

Vergaderjaar 2010–2011

**32 668**

## **Structuurvisie ZuidasDok**

### **Nr. 1**

Ter griffie van de Tweede Kamer der Staten-Generaal ontvangen op 1 maart 2011. De wens dat er over de structuurvisie overleg gewenst wordt kan door of namens de Kamer te kennen worden gegeven uiterlijk op 30 maart 2011.

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 28 februari 2011

In de brief aan uw Kamer van 17 juni 2010 (kamerstukken 32 123 XI, nr. 77) informeerde mijn ambtsvoorganger u over de adviezen van de rijksvertegenwoordiger de heer Van den Berg en over de resultaten van het Bestuurlijk Overleg op 28 januari 2010. Zoals aangegeven werken rijk, provincie Noord-Holland, stadsregio Amsterdam en gemeente Amsterdam toe naar een voorkeursbeslissing voor het project ZuidasDok in 2011, conform de adviezen van de commissie Elverding. Deze voorkeursbeslissing willen wij nemen in de vorm van een structuurvisie ZuidasDok, conform artikel 2.3, tweede lid, van de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Conform artikel 2.3, derde lid WRO leg ik u een beschrijving voor van de inrichting van de voorgenomen rijksstructuurvisie ZuidasDok. De rijksstructuurvisie zal in nauwe samenwerking met de minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie en de regionale partners worden opgesteld.

In het huidige regeerakkoord is de Zuidas expliciet genoemd als economische ontwikkellocatie, welke maximaal zal worden gefaciliteerd door het kabinet. Het project ZuidasDok is de combinatie van stedelijke ontwikkeling en het vergroten van de capaciteit van weg en openbaar vervoer en bestaat globaal uit de infrastructuur bundel (A10 Zuid, trein, metro en bijbehorend talud) ter hoogte van de Zuidas Amsterdam. Het gebied Zuidas Amsterdam wordt verder ontwikkeld tot een toplocatie van internationaal belang.

Zuidas Amsterdam wordt doorsneden door de A10, spoor, tram en metro. De bundel aan hoofdinfrastructuur moet de komende jaren worden uitgebreid om aan de toenemende vervoersvraag te kunnen voldoen. Het betreft de uitbreiding van de A-10 Zuid en het accommoderen van de reizigersgroei per spoor door verbetering van de functionaliteit en kwaliteit van het station. Voor de korte termijn is al besloten om de capaciteit op de A-10 Zuid (3 rijstroken) uit te breiden met een spitsstrook.

Het spoor wordt voor 2020 verdubbeld naar 4 sporen. Met het oog op de situatie na 2020 wordt de A10-Zuid verbreed naar 5 rijstroken en wordt een verdere spooruitbreiding naar 6 sporen overwogen. De bundel van hoofdinfrastructuur is essentieel voor de bereikbaarheid van de Noordvleugel van de Randstad, maar is tegelijkertijd een bron van geluid en luchtverontreiniging. Ook legt de doorsnijding van het gebied door de infrastructuurbundel beperkingen op aan de ontwikkeling van de Zuidas als complete stad.

Er zijn verschillende kansrijke manieren om de doelstelling van het project ZuidasDok te kunnen realiseren:

- «Dok onder de grond» is een alternatief waarbij uiteindelijk alle infrastructuur van A10, trein en metro ter hoogte van de Zuidas ondergronds zal worden gebracht. In platte (niet gestapelde) tunnels die naast elkaar in het dok komen te liggen, over nagenoeg de gehele breedte van de dokzone.
- «Gestapelde sporen» is een alternatief waarbij de infrastructuur van de A10 en de trein ondergronds worden gebracht. De metro wordt bovengronds aangelegd, boven de treinsporen. Varianten van dergelijke stapeling van infrastructuur zijn mogelijk.
- «Sporen bovengronds» is een alternatief waarbij de infrastructuur van de A10 ondergronds wordt gebracht. De sporen van trein en metro komen bovengronds, grotendeels op constructies, hoger dan het huidige dijkniveau om voldoende ruimte te geven aan het station en daarmee verband houdende functies.

Voor de drie kansrijke alternatieven gelden twee varianten ten aanzien van de spoorcapaciteit; 6-sporigheid en 4-sporigheid (al dan niet met een ruimtereservering voor 2 extra sporen). In alle alternatieven en varianten worden de mogelijkheden voor de openbaar vervoer terminal en de mogelijkheden voor de stedelijke ontwikkeling uitgewerkt.

Belangrijke bouwstenen voor de onderbouwing van de voorkeursbeslissing zijn een op te stellen milieueffectrapportage en maatschappelijke kosten-batenanalyse. De milieueffectrapportage volgt de procedure van de plan-m.e.r. op grond van de Wet milieubeheer. Als eerste stap in de procedure is een Notitie Reikwijdte en Detailniveau ZuidasDok opgesteld waarin staat omschreven op welke wijze het MER ZuidasDok wordt ingericht.

De structuurvisie is een besluit van de rijksoverheid. Om tot zijn recht te laten komen dat de toekomstige ontwikkeling van de Zuidas ook van belang is voor regionale overheden en tal van maatschappelijke organisaties, burgers en bedrijven, zal de structuurvisie in nauwe dialoog met hen worden opgesteld. Daarnaast hebben rijk, provincie Noord-Holland, stadsregio Amsterdam en gemeente Amsterdam het voornemen om tot een bestuursovereenkomst te komen, met daarin afspraken over de realisatie van ZuidasDok. Deze bestuursovereenkomst wil ik tegelijkertijd met de structuurvisie gereed hebben.

Als door het kabinet wordt besloten tot het nemen van een voorkeursbeslissing zal dit aan uw Kamer worden voorgelegd. Met de vaststelling van de structuurvisie met daarin het Voorkeursalternatief kan de vervolgproucedure worden gestart. Ik maak u erop attent dat ZuidasDok voor deze vervolgproucedure valt onder de Crisis- en Herstelwet (CHW) met de daarbij behorende stroomlijning van procedures.

De minister van Infrastructuur en Milieu,  
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus