aan weerszijden van het kunstwerk.



Figuur 5.3. Schematische weergave van de dwarsdoorsnede van het dokalternatief

In deze buurten en boven de onder-grondse lichte rail komen de volgende mogelijkheden voor bebouwing:

- kantoren ca. 1.040.000 m²
- woningen ca. 700.000 m²
- voorzieningen ca. 220.000 m²

Het meest milieuvriendelijk alternatief (MMA)

Op grond van de criteria die in hoofdstuk 6 staan beschreven kunnen de effecten van de verschillende alternatieven en varianten worden geëvalueerd, waardoor in de tweede fase van de Trajectnota/MER een meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) kan worden opgesteld. Het is overigens een wettelijke verplichting om in het MER een dergelijk alternatief op te stellen.

5.3 Varianten weginfrastructuur

Binnen de hierboven beschreven alternatieven wordt voor de weginfrastructuur ook een aantal zogenaamde varianten bekeken. Deze varianten kunnen binnen elk alternatief in principe worden uitgevoerd. Het al dan niet uitvoeren van deze varianten is dan ook onafhankelijk van het te kiezen alternatief. Overigens kan ook tijdens de planstudie worden besloten nog nieuwe varianten mee te nemen.

Varianten A10

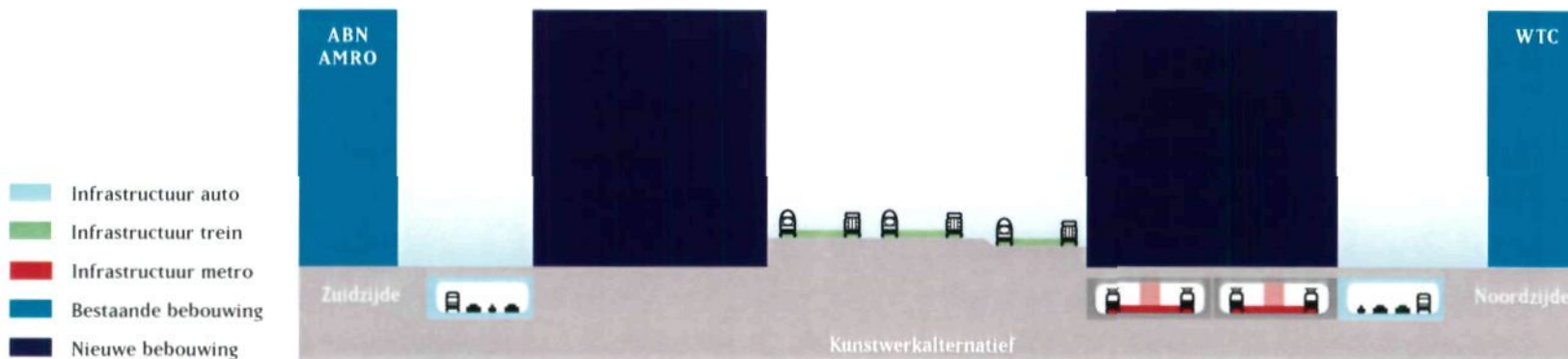
In de drie hierboven beschreven alternatieven Dijk, Dok en Kunstwerk wordt voor de weginfrastructuur uitgegaan van 2x4 rijstroken. Voor alle drie de alternatieven zullen hiervan twee

varianten worden onderzocht. Het gaat ten eerste om de variant 'Benutting'. Daarbij houdt het wegdek de huidige breedte en is er sprake van vier rijstroken per richting zonder vluchtstrook. De tweede variant is de variant 'Vluchtstrook'. Hierbij is sprake van een breder wegdek dan in de huidige situatie. Dit biedt per rijrichting ruimte aan 2x4 rijstroken en een vluchtstrook. Het is mogelijk dat uit bij-voorbeeld veiligheids-overwegingen bij het kunstwerkalternatief en het dokalternatief over het traject waarover de weg verdiept ligt, altijd een vluchtstrook zal worden ingepast.

Naast varianten met 2x4 rijstroken zullen ook varianten met een grotere capaciteit onderzocht worden. Een variant met 2x3 rijstroken wordt niet onderzocht, omdat dit reeds in de huidige situatie aanzienlijke congestie geeft; er is al voor gekozen om op zeer korte termijn benuttingsmaatregelen op de A10-zuid te nemen.

Variant 3^o afslag

Amsterdam ervaart dat de op- en afritten van de A10 naar de Amstelveenseweg en de Europaboulevard maximaal worden belast. Optimalisatie van het onderliggend wegennet biedt volgens Amsterdam onvoldoende soelaas om een vlotte afwikkeling bij deze aansluitingen te verkrijgen. Realisatie van een derde afslag ter hoogte van de Van Leijenberghlaan zou een oplossing kunnen bieden. Het rijk is terughoudend met het realiseren van nieuwe aansluitingen, maar de derde afslag zal als variant worden onderzocht. Bekeken moet worden of het daarbij gaat om een volledige of een gedeeltelijke aansluiting.



Figuur 5.4. Schematisch weergave van de dwarsdoorsnede van het kunstwerkalternatief

Variant Schinkeltracé

Binnen Amsterdam loopt een studie om ter ontlasting van het knooppunt Nieuwe Meer (A10/A4) vanaf de Henk Sneevlietweg (aansluiting op de A10-west) een verbinding onder of over de Schinkel te realiseren die aantakt op de Stadionweg. Op dit moment wordt er van uitgegaan dat het Schinkeltracé wordt meegenomen als mogelijke variant. Zou Amsterdam besluiten tot aanleg van de Schinkelverbinding, dan wordt dit tracé onderdeel van de autonome ontwikkeling en komt als variant te vervallen.

5.4 Varianten spoorinfrastructuur

Net als bij de weginfrastructuur, wordt ook bij de spoorinfrastructuur binnen de beschreven alternatieven een aantal varianten bekeken. Een aantal worden hieronder genoemd. Overigens kan ook tijdens de planstudie worden besloten nog nieuwe varianten mee te nemen.

