

Vergaderjaar 2011–2012

32 668

Structuurvisie ZuidasDok

Nr. 2

Ter griffie van de Tweede Kamer der Staten-Generaal ontvangen op 10 februari 2012. De wens dat er over de structuurvisie overleg gewenst wordt kan door of namens de Kamer te kennen worden gegeven uiterlijk op 10 maart 2012.

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 9 februari 2012

In de brief aan uw Kamer van 28 februari 2011 (Kamerstukken 32 668 nr. 1) heb ik de Kamer geïnformeerd over het voornemen van het rijk, de provincie Noord-Holland, de stadsregio Amsterdam en de gemeente Amsterdam voor het opstellen van een structuurvisie ZuidasDok. Op 9 februari 2012 hebben bestuurders van deze overheden hun bestuurlijke voorkeur uitgesproken voor een ontwerp van het ZuidasDok. De betrokken overheden hebben op hoofdlijnen afspraken gemaakt over scope (en daarmee kosten), bijdragen en risicoverdeling. Ik wil daarom op zeer korte termijn de ontwerp structuurvisie en de bijbehorende plan MER vrijgeven voor participatie.

Met deze brief doe ik uw Kamer beide documenten toekomen.¹ Gelijktijdig zullen de Provinciale Staten van Noord-Holland, de Regioraad van de stadsregio Amsterdam en de gemeenteraad van Amsterdam worden geïnformeerd.

Vervolgens wil ik met deze brief nader ingaan op:

- De situatie op en rond de Zuidas;
- Doelen en alternatieven;
- Voorkeursalternatief;
- Bestuurlijke afspraken en vervolgstappen.

De situatie op en rond de Zuidas

Zowel rijk als regio hechten veel belang aan een robuuste ontwikkeling van de Zuidas vanwege de belangrijke rol die dit gebied speelt zowel in het economische als het infrastructurele netwerk van de Noordvleugel. Vanwege dit belang is de Zuidas ook opgenomen in het regeerakkoord. De Noordvleugel is sterk in een groot aantal topsectoren. Dit wordt benoemd in de bedrijfslevenbrief en de visie op de Noordvleugel van het ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie.

De topsector Hoofdkantoren manifesteert zich sterk in deze regio en met name op de Zuidas. Internationaal opererende hoofdkantoren zorgen voor

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

(nieuwe) kennis, toegevoegde waarde en aansluiting op internationale netwerken.

De Zuidas is voor hoofdkantoren en de zakelijke en financiële dienstverlening een belangrijke vestigingslocatie, zeker ook gezien de nabijheid van Schiphol. De clusters versterken elkaar hier. Voor Schiphol is de nabijheid van Amsterdam en een kwalitatief hoogstaande vestigingslocatie als de Zuidas van belang voor de verdere ontwikkeling van de mainport.

De Zuidas is tevens een belangrijke schakel in het netwerk van infrastructuur. De A10-zuid vormt een belangrijke verbinding tussen A10, A4 en A2 en is daarmee een cruciaal onderdeel van het snelwegennetwerk rond Amsterdam. Station Amsterdam Zuid ligt op de steeds drukker wordende spoorcorridor Schiphol – Amsterdam – Almere – Lelystad. De opening van de Hanzelijn (eind 2012), de realisatie van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (OV-SAAL) en de ingebruikname van de Noordzuidlijn (2017) veroorzaken sprongen in de groei van het spoorvervoer op deze corridor. In de komende jaren zal het aantal treinen toenemen van 12 per uur (per richting in 2011) naar 18–20 per uur (in 2020). Dit komt overeen met circa 40 000 treinreizigers per werkdag in 2011 naar 95 000–130 000 in 2020. Het aantal metroreizigers groeit van 35 000 per werkdag in 2011 naar 80 000 in 2020. Station Zuid heeft dan ook op zeer korte termijn een forse capaciteitsuitbreiding nodig.

Een aantal knelpunten bemoeilijkt echter de verdere ontwikkeling van de Zuidas en de infrastructuur. Op de A10 is sprake van ernstige filevorming, deze neemt na 2020 zodanig toe dat de reistijd in de spits meer dan 2 maal zo lang bedraagt als buiten de spits. Dit heeft ook effect op aanliggende trajecten en daarmee staat de bereikbaarheid van de Zuidas en het functioneren van het wegennetwerk rond Amsterdam en Schiphol, onder druk. De huidige A10 zorgt voor knelpunten die de verdere ontwikkeling van de Zuidas belemmeren.

