



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Structuurvisie ZuidasDok



Inhoud

| | | |
|----------|--|-----------|
| 1 | Inleiding | 3 |
| 1.1 | Het plan ZuidasDok | 3 |
| 1.2 | Van een veelvoud van alternatieven naar een Voorkeursbeslissing | 4 |
| 1.3 | Juridisch kader en doorwerking | 5 |
| 1.3.1 | Juridisch kader Structuurvisie | 5 |
| 1.3.2 | Doorwerking van de Structuurvisie en samenwerking met partners | 5 |
| 1.4 | Participatie en communicatie | 6 |
| 1.5 | Leeswijzer | 7 |
| 2 | Zuidas in breder perspectief | 9 |
| 2.1 | Internationaal: Zuidas als één van de toplocaties in Europa | 9 |
| 2.2 | Nationaal: Zuidas als onderdeel van de Noordvleugel van de Randstad | 9 |
| 2.3 | Regionaal/lokaal: Zuidas als onderdeel van de metropoolregio Amsterdam | 11 |
| 3 | Probleem- en doelstelling | 13 |
| 3.1 | Doelstellingen voor ZuidasDok | 13 |
| 3.2 | Verdere realisatie van een internationale toplocatie als integraal onderdeel van de regio en de stad Amsterdam | 13 |
| 3.3 | Een optimaal functionerend hoogwaardig verkeer- en vervoersnetwerk | 14 |
| 3.4 | Een kwalitatief hoogwaardig OV-knooppunt van internationale allure | 15 |
| 3.5 | Duurzame inpassing van de infrastructuur in combinatie met stedenbouw | 16 |
| 4 | Van doelen naar voorkeursbeslissing | 19 |
| 4.1 | Onderbouwing voorkeursalternatief | 19 |
| 4.2 | Effecten van de beleidskeuzes | 20 |
| 4.2.1 | Bevindingen planMER | 20 |
| 4.2.2 | Bevindingen MKBA en overige onderzoeken (haalbaar, betaalbaar en stuurbaar) | 21 |
| 4.3 | Voorkeursbeslissing in de Structuurvisie | 22 |
| 5 | Beleidskeuzes ZuidasDok | 23 |
| 5.1 | Overzicht beleidskeuzes ZuidasDok | 23 |
| 5.2 | Uitbreiden van de A10-zuid | 24 |
| 5.2.1 | Beschrijving van de ontwikkeling | 24 |
| 5.2.2 | Bijdrage aan doelstellingen ZuidasDok | 25 |
| 5.3 | Duurzame inpassing van de infrastructuur | 25 |
| 5.3.1 | Beschrijving van de ontwikkeling | 25 |
| 5.3.2 | Bijdrage aan doelstellingen ZuidasDok | 27 |
| 5.4 | Aanpassen van de OV-terminal | 28 |
| 5.4.1 | Beschrijving van de ontwikkeling | 28 |
| 5.4.2 | Bijdrage aan doelstellingen ZuidasDok | 30 |
| 5.5 | Inpassing stedelijk en regionaal openbaar vervoer in de OV-terminal | 30 |
| 5.5.1 | Beschrijving van de ontwikkeling | 30 |
| 5.5.2 | Bijdrage aan doelstellingen ZuidasDok | 30 |

| | | |
|----------|--|-----------|
| 6 | Ontwikkelingsperspectief | 31 |
| 6.1 | Inleiding | 31 |
| 6.2 | Elementen van het ontwikkelingsperspectief | 32 |
| 6.2.1 | Uitbreiding naar een derde eilandperron met een zes-sporig station Amsterdam Zuid en benodigde keerspoeren | 32 |
| 6.2.2 | Inpassing van de sporen | 32 |
| 6.2.3 | Mogelijk doortrekken van de Noord/Zuidlijn | 32 |
| 6.2.4 | Verdere upgrade van de OV-terminal | 32 |
| 6.2.5 | Stedelijke ontwikkeling | 33 |
| 7 | Naar realisatie van beleidskeuzes | 35 |
| 7.1 | Van visie naar uitvoering | 35 |
| 7.2 | Structuurvisie en bestuursovereenkomst | 35 |
| 7.3 | Financiering | 35 |
| 7.4 | Planning voor realisatie van de beleidskeuzes | 36 |

1 Inleiding

1.1 Het plan ZuidasDok

“Zuidas is een internationale toplocatie met een uitstekende bereikbaarheid, dé ontmoetingsplaats voor mensen en bedrijven, waar stedelijke dynamiek en zakelijke ambities samen meer mogelijk maken. Een mix van hoogwaardige bedrijvigheid, stedelijk wonen en publieksaantrekkelijke voorzieningen (zoals theater, congresscentra, etc.) zorgt voor een pluriforme en internationale sfeer. Zuidas is gemakkelijk toegankelijk vanuit de omliggende stad, direct bereikbaar vanaf de snelweg A10 en via station Amsterdam Zuid en is slechts enkele minuten verwijderd van de internationale luchthaven Schiphol”.

Hoewel Zuidas hard op weg is deze toekomstvisie realiteit te maken, is er nog een aantal knelpunten dat een spoedige ontwikkeling in de weg staat. Filevorming in de ochtend- en avondspits en daarmee een onvoldoende doorstroming op de A10 zorgen ervoor dat de bereikbaarheid, die belangrijk is voor de Noordvleugel van de Randstad, de metropoolregio Amsterdam en Zuidas, onder druk staat. De groei van het openbaar vervoer kan niet opgevangen worden met de huidige capaciteit en kwaliteit van station Amsterdam Zuid. De doorsnijding van Zuidas door de A10 zorgt voor geluidhinder en luchtverontreiniging, waarbij ook het spoor bijdraagt aan de geluidhinder in Zuidas. Hierdoor is sprake van een verminderd leefklimaat in Zuidas. Door de ligging van de infrastructuur op een dijk is sprake van een duidelijk aanwezige barrière in het gebied. Sinds 1997 wordt daarom gesproken over de aanpak van de bereikbaarheid en het creëren van een hoogwaardige stedelijke omgeving: het plan ZuidasDok.

ZuidasDok zorgt ervoor dat de bereikbaarheid van de Noordvleugel verbetert en Zuidas een stevige impuls krijgt om zich verder te ontwikkelen als internationale toplocatie en hoogwaardig stedelijk gebied. De doorstroming van de A10 wordt verbeterd door de uitbreiding van de capaciteit van de A10 tussen de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel. Tegelijkertijd wordt het doorgaande verkeer en het bestemmingsverkeer van elkaar gescheiden. Door een verbeterde doorstroming op de A10-zuid ontstaat een robuust autonetwerk in de Noordvleugel. Ter hoogte van het centrumgebied van Zuidas wordt de A10 ondergronds aangelegd, waardoor de milieukwaliteit in de Flanken van Zuidas (de gebieden ten noorden en zuiden van de infrastructuurbundel A10/spoor) verbetert en de barrièrewerking vermindert. Het huidige station Amsterdam Zuid wordt aangepast tot een kwalitatief hoogwaardige OV-terminal, waar ook binnenlandse hogesnelheidstreinen kunnen stoppen en de Noord/Zuidlijn, trams en bussen in geïntegreerd zijn. Niet alleen vanuit de stad en regio is Zuidas goed bereikbaar, door aanlanding van de Hanzelijn en de hogesnelheidstreinen is een groot deel van Nederland beter aangesloten op Zuidas en Amsterdam.

ZuidasDok is een bijzonder project. Het is een combinatie van het verbeteren van de bereikbaarheid en stedelijke ontwikkeling. Hierbij zijn verschillende partijen betrokken en dit dwingt dan ook tot een gezamenlijk besluit. Naast deze Structuurvisie worden over de realisatie van voorgenomen beleidskeuzes tussen het Rijk, de provincie Noord-Holland, de stadsregio Amsterdam en de gemeente Amsterdam bindende afspraken in een bestuursovereenkomst gemaakt.

Het plangebied waar de Structuurvisie ZuidasDok betrekking op heeft is weergegeven in figuur 1.1. Het omvat de infrastructuurbundel van Amstel tot Schinkel (met aan weerszijden de Flanken van Zuidas) en de knooppunten Amstel en De Nieuwe Meer. De locatie waar keervoorzieningen voor de binnenlandse hogesnelheidstreinen worden gerealiseerd, bij Diemen Zuid, is niet op de tekening weergegeven.

figuur 1.1 Plangebied ZuidasDok en ligging van Zuidas Flanken



1.2 Van een veelvoud van alternatieven naar een Voorkeursbeslissing

Bij de voorbereiding van de Structuurvisie is een integrale benadering toegepast die past in het MIRT-spelregelkader en die is afgeleid van het advies "Sneller en Beter" van de Commissie Versnelling Besluitvorming Infrastructurele Projecten (Commissie Elverding, april 2008). Essentie van deze benadering is een brede verkenning met belanghebbende partijen van de integrale gebiedsopgave van ZuidasDok. In de integrale verkenning is ruimte gecreëerd voor afweging van alternatieve oplossingen en voor participatie. Deze Verkenning bestaat uit vier fasen die doorlopen zijn, zie figuur 1.2, en uiteindelijk hebben geresulteerd in een Voorkeursbeslissing die vastgelegd wordt in deze Structuurvisie.

Het plan ZuidasDok kent een lange voorgeschiedenis waarin een veelvoud van alternatieven bedacht en deels uitgewerkt zijn. In de notitie Reikwijdte en Detailniveau, die in het voorjaar van 2011 ter inzage heeft gelegen, is een trechtering van deze veelvoud van alternatieven beschreven waar drie kansrijke oplossingen uit naar voren kwamen 'Dok onder de grond, Gestapelde sporen en Sporen bovengronds'. De notitie Reikwijdte en Detailniveau vormde de 'Startfase' en 'Analytische fase'.

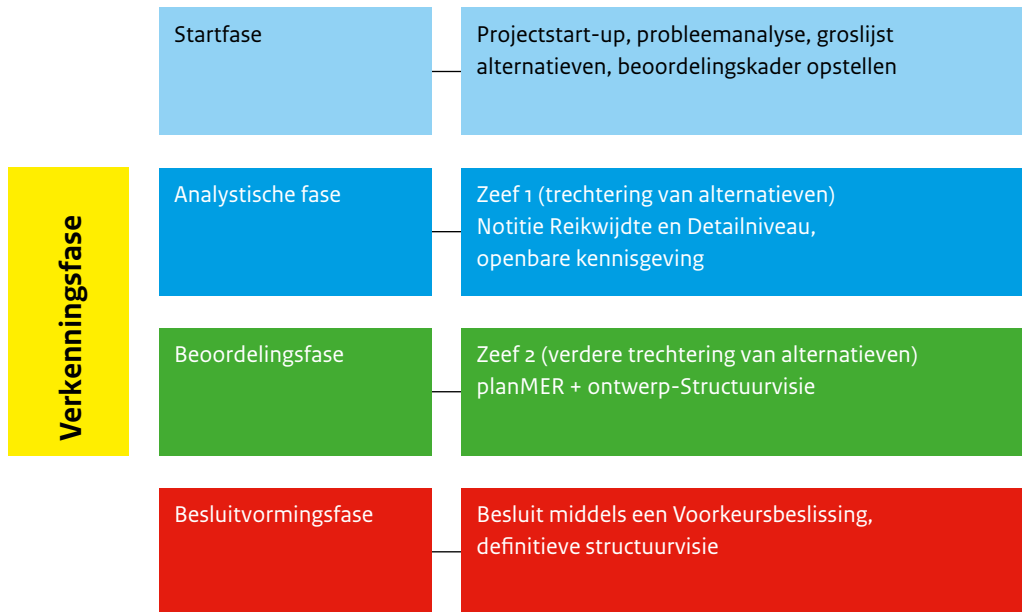
De drie alternatieven zijn vervolgens in de 'Beoordelingsfase' onderzocht door middel van een milieueffectrapportage (planMER) een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) en onderzoek naar technische maakbaarheid, juridische aspecten, kosten, risico's, betaalbaarheid, flexibiliteit en stuurbaarheid. Ten slotte heeft ook participatie plaatsgevonden met diverse partijen zoals burgers, bedrijven, maatschappelijke organisaties, mede-overheden en marktpartijen voor realisatie.