Varianten locatie keerspooren

De keerspooren dienen vanuit exploitatie- en dienstregelingstechnisch oogpunt zo dicht mogelijk te liggen bij station Zuid/WTC. Daarnaast verdient het de voorkeur dat er zowel aan de oost- als westzijde keerspooren aanwezig zijn, zodat de trein niet op het perronspoor van richting hoeft te wisselen. In de planstudie zal onderzocht worden wat de meest gewenste locaties zijn voor de keerspooren. Voor het dijk- en het kunstwerkalternatief worden in ieder geval de volgende varianten onderzocht:

- een aantal keerspooren aan de westzijde van station Zuid/WTC gecombineerd met een aantal ter hoogte van station RAI
- een aantal keerspooren aan de westzijde van station Zuid/WTC gecombineerd met een aantal ter hoogte van de aansluiting A2/A10

In het dokalternatief is naar verwachting geen ruimte om de keerspooren ter hoogte van station RAI aan te leggen; voor dit alternatief worden daarom in ieder geval de volgende varianten onderzocht:

- alle keerspooren aan de westzijde van Zuid/WTC
- een aantal keerspooren aan de westzijde van station Zuid/WTC gecombineerd met een aantal ter hoogte van de aansluiting A2/A10.

Varianten zware rail station RAI

Station RAI zorgt voor een behoorlijke vermindering van de baanvakcapaciteit, omdat dit station aangedaan wordt door stoptreinen. Daarnaast zijn er grote investeringen nodig om het station in te passen in een configuratie met vier baanvaksporen. De afstand tussen station Zuid/WTC en station RAI is ongeveer 1200 m; de vraag dient zich daarom aan of station RAI als zware rail station nog een grote toegevoegde waarde heeft wanneer station Zuid/WTC uitgebouwd is tot belangrijk intercity en HST station. Indien de ingang van het RAI-complex aangepast wordt, is de loopafstand tot dit complex vanaf station Zuid/WTC ongeveer net zo groot als vanaf station RAI. Nadeel van het opheffen van station RAI als zware rail station is dat station Zuid/WTC te maken krijgt met de piekbelastingen die nu afgevangen worden door station RAI; mogelijke oplossing hiervoor zou kunnen zijn om station RAI als evenementenhalte voor de zware rail te gebruiken.

In de planstudie zullen daarom in ieder geval de volgende varianten onderzocht worden: station RAI opheffen als zware rail station, station RAI de status geven van evenementenhalte voor de zware rail en station RAI volledig handhaven.

5.5 Afgevalen alternatieven

Tijdens de verkenning is een aantal alternatieven ontwikkeld die technisch gezien wel realiseerbaar lijken, maar die wegens uiteenlopende redenen in de verdere studie toch niet worden meegenomen. Op deze alternatieven wordt hieronder nader ingegaan. In de beschrijving van deze alternatieven is uitgegaan van dezelfde infrastructuur als bij de alternatieven die in de rest van dit hoofdstuk zijn beschreven.

Viaductalternatief

Bij het viaductalternatief ligt alle infrastructuur op de huidige hoogte, maar wordt het dijklichaam vervangen door een (open) kunstwerk. Hierdoor wordt de fysieke barrièrewerking verminderd, maar de onderdoorgangen zijn na de benodigde uitbreiding van de infrastructuur erg lang en daardoor sociaal onveilig. In dit alternatief wordt het stedelijke milieu niet verbeterd, doordat de overlast van de infrastructuur niet vermindert. De baten van dit alternatief zijn

dus vrij beperkt, terwijl de kosten en bouwoverlast aanzienlijk zijn. Ten opzichte van dit alternatief verdient het dijkalternatief daarom de voorkeur en wordt dit viaductalternatief niet verder onderzocht.

Dijk + alternatief

In dit alternatief liggen de Amstelveenlijn en Noord/Zuidlijn verdiept en blijft de overige infrastructuur op het huidige dijklichaam liggen. Dit alternatief is ontwikkeld vanuit de gedachte dat de zuidbaan van de A10 niet verlegd hoeft te worden, omdat de zware rail ook gebruik kan maken van de ruimte die vrij komt door het verdiept aanleggen van de lichte rail. Het blijkt echter dat deze ruimte niet voldoende is en dat de weg toch nog verlegd moet worden, zij het aanzienlijk minder. Het ondergronds brengen van een deel van de lichte rail is kostbaar en heeft als ander nadeel dat de lijnvoering van de lichte rail minder flexibel is (er is geen uitwisseling meer mogelijk tussen de Noord/Zuidlijn en Amstelveenlijn aan de ene kant en de Ringlijn aan de andere kant). Deze sterk verminderde flexibiliteit is nadelig voor het uitvoeren van de dienstregeling en maakt andere lijnvoeringen in de toekomst onmogelijk. Aangezien dit alternatief zeer waarschijnlijk duurder is dan het dijkalternatief en nadelen ten opzichte van het dijkalternatief met zich meebrengt voor de lichte rail, wordt dit alternatief niet nader onderzocht.

Overkluizingsalternatief

Bij dit alternatief wordt alle infrastructuur overkluisd, dat wil zeggen dat de infrastructuur op het maaiveld komt te liggen (dus lager dan de huidige ligging op het dijklichaam) en dat over deze infrastructuur een soort tunnel gebouwd wordt (dit alternatief kan gezien worden als een soort 'holle dijk'). De bovenkant van deze overkluizing wordt daarmee het nieuwe 'maaiveld'. Het voordeel van dit alternatief ten opzichte van het dokalternatief is dat het wat goedkoper is, maar het nadeel is dat de bouwhinder groter is doordat de dwarsverbindingen in het gebied tijdens de bouw slechts met veel moeite gehandhaafd kunnen blijven. Een ander nadeel van dit alternatief is dat het nieuwe maaiveld hoger ligt dan het overgrote deel van de directe omgeving. Dit is stedenbouwkundig gezien minder gewenst, omdat het daarmee lastig wordt om het omliggende gebied goed te verbinden met het stedelijk gebied boven de overkluizing (de kans

is groot dat dit het karakter van een 'dak' blijft houden en dat het wegens het te overbruggen hoogteverschil minder goed bereikbaar is). Daarnaast zal het lastig zijn het talud van de overkluizing en de benodigde hellingen in bijvoorbeeld de fietsverbindingen stedenbouwkundig goed in te passen.

