



Welkom op  
Amsterdam

← 3 4  
Richting  
Schiphol



# Zuidas dok

verbindt netwerken van verkeer,  
vervoer, bedrijven en mensen

Ruimtelijke  
plannen in  
vogelvlucht

# Inhoud

|  |    |
|--|----|
| 1. INLEIDING                               | 4  |
| OVER DEZE BROCHURE                         | 5  |
| ZUIDASDOK IN VOGELVLUCHT                   | 5  |
| GEZAMENLIJKE AANPAK                        | 7  |
| ZUIDAS IN 2030                             | 7  |
| DUURZAME STEDELIJKE ONTWIKKELING           | 8  |
| WERK IN UITVOERING                         | 9  |
| PROCES EN BESLUITVORMING                   | 9  |
| PLANNING VANAF NU                          | 10 |
| NAAR EEN TRACÉBESLUIT EN BESTEMMINGSPLAN   | 11 |
| HOE KUNT U REAGEREN?                       | 11 |
| WAT GEBEURT ER DAARNA?                     | 12 |
| VRAGEN?                                    | 13 |
| 2. OPENBAARVERVOERTERMINAL                 | 14 |
| 3. VERKEER                                 | 16 |
| 4. RUIMTELIJKE INPASSING                   | 20 |
| 5. GELUID                                  | 24 |
| 6. LUCHTKWALITEIT                          | 26 |
| 7. WATER                                   | 30 |
| 8. VEILIGHEID                              | 32 |
| 9. SITUATIE TIJDENS DE BOUW                | 34 |
| 10. LEESWIJZER DOCUMENTEN TERINZAGELEGGING | 40 |
| 11. BEGRIPPENLIJST                         | 42 |
| COLOFON                                    | 43 |

## Disclaimer

Deze brochure is zorgvuldig samengesteld als toelichting op het ontwerp-tracébesluit (OTB), ontwerpbestemmingsplan (OBP) en milieueffectrapport (projectMER).

Aan de inhoud ervan kunnen echter geen rechten worden ontleend. Volledige informatie is te vinden in de officiële rapporten.

# Inleiding

ZUIDASDOK IS EEN PROJECT OM DE BEREIKBAARHEID VAN DE AMSTERDAMSE ZUIDAS EN HET NOORDELIJK DEEL VAN DE RANDSTAD IN DE TOEKOMST TE KUNNEN BLIJVEN GARANDEREN.

Het project omvat de uitbreiding van station Amsterdam Zuid, het verbreden van de A10 Zuid met extra rijstroken, het aanpassen van de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel, het ondergronds brengen van de snelweg ter hoogte van het centrumgebied van Zuidas en het herinrichten van de openbare ruimte. Doel is een optimale doorstroming van het verkeer en vervoer te combineren met een nieuwe stedelijke ontwikkeling. In 2028 moet dit alles zijn gerealiseerd.

Zuidas is het internationale zakencentrum van Nederland. Het gebied ligt dicht bij Schiphol en het centrum van Amsterdam en kent al langer een sterke economische en stedelijke ontwikkeling. Verschillende verkeers- en vervoersstromen komen hier samen, maar het wordt steeds lastiger om die allemaal op te vangen. Zo blijft het autoverkeer groeien, terwijl de capaciteit van de A10 Zuid nu al ten volle wordt benut. Steeds meer mensen maken gebruik van het openbaar vervoer, waardoor station Amsterdam Zuid erg druk is en de verdere groei niet aan kan. Zuidas is ook een woongebied waar de komende jaren duizenden nieuwe woningen worden bijgebouwd. De ontwikkeling van een hoogwaardig woonmilieu rond deze drukke verkeersader brengt knelpunten met zich mee. Zuidasdok geeft hieraan de gewenste ruimte. Maar die



oplossing is ook complex. Het vraagt om een zorgvuldige aanpak, waarbij het een met het ander moet worden gecombineerd. Daarom werken alle betrokken partijen nauw samen om het project Zuidasdok te realiseren.

Na een intensieve periode van voorbereiding liggen nu diverse ontwerpen van het plan Zuidasdok ter inzage. Het gaat om drie hoofdrapporten: het ontwerp-tracébesluit, het ontwerpbestemmingsplan en het projectMER (milieu-effectrapport). U kunt hierop reageren.

## OVER DEZE BROCHURE

In deze brochure worden de belangrijkste elementen uit de drie rapporten toegelicht. U leest hierin wat het plan Zuidasdok in hoofdlijnen inhoudt en wat de voornaamste milieueffecten ervan zijn. In afzonderlijke hoofdstukken leest u meer over de openbaarvervoerterminal, over verkeer, ruimtelijke inpassing, geluid, luchtkwaliteit, water en veiligheid. En: wanneer is de start van de bouw voorzien, hoe kan de bouw verlopen en wat is daarvan te merken?

Om de milieueffecten van het plan Zuidasdok inzichtelijk te maken is in het projectMER voor alle thema's onderzocht wat de milieueffecten zijn in het jaar 2030, wanneer het project al is gerealiseerd, ten opzichte van de situatie in 2030 als het project niet gerealiseerd zou zijn. Dat laatste wordt de autonome situatie genoemd. Alleen daarmee is een goede en eerlijke vergelijking te maken.

Op pagina 40 en 41 vindt u een leeswijzer die u de essentie van de drie rapporten die ter inzage liggen uitlegt. Op pagina 11 en 12 vindt u informatie over de procedure en planning. Ook leest u hier hoe u kunt reageren op het ontwerp-tracébesluit, het ontwerpbestemmingsplan en het projectMER. Ten slotte vindt u op pagina 42 een verklaring van veelgebruikte begrippen bij dit project.

U kunt op diverse locaties en websites, waaronder [www.zuidasdok.nl](http://www.zuidasdok.nl), terecht voor nadere informatie. U kunt daarvoor ook de speciale informatiebijeenkomst bijwonen, die eind maart 2015 wordt gehouden. Onder 'Naar een Tracébesluit en Bestemmingsplan' leest u meer hierover. Met omwonenden en vertegenwoordigers van nabijgelegen bedrijven wordt zoveel mogelijk persoonlijk contact onderhouden.

## ZUIDASDOK IN VOGELVLUCHT

Met jaarlijks meer trein- en metroreizigers is station Amsterdam Zuid nu al het snelst groeiende station van Nederland. En in de toekomst wordt dit station alleen maar drukker. Niet alleen gaan er meer binnenlandse treinen rijden. Amsterdam Zuid wordt het eindstation voor de Noord/Zuidlijn. De sneltram naar Amstelveen zal worden omgebouwd naar een hoogwaardige tramverbinding, eindigend op station Amsterdam Zuid. Daarmee ontwikkelt dit station zich tot één van de grootste stations van Nederland. Ruimte voor meer sporen, royale perrons en gemakkelijkere toegangen is er nu echter niet voldoende. Aan beide kanten wordt het station ingeklemd door de rijbanen van de A10 Zuid, de zuidelijke ringweg van Amsterdam met direct daarnaast een reeks hoge kantoorgebouwen.

De Ringweg Zuid - zoals de A10 Zuid tussen de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel ook wel wordt genoemd - is een van de drukste snelwegen van

## NUT EN NOODZAAK

Het project Zuidasdok is nodig om de volgende (toekomstige) knelpunten te kunnen oplossen:

- De capaciteit van station Amsterdam Zuid staat onder druk. Het aantal trein- en metroreizigers groeit de komende jaren, o.a. door toenemend gebruik van het openbaar vervoer en het gereedkomen van de Noord/Zuidlijn. Het station Amsterdam Zuid ligt ingeklemd tussen de rijbanen van de A10, waardoor uitbreiding van het spoor niet mogelijk is.
- De doorstroming op de A10 Zuid staat onder druk. Door verdergaande groei van het autoverkeer zal rond 2020 een goede doorstroming van het verkeer in beide richtingen onder druk komen te staan. Zelfs na realisatie van het project kunnen er locaties zijn waar de wegcapaciteit op bepaalde momenten tekort schiet. Niets doen is echter geen optie. Dan zou er in de toekomst sprake zijn van een verkeersinfarct op de A10 Zuid en zou Amsterdam vanuit het zuiden onbereikbaar worden.
- De A10 wordt ter hoogte van het centrum van Zuidas in een tunnel gebracht. Dit verbetert de luchtkwaliteit en zorgt voor een vermindering van de geluidsoverlast. Zo komt er ruimte voor meer woningbouw in Zuidas en maakt het mogelijk dat Zuidas zich ontwikkelt tot een duurzaam gemengd stedelijk centrum voor wonen, werken en voorzieningen.

ons land. De route is met recht een portaal voor de regio. Een goede bereikbaarheid van de Amsterdamse Zuidas en het noordelijk deel van de Randstad is in hoge mate afhankelijk van een soepele en veilige doorstroming op dit circa zes kilometer lange stuk rijksweg. Door verdergaande groei van het autoverkeer, is dit rond 2020 niet meer het geval. Geen maatregelen treffen is dus geen optie.

Het station, de snelweg en de gebouwen, straten en parken in de buurt van de A10 Zuid vormen bij elkaar de Amsterdamse Zuidas. Dit gebied is voor de economie van Nederland van groot belang en werkt als een magneet op bedrijven, bezoekers en bewoners. Maar daarmee komt de bereikbaarheid en leefbaarheid wel steeds meer onder druk te staan.

Zuidasdok brengt hierin in alle opzichten verlichting. Door ruimte te scheppen voor het dynamische gebied dat dit centrum van Zuidas moet zijn. En door het portaal voor de regio te verbreden, zodat het verkeer weer ruim baan krijgt. Een vergroot station Amsterdam Zuid voor trein en metro fungeert samen met de direct aansluitende haltes voor tram en bus, straks als knooppunt voor alle vormen van openbaar vervoer.

Het station is dan een volwaardige openbaarvervoerterminal (OVT), de belangrijkste schakel in een soepel functionerend vervoers- en verkeersnetwerk. De snelweg is over een lengte van zes kilometer verbreed. Doorgaand verkeer is daarbij gescheiden van bestemmingsverkeer, wat goed is voor de doorstroming en de verkeersveiligheid.

Ter hoogte van het centrumgebied van Zuidas gaat de snelweg door een tunnel, in feite door twee tunnels van ongeveer een kilometer in beide richtingen. Bovengronds is dan de nodige ruimte geschapen voor het grotere station, voor voorzieningen en logische routes waarlangs bussen, trams, fietsers en wandelaars straks moeiteloos hun bestemming vinden. Doordat de snelweg onder de grond gaat, vormt hij niet langer een hinderlijke barrière. Het verkeerslawaaï en de luchtvervuiling nemen ter plekke sterk af. Al met al gaat de kwaliteit van de leefomgeving er hier fors op vooruit.



Impressie centrumgebied Zuidas huidige A10 en in eindfase

## GEZAMENLIJKE AANPAK

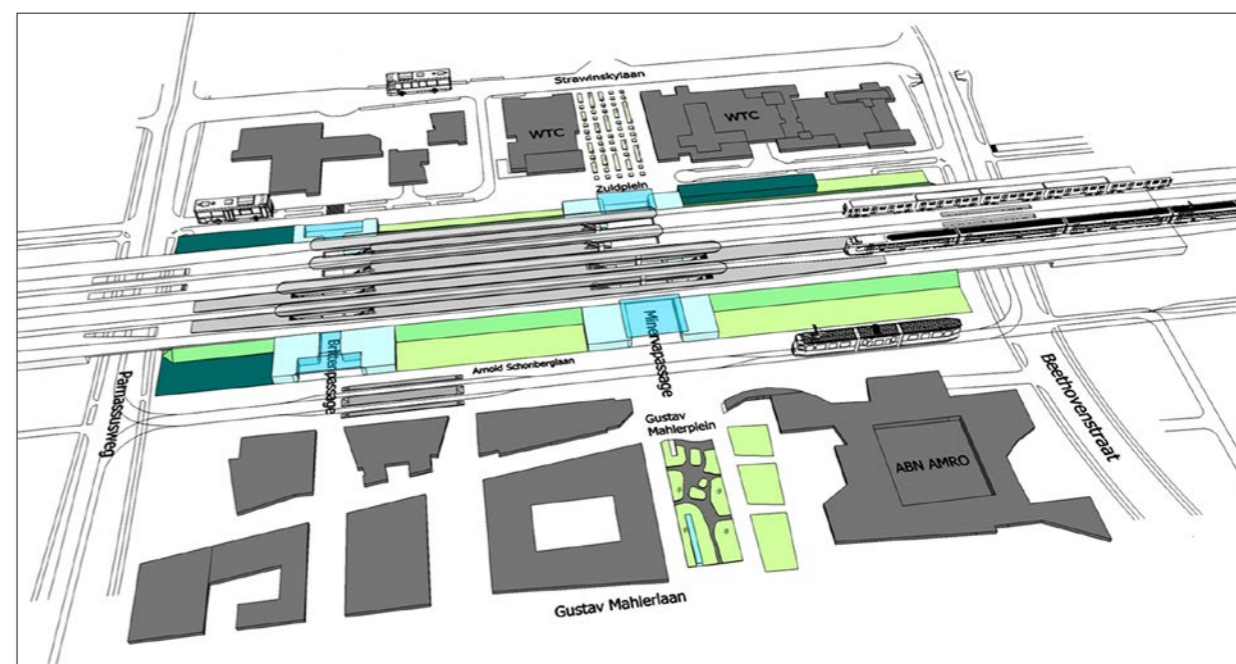
Om dit alles zorgvuldig en in zo kort mogelijke tijd te realiseren, werken Rijkswaterstaat, ProRail en de gemeente Amsterdam bij dit project nauw samen. Zij nemen de ontwikkeling van de Amsterdamse Zuidas en de verbetering van de bereikbaarheid en leefbaarheid gezamenlijk ter hand. Zij doen dit in opdracht van het Rijk, de provincie Noord-Holland, de Stadsregio Amsterdam en de gemeente Amsterdam. Na een uitgebreide verkenning van diverse alternatieven heeft de minister van Infrastructuur en Milieu in overleg met de gemeente Amsterdam, provincie Noord-Holland en Stadsregio Amsterdam medio 2012 de voorkeursbeslissing genomen die in het ontwerptractébesluit en het ontwerpbestemmingsplan is uitgewerkt.

## ZUIDAS IN 2030

Door de realisatie van Zuidasdok heeft station Amsterdam Zuid ruimte om te groeien, is de doorstroming van het verkeer op de A10 Zuid verbeterd en zorgt de ondertunneling van de weg ter hoogte van het centrumgebied van Zuidas voor minder verkeerslawaaï, minder fijnstof en meer ruimte voor de fiets.

