



Zuidas dok

Toelichting
op het project
Zuidasdok

De scope en
de omgeving

Inhoudsopgave

1. INLEIDING	3
1.1. DOEL VAN DIT DOCUMENT	3
1.2. WAAR VANDAAN EN WAAR HEEN?	3
2. DE SCOPE VAN HET WERK	4
2.1. AANLEIDING VOOR HET PROJECT	4
2.2. TOELICHTING OP SCOPE VAN HET WERK	5
2.3. BEOOGD EINDRESULTAAT EN BEDOELING	6
3. OMGEVING ZUIDASDOK	13
3.1. ZUIDAS GEOGRAFISCH	13
3.2. ZUIDAS ALS KENNIS- EN ZAKENCENTRUM EN VOORZIENINGEN- EN WOONGEBIED	14
3.3. STAKEHOLDERS IN ZUIDAS	15
3.4. RAAKVLAKPROJECTEN	16
4. ORGANISATIE VAN DE OPDRACHTGEVER	17
5. TOELICHTING OP OPBOUW VAN DE OVEREENKOMST	18
BIJLAGE A: TOELICHTING OP SCOPE EN BEOOGD EINDRESULTAAT	20
A.1 TOELICHTING OP REIKWIJDTE VAN SCOPE (AD § 2.2)	20
A.2 WERKZAAMHEDEN	24
BIJLAGE B: TOELICHTING OP OMGEVING	26
B.1 ONTWIKKELING ZUIDAS	26
B.2 STAKEHOLDERS IN ZUIDAS	28
B.3 VERKEER- EN VERVOERSSTROMEN	31

1. Inleiding

1.1. DOEL VAN DIT DOCUMENT

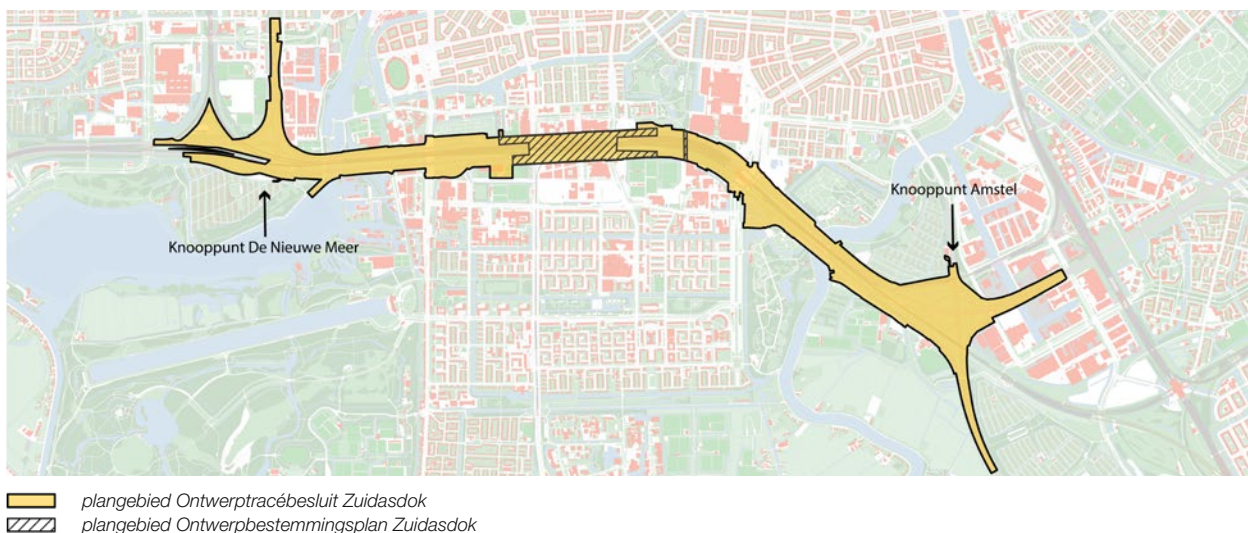
Dit document geeft een toelichting op het project Zuidasdok en beoogt de gegadigden vooruitlopend op het verstrekken van het aanbestedingsdossier een eerste indruk van de inhoud van het project te geven en de omgeving waarin het project dient te worden gerealiseerd.