Door de gemeente Amsterdam is een variant op het hierboven beschreven overkluizingsalternatief onderzocht. In dit alternatief wordt boven op de verbrede dijk een dek gemaakt (circa 15 meter boven het aangrenzende maaiveld). De dijk blijft de dijk maar wel worden bestaande onderdoorgangen verbeterd en wordt op een enkele plek een nieuwe onderdoorgang gemaakt. Dit alternatief is afgefallen omdat, sterker nog dan bij bovenbeschreven alternatief, het bij dit alternatief lastig is om het omliggende gebied goed te verbinden met het stedelijk gebied boven het dek. Daarnaast zijn de lange benodigde onderdoorgangen sociaal onveilig.

6. Te onderzoeken effecten en criteria

De alternatieven die in het vorige hoofdstuk zijn beschreven, worden voor verschillende aspecten met elkaar vergeleken. Op basis van deze vergelijking wordt gekozen welk van de alternatieven zal worden uitgevoerd. Vanwege de complexiteit van het project, is het de wens van de bevoegde bestuursorganen om de alternatieven op hoofdlijnen te beoordelen (zie ook hoofdstuk 7, procedures). Als hierbij mocht blijken dat één of een aantal van de alternatieven geen oplossing voor het probleem vormt, financieel niet haalbaar is of de kansen van het project niet voldoende benut, kan tijdens de planstudie worden besloten dit alternatief/deze alternatieven niet verder tot in detail uit te werken. Een dergelijk besluit zal zeer goed moeten worden onderbouwd. Het overgebleven alternatief/de overgebleven alternatieven wordt/worden gedetailleerd uitgewerkt. In dit hoofdstuk komen eerst de criteria aan bod op basis waarvan een beoordeling van de alternatieven op hoofdlijnen kan plaatsvinden. Daarna wordt aangegeven op welke aspecten de overgebleven alternatieven meer in detail zullen worden beoordeeld.

6.1 Beoordeling op hoofdlijnen

Vanuit de doelstellingen en de beleidskaders (zie hoofdstuk 2 en 3) volgen direct enkele criteria die voor de beoordeling op hoofdlijnen van belang zijn. In deze startnotitie wordt nog niet aangegeven welk gewicht aan welk criterium wordt toegekend.

Verkeer en vervoer

De alternatieven worden beoordeeld op het aspect bereikbaarheid. Hoewel de capaciteit van de infrastructuur in de drie beschreven alternatieven (exclusief nulalternatief) niet verschilt, zal de vervoersvraag van de drie alternatieven wel verschillen. Deze vraag is immers afhankelijk van het aantal kantoren en woningen dat wordt gebouwd.

Ook verkeersveiligheid en interne veiligheid worden bij de beoordeling op hoofdlijnen meegenomen. Interne veiligheid beschrijft het risico dat de weggebruiker loopt bij het optreden van een calamiteit. Dit speelt met name een rol daar waar sprake is van een tunnel of een overkapping.

Stedelijke kwaliteit

Het alternatief moet van hoge stedelijke kwaliteit zijn. Dit kan deels worden beoordeeld op basis van objectieve criteria. Echter, deels is stedelijke kwaliteit een subjectief begrip. Voor de beoordeling van de stedelijke kwaliteit worden daarom deskundigen geraadpleegd. De volgende aspecten spelen een rol bij de beoordeling van de stedelijke kwaliteit:

- intensivering van het ruimtegebruik;
- flexibiliteit en duurzaamheid van de gebouwde omgeving;
- inrichting van de openbare ruimte;
- heldere en herkenbare structuur. Het station is hierbij een centraal element;
- minimalisering van de barrièrewerking van de infrastructuur op maaiveldniveau;
- versterking van de sociale structuur. Functiemenging, waaronder een verhouding van 50/50 van wonen en werken.

Overigens speelt ook de stedelijke kwaliteit tijdens de bouwfase bij de beoordeling van de alternatieven een rol.

Milieu

Belangrijk onderdeel van de stedelijke kwaliteit is het woon- en leefmilieu. Bij de beoordeling op hoofdlijnen worden diverse aspecten in beschouwing genomen, zowel tijdens de bouwfase als in de eindsituatie. Het gaat daarbij om geluidbelasting, luchtkwaliteit, externe veiligheid en waterhuishouding. Van de eerste drie aspecten worden de contouren per alternatief op de kaart gezet. Knelpunten en de financiële en stedenbouwkundige consequenties worden voor de alternatieven globaal in beeld gebracht. Er is hierbij ook aandacht voor de effecten bij de tunnelmonden. Wat betreft de waterhuishouding wordt in deze fase gekeken naar invloed op grondwaterstand en -stromen (vooral bij de aanleg van een tunnel).

Versterking economische structuur

De alternatieven worden beoordeeld op hun potentie tot realisatie van een (inter)nationaal vestigingsklimaat van hoogwaardige bedrijvigheid ter versterking van de (nationale) economische structuur. Naast beoordeling op kwantitatieve criteria (bijvoorbeeld aantal arbeidsplaatsen) beoordelen deskundigen het gebied aan de hand

van kwalitatieve criteria. Bij beide beoordelingen spelen de volgende aspecten een rol:

- waar zijn de economische effecten merkbaar? Het gaat om versterking van de nationale economie, dus effecten moeten (ook) in Nederland terechtkomen;
- zijn de effecten distributief of generatief? Dat wil zeggen, vindt er een herverdeling van activiteiten (bedrijven, hoofdkantoren) binnen Nederland plaats, of is er sprake van nieuwe activiteiten;
- voor wie zijn de voor- en nadelen: de eigenaars/exploitanten, de afnemers van de projectdiensten en/of derden?

Financiële haalbaarheid en risicoanalyse

De kosten van de verschillende alternatieven lopen sterk uiteen, evenals de verwachte opbrengsten en de afzetbaarheid. Ook de mate waarin private partijen deelnemen aan het project verschilt van alternatief tot alternatief. Van alle alternatieven wordt een zo volledig mogelijk financieel plaatje geschetst. Hierbij wordt ingegaan op de financiële risico's die verbonden zijn aan de diverse alternatieven.

Faseerbaarheid

Faseerbaarheid heeft te maken met de technisch logistieke uitvoerbaarheid van de alternatieven. Tijdens de bouwperiode moet de Zuidas kunnen blijven functioneren. De financiële consequenties van deze faseerbaarheid komen terug in de studie naar de financiële haalbaarheid.

