

Zuidas Amsterdam

Advies over het Stand van zaken rapport MER

4 oktober 2004 / rapportnummer 1168-211

Advies over het
Stand van zaken rapport
MER Zuidas Amsterdam

Advies over het Stand van zaken rapport MER Zuidas Amsterdam,

uitgebracht aan de Gemeenteraad van Amsterdam (coördinerend bevoegd gezag) door de
Commissie voor de milieueffectrapportage; namens deze

de werkgroep m.e.r.
Zuidas Amsterdam,

de secretaris

N.v. Buren

dr. N.W.M. van Buren

de voorzitter



drs. L. van Rijn-Vellekoop

Utrecht, 4 oktober 2004



commissie voor de milieueffectrapportage

Gemeenteraad van Amsterdam
World Trade Center-Toren A
Strawinskylaan 59
1077 XW Amsterdam

uw kenmerk
040609

uw brief
17 juni 2004

ons kenmerk
1168-211/vB/Eh/aa

onderwerp
Advies over het Stand van zaken rapport
MER Zuidas Amsterdam

doorkiesnummer
(030) 234 76 51

Utrecht,
4 oktober 2004

Geacht College,

Met bovengenoemde brief stelde u (als coördinerend bevoegd gezag) de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid te adviseren in het kader van de m.e.r. Zuidas. Hierbij bied ik u het advies van de Commissie aan.

Inleiding

De minister van Verkeer en Waterstaat en de gemeente Amsterdam zijn een studie gestart naar de realisatie van een uitbreiding van de infrastructuur en de ontwikkeling van het stedelijk gebied Zuidas. Het betreft het gebied rond station Zuid/WTC. De activiteiten die m.e.r.plichtig zijn betreffen:

- wijziging/uitbreiding van de hoofdinfrastructuur (zowel raillijnen als snelweg);
- realisatie van meer dan 4000 woningen.

Daarnaast is de realisatie van meer dan 200.000 m² kantoorvloeroppervlak m.e.r.-beoordelingsplichtig. De realisatie van het stadsproject is niet zonder meer m.e.r.-plichtig. De initiatiefnemer voor het stadsproject, het gemeentebestuur van Amsterdam, heeft verklaard dat het stadsproject in de integrale Trajectnota/MER volwaardig wordt meegenomen in de beoordeling op milieueffecten.

Initiatiefnemers zijn het gemeentebestuur van Amsterdam en de Minister van Verkeer en Waterstaat. Bevoegde instanties zijn gemeenteraad van Amsterdam (coördinerend) voor het bestemmingsplan, de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer voor de tracéwetprocedures.

Het bevoegd gezag is tot de conclusie gekomen dat de vastgestelde richtlijnen onvoldoende aansluiten op het huidige proces van het maken van het MER omdat het kunstwerk-alternatief is afgefallen en geen fasering van de m.e.r. meer wordt gehanteerd. Het voornemen bestaat om deze aan te passen. In plaats van een eerste fase MER heeft men een Stand van zaken MER Zuidas opgesteld. Het beschrijft de stand van zaken van de activiteiten en de onderzoeksresultaten tot dit moment.

Tevens heeft de Commissie van de volgende informatie kennis genomen, die samen zijn bevat in het Stand van Zakenrapport:

- Visie Zuidas, stand van zaken 2004
- Zuidasprojecten, januari 2004
- Beoordelingsnotitie Milieueffectrapportage Zuidasgebied Amsterdam
- Concentratieberekeningen Zuidas
- Veiligheidsaspecten ten behoeve van Globale Effectvergelijking Amsterdam Zuidas
- Vooronderzoek geluid en trillingen
- Onderzoek open watercompensatie dijkalternatief
- Actualisatie quick scan Externe Veiligheid planontwikkeling Zuidas Amsterdam

Het rapport Stand van Zaken is niet ter inzage gelegd, wel heeft een inloopbijeenkomst plaatsgevonden¹. Tevens zijn enkele inspraakreacties via het bevoegde gezag ontvangen. Voor zover relevant heeft de Commissie deze meegenomen in haar advies².

Het advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.³ De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd.