1.2. WAAR VANDAAN EN WAAR HEEN?

Het plan Zuidasdok kent een lange voorgeschiedenis waarin een veelvoud van alternatieven bedacht en deels uitgewerkt zijn. In juli 2012 is de MIRT-verkenningfase door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, de Provincie Noord-Holland, de Stadsregio Amsterdam en de gemeente Amsterdam afgerond met het ondertekenen van de 'Bestuursovereenkomst Zuidasdok' en het vaststellen van de 'Structuurvisie Zuidasdok'. Documenten betreffende deze fase zijn te vinden op www.zuidasdok.nl. Daarna is het project voortgegaan in de fase van planuitwerking en voorbereiding realisatie. In december 2014 zijn de scope en het budget van Zuidasdok herijkt en vastgesteld.

De start van de realisatiefase van het project Zuidasdok is voorzien in 2017. Om dit ook ruimtelijk mogelijk te maken zijn in 2012 een Tracéwet- en Bestemmingsplanprocedure gestart. Het ontwerptracébesluit en het ontwerpbestemmingsplan zijn in maart 2015 ter inzage gelegd, zodat betrokkenen in de gelegenheid zijn om desgewenst zienswijzen in te dienen. Naar verwachting wordt in 2016 het (herroepelijk) Tracébesluit en Bestemmingsplan vastgesteld en worden beide ruimtelijke besluiten na behandeling van eventuele beroepen bij de Raad van State eind 2016/ begin 2017 onherroepelijk.

Daarnaast zijn in 2012 ook al voorbereidingen en uitvoeringswerkzaamheden gestart: de (conditionerende) werkzaamheden waarvan is voorzien dat deze op het kritieke pad van de uitvoeringsplanning liggen zijn en worden door de opdrachtgever uitgevoerd en zijn afgerond voor gunning van de overeenkomst. Dit betreft onder meer het realiseren van een fietsparkeergarage onder het Mahlerplein, het verleggen van een deel van de kabels en leidingen, het realiseren van een deel van het compenserend water voor de werkzaamheden in de dokzone (het plangebied tussen de Schinkel en de Amstel) en het verwerven van de parkeergarages Atrium en CRI.