6.2 Gedetailleerde beoordeling

Na de beoordeling op hoofdlijnen van de alternatieven en het mogelijk aanwijzen van één of meer voorkeursalternatieven, volgt een gedetailleerdere beoordeling. De volgende aspecten komen hierbij aan bod.

Verkeer en vervoer

In de Trajectnota/MER wordt aangegeven tot welke periode de capaciteit van de infrastructuur nog voldoet (volgens de huidige inzichten). Daarbij wordt aandacht besteed aan toekomstige plannen voor het gebied, die het weg-, trein- en tramverkeer op de Zuidas kunnen beïnvloeden.

Het is mogelijk dat als gevolg van uitbreiding van wegcapaciteit in het plangebied, problemen ontstaan met de doorstroming op aanliggende weggedeelten. Daarom worden de effecten op aangrenzende wegvakken van het hoofdwegennet beschreven. Voor zover relevant worden ook de effecten op de rest van het onderliggend wegennet in kaart gebracht.

Verkeersveiligheid

Onderzocht wordt welk effect de alternatieven hebben op de verkeersveiligheid voor de weggebruiker. Naast de hoofdweg zal daarbij, indien relevant, het onderliggende wegennet worden meegenomen. Dit onderzoek gebeurt op basis van *kengetallen* en streefrisicowaarden¹⁴. Uiteraard wordt een relatie gelegd met de landelijke doelstellingen.

Interne veiligheid

Voor het beoordelen van de interne veiligheid in deze fase stellen de initiatiefnemers en de diverse instanties voor bevoegd gezag een normenkader op dat specifiek is gericht op de Zuidas. Hierbij wordt aangesloten bij ontwikkelingen die zich op rijksniveau afspelen.

Stedelijke kwaliteit

Voor de beoordeling van de stedelijke kwaliteit komen, net als bij de beoordeling op hoofdlijnen, onderwerpen aan de orde als intensief ruimtegebruik, menging van functies, inrichting van de openbare ruimte en flexibiliteit. Daarnaast wordt in deze fase ook gekeken naar de aspecten cultuurhistorie, archeologie en aardkundige waarden. Nederland is partij in het Verdrag van Malta, op grond waarvan wordt gestreefd naar bescherming van het archeologisch erfgoed. In de planstudie wordt de Rijksdienst voor Oudheidkundig Bodemonderzoek (ROB) benaderd voor een advies over de wenselijkheid van een proefonderzoek naar de aanwezigheid van eventuele bodemschatten.

Sociale aspecten

Bij sociale aspecten gaat het om twee deelaspecten:

- fysieke barrièrewerking van de infrastructuur;
- sociale veiligheid. Sociale veiligheid speelt onder meer een rol als sprake is van tunnels voor voetgangers en/of fietsers. Vooral lange onderdoorgangen worden als potentieel sociaal onveilig gezien.

14 Voor de streefrisicowaarden wordt een inschatting gemaakt van het aantal slachtoffers, waarna op basis van het voertuigkilometrage een risicocijfer wordt berekend.

Milieu

Ook bij het meer gedetailleerde onderzoek in deze fase wordt aandacht besteed aan de milieueffecten tijdens de bouwperiode en in de eindsituatie. Er zal voor de hieronder beschreven milieuaspecten in principe worden gekeken naar de effecten per bron (zoals weg, zware rail, lichte rail) en naar de effecten van de bronnen tezamen.

Geluid en trillingen

Het aspect geluid wordt beoordeeld op de criteria die zijn opgenomen in de Wet geluidhinder.

Het gaat hierbij onder andere om het akoestisch ruimtebeslag, het aantal geluidsgevoelige objecten per geluidsklasse, het aantal geluidsgehinderden (globaal) en de cumulatie van geluid met andere bronnen. Voor trillingen wordt gekeken naar het aantal gehinderden.

Lucht

Voor de lokale luchtkwaliteit richt de analyse zich op de stoffen waarvoor wettelijke normen bestaan. Onder andere de emissies van stikstofdioxide en fijn stof worden hierbij in beschouwing genomen. Indien er sprake is van een tunnel, gaat er speciale aandacht uit naar de luchtkwaliteit bij tunnelmonden. Naast de lokale luchtkwaliteit wordt de uitstoot van stoffen door verkeer bekeken. Voor deze emissies van verkeer richt de analyse zich op de nationale beleidsnormen. De cijfermatige resultaten van deze berekeningen worden tezamen met een kwalitatieve analyse gepresenteerd. Gezien de beperkte relevantie van geuraspecten bij weginfrastructuur wordt hieraan geen aandacht besteed.

Bodem en water

De waterhuishouding is bij dergelijke grote projecten belangrijk. Met name tunnels kunnen veel effect hebben op de waterhuishouding. Er zal daarom een watertoets worden uitgevoerd. Daarnaast wordt ook het aspect waterkwaliteit meegenomen. De bodemkwaliteit speelt een rol als grond moet worden verplaatst of afgevoerd dan wel achterblijft naar aanleiding van het uitvoeren van het project.

Externe Veiligheid

Bij externe veiligheid gaat het om het risico dat mensen die zich naast de weg bevinden lopen bij een calamiteit. Externe veiligheid wordt uitgedrukt in individueel risico (IR) en groepsrisico (GR). Voor het IR bestaat een grenswaarde. Voor het GR is er een indicatieve waarde. Beide aspecten zullen in beeld worden gebracht.

Duurzaam bouwen, grondstoffengebruik en energie

De effecten van het aspect duurzaam bouwen, het gebruik van grondstoffen en het energieverbruik worden meegenomen in de Trajectnota/MER. De alternatieven vertonen op meerdere van deze aspecten aanzienlijke verschillen.

Flora en fauna

Voor het aspect flora en fauna wordt in het bijzonder gekeken naar de ecologische barrière van infrastructuur en stadsontwikkeling. Ecologische verbindingen en de aanwezigheid van bijzondere fauna spelen hierbij een rol. Voor het aspect flora wordt gekeken of er groen verdwijnt of juist wordt toegevoegd.

Versterking economische structuur

Economie

Economische effecten kunnen worden onderverdeeld naar nationale (directe) en regionale (indirecte) effecten. De nationale economische effecten worden in beeld gebracht. Verder wordt op grond van de gemiddelde rijnsnelheden per traject het reistijdverlies bepaald.