Station Zuid wordt in zijn verdere groei beperkt door de inklemming tussen de rijbanen van de A10. Dit terwijl uitbreiding van het station juist noodzakelijk is om de knelpunten in de trein-metrotransfer weg te nemen en de verwachte groei van het aantal reizigers op te vangen, anders zou de veiligheid op perrons vanwege drukte in gevaar komen. Voor de regio is het bovendien van belang dat het regionale openbaar vervoer beter gaat aansluiten op dit OV-knooppunt. Op dit moment zijn bussen, trams en taxi's namelijk op grotere afstand (400 meter) van het station gelegen. Het ruimtebeslag van de huidige A10 zorgt ervoor dat het regionaal en stedelijk openbaar vervoer niet op korte afstand van het station gesitueerd kan worden.

Verder betekent de huidige ligging van de infrastructuur tussen beide flanken van Zuidas een fysieke barrière. Door de barrière, die circa 125 meter breed is, blijft duidelijk sprake van twee delen. Daarnaast slokt de infrastructuurbundel zelf een aanzienlijk deel van de ruimte op, waardoor dit gebied niet gebruikt kan worden om de ontwikkeling van Zuidas als nieuw stedelijk centrum en internationale toplocatie te versterken.

De A10 zorgt voor hinder op het aspect geluid, externe veiligheid en in mindere mate op het aspect luchtkwaliteit. Dit staat op gespannen voet met het realiseren van een hoogwaardige toplocatie met een gemengd stedelijk milieu, terwijl deze hoofdinfrastructuur wel randvoorwaardelijk is voor een internationale toplocatie. Dit noodzaakt tot een robuuste inpassing van infrastructuur, zodat naast groei op deze infrastructuur ook de milieudruk op woningen, kantoren, voorzieningen en de openbare ruimte verminderd kan worden.

Voorgaande samenspel van knelpunten belemmeren de verdere versterking van de Zuidas als toplocatie.

Doelen en alternatieven

In de afgelopen maanden is door rijk en regio gezamenlijk uitgebreid onderzoek uitgevoerd om een alternatief te kunnen ontwikkelen dat aan de hieronder gestelde doelen voldoet:

- Verbetering van de bereikbaarheid van de Zuidas en het functioneren van het snelwegennetwerk rond Amsterdam en Schiphol.
- Een robuust station dat geschikt is voor de aanlanding van binnenlandse hogesnelheidstreinen en waarbij een ruimtelijke reservering is opgenomen voor een 5e en 6^e spoor.
- Ontwikkeling van station Amsterdam Zuid en omgeving tot een multimodale OV-knoop, met in de nabijheid een compacte inpassing van bus, tram, metro en fiets.
- Verbetering van de leefkwaliteit van de stad en vermindering van de barrièrewerking in de stad door de bundel van infrastructuur.
- Verdere versterking van de Zuidas als vestigingslocatie voor internationaal opererende bedrijven en als een integraal onderdeel van de metropoolregio met een kwalitatief hoogwaardig gemengd stedelijk milieu.

Uitgangspunt voor het planMER en de daarbij horende onderzoeken vormen de drie kansrijke oplossingen «Dok onder de Grond», «Gestapelde sporen» en «Sporen bovengronds» zoals beschreven in de notitie Reikwijdte en Detailniveau ZuidasDok (Kamerstukken 32 668 nr.1; 28 februari 2011). Het onderzoek naar kosten en betaalbaarheid wijst uit dat deze drie oplossingen nu niet leiden tot een sluitende business case. Dit komt door een hogere waardering van risico's voor onzekere vastgoedopbrengsten, lagere vastgoedopbrengsten (minder volume en minder opbrengsten ten opzichte van eerdere trajecten), hogere bouwkosten als gevolg van nieuwe wet- en regelgeving en nieuwe inzichten in techniek en ontwerpisen. De eerst genoemde twee oorzaken hangen nauw samen met de veranderende economische situatie, die doorwerkt in de vastgoedmarkt.