Tussentijdse resultaten van het onderzoek naar kosten en betaalbaarheid wijzen uit dat deze drie oplossingen nu niet leiden tot een betaalbare oplossing. Dit komt mede door de veranderende economische situatie, die doorwerkt in de vastgoedmarkt (een van de beoogde financieringsbronnen voor ZuidasDok). Daarom is besloten om ook een perspectief uit te werken dat een kortere doorlooptijd kent, financieel beter haalbaar is en dat een verdere doorgroei richting de drie alternatieven mogelijk maakt.

Dit perspectief is ook onderzocht in het planMER, de MKBA en de overige onderzoeken. Hieruit blijkt dat de gestelde doelstellingen in grote mate bereikt kunnen worden en het project financieel uitvoerbaar (betaalbaar) is. Dit perspectief is als Voorkeursbeslissing door de minister in samenspraak met de betrokken partners genomen. In deze Structuurvisie wordt dit perspectief (de Voorkeursbeslissing) 'beleidskeuzes' genoemd. De drie alternatieven zijn als 'ontwikkelingsperspectief' beschreven in deze Structuurvisie. Het ontwikkelingsperspectief vormt geen onderdeel van de Voorkeursbeslissing en is derhalve niet opgenomen op de Structuurvisiekaart (en wordt dus ook niet verder ontwikkeld). In hoofdstuk 6 wordt hier verder op ingegaan.

Het resultaat van de Verkenningfase is een gedragen Voorkeursbeslissing. De Verkenningfase wordt, conform 'Sneller en Beter' afgerond met een eenduidig bestuurlijk besluit, waarna binnen de kaders van dat besluit concrete planuitwerking plaatsvindt gericht op de uitvoering.

figuur 1.2 Overzicht vier fases binnen de Verkenningfase



1.3 Juridisch kader en doorwerking

1.3.1 Juridisch kader Structuurvisie

Het bevoegd gezag voor de Structuurvisie is de minister van Infrastructuur en Milieu. De minister oefent de bevoegdheid uit in overeenstemming met andere ministers die het aangaat. Het bevoegd gezag zal na overleg met het kabinet de Structuurvisie vaststellen.

1.3.2 Doorwerking van de Structuurvisie en samenwerking met partners

Formeel is het mogelijk om de Structuurvisie via een Rijks-, provinciale dan wel een gemeentelijke procedure te laten vaststellen. De aanleiding voor het te nemen Voorkeursbeslissing, zoals vastgelegd in deze Structuurvisie, ligt in eerste instantie bij het Rijk (vanwege de aanpassing van hoofdinfrastructuur en de mogelijkheid die hiervoor geboden moet worden). Ook de te volgen Uitvoeringsbesluiten (Tracébesluiten voor weg en eventueel spoor) doorlopen een rijksprocedure. Vandaar dat gekozen is voor een Structuurvisie van het Rijk. De totstandkoming van de Structuurvisie heeft plaatsgevonden door intensieve en gelijkwaardige samenwerking tussen het Rijk, provincie Noord-Holland, stadsregio Amsterdam en gemeente Amsterdam.

De gemeente Amsterdam zal onder andere voor de invulling van het gebied boven de A10-tunnels en het functievrij maken ervan bestemmingsplanprocedures opstarten. Het project ZuidasDok overstijgt het Amsterdamse, maar onderdelen van de beleidskeuzes worden op lokaal niveau geborgd.

Naast de Structuurvisie maken het Rijk, de provincie Noord-Holland, de stadsregio Amsterdam en de gemeente Amsterdam afspraken in een Bestuursovereenkomst. De Bestuursovereenkomst legt de plannen en ambities zoals beschreven in de Structuurvisie privaatrechtelijk vast in concrete afspraken tussen de betrokken publieke partijen.

1.4 Participatie en communicatie

Een belangrijk aspect van “Sneller & Beter” is de ambitie om te komen tot een gedragen besluit. Naast bestuurlijke partijen worden burgers en organisaties betrokken bij de planvorming. Burgers en organisaties zijn zo goed mogelijk geïnformeerd over de stand van zaken omtrent de planvorming en aan hen is de gelegenheid geboden om mee te denken over de alternatieven en de wijze van onderzoek. Dit alles is online via de website www.zuidasdok.nl te bekijken.

Mogelijkheid tot indienen zienswijze op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau

Van 10 maart tot en met 20 april 2011 heeft de notitie Reikwijdte en Detailniveau, die het formele begin van de plan-m.e.r.-procedure van ZuidasDok was, ter inzage gelegen. Een ieder heeft op de trechtering van alternatieven, de wijze van onderzoek en de te behandelen (milieu)thema's in het op te stellen milieueffectrapport kunnen reageren. Alle reacties zijn zorgvuldig bekeken en per reactie is een antwoord op de ingebrachte zienswijze geformuleerd. Dit is aan de degenen die hadden gereageerd meegedeeld en op de website www.zuidasdok.nl geplaatst.

Consultatiebijeenkomst met om- en inwonenden en marktpartijen

In een consultatiebijeenkomst op 20 april 2011 hebben belanghebbenden hun ideeën en mening kunnen geven over de volgende thema's:

- Internationale toplocatie als integraal onderdeel van Amsterdam
- Station Zuid als openbaar vervoerknooppunt en onderdeel van het verkeer- en vervoernetwerk
- Kwaliteit van de leefomgeving
- Werk in uitvoering

De bijeenkomst leverde reacties en adviezen op die, voor zover relevant en toepasbaar, meegenomen zijn bij het opstellen van de milieueffectrapportage en het verfijnen van de alternatieven.

Op 19 april is een consultatiebijeenkomst met marktpartijen geweest. Deelnemers hebben de alternatieven positief kritisch tegen het licht gehouden. Hieruit zijn aandachtspunten naar voren gekomen die meegenomen zijn in de uitwerking van de ontwerpen en in de milieueffectrapportage.

Op de website www.zuidasdok.nl zijn verslagen en resultaten van deze bijeenkomsten terug te vinden.

Ter inzage legging van de ontwerp Structuurvisie en het planMER

Het planMER, de ontwerp Structuurvisie en bijlagen zijn op 9 februari 2012 bekend gemaakt en hebben ter inzage gelegen van 8 maart 2012 tot en met 18 april 2012. Er zijn 59 zienswijzen binnengekomen. Deze zienswijzen zijn ook aan de Commissie m.e.r. verstrekt. De Commissie m.e.r. heeft op 31 mei 2012 haar toetsingsadvies uitgebracht.

Op basis van het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. en de ingebrachte zienswijzen is voorliggende Structuurvisie op enkele plaatsen aangevuld. Ook is met een aanvullende bijlage enkele informatie toegevoegd aan het planMER. De doorgevoerde aanpassingen betreffen:

Structuurvisie

- Nadere onderbouwing van de keuze voor de tunnallengte in de beleidskeuzen;
- Nadere keuze voor de keervoorziening in de beleidskeuzen voor de locatie Diemen en voor de keervoorziening in het ontwikkelingsperspectief voor de locatie langs de A2.

PlanMER

- Meer informatie over de wijze van trechtering tot de twee meest kansrijke locaties voor de keerspooren voor de beleidskeuzen en het ontwikkelingsperspectief;
- Toevoeging informatie over stikstofdepositie op de Natura 2000-gebieden Botshol en het Naardermeer.

1.5 Leeswijzer

Deze Structuurvisie is als volgt opgebouwd. In de hoofdstukken 2 en 3 worden respectievelijk de bredere context en de visie en doelstellingen van ZuidasDok beschreven. Vanuit deze doelstellingen worden de ontwikkelingen die deel uitmaken van hetgeen in de Structuurvisie wordt vastgelegd, beschreven. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen beleidskeuzes en ontwikkelingsperspectieven. De beleidskeuzes worden in deze Structuurvisie vastgelegd. In hoofdstuk 4 wordt het onderscheid hiertussen en de achtergronden daarbij beschreven. In hoofdstuk 5 worden de beleidskeuzes toegelicht, die tezamen de Voorkeursbeslissing vormen voor deze structuurvisie. De beleidskeuzes zijn weergegeven op de Structuurvisiekaart. Belangrijk onderdeel van het hoofdstuk is de beschrijving van de waarde van de beleidskeuzes in deze Structuurvisie voor het Rijk, de regio en de stad Amsterdam. In hoofdstuk 6 wordt het ontwikkelingsperspectief voor de lange termijn op hoofdlijnen beschreven. Hoofdstuk 7, ten slotte, gaat in op de uitvoering van de Structuurvisie. In dit hoofdstuk komen uitvoeringsaspecten als samenwerking, financiering en planning aan bod.

2 Zuidas in breder perspectief

In dit hoofdstuk is Zuidas in breder perspectief weergegeven aan de hand van drie schaalniveaus: internationaal, nationaal en regionaal/lokaal. Door dit bredere perspectief te schetsen kan het belang van ZuidasDok in de volgende hoofdstukken beter geplaatst worden. ZuidasDok gaat over bereikbaarheid en stedelijke ontwikkeling en heeft impact op de drie schaalniveaus die in dit hoofdstuk beschreven worden.

2.1 Internationaal: Zuidas als één van de toplocaties in Europa

Zuidas is één van de locaties in Europa die zich nadrukkelijk manifesteert als internationale toplocatie. Voorbeelden van dergelijke locaties bevinden zich in Londen (City, Docklands), Parijs (La Defense), Frankfurt (Bankenlage), Berlijn (Potsdammer Platz) en diverse locaties in andere steden.

Zuidas is een vestigingslocatie voor internationale ondernemingen. De directe nabijheid van de mainport Schiphol vormt hierbij een belangrijke pullfactor. Uit diverse studies blijkt dat in 2008 een aanzienlijk aantal van de aanwezige bedrijven een niet-Nederlandse nationaliteit heeft. Ook is sprake van een behoorlijke diversiteit qua functies, waarbij de juridische en financiële sectoren een grote vertegenwoordiging hebben.

Zuidas is nadrukkelijk een gebied in ontwikkeling. Zo wordt in de flanken in totaal circa 2.000.000 m² gemengd vastgoed (voor wonen, werken en voorzieningen) voorzien. Hierbij ligt niet alleen het accent op vergroting van het vastgoedareaal, maar ook op voortdurende kwaliteitsverbetering en verbreding van functies. Met de kwantitatieve groei van het vastgoedareaal en de kwaliteitsimpuls door de ontwikkeling van ZuidasDok staat Zuidas als internationale toplocatie (ook letterlijk) in de steigers en heeft Zuidas alle mogelijkheden om zich verder te ontplooien.

2.2 Nationaal: Zuidas als onderdeel van de Noordvleugel van de Randstad

De ruimtelijk-economische dynamiek van de Noordvleugel van de Randstad behoort tot de grootste van West-Europa (VROM, 2008). De Noordvleugel van de Randstad draagt voor een kwart bij aan het Nederlandse BBP. Met steden zoals Amsterdam en Utrecht, de mainport Schiphol, een fijnmazig infrastructuur netwerk voor alle transportmodaliteiten én een internationale toplocatie als Zuidas is dit niet verwonderlijk.

Het kabinet heeft het belang van Zuidas bekrachtigd in het regeerakkoord: *“Het is voor economische ontwikkeling en innovatie belangrijk dat bedrijven geclusterd kunnen opereren, zoals... de Zuidas in Amsterdam. Deze clusters worden maximaal gefaciliteerd”*. Ook eerdere kabinetten hebben de Zuidas al getypeerd als belangrijke locatie door het kabinetsbesluit om station Amsterdam Zuid aan te wijzen als Nationaal Sleutel Project (NSP).

De Noordvleugel van de Randstad is sterk in een groot aantal topsectoren zoals benoemd in het bedrijfslevenbeleid van het kabinet. Het gebied is sterk in de topsectoren Agrofood, Tuinbouw, Creatieve industrie, Life sciences en Logistiek en het doorsnijdende thema door alle topsectoren heen: hoofdkantoren. Internationaal opererende hoofdkantoren zorgen voor (nieuwe) kennis, toegevoegde waarde en aansluiting op internationale netwerken. De Zuidas is voor hoofdkantoren en de zakelijke en financiële dienstverlening een top vestigingslocatie en draagt bij aan de clusterdynamiek.