Regionale Ontwikkeling

De effecten op de regionale ontwikkelingen betreffen de invloed op de economische structuur van de voornaamste woon- en werkgebieden in de omgeving van de Zuidas. Speciale aandacht wordt besteed aan de effecten op het gebied van werkgelegenheid.

Financiële haalbaarheid en risicoanalyse

Ook in deze fase zal de financiële haalbaarheid in beeld worden gebracht. Op basis van meer gedetailleerde informatie ten opzichte van de eerste fase zal een risicoanalyse worden uitgevoerd.

7. Procedures en besluitvorming

7.1 Welke besluiten moeten worden genomen?

De alternatieven die in de planstudie worden ontwikkeld, kunnen niet zonder meer worden uitgevoerd. Hierover moet eerst besluitvorming plaatsvinden. Deze startnotitie markeert het begin van een besluitvormingsprocedure waarvoor de regels zijn vastgelegd in de Tracéwet, de Wet op de ruimtelijke ordening en de regeling voor de milieueffectrapportage in de Wet milieubeheer en het Besluit milieueffectrapportage 1994.

Aanleg en wijziging van infrastructuur

In de vorige hoofdstukken was reeds te lezen dat in de Zuidas sprake is van het voornemen om ingrijpende wijzigingen aan te brengen in het hoofdwegennet en het landelijke spoorwegennet. Op zulke infrastructurele wijzigingen is de Tracéwet van toepassing. Doelstelling van de Tracéwet is het besluitvormingsproces rondom dergelijke infrastructurele wijzigingen te stroomlijnen. Het tracébesluit kan niet worden genomen zonder dat onder andere de milieueffecten in beeld zijn gebracht. De regeling rondom milieueffectrapportage is daarom in de Tracéwet geïntegreerd. De te doorlopen Tracéwet-procedure mondt in principe uit in een tracébesluit. Dit besluit wordt genomen door de Minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

Stedenbouwkundige aspecten

Naast het onderzoek naar de effecten van de wijziging van infrastructuur, vindt onderzoek plaats naar effecten die worden veroorzaakt door grootschalige woningbouw en bijbehorende voorzieningen. De bouw van meer dan 4000 woningen in een aaneengesloten gebied in de bebouwde kom is m.e.r.-plichtig. Daarnaast geldt m.e.r.-beoordelingsplicht voor het uitvoeren van een stadsproject met inbegrip van winkelcentra of parkeerterreinen, dat betrekking heeft op een oppervlak van minimaal 100 ha of een bedrijfsvloeroppervlak van minimaal 200.000 m². Aangezien in het MER de milieueffecten van volledige alternatieven worden beschreven, worden ook de effecten van het stedelijk project meegenomen. De initiatiefnemer voor het stadsproject (meer dan 200.000 m² kantoorvloeroppervlak), het gemeentebestuur van

Amsterdam, verklaart hierbij daarom dat het stadsproject in de integrale Trajectnota/MER volwaardig wordt meegenomen in de beoordeling op milieueffecten.

De resultaten van het onderzoek naar de effecten van grootschalige woningbouw worden gebruikt bij de vaststelling van het bestemmingsplan. Dit is namelijk het ruimtelijke plan dat als eerste in de mogelijke uitvoering, wijziging of uitbreiding voorziet. Het bestemmingsplan wordt vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam.

7.2 Betrokken partijen en instanties

Er zijn verschillende partijen formeel betrokken bij de m.e.r.-procedure.

Initiatiefnemers

De initiatiefnemer is degene die een activiteit wil ondernemen. Binnen dit project zijn twee initiatiefnemers aan te wijzen. De Minister van Verkeer en Waterstaat is initiatiefnemer voor ingrepen aan hoofdinfrastructuur. In de praktijk is dit initiatiefnemerschap gemandateerd aan Rijkswaterstaat, directie Noord-Holland. Het gemeentebestuur van Amsterdam is initiatiefnemer voor de aanleg van woningen, kantoren en voorzieningen.

Bevoegd gezag

Het bevoegd gezag is de overheidsinstantie die bevoegd is een besluit te nemen over de voorgenomen activiteit. Binnen het project zijn twee verschillende bevoegde bestuursorganen betrokken. Voor activiteiten betreffende de infrastructuur moet de Minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer een Tracébesluit nemen. De gemeenteraad van de gemeente Amsterdam is het bevoegd gezag ten aanzien van besluitvorming over het bestemmingsplan.

Commissie m.e.r.

De Commissie voor de milieueffectrapportage is een onafhankelijke commissie van deskundigen, die op verschillende momenten in de procedure advies uitbrengt aan het bevoegd gezag. Na het uitbrengen van de startnotitie brengt de Commissie advies uit over de richtlijnen

waaraan het MER moet voldoen. Na publicatie van het MER brengt de Commissie een toetsingsadvies uit, waarin wordt aangegeven in hoeverre het MER aan de richtlijnen voldoet.

Wettelijke adviseurs

De wettelijke adviseurs worden in het kader van de m.e.r.-procedure door het bevoegd gezag gevraagd advies uit te brengen over de m.e.r. Verder brengt het Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur (OVI) een Rapport van bevindingen uit aan de Minister van Verkeer en Waterstaat. Het OVI is een overlegplatform waarin tal van maatschappelijke organisaties en belangengroeperingen vertegenwoordigd zijn en waarin beleidsvoornemens van de Minister van Verkeer en Waterstaat beoordeeld worden.

De insprekers kunnen bij publicatie van zowel de startnotitie als de Trajectnota/MER opmerkingen maken op grond van de inhoud van de plannen.

7.3 Stappen in de procedure

Zoals eerder gesteld worden in het project meerdere initiatiefnemers en bevoegde bestuursorganen aangemerkt voor verschillende m.e.r.-plichtige activiteiten. De verschillende m.e.r.-plichtige activiteiten vertonen een onverbreekelijke samenhang en zijn van elkaar afhankelijk. *Deze kenmerken hebben ertoe geleid dat* gemeentebestuur van Amsterdam en Rijkswaterstaat, directie Noord-Holland, de (gemandateerde) initiatiefnemers, de (Trajectnota/)MER in overleg en gefaseerd gaan opstellen.