Er is daarom gekozen om naast de drie alternatieven een alternatief uit te werken dat een kortere doorlooptijd kent, financieel beter haalbaar is en die een verdere ontwikkeling richting één of meer van de alternatieven mogelijk houdt. Dit alternatief is in het planMER, de MKBA en de overige onderzoeken «Middellange Termijn» genoemd. In de ontwerp structuurvisie en bij het maken van de bestuurlijke afspraken wordt gesproken over het «Voorkeursalternatief». In dit alternatief wordt de A10 net als in de andere alternatieven ondergronds gebracht. De sporen voor metro en trein blijven echter op het huidige dijklichaam liggen.

Bevindingen onderzoek

- Uit de onderzoeken blijkt dat alle alternatieven positief bijdragen aan de genoemde doelen. De meest positieve effecten ontstaan bij alternatief «Dok onder de grond», omdat hier naast de A10, ook de trein- en metrosporen geheel ondergronds zijn gesitueerd.
- De kosten van het voorkeursalternatief zijn meer dan twee keer zo laag als de kosten van de oorspronkelijke alternatieven. Deze oorspronkelijke alternatieven zijn niet betaalbaar, terwijl de business case voor het voorkeursalternatief sluitend is.
- Naast een MKBA is onderzoek gedaan naar technische maakbaarheid, juridische aspecten, kosten, risico's, betaalbaarheid, flexibiliteit, (bij)stuurbaarheid en draagvlak. Uit de onderzoeken blijkt dat de

maatschappelijke baten alleen bij het voorkeursalternatief ongeveer gelijk zijn aan de kosten. Bij de andere alternatieven kost het vanuit welvaartsperspectief gezien op dit moment meer dan het oplevert.

- Alle alternatieven zijn technisch goed maakbaar (geen diepe tunnels, geen stapeling van tunnels, voldoende bouwruimte, voldoende afstand tot de belendingen, en damwanden in plaats van diepwanden). De alternatieven zijn te realiseren met gebruikelijke bouwmethoden en een realistisch uitvoeringsplan en bouwfaseringsplan. Voor het voorkeursalternatief geldt dat het project circa 8 jaar eerder gereed is dan bij de andere alternatieven.
- Inzake de governance geldt dat in alle gevallen goede afspraken zijn te maken tussen de betrokken publieke partners over de aansturing en organisatie. De alternatieven bieden voldoende ruimte om later bij te kunnen sturen, bijvoorbeeld door nieuwe inzichten op het gebied van verkeer en vervoer, tunneltechniek of nieuwe ontwikkelingen in de vastgoedmarkt. Het voorkeursalternatief is flexibel van opzet om daarmee de mogelijkheid open te houden voor nieuwe ontwikkelingsperspectieven.
- De tussentijdse consultatie leverde het inzicht op dat veel partijen voorstander zijn van het project ZuidasDok. De verklaring hiervoor zit in de verbetering voor veel belanghebbenden van de (leef)omgeving, de bereikbaarheid en de internationale toplocatie. De oogst uit de tussentijdse consultatie leverde vooral aandachtspunten en verbeter-suggesties op, bijvoorbeeld op het gebied van vermindering van bouw hinder.

Voorkeursalternatief

Op grond van de uitgevoerde onderzoeken heb ik samen met de betrokken overheden gekozen voor het volgende voorkeursalternatief:

- De capaciteit van de A10-zuid wordt ter hoogte van de Zuidas uitgebreid, waarbij rekening wordt gehouden met een scheiding tussen 4 stroken doorgaand en 2 rijstroken bestemmingsverkeer per rijrichting. Ter hoogte van het centrumgebied van de Zuidas wordt de A10-zuid over een lengte van 1 200 meter ondergronds gebracht.
- Door de vrijkomende ruimte, welke ontstaat door het ondergronds brengen van de A10, komt het trein/metrostation in de vrijkomende ruimte te liggen en ontstaat er de mogelijkheid voor latere spooruitbreidingen.
- De openbare ruimte boven de tunnels van de A10 wordt ingericht als hoogwaardige stationsomgeving, met een openbaar vervoer terminal op kwalitatief hoogwaardig niveau. Het betreft een nieuw busstation, hoogwaardige tramverbindingen, taxi standplaatsen, aanzienlijke uitbreiding van de fietsstallingsplaatsen en alle bij het station behorende voorzieningen zoals reizigersinformatie, verkooppunten en retail. Tevens wordt een hoogwaardige aanlanding van de Amstelveerlijn gecreëerd.
- Het gecombineerde trein/metrostation wordt uitgebreid door de aanleg van bredere perrons, het uitbreiden van de stijpunten en het verruimen van de ontvangsthallen.
- Ten behoeve van de aanlanding van binnenlandse hogesnelheidstreinen worden keerspooren gerealiseerd.
- Als rechtstreeks gevolg van het ondergronds brengen van de A10-zuid wordt woningbouw in het centrum van de Zuidas goed mogelijk gemaakt, waardoor tevens extra voorzieningen kunnen worden aangetrokken en het beoogd gemengd stedelijk milieu zich verder kan ontwikkelen.