In figuur 2.1 is de Noordvleugel van de Randstad als stedelijke regio duidelijk zichtbaar. Zuidas staat benoemd als economische toplocatie en als infrastructuurknooppunt in diverse nationale beleidstukken, het meest recent in de ontwerp-Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2011). Naast het behoud en aantrekken van (internationale) hoofdkantoren met hoogwaardige werkgelegenheid wordt ook de versterking van de mainport Schiphol uitdrukkelijk benoemd. De versterking van de mainport hangt samen met de ontwikkelingen in Amsterdam en met name in Zuidas. Zo zorgt de aanwezigheid van een internationale toplocatie en hoofdstad nabij de mainport voor een elkaar versterkende relatie Schiphol – Zuidas – Amsterdam.

figuur 2.1 Stedelijke regio's met de diverse topsectoren uit de ontwerp Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte



Om te zorgen dat de Noordvleugel, in het bijzonder de corridor Schiphol - Amsterdam - Almere goed bereikbaar blijft zijn aanpassingen aan de infrastructuur (auto, trein en metro) noodzakelijk. Momenteel zijn of worden diverse planstudies uitgevoerd om het rijkswegennet robuuster te maken. In het kader van OV-SAAL (Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad) worden diverse uitbreidingen en verbeteringen op het spoor doorgevoerd. Naast bereikbaarheid dienen ook hoogwaardige (economische) functies versterkt en uitgebreid te worden. Hiermee wordt de internationale concurrentiekracht vergroot en de economische positie van Nederland in Europa en de rest van de wereld versterkt.

2.3 Regionaal/lokaal: Zuidas als onderdeel van de metropoolregio Amsterdam

Zuidas is een internationale toplocatie in de metropoolregio Amsterdam. In de gemeentelijke begroting 2011 wordt het belang van Zuidas voor Amsterdam als volgt omschreven: “de gemeente Amsterdam onderschrijft de ambitie van de ontwikkeling van een dok. Voor de metropool Amsterdam en Nederland is het belangrijk om een internationale toplocatie te hebben. Menging met wonen en andere functies, een goede bereikbaarheid via openbaar vervoer en bijbehorend een hoogwaardig metro- en treinstation is noodzakelijk”. In de Amsterdamse Structuurvisie 2040; Economisch sterk en duurzaam (Amsterdam, 2011) staan vier grote ‘bewegingen’ centraal. Zuidas ligt op het scharnierpunt van drie van deze belangrijke bewegingen:

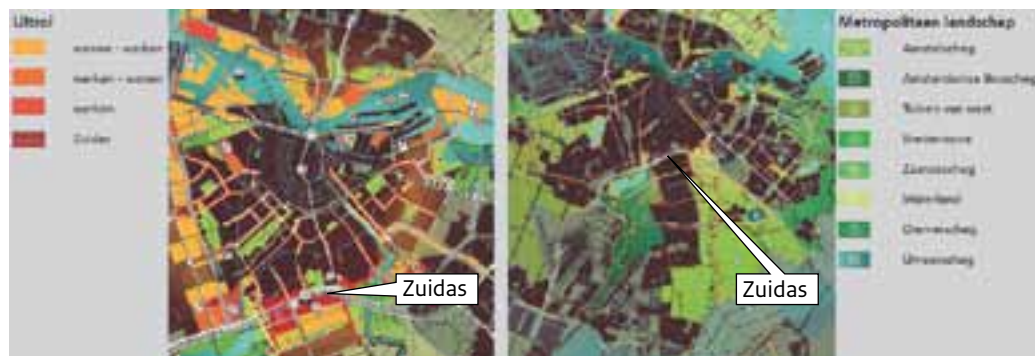
1 Uitrol centrumgebied

De uitrol van het hoogstedelijke centrummilieu tot over de ringweg A10 vraagt om een zorgvuldige afweging tussen talloze ruimtelijke claims. Zuidas ligt binnen het zich uitbreidende hoogstedelijke centrummilieu, zie figuur 2.2. In Zuidas kunnen functies worden gevestigd waarvoor geen ruimte is in het oude centrum van Amsterdam. In Zuidas kan verdichting plaatsvinden op de best bereikbare plek binnen het hoogstedelijke centrummilieu, zodat het omringende groen (zoveel mogelijk) onaangetast kan blijven.

2 Verweving metropolitane landschap en stad

Twee grote groene landschapstructuren omzomen Zuidas: de Amstelscheg (ten oosten van Zuidas) en het Amsterdamse Bos (ten westen van Zuidas). Door de combinatie van een hoogwaardig centrum-stedelijk milieu en de groene-blauwe landschappen ontstaat een uniek gebied waar diverse functies hand in hand gaan.

figuur 2.2 De uitrol van het centrumgebied (links) en de grote landschappelijke structuren (rechts)



3 Internationalisering van de Zuidflank

Zuidas is gelegen in het centrum van de zogenaamde ‘Zuidflank’ waar grote fysieke veranderingen te verwachten zijn, zoals de uitbreiding van Schiphol, de ontwikkeling van Zuidas en de intensivering van de gebieden ten oosten van Zuidas.

3 Probleem- en doelstelling

3.1 Doelstellingen voor ZuidasDok

De ontwikkeling van ZuidasDok is belangrijk om de bereikbaarheid van de Noordvleugel van de Randstad en Zuidas op alle schaalniveaus te waarborgen en geeft bovendien een stevige impuls aan de doorgroei van Zuidas tot een internationale toplocatie met een gemengd stedelijk milieu. ZuidasDok voorziet in een samenhangend antwoord op de verschillende deelproblemen in het gebied. Voor ZuidasDok zijn vier doelstellingen geformuleerd, zoals weergegeven in figuur 3.1.

figuur 3.1 Centrale doelstellingen voor ZuidasDok



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

De infrastructuurontwikkeling en gebiedsontwikkeling van ZuidasDok kennen een lange ontwikkelings- en realisatietijd. ZuidasDok zal jaren van ontwikkelen en bouwen in beslag nemen. Het bouwproces wordt zorgvuldig ingepast in de beperkt beschikbare ruimte van deze, ondertussen in omvang en kwaliteit groeiende, locatie. Bij de uitwerking van de doelstellingen geldt als belangrijk uitgangspunt dat in elke fase van ontwikkeling kwaliteit moet worden geboden.

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

De regio Amsterdam - met Zuidas als toplocatie - heeft een internationaal economische toppositie. De op enkele minuten van Zuidas gelegen luchthaven Schiphol is de vijfde luchthaven van Europa voor wat betreft verwerkte passagiers (meer dan 40 miljoen reizigers per jaar) en derde als het gaat om vracht. De ligging

van een toplocatie op zo'n korte afstand (8 treinminuten) van een internationale luchthaven is bijzonder. Het levert een belangrijk vestigingsvoordeel op voor internationale bedrijven. Nergens in Nederland zijn vergelijkbare kansen aanwezig en ook in Europa is deze ligging vrijwel uniek.

De economische groei en de internationale concurrentiepositie van Nederland staan onder druk. De aantrekkelijkheid van de Nederlandse economie voor internationaal opererende bedrijven hangt onder andere af van de mate waarin ze toegang kunnen krijgen tot internationale (transport)netwerken en van de mate waarin deze bedrijven gebruik kunnen maken van agglomeratievoordelen. Het gaat bijvoorbeeld om een groot en gevarieerd aanbod van (hoogwaardige) arbeid en andere productiefactoren, de aanwezigheid van andere bedrijvigheid en de aanwezigheid van (hoogwaardige) kennis. Stuwende bedrijven¹ hebben in het algemeen een voorkeur voor vestiging in grootstedelijke gebieden. Internationaal opererende bedrijven vestigen zich bij voorkeur in de invloedssfeer van mainports, nationale stedelijke netwerken en de daar grotendeels binnen gelegen economische kerngebieden. Zuidas biedt deze kwaliteiten.

Het is, omwille van leefbaarheid en duurzaamheid, de ambitie om Zuidas tot een hoogwaardig gemengd stedelijk centrum te ontwikkelen en het ruimtelijk te integreren in de stad. Het gaat daarbij om een evenwichtige menging van wonen, werken en voorzieningen. Uitgangspunten zijn versterking van het duurzame karakter, aansluiting bij de compacte stad gedachte van Amsterdam en om Zuidas integraal onderdeel van de rest van Amsterdam en de buurgemeenten te laten zijn.

3.3 Een optimaal functionerend hoogwaardig verkeer- en vervoersnetwerk

Zuidas is via diverse transportmodaliteiten te bereiken. Met de auto via de Rijksweg A10 en het stedelijk wegennet, met de trein uit alle richtingen, met de metro en trams vanuit diverse delen van Amsterdam en met bussen vanuit de regio. De treinverbindingen geven aansluiting op Schiphol, dat op korte afstand is gelegen.

Ondanks de multimodale ontsluiting is Zuidas in 2020/2030 zonder maatregelen via de A10 en het openbaar vervoer onvoldoende bereikbaar. De capaciteit van de A10-Zuid staat onder druk en in het openbaar vervoer zijn ontwikkelingen voorzien, die tot een grote groei aan reizigers leiden. Een blijvend goed functionerend verkeer- en vervoersinfrastructuur en een betrouwbare bereikbaarheid met auto en openbaar vervoer is van belang voor groeibevordering in relatie tot een economisch concurrerende toppositie. Om de bereikbaarheid van de Noordvleugel van de Randstad en Stadsmetropool Amsterdam, als belangrijke motoren van de Nederlandse economie, te verbeteren, wordt gelijktijdig gewerkt aan de voorbereiding van de uitbreiding van het spoor binnen het project OV Schiphol- Amsterdam-Almere-Lelystad (OV SAAL) en de uitbreiding van de wegcapaciteit in het project Schiphol-Amsterdam-Almere (SAA) en A10-zuid door Zuidas.

Het sterk groeiende station Amsterdam Zuid is ingeklemd tussen de rijbanen van de A10. Hierdoor is uitbreiding in de toekomst nauwelijks mogelijk, de beperkte stedelijke ruimte noodzaakt tot het halteren van overig openbaar vervoer (bus, tram) en taxi's op aanzienlijke afstanden van station Amsterdam Zuid. Hierdoor kost het overstappen veel tijd en dit doet afbreuk aan het imago van een internationale toplocatie.

Rijksweg A10

De A10-zuid is onderdeel van de hoofdinfrastructuur van de Noordvleugel van de Randstad en vormt een essentiële schakel in de ring rond Amsterdam en als doorgaande verbinding. Op de A10-zuid zal rond 2020 door groei van het autoverkeer een goede doorstroming onder druk komen te staan. In de huidige situatie (2011) is al sprake van een knelpunt, conform de beleidslijn uit de Nota Mobiliteit. De reistijdverhouding van Badhoevedorp naar Amstel, waarvan de A10-zuid deel uitmaakt, ligt in de avondspits boven de norm van 2 (conform de Nota Mobiliteit). Als gevolg van files in de ochtend- en avondspits op de A10-zuid en de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel. Zal deze verhouding verder verslechteren.

¹ stuwende bedrijven zetten hun producten vooral af buiten het eigen gebied, waardoor geld het gebied binnenkomt

Om de groeiende vervoersstromen door en in Zuidas te kunnen verwerken, is een capaciteitsverhoging van de doorgaande infrastructuur (A10) en een verbetering van de aansluiting van lokaal verkeer (S108 en S109) hierop vereist.

Spoorwegen

Om de bereikbaarheid van de Noordvleugel van de Randstad en Stadsmetropool Amsterdam via het spoor te verbeteren is gestart met de uitbreiding van twee naar vier sporen tussen Riekerpolder en station Duivendrecht. Eind 2011, begin 2012 is het Tracébesluit voor aanpassingen op het traject Weesp – Lelystad vastgesteld om groei van het treinverkeer in de SAAL-corridor mogelijk te maken. Het aantal treinen per uur per richting op het station Amsterdam Zuid zal hierdoor toenemen van 12 in 2011, via 14 in 2016 naar 18-20 treinen in 2020. Na 2020 zal afhankelijk van verdere besluitvorming in de SAAL-corridor het aantal treinen nog verder kunnen toenemen.

De ambitie is om station Amsterdam Zuid op te nemen in het hogesnelheidsnetwerk. Er wordt rekening gehouden met vier binnenlandse hogesnelheidstreinen per uur in 2024 en mogelijk twee internationale hogesnelheidstreinen per uur. Hiervoor worden keervoorzieningen bij Diemen Zuid gerealiseerd. Bij verdere ontwikkelingen alshet stoppen van de internationale hogesnelheidstreinen stoppen op station Amsterdam Zuid worden keerspooren aangelegd bij de locatie direct ten oosten van de A2.