In de eerste fase van de Trajectnota/MER wordt een integraal en globaal onderzoek uitgevoerd naar oplossingsrichtingen voor het gestelde probleem. Het bevat vooral onderscheidende, concrete en financiële informatie. Op basis van dit onderzoek maken de bevoegde bestuursorganen een richtingbepalende keuze voor een of meer van de hoofdalternatieven. Deze keuze vormt het startpunt van fase 2 van de Trajectnota/MER. De tweede fase bestaat uit één uitwerking van de principekeuze. Er wordt een apart MER opgesteld voor zowel de stedenbouwkundige aspecten als voor de infrastructuur.

Door de fasering wordt al vroeg in de studiefase een gemotiveerde keuze gemaakt, waarbij de studie belangrijk wordt ingeperkt. Dit wil overigens niet zeggen dat hiermee al een definitief besluit is genomen.

Er wordt aangegeven naar welke oplossing(en) de voorkeur uitgaat. Deze voorkeur(en) wordt/worden vervolgens uitgewerkt, waarna het vervolg van de studie plaatsvindt langs twee parallelle sporen. De Trajectnota/MER vormt de basis voor het in het kader van de Tracéwet te nemen ontwerp-tracébesluit en tracébesluit. Vanuit de procedures voor het bestemmingsplan (Wet op de ruimtelijke ordening) worden een ontwerpbestemmingsplan en een bestemmingsplan vastgesteld. Beide sporen kennen als laatste stap een beroepsfase. Pas als ook deze fase is doorlopen, is de besluitvorming definitief.

Hieronder wordt de procedure van de ontwikkelingen aan de Zuidas schematisch en gedetailleerd weergegeven (zie figuur 7.1). Hierbij wordt uitgegaan van één integraal MER in fase 1 en separate MER-trajecten in fase 2. Fase 1 wordt afgesloten met een principekeuze in de vorm van een richtinggevend besluit. Voorwaarde is dat voldoende concrete en onderscheidende informatie wordt aangedragen door de initiatiefnemer. Er wordt in deze fase ook een toetsings-advies van de Commissie m.e.r. gevraagd.

Startfase

- 1) De procedure van de milieueffectrapportage start officieel met het opstellen en publiceren van de startnotitie. In de startnotitie wordt een, het gehele project omvattende probleem- of doelstelling gegeven voor de Zuidas. De startnotitie wordt opgesteld door de initiatiefnemers, in dit geval het gemeentebestuur van Amsterdam en rijkswaterstaat, directie Noord-Holland.
- 2) De startnotitie ligt gedurende vier weken ter visie. In deze periode wordt een ieder in de gelegenheid gesteld bedenkingen naar voren te brengen. De ter visie legging wordt verzorgd door de bevoegde bestuursorganen gezamenlijk, die ook gezamenlijk de inspraakprocedure verzorgen. De inspraak in dit stadium van de procedure is vooral bedoeld om inzicht te krijgen in de ideeën van belangstellenden en betrokkenen omtrent de alternatieven en effecten die onderzocht moeten gaan worden. De vraag welk besluit de Ministers en de gemeenteraad zouden moeten nemen, komt pas later aan de orde.
- 3) Het bevoegd gezag en de Commissie voor de m.e.r. bespreken

gezamenlijk en indien gewenst in aanwezigheid van de initiatiefnemers de startnotitie, waarna de Commissie binnen negen weken na de bekendmaking van de startnotitie adviseert over de inhoud van de richtlijnen.

- 4) Op basis van de startnotitie, het advies van de Commissie voor de m.e.r. en de resultaten van de inspraak stellen de verschillende bevoegde bestuursorganen binnen dertien weken na bekendmaking van de startnotitie de richtlijnen vast voor de eerste en de tweede fase, waarbij de gemeente Amsterdam de verantwoordelijkheid draagt ten aanzien van de stedelijke aspecten en de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer verantwoordelijk zijn voor de richtlijnen over de infrastructurele wijzigingen aan het hoofd(rail)wegennet. De dertien weken kunnen met nog eens acht weken worden verlengd. In de richtlijnen wordt aangegeven welke milieu-informatie nodig is om het milieubelang volwaardig in de besluitvorming te kunnen betrekken.

Fase I

- 5) In de eerste fase van de Trajectnota/MER (planstudie Zuidas) werken de verschillende initiatiefnemers gezamenlijk de richtlijnen integraal en globaal uit. Hiervoor worden geen wettelijke termijnen gegeven. In het kader van de Tracéwet worden bij de voorbereiding van de trajectnota/m.e.r. de belanghebbende besturen betrokken van de provincies, van de regionale openbare lichamen en van de gemeenten en waterschappen. De Wet op de ruimtelijke ordening stelt vergelijkbare eisen.
- 6) Tussentijds wordt over de uitvoering van de planstudie op hoofdlijnen advies gevraagd aan de Commissie m.e.r. Hierbij zal ook inspraak mogelijk zijn.
- 7) Wanneer de initiatiefnemers voldoende onderscheidende, concrete en financiële informatie hebben verzameld om de bevoegde bestuursorganen een richting te laten bepalen, worden de studieresultaten van de eerste fase aangeboden aan de bevoegde bestuursorganen. De centrale vragen tijdens deze ronde zijn:

- is de informatie in de eerste fase Trajectnota/MER correct en volledig genoeg om een keuze te kunnen maken?
- welk van de beschreven alternatieven verdient de voorkeur? Waarom?

Na afloop van het integrale gedeelte maken de bevoegde bestuursorganen een principekeuze voor een of meer van de hoofdalternatieven. De principekeuze wordt zorgvuldig gemotiveerd. Daarbij wordt ook aangegeven waarom andere alternatieven niet de voorkeur hebben gekregen.