Algemeen

Het rapport is een helder geschreven verhaal, heeft een logische opbouw en heeft een duidelijke verdeling tussen de effecten voor en de effecten na mitigerende maatregelen. Het geheel is overzichtelijk en to the point geschreven. Het opnemen van de visuele informatie op de panelen tijdens de inloopbijeenkomst in het rapport had het geheel nog duidelijker kunnen maken.

Onderbouwing vervallen kunstwerkalternatief

De Commissie constateert dat op bestuurlijke gronden het kunstwerkalternatief is afgefallen. Daarom wordt dit alternatief niet verder in de m.e.r. meegenomen. De Commissie verwacht aan de hand van de informatie die het Stand van Zakenrapport biedt, dat dit afgefallen alternatief niet het meest milieuvriendelijk alternatief (mma) zal zijn van de drie alternatieven. Waardoor zij de inperking niet in strijd acht met de opgestelde richtlijnen.

Echter indien in een later stadium blijkt dat het dokalternatief (bijvoorbeeld om financiële redenen) of het dijkalternatief niet voldoen zal een aanvulling op het MER moeten worden gemaakt om te onderzoeken of op dat moment het kunstwerkalternatief wel het mma zou kunnen zijn.

M.e.r. in twee stappen

In de startnotitie en in de vastgestelde richtlijnen werd er vanuit gegaan dat het m.e.r. in twee stappen zou worden doorlopen. In de eerste stap zou een vergelijking van de alternatieven op hoofdlijnen plaatsvinden voor de verschillende aspecten. Na deze vergelijking zou een trechtering plaatsvinden. Via een tussenbesluit zou een keuze voor een van de alternatieven worden gemaakt. In de tweede stap zou het overgebleven alternatief tot detailniveau van tracénota en bestemmingsplan worden uitgewerkt.

¹ Zie bijlage 2.

² Zie bijlage 4 voor een overzicht van deze reacties.

³ Zie bijlage 3 voor de samenstelling van de werkgroep en andere projectgegevens.

De Commissie constateert dat deze eerste stap niet is uitgewerkt, en dat de initiatiefnemer ervoor heeft gekozen de alternatieven (Dok en Dijk) niet op hoofdlijnen te vergelijken maar beide volledig uit te werken. Deze uitwerking zal de basis vormen voor het nog op te stellen MER.

De Commissie ziet in deze veranderde werkwijze geen aanleiding om wijzigingen voor te stellen ten aanzien van de oorspronkelijk vastgestelde richtlijnen. Deze kunnen in hun geheel worden gehanteerd voor het opstellen van het MER. Hierop heeft de Commissie slechts één uitzondering met betrekking tot geluid (zie hierna).

Daarnaast neemt de Commissie aan dat onderzoeken en ontwikkelingen als omschreven in de Visie Zuidas een volwaardige plaats krijgen in de MER.

Geluid

Ten aanzien van geluid zijn er nieuwe inzichten. De Commissie adviseert deze op te nemen in de richtlijnen. Gezien de doelstelling van hoge woon- en verblijfskwaliteit in het betreffende gebied, schieten de conventionele geluidsmaten, gebaseerd op equivalente niveaus, tekort. Immers deze zijn gericht op voorspelling van ernstige hinder. Het geluidskwaliteitsniveau dient met een aanvullende adequate methode beoordeeld te worden. Als voorstel voor een dergelijke methode kan gebruikt worden: de verhouding omgevingseigen/omgevingsvreemde geluidsbronnen, aanwezigheid van stille gebieden/stille momenten, statistische verdeling van geluidsniveaus.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de verdere m.e.r.-procedure. Zij zal graag vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen.

Hoogachtend,



drs. L. van Rijn-Vellekoop
Voorzitter van de werkgroep m.e.r.
Zuidas Amsterdam

In afschrift aan: de minister van Verkeer en Waterstaat
de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

BIJLAGEN

bij het advies over het
Stand van zaken rapport
MER Zuidas Amsterdam

(bijlagen 1 t/m 4)

BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 17 juni 2004 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen



Gemeente Amsterdam
Projectbureau Zuidas

De heer ir. N.G. Ketting
Voorzitter Commissie voor de milieueffectrapportage
Van Schendelstraat 800
3511 ML UTRECHT

Datum 17 juni 2004
Ons kenmerk 040609
Onderdeel Zuidas
Behandeld door Bennie Rusken
Onderwerp Stand van zaken MER Zuidas

	Commissie voor de milieu-effectrapportage
ingekomen :	21 JUNI 2004
nummer	
dossier	1168-132 ^t /m136
kopie naar :	vB eh

Geachte heer Ketting,,

Hierbij stuurt ondergetekende namens de Minister van Verkeer en Waterstaat, de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en het Gemeentebestuur van Amsterdam u de "Stand van zaken MER Zuidas".