**STATION AMSTERDAM ZUID** Station Amsterdam Zuid is in 2030 het belangrijkste overstapstation van het noordelijk deel van de Randstad voor trein, metro, bus en tram. Het is dan één van de grootste stations van Nederland waar binnenlandse treinen en de metro's van de Noord/Zuidlijn hun eindpunt vinden. Via die lijn ben je in 8 minuten in de binnenstad van Amsterdam. Veel meer reizigers dan nu vinden soepel hun weg door het station. De treinperrons zijn zo'n drie meter breder dan nu en hebben een nieuwe overkapping. De Minervapassage onder het station is korter en ook breder en daardoor overzichtelijker.

Voor de metroreizigers is het duidelijk geregeld; zij vinden hun perrons ten westen van de Minervapassage. Een tweede passage ter hoogte van de Benjamin Brittenstraat, de Brittenpassage, zorgt ervoor dat de loopstromen



Impressie openbaarvervoerterminal in 2030

mooi verdeeld zijn en het niet te druk aanvoelt. Beide passages zien er ook aantrekkelijk uit. Winkels en horecagelegenheden nodigen uit om er even binnen te stappen. De looproutes zijn kort, wat een snelle overstap mogelijk maakt op trein, metro, tram of bus.

Overstappen op of vanuit het stadsvervoer is gemakkelijk te doen met tramhaltes aan de zuidzijde van de Schönberglaan en bushaltes aan de noordzijde van het Matthijs Vermeulenpad. In het Matthijs Vermeulenpad aan de oostzijde van het station is er ruimte voor taxi's en voor auto's en busjes die reizigers komen wegbrengen en afhalen, het zogenoemde Kiss & Ride. Fietsroutes lopen vlak langs de entrees van het station. En fietsers vinden een plekje voor hun rijwiel in een van de vele stallingen op en rond het station, die bij elkaar een capaciteit hebben van 11.000 fietsen, 8.500 meer dan nu.

**A10 ZUID** De A10 Zuid is van de knooppunten De Nieuwe Meer tot en met Amstel over de volle lengte van circa zes kilometer verbreed van vier naar zes rijstroken per richting. Om de doorstroming van het verkeer te verbeteren is het doorgaande verkeer al vanaf beide knooppunten gescheiden van het bestemmingsverkeer. Over de vier binnenste rijstroken rijden de auto's met een snelheid van maximaal 100 kilometer per uur west- of oostwaarts. De twee buitenste rijstroken met maximaal 80 kilometer per uur zijn bestemd voor verkeer van en naar de stad. In totaal beslaat de A10 Zuid twaalf rijstroken in een verdeling van 2-4-4-2.

**OPENBARE RUIMTE** Tussen Begraafplaats Buitenveldert en het Beatrixpark gaat de A10 Zuid over een lengte van ongeveer een kilometer door een tunnel. Boven de tunnel is het relatief rustig, vooral doordat het lawaai van de snelweg geheel is weggevoerd. De openbare ruimte van maar liefst 120.000 m<sup>2</sup> die door aanleg van de tunnel is vrijgekomen, wordt royaal benut. Niet alleen zijn er bovengronds nieuwe bus- en tramhaltes, taxistandplaatsen en fietsstallingen gekomen. Het complete stadsaangezicht is hier verfraaid nu de snelweg geen barrière meer is. En er is een nieuw stratenpatroon te zien met pleinen, wandel- en fietsroutes en tal van commerciële voorzieningen.

## DUURZAME STEDELIJKE ONTWIKKELING

Zuidasdok leidt tot een duurzame stedelijke ontwikkeling. Met het ondergronds brengen van de A10 Zuid worden de noord-zuidverbindingen korter en wordt nieuwe openbare ruimte gecreëerd op het dak van de A10-tunnels. De barrière die nu het noordelijke en het zuidelijke deel van Zuidas scheidt, wordt voor een deel geslecht. Zuidas wordt daardoor aantrekkelijker om te verblijven voor voetgangers en fietsers. De ondertunneling zorgt tevens voor minder geluids-overlast van het verkeer op de A10 Zuid in het centrumgebied. De verbreding van de snelweg verbetert de doorstroming en de reistijden worden korter. Verdere toekomstige ontwikkelingen worden niet onmogelijk gemaakt. Er is onder andere rekening gehouden met een ruimtereservering voor twee extra treinsporen. Ook wordt uitbreiding van het openbaarvervoernetwerk, bijvoorbeeld een eventuele doortrekking van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol, niet onmogelijk gemaakt.

Bij de inrichting van het gebied in de directe omgeving van het project Zuidasdok wordt gelet op de ruimtelijke kwaliteit. Zo worden er natuurlijke taluds aangelegd bij de tunnelmonden en krijgen de keerwanden zoveel mogelijk een groene uitstraling. Op andere plekken worden aantrekkelijke waterpartijen aangelegd. Die duurzame stedelijke ontwikkeling is van groot

belang voor deze internationale toplocatie met een gemengd woon-, werk- en voorzieningengebied (winkels, ziekenhuis, universiteit) die nu al in volle groei is.

## WERK IN UITVOERING

Zuidas is een relatief klein, maar dynamisch gebied. Naast de huidige 1.100 bewoners komen ruim 30.000 mensen hier dagelijks werken. Dit aantal zal de komende jaren nog fors groeien. Een grote diversiteit aan bedrijven en organisaties is in Zuidas gevestigd. Het gaat daarbij onder meer om de Vrije Universiteit, het VUmc, een hogeschool, Amsterdam RAI, het WTC, sportverenigingen en meerdere grote kantoren van multinationals.

Hoewel het van groot belang is dat het werk in uitvoering de gang van zaken voor bewoners, bedrijven en reizigers niet te veel verstoort, is aanzienlijke hinder niet te voorkomen. De bouwwerkzaamheden voor Zuidasdok zijn omvangrijk en nemen alles bij elkaar circa tien jaar in beslag. Ook de gebiedsontwikkeling van Zuidas zal in deze periode onverminderd doorgaan. Het is onvermijdelijk dat de omgeving hier hinder van ondervindt. De aard, de omvang en de duur van de hinder verschilt van plek tot plek. De aannemer wordt al in de aanbestedingsfase uitgedaagd om met creatieve oplossingen te komen om de hinder voor de omgeving zo veel mogelijk te beperken. Want Zuidas moet wel werkbaar, leefbaar en bereikbaar blijven. Wanneer het werk is afgerond, zal de opbrengst evident zijn. Dan legt Zuidasdok de verbinding tussen de verschillende netwerken: verkeer, vervoer, bedrijven en mensen.

**ZUIDAS BOUWT** Om bereikbaar te zijn voor iedereen met vragen over de ontwikkelingen zullen de gemeente Amsterdam en projectorganisatie Zuidasdok de communicatie in gezamenlijkheid organiseren om de omgeving maximaal van dienst te zijn, te betrekken en te informeren. Hiertoe wordt één loket ingericht.

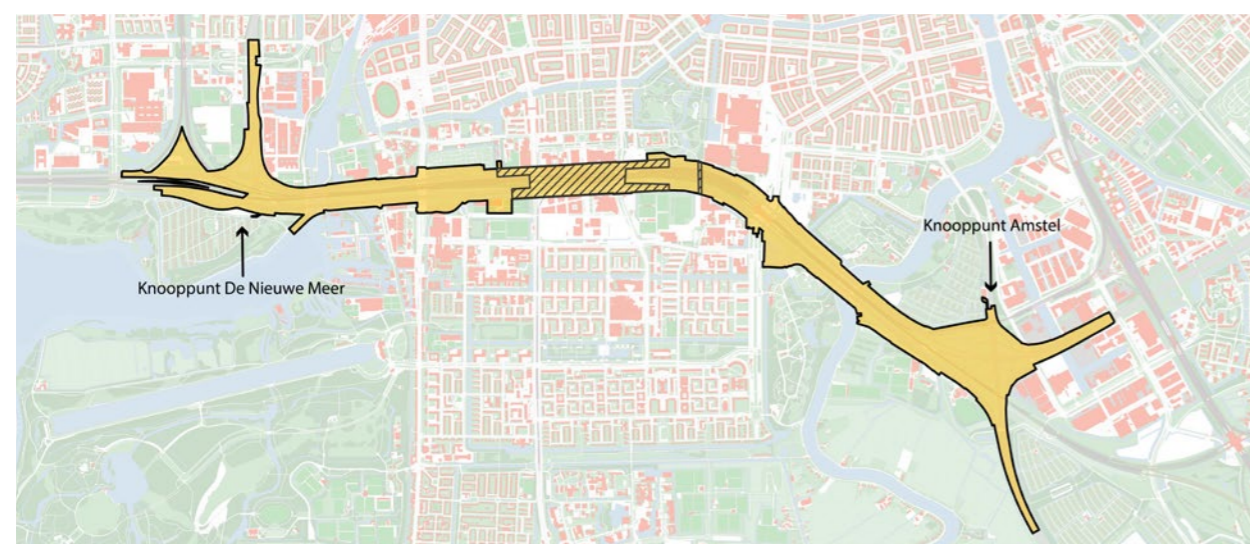
## PROCES EN BESLUITVORMING

**EERSTE FASE: VERKENNING** De eerste fase van het project Zuidasdok was de verkenningsfase. Toen zijn verschillende oplossingsrichtingen getrechterd tot één duidelijke voorkeur. Op 9 juli 2012 hebben de betrokken partijen overeenstemming over dit voorkeursalternatief bereikt. Op die dag is de Bestuursovereenkomst ondertekend en vervolgens de Structuurvisie Zuidasdok vastgesteld. De Structuurvisie beschrijft het ruimtelijk kader waarbinnen de ontwikkelingen van Zuidasdok vorm krijgen. Die keuze vormde het startpunt voor de verdere uitwerking van de plannen in een ontwerp-tracébesluit, een ontwerpbestemmingsplan en een projectMER.

**TWEDE FASE: PLANUITWERKING** De huidige fase van het project is de planuitwerkingsfase. Deze periode beslaat de jaren 2013 tot en met 2016 waarin een projectMER, een Tracébesluit en een Bestemmingsplan worden gemaakt. Met de Kennisgeving milieueffectrapport Zuidasdok maakte de minister van Infrastructuur en Milieu in 2013 haar voornemen bekend om een milieueffectrapport (MER) op te stellen voor het project Zuidasdok.

In het Advies Reikwijdte en Detailniveau Zuidasdok is vervolgens afgebakend welke varianten worden onderzocht en ook welke milieuaspecten moeten worden onderzocht en tot op welk detailniveau. Op basis van dit advies dat in april 2014 is gepubliceerd, zijn vervolgens de milieueffectenstudies uitgevoerd en zijn het projectMER, ontwerp-tracébesluit (het OTB voor wijziging van de





plangebied Ontwerptracébesluit Zuidasdok  
 plangebied Ontwerpbestemmingsplan Zuidasdok

A10) en ontwerpbestemmingsplan (het OBP voor de aanpassingen in de openbare ruimte en voor realisatie van de openbaarvervoerterminal) opgesteld. Op dit moment - in maart 2015 - begint hiervoor de zienswijzeprocedure.

**WIJZE VAN AANBESTEDING** Parallel aan deze planprocedure werkt de projectorganisatie Zuidasdok aan de voorbereiding van de aanbesteding. Eind 2014 is een vooraankondiging op TenderNed geplaatst, en naar verwachting start de aanbesteding in het tweede kwartaal van 2015. Het project is veelzijdig en complex en vraagt om uiteenlopende vaardigheden van een aannemer. Het werk moet bovendien gerealiseerd worden in een beperkt beschikbare ruimte, midden in een drukke stad in ontwikkeling. Waar het aantal OV-reizigers, weggebruikers, andere gebruikers en bewoners hard groeit, terwijl het gebied volledig moet kunnen doorfunctioneren.

Om de expertise van de markt te kunnen benutten, wordt het werk aanbesteed in de vorm van een zogeheten Design & Construct contract. De opdrachtnemer bedenkt binnen de grenzen van een programma van eisen dat de opdrachtgever stelt, zelf de beste oplossing en bepaalt zelf op welke wijze hij het werk uitvoert. Deze aanpak betekent dat er op dit moment nog geen uitgewerkt ontwerp ligt voor de uiteindelijke situatie, want dit wordt door de aannemer gemaakt.

Het werk wordt aanbesteed aan de hand van een zogeheten concurrentie-gerichte dialoog. Dit betekent dat de projectorganisatie vertrouwelijk overleg zal voeren met geselecteerde marktpartijen om mogelijke oplossingen te bespreken. De markt wordt onder meer uitgedaagd om de beste oplossing te bedenken voor de doorstroming en de bereikbaarheid van het gebied en de gebouwen, het beperken van overlast, slimme bouwlogistiek en een goede vormgeving en inpassing. Hoe meer kwaliteit de aannemer voor het project weet te creëren, door de beste oplossingen of maatregelen aan te bieden, des te groter de kans dat hij de opdracht krijgt.

## PLANNING VANAF NU

Zuidasdok moet volgens de huidige planning in 2028 klaar zijn. De komende jaren staan nog in het teken van voorbereidingen voor de start van de

bouwwerkzaamheden. Volgens de planning van maart 2015 zal in 2017 begonnen worden met de bouw.

## NAAR EEN TRACÉBESLUIT EN BESTEMMINGSPLAN

In het Tracébesluit Zuidasdok worden alle wijzigingen aan de A10 Zuid en de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel en de inpassing daarvan beschreven. Het Bestemmingsplan Zuidasdok biedt het juridische en planologische kader voor de bouw van de nieuwe openbaarvervoerterminal en de inrichting van de openbare ruimte boven de tunnels. De milieueffecten van dit alles zijn beschreven in het projectMER. Voor het Tracébesluit en het projectMER is de minister van Infrastructuur en Milieu het bevoegd gezag en voor het Bestemmingsplan de gemeenteraad van Amsterdam.

Het ontwerptractébesluit (OTB), het ontwerpbestemmingsplan (OBP), het ontwerpbesluit tot vaststelling van hogere geluidswaarden en het projectMER zijn in te zien via de volgende websites:

- [www.platformparticipatie.nl/zuidasdok](http://www.platformparticipatie.nl/zuidasdok);
- [www.amsterdam.nl/zuidas/zuidasdok](http://www.amsterdam.nl/zuidas/zuidasdok);
- [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl) (alleen ontwerpbestemmingsplan en projectMER, planidentificatienummer NL.IMRO.0363.K1402BPGST-OW01).

Ook kunt u het OTB, het OBP en het projectMER tijdens openingstijden inzien op de volgende locaties:

- Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Plesmanweg 1-6, Den Haag;
- Voorlichtingsloket van het stadhuis Amsterdam, Amstel 1, Amsterdam;
- Stadsdeel Zuid, Stadsdeelkantoor, President Kennedylaan 923, Amsterdam;
- Stadsdeel Nieuw-West, Osdorpplein 1000, Amsterdam;
- Stadsdeel Oost, Oranje-Vrijstaatplein 2, Amsterdam;
- Gemeentehuis Diemen, D.J. den Hertoglaan 1, Diemen;
- Gemeentehuis Ouderamstel, Vondelstraat 1, Ouderkerk aan de Amstel.