De doelstelling van ZuidasDok is het accommoderen van deze sterk groeiende vervoersvraag.

Metro, tram, bus en langzaam verkeer

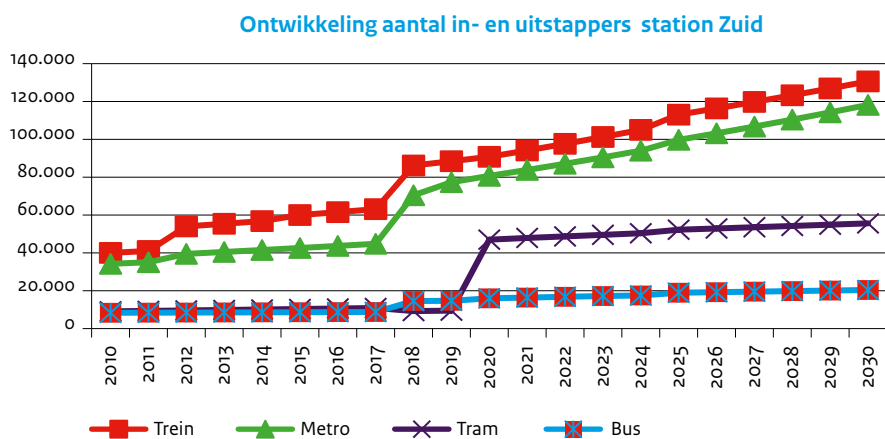
De Noord/Zuidlijn als verbinding tussen Amsterdam Noord, Centraal Station en station Amsterdam Zuid wordt, samen met de metro ringlijn, geïntegreerd in het trein/metrostation. Hierbij wordt rekening gehouden met een toekomstige doortrekking van de Noord/Zuidlijn als metro naar Amstelveen, terwijl een toekomstige doortrekking naar Schiphol mogelijk blijft. Dit vraagt om een geïntegreerd trein/metrostation en de directe nabijheid van het overige Openbaar Vervoer van tram, bus etc., opdat snel en efficiënt overstappen mogelijk wordt. Ook wordt het langzaam verkeer, fietsers en voetgangers zo optimaal mogelijk gefaciliteerd.

3.4 Een kwalitatief hoogwaardig OV-knooppunt van internationale allure

Vanuit diverse delen van het land is station Amsterdam Zuid per trein sneller bereikbaar dan Amsterdam Centraal. Tussen 2000 en 2011 is het aantal treinreizigers dan ook gegroeid van 15.000 naar circa 40.000 in- en uitstappende reizigers bij Zuidas (station Amsterdam Zuid). De groei van het aantal metroreizigers houdt hiermee gelijke tred.

Met de komst van de Hanzelijn, eind 2012, wordt station Amsterdam Zuid sneller en frequenter verbonden met Noordoost Nederland. Voor de langere termijn ontstaat verdere groei in het aantal in- en uitstappers en een toename van het aantal treinen op het traject door de ruimtelijke ontwikkelingen, verdere verbetering van het traject Schiphol - Amsterdam - Almere - Lelystad en het opnemen van het station Amsterdam Zuid in het binnenlandse hogesnelheidsnetwerk. Tot circa 2030 wordt een verdere groei verwacht naar 95.000 tot 130.000 treinreizigers per werkdag. Het stedelijk en regionaal openbaar vervoer krijgt een impuls onder andere door de komst van de Noord/Zuidlijn waardoor het aantal metroreizigers ook sterk groeit. Door metro, de tramlijnen en de busverbindingen (verknoping in Zuid), biedt station Amsterdam Zuid een snelle reis naar en van een groot deel van de stad. De totale groei van het aantal reizigers is in figuur 3.2 voor alle modaliteiten weergegeven.

figuur 3.2 Ontwikkeling aantal reizigers voor trein, metro, tram en bus bij station Amsterdam Zuid



Het huidige station Amsterdam Zuid kan deze groei niet aan. De veiligheid van reizigers en een matige overstapkwaliteit vragen om grote aanpassingen aan het station.

Een hoogwaardige uitstraling als bij de overige Nationale Sleutelprojecten (NSP) benadrukt het toenemende belang van het station Amsterdam Zuid in het railnet passend bij de ambitie van de Zuidas. Een nieuwe OV-terminal moet een aangename (compacte) overstap en eventueel verblijf bieden in een levendige omgeving met een breed aanbod van voorzieningen. Per saldo worden zo de condities geschapen die rechtvaardigen dat station Amsterdam Zuid ook de bestemming kan worden van de hogesnelheidstreinen. De hoogwaardige OV-terminal zal helpen het openbaar vervoer een nog groter aandeel te geven in de opvang van de mobiliteitsgroei in de regio.

Ten slotte kan de OV-terminal mogelijk gaan fungeren als een tweede ontvangsterminal voor Schiphol, waardoor de relatie tussen de internationale toplocatie en de mainport Schiphol nog meer wordt benadrukt.

3.5 Duurzame inpassing van de infrastructuur in combinatie met stedenbouw

Het ruimtebeslag van de huidige A10 zorgt ervoor dat station Amsterdam Zuid niet kan uitbreiden (zie onder 3.3) en het regionaal en stedelijk openbaar vervoer niet op korte afstand van het station gesitueerd kan worden.

De huidige ligging van de A10 en het spoor op een dijklichaam tussen de Flanken van Zuidas zorgt voor een fysieke barrière en legt beperkingen op aan de kwaliteit van de leefomgeving en de Openbaar Vervoer terminal. De Flanken van Zuidas zijn met elkaar verbonden via enkele noord-zuidverbindingen, maar dit is niet voldoende om de fysieke barrière en het gevoel dat de barrière oproept, weg te nemen. Door deze barrière, die circa 125 meter breed is, blijft duidelijk sprake van twee delen. Daarnaast slokt de infrastructuurbundel zelf een aanzienlijk deel van de ruimte op, waardoor dit gebied niet ingezet kan worden voor optimaal gebruik van de schaarse grond om de ontwikkeling van Zuidas als nieuw stedelijk centrum en internationale toplocatie te versterken.

De A10 zorgt voor aanzienlijke hinder op de aspecten geluid, externe veiligheid en in mindere mate op het aspect luchtkwaliteit. Ook het spoor zorgt voor geluidhinder. figuur 3.3 laat de gevels van gebouwen zien waar bij geluidgevoelige objecten (zoals woningen en diverse voorzieningen) een geluidsniveau boven de maximale ontheffingswaarde aanwezig is als gevolg van de A10. Een aanzienlijk gedeelte van Zuidas, met name dicht bij de A10, heeft te maken met hoge geluidbelastingen.

figuur 3.3 Boven de maximale ontheffingswaarde geluidbelaste gevels in de referentiesituatie als gevolg van de A10



Het realiseren van een hoogwaardige toplocatie met een gemengd stedelijk milieu in de directe nabijheid van hoofdinfrastructuur staat op gespannen voet met elkaar, ondanks dat hoofdinfrastructuur wel randvoorwaardelijk is voor een internationale toplocatie. Dit wordt versterkt door de groei van het autogebruik en in mindere mate van het spoorvervoer in dit gebied. Dit noodzaakt tot een robuuste inpassing van infrastructuur, zodat naast groei op deze infrastructuur ook de milieuhinder voor woningen, kantoren, voorzieningen en de openbare ruimte verminderd kan worden.

4 Van doelen naar voorkeursbeslissing

4.1 Onderbouwing voorkeursalternatief

ZuidasDok is een integrale oplossing om de gestelde doelen te bereiken. Vanwege de complexiteit van het project en de samenhang tussen de onderdelen is uitgebreid onderzoek verricht om te komen tot een Voorkeursbeslissing. Dit onderzoek, passend bij het abstractieniveau van de Structuurvisie, is uitgevoerd op diverse terreinen.

Milieueffecten en ruimtelijke kwaliteit van de alternatieven zijn onderzocht in een milieueffectrapportage (planMER). Maatschappelijk-economische effecten zijn onderzocht in een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). Daarnaast is onderzoek gedaan naar technische maakbaarheid, juridische aspecten, kosten, risico's, betaalbaarheid, flexibiliteit en stuurbaarheid. Ten slotte heeft ook participatie plaatsgevonden met diverse partijen zoals burgers, bedrijven, maatschappelijke organisaties, medeoverheden en marktpartijen voor realisatie. ZuidasDok is hierdoor inhoudelijk verrijkt en aangescherpt en belangen van de diverse partijen zijn met elkaar gedeeld en besproken. Deze onderzoeken en overleggen hebben geleid tot voldoende informatie voor de minister van Infrastructuur en Milieu om een Voorkeursbeslissing te nemen en deze vast te leggen in deze Structuurvisie en daarnaast ook in een Bestuursovereenkomst.

Uitgangspunt voor het planMER, de MKBA, de overige onderzoeken en de participatie vormen de drie kansrijke oplossingen 'Dok onder de Grond', 'Gestapelde sporen' en 'Sporen bovengronds'. Het onderzoek naar kosten en betaalbaarheid wijst uit dat deze drie oplossingen nu niet leiden tot een sluitende business case. Dit komt door een hogere waardering van risico's voor onzekere vastgoedopbrengsten, lagere vastgoedopbrengsten (minder volume en minder opbrengsten ten opzichte van eerdere trajecten) en hogere bouwkosten als gevolg van nieuwe wet- en regelgeving en nieuwe inzichten in techniek en ontwerpisen. De twee eerst genoemde oorzaken hangen ook samen met de veranderende economische situatie, die doorwerkt in de vastgoedmarkt.

Er is daarom gekozen om naast de bestaande alternatieven een perspectief uit te werken dat een kortere doorlooptijd kent, financieel beter haalbaar is en dat een verdere ontwikkeling richting een van de alternatieven mogelijk houdt. Dit perspectief is in het planMER, de MKBA en de overige onderzoeken "Middellange Termijn" (MLT) genoemd. De resultaten van het planMER, de MKBA en de overige onderzoeken voor de alternatieven worden in dit hoofdstuk op hoofdlijnen toegelicht als aanloop naar de uitwerking van het voorkeursalternatief in de Structuurvisie.

Milieueffectrapportage (planMER)

In de voor ZuidasDok opgestelde milieueffectrapportage is voor de referentiesituatie (de situatie die ontstaat als alle reeds vastgestelde plannen gerealiseerd zijn) en alternatieven onderzocht wat de effecten op diverse milieu- en ruimtelijke thema's zijn. Per thema is een effectbeoordeling voor de beschouwde alternatieven gegeven.

Maatschappelijke kosten-batenanalyse

In de MKBA zijn de maatschappelijk-economische verschillen tussen de referentiesituatie en de projectalternatieven zoveel mogelijk in geld uitgedrukt. Tevens zijn gevoeligheidsanalyses uitgevoerd. Hiermee is een maatschappelijke business case uitgevoerd om na te gaan of de niet-financiële effecten van ZuidasDok – zoals betere bereikbaarheid, ruimtelijke kwaliteit, leefbaarheid en meer werkgelegenheid en economische activiteiten – opwegen tegen overheidsbijdrage aan ZuidasDok.

4.2 Effecten van de beleidskeuzes

In deze paragraaf worden de belangrijkste effecten uit de planMER, de MKBA en de overige onderzoeken van de onderzochte alternatieven weergegeven.

