



commissie voor de milieueffectrapportage

Advies voor richtlijnen voor het
milieueffectrapport Ontwikkeling
Zuidas te Amsterdam

2 augustus 2001

Advies voor richtlijnen voor het
milieueffectrapport Ontwikkeling
Zuidas te Amsterdam

2 augustus 2001

ISBN 90-421-0870-3

Utrecht, Commissie voor de milieueffectrapportage.

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport
Ontwikkeling Zuidas te Amsterdam

Advies op grond van artikel 7.14 van de Wet milieubeheer voor het milieueffect-
rapport over Ontwikkeling Zuidas te Amsterdam,

uitgebracht aan Gemeente Amsterdam door de Commissie voor de milieueffect-
rapportage; namens deze

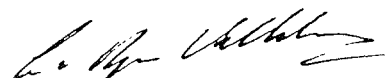
de werkgroep m.e.r.
Ontwikkeling Zuidas,

de secretaris



dr. N.W.M. van Buren

de voorzitter



Mw L. van Rijn-Vellekoop

Utrecht, 2 augustus 2001



commissie voor de milieueffectrapportage

Gemeentebestuur van Amsterdam
Amstel 1
1011 PN AMSTERDAM

uw kenmerk
124602/90263/snk

uw brief
6 juni 2001

ons kenmerk
1168-86/vB-sr

onderwerp
Advies voor richtlijnen Ontwikkeling
Zuidas Amsterdam

doorkiesnummer
(030) 234 76 17

Utrecht,
2 augustus 2001

Geacht gemeentebestuur,

Met bovengenoemde brief stelde u de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een advies voor richtlijnen uit te brengen voor een milieueffectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over Ontwikkeling Zuidas Amsterdam. Overeenkomstig artikel 7.14 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de totstandkoming van de richtlijnen voor het MER. Zij zal graag vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen. Dit houdt in dat de Commissie graag de vastgestelde richtlijnen krijgt toegestuurd.

Hoogachtend,

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

C.C.: minister van Verkeer & Waterstaat
minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke ordening en Milieubeheer

Postadres Postbus 2345
3500 GH UTRECHT
Bezoekadres Arthur van Schendelstraat 800
Utrecht

telefoon (030) 234 76 66
telefax (030) 233 12 95
e-mail mer@eia.nl
website www.commissiemer.nl

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING	3
2. HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES	4
3. PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING	5
3.1 Probleemstelling	5
3.1.1 Railinfrastructuur	6
3.1.2 Weginfrastructuur	7
3.1.3 Mobiliteitsknoop	8
3.1.4 Stedelijk programma	8
3.1.5 Veiligheid	9
3.2 Doel	11
3.3 Besluitvorming	11
4. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN	12
4.1 Algemeen	12
4.2 Alternatieven	12
4.3 Varianten	13
4.4 Referentiesituatie	13
4.5 Nulplusalternatief	13
4.6 Meest milieuvriendelijk alternatief (mma)	14
5. BESTAANDE MILIEUTOESTAND EN AUTONOME ONTWIKKELING... ..	14
6. GEVOLGEN	15
6.1 Fasering en faseerbaarheid	15
6.2 Verkeer en vervoer	16
6.3 Barrièrewerking	16
6.4 Geluid	17
6.5 Lucht	17
6.6 Bodem en water	17
6.7 Integrale veiligheid	17
6.8 Grondstoffengebruik	18
6.9 Versterking economische structuur	18
6.10 Financiële haalbaarheid en risicoanalyse	18
7. VERGELIJKING VAN ALTERNATIEVEN	18
8. LEEMTEN IN INFORMATIE	19
9. VORM EN PRESENTATIE	19
10. SAMENVATTING VAN HET MER	19

BIJLAGEN

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 6 juni 2001 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen.
2. Kennisgeving in de Staatscourant nr. 107 d.d. 7 juni 2001
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen

1. INLEIDING

De minister van Verkeer en Waterstaat en de gemeente Amsterdam starten een studie over 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 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. 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/Milieueffectrapport (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.

Bij brief van 6 juni 2001 is de Commissie voor de m.e.r. in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over de richtlijnen voor het milieueffectrapport¹. De m.e.r.-procedure ging van start met de kennisgeving van de startnotitie in ².

Dit 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. Het doel van het advies is om aan te geven welke informatie het MER moet bevatten om het mogelijk te maken het milieubelang volwaardig in de besluitvorming mee te wegen.

De initiatiefnemers hebben ervoor gekozen de m.e.r.-procedure in twee fasen op te splitsen. Na de eerste fase maken de bevoegde instanties een principekeuze voor één of meer van de hoofdalternatieven. Voorafgaand aan deze keuze zal de Commissie worden gevraagd de informatie te toetsen en zal er een inspraakronde plaatsvinden. In fase twee zal het gekozen alternatief, respectievelijk de gekozen alternatieven, op inrichtingsniveau worden uitgewerkt.

Gezien de complexiteit van de vraagstellingen acht de Commissie zich niet in staat om op dit moment een advies over inrichtingsaspecten voor alle alternatieven op te stellen en acht zij dit ook niet efficiënt. Dit advies gaat derhalve met name in op het MER ten behoeve van de eerste fase en geeft een indicatie van de onderwerpen die in fase twee aan de orde komen. Bij haar tussentijdse toetsing van de informatie over de eerste fase zal de Commissie de richtlijnen

¹ Zie bijlage 1.

² Zie bijlage 2.

³ De samenstelling hiervan is gegeven in bijlage 3.

voor de tweede fase nader uitwerken. Met deze werkwijze kan naar de mening van de Commissie op een goede wijze aangesloten worden bij de in de startnotitie voorgestelde fasering, wanneer de nadere uitwerking van de richtlijnen voor de 2^e fase gekoppeld wordt aan het tussentijdse besluit over een voorkeursalternatief en over beide onderwerpen inspraakmogelijkheid wordt geboden⁴.

De Commissie heeft kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen⁵, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. In dit advies verwijst de Commissie naar een reactie wanneer deze naar haar oordeel:

- informatie bevat die in het MER opgenomen moet worden of die nader onderzocht moet worden, zoals informatie over specifieke lokale milieuomstandigheden;
- belangrijke vragen en discussiepunten naar voren brengt, bijvoorbeeld over te onderzoeken alternatieven.

2. HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES

De initiatiefnemers hebben ervoor gekozen de m.e.r.-procedure in twee fasen op te splitsen. Dit richtlijnenadvies gaat vooral in op de informatie die in de eerste fase noodzakelijk is om een principekeuze te maken voor een of meer van de hoofdalternatieven. Het gaat daarbij met name om onderscheidende kenmerken en effecten van de verschillende alternatieven. Het advies geeft een indicatie van de onderwerpen, die in fase twee op inrichtingsniveau aan de orde komen. Bij haar toetsing van de informatie over de eerste fase zal de Commissie de richtlijnen voor de tweede fase nader uitwerken.

De initiatiefnemers hebben een ambitieus plan waarin compleet nieuw vormgegeven infrastructuurbundels gekoppeld worden aan de ontwikkeling van hoogwaardig en intensief te gebruiken stedelijk gebied. Het initiatief draagt het karakter van een programma voor (her)ontwikkeling van het Zuidas gebied rond het WTC station tot het niveau van een (inter)nationaal knooppunt van mobiliteit, met daarnaast een omvangrijke uitbreiding van woon- en werkgelegenheid. De richting van deze ontwikkeling wordt gestuurd door essentiële keuzes ten aanzien van de beoogde functies en inrichting van dit gebied. Met name dient helder te worden gemaakt welke positie het te realiseren mobiliteitsknooppunt heeft in lokale, regionale, nationale en internationale netwerken van verkeer en vervoer. Dit vereist een uitwerking van welke functies in welke mate worden geaccommodeerd (b.v. wel/niet gevaarlijke stoffen vervoer, wel/niet langparkeren, wel/niet lokaal-regionaal verbindende verkeersdiensten, de relatie tussen doorgaand en bestemmingsverkeer, e.d.). Voorts vereist het een uitwerking van een programma van eisen voor de beoogde infrastructuur ontwikkeling. Aangezien er nogal wat onzekerheden in de toekomstige ontwikkeling schuilen (hiervoor genoemde keuzes, realiseerbaarheid van woon- en werkgelegenheid in de tijd, initiatieven op/rond andere knooppunten in de regio) dienen deze zichtbaar te worden gemaakt en zodanig te worden vertaald in scenario's c.q. een model voor fasering. Het MER

⁴ Figuur 7.1. van de startnotitie, Fase 1, stap 6 en 7.

⁵ Bijlage 4 geeft hiervan een lijst.

zal onder meer de realiseerbaarheid (tevens gelet op fasering, veiligheid en financiën) onderzoeken.

De 13 doelstellingen genoemd in de startnotitie dienen verdeeld te worden in doelen en middelen met daarbij aangegeven welke voor fase 1 en welke voor fase 2 gelden. Vervolgens dienen doelen en middelen in een duidelijke doel-middelen hiërarchie te worden geplaatst. Waarbij inzichtelijk wordt welke doelen op gespannen voet met elkaar staan.

De Commissie adviseert alle alternatieven gelijkwaardig uit te werken. Daarbij dient ook een meest milieuvriendelijk alternatief (mma) voor fase 1 te worden uitgewerkt. Dit mma kan samenvallen met een optimalisering van één van de in de startnotitie beschreven alternatieven.

Bij de afweging in de eerste fase van het MER, zal veiligheid een onderscheidende factor kunnen zijn, gezien de mogelijke grote invloed op de kosten van ondergrondse infrastructuur en gezien de (on)mogelijkheden voor vervoer van gevaarlijke stoffen. Het is dus noodzakelijk om al in de eerste fase te beschikken over cijfers over interne en externe veiligheid.

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en sprekers en het verdient daarom bijzondere aandacht. Het moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER.

3. PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING

3.1 Probleemstelling

In een probleemstelling moet worden beschreven voor welke (bestaande en/of toekomstige) knelpunten het voornemen een oplossing moet bieden.

Het voornemen reageert op de toekomstige ontwikkeling van station WTC als HSL-station. Dit zal leiden tot druk op de directe omgeving als gevolg van grootschalige investeringen in wonen en werken. Daarnaast is sprake van een groeiende transitfunctie van A10 en spoorwegen.

De startnotitie en de daaraan ten grondslag liggende studies op deelaspecten geven aan dat het bij dit voornemen niet gaat om de realisatie van een afgebakend project binnen een helder te duiden en te overziene tijdsperiode. Veeleer is sprake van een programma voor herontwikkeling van het studiegebied inclusief een herontwerp van de transportinfrastructuur, met de mogelijkheid van een lange doorlooptijd (ruim meer dan een decennium na start lijkt zeer plausibel). De documentatie over deze ontwikkeling biedt vooralsnog geen helderheid over een aantal essentiële keuzes. Te noemen zijn bijvoorbeeld:

- de mate waarin vervoer van gevaarlijke stoffen over weg en spoor door deze corridor wordt uitgesloten/toegelaten;
- de mate waarin economische doelen (accommodatie van mogelijkheden in de kantorenmarkt) en doelen op het gebied van stedelijke herinrichting en leefomgeving verenigbaar zijn of strijdig zijn;
- de keuze ten aanzien van de derde aansluiting van het gebied op de A10 (netwerkvisie autoverkeer);

- de fasering van uitvoering, rekening houdend met proceseisen als financierbaarheid en bestuurlijke haalbaarheid en inhoudelijke eisen gebaseerd op een samenhang binnen en kwaliteit van deelgebieden of deelprojecten.
- De onzekerheden die hiermee samenhangen leiden tot een bandbreedte in mogelijke keuzes binnen het voornemen die een goede bepaling van milieueffecten sterk compliceren. Deze keuzes dienen in ieder geval gestructureerd te worden vanuit een heldere hiërarchie van doelen, gebaseerd op een nadere uitwerking van de probleemstelling voor verkeer en vervoer, woning- en kantorenbouw, veiligheid en de integrale kwaliteit van de stedelijke leefomgeving in het studiegebied. In het MER dient inzichtelijk te worden gemaakt wat in de eerste en tweede fase aan de orde moet komen.

3.1.1 Railinfrastructuur

Een belangrijk doel van het project Zuidas is het accommoderen van een veel intensiever spoorwegvervoer⁶. Enerzijds is dit het gevolg van de groeiende betekenis van de omgeving van de Zuidas, waartoe vooral het voorstedelijke spoorvervoer dient te worden uitgebreid, maar anderzijds vraagt de ontwikkeling van een zeer snel nationaal- en internationaal spoorwegnetwerk tussen de 13 Nederlandse knooppunten en met de buurlanden een basis langs de Zuidas. Omleiding van dit verkeer via Amsterdam Centraal zou immers tot een onaanvaardbare omweg leiden. Dit belangrijke argument zou duidelijker naar voren moeten worden gebracht in het MER. De Zuidas en station Zuid/WTC zullen aldus een zeer belangrijke functie krijgen toegewezen. Van essentieel belang is dat dit station met de Zuidas aldus een transitfunctie zal krijgen (minder ruimtebeslag dan als eindpunt). Voorts zal de taakverdeling tussen Amsterdam Centraal en Zuid-WTC duidelijk zijn, d.w.z. Centraal als knooppunt voor interregionaal en regionaal verkeer, Zuid-WTC voor (inter)nationaal en regionaal verkeer. Dit sluit uiteraard niet uit dat er bijvoorbeeld internationale toeristentreinen van en naar Centraal zullen blijven bestaan.

Aangezien in de voorhanden documenten naar de mening van de Commissie onvoldoende expliciet op deze problematiek wordt ingegaan, dient deze in het MER beter inzichtelijk te worden gemaakt. Aldus wordt immers de doelstelling voor de Zuidas verduidelijkt en alleen dan pas kan het programma van eisen voor de infrastructuur (sporen, perrons, stationsinrichting, aan- en afvoer van reizigers) in het MER daarvan worden afgeleid. Ook het al dan niet openhouden van station RAI heeft bijvoorbeeld met zo'n programma van eisen van doen en dient in het MER nader te worden uitgewerkt.

Aangezien de ruimte voor spoorweginfrastructuur –zeker indien hiervoor een tunnelbak zal worden gebouwd– langs de Zuidas beperkt is, zal er een duidelijke keuze voor het toekomstig gebruik moeten worden gemaakt. Zo leidt het openhouden van een zuidwestboog en van de mogelijkheid van toekomstig goederentreinverkeer (incl. transport van gevaarlijke stoffen) tot belangrijke consequenties. Hetzelfde geldt voor een in onderzoek zijnde magneetbaan

⁶ Uit de inspraakreacties blijkt dat de behoefteramingen op dit punt uiteen lopen. Inspraakreactie nr. 12 van de Nederlandse Spoorwegen (bijlage 4) geeft aan dat de behoefte aan treinen die station Amsterdam Zuid-WTC bedienen tot en na 2010 groter is dan in de startnotitie wordt verondersteld. Inspraakreactie nr. 15 (bijlage 4) uit haar twijfels of de eindsituatie wel toereikend zal zijn. Ook inspraakreactie nr. 18 (bijlage 4) geeft aan de noodzaak van alternatieven te ontwikkelen die uitgaan van een grotere omvang van het openbaar vervoer.

langs Schiphol en de Zuidas⁷. Aangezien deze mogelijk de realiteitswaarde van de varianten kan verlagen, dienen deze consequenties in het MER inzichtelijk gemaakt te worden of vooraf een keuze te worden gemaakt voor het wel of niet accepteren van dergelijke mogelijkheden.

3.1.2 Weginfrastructuur

De behoefte aan aanpassingen van de infrastructuur voor wegverkeer dient voort te vloeien uit een functionele analyse van de Zuidas als onderdeel van een regionaal en lokaal netwerk. Dat impliceert dat inzicht wordt gegeven in de mate waarin de huidige weginfrastructuur en parkeerfaciliteiten (on)voldoende geschikt zijn voor de accommodatie van de groeiende vraag⁸. Daarbij is het belangrijk inzicht te geven in:

- de functie van de A10 voor doorgaand verkeer;
- de functie van de A10 voor bestemmingsverkeer in het studiegebied (voor wonen, werken en bezoek);
- de functie van de A10-afritten voor toegang via het studiegebied naar gebieden aangrenzend aan het studiegebied en vice versa⁹.