## HOE KUNT U REAGEREN?

Eenieder kan een zienswijze naar voren brengen over het OTB, het OBP en het projectMER. Over het bij het OBP horende ontwerpbesluit tot vaststelling van hogere geluidswaarden kan alleen door belanghebbenden een zienswijze kenbaar worden gemaakt.

Een schriftelijke zienswijze kunt u als volgt indienen:

- Voor het ontwerptractébesluit en het projectMER kunt u online reageren via het reactieformulier op [www.platformparticipatie.nl/zuidasdok](http://www.platformparticipatie.nl/zuidasdok). Ook kunt u een schriftelijke reactie sturen aan de Directie Participatie, o.v.v. 'zienswijze OTB/MER Zuidasdok', Postbus 20901, 2500 EX Den Haag.
- Voor het ontwerpbestemmingsplan kunt u een schriftelijke zienswijze indienen bij de gemeenteraad van Amsterdam, per adres: de directeur Ruimte en Duurzaamheid, Postbus 2758, 1000 CT Amsterdam.
- Over het bij het ontwerpbestemmingsplan behorende ontwerpbesluit tot vaststelling van hogere geluidswaarden kunt u een schriftelijke zienswijze indienen bij burgemeester en wethouders van Amsterdam, per adres: de directeur Ruimte en Duurzaamheid, Postbus 2758, 1000 CT Amsterdam.

Zodra uw zienswijze is ontvangen, ontvangt u daarvan een bevestiging.

### PLANOLOGISCHE VOORBEREIDING

**2015:**

Ontwerptracébesluit, ontwerpbestemmingsplan, projectMER ter inzage

**2015:**

Verwerken van zienswijzen in Tracébesluit en Bestemmingsplan Zuidasdok

**2016:**

Vaststelling Tracébesluit en Bestemmingsplan

### AANBESTEDING

**2017:**

Gunning van de opdracht

### BOUW

**2015 - 2016:**

Bouw fietsparkeergarage en herinrichting Gustav Mahlerplein

**2017:**

Start bouw hoofdbouwcontract Zuidasdok

**Ca. 2028:**

Project Zuidasdok gereed

Een mondelinge zienswijze kunt u als volgt geven:

- Tijdens de informatiemarkt eind maart 2015. Uw mondelinge zienswijze wordt verwerkt in het zienswijzeformulier dat aan u ter goedkeuring wordt voorgelegd.
- U kunt contact opnemen met de projectorganisatie Zuidasdok, telefoon 020 - 333 99 30.

## WAT GEBEURT ER DAARNA?

De zienswijzen en diverse adviezen, waaronder een toetsingsadvies van de Commissie voor de milieueffectrapportage, worden betrokken bij de vaststelling (planning: 2016) van het Tracébesluit Zuidasdok, het Bestemmingsplan Zuidasdok en de bij het bestemmingsplan behorende hogere geluidswaarden. In een Nota van Beantwoording wordt toegelicht in hoeverre de zienswijzen aanleiding hebben gegeven tot wijziging ten opzichte van de ontwerpbesluiten.

Tegen de genoemde definitieve besluiten kan beroep worden ingesteld door belanghebbenden die een zienswijze naar voren hebben gebracht. Wie redelijkerwijs niet kan worden verweten geen zienswijze kenbaar te hebben gemaakt, kan eveneens beroep instellen. Dit geldt o.a. voor onderdelen in het Tracébesluit, Bestemmingsplan en hogere geluidswaarden die gewijzigd zijn ten opzichte van het ontwerp.

## VRAGEN?

Voor meer informatie kunt u terecht op [www.zuidasdok.nl](http://www.zuidasdok.nl). Voor vragen kunt u tijdens kantooruren contact opnemen met projectorganisatie Zuidasdok, telefoon 020 - 333 99 30, e-mail [info@zuidasdok.nl](mailto:info@zuidasdok.nl).



# Openbaarvervoer-terminal

STATION AMSTERDAM ZUID GAAT ZICH ONTWIKKELEN TOT DE TWEEDE TOEGANGSPOORT VAN AMSTERDAM.

Het station biedt in de toekomst de capaciteit en variëteit aan vervoers- en overstapmogelijkheden die kan wedijveren met de grootste stations van Nederland. Het station wordt daarvoor geheel vernieuwd. Het krijgt een royale opzet met bredere perrons, overkappingen, een forse verbreding van de bestaande Minervapassage en een nieuwe passage: de Brittenpassage. Het station wordt compact, overzichtelijk en veilig en krijgt een eigentijdse en efficiënte uitstraling. Waar de snelweg onder de grond verdwijnt, licht station Amsterdam Zuid op. Als centraal verbindingselement.

**REIZIGERSGROEI** Station Amsterdam Zuid is een druk station. Tijdens de spitsuren ervaren reizigers nu al dat de perrons flink druk zijn. En de verwachting is dat het aantal reizigers in de toekomst verder zal toenemen. Dit komt met name door de groei van Zuidas en de komst van meer treinen en - vanaf 2017 - metro's van de Noord/Zuidlijn. Er zijn meer ontwikkelingen. De directe metroverbinding (lijn 51) tussen Amsterdam Centraal en Amstelveen verdwijnt. In plaats daarvan komt er een hoogwaardige tramverbinding tussen Amstelveen en Amsterdam Zuid. Bovendien gaan meer stadstrams, regionale bussen en stadsbussen bij Zuid stoppen. Al met al ontwikkelt station Amsterdam Zuid zich naast Amsterdam Centraal tot een belangrijke toegangspoort tot de stad.

Het huidige station Amsterdam Zuid heeft onvoldoende capaciteit om alle toekomstige reizigersstromen op te vangen. Daarom moet het station fors worden uitgebreid. De locatie moet bovendien een aantrekkelijker ontmoetingspunt worden voor reizigers en een soepele verbinding bieden tussen het Gustav Mahlerplein en het Zuidplein.

## SNEL EN COMFORABEL OVERSTAPPEN

Ter hoogte van het centrumgebied van Zuidas komt de A10 Zuid onder de grond in tunnels te liggen. Boven de grond komt hierdoor de nodige ruimte vrij voor een openbaarvervoerterminal die royaal plek biedt aan alle

vormen van vervoer. In de directe nabijheid van het trein- en metrostation wordt het ook mogelijk om de haltes van bus en tram, de stallingen voor fietsen, de standplaatsen voor taxi's en de Kiss & Ride plek voor wegbrengers en afhalers compact bij elkaar te leggen. Hierdoor is een snelle en comfortabele overstap mogelijk.

Er komt dus een openbaarvervoerterminal van formaat, maar geen imposant stationsgebouw. In de beleving zal de terminal naadloos aansluiten op zijn directe omgeving, het dynamische centrum van Zuidas. Het trein- en metrostation met de twee passages bevindt zich in het hart hiervan.



Artist impression verbrede Minervapassage

De tramhaltes komen in de Schönberglaan te liggen aan de zuidwestkant van het station. De bushaltes komen aan de noordwestzijde van het station. De bus- en tramhaltes zijn via de nieuwe Brittenpassage ook direct te bereiken vanaf het trein- en metrostation. Het kost zo minder tijd om over te stappen van trein naar bus en tram en omgekeerd.

Het aangepaste station krijgt twee onderdoorgangen om het grote aantal reizigers goed te kunnen opvangen: een verbrede Minervapassage en de nieuwe Brittenpassage. De metroperrons bevinden zich nu nog ten oosten van de Minervapassage, maar komen straks centraal te liggen, tussen de Brittenpassage en de Minervapassage.

De nieuwe opzet van het station zorgt ervoor dat de reizigersstromen beter over het station verdeeld worden en dat de reizigers sneller over kunnen stappen van trein naar metro en omgekeerd. In de toekomst kan elk perron op twee manieren worden bereikt. De Minervapassage en de Brittenpassage krijgen (rol)trappen en liften naar de trein- en metroperrons, zodat er minder opstoppingen zijn in de onderdoorgang en op de perrons. De Minervapassage

blijft als interwijkverbinding fungeren. Fietsen door het station is in verband met de veiligheid niet mogelijk.

**PASSAGES EN FACILITEITEN** De huidige Minervapassage wordt breder. Er komen meer winkels in, maar ook serviceshops en eet- en drinkgelegenheden om het reizen en verblijven te veraangemen. De nieuwe Brittenpassage krijgt die faciliteiten ook. De vormgeving van de openbaarvervoerterminal sluit aan bij de internationale allure en groene uitstraling van de omgeving. De passages worden overzichtelijker met sociaal veilige ruimtes waardoor de reiziger eenvoudig zijn weg kan vinden. Ook komen er meer fietsenstallingen bij het station. De meeste fietsenstallingen zijn overdekt en sommige bewaakt.

**BOUW** De verbouwing van een station is altijd een ingewikkeld en tijdrovend project, waarbij veel werkzaamheden moeten worden gebundeld. Het station blijft tijdens de verbouwing in gebruik. De treinen en de metro's blijven er gewoon stoppen. De aannemer wordt daarom uitgedaagd om overlast tijdens de bouw zoveel mogelijk te beperken. Dat betekent niet dat reizigers niets van de bouw gaan merken. Zo zullen zij periodes moeten omlopen om de perrons te bereiken. In bepaalde periodes worden er sporen buiten dienst genomen, dan rijden er minder treinen of metro's. Op enkele uitzonderingen na worden treinen en metro's echter nooit tegelijkertijd uit dienst genomen.

Alles is erop gericht de hinder van de bouw voor de reizigers zoveel mogelijk te beperken. Zo worden er nu al nieuwe fietsenstallingen gebouwd, zodat die al tijdens de bouw beschikbaar zijn. De bouw zal vervolgens gefaseerd worden aangepakt. Waarschijnlijk wordt er eerst begonnen met de aanleg en verbreding van de perrons en met de nieuwe Brittenpassage, waarna de Minervapassage aan de beurt is. Zodra de tunnels gereed zijn en de dijk van de huidige A10 is afgegraven, kunnen ook de nieuwe tram- en bushaltes worden gerealiseerd.

## CONCLUSIE:

Zuidasdok zorgt ervoor dat station Amsterdam Zuid:

- een volwaardige openbaarvervoerterminal is van voldoende capaciteit, maar compact qua opzet, zodat reizigers snel en comfortabel kunnen overstappen op alle vormen van (openbaar) vervoer;
- een veilige en prettige reis- en verblijfsplek is in het hart van Zuidas met twee royale passages en voldoende stallingen voor de fiets;
- qua uitstraling aansluit bij de internationale allure en het groene karakter van het gebied.



# Verkeer

HET PROJECT ZUIDASDOK ZORGT VOOR EEN BETERE BEREIKBAARHEID VAN AMSTERDAM EN OMGEVING.

Dat wil niet zeggen dat alle problemen in 2030 zijn opgelost. Het verkeersnetwerk blijft ook dan gevoelig, met name voor verstoringen.

## GROEI VERKEER A10 MAAKT MAATREGELEN NOODZAKELIJK

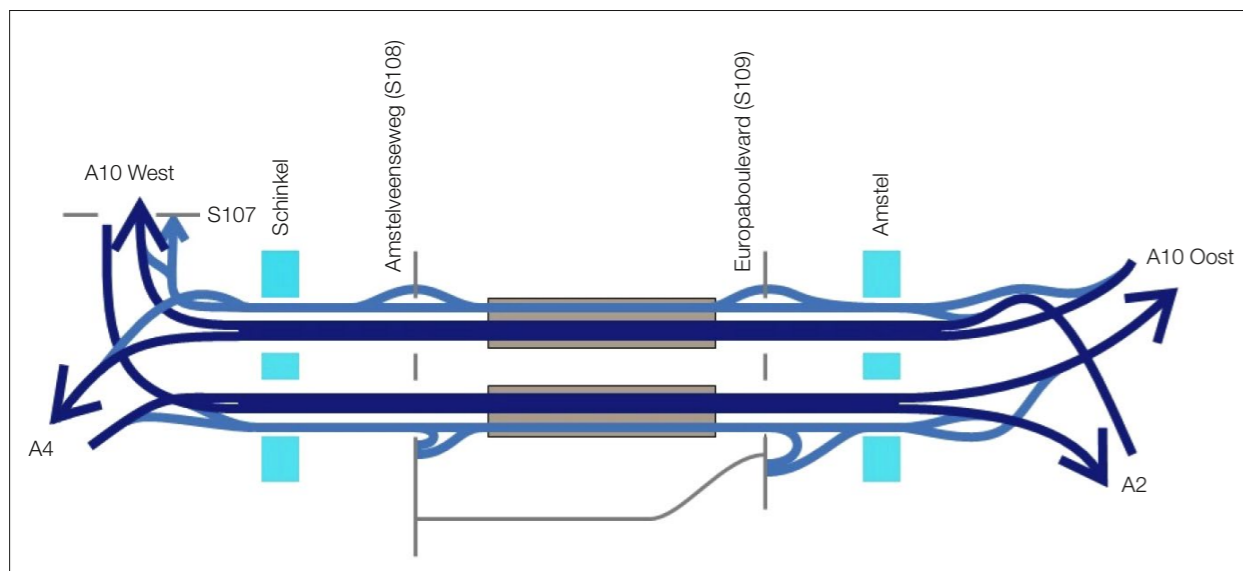
Het verkeersaanbod op de A10 blijft de komende jaren groeien. Dat is zeker zo ter hoogte van Zuidas, waar verschillende verkeersstromen zich verenigen. De zaak hier op zijn beloop laten is echter geen optie. Dat zet de bereikbaarheid blijvend onder druk. Niets doen betekent een dagelijks verkeersinfarct op de A10 Zuid en een onbereikbare stad. Belangrijk is dat gewerkt wordt aan een betere doorstroming. De vernieuwing van de A10 Zuid is vooral daarop gericht. Het wegennet rondom Amsterdam wordt met Zuidasdok tevens robuuster. Vanaf de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel wordt het doorgaande verkeer op de ring A10 Zuid gescheiden van het bestemmingsverkeer. De rijksweg wordt tevens verbreed en komt ter hoogte van station Amsterdam Zuid in een tunnel te liggen. De beide knooppunten en de diverse verbindingen

met het stedelijk wegennet worden aangepakt om het verkeer zo goed mogelijk te laten doorstromen. Dit pakket aan maatregelen zal niet alleen zijn effect sorteren op het verkeer in Zuidas, maar op meer verkeersstromen in de regio. Daarom zijn de gevolgen van Zuidasdok voor de gehele metropoolregio Amsterdam in kaart gebracht.