4.2.1 Bevindingen planMER

De m.e.r.-procedure voor ZuidasDok heeft als doel het milieubelang een volwaardige plaats in de besluitvorming te geven. Voor de ontwikkelingen die onderdeel uitmaken van ZuidasDok is het verplicht een milieueffectrapportage op te stellen: het planMER. Het planMER bevat een analyse van de referentiesituatie, effectenbeschrijving en beoordeling van deze effecten voor relevante milieu- en ruimtelijke thema's. In tabel 4.1 zijn de effectbeoordelingen van de diverse criteria en subcriteria uit het planMER weergegeven.

tabel 4.1 Effectbeoordelingstabel onderzochte alternatieven

| Criterium | Subcriterium | Beleids-keuzes (MLT) | Beleids-keuzes | | Gestapelde sporen | | Sporen bovengronds | |
|---|---|----------------------|----------------|-----|-------------------|-----|--------------------|-----|
| | | | 4 | 6 | 4 | 6 | 4 | 6 |
| Een internationale toplocatie als integraal onderdeel van de regio en de stad Amsterdam | een internationale toplocatie | + | ++ | +++ | ++ | +++ | + | ++ |
| | een nieuw centrum als integraal onderdeel van de Amsterdamse stedelijke regio | + | +++ | +++ | ++ | ++ | + | + |
| | versterken ruimtelijke kwaliteit en leefomgeving | ++ | +++ | +++ | +++ | +++ | ++ | ++ |
| Een kwalitatief hoogwaardig OV-knooppunt van internationale allure, als integraal onderdeel van het gebied en als 'poort van Amsterdam' | transfer trein - metro - tram - bus - fiets - voet | ++ | +++ | ++ | +++ | ++ | ++ | ++ |
| | kwaliteit van de OVT (NSP-kwaliteit) | ++ | +++ | +++ | +++ | +++ | ++ | ++ |
| Een blijvend goed functionerend verkeer- en vervoernetwerk en een betrouwbare bereikbaarheid voor auto en via OV | Capaciteit en bereikbaarheid hoofdwegenet en onderliggend wegennet | ++ | ++ | ++ | ++ | ++ | ++ | ++ |
| | Capaciteit / bereikbaarheid spoor | + | + | + | + | + | + | + |
| | Capaciteit / bereikbaarheid metro | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Klimaat en Leefbaarheid | Luchtkwaliteit | ++ | ++ | ++ | ++ | ++ | ++ | ++ |
| | Geluid | ++ | +++ | ++ | +++ | ++ | ++ | ++ |
| | Duurzaamheid | ++ | +++ | +++ | +++ | +++ | ++ | ++ |
| Veiligheid | Tunnelveiligheid / verkeersveiligheid | - | - | - | - | - | - | - |
| | Externe veiligheid transport | +++ | +++ | +++ | +++ | +++ | +++ | +++ |
| Natuur en Landschap | Bodem / archeologie | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | Cultuurhistorie / landschap | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | Water | - | - | - | - | - | - | - |
| | Ecologie | - | - | - | - | - | - | - |

De beoordeling is uitgevoerd middels een zevenpuntsschaal, lopend van --- tot +++. In de beoordeling staan de effecten van de onderzochte alternatieven afgezet tegen de referentiesituatie. De referentiesituatie is de situatie die ontstaat in 2020/2030 als alle vastgestelde plannen en besluiten doorgaan, maar de beleids-

keuzes nog niet gerealiseerd zijn. Het planMER geeft geen weging tussen de thema's, er wordt per criterium een score toegekend. Deze scores kunnen niet bij elkaar opgeteld worden.

Uit tabel 4.1 blijkt dat alle alternatieven op veel criteria positieve effecten opleveren. Voor de criteria met betrekking tot de internationale toplocatie, de OV-terminal, het verkeer- en vervoernetwerk en klimaat en leefbaarheid worden door het realiseren van de diverse maatregelen positieve effecten gesorteerd. De meest positieve effecten ontstaan bij alternatief 'Dok onder de grond', omdat hier naast de A10, ook de trein- en metrosporen geheel ondergronds zijn gesitueerd.

Uit de tabel zijn ook enkele aandachtspunten af te leiden op het gebied van tunnelveiligheid, water en ecologie. Voor deze thema's geldt dat nog mitigerende of compenserende maatregelen aangedragen moeten worden om tot een neutrale of positieve score te komen. Uit het planMER blijkt dat hier diverse maatregelen voor bestaan en deze kunnen in een vervolgpcedure toegepast worden.

4.2.2 Bevindingen MKBA en overige onderzoeken (haalbaar, betaalbaar en stuurbaar)

Om na te gaan of en in welke mate een ZuidasDok haalbaar, betaalbaar en (bij)stuurbaar is te realiseren, is een MKBA uitgevoerd en is onderzoek gedaan naar technische maakbaarheid, juridische aspecten, kosten, risico's, betaalbaarheid, flexibiliteit en (bij)stuurbaarheid en draagvlak (participatie). In tabel 4.2 is de effectbeoordeling van deze bevindingen opgenomen.

tabel 4.2 Effectbeoordelingstabel onderzochte alternatieven

| Criterium | Subcriterium | Beleids-keuzes (MLT) | Dok onder de grond | | Gestapelde sporen | | Sporen bovengronds | |
|---|---|----------------------|--------------------|------|-------------------|------|--------------------|------|
| | | | 4 | 6 | 4 | 6 | 4 | 6 |
| Haalbaar, betaalbaar en stuurbaar | Welvaart (MKBA): Baten-kostenratio Kosten (€ x mld., contante waarde '12, prijspeil '11) Baten (€ x mld., contante waarde '12, prijspeil '11) | 1,0 | 0,8 | 0,7 | 0,8 | 0,7 | 0,7 | 0,6 |
| | | -1,6 | -2,5 | -3,1 | -2,5 | -2,9 | -2,2 | -2,6 |
| | | 1,5 | 2,0 | 2,1 | 2,0 | 2,1 | 1,6 | 1,7 |
| | Technisch maakbaar, uitvoeringsplan, bouwfaserings | +++ | ++ | ++ | ++ | ++ | ++ | ++ |
| | Risico's en beheersbaarheid | - | -- | -- | -- | -- | -- | -- |
| | Kosten (€ x mld., prijspeil 2011) | 1,3 | 3,0 | 3,3 | 2,8 | 3,0 | 2,3 | 2,7 |
| | (Publieke) Business case (betaalbaar) | +++ | -- | -- | -- | -- | -- | -- |
| | Planning (jaartal gereed) | 2023 | 2035 | 2030 | 2031 | 2030 | 2032 | 2027 |
| | Draagvlak | +++ | +++ | +++ | +++ | +++ | +++ | +++ |
| Stuurbaar (governance afspraken, organisatie en aansturing) | ++ | ++ | ++ | ++ | ++ | ++ | ++ | |
| Flexibiliteit (faseerbaarheid, planning flexibel, mate van bijstuurbaarheid, mogelijkheden bijstellingen) | +++ | ++ | ++ | ++ | ++ | ++ | ++ | |

Uit tabel 4.2 blijkt dat de maatschappelijke baten alleen bij de beleidskeuzes (MLT) ongeveer gelijk zijn aan de kosten. Bij de andere alternatieven kost het vanuit welvaartspectief gezien op dit moment meer dan het oplevert.

De kosten van de beleidskeuzes zijn (meer dan) twee keer zo laag als de kosten van de alternatieven. De business case voor de alternatieven blijkt nu niet sluitend, terwijl de business case voor de beleidkeuzes wel sluitend is bij de beschikbaar gestelde financiële bijdragen van publieke partners.

Alle alternatieven zijn technisch goed maakbaar (zo is ten opzichte van in het verleden onderzochte alternatieven geen sprake meer van diepe tunnels, geen stapeling van tunnels, en is sprake van meer bouwruimte, grotere afstand tot de belendingen en damwanden in plaats van diepwanden), met gebruikelijke bouwmethoden en een realistisch uitvoeringsplan en bouwfasering. Voor de beleidskeuzes geldt dat het project circa 8 jaar eerder gereed is. Het project ZuidasDok is in een conventioneel project met normale bouwtechnische risico's. Het is een groots project, maar niet bijzonder risicovol.

Qua governance geldt dat in alle gevallen goede afspraken zijn te maken tussen de betrokken publieke partners over de aansturing en organisatie en de vrijheid om later bij te kunnen sturen, bijvoorbeeld door nieuwe inzichten op het gebied van verkeer en vervoer of tunneltechniek of nieuwe ontwikkelingen in de vastgoedmarkt door toekomstige veranderingen in het economische klimaat. Alle alternatieven zijn flexibel, en de beleidskeuzes het meest, om de invulling van het alternatief gaandeweg bij te kunnen stellen of om door te groeien naar andere of nieuwe alternatieven/ontwikkelingsperspectieven.

De tussentijdse consultatie leverde het inzicht op dat veel partijen voorstander zijn van het project ZuidasDok. De verklaring hierin zit in de verbetering van de (leef)omgeving, de bereikbaarheid en de internationale toplocatie voor veel belanghebbenden. De oogst uit de tussentijdse consultatie leverde vooral aandachtspunten en verbeteringsuggesties op, bijvoorbeeld op het gebied van vermindering van bouw hinder.

4.3 Voorkeursbeslissing in de Structuurvisie

Zuidas betreft een dynamisch gebied in ontwikkeling. Uit de bevindingen vanuit de planMER en de MKBA blijkt dat alle onderzochte alternatieven tot grotendeels positieve effecten leiden. Het plan ZuidasDok vormt voor het verbeteren van de bereikbaarheid van de Noordvleugel van de Randstad en de verdere ontwikkeling van Zuidas dus een stimulant. Echter door het huidige financieel-economische klimaat én de lange doorlooptijd van de te realiseren maatregelen uit de diverse alternatieven wordt onderscheid gemaakt tussen concrete beleidskeuzes, die (grotendeels) binnen de planhorizon van deze Structuurvisie (10 jaar) kunnen worden gerealiseerd en ontwikkelingsperspectieven voor verdere ontwikkeling na realisatie van deze beleidskeuzes.

De beleidskeuzes die vastgelegd worden zijn voldoende uitgekristalliseerd, de effecten en ruimtelijke implicaties zijn in beeld gebracht en bestuurlijk afgewogen. Bovendien geven de financiële, technische en juridische haalbaarheid voldoende zicht op uitvoering. Deze beleidskeuzes zijn richtinggevend voor de planuitwerking.

De ontwikkelingsperspectieven schetsen de kansen en mogelijkheden om ZuidasDok later verder te ontwikkelen. Deze kansen en mogelijkheden zijn op het moment van vaststelling van de Structuurvisie beperkt uitgewerkt en het zicht op uitvoering is op dit moment vanwege de economische situatie onvoldoende. In een veranderend sociaal-economisch klimaat kan de vastgoedmarkt weer aantrekken. Hierdoor zijn tegen die tijd hogere opbrengsten uit vastgoed mogelijk – er kan vraag komen naar vastgoedontwikkeling in de Dokzone - waardoor een sluitende business case voor de ontwikkelingsperspectieven in beeld kan komen of in ieder geval private cofinanciering onderzocht kan worden. Ook is te verwachten dat technische ontwikkelingen zich voortzetten en er nog meer ervaring is opgedaan met realisatie van tunnels en de ontwikkeling van vastgoed nabij of boven spoortunnels, waardoor de kosten kunnen dalen. Voorgaande betekent dat op dat moment ook de KBA voor een ontwikkelingsperspectief positiever wordt.

5 Beleidskeuzes ZuidasDok

5.1 Overzicht beleidskeuzes ZuidasDok

Om aan de voor ZuidasDok geformuleerde doelstellingen invulling te geven worden vier samenhangende ontwikkelingen mogelijk gemaakt:

1. Uitbreiden van de capaciteit en ontvlechting van de A10-zuid van knooppunt De Nieuwe Meer tot en met knooppunt Amstel, inclusief ondergrondse ligging ter hoogte van Zuidas;
2. Duurzame inpassing van de weginfrastructuur door het ondergronds situeren van de A10 ter hoogte van het centrumgebied van Zuidas, zodat ruimte ontstaat voor de OV-Terminal en het versterken van het centrummilieu van Zuidas;
3. Ontwikkeling van een hoogwaardige OV-terminal voor trein en metro, accommodatie groei treinverkeer, aanleg keervoorzieningen voor de binnenlandse hogesnelheidstreinen bij Diemen Zuid, en ruimtereservering voor een vijfde en zesde spoor met een derde perron en ruimtereservering voor keerspooren met bijbehorende voorzieningen in de hoek oostzijde As – zuidzijde spoorbaan in de gemeente Ouder Amstel
4. Optimale inpassing van het regionale en stedelijke openbaar vervoer in de OV-terminal, inclusief dubbelsporige aanlanding van de Noord/Zuidlijn.

De vier samenhangende ontwikkelingen leiden tot een beter bereikbare Noordvleugel van de Randstad en de verdere versterking van Zuidas als internationale toplocatie. Na realisatie is Zuidas uitstekend bereikbaar via trein, metro, bus, tram en A10 voor alle delen van Nederland, de regio en de stad. De barrièrewerking is verminderd, zodat meer langzaam verkeersverbindingen mogelijk zijn en Zuidas meer een geheel wordt. De milieuhinder wordt beperkt en bestaande en beoogde woningbouw kan een hogere kwaliteit geboden worden.