In 2001 heeft het Bevoegd Gezag (de Ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en de Burgemeester van Amsterdam) de "Richtlijnen voor het milieueffectrapport *Ontwikkeling Zuidas te Amsterdam*" vastgesteld. Dit geschiedde mede op basis van het door de Commissie voor de Milieueffectrapportage uitgebrachte advies naar aanleiding van de startnotitie "*integrale tracé/m.e.r. studie Zuidas*". In de richtlijnen wordt het voorstel uit de startnotitie gevolgd om de tracé/m.e.r. studie in twee fasen op te delen. Daarbij was het de intentie om de eerste fase af te ronden met een richtinggevend besluit ten aanzien van het alternatief dat in de tweede fase verder zou worden uitgewerkt. Bij de afronding van de eerste fase zou de commissie wederom in de gelegenheid worden gesteld om advies uit te brengen en zouden betrokkenen worden geïnformeerd.

Door de initiatiefnemers is sindsdien gezamenlijk gewerkt aan de productie van het MER. De infrastructurele en stedenbouwkundige ontwikkelingen van de Zuidas kennen een bijzondere dynamiek waarvoor ook bestuurlijk grote aandacht bestaat. Dit heeft de uitwerking van de eerste fase beïnvloed. Het Bevoegd Gezag is tot de conclusie gekomen dat de vastgestelde richtlijnen onvoldoende aansluiten op het huidige proces. Het voornemen bestaat om deze aan te passen. In plaats van een eerste fase MER ligt er thans een "Stand van zaken MER Zuidas". Dit document is opgesteld om vast te leggen wat er tot op heden is gebeurd en kan worden gebruikt voor de communicatie met belanghebbenden en geïnteresseerden. Het beschrijft de stand van zaken van de activiteiten en de

Zuidas

WTC □ Strawinskylaan 59 □ 1077 XW □ Amsterdam □ Telefoon +3120 575 2111 □ Telefax +3120 575 2115



onderzoeksresultaten tot dit moment, waarbij een beeld wordt gegeven van de milieueffecten van de alternatieven dok en dijk.

Het is belangrijk hierbij aan te tekenen dat de uiteindelijke milieueffecten in het MER zullen worden bepaald op basis van actuele gegevens en dus af kunnen wijken van de hier gepresenteerde cijfers. Op dat moment zal de inspraak op de alternatieven en op de bijbehorende milieueffecten in het kader van de tracéwet plaatsvinden.

Gaarne verneem ik uw oordeel over het voorliggende product. Tevens verneem ik hierbij graag uw oordeel over de manier waarop de richtlijnen moeten worden aangepast om het vervolgonderzoek correct af te ronden.

Bestuurlijk Overleg

De Ministers van V&W, van VROM en van Financiën, de Burgemeester en de wethouders van Stedelijke Ontwikkeling, Verkeer & Vervoer en van Financiën van Amsterdam hebben ondermeer in hun Bestuurlijk Overleg van 21 januari 2004 hun voorkeur uitgesproken voor het realiseren van het dokalternatief. Hierbij is het dijkalternatief als terugvaloptie benoemd en is besloten het kunstwerkalternatief niet langer als realistisch alternatief te zien. Bestuurlijk bestaat dan ook het voornemen om dit laatste alternatief niet nader uit te werken. Daarnaast hebben bestuurders gewijzigde inzichten ten aanzien van de gewenste capaciteit van de infrastructuur benoemd en vinden onderzoeken over de financiële haalbaarheid van de alternatieven plaats buiten de tracé/mer procedure om.

Als bijlage voeg ik de brief over procesafspraken Zuidas van 28 juni 2002 en het verslag en de besluitenlijst van het Bestuurlijk Overleg van 21 januari 2004 toe.