## BEREIKBAARHEID VAN ZUIDAS EN METROPOOLREGIO

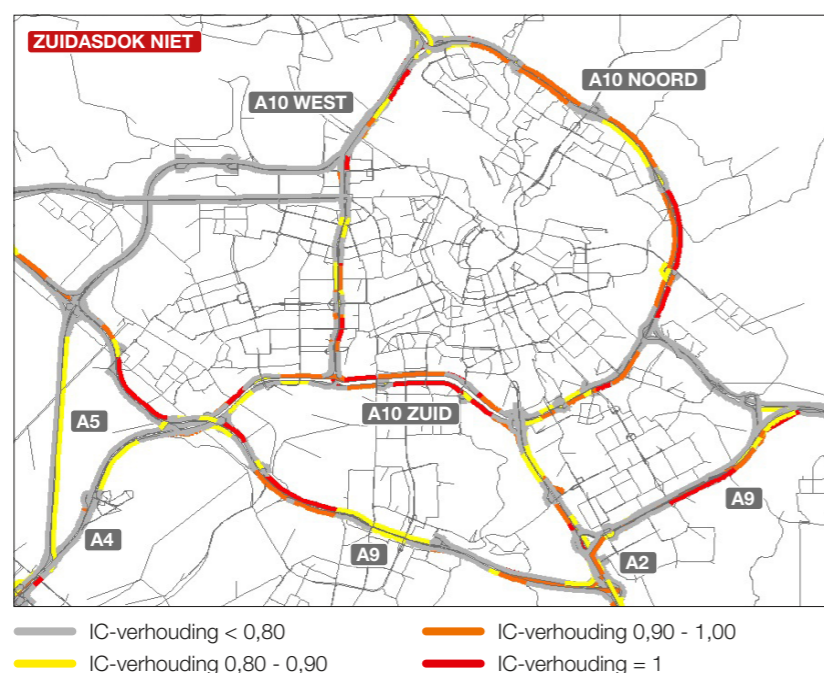
**AMSTERDAM** De weg wordt verbreed van vier naar zes rijstroken per richting en gedeeltelijk door tunnels geleid. Er zijn in totaal vier tunnelbuizen, twee voor de hoofdrijbaan en twee voor de parallelbaan die bedoeld is voor het bestemmingsverkeer. De tunnels zijn circa een kilometer lang en lopen ongeveer vanaf de Begraafplaats Buitenveldert tot aan het Beatrixpark. Over het circa zes kilometer lange traject tussen de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel wordt het doorgaande verkeer van het bestemmingsverkeer gescheiden (zie afbeelding pagina 18). De vier binnenste (100 km/u) rijstroken zijn beschikbaar voor het doorgaand verkeer en de twee buitenste (80 km/u) voor verkeer met bestemming Amsterdam Zuid en omgeving (via de S108 en S109). Automobilisten kiezen bij de knooppunten voor de hoofdrijbaan of voor de parallelbaan met bestemming Amsterdam. De ontvlechting van de verschillende verkeersstromen zorgt ervoor dat de auto's minder van rijstrook hoeven te wisselen. Dat is niet alleen veiliger. Het bevordert de doorstroming op de A10 Zuid. En omdat de A10 Zuid beter doorstroomt heeft dat ook een positief effect op de doorstroming van de Ring Amsterdam en daarmee ook de bereikbaarheid van de hele regio. Ook zorgt dit voor een afname van het aantal files.





Ontvlechting van doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer vanaf knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel.

**DOORSTROMING OP HET HOOFDWEGENNET: VERKEER OP DE RING A10** Het project Zuidasdok bevordert de doorstroming op de A10 Zuid. Ten opzichte van de situatie waarin het project Zuidasdok niet zou worden uitgevoerd is er sprake van een sterke verbetering van de doorstroming op het gehele traject Amstel-De Nieuwe Meer. Wanneer auto's minder van rijstrook wisselen (weven of ritsen) rijden ze allemaal beter door. Op de meeste delen van de weg blijft de I/C-verhouding tijdens het spitsuur beneden de 0,8. Dit betekent dat de kans op file daar klein is. In de ochtendspits blijft de noordelijke rijbaan van de A10 Zuid ter hoogte van knooppunt De Nieuwe Meer nog wel kwetsbaar voor files. De afwikkeling van en naar het stedelijk wegennet op de parallelbaan van de A10 Zuid verbetert sterk. In algemene zin geldt dat de A10 Zuid in 2030 met de vergrote capaciteit meer verkeer te verwerken krijgt. Daardoor blijft ook in 2030 sprake van een kwetsbaar netwerk dat gevoelig is voor verstoringen. De onderstaande afbeeldingen illustreren hoe de avondspits in 2030 verloopt als het project Zuidasdok niet en wél wordt uitgevoerd.



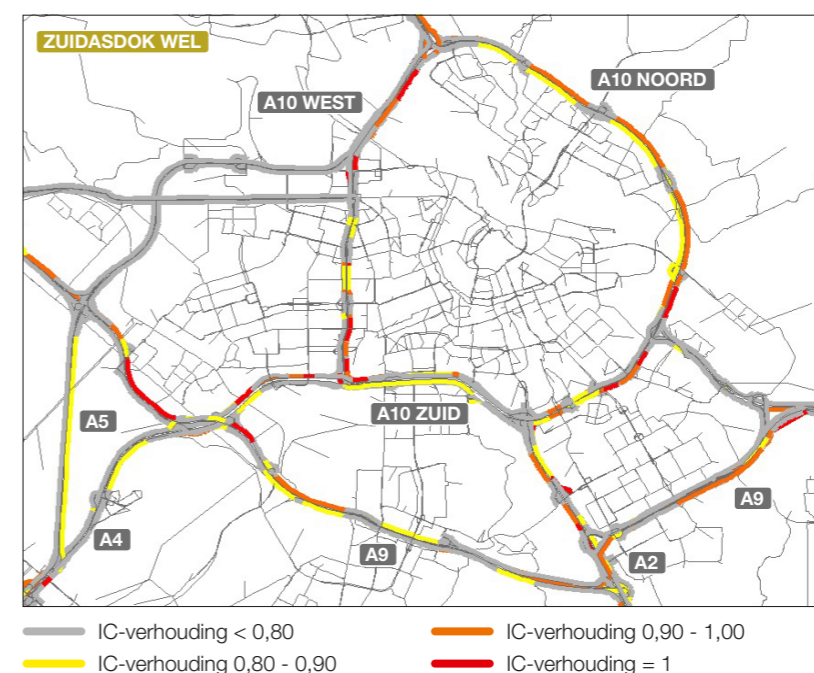
I/C verhouding op hoofdwegen in de avondspits als het project Zuidasdok NIET wordt uitgevoerd.

De ochtendspits geeft een vergelijkbaar beeld, waarbij het effect iets minder gunstig is als het project Zuidasdok is gerealiseerd.

**VERKEERSAANBOD NEEMT TOE** De hoeveelheid te verwerken verkeer op de A10 Zuid is in 2030 fors toegenomen. In beide richtingen zullen zowel op de hoofdrijbaan als op de parallelbaan meer personen- en vrachtauto's rijden. Zuidasdok zorgt ervoor dat de A10 Zuid de toename van het verkeer kan verwerken en dat de kans op files afneemt. Dat is te danken aan de twee belangrijkste verkeersmaatregelen: het vergroten van de capaciteit van de weg en het scheiden van het doorgaande en het bestemmingsverkeer.

**VERBETERING AFWIKKELING VAN HET STEDELIJK VERKEER NAAR HET HOOFDWEGENNET** Ook voor het stedelijk wegennet is de verkeersafwikkeling bepaald aan de hand van de I/C-verhouding. Daarnaast is de verloren tijd per verreden kilometer (verliestijd) en de doorstroming op de kruispunten in de stad onderzocht. Duidelijk is dat de kruispunten met de Amstelveenseweg (S108) en Europaboulevard (S109) meer verkeer te verwerken krijgen. Er worden maatregelen getroffen op die kruispunten en op de wegen er naar toe, zodat het bestemmingsverkeer toch nog in voldoende mate kan worden afgewikkeld. Daarbij moet worden aangetekend dat project Zuidasdok niet alle toekomstige knelpunten in het stedelijk wegennet kan oplossen. Op het stedelijk wegennet komen er in 2030 geen nieuwe knelpunten bij. Wel is er een duidelijk winstpunt. Dankzij Zuidasdok gaat de afwikkeling van het stedelijk verkeer naar het hoofdwegennet verbeteren. Dit heeft met name in de avondspits positieve gevolgen voor het stedelijk wegennet.

**ROBUUSTHEID** De ontvlechting van het doorgaande en bestemmingsverkeer maakt het wegennet beter bestand tegen verstoringen. Bij een incident op de parallelbaan kan het verkeer op de hoofdrijbaan gewoon door blijven rijden en omgekeerd. Ook maakt de capaciteitsuitbreiding het verkeersnetwerk robuuster. De snelweg kan straks eenvoudigweg meer autoverkeer verwerken. Daarnaast kan de verbeterde A10 Zuid meer omrijdend verkeer opvangen wanneer de A9 ter hoogte van Amstelveen geheel of gedeeltelijk moet worden afgesloten. Ook dat draagt bij aan een robuuster netwerk.



I/C verhouding op hoofdwegen in de avondspits als het project Zuidasdok WEL wordt uitgevoerd.

### MAATSTAF VOOR DOORSTROMING: DE I/C-VERHOUDING IN DE SPITSPERIODE

Een weg moet de nodige capaciteit hebben om veel auto's per uur te kunnen verwerken. Hoe de intensiteit van het wegverkeer (I) zich verhoudt tot de capaciteit van de weg (C) wordt uitgedrukt in de I/C-verhouding. Dit is een goede maatstaf om te beoordelen hoe filegevoelig een weg is in de ochtend- of avondspits. De doorstroming buiten de spitsperiodes is beter dan tijdens de spitsperiodes. Daarom worden de spitsperiodes als maatgevend aangehouden. Is de I/C-verhouding lager dan 0,8, dan is de kans op files klein. Aan de hand van deze I/C-verhouding is het effect van het plan Zuidasdok op de doorstroming in de regio onderzocht.

### CONCLUSIE:

Het project Zuidasdok vergroot de capaciteit van de A10 Zuid en zorgt voor een betere doorstroming. Toch kunnen er ook na realisatie van het project nog locaties zijn waar de wegcapaciteit op bepaalde momenten tekortschiet. Dat komt omdat het verkeersaanbod ook in de toekomst blijft groeien. Dus blijft het wegennet rondom Zuidas ook in 2030 nog kwetsbaar. Maar wordt het project Zuidasdok niet gerealiseerd, dan zou sprake zijn van een verkeersinfact op de A10 Zuid en zou de stad vanuit het zuiden onbereikbaar worden.

Ondanks de verwachte toename van het verkeer, zorgt het project Zuidasdok voor:

- een betere bereikbaarheid van de regio;
- een betere doorstroming van het verkeer op hoofdwegen;
- een robuuster verkeerssysteem;
- een betere afwikkeling van het verkeer van het stedelijk wegennet naar het hoofdwegennet.

# Ruimtelijke inpassing

ZUIDASDOK BIJDT VOLOP RUIMTE VOOR GEBIEDS-ONTWIKKELING, MAAR DE ONTWIKKELING VAN ZUIDASDOK ZELF VRAAGT OOK RUIMTE VAN HET GEBIED.

Voor het goed inpassen van de bredere A10 Zuid is een belangrijke opgave, omdat er naast de weg maar weinig ruimte overblijft. In het hart van Zuidas speelt deze opgave niet. Hier komt er op de tunneldaken juist een aanzienlijk oppervlak bij.

**ZUIDASDOK ALS GROENE CORRIDOR** Voor de verbreding van de A10 Zuid moeten bomen en struiken worden verwijderd die zijn aangeplant op de hellingen van het dijklichaam. Waar onvoldoende ruimte is voor een helling, kan het talud ook niet meer terugkomen. De taluds worden daar vervangen door verticale keerwanden. Het groen komt zeker terug, al is dat op een andere manier. De inzet is namelijk om Zuidas een groene uitstraling te geven. Voor zover het technisch kan en is toegestaan, komen er langs en tussen de rijbanen bomen. Aan weerszijden van de weg toont de A10 Zuid haar groene gezicht naar de stad. Dat laatste wordt bereikt door de keerwanden van de buitenste rijbanen volledig te laten begroeien. Dit kan op verschillende manieren: beplanting voor de keerwand of een grondlichaam met daarop planten of gras. De afbeelding hieronder geeft een indruk van hoe dit er uit kan komen te zien. In de groene berm en op de resterende taluds worden er bomen groeps-gewijs aangeplant, en wel zodanig dat de dijk als een aaneengeschaald landschap wordt ervaren: een groene corridor.

**GELUIDSSCHERMEN** Die groene uitstraling is voor een snelweg als deze belangrijk. Door de hogere ligging van de weg zullen de grondkeringen en geluidsschermen immers al snel het beeld van de A10 Zuid vanuit de aangrenzende gebieden bepalen. Geluidsschermen belemmeren bovendien ook het zicht op de stad vanuit auto, trein en metro. Mede daarom komen er zowel geluidsschermen tussen de rijbanen als langs de zijkant van de weg. De geluidsschermen die aan de buitenzijden van de weg worden geplaatst kunnen dan zo laag mogelijk worden gehouden om de zichtrelatie tussen snelweg, stad en omgeving zo veel mogelijk in stand te houden. De hoogte van deze schermen zal variëren van een tot drie meter. Hogere schermen



Artist impression van begroeide keerwand

worden geplaatst in de tussenbermen, tussen de doorgaande rijbanen en de parallelweg. Deze variëren meestal in hoogte van twee tot vier meter, met op een enkele plek zes tot acht meter. Gekozen is voor ondoorzichtige geluidsschermen. Aan de stadszijde worden deze voorzien van groen zodat ze naadloos aansluiten op de groene inrichting van de keerwanden en taluds. Er wordt nog bekeken of er ter hoogte van onderdoorgangen, zoals de Amstelveenseweg en de Europaboulevard en bij de Amstel en Schinkel, wél doorzichtige geluidsschermen kunnen komen.

**ONDERDOORGANGEN** Om de A10 Zuid te verbreden zijn extra viaducten nodig. Daardoor worden ook de diverse doorgangen onder de weg langer dan in de huidige situatie. Ze zijn te vinden bij de Europaboulevard, Amstelveenseweg, het Piet Kranenbergpad en langs de Schinkel en de Amstel. Elke onderdoorgang voert de weggebruikers feitelijk onder verschillende viaducten tegelijk, zowel van de snelweg als van het spoor. De inzet is nu om de verlengde onderdoorgangen zo vorm te geven dat de A10 Zuid - hoewel breder - toch zo min mogelijk als een barrière zal worden ervaren.

De ruimte onder de snelweg moet prettig, overzichtelijk en veilig aanvoelen. Samenhang in de vormgeving speelt daarbij een sleutelrol. Die wordt onder meer bereikt door bij het ontwerp van de nieuwe viaducten nauwlettend rekening te houden met de bestaande situatie. Zo worden de punten waarop de nieuwe viaducten rusten in lijn met de bestaande steunpunten gepositioneerd. Ze worden daarbij zo slank mogelijk vormgegeven. De plafondhoogte wordt minimaal gelijk of hoger. Kunstverlichting wordt ingezet om onder de weg een gevoel van continuïteit te geven en om de samenhang met de openbare ruimte daarbuiten te benadrukken. Alle onderdoorgangen krijgen op deze manier dezelfde vormgeving.