Deze functies en hun veranderingen daarin in de tijd, vertaald in Intensiteit/Capaciteit verhoudingen op de A10 en aangrenzende ontsluitende weginfrastructuur op verschillende tijdstippen van de dag, geven een beeld van de knelpunten in de bereikbaarheid (van delen van het studiegebied) over de weg. In deze beeldvorming dient vooral aandacht te worden besteed aan het functioneren van het secundaire ontsluitende en verbindende net in het studiegebied i.v.m. de bepaling van de noodzaak van een derde op/afrit op de A10. De beeldvorming dient plaats te vinden voor enerzijds personenvervoer (bezoekers, werkers, bewoners) en anderzijds voor bevoorradend (vracht)verkeer.

Mogelijke knelpunten in de bereikbaarheid over de weg hebben tevens te maken met de mogelijkheden van parkeren in het gebied, gezien vanuit verschillende doelgroepen (bevoorrading, lang parkeren i.v.m. HSL-gebruik, kort parkeren, etc.). Aangegeven dient te worden welke problemen op dit vlak worden verwacht, met name in het perspectief van: de geplande functies van het nieuwe WTC station als HSL-stopplaats en de grootschalige uitbreiding van kantoorfuncties, wonen en voorzieningen. Bij deze analyse dient ook aandacht te worden besteed aan de (on)mogelijkheden¹⁰ van parkeren op afstand van het gebied in combinatie met aanvullend hoogwaardig openbaar vervoer (P&R, transferia): voor welke doelgroepen kan deze oplossing voldoende attractief zijn¹¹? Welke consequenties heeft deze aanpak voor inrichting van in-

⁷ Zie hiervoor ook de notities voor de Deltametropool en de strategienota "Kansen in netwerkstad Noord-Holland Zuid".

⁸ Zie ook inspraakreactie nr. 18 (bijlage 4) waarin de noodzaak wordt aangegeven om alternatieven te ontwikkelen die uitgaan van een bedeutend grotere omvang van het wegverkeer, o.a. door implementatie van het Bereikbaarheidsoffensief Randstad.

⁹ In de concept Autoverkeerstudie Zuidas, Conform Visie Zuidas 2000, Amsterdam mei 2001 is deze functie nog niet meegenomen.

¹⁰ Daarbij adviseert de Commissie de effecten van Schiphol als variant voor lang parkeren in het MER inzichtelijk te maken.

¹¹ Zie ook inspraakreactie nr. 15 (bijlage 4) die wijst op parkeernormen die mogelijk minder attractief zijn voor bedrijven.

frastructuur (o.a. parkeerfaciliteiten) in de ruimere omgeving van het studiegebied?

Deel van de probleemstelling is het vervoer van gevaarlijke stoffen over de A10. Om welke hoeveelheden en aard gaat het? Hoe liggen daarbij de externe risicocontouren? Zijn alternatieve, minder risicovolle, routes beschikbaar?

Tenslotte is de bereikbaarheid per fiets een belangrijk element in de beeldvorming over de weginfrastructuur. Het gaat hier om fietsverkeer naar en van het station (inclusief eventueel grootschalige fietsverhuur) zowel van en naar plekken met voorzieningen of voor werken binnen het gebied. Hoe ontwikkelt zich de behoefte aan stalling gegeven de geplande functionele ontwikkeling? Kunnen de bestaande voorzieningen deze behoefte accommoderen? Welke koppelingen van deze plekken met het fietsnetwerk worden nagestreefd? In het MER dient toegelicht te worden in hoeverre alternatieven daarin onderscheidend (kunnen) zijn.

3.1.3 Mobiliteitsknoop

Onlosmakelijk verbonden met de (nieuwe) rail- en weginfrastructuur is de wijze waarop deze uiteenlopende transportmodaliteiten onderling verknoopt worden en op die manier een voorwaarde vormen voor de voorgestane hoogwaardige stedelijke ontwikkeling van de Zuidas. Het zou in principe mogelijk moeten zijn om vanuit één punt alle transportmodaliteiten snel en geriefelijk te bereiken. Tegelijkertijd moet deze knoop zeer goed verbonden zijn met de directe omgeving in de Zuidas, omdat het niet alleen om overstappende en transitopassagiers gaat maar (vooral) om bezoekers die hun herkomst of bestemming in de Zuidas hebben.

Een complexe en per definitie driedimensionale opgave, die niet alleen om slimme routeschemas en een duidelijke routehiërarchie vraagt, maar ook zeer hoge eisen stelt aan aantrekkelijkheid, overzichtelijkheid, transparantie¹² van de ruimten, scheiding van voetgangerstromen en scheiding van voor- (passagiers) en achterkant (bevoorrading). In het MER moet worden aangegeven in hoeverre dit aspect onderscheidend is voor de alternatieven in fase 1. In de eerste fase zal tevens duidelijk moeten worden hoeveel ruimte (in drie dimensies gemeten, maar ook als gevolg van de gewenste 'licht- en luchtbeleving') de vormgeving van deze mobiliteitsknoop zou kunnen gaan kosten. Tevens moet inzicht worden gegeven in de voorwaarden die worden gesteld aan de ligging en tracering van de hoofdinfrastructuur (weg en rail) en van de interne routing en (lokale) toeleidende routes van en naar het Zuidasgebied. Daarbij dienen de consequenties voor de functionele invulling en stedelijke detaillering in fase 2 te worden aangegeven.

3.1.4 Stedelijk programma

Het MER dient inzicht te verschaffen in de problemen die zich voordoen in het stedelijk gebied. Dit overzicht van problemen dient op meerdere schaalniveaus plaats te vinden: welke problemen bestaan in de Amsterdamse agglomeratie, welke problemen bestaan in grootstedelijke niveaus op het niveau

¹² Daarbij wordt bedoeld het herkennen van de verschillende functies, de relaties tussen de functies en de wegen ernaartoe.

van de randstad? Centrale vraag hierbij is aan welke vestigingsmilieus voor welke stedelijke functies behoefte bestaat en in hoeverre de Zuidas in die behoeften kan voorzien¹³.

Er dient te worden aangegeven hoe de plannen voor de Zuidas zich verhouden tot vergelijkbare plannen elders¹⁴ (Schiphol, Rotterdam). In hoeverre is de Zuidas complementair aan deze plannen of is er juist sprake van concurrentie?

Welke risico's zijn verbonden aan de inhoud van het programma? Hoe afhankelijk is de realisatie van het programma van een bepaalde economische ontwikkeling? Komt de realisatie van het programma in gevaar bij een minder dan verwachte economische ontwikkeling? Zijn er risico's verbonden aan de mix van functies in het plangebied? In hoeverre plant een stagnatie in de komst van de ene functie zich voort in de mogelijkheden voor andere functies? Brengt een vertraging de komst van een of meer functies de exploitatie van het plan in gevaar en, zo ja, wat betekent dit voor de realisatie van het plan¹⁵? In het basisdocument Zuidas Amsterdam worden weliswaar enkele berekeningen gemaakt van de gevolgen voor de kosten van het project bij voor- en tegenspoed in de vastgoedmarkt, maar dit is zuiver financieel. Waar het om gaat, is de vertaling van deze financiële cijfers naar programmatische ontwikkelingen.

De verwachting is gerechtvaardigd dat de aanlegperiode een lange tijd in beslag zal nemen en veel hinder zal veroorzaken. In hoeverre werkt dit belemmerend op de komst van de uiterst hoogwaardige en veeleisende ruimtegebruikers die het plan voorziet? Welke gevolgen zijn verbonden aan een eventuele vertraagde komst van deze ruimtegebruikers?

3.1.5 Veiligheid

Algemeen

Veiligheid is voor dit project een belangrijke maar nog onzekere factor. Het kan onderscheidend zijn voor de alternatieven. Enerzijds door de mogelijk grote invloed op de kosten van de ondergrondse infrastructuur (40% gereserveerd en nog veel onzekerheid) en de onzekerheid over het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg en per spoor door de tunnels. Anderzijds bepaalt de sociale veiligheid mede de leefbaarheid van het gebied en is dus van groot belang voor het succesvol levend krijgen van de centrumfunctie en de verbetering van de "doorsteekbaarheid" van het gebied.