Haalbaarheid

Het MER wordt opgesteld om het milieubelang volwaardig in de besluitvorming mee te wegen. Naast het milieuaspect spelen bij de besluitvorming ook andere aspecten een belangrijke rol, waaronder het vraagstuk van de kosten en opbrengsten. In de richtlijnen voor de eerste fase is destijds in ruime mate aandacht gevraagd voor dit vraagstuk.

Als onderdeel van de bestuurlijke afspraken van 21 januari jongstleden hebben de bestuurders van het Rijk en de gemeente de heer Brinkman als informateur aangesteld om een ondernemingsplan op te stellen dat het beste past bij het realiseren van het project Zuidas. Hierbij zijn een sluitende businesscase en maatregelen voor risicobeheersing onderdelen. Het eindadvies wordt 1 september 2004 verwacht.

Zuidas



Er zijn verschillende onderzoeken geïnitieerd die inzicht moeten geven in de haalbaarheid en risico's van het dok en de manieren waarop de haalbaarheid positief kan worden beïnvloed.

De meest relevante onderzoeken op dat punt zijn:

- **Varianten voor dok en dijk**
Voor zowel dok als dijk zijn verschillende varianten uitgewerkt om inzicht te krijgen in consequenties voor inpasbaarheid, faseerbaarheid, kosten en opbrengsten. Deze optimalisaties hebben nog niet tot concrete besluiten geleid en het ligt voor de hand dat er nog nieuwe optimalisaties zullen volgen. Zo wordt bijvoorbeeld vanuit marktpartijen aangedrongen op een variant waarbij de metro onder de zware rail wordt gesitueerd, (het zogenaamde stapeldok) waardoor een betere en snellere stedenbouwkundige fasering mogelijk is. Dit is een variant van het in de startnotitie omschreven dok alternatief en wordt gezien als een serieuze variant die nader zal worden uitgewerkt.
- **Quick Scan benutting**
Onderzocht is of een eindbeeld van 2-4-4 voor de zware rail met een ruimtelijke reservering voor 4-6-4 mogelijk is. Bestuurlijk bestaat een voorkeur voor het uitwerken van deze variant, hetgeen betekent dat deze ook in het MER zal moeten worden opgenomen.
- **Veiligheid**
Onderzocht wordt of het mogelijk is om de gewenste veiligheidsmaatregelen en daaruit voortkomende kosten specifiek te benoemen.
- **Verkenning Almere-Haarlemmermeer**
Deze verkenning onderschrijft de conclusies uit de Quick Scan Benutting voor het spoor. Over de capaciteit van de A10 concludeert ze dat 4 rijstroken onvoldoende is om het potentiële verkeersaanbod filevrij af te wikkelen, maar dat uitbreiding van de ring moeilijk is door gebrek aan ruimte. In de startnotitie wordt uitgegaan van 4 rijstroken voor de A10.

Voor alle onderzoeken geldt dat ze een nauwe samenhang hebben met het MER en dat er ook steeds afstemming tussen beide processen plaats heeft. Zo wordt voorkomen dat de parallelle trajecten strijdig met elkaar worden. De vraag naar de haalbaarheid bevindt zich inmiddels buiten de tracé/m.e.r studie. Het Bevoegd Gezag overweegt om de resultaten van het onderzoek van de heer Brinkman naar de kosten en opbrengsten mee te nemen in het MER. Voor het overige zullen dan in het kader van het MER geen zelfstandige studies naar kosten en opbrengsten worden verricht.

Zwischen



Tot slot

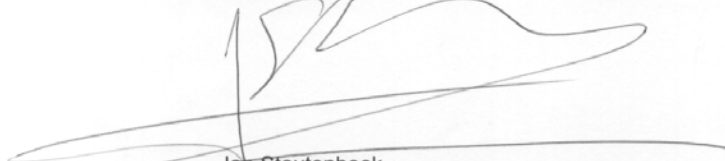
Ik hoop u, middels deze brief, inzicht te hebben gegeven in de achtergronden van het proces, de beschikbare informatie en de concrete vragen die er op dit moment leven. Natuurlijk ben ik graag bereid om één en ander nader toe te lichten.

Op 28 juni aanstaande is er een inloopbijeenkomst gepland om bewoners en betrokkenen te informeren over de voortgang aan de hand van de rapportage "Stand van zaken MER Zuidas". De resultaten van deze bijeenkomst zal ik u doen toekomen zodat u die kunt betrekken in uw advies. Indien het advies van de heer Brinkman vooruitlopend op uw advies verschijnt zal ik u dit ter informatie toezenden.