Terwijl buiten het centrumgebied van Zuidas de onderdoorgangen moeten worden verlengd, kunnen de passages onder de openbaarvervoerterminal, de Beethovenstraat en de Parnassusweg juist relatief kort blijven, omdat de A10 hier ondergronds komt te liggen. De verbrede Minervapassage zorgt straks voor een soepele verbinding tussen het Gustav Mahlerplein en het Zuidplein als volwaardige doorzetting van de Minerva-as van Berlage.

**OPENBARE RUIMTE OP DE TUNNELS** Samen met de aangrenzende straten en pleinen ontstaat bovenop de tunnels een aaneengesloten, groen-deels autovrij gebied. De openbare ruimte wordt hier zo ingericht dat het er aantrekkelijk toeven is. De bestrating, de beplanting en de overige inrichting wordt daar zorgvuldig op afgestemd. In het centrumgebied van Zuidas zullen, op het dak van de tunnel, bomen in de openbare ruimte worden geplaatst.

De openbare ruimte zal hier als één samenhangend gebied worden ervaren. Er zal sprake zijn van één doorgaande 'Zuidasvloer' die de verschillende gebieden grenzend aan het projectgebied naadloos met elkaar verbindt. De Zuidasvloer wordt fraai vormgegeven, maar krijgt geen eigenzinnige designsignatuur. Op een onopvallende manier gaat dit gebied een neutrale verbinding leggen tussen de aangrenzende gebieden met hun grote variëteit aan gebouwen en voorzieningen.

Op de stationspleinen komt een groot aantal verkeerssoorten en -stromen bij elkaar. Belangrijk is dat de diverse objecten (zoals tramhaltes, keerlus voor de tram, reizigersinformatiesysteem, stationskap, boomaanplanting enzovoort) zo worden gesitueerd dat hiermee overzicht en oriëntatie voor de reiziger wordt geschapen en dat er efficiënte loopstromen langs logische routes ontstaan.



Artist impression beplanting tunneldak

Drempels en barrières worden in elk geval niet opgeworpen. Juist in een omgeving met veel hoogbouw zijn bomen belangrijk voor het creëren van een hoge verblijfskwaliteit en een aangenaam microklimaat. De bomen worden in een zekere afwisseling en variëteit geplant, waarbij gelet wordt op de mate van beschutting, de kwaliteit van de plek en zichtrelaties. Uiteraard zonder het samenhangend beeld uit het oog te verliezen.

De dienstgebouwen van de tunnels worden paviljoenachtige objecten, niet al te opvallend en symmetrisch, zonder voor- of achterkant. Zij zullen op een vanzelfsprekende wijze aansluiten bij hun omgeving. Dat betekent dat de oostelijke dienstgebouwen, nabij het Beatrixpark en de voetbalvelden waar AFC gebruik van maakt, net als het oostelijke deel van de tunneldaken als het ware kunnen opgaan in het groene landschap. De dienstgebouwen op de westelijke tunneldaken zullen deel uitmaken van de meer stedelijke omgeving van de rechtbank Amsterdam en het gebied rond de Vrije Universiteit. Ook de dienstwegen erheen en de parkeerruimte voor dienstvoertuigen zullen geruisloos opgaan in de omliggende openbare ruimte.

#### CONCLUSIE:

Zuidasdok zorgt voor een zorgvuldige inpassing van de A10 Zuid en bereikt meer ruimtelijke kwaliteit door:

- de snelweg aan weerszijden de uitstraling te geven van een groene corridor;
- de onderdoorgangen, prettiger, overzichtelijker en veiliger te maken;
- de openbare ruimte boven de tunnels aantrekkelijk in te richten;
- boven de tunnels één doorgaande 'Zuidasvloer' te leggen die geruisloos de verbinding legt tussen de diverse Zuidasgebieden;
- het gebied aantrekkelijker te maken voor fietsers.

**FIETS** Alle bestaande fietsonderdoorgangen onder de A10 Zuid blijven bestaan, zodat het fietsnetwerk in tact blijft. Er komen vier verbindingen bij. Deze zijn opgenomen in de onderstaande afbeelding. Het gaat om de volgende nieuwe verbindingen:

- een passage bij het Beatrixpark;
- een fietsverbinding aan de zuidzijde van de Schinkelbrug, van de Amstelveenseweg naar de Riekerweg;
- een fietsverbinding aan de zuid- en westzijde van de rechtbank Amsterdam tussen de Parnassusweg en de Fred. Roeskestraat;
- een verbinding in het zuiden van het Beatrixpark naar de Beethovenstraat.

Zuidas moet een fijne omgeving worden om doorheen te fietsen: groen, aantrekkelijk en veilig. Daarop wordt gelet bij de aanleg van de fietspaden en hun directe omgeving. Ook bij de materiaalkeuze voor eventuele geluidsschermen langs fietspaden wordt hier rekening mee gehouden. De openbaarvervoerterminal krijgt aan alle kanten voldoende fietsvoorzieningen. De capaciteit ervan wordt zorgvuldig afgestemd op de hoeveelheid fietsverkeer. De drukste aanrijroute voor de fiets krijgt ook de grootste fietsenstalling. In totaal zijn er 11.000 stallingsplaatsen voorzien in 2030. De mogelijkheid wordt opgehouden om door te groeien naar zo nodig nog meer stallingsplaatsen.



Weergave hoofd fietsnetwerk in 2030



Artist impression: aangepaste Gustav Mahlerplein

# Geluid

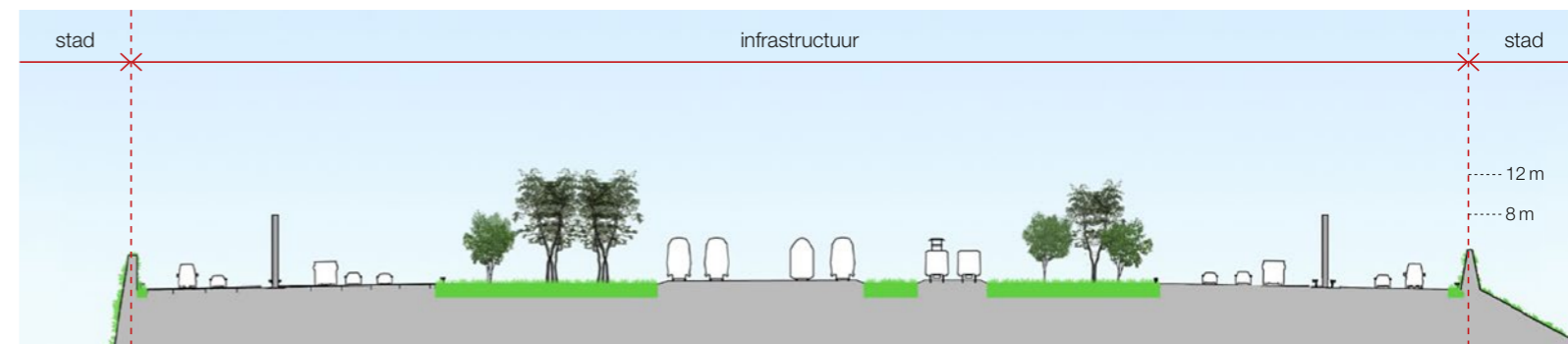
MET DE ONDERTUNNELING VAN DE A10 ZUID BIJ HET CENTRUMGEBIED VAN ZUIDAS NEEMT DE GELUIDSOVERLAST IN DIT DEEL VAN ZUIDAS STERK AF.

Dat betekent dat hier straks meer kwalitatief goede woningen gebouwd kunnen worden. Buiten het tunnelgebied worden maatregelen getroffen om te voorkomen dat de wegverbreding tot meer geluidsoverlast leidt.

**GELUIDBELASTING** Het geluidsonderzoek is vanuit een breed perspectief uitgevoerd. De A10 Zuid is immers niet de enige geluidsbron. Het stedelijk wegverkeer draagt er aan bij en er rijden treinen, metro's en trams door het gebied. Het geluid van al die bronnen is meegenomen in het onderzoek. Zij bepalen samen het akoestische klimaat. Ook is de gebiedsontwikkeling van Zuidas nog volop in ontwikkeling. In het geluidsonderzoek is hiermee rekening gehouden.

**STIL ASFALT EN GELUIDSSCHERMEN** Zuidasdok realiseert extra rijstroken waardoor er meer verkeer over de snelweg kan gaan rijden. Dit leidt buiten de tunnel tot meer geluidsproductie. Om deze toename tegen te gaan, wordt de weg waar mogelijk voorzien van een dubbele laag ZOAB-asfalt. Dat is stiller dan het asfalt met een enkele laag ZOAB dat op zich al een geluidsreducerende werking heeft.

Ook worden er geluidsschermen geplaatst. Feitelijk gaat het om een heel pakket aan verschillende schermmaatregelen. Tussen de hoofd- en parallelbanen komen (hogere) schermen en in de zijbermen lagere. De schermen in tussenbermen worden afhankelijk van de locatie tussen de een en acht meter hoog. Zo'n hoog scherm komt alleen ter hoogte van het VUmc voor. Op de meeste plaatsen zijn de tussenschermen twee tot vier meter hoog. De schermen in de zijbermen variëren tussen de een en drie meter. Het voordeel van hoge tussenbermschermen is dat de schermen in de zijbermen minder



Dwarsprofiel van de landschappelijke corridor met geluidsschermen en groene inrichting van de tussenbermen.

hoog hoeven te zijn. Met deze maatregelen wordt de geluidsbelasting overal teruggebracht tot het geluid dat in de huidige situatie wordt waargenomen. Op veel plekken zal het zelfs stiller zijn dan nu.

**GEVELISOLATIE** Voor woningen en andere specifieke gebouwen is door de overheid wettelijk vastgelegd hoeveel geluid een nabijgelegen weg of spoorlijn mag veroorzaken, zowel aan de buitenzijde, als in het interieur. Dat laatste heet de 'binnenwaarde'. Bij elf geluidgevoelige objecten in Zuidas moet worden onderzocht of in de toekomst overschrijding van de binnenwaarde kan optreden. Dit gebeurt pas na het onherroepelijk worden van het Tracébesluit. Mocht blijken dat de binnenwaarde inderdaad te hoog is, dan worden gevelmaatregelen getroffen om de overschrijding ongedaan te maken.

**NIET-GELUIDGEOELIG** Een aantal objecten en voorzieningen heeft van de overheid het stempel 'niet-geluidgevoelig' gekregen. Dit betreft onder meer speeltuinen, kantoren, sportvoorzieningen en hotels. Als Zuidasdok klaar is en de nodige geluidsmaatregelen zijn getroffen, neemt de toekomstige geluidbelasting bij een groot aantal van die niet-geluidgevoelige objecten af of blijft gelijk. Bij een beperkt aantal is echter wel sprake van een toename. Deze objecten zijn te vinden in het ontwerptractébesluit.

## GELUID ONDERLIGGEND WEGENNET, METRO EN TRAM

Wijzigingen in het stedelijk wegennet zorgen niet voor meer geluidshinder door het autoverkeer. Wel leiden de tracéwijzigingen van tram en metro tot een kleine geluidstoename (van enkele decibellen) bij een zeer beperkt aantal gebouwen die wel geluidgevoelig zijn.

## CONCLUSIE:

Zuidasdok zorgt dat het verkeersgeluid binnen de normen blijft. Het effect is overwegend positief:

- De ondertunneling van de A10 Zuid zal in het centrumgebied van Zuidas zorgen voor een sterke daling van de geluidshinder.
- Buiten het tunnelgebied wordt een omvangrijk pakket aan geluidsmaatregelen genomen, zoals een dubbele laag ZOAB-asfalt en geluidsschermen, om de negatieve effecten van de wegverbreding en de toename van het verkeer zoveel mogelijk te reduceren. Hierdoor neemt het aantal mensen dat (ernstige) hinder ondervindt van het geluid sterk af.
- Onder andere door de afname van de geluidshinder als gevolg van project Zuidasdok is woningbouw in Zuidas beter mogelijk dan in de huidige situatie.
- De wijzigingen in het stedelijk wegennet hebben geen grote gevolgen voor de geluidshinder in Zuidas.



Artist impression geluidsscherm tussenberm. Dit is een van de mogelijke oplossingen. Aan deze afbeelding kunnen geen rechten worden ontleend.

# Lucht- kwaliteit

PER SALDO ZAL DE LUCHTKWALITEIT ALS GEVOLG VAN DE REALISATIE VAN ZUIDASDOK BEPERKT VERBETEREN, OOK MET HET DRUKKERE VERKEER DAT IN 2030 WORDT VERWACHT.

Lokaal komen wel verschillen voor. Zo zal de luchtkwaliteit op korte afstand van de tunneluitgangen slechter worden. Daar staat tegenover dat de luchtkwaliteit boven de tunnels enorm verbetert.

Om een goed beeld te krijgen of de luchtkwaliteit verbetert of verslechtert, is de situatie na realisatie van project Zuidasdok afgezet tegen de autonome situatie; dat is de situatie in 2030 zonder Zuidasdok.

**WETTELIJKE TOETS NSL** Voor de luchtkwaliteit bestaan normen. Zowel de toetsing aan de wettelijke normen als de eventueel te nemen maatregelen worden geregeld in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Dit is een programma van de rijksoverheid en de lokale overheden, bedoeld om de luchtkwaliteit in het belang van de volksgezondheid te verbeteren. Het NSL bevat een pakket aan maatregelen waarmee overal in Nederland tijdig wordt voldaan aan de Europese normen. Daarbij is rekening gehouden met de effecten van ruimtelijke ontwikkelingen waarover binnen de looptijd van het NSL een besluit wordt genomen. Dit zijn de NSL-projecten. Zuidasdok is één van deze NSL-projecten. Onderdeel van het NSL is ook de jaarlijkse monitoring. Als uit de monitoring blijkt dat grenswaarden dreigen te worden overschreden, voorziet het NSL in aanvullende luchtmaatregelen. Op die manier is gegarandeerd dat het NSL, en dus ook het project Zuidasdok, niet leidt tot overschrijding van maximaal toegestane waarden. Vanwege de mogelijk schadelijke gezondheidseffecten mogen de concentraties van de diverse stoffen niet boven de  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  uitkomen. Maar zelfs direct langs de drukste wegen worden geen hogere waarden dan  $35 \mu\text{g}/\text{m}^3$  verwacht. Op grotere afstanden van de wegen zijn de concentraties nog lager. In het grootste deel van de omgeving van Zuidasdok minder dan  $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . De concentraties  $\text{PM}_{10}$  zijn nog lager en ook de concentraties  $\text{PM}_{2,5}$  zijn lager dan de maximaal toegestane waarde van  $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ .



## LUCHTKWALITEIT

De lucht bestaat uit gassen en stofdeeltjes. Sommige van die stoffen zijn slecht voor de gezondheid, zoals stoffen die vrijkomen bij verbrandingsprocessen in motoren. Om de algehele luchtkwaliteit te bepalen, worden onder meer de concentraties fijnstof ( $\text{PM}_{10}$  en  $\text{PM}_{2,5}$ ) en stikstofdioxide ( $\text{NO}_2$ ) gemeten. De concentraties van deze stoffen geven een goed beeld van de kwaliteit van de buitenlucht.

Fijnstof ( $\text{PM}_{10}$ ) en ultra-fijnstof ( $\text{PM}_{2,5}$ ) vormen verzamelingen van verschillende kleine deeltjes in de lucht. De afkorting PM staat voor particulate matter. Het cijfer dat volgt, is de maximale doorsnede van de deeltjes in micrometer.  $\text{PM}_{10}$  staat dus voor alle deeltjes met een doorsnede van maximaal 10 micrometer.

Stikstofdioxide ( $\text{NO}_2$ ) is een gas dat bij verbranding wordt geproduceerd en is een goede indicator voor de concentraties van alle ongezonde uitlaatgassen die het wegverkeer produceert.

### EFFECTEN OP WONINGEN EN ANDERE GEVOELIGE OBJECTEN

Bij circa 67.000 (bestaande en toekomstige) woningen en objecten die gevoelig zijn voor luchtverontreiniging, zoals scholen en zorginstellingen, zijn de effecten onderzocht op de luchtkwaliteit die het gebruik van de tunnel en de verkeersaantrekkende werking van Zuidasdok daar zullen veroorzaken. Geconcludeerd is dat bij meer dan 99,5% van de onderzochte locaties de concentraties van de luchtverontreinigende stoffen na realisatie van Zuidasdok minder dan  $1.2 \mu\text{g}/\text{m}^3$  verschillen van de toekomstige situatie zonder tunnel. Een toe- of afname van de concentraties met  $1.2 \mu\text{g}/\text{m}^3$  of minder wordt als 'niet-in-betekenende-mate' aangemerkt.

Er is ook specifiek gekeken naar de uitstoot door bussen. Er komen straks meer bussen en deze gaan ook nog eens andere routes rijden, wat leidt tot een geringe toename van het aantal busbewegingen in het gebied. Deze zorgen echter niet voor knelpunten op het gebied van de luchtkwaliteit.

**MAATREGELEN** Zuidasdok voorziet ook in diverse maatregelen om het geluid te beperken en de doorstroming van het verkeer te bevorderen. Ook die hebben een positief effect op de luchtkwaliteit. Deze maatregelen en alle NSL-maatregelen zorgen ervoor dat er geen overschrijding van de maximaal toegestane waarden optreden en de concentraties luchtverontreinigende stoffen zo laag als mogelijk blijven.

### CONCLUSIE:

Het project Zuidasdok:

- is onderdeel van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, waarmee geborgd is dat wettelijke grenswaarden worden gerespecteerd;
- veroorzaakt nauwelijks verschil in de algehele luchtkwaliteit vergeleken met de situatie in 2030 zonder project Zuidasdok. Lokale verbeteringen en verslechtingen van de luchtkwaliteit zijn gering; deze worden als 'niet-in-betekenende-mate' aangemerkt.
- Na realisatie van Zuidasdok bedragen de gemiddelde concentraties  $\text{PM}_{10}$  en  $\text{NO}_2$  in het grootste deel van de omgeving van Zuidasdok minder dan  $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . De uitzondering wordt gevormd door een klein gebied dat direct grenst aan de A10 en de drukke toegangswegen. Daar bedragen de concentraties minder dan  $35 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Dit ligt onder de niet te overschrijden waarde voor deze stoffen van  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ .



# Water

EEN BOUWPLAN ALS ZUIDASDOK GRIJPT PER DEFINITIE IN OP DE WATERHUISHOUDING. MAAR DE EVENTUELE NEGATIEVE GEVOLGEN WORDEN GECOMPENSEERD.

Er wordt ook goed gekeken naar andere bouwplannen in het gebied. De gelegenheid wordt aangegrepen om een robuust en toekomstbestendig watersysteem voor het hele gebied te creëren.

Zuidasdok is een omvangrijk project. De diverse werkzaamheden kunnen het watersysteem van het gebied uit zijn evenwicht brengen. Zo worden watergangen gedempt, neemt de hoeveelheid asfalt toe en worden er constructies gebouwd die de grondwaterstromen direct beïnvloeden, zoals tunnels en keerwanden. Om een goed beeld te krijgen van alle mogelijke gevolgen voor het watersysteem zijn verschillende onderzoeken gedaan naar de gevolgen van Zuidasdok voor het grond- en oppervlaktewater, de afwatering en de waterveiligheid. Daarbij zijn het hele Zuidasgebied en de directe omgeving in kaart gebracht. Ook is rekening gehouden met andere bouwplannen in het gebied, want ook die oefenen hun invloed uit op de waterhuishouding. Waterbeheerders werken samen met de gemeente Amsterdam en Zuidasdok aan een integraal watersysteem voor het hele gebied.

**GRONDWATER** Om goed aan de snelweg te kunnen werken moeten er eerst keerwanden worden geslagen over de volle lengte van het grondlichaam van de A10 Zuid tussen de Amstel en de Schinkel. Daardoor kan het grondwater minder makkelijk wegstromen naar de diverse watergangen in de omgeving. Speciale drainagebuizen in de dijk moeten wateroverlast voorkomen. Die komen ook bij de onderdoorgangen van de dijk, zoals bij de Amstelveenseweg en Europaboulevard. Even buiten het dijklichaam worden waar mogelijk (opnieuw) waterpartijen aangelegd, zoals aan de zuidzijde van de Begraafplaats Buitenveldert en ten noorden van de voetbalvelden waar AFC gebruik van maakt.

Uit het onderzoek blijkt verder dat de tunnelaanleg niet leidt tot hogere grondwaterstanden in de directe omgeving van de tunnels. Aan de noordzijde is onderzocht welke rol een eventuele gracht parallel aan de Prinses Irenestraat heeft in het beperken van mogelijke grondwateroverlast voor die buurt door de aanleg van de tunnels. Er is zowel een variant met als zonder Irenegracht onderzocht. Maar de aanleg van de gracht blijkt geen verschil te maken.

Een aantal gebouwen in de omgeving wordt verwarmd en gekoeld via een systeem voor warmte-koude opslag. Omdat de bronnen daarvoor heel diep liggen (60 tot 120 meter onder NAP), wordt dit systeem niet verstoord door Zuidasdok.

Voor de bouw van de A10-tunnels moet uiteraard wel grondwater wijken. Indien de aannemer ervoor kiest om in een droge bouwkuip te werken, zal dit water uit de kuip worden weggepompt. Er blijft dan wel risico op lekkage, zoals bij de Noord/Zuidlijn het geval was. In Zuidas is de kans dat hierbij schade aan gebouwen ontstaat gering, omdat de heipalen van de gebouwen



langs de tunnel veel dieper staan dan de bodemdiepte van de bouwput op slechts elf meter onder NAP. Dit is een fundamenteel verschil tussen Zuidasdok en de Noord/Zuidlijn.

**OPPERVLAKTEWATER** Aan de zuidzijde van de A10 wordt een groot deel van de Spoorlagsloot gedempt. Even verderop, aan dezelfde kant van de weg bij knooppunt Amstel verdwijnt de sloot tussen de snelweg en het fietspad. Bovendien leidt de wegaanleg als geheel tot meer asfalt, ongeveer 15% meer dan nu. Daarom moeten er verschillende nieuwe waterpartijen worden aangelegd. Daarin kan het water dat niet meer vanzelf de grond in zakt, worden opgeslagen. Die nieuwe vijvers, plassen en sloten komen grotendeels buiten het plangebied Zuidasdok te liggen. Hierover zijn met de gemeente Amsterdam afspraken gemaakt. Zo wordt er water aangelegd rond de nieuwe voetbalvelden

## NIEUWE VIJVERS, PLASSEN EN SLOTEN

waar AFC gebruik van maakt, in het Beatrixpark en aan de zuidzijde van de Begraafplaats Buitenveldert. Ook komt er een waterberging onder het Gustav Mahlerplein.

Om de doorstroming van het water te verbeteren wordt er bovendien een duikerverbinding aangelegd tussen het water aan de zuidzijde van de Begraafplaats Buitenveldert en het water aan de noordzijde van het VUmc. Hierdoor worden beide watersystemen samengevoegd. De maatregel zorgt niet alleen voor een betere afvoer, maar ook voor een hogere kwaliteit van het water.

**HEMELWATER** Het regenwater dat op het wegdek valt, gaat via een hemelwaterriool naar het onderliggend watersysteem. Dit regenwater is door de weg altijd licht vervuild. Langs speciale bodempassages wordt dit water gefilterd tot het schoon genoeg is voor het oppervlaktewater. Deze bodempassages komen aan de rand van waterpartijen in het Beatrixpark, bij de Begraafplaats Buitenveldert en nabij de KPN-toren.

**WATERVEILIGHEID** Er komen tunnels van ongeveer een kilometer lengte ten noorden en ten zuiden van station Amsterdam Zuid. Op de plek van de noordelijke tunnel bevindt zich op dit moment een ondergrondse waterkering die de scheiding vormt tussen de Amstellandboezem aan de noordzijde en een polder - de zogenoemde Binnendijkse Buitenveldertse polder - aan de zuidzijde. Bij de aanleg van de tunnel wordt deze waterkering weggegraven. Daarom gaat de noordelijke buitenwand van de A10-tunnel tevens dienst doen als waterkering. Hierdoor blijft de waterveiligheid gegarandeerd.

### CONCLUSIE:

#### Het plan Zuidasdok:

- zorgt voor een integraal en robuust watersysteem in samenhang met het hele Zuidasgebied;
- voorkomt dat er negatieve effecten optreden voor het grond- en oppervlaktewater;
- waarborgt de waterveiligheid door het verplaatsen van de waterkering.



# Veiligheid

VEILIGHEID STAAT VOOROP BIJ ZUIDASDOK. VERSCHILLENDE VEILIGHEIDSTHEMA'S KRIJGEN DAAROM DE NODIGE AANDACHT.

## TUNNELS

Het tunnelsysteem van Zuidasdok wordt gevormd door twee tunnels. Elk van deze tunnels bestaat weer uit twee buizen en een middentunnelkanaal. Eén buis is voor het bestemmingsverkeer (de parallelbuis met twee rijstroken) en één buis voor het doorgaande verkeer (de hoofdrijbaan met vier rijstroken). Het verkeer in beide buizen rijdt in dezelfde richting. De twee verschillende rijrichtingen liggen op 120 meter afstand van elkaar. Daar tussenin liggen de spoorbanen van trein en metro. De zuidelijke tunnel is 1.016 meter lang en de noordelijke tunnel 1.106 meter.

## PLAATSGEBONDEN RISICO EN GROEPSRISICO

Externe veiligheid beschrijft specifiek de risico's die ontstaan bij het transport van gevaarlijke stoffen. Externe veiligheid wordt uitgedrukt in twee termen: het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Het plaatsgebonden risico geeft de kans weer op overlijden van een persoon op een bepaalde plaats bij een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico laat de kans zien op een groep slachtoffers door hetzelfde ongeval met gevaarlijke stoffen.

De belangrijkste zijn de externe veiligheid (bescherming tegen gevaarlijke stoffen), tunnelveiligheid, verkeersveiligheid en sociale veiligheid. Voor deze vier thema's is apart onderzoek verricht voor het MER, het Tracébesluit en het Bestemmingsplan. De vier thema's zijn ook nog eens in hun onderlinge samenhang bekeken in het Integraal Veiligheidsplan dat als bijlage bij het Tracébesluit en het Bestemmingsplan wordt toegevoegd.

**TUNNELVEILIGHEID** Voor de veiligheid in tunnels gelden strenge regels. Tunnels zijn gesloten constructies waar de weg doorheen loopt. De voordelen van een tunnel zijn dat er buiten minder geluidsoverlast en luchtverontreiniging is. Maar mocht er in de tunnel een ongeval gebeuren waarbij brand kan ontstaan of gevaarlijke stoffen vrijkomen, dan zijn de consequenties potentieel groter dan wanneer dat ongeval buiten de tunnel zou plaatsvinden. Zowel de mensen als de bedreigende gassen kunnen immers niet zo snel weg uit een tunnel.

De tunnels waar de A10 Zuid doorheen gaat, worden zogenaamde categorie C-tunnels. Dit houdt in dat het vervoer van gevaarlijke stoffen - vooral LPG - er niet doorheen mag. In de huidige situatie mag er over de snelweg ter hoogte van Zuidas gewoon LPG vervoerd worden. Overigens mogen tankauto's met benzine en diesel wél door een tunnel met categorie C rijden. Onderzocht is of de tunnels veilig zijn en voldoen aan alle geldende regels en wetten. Uit het tunnelveiligheidsonderzoek blijkt dat de tunnels in het project Zuidasdok voldoen aan de wettelijke veiligheidsnorm.

**EXTERNE VEILIGHEID** Na de oplevering van Zuidasdok zal het groepsrisico langs de A10 Zuid licht afnemen. Daarentegen neemt het groepsrisico wat toe langs de A9 door Amstelveen. Want daar verplaatst het doorgaande transport van gevaarlijke stoffen zich voornamelijk naar toe wanneer Zuidasdok is gerealiseerd. In zijn totaliteit belemmert Zuidasdok de externe veiligheid geenszins. Zo ligt de openbaarvervoerterminal midden in het Zuidasgebied waar de A10 Zuid wordt ondertunneld. Daardoor worden eventuele effecten van ongevallen met gevaarlijke stoffen (waarbij LPG transporten dus niet zijn toegestaan) voor de omgeving beperkt. Verder blijkt dat zowel het groepsrisico als het plaatsgebonden risico door de realisatie van Zuidasdok overal binnen alle geldende normen blijft.

**VERKEERSVEILIGHEID** Doordat het bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer op de A10 Zuid worden gescheiden, hoeven automobilisten minder van rijbaan te wisselen, ofwel te 'weven'. De verkeerssituatie op de A10 Zuid zal hierdoor veiliger worden. Ook zullen er ten opzichte van de autonome situatie - wanneer Zuidasdok in 2030 niet zou zijn gerealiseerd - minder files ontstaan, waardoor de kans op een kop-staartbotsing zal afnemen. Niet alleen de weg, ook het station krijgt straks veel meer reizigers te verwerken. Maar desondanks zal de veiligheid op en rond de openbaarvervoerterminal verbeteren. De terminal krijgt met de verbrede Minervapassage en de nieuwe Brittenpassage meer trappen en liften en twee keer zo veel uitgangen

naar het omringende gebied. Door die grotere capaciteit vermindert de kans op opstoppingen voor voetgangers en is er ook meer overzicht. Ook door de ligging van het busstation aan de noordzijde van de terminal en het tramstation aan de zuidzijde worden de reizigersstromen zoveel mogelijk gescheiden wat de veiligheid ten goede komt.