Gevaarlijke stoffen

De strategische keuze voor het al dan niet toelaten van vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor en de autosnelweg heeft zeer grote invloed op de externe veiligheid in het plangebied en op de fysieke veiligheid van de overige spoor/weggebruikers. Het MER zal hierop in dienen te gaan. Zo heeft ondergrondse infrastructuur door het binnen houden van (een deel) van de krachten/stoffen die vrijkomen drie effecten: de omgeving zal minder gevolgen van een calamiteit ondervinden door de afschermende werking; de gebruikers in

¹³ Zie ook probleemstelling van het woningbouwprogramma van het streekplan Noord-Holland Zuid.

¹⁴ Inspraakreactie nr. 15 (bijlage 4) wijst hier ook op en vraagt om afstemming tot op niveau van de Deltametropool.

¹⁵ Zie ook inspraakreactie nr. 15 (bijlage 4) die aangeeft dat aanpassing van de infrastructuur gelijke tred dient te houden met het ontwikkelingsproces van de Zuidas.

de ondergrondse infrastructuur staan bloot aan een grotere bedreiging; de interactie/beïnvloeding tussen gebundelde infrastructuren onderling is mogelijk door compartimentering te verminderen of uit te sluiten. Speciale aandacht dient daarbij te worden gegeven aan het station.

Bij grotere calamiteiten zoals langdurige brand en/of explosies kan de stevigheid van de bovenliggende constructie in het geding komen. In het MER dient inzicht te worden gegeven in de randvoorwaarden en eisen die hier uit afgeleid kunnen worden.

Alleen met een goede afweging van vervoersvarianten op een netwerkniveau boven de schaal van het plangebied kan de afweging voor de noodzaak en wenselijkheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Zuidas gemaakt worden¹⁶. Daarna kan worden bepaald of het risico gezien de gestelde norm bij een bepaald ontwerp acceptabel is. In het MER dient inzicht in deze noodzaak en wenselijkheid te worden gegeven.

Beheersbaarheid van calamiteiten

In het plangebied is sprake van een hoge concentratie van mensen, zowel in massale kantoortorens als in ondergrondse infrastructuur. Daarom is het van groot belang helderheid in het MER te krijgen over de gehanteerde principes voor het beheersen van een calamiteit zoals compartimentering, vlucht- en evacuatieconcept en hulpverleningsconcept.

Vormgeving infrastructuur

De vormgeving van de infrastructuur in het gebied heeft een grote invloed op veiligheid. Deze infrastructuur wordt eigenlijk continu (zeker gedurende de eerste 20 à 30 jaar en daarna voor renovatie) gebruikt voor bouwverkeer. De keuze van de concepten voor het weven van snel en langzaam verkeersroutes is sterk bepalend voor de sociale en verkeersveiligheid. In de huidige plannen is gekozen voor een sterke ontvlechting van langzaam en snel verkeer, maar er is tevens gekozen voor een aantal gelijkvloerse kruisingen van zware verkeersstromen. Met name de keuze om de Lv-ontsluiting van de noordelijke toegang van het station op hetzelfde niveau te brengen als de zeer drukke ontsluitingsweg (3^e toe-/afrit) geeft een fraai zicht op het plein en het station maar veroorzaakt mogelijk gevaarlijke situaties.

In het MER dient zichtbaar te worden gemaakt of de alternatieven verschillen ten aanzien van de consequenties van de toepassing van de principes van duurzaam veilige infrastructuur.

Sociale Veiligheid

In een levendig stadscentrum en in ondergrondse bouwwerken is sociale veiligheid van groot belang. Daarvoor is het noodzakelijk om "veilige plaatsen¹⁷" te creëren waar voldoende professioneel of sociaal toezicht is. Duidelijk moet worden in hoeverre dit aspect onderscheidend is voor de alternatieven in fase 1 en in hoeverre keuzes in fase 1 bepalend zijn voor die in fase 2.

¹⁶ Leg hierbij ook de relatie met Deltametropool en streekplan Noord-Holland Zuid.

¹⁷ Zie Normering van de fysieke en sociale aspecten van de veiligheid in ondergrondse bouwwerken, COB projet N120

3.2 Doel

Uit de probleemstelling moet een concrete en duidelijke omschrijving van het doel (of de doelen) worden afgeleid. Daarbij moeten ook de doelen ten aanzien van milieubescherming en -verbetering worden aangegeven.

Met het oog op het volwaardig meewegen van het milieubelang in de besluitvorming moet aangegeven worden welke ruimte de gestelde doelen laten voor het ontwikkelen van alternatieven die gunstig zijn voor het milieu.

In de startnotitie worden 13 doelstellingen weergegeven voor de functies stedenbouw, bereikbaarheid en infrastructuur en economie. De Commissie adviseert een duidelijk onderscheid te maken tussen doelen en middelen met daarbij aangegeven welke voor fase 1 en welke voor fase 2 gelden. Bijvoorbeeld: het aanpakken en inpakken van de infrastructuurbundel is vereist om verstedelijkings- en leefklimaatdoelen¹⁸ te kunnen halen en zal in de eerste fase centraal moeten staan. Vervolgens dienen doelen en middelen in een duidelijke doel-middelen hiërarchie te worden geplaatst. Niet alleen is er behoefte aan een duidelijk gemotiveerde hiërarchie in doelen, maar ook aan een beschouwing, in hoeverre (via terugkoppeling) het aanvaardbaar zou zijn, om niet, c.q. in mindere mate aan de diverse gestelde doelen te voldoen, bijvoorbeeld op financiële – of ruimtelijke gronden. Daarbij dient inzichtelijk te worden gemaakt welke doelen op gespannen voet met elkaar staan.

Doelen moeten zodanig worden beschreven dat ze kunnen dienen voor de afbakening van de te beschrijven alternatieven en derhalve als zodanig toetsbaar worden gemaakt.

3.3 Besluitvorming

Kort moet worden aangegeven welke randvoorwaarden en uitgangspunten (ruimtelijke beperkingen, grenswaarden emissies e.d.) gelden bij dit voorplan. Hierbij dient te worden verwezen naar de beleidsnota's, (ontwerp-)plannen en wetten, waarin deze zijn of worden vastgelegd. De consequenties hiervan voor de ontwikkeling van alternatieven moeten eveneens worden aangegeven.

Tevens moet beschreven worden welke maatstaven voor de afweging van alternatieven (bijvoorbeeld grens- en streefwaarden) aan het milieubeleid worden ontleend. Daarbij zijn met name de normen voor veiligheid, geluid, lucht en stank van belang.

Daarbij dient te worden ingegaan op de nieuwe normen voor luchtkwaliteit die naar verwachting binnenkort in werking zullen treden op grond van de Europese kaderrichtlijn luchtkwaliteit¹⁹, en op de consequenties die deze zullen of kunnen hebben voor het voornemen

¹⁸ Inspraakreacties nrs. 8, 9 en 13 (bijlage 4) wijzen erop om het aspect leefbaarheid ook in de eerste fase mee te nemen. In het MER zal moeten worden aangegeven of dit aspect differentiërend is tussen de alternatieven in de eerste fase.

¹⁹ De eerste dochterrichtlijn is de Richtlijn 1999/30/EG van de Raad van 22 april 1999 betreffende grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofoxiden, zwevende deeltjes en lood in de lucht.

Aangegeven moet worden op welke wijze afstemming (in tijd en inhoud) plaatsvindt met de procedures van het Streekplan Noord-Holland Zuid en de Deltametropool.

In de eerste fase van de MER is een afweging van alternatieven op de interne en externe veiligheid noodzakelijk. Daarbij zijn met name de normen voor externe veiligheid en het niveau van de interne veiligheid in vergelijking met soortgelijke infrastructuurprojecten van belang. De Commissie adviseert daarom het integraal veiligheidsplan in de tijd te koppelen aan het MER²⁰.

Het MER dient aan te geven dat het is opgesteld voor het bestemmingsplan en de tracéwet. Tevens kan worden beschreven volgens welke procedure en welk tijdspad dit geschiedt en welke adviesorganen en instanties daarbij formeel en informeel zijn betrokken. Tot slot moeten de besluiten worden aangegeven die in een later stadium nog moeten worden genomen om de voorgenomen activiteit te realiseren.

4. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

4.1 Algemeen

De voorgenomen activiteit en de alternatieven moeten worden beschreven voor zover deze gevolgen hebben voor het milieu. Het kan zinvol zijn om deze beschrijving te baseren op deelactiviteiten. Daarbij dient eveneens aandacht te worden besteed aan vervolgactiviteiten. Ook bij het zoeken naar alternatieven kan het zinvol zijn uit te gaan van een analyse van de voorgenomen activiteit in deelactiviteiten.

Verder verdient het aanbeveling om onderscheid te maken tussen activiteiten die plaatsvinden in de realisatiefase (inrichting/aanleg), de gebruiksfase (gebruik en beheer) en welke mogelijkheden voor verdere verandering na realisering nog bestaan. Bij elk alternatief moet worden aangegeven welke preventieve, mitigerende en compenserende maatregelen worden getroffen.

4.2 Alternatieven

De keuze van de alternatieven moet worden gemotiveerd. In het MER zijn vooral de milieuargumenten voor deze keuze van belang. Voor onderlinge vergelijking moeten de milieueffecten van de alternatieven volgens dezelfde methode en met hetzelfde detailniveau worden beschreven. Beschrijving van het meest milieuvriendelijke alternatief is verplicht.

In de startnotitie worden naast het nulalternatief en het meest milieuvriendelijk alternatief de volgende alternatieven genoemd:

- dijkalternatief
- dokalternatief
- kunstwerkalternatief

²⁰ IVP Zuidas in startnotitie Veiligheid Infrastructuur Zuidas, 22 februari 2001

Niet duidelijk is hoe de alternatieven tot stand zijn gekomen. Welke methodiek is gehanteerd moet worden aangegeven in het MER. Het lijkt of er enkel gekeken is naar de (on)mogelijkheden binnen de Zuidas zelf. Als wordt gedacht aan verkeersbeheersing (volume), kunnen de alternatieven ook in een ruimer kader worden ingepast: hoe past Zuidas in verschillende ketens (herkomst-bestemming relaties) en kan het volume in die relaties op andere manier worden beïnvloed (P&R/transferia, ICT-gebaseerd ruimtelijk gedistribueerd werken, prijsmaatregelen, parkeernormen/beleid). Hoe eng is er ruimtelijk-functioneel afgebakend en welke analyse stappen zijn gevolgd.

In de startnotitie zijn een aantal alternatieven beschreven die zijn afgefallen. De argumenten hiervoor zijn niet altijd even helder. De Commissie adviseert in het MER een toelichting te geven zodat inzichtelijk wordt waarom bepaalde alternatieven zijn afgefallen. De drie overgebleven alternatieven zijn een verschillende vulling m.b.t. tot de situering én de omvang. Vooral dat laatste maakt de vergelijkbaarheid lastig en verdient in het MER extra aandacht.

4.3 Varianten

De voorgestelde aanpak in twee fasen leidt er toe, dat in de eerste fase de aandacht vooral gericht wordt op de kenmerken en onderscheidende effecten van de drie infra-alternatieven en de geoptimaliseerde varianten die daarbij denkbaar zijn. Varianten in deze fase hebben betrekking op eisen en voorwaarden m.b.t. de stedelijke invulling van de wijdere omgeving. In fase 1 kunnen dan o.a. de volgende varianten aan de orde komen:

- wel of geen derde oprit A10;
- wel of geen vervoer van goederen (met name gevaarlijke stoffen) over spoor;
- wel of geen vervoer van goederen (met name gevaarlijke stoffen) over weg;
- wel of geen grootschalige mogelijkheden voor lang parkeren²¹.

4.4 Referentiesituatie

Naar de mening van de Commissie is er geen reëel nulalternatief. Volstaan kan worden met het beschrijven van de huidige situatie plus de autonome ontwikkelingen.

4.5 Nulplusalternatief

De in de startnotitie opgevoerde alternatieven gaan uit van óf rigoureuze ingrepen in de (hoogte)ligging van de bestaande infrabundel, óf van een dijkligging waardoor alle nieuwe functies op ruime afstand aan weerszijden van de dijk worden gesitueerd. Uit het oogpunt van faseerbaarheid, omgaan met onzekerheid en (financiële) haalbaarheid geeft de Commissie in overweging ook een alternatief te ontwikkelen dat een uiterst pragmatische grondslag krijgt, namelijk handhaving van de (hoogte)ligging van de reeds bestaande infrastructuur, waar nodig uitbreiding/verbreding ervan en de realisering van het HSL-station. In een dergelijk alternatief kan de bestaande constructie worden hergebruikt, wordt het grondstoffengebruik geminimaliseerd en kan bouw-

²¹ Daarbij adviseert de Commissie de effecten van Schiphol als variant voor lang parkeren in het MER inzichtelijk te maken.

hinder worden beperkt. Onderzocht kan worden welke onderdelen van het verstedelijkingsprogramma (en op welke wijze) in dit alternatief alsnog gerealiseerd kunnen worden (inclusief een aantrekkelijk stationsgebied en vermindering van de barrièrewerking tussen de twee stadsdelen). Gedeeltelijk 'overbouwen' van de bestaande dijk, verhoogde of juist verlaagde stedelijke plateaus op belangrijke kruisingen e.d. zouden flexibel in te zetten (ontwerp)middelen kunnen zijn. Ook onderdelen uit verschillende andere alternatieven (waaronder ook de in een eerder stadium verworpen 'overkluizings-' en 'viaductalternatief', uiteraard zonder de hoogteligging van de bestaande infrastructuur rigoureus te wijzigen) zouden in dit alternatief verwerkt kunnen worden. Gezien het doel van dit alternatief kan dit het 'nulplus-alternatief' genoemd worden. Uit de toelichting van de initiatiefnemer is de Commissie gebleken dat een dergelijk alternatief in het voortraject in discussie is geweest. Zij adviseert aan te geven hoe een (aangepast) dijkalternatief de rol van nulplusalternatief kan vervullen.

4.6 Meest milieuvriendelijk alternatief (mma)

In tegenstelling tot wat in de startnotitie staat, moet ook in fase 1 een mma worden beschreven. Het mma moet:

- uitgaan van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming en/of verbetering van het milieu;
- binnen de competentie van de initiatiefnemer liggen.

Hoofdaccent in het mma moet liggen op:

- minimalisatie aanlegghinder (duur en intensiteit);
- optimalisatie luchtkwaliteit;
- optimalisatie sociale, interne en externe veiligheid;
- minimalisatie geluidshinder;
- minimalisatie afgeleide effecten elders.

Dit mma kan samenvallen met een optimalisering van één van de in de startnotitie beschreven alternatieven.

5. **BESTAANDE MILIEUTOESTAND EN AUTONOME ONTWIKKELING**

De bestaande toestand van het milieu in het studiegebied, inclusief de autonome ontwikkeling hiervan, moet worden beschreven als referentie voor de te verwachten milieueffecten. Daarbij wordt onder de autonome ontwikkeling verstaan: de toekomstige ontwikkeling van het milieu, zonder dat de voorgenomen activiteit of een van de alternatieven wordt gerealiseerd. Bij deze beschrijving moet het MER uitgaan van ontwikkelingen van de huidige activiteiten in het studiegebied en van reeds genomen besluiten over nieuwe activiteiten. Hierbij kan worden gedacht aan:

- aanleg HSL;
- kantorenontwikkeling;
- ontwikkelingen van het openbaar vervoer en station Zuid;
- verminderen barrièrewerking.

Als niet zeker is of bepaalde ingrijpende activiteiten zullen doorgaan of niet, dan kunnen hiervoor verschillende scenario's worden gebruikt.

Het studiegebied moet op kaart worden aangegeven en omvat de locatie en de tracés en de omgeving, voor zover daar effecten van de voorgenomen activiteit kunnen gaan optreden²². Per milieuaspect (lucht, geluid, veiligheid, enz.) kan de omvang van het studiegebied verschillen. Tevens moet op kaart een overzicht worden gegeven van de in het studiegebied gelegen gevoelige gebieden en objecten zoals het Amsterdamse Bos, het Beatrixpark en het Amstelpark²³.

6. GEVOLGEN

Met het oog op de meervoudige doelstellingen voor dit project is een effectbeschrijving, die breder is dan alleen milieu, zoals in de startnotitie voorgesteld, voor de hand liggend.