Hoogachtend,

Coördinerend Bevoegd Gezag tracé/m.e.r. studie Zuidas,
het Gemeentebestuur van Amsterdam,

namens deze



Jan Stoutenbeek
Directeur Projectbureau Zuidas

bijlage:

1. Rapportage, juni 2004, Rijkswaterstaat, "Stand van zaken MER Zuidas"
2. Brief, d.d. 28 juni 2002, Staatssecretaris VROM over procesafspraken Zuidas
3. Besluitenlijst bestuurlijk overleg 21 januari 2004
4. Verslag bestuurlijk overleg 21 januari 2004

Zuidas

BIJLAGE 2

Kennisgeving van het milieueffectrapport in Het Parool d.d. 21 juni 2004

Inloopbijeenkomst Stand van Zaken MER Zuidas



Varianten

De plannen hebben verstrekkende gevolgen voor de huidige rail- en weginfrastructuur, waarvoor wettelijke procedures doorlopen moeten worden. Het rijk is verantwoordelijk voor de hoofdinfrastructuur en de gemeente Amsterdam voor de stedelijke aspecten. ProRail, verantwoordelijk voor het onderhoud en de aanleg van het Nederlandse spoorwegnet, werkt de plannen voor de zware rail in Zuidas uit.

Inloopbijeenkomst

De tracé-m.e.r.-studie heeft inmiddels informatie opgeleverd die is gebundeld in de Stand van Zaken MER Zuidas. De officiële inspraak vindt plaats na de terinzagelegging van de Trajectnota/MER in 2005. Rijkswaterstaat, Prorail en de gemeente Amsterdam vinden het belangrijk om u gedurende het proces persoonlijk te informeren over de stand van zaken van de tracé-m.e.r.-studie Zuidas.

Wat kunt u verwachten?

Tijdens de inloopbijeenkomst zijn er panelen opgesteld die u informeren over de stand van zaken MER Zuidas. Projectleiders van Rijkswaterstaat, Prorail en de gemeente Amsterdam zijn aanwezig om extra toelichting te geven en uw vragen te beantwoorden.

Meer informatie

De notitie Stand van Zaken MER Zuidas kunt u zowel digitaal als schriftelijk vooraf aan de inloopbijeenkomst bekijken. Digitaal is de notitie vanaf 16 juni tot 16 juli 2004 beschikbaar op www.rijkswaterstaat.nl of www.zuidas.nl. U kunt ook vanaf 16 juni een schriftelijk exemplaar opvragen bij Infodesk Rijkswaterstaat, email info@dnh.rws.minvenw.nl, telefoon (023) 530 14 01. U kunt bij Infodesk ook vragen stellen over de stand van zaken MER Zuidas.

Informatie over de stedenbouwkundige ontwikkelingen Zuidas is te vinden op www.zuidas.nl. Vragen over Zuidas kunt u stellen bij Projectbureau Zuidas, de heer F. Haentjes, telefoon (020) 575 21 11, email info@zuidas.nl.

Hier toe organiseren zij een inloopbijeenkomst. Deze is op:
**Maandag 28 juni a.s. in het Holiday Inn Amsterdam
De Boelelaan 2, Amsterdam
Zaal Montana, tijd: 16.00 tot 20.00 uur**

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Rijkswaterstaat

Gemeente Amsterdam
Projectbureau Zuidas

ProRail

BIJLAGE 3

Projectgegevens

Initiatiefnemer: Gemeente Amsterdam, Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Bevoegd gezag: Gemeente Amsterdam (coördinerend), Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

Besluit: wijziging van het bestemmingsplan en tracéwetprocedures

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994:C1.4, C2.1, (C2.3), C11.1, D11.2

Activiteit: De activiteiten die milieu-effectrapportage (m.e.r.)-plichtig zijn betreffen:

- wijziging/uitbreiding van de hoofdinfrastructuur (zowel spoorlijnen als snelweg);
- realisatie van meer dan 4000 woningen.
Daarnaast is de realisatie van meer dan 200.000 m² kantoorvloeroppervlak m.e.r.-beoordelingsplichtig.