Startfase	
1. Integrale startnotitie Zuidas	
2. Startnotitie ligt ter visie	
3. Commissie m.e.r. adviseert over richtlijnen	
4. Bevoegd Gezag stelt richtlijnen op	
Fase I	
5. Uitvoering planstudie Zuidas op hoofdlijnen	
6. Verzoek tussentijds advies Commissie m.e.r.	
7. Aanwijzen voorkeursalternatief	
Fase II separate studies: infrastructuur en stedenbouw	
8a. Opstellen trajectnota/MER	Bb. Opstellen ontwerp bestemmingsplan/MER
9a. Ter inzage leggen trajectnota/MER. Bedenkingen. Advisering bestuursorganen. Toetsing Commissie m.e.r.	9b. Overleg/bekendmaking-ontwerp bestemmingsplan. Toetsing Cie. m.e.r.
10. Standpunt ministers van Verkeer en Waterstaat en VROM.	
11a. Ter visie legging ontwerp tracébesluit	11b. Ter visie legging ontwerp bestemmingsplan
12a. Vaststellen tracébesluit	12b. Vaststellen bestemmingsplan
	12c. Goedkeuring Gedeputeerde Staten
13a. Beroepsfase	13b. Beroepsfase

Figuur 7.1 Jundische procedure

Fase II

Fase II van de Trajectnota/MER bestaat uit uitwerkingen voor de infrastructuur krachtens de Tracéwet, en voor de stedelijke ontwikkelingen in het kader van de Wet op de ruimtelijke ordening. In beide gevallen betreft het de activiteiten die volgen uit de principekeuze. Tevens worden de wettelijk verplichte alternatieven, zijnde het nul-alternatief en het meest milieuvriendelijk alternatief uitgewerkt. Bevoegd gezag voor de tracé/m.e.r.-procedure zijn de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. Bevoegd gezag voor het bestemmingsplan is de gemeenteraad van Amsterdam.

- 8a) Er wordt een trajectnota/MER opgesteld voor de wijzigingen aan de hoofdweg en de landelijke spoorweg
- 8b) Er wordt een bestemmingsplan/MER opgesteld voor de woningbouw en het stadsproject.
- 9a) De trajectnota/MER wordt ter inzage gelegd. Binnen acht weken kunnen bedenkingen worden ingebracht. Gedurende een periode van vier maanden kunnen betrokken bestuursorganen advies geven over de (niet) behandelde alternatieven en varianten. Het resultaat wordt ter toetsing voorgelegd aan de Commissie voor de m.e.r.. Binnen dertien weken na de bekendmaking van de Trajectnota/ MER toetst de Commissie voor de m.e.r. de kwaliteit van het separate MER. De bevoegde bestuursorganen hanteren de studieresultaten vervolgens als onderbouwing van de besluitvorming.
- 9b) In het kader van artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening plegen Burgemeester en Wethouders bij de voorbereiding van het MER waar nodig overleg met betrokken gemeenten en rijks- en provinciale diensten. Burgemeester en Wethouders maken de ter visie legging van het MER in het kader van het (voor)ontwerp van het bestemmingsplan bekend, waarna het stuk gedurende vier weken ter inzage ligt. Een ieder kan schriftelijk zijn bedenkingen kenbaar maken. De Commissie voor de m.e.r. toetst of de inhoud van het separate MER voldoet aan de vastgestelde richtlijnen.
- 10) Op basis van de trajectnota/MER neemt de Minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer binnen acht weken na de onder 9a genoemde termijn van 4 maanden een standpunt in over de hoofdinfrastructuur. Het is overigens mogelijk dat het bevoegd gezag onvoldoende aanleiding ziet een infrastructureel probleem op te lossen.
- 11a) In veel gevallen zal het standpunt echter verder worden uitgewerkt tot een ontwerp-tracébesluit. Dit ontwerp-tracébesluit wordt ter visie gelegd en moet binnen zes maanden na het uitbrengen van het standpunt worden vastgesteld.
- 11b) De gemeenteraad legt het ontwerp-bestemmingsplan ter visie.
- 12a) Over het ontwerp-tracébesluit vindt een inspraakronde plaats. Gedurende acht weken kunnen bedenkingen worden ingebracht, waarna het uiteindelijke tracébesluit kan worden genomen. Dit tracébesluit heeft het karakter van een vrijstellingsbesluit. Het werkt rechtstreeks door in bestemmingsplannen.
- 12b) De gemeenteraad beslist binnen acht weken over de vaststelling van het MER. Als er bedenkingen zijn ingediend, dan beslist de gemeenteraad binnen vier maanden na de ter visie legging. Op grond van de Wet milieubeheer wordt, omdat bij het bestemmingsplan een MER is gevoegd, vijf weken extra gegeven. Het vastgestelde bestemmingsplan wordt vervolgens ter inzage gelegd.
- 12c) Gedeputeerde Staten besluiten binnen zes maanden na afloop van de termijn van ter visie legging van het bestemmingsplan tot goedkeuring, waarna het bestemmingsplan zes weken ter visie wordt gelegd.
- 13a) Een belanghebbende kan bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State rechtstreeks beroep instellen tegen het tracébesluit. In de beroepsfase wordt het tracébesluit gekoppeld behandeld met eventuele uitvoeringsbesluiten. De Raad van State beslist in principe binnen twaalf maanden na ontvangst van het verweerschrift.
- 13b) De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State beslist binnen twaalf maanden na afloop van de beroepstermijn op ingediende beroepen tegen het goedkeuringsbesluit van Gedeputeerde Staten.

Vervolg

Nadat het tracébesluit is genomen en het bestemmingsplan is goedgekeurd en tevens alle benodigde vergunningen en ontheffingen zijn verkregen, kan de voorgenomen activiteit worden gerealiseerd. Het bevoegd gezag moet de feitelijk optredende milieugevolgen van de activiteit vergelijken met de in de trajectnota/MER en het bestemmingsplan/MER voorspelde effecten. Hiertoe wordt een evaluatieprogramma opgesteld. Tevens worden de 'leemten in kennis' in de beschouwing betrokken. In het evaluatieprogramma is bepaald hoe en op welke termijn er onderzoek wordt verricht. Als de gevolgen ernstiger zijn dan verwacht kan het bevoegd gezag nadere maatregelen nemen. Het evaluatieverslag wordt ter visie gelegd.

Coördinatie

De uitvoering van de planstudie Zuidas op hoofdlijnen in fase 1 zal door rijk en gemeente Amsterdam gezamenlijk worden uitgevoerd. De afstemming volgt uit de integrale behandeling. De procedurele coördinatie, waarbij gedacht moet worden aan het regelen en coördineren van de toezending van de verschillende stukken aan de diverse partijen en de ter visie legging, wordt in goed overleg verzorgd. De uitwerkingen in fase 2 zullen voldoende op elkaar zijn afgestemd, omdat de principekeuze voor één van de hoofdalternatieven al is gemaakt en omdat regelmatig overleg is gevoerd tussen initiatiefnemers en bevoegd gezag, tussen initiatiefnemers onderling en tussen de bevoegde bestuursorganen onderling. Hierdoor kunnen procedures in fase 2 in principe zelfstandig worden doorlopen. Om te verzekeren dat besluitvorming volledig op elkaar is afgestemd, moeten de Tracéwetprocedure en de bestemmingsplanprocedure wel worden gecoördineerd. Als de Ministers van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer een standpunt hebben ingenomen inzake de tracé/m.e.r. kan het bestemmingsplan worden uitgewerkt, zodat ontwerp-tracébesluit en ontwerpbestemmingsplan gelijktijdig worden vastgesteld. Hierna kunnen het tracébesluit en het bestemmingsplan gelijktijdig worden vastgesteld, waarna ook de beroepstrajecten hetzelfde tijdspad volgen.