De volgende paragrafen geven aan welke aspecten naar de mening van de Commissie in fase 1 moeten worden onderzocht. De onderscheidende effecten van de alternatieven staan hierbij centraal.

In fase 2 zullen naast de in fase 1 onderzochte aspecten o.a. de volgende aspecten moeten worden onderzocht:

- stedelijke kwaliteit,
- intensief ruimtegebruik en menging van functies
- inrichting van de openbare ruimte en flexibiliteit,
- sociale veiligheid,
- duurzaam bouwen en energie,
- waterberging
- flora en fauna.

In haar tussentijdse advies over de eerste fase zal de Commissie deze effecten specificeren.

6.1 Fasering en faseerbaarheid

In het plangebied zal tijdens de eerste 10 à 20 jaar gebouwd worden om de “eerste oplevering” te realiseren. Na een termijn van 15 à 20 jaar zullen verschillende gebouwen, zeker de kantoren, aan renovatie toe zijn. Fasering en faseerbaarheid van dit project zijn voor omwonenden uitermate belangrijk. Bovendien zal de fasering en faseerbaarheid bepalende randvoorwaarden voor de gehele vormgeving en opzet van dit project met zich meebrengen²⁴. Bij elk aspect zal hier afzonderlijk aandacht aan moeten worden besteed.

De verschillende alternatieven/varianten zullen verschillende mogelijkheden van fasering en faseerbaarheid met zich meebrengen. In het MER dienen de effecten hiervan inzichtelijk te worden gemaakt.

²² Zie ook inspraakreacties nrs. 10, 12 en 13 die opmerkingen maken ten aanzien van de keuze van het plangebied. Reactie nr. 15 (bijlage 4) maakt opmerkingen ten aanzien van het studiegebied.

²³ Zie ook inspraakreactie nr. 16 (bijlage 4) waarin wordt gevraagd wat de effecten zijn op aanwezige natuurwaarden en ecologische verbindingzones in de twee groene scheggen van Amsterdam, de Amstelscheg en de Amsterdamse bosscheg.

²⁴ Zie ook inspraakreactie nr. 15 (bijlage 4) die vragen stelt omtrent bruikbaarheid en bewoonbaarheid van de Zuidas gedurende het bouwproces.

6.2 Verkeer en vervoer

De milieugevolgen hebben betrekking op een tweetal situaties²⁵;

- tijdens de waarschijnlijk lange periode van realisatie van een reeks van bouwwerken is er sprake van een stroom aan te accommoderen bouwverkeer en naar alle waarschijnlijkheid een serie van steeds kleine wijzigingen in de beschikbare capaciteit voor verkeer, de regulering van de doorstroming, de routes voor het bouwverkeer (in- en uitvoegend), etc.
- op den duur permanente veranderingen in verkeersintensiteiten van/naar en in het gebied als gevolg van een toegenomen hoeveelheid activiteiten.

Het MER voor de eerste fase moet zich richten op de onderscheidende effecten op:

- de lokale verkeersveiligheid: de kans op ongeval en omvang van de gevolgen: neemt een van beide of beiden toe, dan is er sprake van een verhoogd risico;
- lokaal: toename van emissies (geluid, uitlaatgassen) door intensievere benutting van beschikbare wegcapaciteit, aanwezig bouwverkeer, e.d.;
- lokaal: de consumptie van schaarse ruimte voor weginfrastructuur en parkeren.

Daarnaast kunnen zich in de eerste fase effecten voordoen die voor de organisatie van verkeer en vervoer verder reiken dan de lokale situatie. Hierbij kan gedacht worden aan:

- vervoer van niet gevaarlijke stoffen door de Zuidas levert regionaal een verschuiving op naar andere routes en dus wellicht hogere externe risico's op andere plekken;
- niet accommoderen van lang parkeren betekent dat er op andere plekken geparkeerd moet worden (als men niet vanaf huis met OV of taxi komt). Dat kan dus leiden tot de realisatie van parkeerplaatsen op andere plaatsen. Of b.v. intensiever gebruik van transferium Arena, met goede aansluitende shuttle voorzieningen. Wat betekent dit onder andere voor afgelegde km? , benodigde infra? e.d.;
- als doorgaand verkeer via de Zuidas blijft gaan, dan kan dat meer problemen gaan ondervinden als er een derde afslag/toegang bijkomt: de congestiekans neemt mogelijk toe. Wellicht moet dan expliciet bestemmings- en doorgaand verkeer in de corridor fysiek worden gescheiden: wat levert dit voor externe ruimte-behoefte op? Als doorgaand verkeer naar de A6/A9 wordt verschoven, ontstaat daar dan een verhoogde congestiekans?

Dit betekent dat in het MER inzichtelijk moet worden gemaakt welke locatieoverschrijdende veranderingen in het functioneren van het verkeerssysteem kunnen optreden bij de verschillende alternatieven. Vervolgens dienen daarvan de milieueffecten globaal te worden ingeschat.

6.3 Barrièrewerking

In de startnotitie wordt aangegeven dat aandacht besteed zal worden aan de fysieke barrièrewerking van de infrastructuur. De Commissie adviseert dit niet alleen voor de bewoners/werkers in de Zuidas en de OV-reizigers te doen,

²⁵ Zie ook inspraakreactie nr. 18 (bijlage 4) die aandacht vraagt voor de verkeersaspecten zowel op regionaal als lokaal niveau.

maar voor zover onderscheidend voor de alternatieven, ook voor passanten van het gebied.

6.4 Geluid

In het MER dient voor elk van de alternatieven het volgende beschreven te worden:

- oppervlak binnen het plangebied dat omsloten wordt door de 55, 60, 65 en 70 dB(A) contour ten gevolge van wegverkeer;
- oppervlak binnen het plangebied dat omsloten wordt door de 57, 65 en 70 dB(A) contour ten gevolge van railverkeer.

Deze gegevens dienen bepaald te worden voor een niveau van mitigerende maatregelen gebaseerd op gangbare praktijk.

6.5 Lucht

In het MER dient voor elk van de alternatieven beschreven te worden het oppervlak binnen de contouren waarbinnen de normen voor luchtkwaliteit (EU/99/30) overschreden worden. Het is daarbij zinvol een nadere detaillering te maken voor potentiële woning- en kantoorlocaties.

Met name het oppervlak binnen de contour bepaald door de grenswaarde van 40 microgram stikstofdioxide/m³ dient kwantitatief bepaald te worden. Aandacht dient gegeven te worden aan de tunnelmonden en ventilatieopeningen.

6.6 Bodem en water

Aangezien het verharde oppervlak zeer groot is moet inzicht worden gegeven in de mogelijkheden voor berging en buffering van water.

6.7 Integrale veiligheid

Naast het in kaart brengen van de risico's voor externe veiligheid in het plangebied dient ook gekeken te worden naar de mogelijkheden van aanpak bij de bron en de risico's van andere routes in het landelijke netwerk.

Het is van belang (zie ook § 3.3) om een integrale veiligheidsanalyse op te stellen voor de verschillende alternatieven en varianten²⁶. Onder integraal verstaat de Commissie een analyse van zowel de sociale veiligheid, de interne veiligheid (reizigers en personeel) als de externe veiligheid (omgeving). Alle deelsystemen, conventionele reizigerssporen, A10, HSL, tram en metro dienen te worden geanalyseerd, inclusief de onderlinge interactie tussen deze deelsystemen. Alle mogelijke ongevaltypen, in ieder geval botsing, ontsporing, brand en explosie, dienen in beschouwing te worden genomen. De analyse dient zich in ieder geval te richten op de normale exploitatie van de vervoerssystemen in de eindsituatie en de stappen van fasering. Omdat bij de beschouwing van de externe veiligheid met name de eventuele bebouwing op en de delen buiten de overkapping relevant zijn, acht de Commissie de opname

²⁶ Zie ook inspraakreactie nr. 18 (bijlage 4) welke aangeeft het bijzonder van belang te vinden aandacht te besteden aan de veiligheidsaspecten met name voor het dokmodel.

van de gehele infrastructuurcorridor in de externe veiligheidsanalyse noodzakelijk.