**SOCIALE VEILIGHEID** Reizigers en bezoekers van Zuidas moeten zich veilig voelen. Daarom is onderzocht wat nou precies bijdraagt aan dit 'sociale veiligheidsgevoel'. Het gaat om:

- Zichtbaarheid: mensen willen een ruimte kunnen overzien en het gevoel hebben dat anderen hen kunnen zien.
- Eenduidigheid: wegen, paden en gangen moeten duidelijk en logisch zijn, zodat mensen een situatie goed kunnen inschatten en snel de juiste weg kunnen vinden.
- Publieke toegankelijkheid: openbare ruimten moeten goed toegankelijk zijn, maar soms ook ontoegankelijk voor ongewenst en onbedoeld gebruik, waarmee bijvoorbeeld vandalisme wordt voorkomen.
- Aantrekkelijkheid: de aantrekkelijkheid van openbare ruimten wordt voornamelijk bepaald door of iets mooi wordt gevonden. Verder spelen de zichtbaarheid en toegankelijkheid een rol. Ook kunnen onderhoud en beheer, de aanwezige voorzieningen en de levendigheid voor een aantrekkelijke omgeving zorgen waarin mensen zich veilig voelen.

In het deelonderzoek Sociale Veiligheid van het MER zijn de plannen voor Zuidasdok overwegend positief beoordeeld op het aspect sociale veiligheid. De nieuwe Brittenpassage zorgt ervoor dat reizigers zich meer door het gebied gaan verspreiden. Verder creëert deze passage de nodige extra levendigheid in en rondom de openbaarvervoerterminal. De ruimere, lichtere Minervapassage biedt straks royale zichtlijnen en meer winkeltjes en horecaetablisementen, waarmee ook deze ruimte levendiger wordt en de sociale controle verbetert. De openbare ruimte rondom de OVT verbetert dankzij het feit dat de snelweg door een tunnel wordt geleid. Hiermee wordt op maaiveldniveau de nodige ruimte gecreëerd, onder meer om veilige routes voor het langzaam verkeer te kunnen aanleggen. De verplaatsing van de bus- en tramhaltes wordt als positief gezien omdat het stationsgebied overzichtelijker wordt, de routes voor reizigers duidelijker en de overstap veiliger.

De sociale veiligheid in onderdoorgangen is altijd een punt van aandacht vanwege het lastige zicht. Het gevoel van veiligheid in de onderdoorgang Parnassusweg kan iets afnemen, doordat de meeste reizigers straks niet meer van deze onderdoorgang gebruik gaan maken. Speciaal aandachtspunt wordt de sociale veiligheid van de nieuwe fietsonderdoorgang in het verlengde van de Antonio Vivaldistraat. Bij het ontwerp van de onderdoorgang wordt hier op gelet. Te denken valt aan een juiste materiaalkeuze die bestendig is tegen vandalisme en een goede verlichting. Daarom wordt dit niet gezien als knelpunt voor de veiligheid.

De sociale veiligheid tijdens de bouwfase is een ander aspect. Bouwwerkzaamheden kunnen gepaard gaan met beperkingen in zichtlijnen, rommel, smallere looproutes en tijdelijke onderdoorgangen, ruimtelijke beperkingen, minder voorzieningen, weinig sociale controle (wanneer bijvoorbeeld winkels verplaatst worden), een slechtere verlichting en minder vluchtmogelijkheden. Deze tijdelijk onaantrekkelijke omgeving kan ook een gevoel van onveiligheid bij reizigers en passanten veroorzaken. Bovenop de eisen die in het contract worden gesteld aan de inrichting van de tijdelijke situatie, worden de aannemers uitgedaagd om het gebied ook tijdens de realisatie zo leefbaar mogelijk te houden.



## CONCLUSIE:

In het plan Zuidasdok is geborgd dat:

- volledig wordt voldaan aan alle veiligheidsnormen, zowel voor het plaatsgebonden risico als het groepsrisico;
- de tunnels (categorie C) veilig zijn;
- de verkeerssituatie op de A10 Zuid veiliger wordt;
- mensen zich veilig voelen in Zuidas.

# Situatie tijdens de bouw

DE BOUW VAN ZUIDASDOK BEGINT IN 2017. DE REALISATIE VAN HET PROJECT ZAL ZO'N 10 JAAR DUREN.

Zuidasdok is een ingewikkeld bouwproject waarbij veel op stapel staat. De ruimte om alle bouwwerkzaamheden uit te voeren is echter beperkt. Dat betekent dat relatief lange tijd sprake zal zijn van hinder voor de omgeving. Niet overal zal de overlast gelijk zijn en de mate ervan neemt af naar gelang de bouw voortschrijdt. In het centrumgebied van Zuidas vinden de meeste werkzaamheden plaats. Hier zal de meeste hinder worden veroorzaakt door de ruwbouw van de tunnels, die ongeveer drie tot vijf jaar duurt. In die periode rijden er door Zuidas relatief veel vrachtwagens met grond en bouwmaterialen.

Verderop zal vooral de verbreding van de A10-dijk hinder kunnen geven. En ter hoogte van de S108 en S109 en de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel ook de aanleg van onder andere viaducten en nieuwe bruggen. Na ongeveer acht jaar worden de tunnels opengesteld en kan het verkeer gebruik maken van de vernieuwde A10 Zuid. Vanaf dat moment is de geluidssituatie rond de tunnels sterk verbeterd, maar kan de bouw van de openbaarvervoerterminal nog wel hinder veroorzaken. Die bouw gaat door terwijl het station in gebruik is. Buitendienststellingen in het openbaar vervoer zijn dan nog wel nodig.

**BOUWTERREINEN** Voor de uitvoering van de maatregelen uit het Tracébesluit zijn wegen en bouwterreinen nodig die maar tijdelijk worden gebruikt. Zo moeten de rijbanen van de A10 Zuid tijdelijk worden verlegd en komen er opslagplaatsen en tijdelijke bouwwegen. In de buurt van de tunnelmonden, zoals ter plaatse van het Beatrixpark, zijn werkterreinen nodig voor de aanleg van de tunnels. De meeste ruimte voor bouwterreinen is beschikbaar in de gebieden rond de knooppunten, onder bruggen en viaducten en bij de tunnelmonden.

**BEPERKING VAN HINDER** Tijdens de realisatie moet Zuidas op een vanzelfsprekende manier kunnen blijven functioneren, waarbij bewoners, bedrijven en bezoekers zo min mogelijk hinder ervaren van de bouwwerkzaamheden. Ook zal Zuidas tijdens de realisatie van Zuidasdok verder moeten kunnen groeien en zich ontwikkelen tot een integraal onderdeel van stad en regio. De realisatie van Zuidasdok is erop gericht dat het gebied als 'een complete stad in elke fase' wordt beleefd. Er wordt dan ook gebouwd met respect voor de omgeving. Van de bouwers wordt verwacht dat zij kijken door de bril van de omgeving. Zij hebben zich uiteraard te houden aan de wet- en regelgeving, en krijgen aanvullende eisen mee over de maximaal toegestane hinder die zij mogen veroorzaken. Verder wordt de aannemer al in de aanbestedingsfase uitgedaagd om met creatieve oplossingen te komen om de hinder voor de omgeving zo veel mogelijk te beperken. Tot slot zullen aanvullende maatregelen nodig zijn, zoals bijvoorbeeld het stimuleren van het gebruik van de fiets en het regelen van vervangend openbaar vervoer als bijvoorbeeld de trein of metro tijdelijk buitengebruik is genomen.



## BOUWFASERING:

De ontwikkeling van Zuidasdok verloopt in een aantal bouwfasen:\*

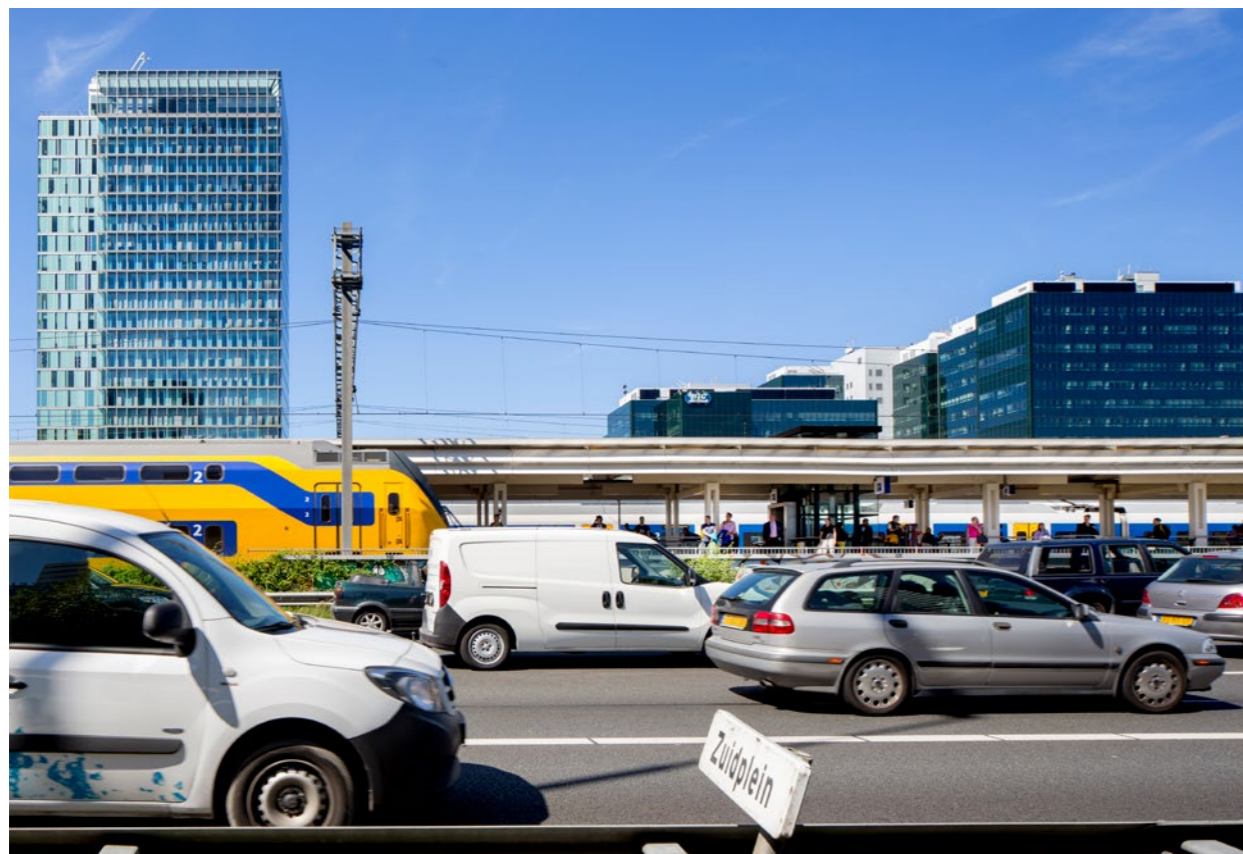
1. verbreden van het dijklichaam van de A10 Zuid voor extra rijstroken;
2. bouw van tunnels en viaducten voor de A10 Zuid;
3. verwijderen van de Amstelveenboog (voor een nieuwe hoogwaardige tramverbinding met Amstelveen);
4. realisatie van een nieuwe passage onder station Amsterdam Zuid (Brittenpassage);
5. verbouwing van station Amsterdam Zuid (met verbreding van de huidige Minervapassage);
6. ingebruikname van de A10 Zuid inclusief tunnels;
7. verwijderen van de oude A10 Zuid;
8. ingebruikname van het 'nieuwe' station Amsterdam Zuid;
9. inrichten van de openbare ruimte inclusief tram-, bus- en fietsvoorzieningen.

\* De aannemer bepaalt uiteindelijk de fasen.

Hinder is niet te vermijden gezien de omvang van het project en de geringe beschikbare ruimte. Maatregelen zijn erop gericht om zo min mogelijk overlast te veroorzaken en de hinder te beperken

**BEREIKBAARHEID** De bereikbaarheid van Zuidas staat nu al onder druk. Dat is ook een belangrijke reden om Zuidasdok te realiseren. Tijdens de uitvoering is het niet mogelijk om het volledige verkeersnetwerk in stand te houden. Onvermijdelijk is dat delen van het hoofdwegennet, het stedelijk wegennet en het openbaar vervoer tijdelijk buiten gebruik worden genomen. Uitgangspunt voor de A10 Zuid is alle rijstroken beschikbaar te houden, met uitzondering van kortstondige momenten, bijvoorbeeld in de nachten of in weekenden. Wel zullen rijstroken verlegd en (tijdelijk) versmald moeten worden, wat leidt tot extra slingers in de weg, een lagere maximumsnelheid en minder capaciteit.

De A10 Zuid gaat onder de grond ter hoogte van de Schönberglaan, het Matthijs Vermeulenpad, de Beethovenstraat en de Parnassusweg. Bij de tunnelbouw worden de Beethovenstraat en de Parnassusweg gekruist, zodat deze wegen tijdelijk niet volledig beschikbaar zullen zijn. Het uitgangspunt hierbij is dat de Beethovenstraat niet gelijktijdig met de Parnassusweg afgesloten kan zijn. Ook de Amstelveenseweg en de Europaboulevard zullen kortstondig, bijvoorbeeld in nachten of weekenden, worden afgesloten. Alle gebouwen blijven bereikbaar, zo mogelijk via extra tijdelijke voorzieningen. In een enkel geval zal een toegang even volledig moeten worden afgesloten. Dat gebeurt dan altijd na goed overleg met de direct betrokkenen.



**FIETSVERRKEER** De A10 Zuid krijgt extra bruggen over de Amstel (naast de Rozenoordbrug) en de Schinkel (naast de Schinkelbrug). Ook komen er viaducten voor de Amstelveenseweg, Europaboulevard en het Piet Kranenbergpad. Voor de bouw daarvan is ruimte nodig wat ten koste kan gaan van een fietspad. In een enkel geval is het niet mogelijk om zo'n fietspad te verleggen waardoor fietsers moeten omrijden. In de definitieve situatie zijn nieuwe fietsroutes en -bruggen voorzien.

Ook om de A10 Zuid bij de viaducten te verbreden zijn omleidingen van fietsroutes noodzakelijk. Fietsers zullen dan bijvoorbeeld aan één kant van de straat moeten rijden. De openbaarvervoerterminal zal tijdens de bouw altijd bereikbaar blijven voor fietsers. Fietsparkeerplaatsen die voor de bouw van Zuidasdok moeten verdwijnen, worden eerst elders nieuw gebouwd. De realisatie van een fietsparkeergarage onder het Gustav Mahlerplein is hiervan een voorbeeld. Deze zal gereed zijn voor aanvang van de werkzaamheden aan Zuidasdok.