Iedere ontwikkeling draagt haar deel bij aan het bereiken van de voor Zuidas geformuleerde doelstellingen. De beleidskeuzes houden het mogelijke ontwikkelingsperspectief (zie hoofdstuk zes) in gedachten, zodat een verdere ontwikkeling na realisatie van de beleidskeuzes mogelijk blijft.

In figuur 5.1 is een impressie weergegeven van hoe het gebied er na realisatie van de beleidskeuzes uit kan komen te zien.

figuur 5.1 Impressie van de toekomstvisie



De beleidskeuzes vormen in samenhang de **Voorkeursbeslissing**, waarop deze Structuurvisie voor ZuidasDok betrekking heeft. De beleidskeuzes zijn op de Structuurvisiekaart aangeduid. Figuur 5.2 toont de Structuurvisiekaart.

figuur 5.2 Structuurvisiekaart



Door de uitvoering van de beleidskeuzes, en dan met name door de uitbreiding van de A10 kunnen diverse bestaande functies aangetast worden. Dit betreft woningen, woonschepen, bedrijfsunits, parken, volkstuinen, sportterreinen, etc. Het uitgangspunt is dat met deze bestaande functies zoveel mogelijk rekening wordt gehouden. Het is echter niet uitgesloten dat enkele van deze bestaande functies moeten verdwijnen, verplaatst of verkleind worden om de uitbreiding van de A10 mogelijk te maken. Met de belanghebbenden van de bestaande functies die mogelijk aangetast worden of moeten verdwijnen zal in de vervolgfase (Tracébesluit en bijbehorende m.e.r.-procedure) zo vroeg mogelijk intensief overleg en afstemming plaatsvinden.

Bij bestaande functies, die niet hoeven te verdwijnen door de realisatie van de beleidskeuzes uit de ontwerp Structuurvisie, kunnen wel indirecte effecten optreden. Hierbij kan gedacht worden aan een hogere geluidbelasting of meer luchtverontreiniging. Bij de toename van milieuhinder geldt dat de wettelijke verplichtingen ten aanzien van milieunormen uiteraard gerespecteerd worden. In de vervolgfase wordt daarnaast ook gekeken naar eventuele mitigerende maatregelen voor plaatsen waar de milieubelasting (sterk) toeneemt.

In de volgende paragrafen wordt elke ontwikkeling beschreven. De beschrijving mondt uit in één of meer beleidskeuzes. Per ontwikkeling wordt beschreven op welke wijze de beleidskeuzes bijdragen aan de doelstellingen voor ZuidasDok.

5.2 Uitbreiden van de A10-zuid

5.2.1 Beschrijving van de ontwikkeling

Om de doorstroming op de A10-zuid te verbeteren, wordt de A10-zuid uitgebreid met extra rijstroken. Het doorgaand verkeer wordt gescheiden van het bestemmingsverkeer, zodat er minder weefbewegingen op de hoofdrijbaan zijn en reistijdverlies voorkomen wordt. De uitbreiding van de capaciteit vindt plaats tussen en met inbegrip van de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel over een lengte van ruim vijf kilometer.

Ter hoogte van Zuidas wordt de A10-zuid ondergronds gesitueerd, hier wordt in paragraaf 5.3 nader op ingegaan.

Na realisatie van de beleidskeuzes bestaat de A10-zuid uit twaalf rijstroken. Per rijrichting is sprake van vier rijstroken voor doorgaand verkeer en twee rijstroken voor bestemmingsverkeer. Door uitbreiding van de A10-zuid en de twee knooppunten zal gemiddeld 19% meer verkeer gebruik kunnen maken van de verbinding en zijn voor de reistijd verbeteringen te zien, zie figuur 5.3.

figuur 5.3 Reistijdverhouding (2.00 is de 'norm' op het traject Amstel - Badhoevedorp)

| Periode | Traject | Referentie | Bij realisatie beleidskeuzes |
|--------------|-----------------------|------------|------------------------------|
| Ochtendspits | Amstel – Badhoevedorp | 1.58 | 1.50 |
| | Badhoevedorp - Amstel | 1.89 | 1.51 |
| Avondspits | Amstel – Badhoevedorp | 1.97 | 1.98 |
| | Badhoevedorp - Amstel | 2.21 | 1.89 |

Binnen de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel en over de Schinkel en Amstel worden bestaande kunstwerken aangepast en nieuwe kunstwerken aangelegd.

5.2.2 Bijdrage aan doelstellingen ZuidasDok

De beoogde aanpassing van de A10-zuid draagt bij aan de doelstelling om te voorzien in een optimaal functionerend hoogwaardig verkeer- en vervoersnetwerk. De verhoging van de capaciteit en de scheiding van bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer bevorderen de doorstroming op de A10 en daarmee de bereikbaarheid van Zuidas als geheel. Bovendien ontstaat een betere aansluiting op het onderliggende wegennet.

5.3 Duurzame inpassing van de infrastructuur

5.3.1 Beschrijving van de ontwikkeling

Door het ondergronds brengen van de A10-zuid bij het centrumgebied van Zuidas ontstaat een grote oppervlakte aan openbare ruimte, die kan worden ingericht en benut. Niet alle functies kunnen zonder meer op de A10-tunnels geplaatst worden. Door de vrijkomende ruimte kan het station uitgebreid worden, waardoor de toegankelijkheid en de zichtbaarheid vergroot worden. De trams, bussen en taxi's kunnen op korte afstand van de nieuwe OV-terminal gesitueerd worden en op de vrijkomende grond kunnen diverse stationsvoorzieningen en fietsenstallingen gerealiseerd worden.

De A10 vormt samen met de trein- en metrosporen op een dijk een barrière in Zuidas, die voor aanzienlijke milieuhinder zorgt. De A10-zuid wordt ter hoogte van het centrum van Zuidas ondergronds gesitueerd, zodat de barrièrewerking zal verminderen en de milieuhinder sterk afneemt. Zo ontstaat meer ruimte om woningbouw en andere gevoelige functies zonder dove gevels te realiseren in de Flanken van Zuidas, zie figuur 5.4.

De situering van de tunnelmonden is zo gekozen dat de belangrijke noordzuidverbindingen: Amstelveenseweg, Parnassusweg, Beethovenstraat en de Europaboulevard, niet hoeven te worden aangepast en zo min mogelijk worden verstoord. De A10 gaat, gezien van west naar oost, respectievelijk over de Amstelveenseweg, onder de Parnassusweg en de Beethovenstraat en weer over de Europaboulevard.

Aan de oostzijde gaat de A10 na ongeveer 200 meter ten oosten van de Beethovenstraat omhoog naar dijk-niveau. De tunnelmonden liggen westelijker dan in de lange termijn alternatieven om kosten te verlagen.

Door aanvullende maatregelen rond de tunnelmonden is het mogelijk om de geluidbelasting zo te beperken dat de effecten vergelijkbaar zijn met een langere ondergrondse tunnel op die plaats (bijvoorbeeld met dubbel ZOAB tot in de tunnel en met geluidsabsorberende wanden bij de tunnelmonden).

Door de beleidskeuzes daalt het percentage bebouwing in de Flanken dat dove gevels nodig heeft van circa 50% tot circa 20%. Voor het gebied buiten Zuidas is sprake van een kleine verhoging (maximaal circa 1 dB) van de geluidbelasting vanwege de uitbreiding van de A10.

figuur 5.4 Gevels met een geluidbelasting boven de maximale ontheffingswaarde A10 zonder (boven) en met de realisatie van de beleidskeuzes (onder)



De A10-tunnel zal uit vier tunnelbuizen bestaan. Per rijrichting wordt een tunnelbuis met vier rijstroken voor het doorgaande verkeer gerealiseerd, inclusief vluchtcompartiment en een tunnelbuis met een rijstrook en een weefvak voor het bestemmingsverkeer. De noordelijke tunnelbuizen, bestemd voor het verkeer vanaf knooppunt Amstel richting knooppunt De Nieuwe Meer, hebben een lengte van circa 1.100 meter. De zuidelijke tunnelbuizen, bestemd voor het verkeer vanaf knooppunt De Nieuwe Meer richting knooppunt Amstel, hebben een lengte van circa 1010 meter. Dit verschil in lengte is het gevolg van een verschillende ligging van de tunnelmonden aan de westzijde van de tunnel. De zuidelijke tunnelbuizen zijn hier circa 90 meter korter om het invoegen op de rijbanen voor het bestemmingsverkeer voor het begin van de tunnel te laten plaatsvinden.

In figuur 5.5 zijn de tunneluitgangen en de stedelijke inpassing op de tunnels globaal weergegeven. Bij verdere uitwerking van het ontwerp zal rekening gehouden worden met de kunstwerken van de Amstelveensweg en de te realiseren noord-zuidverbinding voor langzaam verkeer ter hoogte van RAI/Beatrixpark.

figuur 5.5 Ligging van de tunneluitgangen van de A10 zuid bij Zuidas en voorbeeld van stedelijke invulling van de zone boven de A10-tunnels



Door het ondergronds brengen van de A10-zuid bij het centrumgebied van Zuidas ontstaat een grote oppervlakte aan openbare ruimte, die kan worden ingericht en benut. Hierbij geldt wel dat vanwege veiligheidsredenen niet alle functies zonder meer op de A10-tunnels geplaatst kunnen worden. Door de vrijkomende ruimte kan het station uitgebreid worden, waardoor de toegankelijkheid en de zichtbaarheid vergroot worden. De trams, bussen en taxi's kunnen op korte afstand van de nieuwe OV-terminal gesitueerd worden en op de vrijkomende grond kunnen diverse stationsvoorzieningen en fietsenstallingen gerealiseerd worden.

De sociale veiligheid neemt toe door kortere passages voor voetgangers en fietsers bij de viaducten bij de Parnassusweg en de Beethovenstraat. Ten slotte kan het contact tussen Amsterdam Zuid en Buitenveldert worden geïntensiveerd door het maken van extra noord-zuid verbindingen.

5.3.2 Bijdrage aan doelstellingen ZuidasDok

Het ondergronds brengen van de A10-zuid uitbreiding maakt het uitbreiden van de OV-terminal mogelijk en biedt plaats aan regionaal en stedelijk openbaar vervoer op korte afstand van de OV-terminal. Hierdoor wordt een impuls gegeven aan Zuidas als internationale toplocatie middels een compact centrum met hoogwaardige OV-terminal.

De ondergrondse ligging van de A10 is van groot belang voor het verminderen van de barrière, die de infrastructuurbundel vormt voor Zuidas. Door de duurzame inpassing van de A10 ontstaat (fysieke) ruimte op het dok om dit in te richten als openbare ruimte. Bovendien biedt het extra kwaliteit in de zones aangrenzend aan de bundel door de verminderde milieubelasting. Voor de totale uitstraling van Zuidas is het belangrijk dat Zuidas nu meer als één gebied beleefd kan worden, zonder de hinder van een drukke snelweg.

Door het ondergronds brengen van de A10 wordt een betere belevingskwaliteit geboden passend bij een gemengd stedelijk woon- en werkmilieu van internationale allure. De aanwezigheid van de sporen (metro en trein) zorgt weliswaar nog voor een barrière, maar deze is beter passeerbaar dan nu het geval is. Dit komt door de kortere en bredere doorgang bij de Minerva-as en de fietsonderdoorgang ter plaatse van de RAI. Belangrijk is dat door de inpassing van de infrastructuur de leefkwaliteit in de Flanken toeneemt, van belang bij de ontwikkeling van een gemengd stedelijk milieu. De ingrepen reduceren de milieuhinder, zoals geluidsoverlast, luchtverontreiniging en externe veiligheidsrisico's, sterk.

5.4 Aanpassen van de OV-terminal

5.4.1 Beschrijving van de ontwikkeling

Om de groei van het aantal reizigers de komende jaren op te kunnen vangen wordt station Amsterdam Zuid uitgebreid. Het station krijgt een grotere transfercapaciteit, een betere overstapkwaliteit en nieuwe voorzieningen. Ook worden de trein- en metroperrons uitgebreid (verbreding van circa drie meter per perron).

De metroperrons worden naar de westzijde van de Minerva-as verplaatst en worden voorzien van een tweezijdige ontsluiting. Om de integrale OV-terminal te realiseren wordt het regionale en stedelijke openbaar vervoer zo optimaal mogelijk ingepast. In de OV-terminal komen trein, metro (Noord/Zuidlijn), tram en bus samen. Een efficiënte overstap tussen trein, metro, tram, bus en fiets wordt zo gegarandeerd.