2. De scope van het werk

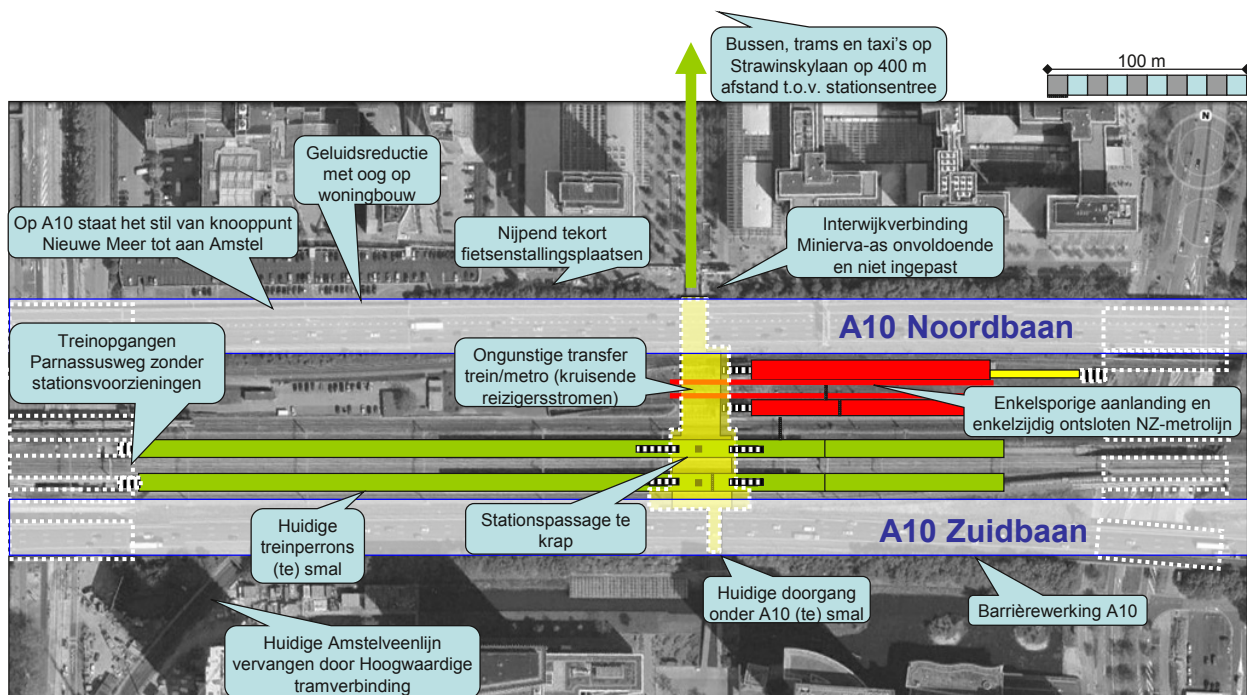
2.1. AANLEIDING VOOR HET PROJECT

De economische groei en de internationale concurrentiepositie van Nederland staan onder druk. De aantrekkelijkheid van de Nederlandse economie voor internationaal opererende bedrijven hangt onder andere af van de mate waarin ze toegang kunnen krijgen tot internationale (transport)netwerken en van de mate waarin deze bedrijven gebruik kunnen maken van agglomeratievoordelen. Stuwende bedrijven hebben in het algemeen een voorkeur voor vestiging in grootstedelijke gebieden. Internationaal opererende bedrijven vestigen zich bij voorkeur in de invloedssfeer van mainports, nationale stedelijke netwerken en de daar grotendeels binnen gelegen economische kerngebieden.

De Zuidas in Amsterdam biedt nadrukkelijk deze kwaliteiten. Het kabinet heeft het belang van Zuidas tevens bekrachtigd in het regeerakkoord van het kabinet-Rutte I. Ook eerdere kabinetten hebben de Zuidas al getypeerd als belangrijke locatie door het kabinetsbesluit om station Amsterdam Zuid aan te wijzen als Nationaal Sleutel Project (NSP). Het kabinet Rutte I heeft de voorkeursbeslissing genomen. Het kabinet Rutte II heeft het ontwerptracébesluit Zuidasdok ter inzage gelegd, tegelijkertijd met de ter inzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan Zuidasdok door het College van Burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam.

De Zuidas is hard op weg om de toekomstvisie als internationale toplocatie, in combinatie met een stadswijk bestaande uit woningen en voorzieningen, met een uitstekende bereikbaarheid waar te maken. De volgende knelpunten (zie ook onderstaande figuur) staan een voortvarende ontwikkeling in de weg:

- Filevorming in de ochtend- en avondspits en daarmee onvoldoende doorstroming op de A10 zorgen ervoor dat de bereikbaarheid, die belangrijk is voor de Noordvleugel van de Randstad, de metropoolregio Amsterdam en Zuidas, onder druk staat. Naar



Figuur: Knelpunten waarvoor project Zuidasdok een oplossing dient te bieden

verwachting wordt de bereikbaarheid van het gebied en de doorstroming op de A10 in de toekomst ongunstiger.