**OPENBAARVERVOERTERMINAL** De verbouwing van station Amsterdam Zuid is een grootschalige verbouwing. Er komt een nieuwe onderdoorgang - de Brittenpassage - en de Minervapassage wordt verbreed. De metroperrons, die momenteel ten oosten van de opgangen liggen, worden verplaatst naar het westen waar ook een extra perron komt voor de twee sporen van de Noord/Zuidlijn. De Brittenpassage zal eerst gerealiseerd worden, zodat deze beschikbaar is wanneer de Minervapassage aangepakt wordt.

Alle trein- en metroperrons worden verbreed, waarvoor verschuiving van alle sporen nodig is. Voor die operatie zijn buitendienststellingen nodig van trein en metro. Buitendienststellingen worden gepland in vakanties en weekenden wanneer er minder reizigers zijn. Uitgangspunt is dat trein en metro niet gelijktijdig buiten dienst zijn. Er blijft altijd een trein- of metroverbinding in stand. Ook wordt er vervangend vervoer geregeld bij buitendienststellingen.

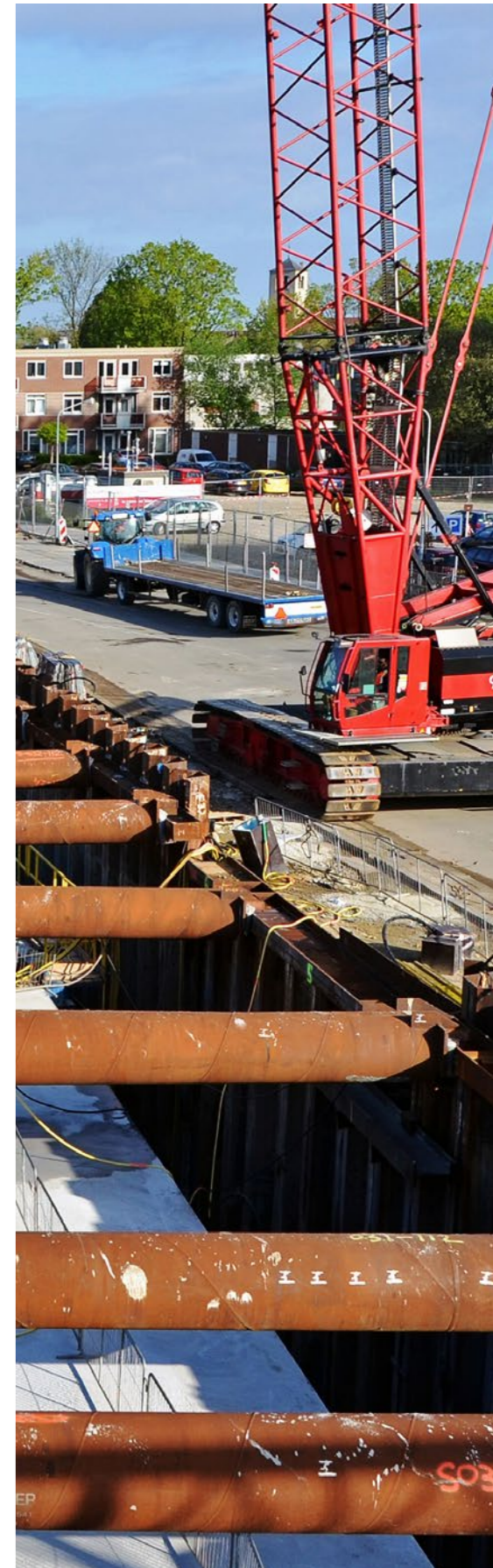
Gebruikers van het station zullen andere routes naar en door het station moeten kiezen. Omleidingen worden zo beperkt mogelijk gehouden. Het station moet altijd bereikbaar blijven.

**LEEFBAARHEID** Bouwwerkzaamheden veroorzaken altijd geluiden en trillingen en die zijn vooral sterk bij het inbrengen van funderingspalen, dam- en diepwanden. Met name voor de tunnels moeten veel funderingspalen worden aangebracht. Dat geldt ook voor bruggen, viaducten en fly-overs. De geluids- en trillinghinder moet altijd binnen wettelijke kaders blijven; daarnaast krijgen de bouwers aanvullende eisen opgelegd.

Om het verkeersnetwerk overdag in stand te kunnen houden is het soms nodig om ook tijdens de nacht te werken. Dat kan geluidshinder tijdens de nacht betekenen.

**VEILIGHEID** Er worden strenge eisen gesteld aan de veiligheid. Nood- en hulpdiensten worden betrokken bij de voorbereiding en bij de vergunningverlening wordt allereerst getoetst op veiligheid.

**MAATREGELEN** Verschillende andere maatregelen worden nog getroffen om de hinder en eventuele negatieve bijeffecten van de bouw van Zuidasdok te beperken. De maatregelen hebben betrekking op de thema's verkeer, geluid, luchtkwaliteit, sociale veiligheid, duurzaamheid en klimaat, water, bodem, landschap, cultuurhistorie, ruimtelijke kwaliteit, archeologie en natuur. Een volledig overzicht is te vinden in het milieueffectrapport.





# Leeswijzer documenten terinzagelegging

VOOR HET PROJECT ZUIDASDOK WORDT EEN GROOT AANTAL DOCUMENTEN GEMAAKT. EEN DEEL VAN DEZE STUKKEN LIGT NU TER INZAGE.

Deze leeswijzer is bedoeld om u te helpen uw weg te vinden in deze stukken. Omdat het nog niet gaat om de definitieve vaststelling worden de besluiten ontwerp-tracébesluit en ontwerpbestemmingsplan genoemd. Na de terinzagelegging worden de stukken indien nodig aangepast en vervalt het woord 'ontwerp'.

**ONTWERPTRACÉBESLUIT** Het Tracébesluit heeft als doel om de aanpassingen aan de A10 Zuid (inclusief de tunnels) en de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel juridisch-planologisch mogelijk te maken. Het Tracébesluit bestaat uit drie onderdelen:

- de besluittekst;
- de kaarten;
- de toelichting met bijlagen.

Op de kaarten kunt u zien welke maatregelen op welke plaatsen worden gerealiseerd. Deze maatregelen zullen ook daadwerkelijk worden uitgevoerd. Bij gronden die zijn aangewezen als (zoekgebied voor) werkterrein, wordt in overleg tussen de projectorganisatie Zuidasdok en de aannemer gekeken of dat bouwterrein daar ook komt en bijvoorbeeld hoe groot het wordt.

In het besluit vindt u een beschrijving van het project en een overzicht van alle maatregelen die in het project zijn voorzien om eventuele negatieve effecten teniet te doen. Soms zijn deze maatregelen nog globaal en worden ze in een latere fase door de aannemer uitgewerkt. Voor sommige onderwerpen, zoals geluid, zijn de maatregelen heel gedetailleerd benoemd. Dat betekent dat deze maatregelen ook zo moeten worden uitgevoerd als in het Tracébesluit staat.

In de toelichting wordt vervolgens per onderwerp (bijvoorbeeld lucht of geluid) aangegeven wat het te verwachten effect is en waarom voor de betreffende maatregel is gekozen.

**ONTWERPBESTEMMINGSPPLAN** Bij de tunnels zijn er twee bestemmingen bovenop elkaar. Eerst worden de tunnels aangelegd, dit staat in het Tracébesluit. Daarna wordt de ruimte op de tunnels ingericht. Dit laatste is opgenomen in het Bestemmingsplan. Het Bestemmingsplan bevat daarom hoofdzakelijk informatie over het station en het gebied direct rond het station.

Ook het Bestemmingsplan bestaat uit drie onderdelen:

- de regels;
- de verbeelding;
- de toelichting.

Op de verbeelding staat aangegeven welke functies waar en in welke volumes mogelijk zijn. In de regels worden de bestemmingen in detail beschreven.

## ONTWERPBESLUIT VASTSTELLING HOGERE GELUIDWAARDEN

In verband met het verleggen van tramsporen rondom het station Amsterdam Zuid is het vaststellen van hogere geluidwaarden als bedoeld in de Wet Geluidhinder nodig.

**LANDSCHAPSPLAN** Het Landschapsplan geeft een beeld van de landschappelijke inpassing van de geplande maatregelen. De belangrijkste maatregelen hebben betrekking op beplantingen (waaronder bomen), water, recreatieve routes, geluid, en ecologie. Deze moeten goed op elkaar aansluiten en waar mogelijk elkaar versterken. Hiermee wordt de ruimtelijke kwaliteit van het project en van de inpassing in de omgeving vergroot.

**MILIEUEFFECTRAPPORT (PROJECTMER)** Om tot een goed plan te komen is eerst een aantal varianten onderzocht voor het project. Die verschillen in de manier waarop de A10 Zuid, de tunnels en de openbaarvervoerterminal kan worden ingepast en de manier waarop het project kan worden gebouwd. Van deze varianten is onderzocht wat de milieueffecten ervan zijn. Het MER bundelt de informatie van alle onderzochte varianten. Op basis van dit onderzoek is gekozen voor het plan dat staat beschreven in het ontwerp-tracébesluit en het ontwerpbestemmingsplan.

Het MER bestaat uit het hoofdrapport projectMER, waarin alle onderzoeken zijn samengevat, en een groot aantal bijlagen. Die bijlagen zijn gedetailleerde onderzoeksrapportages per aspect. De projectMER is een bijlage bij de toelichting op het ontwerp-tracébesluit en het ontwerpbestemmingsplan.

De volgende aspecten komen aan bod in het MER:

- verkeer (wegverkeer, openbaar vervoer, langzaam verkeer);
- verkeersveiligheid;
- leefomgeving (geluid, trilling, lucht, externe veiligheid, sociale veiligheid);
- klimaat, duurzaamheid, bodem en water;
- landschap, ruimtelijke kwaliteit, cultuurhistorie, archeologie, natuur en ecologie;
- effecten tijdens realisatie.

## WAT U NIET TERUG VINDT IN DEZE STUKKEN

In de stukken vindt u geen gedetailleerde informatie over hoe het project er uit gaat zien, op welke manier er gebouwd gaat worden en hoe lang er precies waar wordt gewerkt. Dit komt omdat er voor gekozen is om het Zuidasdok-ontwerp te laten maken door de aannemer. Op basis van eisen en procesafspraken dagen we geïnteresseerde aannemers uit om, binnen de kaders van het TB en het BP en de contracteisen, met het beste plan voor de dag te komen.

Om de selectie van de aannemer zo eerlijk mogelijk te laten verlopen, zijn de aanbestedingsstukken niet openbaar. Pas na afronding van de aanbesteding zal er meer bekend zijn over het ontwerp, de planning en de bouwwijze.

# Begrippenlijst

**AUTONOME SITUATIE** De situatie in 2030 als er niets gebeurt, dus als het project Zuidasdok niet wordt uitgevoerd.

**BELANGHEBBENDE** Degene wiens belang rechtstreeks bij een besluit is betrokken.

**BESTEMMINGSPLAN ZUIDASDOK** Biedt het juridische en planologische kader voor de bouw van de nieuwe openbaarvervoerterminal en de inrichting van de openbare ruimte boven de tunnels. Tot het Bestemmingsplan wordt besloten door de gemeenteraad nadat alle adviezen en zienswijzen van belanghebbenden en betrokkenen op het ontwerpbestemmingsplan zijn gewogen.

**INTERWIJKVERBINDING** Verbinding tussen 2 wijken.

**KEERWAND** Wand van beton of staal die voorkomt dat de grond verschuift.

**MILIEUEFFECTRAPPORTAGE (M.E.R.)** Het via onderzoek in beeld brengen van de milieugevolgen van een besluit voordat het besluit wordt genomen.

**MILIEUEFFECTRAPPORT (MER)** Het rapport waarin de onderzoeken van een milieueffectrapportage zijn gebundeld. Het MER Zuidasdok bestaat uit het projectMER met een groot aantal bijlagen met gedetailleerde onderzoeksresultaten per aspect.

**OBP** Ontwerpbestemmingsplan. Zie verder Bestemmingsplan.

**OPENBAARVERVOERTERMINAL** Knooppunt waar alle vormen van openbaar vervoer - trein, metro, tram en bus - bij elkaar komen en waar de daaraan verwante faciliteiten voor auto's (parkeren), fietsen (stallen), taxi's (standplaatsen) en horeca zijn geconcentreerd.

**OTB** Ontwerptracébesluit. Zie verder Tracébesluit.

**OVT** Openbaarvervoerterminal.

**PLANGEBIED ZUIDASDOK** Het gebied waar de verschillende besluiten zich op richten: de optelsom van de plangrenzen van het ontwerptractébesluit (Zuidas tussen de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel) en het ontwerpbestemmingsplan (centrumgebied Zuidas).

**PROJECTMER ZUIDASDOK** Het rapport waarin alle milieueffecten van de uitvoering van project Zuidasdok zijn beschreven.

**PROJECT ZUIDASDOK** Project om de bereikbaarheid van de Amsterdamse Zuidas en het noordelijk deel van de Randstad in de toekomst te kunnen blijven garanderen door uitbreiding van station Amsterdam Zuid, verbreding van de A10 Zuid, aanpassing van de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel, ondergronds brengen van de snelweg in het centrumgebied van Zuidas en herinrichting van de openbare ruimte.

**STUDIEGEBIED ZUIDASDOK** Het gebied waarin de effecten van project Zuidasdok zijn onderzocht. Voor bepaalde aspecten werken de effecten ook buiten het plangebied door. Dan is het studiegebied ook groter dan het plangebied. Zo is het studiegebied voor verkeer de gehele metropoolregio Amsterdam.

**TRACÉBESLUIT ZUIDASDOK** Beschrijft de wijzigingen aan de A10 Zuid en de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel en de inpassing daarvan. Het Tracébesluit wordt vastgesteld door de minister van Infrastructuur en Milieu wanneer alle adviezen en zienswijzen van belanghebbenden en betrokkenen op het ontwerptractébesluit zijn gewogen.

**ZIENSWIJZE** Reactie van betrokkenen en belanghebbenden op het OTB, OBP of projectMER. Alle zienswijzen worden beantwoord en meegewogen bij de uiteindelijke besluiten.

Financiering van het project Zuidasdok:



## COLOFON

Dit is een uitgave van:  
Projectorganisatie Zuidasdok  
[www.zuidasdok.nl](http://www.zuidasdok.nl)  
t 020 - 333 99 30

Basisontwerp:  
Beautiful Minds, Amsterdam

Realisatie en drukwerk:  
Studio Zeeman & Burger, Schiphol-Rijk

Fotografie:  
Lex Verspeek  
Marc Dorleijn  
Eric Dix  
Your Captain  
A2 Maastricht

Artist impressions:  
Projectorganisatie Zuidasdok

Maart 2015

# Zuidas dōk



Rijkswaterstaat  
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

**ProRail**

✘ Gemeente  
✘ Amsterdam  
✘