6.8 Grondstoffengebruik

MER dient een indicatie te geven van het verschil in grondstoffengebruik bij de verschillende alternatieven en varianten.

6.9 Versterking economische structuur

Op dit moment bestaat alleen voor het Dok-model een economische analyse²⁷. In het MER dient voor alle alternatieven en varianten een economische analyse te worden gemaakt.

6.10 Financiële haalbaarheid en risicoanalyse

Er is mogelijk sprake van elkaar beconcurrerende locaties²⁸, waardoor het tempo van realisatie van nieuwe (minder aan HSL gebonden) activiteiten op de Zuidas vertraging oploopt. Daarmee kan de functionele en financiële haalbaarheid van delen van de plannen in de toekomst veranderen. De vraag bij een temporisering of koerswijziging is wat dit betekent voor de leefbaarheid en kwaliteit van het gebied. Het MER dient aan te geven in hoeverre de alternatieven op dit punt verschillen aan de hand van een beschrijving van fasen van ontwikkeling (wat zijn zeker te realiseren elementen: 'need to have'; welke elementen zijn 'nice to have') alsmede een financiële risico-analyse voor deze fasen.

7. VERGELIJKING VAN ALTERNATIEVEN

De effecten van de voorgenenomen activiteit en de alternatieven moeten onderling én met de referentie(s) worden vergeleken. Doel van de vergelijking is inzicht te geven in de mate waarin, dan wel de essentiële punten waarop, de positieve en negatieve effecten van de voorgenenomen activiteit en de alternatieven verschillen. Vergelijking moet bij voorkeur op grond van kwantitatieve informatie plaatsvinden.

Bij de vergelijking moeten de doelstellingen en de grens- en streefwaarden van het (milieu)beleid worden betrokken.

Hoewel dit geen verplicht deel van het MER uitmaakt, beveelt de Commissie aan een indicatie te geven van de kosten van de verschillende alternatieven.

²⁷ Economische effecten Zuidas Amsterdam; Ernst & Young Consulting, november 1999.

²⁸ Zie ook inspraakreactie nr. 15 (bijlage 4) die vraagt om bij de effecten het criterium benchmarking op te nemen.

In de Strategienota Noord-Holland Zuid wordt ook gestreefd naar een samenhangend stelsel van internationale, nationale en regionale knooppunten in de regio, allen gekenmerkt door hoogwaardige openbaar vervoer ontsluiting

8. LEEMTEN IN INFORMATIE

Het MER moet aangeven over welke milieuaspecten geen informatie kan worden opgenomen vanwege gebrek aan gegevens. Deze inventarisatie moet worden toegespitst op die milieuaspecten, die (vermoedelijk) in verdere besluitvorming een belangrijke rol spelen. Op die manier kan worden beoordeeld, wat de consequenties moeten zijn van het gebrek aan (milieu)informatie.

Beschreven moet worden:

- welke onzekerheden zijn blijven bestaan en wat hiervan de reden is;
- in hoeverre op korte termijn zou kunnen worden voorzien in de leemten in informatie;
- hoe ernstig leemten en onzekerheden zijn voor het te nemen besluit;
- de consequenties die leemten en onzekerheden hebben voor het besluit.

9. VORM EN PRESENTATIE

Bijzondere aandacht verdient de presentatie van de vergelijkende beoordeling van de alternatieven. De onderlinge vergelijking dient bij voorkeur te worden gepresenteerd met behulp van tabellen, figuren en kaarten. Voor de presentatie beveelt de Commissie verder aan om:

- het MER zo beknopt mogelijk te houden, onder andere door achtergrondgegevens (die conclusies, voorspellingen en keuzen onderbouwen) niet in de hoofdtekst zelf te vermelden, maar in een bijlage op te nemen;
- een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst bij het MER op te nemen;
- bij gebruik van kaarten recent kaartmateriaal te gebruiken, topografische namen goed leesbaar weer te geven en een duidelijke legenda erbij te voegen.

10. SAMENVATTING VAN HET MER

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers en het verdient daarom bijzondere aandacht. Het moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER. Daarbij moeten de belangrijkste zaken zijn weergegeven, zoals:

- de hoofdpunten voor de besluitvorming;
- de voorgenomen activiteit en de alternatieven;
- de belangrijkste effecten bij het uitvoeren van de voorgenomen activiteit en de alternatieven;
- de vergelijking van de alternatieven en de argumenten voor de selectie van het mma;
- belangrijke leemten in kennis.

BIJLAGEN

bij het advies voor richtlijnen voor het
milieueffectrapport Ontwikkeling Zuidas te
Amsterdam

(bijlagen 1 t/m 4)

BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 6 juni 2001 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen.



gemeente Amsterdam

Wethouder
Milieu
Postbus 2345
3500 GH UTRECHT

Commissie voor de milieu-effectrapportage	
ingekomen:	12 JUNI 2001
nummer:	
onder:	1168-1
afgeleverd door:	S. / b. / H. / R. van Doorn

Commissie voor de Milieu-Effectrapportage
t.a.v. mevrouw N. van Buren
Postbus 2345
3500 GH UTRECHT

Ingenieursbureau Amsterdam
020- 6501 894
nummer 12460290263 sok

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

1

6 juni 2001

Geachte mevrouw Van Buren,

Ten behoeve van de voorgenomen ontwikkelingen ter plaatse van de Zuidas wordt ter voorbereiding van een tracébesluit en de vaststelling van het bestemmingsplan een tracé/m.e.r.-procedure doorlopen. De startnotitie hiervan wordt u hierbij aangeboden door ondergetekende namens de minister van Verkeer en Waterstaat, de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, en het Gemeentebestuur van Amsterdam. Het gemeentebestuur treedt in deze procedure op als coördinerend bevoegd gezag.

Overeenkomstig artikel 7.14 van de Wet Milieubeheer stelt het coördinerend bevoegd gezag, vertegenwoordigd door ondergetekende, u in de gelegenheid een advies uit te brengen over het geven van de richtlijnen inzake de inhoud van het milieu-effectrapport. Gelet op de datum van de openbare kennisgeving, 8 juni 2001, verzoeken wij u, uw advies uiterlijk 9 weken na de tervisielegging toe te zenden aan ondergetekende.

De samenvatting van de startnotitie wordt u vrijdag 8 juni 2001 nagestuurd.

Hoogachtend,
het Gemeentebestuur van Amsterdam

namens deze,
de projectleider Ingenieursbureau Amsterdam


R.E. van Doorn

1

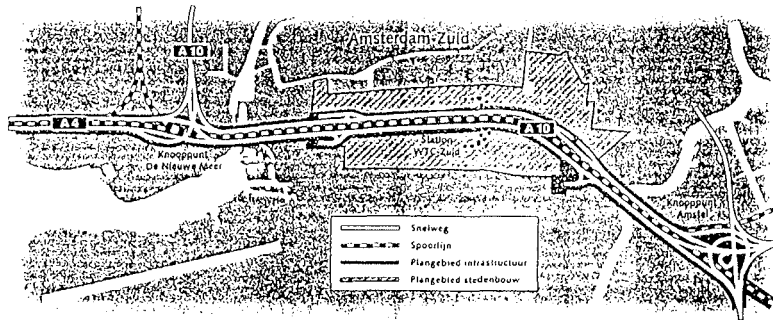
Bijlage Startnotitie integrale tracé/m.e.r. studie Zuidas (10-voud)

BIJLAGE 2

Kennisgeving van de terinzagelegging van de startnotitie in Staatscourant nr. 107 d.d. 7 juni 2001.



Inspraak Startnotitie Zuidas



Gedurende de periode van 8 juni tot en met 6 juli 2001 ligt de Startnotitie Zuidas ter inzage. De Startnotitie doorloopt een procedure overeenkomstig de Wet milieubeheer en de Tracéwet. Op grond daarvan kunt u tot en met 6 juli 2001 uw mening over de inhoud van de Startnotitie kenbaar maken.

De Startnotitie

Met het uitbrengen van de Startnotitie maken de minister van Verkeer en Waterstaat, in samenwerking met de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, en de gemeente Amsterdam het voor-nemen bekend om een studie te starten die resulteert in een milieueffectrapportage (MER). De studie gaat over de realisatie van een uitbreiding van de infrastructuur en de ontwikkeling van het stedelijke gebied. De Startnotitie geeft informatie over de achtergrond, de aard en de omvang van de voorgenomen activiteiten. Tevens beschrijft de Startnotitie de alternatieven die in het kader van de op te stellen Tracénota/MER onderzocht zullen worden.