Procedurele gegevens:

kennisgeving startnotitie: 7 juni 2001

richtlijnenadvies uitgebracht: 2 augustus 2001

richtlijnen vastgesteld: november 2001

vraag om advies Stand van Zaken MER Zuidas: 17 juni 2004

advies Stand van Zaken MER Zuidas uitgebracht: 4 oktober 2004

Bijzonderheden: De initiatiefnemers hebben ervoor gekozen de m.e.r.-procedure in twee fasen op te splitsen: eerst onderzoeken welke infrastructuurbundeloptie de voorkeur verdient en in fase 2 de verdere inrichting van de Zuidas aan de orde stellen. Het advies gaat met name in op het MER t.b.v. fase 1 en geeft een indicatie welke aspecten in fase 2 aan de orde komen. Een nadere uitwerking hiervan kan en zal pas na afronding van fase 1 plaatsvinden.

In haar richtlijnenadvies vraagt de Commissie met name aandacht voor de volgende onderwerpen:

- Bij de uitwerking van de probleemstelling een kader/raamplan te maken waaruit criteria volgen, waaraan de alternatieven/varianten moeten voldoen;
- Een duidelijke hiërarchie aan te geven in de doelen, waarbij ook inzicht wordt verschaft in doelen die met elkaar op gespannen voet kunnen staan;
- De alternatieven gelijkwaardig uit te werken en ook in fase 1 een meest milieuvriendelijk alternatief te ontwikkelen.
- Nadrukkelijk aandacht te besteden aan de verschillen in veiligheid. Geadviseerd wordt om een integrale veiligheidsanalyse op te stellen en deze in de tijd te koppelen aan het MER;
- De kwaliteit van de samenvatting.

In juni 2004 is de Stand van Zaken MER Zuidas gepubliceerd die ingaat op het op bestuurlijke gronden vervallen van het kunstwerkalternatief. Tevens geeft deze notitie aan dat het m.e.r. niet meer in twee fasen wordt opgesplitst.

In haar advies geeft de Commissie aan dat de vastgestelde richtlijnen kunnen blijven gehanteerd met een aanvulling op het aspect geluid.

Samenstelling van de werkgroep:

dr. G.J. van Blokland
prof. dr. ir. R.E.C.M. van der Heijden
prof. mr. dr. E.F. ten Heuvelhof
ir. W.H.A.M. Keijsers
drs. L. Partouns
drs. L. van Rijn-Vellekoop (voorzitster)
drs. H. Snel
prof. ir. M. van Witsen

Secretaris van de werkgroep: dr. N.W.M. van Buren.

BIJLAGE 4

Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
1.	20040716	Rowoc Wijkopbouwcentrum Buitenveldert	Amsterdam	20040726
2.	20040629	D.C.M. Hetterschij	Amsterdam	20040726
3.	20040628	Stichting Senou Gerard Dou	Amsterdam	20040726
4.	20040622	J. Vetter		20040726
5.	20040706	Nederlands Genootschap van In-sprekers	Diemen	20040726
6.	20040809	Gemeente Amstelveen	Amstelveen	20040827
7.	20040716	Vereniging Reizigers Openbaar Vervoer	Amsterdam	20040831

Advies over het Stand van zaken rapport MER Zuidas Amsterdam

De minister van Verkeer en Waterstaat en de gemeente Amsterdam zijn een studie gestart naar de realisatie van een uitbreiding van de infrastructuur en de ontwikkeling van het stedelijk gebied Zuidas. Het betreft het gebied rond station Zuid/WTC. De activiteiten die m.e.r.plichtig zijn betreffen:

- wijziging/uitbreiding van de hoofdinfrastructuur (zowel raillijnen als snelweg);
- realisatie van meer dan 4000 woningen.

Daarnaast is de realisatie van meer dan 200.000 m² kantoorvloeroppervlak m.e.r.-beoordelingsplichtig. De realisatie van het stadsproject is niet zonder meer m.e.r.-plichtig. De initiatiefnemer voor het stadsproject, het gemeentebestuur van Amsterdam, heeft verklaard dat het stadsproject in de integrale Trajectnota/MER volwaardig wordt meegenomen in de beoordeling op milieueffecten.

ISBN 90-421-1366-9