Deze samenhangende keuzen leiden tot een beter bereikbare Noordvleugel van de Randstad en de verdere versterking van Zuidas als

internationale toplocatie. Na realisatie is Zuidas uitstekend bereikbaar via trein, metro, bus, tram en A10 naar alle delen van Nederland, de regio en de stad. De barrièrewerking is verminderd, zodat meer langzaam verkeersverbindingen mogelijk zijn en Zuidas meer een geheel wordt. Bestaande en beoogde woningbouw kan een hogere kwaliteit geboden worden. De totale kosten voor het voorkeursalternatief bedraagt 1 385 miljoen euro (prijsspeil 2011). Daarin is een risicoreservering opgenomen van 20%, hetgeen gebruikelijk is in deze fase van de planstudie.

Bestuurlijke afspraken en vervolgstappen

Bij de besluitvorming over het project ZuidasDok zijn wij niet over één nacht ijs gegaan. In het verleden was dit project afhankelijk van onzekere vastgoedopbrengsten terwijl zeer ambitieuze alternatieven van de ontwerptafel kwamen. Alternatieven die zelfs in de periode voor het huidige economische klimaat niet financieel haalbaar bleken. Alle betrokken overheden hebben zich de afgelopen periode gefocust op hun kernverantwoordelijkheden en de ambities ten aanzien van de scope van de Zuidas zijn daarmee in lijn gebracht. De scope van het ontwerp past nu bij de ambities van de betrokken overheden voor een goede bereikbaarheid en ruimtelijke ordening. Bijkomend voordeel van de aanpassing van de scope is dat de vastgoedrisico's fors zijn teruggebracht. Het economisch belang van de Zuidas wordt door dit kabinet onderstreept, daarbij heb ik als minister van Infrastructuur en Milieu de verantwoordelijkheid voor de bereikbaarheid van de rijksinfrastructuur op de Zuidas. Deze overwegingen en het bod van de regio om een aanzienlijke bijdrage te doen hebben mij gesterkt in dit voornemen.

Ik heb daarom samen met de betrokken overheden, de provincie Noord-Holland, de stadsregio Amsterdam en gemeente Amsterdam, op 9 februari jongstleden een bestuurlijke voorkeur uitgesproken voor het hierboven beschreven voorkeursalternatief. Wij hebben daarbij overeenstemming bereikt over de gezamenlijke financiering en de manier waarop we dit project gezamenlijk verder gaan uitwerken. De financiering van de kosten a 1 385 mln is als volgt verdeeld over de partijen: 979 mln, Amsterdam 201 mln, Stadsregio 130 mln en provincie 75 mln. Inzake de risico's is de eerder in deze brief vermelde post van 20% in de kostenramingen opgenomen. De partijen hebben op hoofdlijnen afspraken gemaakt over eventuele overige risico's en zullen deze vast leggen in de op te stellen bestuursovereenkomst.

Het voorkeursalternatief is opgenomen in de ontwerp structuurvisie. Dit ontwerp zal op korte termijn samen met plan MER en onderbouwende documenten worden vrijgegeven voor participatie, waarmee de zienswijzenprocedure kan worden doorlopen. Parallel aan de zienswijzenprocedure zullen de afspraken met de betrokken overheden verder worden uitgewerkt en vastgelegd in een bestuursovereenkomst. Na afronding van de zienswijzen-procedure en het daarop volgende besluitvormingsproces, zal ik de definitieve voorkeursbeslissing nemen, de Structuurvisie vaststellen en samen met de medeoverheden de bestuursovereenkomst ondertekenen. Vervolgens kan de planstudiefase starten.

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