Het stationsgebouw wordt gerealiseerd onder en in de directe nabijheid van de trein en metrosporen. In de compacte OV-terminal zijn trein- en metrostations geïntegreerd en worden de bussen, trams, fietsenstallingplaatsen, taxistandplaatsen, kiss&ride nabij de OV-terminal gebracht.

Bij een goed functionerende hoogwaardige OV-terminal horen een dito voorzieningenniveau en uitstraling. Het station moet ook vanuit de omgeving uitnodigend zijn. Dit vormt een belangrijk uitgangspunt bij de aanpak van het station.

Het opnemen van station Amsterdam Zuid in het hoge snelheidsnetwerk betekent dat aanvullende voorzieningen voor het kunnen terugrijden (keren) van treinen in de nabijheid van het station nodig zijn.. De keersporen en station Zuid zijn twee kanten van de zelfde medaille. Voor beide geldt dat het met het oog op kosten en onzekerheden over toename van het treinverkeer absoluut noodzakelijk is om flexibel te blijven. Station Zuid wordt nu niet verder uitgebreid dan noodzakelijk is voor de termijn 2020, terwijl gelijktijdig wordt geborgd dat de mogelijkheid open blijft om verder door te groeien. Op station Zuid kan dat ter plaatse met een ruimtereservering voor een derde perron met een 5e en 6e spoor. Onderdeel van de beleidskeuzes voor de OV-terminal en de accommodatie van de groei van het treinverkeer is om deze reden een ruimtereservering voor de uitbreiding met een vijfde en zesde treinspoor, bestemd voor de uitbreiding van de spoorcapaciteit en mogelijke komst van de buitenlandse hogesnelheidstreinen op station Amsterdam Zuid. Door de ruimtereservering voor een vijfde en zesde spoor blijft het ontwikkelingsperspectief, dat in hoofdstuk zes beschreven staat, mogelijk.

Voor de keersporen geldt de zelfde redenering, met dien verstande dat de locaties voor de termijn van de voorkeursbeslissing en het ontwikkelperspectief van de lange termijn verschillen. Meer nog dan bij het station, geldt daarbij het argument van kosten en onzekerheid. De keervoorziening bij Diemen heeft een beperkte functionaliteit (twee korte keersporen zonder voorzieningen voor onderhoud, servicing of catering) en geen uitbreidingsmogelijkheden, maar kan wel tegen beperkte kosten worden gerealiseerd. De locatie langs de A2 heeft (vijf lange keersporen met voorzieningen voor onderhoud, servicing en catering) die uitbreidingsmogelijkheden wel, maar maakt de aanleg van een kostbare fly-over noodzakelijk. In het geval van de keersporen betekent het uitgangspunt over flexibiliteit daarom dat bij een verdere toename van het aantal te keren treinen (naast binnenlandse treinen over de HSL-zuid ook internationale hogesnelheidstreinen) hoe dan ook zal moeten worden uitgeweken naar de locatie bij de A2. Verder is er een mogelijkheid dat bij de integratie van de Hoofdrailnetconcessie en de concessie voor de binnenlandse hogesnelheidstreinen (ingangsjaar 2015), wordt besloten dat binnenlandse HS-treinen alsnog door te laten zullen rijden naar Flevoland (en mogelijk verder). Dit kan van invloed zijn op de omvang en de locatie van de keergelegenheid voor Amsterdam Zuid. Op deze onzekerheid kan op dit moment niet worden geanticipeerd.

Gegeven de noodzaak tot kostenbeperking en het argument van onzekerheid over het aantallen te keren hogesnelheidstreinen, is voor de voorkeursbeslissing gekozen voor de locatie Diemen, met daarbij het openhouden van de mogelijkheid om bij verdere groei alsnog de locatie bij de A2 te realiseren. Deze locatie is daarom in voorliggende Structuurvisie opgenomen.

figuur 5.6 Impressie voor de stationsomgeving



figuur 5.7 Impressies OV-terminal met ondergrondse A10



5.4.2 Bijdrage aan doelstellingen ZuidasDok

De realisatie van de nieuwe OV-terminal sluit direct aan op de doelstelling voor een kwalitatief hoogwaardig OV-knooppunt van allure. De capaciteitsverhoging en de investeringen in het voorzieningenniveau verhogen de transferkwaliteit en –capaciteit voor bezoekers en werknemers. Gemak en comfort door ruime perrons, een duidelijke indeling en goede voorzieningen zorgen voor een kwaliteitsuitstraling. Door de integratie van openbaar vervoer lijnen worden de overstapmogelijkheden sterk verbeterd.

De realisatie van deze beleidskeuze zorgt voor een kwaliteitsimpuls van de beeldkwaliteit van Zuidas. De vormgeving en uitstraling van de OV-terminal is immers mede beeldbepalend voor de totale Zuidas. Hierdoor draagt deze beleidskeuze bij aan het realiseren van een internationale toplocatie. Dit wordt extra versterkt door het aanlanden van de binnenlandse hogesnelheidstreinen.

5.5 Inpassing stedelijk en regionaal openbaar vervoer in de OV-terminal

5.5.1 Beschrijving van de ontwikkeling

Doordat de A10 in tunnels is gelegd, ontstaat ruimte om de haltes van bus en tram direct naast spoor en metro te leggen, waarbij de bestaande haltes aan de Strawinskylaan vervallen. De bus- en tramhaltes en taxi-standplaatsen worden boven de autotunnels gerealiseerd. Een directe overstap naar trein en metro wordt hierdoor gegarandeerd.

De Noord/Zuidlijn krijgt een belangrijke rol in de OV-terminal. Een dubbelsporige aanlanding is hierbij mogelijk. Naast de tramverbindingen vormt dit de primaire aansluiting met de binnenstad van Amsterdam. De verbinding met Amstelveen wordt gerealiseerd door een light-railverbinding op maaiveld. In de OV-terminal wordt een snelle overstap tussen Amstelveen en het centrum van Amsterdam gecreëerd.

Uitgebreide maatregelen om de noord-zuidverbindingen voor fiets en voetgangers te verbeteren en te verruimen maken deel uit van de beleidskeuzes. Voor fietsers worden de stallingsplaatsen uitgebreid tot minimaal 11.000 plaatsen. Dit wordt gefaciliteerd door nieuwe fietsenstallingen, die uitbreidbaar zijn tot circa 17.000 plaatsen.

5.5.2 Bijdrage aan doelstellingen ZuidasDok

Met de beleidskeuzes worden de (inter)nationale vervoersstromen (vliegtuig en trein) met het stedelijk vervoer (metro, tram, bus en fiets) verknoopt. In die zin draagt het bij aan de realisatie van een optimaal functionerend hoogwaardig verkeers- en vervoersnetwerk. Een netwerk, waarbinnen snel geschakeld kan worden van de ene modaliteit naar de andere.

De verknoping van vervoersnetwerken draagt er aan bij dat Zuidas integraal onderdeel uitmaakt van de metropoolregio Amsterdam. Vanuit Zuidas is alles wat de regio en Amsterdam te bieden heeft aan stedelijkheid (cultuur, horeca, architectuur, etc.) gemakkelijk te bereiken en optimaal te beleven. Bovendien wordt via de OV-terminal het centrum van Amsterdam beter bereikbaar vanuit heel Nederland en vanuit Schiphol.

De verweving met de stad Amsterdam en het daardoor ontsluiten van het rijke voorzieningenniveau is cruciaal om mee te kunnen draaien in het topsegment waar Zuidas voor staat, waardoor een significante bijdrage aan de doelstelling van een internationale toplocatie als integraal onderdeel van de regio en stad Amsterdam wordt gegeven.

6 Ontwikkelingsperspectief

6.1 Inleiding

Met de realisatie van de beleidskeuzes van ZuidasDok wordt het verkeer en vervoernetwerk van de Noordvleugel van de Randstad en Zuidas versterkt en is sprake van een kwaliteitsimpuls voor de stedelijke omgeving in Zuidas. Hiermee wordt invulling gegeven aan de gezamenlijk geformuleerde doelstellingen voor ZuidasDok. Echter netwerken ontwikkelen zich en marktomstandigheden veranderen: kansen voor het vergroten van de kwaliteit van Zuidas als totaal zijn er nu en blijven ook komen. Dit past bij de dynamische ontwikkeling van Zuidas die sinds 1998 aan de gang is.

Wat zijn mogelijkheden voor het gebied om zich nog nadrukkelijker te manifesteren als hoogwaardige internationale toplocatie met een Amsterdams gezicht? Kan flexibel omgegaan worden met veranderende omstandigheden op sociaal-economisch terreinen? Hoe ontwikkelt de vervoersvraag op het spoor zich? Dit zijn vragen die op dit moment nog niet of niet volledig beantwoord kunnen worden. Wel kan een ontwikkelingsperspectief voor ZuidasDok geduid worden.

In dit hoofdstuk wordt het ontwikkelingsperspectief voor de Dokzone geschetst. Het ontwikkelingsperspectief is niet vastgelegd op de Structuurvisiekaart, maar dient om de bandbreedte en ruimte binnen de verdere ontwikkeling van ZuidasDok te verkennen. Het ontwikkelingsperspectief van de Dokzone kan bestaan uit:

- Uitbreiding naar een derde eilandperron met een zes-sporig station Amsterdam Zuid;
- Duurzame inpassing van de sporen;
- Mogelijk doortrekken van de Noord/Zuidlijn;
- Verdere upgrade van de OV-terminal;
- Realisatie van een gemengd stedelijk gebied in de Dokzone.

De ontwikkelingen moeten in samenhang bekeken worden. De realisatie van slechts één van de ontwikkelingen kan belemmeringen opwerpen voor de andere ontwikkelingen. De wijze waarop de ontwikkelingen in samenhang ontwikkeld kunnen worden is weergegeven in de drie alternatieven 'Dok onder de grond', 'Gestapelde sporen' en 'Sporen bovengronds' zoals deze in de milieueffectrapportage zijn opgenomen.

De gepresenteerde beleidskeuzes in hoofdstuk vijf houden het mogelijke ontwikkelingsperspectief in gedachten, zodat een verdere ontwikkeling na realisatie van de beleidskeuzes mogelijk blijft.

In de volgende paragrafen wordt beknopt op de diverse ontwikkelingen ingegaan. Hierbij wordt ook de onderlinge samenhang van de ontwikkelingen aangegeven.

6.2 Elementen van het ontwikkelingsperspectief

6.2.1 Uitbreiding naar een derde eilandperron met een zes-sporig station Amsterdam Zuid en benodigde keersporen

Aan de robuustheid van een vier-sporig station Amsterdam Zuid zitten grenzen in relatie tot de te accommoderen dienstregeling, van maximaal twintig treinen en vier hogesnelheidstreinen. Bovendien kan de situatie zich voordoen dat na 2020 nog intensievere dienstregelingen station Zuid aan gaan doen.

In beide situaties dient het station dan alsnog te beschikken over een vijfde en zesde spoor en een derde eilandperron. Daarom wordt in het ontwerp dat in de plankeuze is opgenomen rekening gehouden met latere aanleg van een derde eilandperron, zodat een zes-sporig station kan ontstaan. Een dergelijke uitbouw kan daarmee vooruitlopend op, maar ook binnen het ontwikkelperspectief van de verdere doorgroei plaatsvinden. De uitbreiding van het aantal treinsporen bij Zuidas kan op diverse wijzen vormgegeven worden. In paragraaf 6.2.2 wordt hier nader op ingegaan.

Indien naast de binnenlandse hogesnelheidslijnen ook internationale Hogesnelheidslijnen zullen eindigen op station Zuid, dan is een compleet keersporenpakket nabij Amsterdam Zuid nodig. De locatie A2-zuidzijde sporen vormt hiervoor na uitgebreide analyse de meeste geschikte locatie. Deze locatie is als ruimtelijke reservering opgenomen op de structuurvisiekaart.

6.2.2 Inpassing van de sporen

Na realisatie van de beleidskeuzes is de A10 ter hoogte van Zuidas deels ondergronds gelegen. De trein- en metrosporen bevinden zich boven het maaiveld. Hierdoor blijft nog een barrière aanwezig in Zuidas. Ook zorgt het treinverkeer nog voor geluidbelasting.