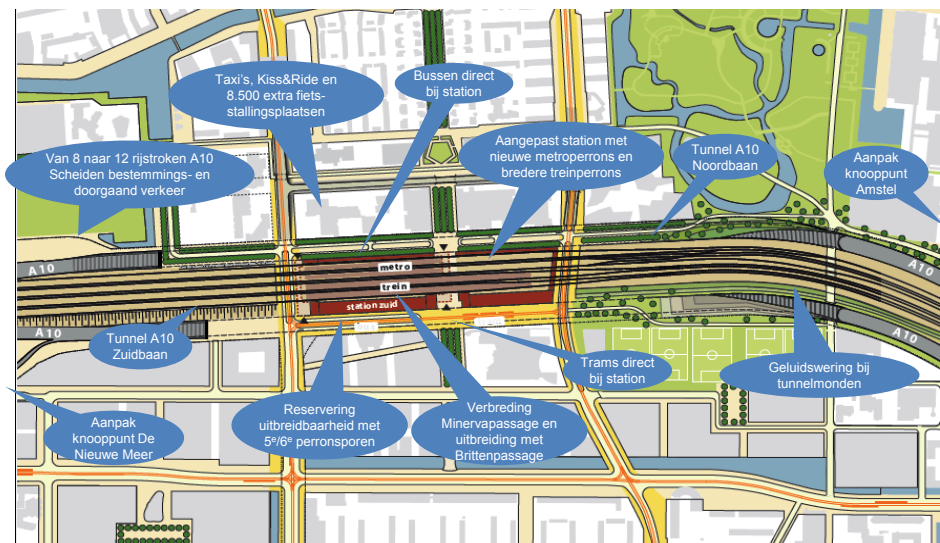
- De groei van het openbaar vervoer kan niet worden opgevangen met de huidige capaciteit en kwaliteit van station Amsterdam Zuid, dat gesitueerd is tussen beide rijbanen van de A10; De ruimte voor uitbreiding van station Amsterdam Zuid is te beperkt doordat het station ingeklemd ligt, terwijl station Amsterdam Zuid fors moet uitbreiden om het groeiend aantal trein- en metroreizigers te kunnen accommoderen, mede als gevolg van de afronding van de projecten OV-SAAL en Noord/Zuidlijn (met enkelzijdige aanlanding).
- Door de ligging van de infrastructuur op een dijk is sprake van een duidelijk aanwezige barrière in het gebied. Dit belemmert de realisatie van het centrum(klimaat) op de Zuidas, omdat de infrastructuur op dijk een groot deel van de openbare ruimte inneemt waardoor het gebied niet ingezet kan worden voor de ontwikkeling van het stedelijk centrum en versterking van de internationale toplocatie. Daarnaast zorgt de infrastructuur op dijk ook voor een verminderde leefkwaliteit op het gebied van geluidhinder, luchtkwaliteit en externe veiligheid..

2.2. TOELICHTING OP SCOPE VAN HET WERK

Binnen de projectgrenzen wordt het werk Zuidasdok gerealiseerd, zodat de projectdoelstellingen bereikt kunnen worden. De scope van het werk bestaat uit alle werken, leveringen en diensten die onder de uit deze aanbesteding voortvloeiende Overeenkomst moeten worden uitgevoerd. Dit omvat op hoofdlijnen de volgende onderdelen:

1. Verbreding van de A10 tussen de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel, inclusief de ondertunneling van de A10 over een lengte van circa 1 kilometer ter hoogte van het centrumgebied van de Zuidas;
2. Reconstructie en uitbreiding van de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel, inclusief de bruggen over de Schinkel en Amstel;
3. Reconstructie en uitbreiding van de openbaarvervoerterminal (OVT) Amsterdam Zuid, waaronder de verbreding van de Minervapassage, de realisatie van de Brittenpassage, de realisatie van tram- en busstation in de directe nabijheid van het station, de daarvoor benodigde aanpassingen aan en uitbreiding van de aanwezige OV-infrastructuur;
4. Verbetering en (her)inrichting van de openbare ruimte in het gebied, en de inpassing van de infrastructuur in het stedelijk weefsel.
5. Onderhoud tijdens realisatie aan assets van Rijkswaterstaat. Voor zover aan assets van ProRail of gemeente Amsterdam geen werkzaamheden worden uitgevoerd door de opdrachtnemer, blijft het onderhoud aan assets van ProRail respectievelijk gemeente Amsterdam uitgevoerd worden door ProRail en gemeente Amsterdam dan wel door de hen daarvoor ingeschakelde partijen.
6. Meerjarig onderhoud tunneltechnische installaties voor een periode van zeven jaar na openstelling volledige tunnelsysteem. Dit omvat meer dan sec het onderhoud aan de tunneltechnische installaties maar betreft ook het dagelijks onderhoud aan overige onderdelen van de tunnel, doch exclusief asfalt onderhoud of onderhoud aan civieltechnische constructies.

De scope van project Zuidasdok is schematisch weergegeven in de figuur op pagina 6. In bijlage A is nader ingegaan op de reikwijdte van de scope en is de scope uiteengezet in een samenvatting van uit te voeren werkzaamheden. In de Vraagspecificatie en bijhorende Annexen is nader gespecificeerd wat geleverd moet worden, welk onderhoud tijdens realisatie en welk onderhoud na oplevering uitgevoerd moet worden.