Zuidas

Het gemeentebestuur van Amsterdam heeft het initiatief genomen voor de ontwikkeling van de Zuidas tot een hoogwaardige woon- en werklocatie van internationale allure. Het ontwikkelingsgebied is gelegen in het stads-deel Zuid-Armel. Dit betekent een forse uitbreiding van het aantal woningen (circa 6000), voorzieningen (circa 250.000 m² vloeroppervlakte) en kantoren (1 miljoen m² vloeroppervlakte).

Om hiervoor ruimte te creëren, worden verschillende alternatieven onderzocht om de infrastructuur in het gebied in te passen. Deze alternatieven zijn:

- een alternatief waarbij alle infrastructuur in het hart van de Zuidas ondergronds wordt ingepast (het Doka-alternatief);
- een alternatief waarbij de A10-zuid en de metrotram in het hart van de Zuidas ondergronds worden ingepast en de spoorlijn op het huidige niveau blijft liggen (het Kunstwerk-alternatief);
- een alternatief waarbij alle infrastructuur ligt op het huidige te verbreden dijkchaan (het Dijkalternatief).

De huidige rail- en weginfrastructuur zal op termijn het aantal verwachte reizigers en het verkeersaanbod niet meer kunnen verwerken. De benodigde verkeerscapaciteit van deze infrastructuur zal daarom ook onderzocht worden. Het is niet verantwoordelijk voor deze infrastructuur en vanuit deze invalshoek betrokken bij de ontwikkelingen rond de Zuidas.

Het gebied waar, als gevolg van deze studie, aanpassingen aan de infrastructuur kunnen plaatsvinden, loopt vóór de spoorlijn van ten met inbegrip van de aansluiting met de Utrechtlijn en voor de rijksweg van dit punt in de Rijksoverheid tot en met knooppunt Amstel.

De gemeente Amsterdam en het rijk hebben besloten om gezamenlijk op te treden bij het doorlopen van de procedures. Er is daarom een gezamenlijke Startnotitie in de eerste fase van de studie zullen de alternatieven integraal en globaal worden besproken en met elkaar worden vergeleken. In de vervolgfase zullen separate studies voor infrastructuur en stedenbouw worden verricht; het rijk stelt een Tracénota/MER op voor de infrastructuur en de gemeente Amsterdam een ontwerp bestemmingsplan/MER voor de stedenbouw.

Waar kunt u de Startnotitie inzien?

De Startnotitie Zuidas kunt u van 8 juni tot en met 6 juli 2001 gedurende de reguliere openingstijden inzien op de volgende locaties:

- het gemeentehuis van Amsterdam (Amstel 1) en het voorlichtingscentrum in de Zuiderkerk in Amsterdam (Zuiderkerkhof 74);
- het gemeentehuis van Ouder-Amstel (Doopstraat 14);
- de hoofdvestiging van het stadsdeelkantoor van stadsdeel Zuid-Armel (Pseudoni Kennedypark 1-3);
- de hoofdvestiging van de openbare bibliotheek in Amsterdam (Plesmanweg 587);
- de bibliotheek van het kantoor van Rijkswaterstaat in Haarlem (Tuckanweg 7);
- het gemeentehuis van de provincie Noord-Holland in Haarlem (Houttuin 1);
- de bibliotheek van het kantoor van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat in Den Haag (Plesmanweg 1-6);
- het kantoor van het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer in Den Haag (Rijnsdijk 8).

Hoe kunt u inspreken?

De minister van Verkeer en Waterstaat, in samenwerking met de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, en de gemeente Amsterdam nodigen u uit om uw mening over de Startnotitie te geven. U kunt dit zowel schriftelijk als mondeling doen. Uw schriftelijke reactie dient u uiterlijk 6 juli 2001 te sturen naar:

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
Startnotitie Zuidas
Kneuterdijk 6
2514 EN Den Haag

Darnaast kunt u ook uw mening over de Startnotitie via e-mail bekend maken. Het e-mail adres is inspraak@denverw.nl. Vermeld hierbij uw naam, adres en woonplaats.

Inzien u mondeling wilt reageren, dan kunt u zich uiterlijk 15 juni 2001 schriftelijk aanmelden bij het Inspraakpunt. U zult dan worden uitgenodigd voor een hoorzitting.

Indien u dat wenst, kunt u verzoeken om vertrouwelijke behandeling van uw persoonlijke gegevens.

Wat gebeurt er met uw reactie?

Het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat bundelt alle reacties en stuurt deze onder andere naar de minister van Verkeer en Waterstaat, de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, het gemeentebestuur van Amsterdam en de Commissie voor de Milieueffectrapportage. Deze Commissie adviseert beide ministers en de gemeente Amsterdam over de Richtlijnen voor de inhoud van de Milieueffectrapportage. Mede op basis van dit advies en de binnengekomen inspraakreacties, stellen de ministers en de gemeente Amsterdam vervolgens de Richtlijnen vast. De Richtlijnen vormen het vertrekpunt voor het opstellen van de Tracénota/MER. Op deze Tracénota/MER kunt u te zijner tijd wederom inspreken.

Zo spoedig mogelijk na afloop van de inspraaktermijn kunt u de door het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat ontvangen inspraakreacties inzien op de locaties, waar momenteel de Startnotitie ter inzage ligt.

Nadere Informatie

Voor inlichtingen over de inspraakprocedure kunt u zich wenden tot het inspraakpunt Verkeer en Waterstaat, telefoon (020) 361 87 76. De Startnotitie is aan te vragen bij Rijkswaterstaat directie Noord-Holland en bij het projectbureau Zuidas van de gemeente Amsterdam. U kunt hier ook terecht voor nadere mondelinge informatie over de inhoud van de Startnotitie. De adressen en telefoonnummers vindt u hieronder.

Projectbureau Zuidas
p/a Ingenieursbureau Amsterdam
Postbus 126x3
1100 AR Amsterdam
telefoon (020) 650 19 50

Rijkswaterstaat Directie Noord-Holland
Centraal Informatie Punt
Postbus 3119
2001 DC Haarlem
telefoon (023) 510 14 01
van 10.00 tot 17.00 uur en van 14.00 tot 16.30 uur



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



Zuidas

Railinfrabeheer



Inspraakpunt
Verkeer en Waterstaat

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

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 advies 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.

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.	2001-06-17	Dhr. P. Daanen	Amsterdam	2001-07-05
2.	2001-06-22	Gasunie	Groningen	2001-07-05
3.	2001-06-11	Nederlands Genootschap van Insprekers	Diemen	2001-07-05
4.	2001-06-26	D.C.M. Hetterschij	Amsterdam	2001-07-05
5.	2001-06-04	Stadsdeel ZuiderAmstel	Amsterdam	2001-07-05
6.	2001-07-05	Mr. J.C. Prast-Ragetli	Amstelveen	2001-07-10
7.	2001-07-06	A.G. Spruit	Den Haag	2001-07-10
8.	2001-07-06	Roland Haffmans	Amsterdam	2001-07-10
9.	2001-07-06	Milieucentrum Amsterdam	Amsterdam	2001-07-10
10.	2001-07-09	Regionaal Orgaan Amsterdam	Amsterdam	2001-07-10
11.	2001-07-09	Bewonersvereniging De Mirandabuurt	Amsterdam	2001-07-10
12.	2001-07-06	Nederlandse Spoorwegen	Amsterdam	2001-07-12
13.	2001-07-10	Comité Schinkeltracé Nee	Amsterdam	2001-07-12
14.	2001-07-10	Ing Real Estae	Den Haag	2001-07-12
15.	2001-07-05	Kamer van Koophandel	Amsterdam	2001-07-24
16.	2001-07-06	Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij	Diemen	2001-07-24
17.	2001-07-02	Particuliere Gegevensbeherende Organisaties flora en fauna	Wageningen	2001-07-06
18.	2001-07-12	Provincie Noord-Holland	Haarlem	2001-07-25
19.	2001-06-27	Gemeente Ouder-Amstel	Ouderkerk aan de Amstel	2001-07-25