De trein- en metrosporen kunnen op een andere wijze in de Dokzone ingepast worden om de internationale toplocatie verder te versterken, de barrièrewerking verder te verminderen en de kwaliteit van de leefomgeving in de Flanken verder te verbeteren. Realisatie van een vijfde en zesde treinspoor kan leiden tot een andere inpassing van de sporen in de Dokzone. Een optie is het plaatsen van de sporen op een hogere ligging dan nu het geval is. Deze inpassing kan zowel met als zonder een vijfde en zesde treinspoor vormgegeven worden. Ook kunnen de trein- en metrosporen geheel of gedeeltelijk ondergronds gerealiseerd worden.

De uitwerkingmogelijkheden hebben verschillende effecten op de omgeving en op het doortrekken van de Noord/Zuidlijn (zie paragraaf 6.2.3), op een verdere upgrade van de OV-terminal (zie paragraaf 6.2.4) en op de realisatie van een gemengd stedelijk gebied in de Dokzone (zie paragraaf 6.2.5).

6.2.3 Mogelijk doortrekken van de Noord/Zuidlijn

De metropoolregio Amsterdam zal ook na 2020 blijven groeien. Stedelijke relaties tussen Amsterdam, Schiphol, Amstelveen en andere gebieden in de regio worden optimaal gefaciliteerd door een hoogwaardig openbaar vervoernetwerk. In de toekomst kan uitbreiding van het openbaar vervoernetwerk nodig zijn om relaties te versterken en/of reizigersgroei op te kunnen vangen.

In de toekomst kan het wenselijk dan wel noodzakelijk zijn om een snelle metroverbinding richting Amstelveen te realiseren. Dit geldt mogelijk ook voor een metroverbinding van station Amsterdam Zuid naar Schiphol.

6.2.4 Verdere upgrade van de OV-terminal

Het aantal reizigers van, naar of langs station Amsterdam Zuid neemt sterk toe. Hiertoe is bij de beleidskeuzes een ingrijpende aanpassing van de OV-terminal voorzien. Door een verder stijgend aantal reizigers op lange termijn door de realisatie van een vijfde en zesde spoor en/of het doortrekken van de Noord/Zuidlijn neemt het aandeel reizigers verder toe dan de OV-terminal kan verwerken.

Als ontwikkelingsperspectief kan de OV-terminal verder ontwikkeld worden. Dit verbetert de bereikbaarheid en kan de internationale allure eveneens verder vergroten.

6.2.5 Stedelijke ontwikkeling

In de beleidskeuzes is voor de Dokzone geen programma voor stedelijk ontwikkeling opgenomen, vanwege de ligging van de trein- en metrosporen. In Zuidas kan na het voltooiën van de Flanken behoefte zijn aan extra woningen, kantoorruimte of voorzieningen.

Een andere inpassing van deze spoorinfrastructuur, zoals het op een later moment alsnog ondergronds realiseren van trein- en/of metrosporen, creëert mogelijkheden om in de Dokzone een gemengd programma van woningen, kantoren en voorzieningen te realiseren. Afhankelijk van de wijze van inpassing is een vastgoedprogramma tussen circa 300.000 en 700.000 m² bruto vloeroppervlak mogelijk. Openbare ruimte die daarbij vrijkomt kan ook gebruikt worden om verbindingen voor voetganger, fiets of groen-blauwe structuren te realiseren.

7 Naar realisatie van beleidskeuzes

7.1 Van visie naar uitvoering

Bij de planvorming voor ZuidasDok is op basis van de “Sneller & Beter” systematiek toegewerkt naar een door alle betrokken partijen gedragen Voorkeursbeslissing. Bij de totstandkoming is gewerkt aan een haalbare business case, een acceptabele governance en risicotoedeling en is rekening gehouden met milieu en ruimtelijke thema's.

De (ontwerp)Structuurvisie vormt een belangrijke schakel in de integrale uitvoering van het project ZuidasDok. De uitgevoerde verkenning heeft een breed scala aan oplossingen onderzocht waaruit één oplossing is gekozen, de Voorkeursbeslissing. In de planuitwerkingsfase zal de Voorkeursbeslissing worden uitgewerkt. Deze Structuurvisie geeft daar richting aan.

Door uitvoering van de beleidskeuzes verwezenlijken partijen een belangrijk deel van de gezamenlijke ambities. Samen verbeteren zij de bereikbaarheid van Zuidas en versterken zij het verkeer- en vervoersnetwerk van de Noordvleugel van de Randstad. Het centrumgebied van Zuidas kan zich meer ontwikkelen en in de Flanken kan een hogere milieu- en ruimtelijke kwaliteit geboden worden aan daar aanwezige functies. Met de hiervoor genoemde resultaten wordt de positie van Zuidas als internationale toplocatie versterkt.

De belangrijkste bouwopgaven zijn de aanpassing (uitbreiding capaciteit en deels ondergronds brengen) van de A10 inclusief knooppunten, de aanpassing van de OV-terminal, het inpassen van het regionaal en stedelijk netwerk in de Dokzone en de stedelijke inrichting van de vrijkomende grond op de A10-tunnels.

7.2 Structuurvisie en bestuursovereenkomst

Het project ZuidasDok is een samenwerking tussen het Rijk, provincie Noord-Holland, stadsregio Amsterdam en de gemeente Amsterdam. De onderlinge samenwerking tussen de partijen tijdens de verkenning zal bij de planuitwerking en in de uitvoeringsfase worden voortgezet. Dit is ook nodig, omdat niet alle beleidskeuzes door het Rijk uitgevoerd worden. Met name de inpassing van het regionaal en stedelijk openbaar vervoer en de stedenbouwkundige inpassing op de A10-tunnels is grotendeels meer een lokale zaak.

De Structuurvisie ZuidasDok bindt de rijksoverheid. Naast de Structuurvisie maken het Rijk, de provincie Noord-Holland, de stadsregio Amsterdam en de gemeente Amsterdam afspraken in een Bestuurs-overeenkomst. De Bestuursovereenkomst legt de plannen en ambities zoals beschreven in de Structuurvisie (privaatrechtelijk) vast in concrete afspraken tussen de betrokken publieke partijen. Partijen spreken af op welke wijze zij samenwerken om de doelstellingen en de beleidskeuzes te realiseren. Onderwerpen die aan bod komen zijn onder meer verdeling van taken en verantwoordelijkheden, financiële afspraken over bijdragen en indexering, samenwerking (rolverdeling, zeggenschap) en natuurlijk het vervolg.

7.3 Financiering

In een taakstellend budget hebben de samenwerkende partijen het geheel aan financiële afspraken vastgesteld om ZuidasDok te realiseren. In het taakstellend budget hebben het Rijk, de provincie Noord-Holland, de stadsregio Amsterdam en de gemeente Amsterdam zich gecommitteerd aan hun bijdragen.

7.4 Planning voor realisatie van de beleidskeuzes

Het college van rijksadviseurs (onder andere de rijksbouwmeester en rijksadviseur voor de infrastructuur) in samenspraak met de spoorbouwmeester en de supervisor van de Zuidas hebben als advies en beoordelingscriterium voor ZuidasDok meegegeven om aan te sturen op (verbetering van) kwaliteit in iedere fase van ontwikkeling. Zuidas is in haar ontwikkeling sterk afhankelijk van het succes waarmee zij huidige gebruikers tevreden kan stellen en nieuwe gebruikers kan aantrekken. Het realiseren van grootschalige bouwprojecten staat op gespannen voet hiermee, maar is onvermijdelijk om de ambities en doelstellingen te realiseren.

Om tegemoet te komen aan de noodzakelijke kwaliteit van het gebied en de leefomgeving wordt voorkomen dat op enig moment de gehele Zuidas “op de schop” is, en onderhevig is aan allerlei bouwactiviteiten die het openbare leven drastisch verstoren. Daarom wordt een ontwikkelingsfasering gehanteerd waarbij zoveel mogelijk wordt gestuurd en geprioriteerd vanuit gebiedsdelen die de beoogde kwaliteit bereiken en behouden.

Periode 2012-2014

Na de vaststelling van deze Structuurvisie wordt de m.e.r.-procedure voor de A10, het ontwerp voor station en openbare ruimte en de aanbesteding aan aannemer(s) ter hand genomen. Dit is voor het merendeel planuitwerking en een “papier” proces. Dat wil niet zeggen dat er in die periode in de Zuidas niets gebeurt. Integendeel.

In deze periode wordt het treinstation vier-sporig aangesloten, als onderdeel van het project OV SAAL korte termijn (cluster C) en worden de treinperrons circa 90 meter in oostelijke richting (richting RAI) uitgebreid. De verlenging van de treinperrons dient om de treinen meer symmetrisch bij de opgangen van de stationspassage te laten aansluiten zodat ook de oostelijke trappen in de Minerva-as beter kunnen worden benut en reizigers zich beter kunnen spreiden in het station.

In deze periode wordt ook het aantal fietsenstallingen uitgebreid. Door uitbreiding met onder andere ondergrondse stallingsplaatsen kunnen de fietsenstallingen aan de zuidzijde van het station bij de stationspassage worden vervangen en ontstaat er ruimte voor groei in de komende jaren. Nog onderzocht wordt of en op welke wijze de randen van het Mahlerplein meteen met deze ontwikkeling zullen worden aangepast. Temeer daar het Mahlerplein dan, voor de start van de omvangrijke tunnelbouwwerkzaamheden, al kwaliteit kan bieden en dat ook gedurende de bouw van de tunnels kunnen continueren.

In de periode 2012-2014 wordt tevens een aanvang gemaakt met het zogenaamd “functievrij maken” van de stationsomgeving om deze daadwerkelijk vrij te spelen en ruimte te bieden aan de realisatie van de beleidskeuzes. Het volstaat niet om kabels en leidingen maar tijdelijk om te leggen en na realisatie van de tunnels weer terug te leggen. Daartoe is het pakket van kabels en leidingen zo groot dat de tunnels dan nog aanzienlijk dieper zouden moeten worden gelegd dan nu het voornemen is. Om te voorzien in een goede kabels- en leidingeninfrastructuur én de stationslocatie vrij te spelen van omvangrijke transportleidingen, wordt aangesloten bij de reeds aangelegde kabels- en leidingentunnel (de zogenaamde ILT).

Periode 2014-2018/2019

In deze periode vindt de aanleg van de A10-autotunnels zijn beslag. De tunnels komen op circa 10 meter afstand van de bestaande belendingen in de ondergrond te liggen. Om de tunnels te kunnen maken en het bouwverkeer op het betreffende deel van het bouwterrein te krijgen, worden in de zone tussen de nieuwe tunnels en de belendingen bouwwegen aangelegd. Waar van toepassing worden deze bouwwegen gecombineerd met toegangen tot belendende gebouwen en eventueel toegangen tot bouw van vastgoedprojecten in de Flanken van Zuidas.

Zodra de zuidelijke A10-tunnel zover gereed is, dat het tunneldak door de aannemer kan worden vrijgegeven, kan een aanvang worden gemaakt met het aanleggen van busstation, tramlijnen en taxistandplaatsen. Zodra de zuidelijke A10 tunnel in gebruik is, kan het asfalt en de viaducten worden verwijderd en kan de

vrijkomende strook, rekening houdend met reservering voor latere uitbreiding van de reïnsporten, worden ingericht met stationsfuncties en fietsstallingsplaatsen.

Zodra de noordelijke A10 tunnel - eerste fase- gereed is, kan een deel van het autoverkeer ondergronds worden gebracht en kan een aanvang worden genomen met de aanleg van de tweede fase.

Om de autotunnels te laten functioneren en de capaciteitsuitbreiding die ermee wordt gerealiseerd ook daadwerkelijk te benutten, worden de knooppunten Amstel en Nieuwe Meer en de aanpassing van de kunstwerken over Schinkel en Amstel in deze periode ook aangepast.

[Periode 2017/2018-2022](#)

In de periode 2017/2018-2022 vindt de transformatie van het trein/metrostation plaats. De zuidelijke ingang met aansluiting op het overige Openbaar Vervoer en de stationsfuncties aan de zuidzijde wordt hierbij gerealiseerd. De noordelijke toegang is afhankelijk van de tweede fase van realisatie van de noordelijke A10 tunnel. Na ingebruikname van deze tunnel kunnen de bestaande viaducten worden gesloopt, de stations-toegang worden verbreed en stationsfuncties op de plaats van de huidige A10 worden gerealiseerd.

Dit is een uitgave van het

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

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

Projectorganisatie ZuidasDok

www.zuidasdok.nl
T 020 - 333 99 30

Augustus 2012