Figuur: Schematische weergave scope project Zuidasdok

Opgemerkt wordt dat realisatie van Zuidasdok bepaalde doorontwikkelingen niet onmogelijk mag maken, zoals een eventuele toekomstige realisatie van een 5e en 6e treinperronspoor, inclusief de aansluiting daarvan op het baanvak. Het niet onmogelijk maken van dergelijke denkbare doorontwikkelingen is verwerkt in de eisen in de Vraagspecificatie.

2.3. BEOOGD EINDRESULTAAT EN BEDOELING

Hieronder worden de doelstellingen (de bedoeling) van de opdrachtgever geschetst voor (onderdelen van) de bestelde scope. Hiermee wordt bedoeld het beoogde eindresultaat, ofwel de eindsituatie na het volbrengen van de werkzaamheden. Deze beschrijving is bedoeld om een beeld van de opgave te schetsen, die is uitgewerkt in de Vraagspecificatie. In deze beschrijving wordt aandacht besteed aan de belangen, de bedoeling en aan de grootste zorgen van de opdrachtgever.

2.3.1 DE A10 (INCLUSIEF TUNNEL EN KNOOPPUNTEN) EN HET STEDELIJK WEGENNET

De A10 Zuid is onderdeel van de hoofdinfrastructuur van de Noordvleugel van de Randstad, vormt een essentiële schakel in de ring rond Amsterdam en dient als doorgaande verbinding. Tegelijkertijd is de A10 Zuid cruciaal voor de aansluiting op het stedelijk wegennet en de bereikbaarheid van de Zuidas als woon-, werk, kennis- en voorzieningengebied.

DOELSTELLING

Doel is weginfrastructuur op te leveren die het verkeer veilig faciliteert en het verwachte verkeersaanbod tot 2030 kan verwerken, zodat wordt gezorgd voor een goede bereikbaarheid en doorstroming van de Noordvleugel van de Randstad en de Zuidas in het bijzonder. Dit betekent ook dat sprake moet zijn van een goede aansluiting tussen het hoofdwegennet en het stedelijk wegennet.

Dit weginfrastructuur-systeem moet duurzaam worden ingepast, binnen de beperkt beschikbare ruimte. Bedoeling hiervan is ten eerste om ruimte te creëren voor de uitbreiding en verbetering van de openbaarvervoerterminal, ten tweede te bevorderen dat een gemengd stedelijk milieu kan ontstaan, waarbij met andere woorden woningbouw zonder dove gevels mogelijk is en ook een versterking van de internationale allure mogelijk wordt en ten derde de leefkwaliteit van de Zuidas te verbeteren door extra

openbare ruimte te creëren, luchtverontreiniging, geluidsoverlast voor de woningen, kantoren, voorzieningen en de openbare ruimte te beperken en de externe veiligheid te verbeteren.

BEOOGD EINDRESULTAAT

Hiertoe wordt ten eerste de A10 in het centrumgebied van de Zuidas in een tunnel (categorie C) gerealiseerd (waardoor de huidige A10 op dijklichaam kan worden verwijderd en uitbreiding en ontwikkeling van de openbaarvervoerterminal mogelijk worden), worden ten tweede geluidsbeperkende voorzieningen gerealiseerd en is ten derde een zorgvuldige ruimtelijk inpassing en hoogwaardige vormgeving nodig van de weginfrastructuur en de kruisingen van het stedelijk wegennet met de A10 en andere infrastructuur (zoals van viaducten en andere onderdoorgangen).

Om de veiligheid, bereikbaarheid en doorstroming te bevorderen wordt ten eerste de capaciteit van zowel de noord- als de zuidbaan van de A10 vanaf knooppunt De Nieuwe Meer tot en met knooppunt Amstel uitgebreid van 3 rijstroken met spitsstrook naar 4 rijstroken voor doorgaande verkeer én parallel 2 rijstroken voor bestemmingsverkeer. Ten tweede wordt het doorgaande verkeer ontvlochten van het bestemmingsverkeer, zodat minder weefbewegingen optreden tussen doorgaande en bestemmingsverkeer. Hierdoor kan meer verkeer gebruik maken van de verbinding en kan de reistijd verbeteren (of blijft deze in ieder geval op peil).