7.4 Hoe kunt u reageren?

De startnotitie ligt vanaf de datum van publicatie gedurende vier weken op de volgende plaatsen ter inzage:

- het gemeentehuis van Amsterdam Amstell en het voorlichtingscentrum in de Zuiderkerk te Amsterdam (Zuiderkerkkhof 74);
- het gemeentehuis van Ouder-Amstel (Dorpsstraat 14);
- de hoofdvestiging van het stadsdeelkantoor van stadsdeel Zuider Amstel (President Kennedypantsoen 1-3);
- de hoofdvestiging van de openbare bibliotheek in Amsterdam (Prinsengracht 587);
- de bibliotheek van het kantoor van Rijkswaterstaat in Haarlem (Toekanweg 7);
- het provinciehuis van de provincie Noord-Holland in Haarlem (Houtplein 1);
- Inspraakpunt Zuidas in Den Haag (Kneuterdijk 6);
- de bibliotheek van het kantoor van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat in den Haag (Plesmanweg 1-6);
- het kantoor van het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer in Den Haag (Rijnstraat 8).

Tijdens de reguliere openingstijden kan iedereen de startnotitie op deze plaatsen inzien.

Inspraak en reacties

Opmerkingen naar aanleiding van de startnotitie kunnen tot 7 juli 2001 worden gericht aan het Inspraakpunt Zuidas. Het adres staat voorin de startnotitie.

Bij de inspraak in dit stadium van de procedure draait het nog niet om de vraag welk besluit het bevoegd gezag zou moeten nemen. Die kwestie komt in een later stadium aan de orde, namelijk bij de ter visielegging van de studieresultaten aan het einde van fase 1. Bedenkingen naar aanleiding van deze startnotitie zijn vooral bruikbaar wanneer ze het karakter hebben van concrete voorstellen voor te onderzoeken alternatieven en effecten.

Uw reactie is van harte welkom!

Bijlage

Verklarende woordenlijst

Bedenkingen	In verschillende wettelijke regelingen wordt verschillende terminologie gehanteerd als het gaat om inspraak. Twee veel voorkomende benamingen zijn zienswijzen en bedenkingen. In deze startnotitie wordt voor de mondelinge of schriftelijke reacties van lezers de term bedenkingen gehanteerd, conform de regelgeving uit de Wet milieubeheer.
Benutting	Het met relatief eenvoudige middelen uitbreiden van de capaciteit van een weg.
Benuttingsmaatregel	Manier waarop de capaciteit van een weg snel kan worden uitgebreid. In dit geval door een herindeling van de weg, zodat op hetzelfde asfalt vier in plaats van drie rijstroken komen. Dit gaat ten koste van de vluchtstrook.
Bevoegd gezag	Juridische term voor het bestuursorgaan dat bevoegd is tot het nemen van besluiten. In het geval van de Zuidas zijn er twee bestuursorganen (de Minister van Verkeer en Waterstaat in overleg met de Minister van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieu, en de gemeen-teraad van Amsterdam). Samen vormen zij het bevoegd gezag.
BOR	Bereikbaarheids Offensief Randstad
Congestiekans	De kans dat verkeer op een weg komt stil te staan als gevolg van opstopping.
HSL	Hoge SnelheidsLijn
HST	Hoge SnelheidsTrein. De binnenlandse treinen die over de hogesnelheidslijn rijden worden shuttle genoemd, de buitenlandse treinen heten hogesnelheidstrein.
Infrastructuur	De totale technische uitrusting voor het transport van personen, producten en berichten, zoals wegen, spoorwegen, vliegvelden, hoogspanningsleidingen,

Initiatiefremer	draadloze verbindingen en buisleidingen. Juridische term voor de organisatie die het initiatief heeft genomen voor het project waarvoor de Trajectnota/MER wordt geschreven. Bij de Zuidas zijn twee initiatiefnemers: het rijk en het gemeentebestuur van Amsterdam.
Kengetal	Een kengetal drukt een verhouding uit. Het wordt gebruikt als meetinstrument om een specifieke ontwikkeling te volgen, bijvoorbeeld het aantal zware verkeersslachtoffers per jaar.
lichte rail	Tram, sneltram en metro.
MER	Milieueffectrapport. Een rapport dat volgens de Wet milieubeheer moet worden gemaakt in een aantal nauwkeurig omschreven gevallen, en dat de effecten toetst die een voorgenomen activiteit heeft op het milieu.
m.e.r.	milieu effect rapportage. De procedure om tot een milieueffectrapport te komen
MMA	Meest Milieuvriendelijk Alternatief
partiele streekplanherziening	Herziening voor een deel van een provinciaal plan waarin toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in hoofdlijnen worden vastgelegd.
PPS	Publiek Private Samenwerking
tracé/m.e.r. procedure	De gecombineerde procedure die wordt doorlopen in de wettelijke kaders van de Tracéwet en de Wet milieubeheer.
vigerend beleid	Het (overheids)beleid dat op dit moment van kracht is.
voorgenomen activiteit	Het project dat een initiatiefnemer wil gaan uitvoeren
zware rail	Sporen voor treinen
zware railinfrastructuur	Het geheel aan reilsporen in een gebied.

Colofon

Tekst en illustraties

Rijkswaterstaat Directie Noord-Holland
Ingenieursbureau Amsterdam
Railinfrabeheer
Dienst Ruimtelijke Ordening Amsterdam

Vormgeving

Frisse Wind (BNO), Amsterdam

Drukwerk

PlantijnCasparie Digital Print

juni 2001

Railinfrabeheer

Amsterdam
Zuidas



Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat -Generaal Rijkswaterstaat
Directie Noord-Holland