OPGAVE

De opgave is om het beoogde eindresultaat te realiseren en tegelijkertijd het hoofdwegennet en het stedelijk wegennet door te laten functioneren. Het is cruciaal dat het hoofdwegennet door-functioneert gedurende de realisatie van de uitbreiding van de A10, terwijl gelijktijdig in het project Schiphol-Amsterdam-Almere (SAA) wordt gewerkt aan de A9. Dit zelfde geldt ook voor het stedelijk wegennet en de bereikbaarheid van gebouwen: dat dient door te functioneren en alle gebouwen en voorzieningen dienen bereikbaar te blijven, terwijl gelijktijdig in de Zuidas wordt gewerkt aan gebiedsontwikkeling door realisatie van woningen, kantoren en andere voorzieningen. Die opgave voor het borgen van de bereikbaarheid en doorstroming van hoofd- en stedelijk wegennet gedurende de realisatie geldt voor het hele systeem Zuidasdok maar in het bijzonder voor de uitbreiding van de A10 en realisatie van de tunnel. De opdrachtnemer dient door middel van zijn keuze voor de bouwmethode, een uitgekiende bouwfaserings- en slimme bouwlogistiek de inherente hinder te beperken.

TUNNEL

De opdrachtnemer dient een aantoonbaar veilige tunnel op te leveren, die op veilige wijze kan worden bediend vanuit de Verkeerscentrale Noord West-Nederland te Velsen. Het is randvoorwaardelijk en van groot belang voor een succesvolle realisatie dat ten eerste de tunnel aantoonbaar voldoet aan de gestelde (veiligheids)eisen, dat ten tweede een integraal werkend systeem op een beheerste wijze wordt ontwikkeld overeenkomstig gestelde eisen en dat ten derde de tunnel tijdig opengesteld wordt. Dit betekent dat alle benodigde processen om te komen tot een veilige en bedienbare tunnel op transparante en expliciete wijze worden doorlopen, waaronder het ontwerpproces, software ontwikkeling, het verificatieproces, het opleiden van bedienend personeel en het organiseren van een eindoefening. Tevens moet opdrachtnemer een bijdrage leveren aan de producten die de tunnelbeheerder voor openstelling moet opleveren. Dit moet leiden tot het tijdig verkrijgen van een openstellingvergunning.

Omdat het ontwerp en uitvoeringsplan van tunnel en de tunneltechnische installaties voor de opdrachtgever van groot belang zijn, is een deel van de in Landelijke Tunnelstandaard benoemde producten/resultaten van de convergentiefase.

VOORKOMEN SCHADE EN STILLEGING

De opdrachtnemer dient bij het ontwerp en de bouw van het systeem Zuidasdok, en in ieder geval het tunnelsysteem in het bijzonder, schade aan gebouwen of infrastructuur in de omgeving of stillegging van het werk te voorkomen. De stad Amsterdam heeft bij het project Noord/Zuidlijn immers negatieve ervaringen opgedaan bij de realisatie van de metrostations in de binnenstad. Hierbij is schade aan gebouwen, infrastructuur en openbare ruimte ontstaan, is het werk langdurig stilgelegd vanwege (dreigende) verzakkingen en is imagoschade voor de gemeente ontstaan (met politiek-bestuurlijke consequenties). De wijze waarop de opdrachtnemer invulling geeft aan het voorkomen van schade etc. aan objecten in de omgeving en voorkomen van stillegging als gevolg van onder andere (dreigende) grondverplaatsingen is onderdeel van de aanbidding.

SCHINKELBRUGGEN

Tot slot is speciale aandacht nodig voor het systeem Schinkelbruggen. De beweegbare bruggen over de Schinkel zijn van groot belang voor de doorstroming op de autosnelweg en het trein-, metro- en scheepvaartverkeer. De verbreding van de A10 vereist sloop van het huidige en plaatsing van een nieuw bediengebouw (waarbij direct zicht op alle objecten niet noodzakelijk is), van waaruit lokale bediening van alle objecten plaats dient te vinden en zodanig ingericht dat op termijn bediening op afstand mogelijk is. De aanpak van het systeem Schinkelbruggen omvat daarnaast realisatie van drie nieuwe bruggen, zodat in de eindsituatie sprake is van 5 bruggen voor de A10, 2 spoorbruggen en 1 metrobrug. Hierbij moet rekening worden gehouden dat op de langere termijn mogelijk nog een 3e spoorbrug en een 2e metrobrug worden toegevoegd.

De opgave voor de opdrachtnemer voor de realisatie van het systeem Schinkelbruggen is ten eerste aantoonbaar te voldoen aan de gestelde eisen van de vier verschillende beheerders (o.a. op het gebied van capaciteit, betrouwbaarheid en beschikbaarheid van de vaarweg als ook beperkte reductie van de beschikbaarheid van de weg-/rail modaliteiten en de veiligheidseisen – zie ook onderstaande toelichting); ten tweede gedurende de realisatie van schinkelbruggen de hinder op de autosnelweg en voor het trein-, metro- en scheepvaartverkeer te beperken; ten derde te zorgen dat de realisatie past binnen de overall planning van het project en in ieder geval niet maatgevend is voor de totale realisatieduur; ten vierde een integraal werkend systeem op een beheerste wijze te ontwikkelen en op te leveren overeenkomstig gestelde eisen.

Het aantoonbaar voldoen aan de gestelde (veiligheids)eisen omvat ook het voldoen aan de Machinerichtlijn. Het nieuwe Schinkel systeem is voor de Machinerichtlijn te beschouwen als 1 machine. Voor (delen van) de machine dient door de opdrachtnemer een Conformiteitsverklaring IIA of Inbouwverklaring IIB conform de Machinerichtlijn afgegeven te worden; dus zowel voor de Schinkelbruggen die door de opdrachtnemer worden gereconstrueerd of nieuw worden gerealiseerd, als voor het systeem van Schinkelbruggen als geheel. De opdrachtgever heeft van ProRail en gemeente Amsterdam Machinerichtlijn-certificaten verstrekt gekregen, waaruit blijkt dat elke afzonderlijke spoorbrug respectievelijk metrobrug voldoet aan de Machinerichtlijn. Met het oog op de eerste en laatste genoemde opgave dient de opdrachtnemer voor in gebruik name -in aanwezigheid van de beheerders, de bedienende organisatie(s) en de hulpdiensten- conform het Test en Evaluatie Master Plan de veilige werking van de machine in gewone en onder bijzondere omstandigheden aan te tonen.

Opgemerkt wordt dat voor de uitvoering van werkzaamheden aan een of meer van de Schinkelbruggen vergunning nodig is van meerdere desbetreffende beheerders, in casu Rijkswaterstaat, ProRail, gemeente Amsterdam en Waternet. Omdat het ontwerp en uitvoeringsplan van de Schinkelbruggen voor de opdrachtgever van groot belang zijn, is dit onderdeel van de convergentiefase.

2.3.2 STATION, TREIN- EN METRO-INFRASTRUCTUURSYSTEEM

Het station Amsterdam Zuid, het trein- en het metro-infrastructuur systeem vormen samen met het bus- en tramsysteem en voorzieningen in de openbare ruimte (voor fietsen, taxi, kiss & ride) de openbaarvervoerterminal (OVT). Dit geïntegreerde geheel vormt een multimodale openbaarvervoerknoop. Het bus- en tramsysteem en de overige voorzieningen in de openbare ruimte wordt beschreven in de volgende paragraaf.

DOELSTELLING

Doel is ten eerste de groei van de openbaarvervoersvraag tot 2030 te accommoderen en de bereikbaarheid van de Noordvleugel van de Randstad en Metropoolregio Amsterdam via het spoor te verbeteren. Dit betreft het treinverkeer, waaronder ook de ambitie om station Amsterdam op te nemen in het binnenlandse hogesnelheidsnetwerk, en betreft het metroverkeer dat na ingebruikname van de Noord/Zuidlijn sterk zal toenemen. Ten tweede dient de veiligheid van reizigers en overstapkwaliteit van het station Amsterdam Zuid verbeterd te worden door aanpassing en uitbreiding van de OVT. Hiermee samenhangend dient ten derde het regionaal en stedelijk openbaar vervoer ingepast en versterkt te worden, waarbij de loopafstanden tot het station zijn ingekort. En ten vierde is het doel te zorgen voor een kwalitatief hoogwaardige multimodale OV-knooppunt van internationale allure met een interwijkverbinding die de bestaande barrière wegneemt en daardoor de stad 'heelt'.

De hierboven beschreven ondertunneling van de A10 is een belangrijke voorwaarde om te zorgen dat de OVT integraal onderdeel wordt van het gebied en kan gaan functioneren als tweede voordeur van Amsterdam. De ondertunneling maakt uitbreiding van het station Amsterdam Zuid mogelijk, alsmede realisatie van bus- en tramoverstap op korte afstand van het station. Daarnaast dient inpassing en vormgeving te zorgen voor een betere beleving van de openbare ruimte en de vindbaarheid, overzichtelijkheid en het verblijfscomfort te verbeteren. De OVT geeft daarmee een stevige impuls aan de Zuidas als internationale toplocatie.

Het project OV-SAAL is verantwoordelijk voor het accommoderen van de groei van het treinverkeer op de SAAL-corridor, behoudens het deel dat door project Zuidasdok wordt gerealiseerd. Na 2020 zal afhankelijk van verdere besluitvorming over OV-SAAL het aantal treinen nog verder kunnen toenemen. Door aanlanding van de Hanzelijn en de hogesnelheidstreinen is een groot deel van Nederland eveneens beter aangesloten op de Zuidas en Amsterdam.

BEOOGD EINDRESULTAAT

Om bovenstaande doelstellingen te bereiken worden in project Zuidasdok onder meer gerealiseerd: verbreding van de huidige Minervapassage, een nieuwe Brittenpassage, versterking van de ruimtelijke inpassing van beide passages, een betere interwijkverbinding tussen Amsterdam Zuid en Buitenveldert via de Minervapassage, verbreding van de treinperrons, verlegging en uitbreiding van metroperrons naar de westzijde van de Minervapassage, perronkappen op de trein- en metroperrons, viersporige aanlanding voor metrolijn (waaronder tweesporige aanlanding van de Noord/Zuidlijn die nu een eensporige aanlanding kent), uitbreiding van stijgpunten met meer roltrappen en liften, casco's voor commerciële voorzieningen in en op de koppen van beide passages (afbouw en inrichting van commerciële voorzieningen is geen onderdeel van de scope van de Overeenkomst van de opdrachtnemer), tramhalte met vier tramperrons op het zuidelijke tunneldak inclusief keervoorziening - als eindpunt voor de Hoogwaardige tramverbinding met Amstelveen, een dynamisch busstation op het noordelijke tunneldak inclusief overkapping en beschutte wachtruimte, taxistandplaatsen en een kiss & ride aan de noordzijde van het station.

Het is de bedoeling de OVT als een compact en overzichtelijk complex te realiseren waar verschillende (openbaar vervoer) reizigersstromen samenkomen teneinde de

reizigers in hun reis te faciliteren met onder andere korte overstapmogelijkheden tussen de verschillende modaliteiten. Hiertoe is in het station de transfercapaciteit uitgebreid en zijn 'kruisende' loopstromen in het station verminderd. De bus- en tramvoorzieningen en taxistandplaatsen welke zich momenteel op afstand van de OVT bevinden worden derhalve dichterbij het trein/metrostation gebracht. De weg die de reiziger aflegt tussen de verschillende modaliteiten is aangepast aan de benodigde capaciteit, comfortabel, hoogwaardig afgewerkt en vrij van obstakels. Onderweg wordt de reiziger voorzien van duidelijke reisinformatie.

Het niveau van de functionele kwaliteit van de stationsvoorzieningen en de vormgeving, uitstraling en het niveau van de afwerking van de (bouwkundige) voorzieningen voor het station, stijgpunten en perrons is beschreven in de Vraagspecificatie respectievelijk in het Vormgevingsdocument (als onderdeel van de Vraagspecificatie). De trein- en metroperrons zijn eenvoudig toegankelijk en begaanbaar, ook voor minder validen. De perrons voorzien in een hoog comfortniveau voor de gebruiker met een aangenaam integraal architectonisch beeld waarbij verschillende huisstijlen van de vervoerders gecombineerd worden. Het station kent na oplevering 3 beheerders: ProRail voor het treindeel, Metro & Tram voor het metrodeel en NS Stations voor de commerciële functies. Het ontwerp en uitvoering van het station dient zo te zijn dat de beheerders hun ruimtes en installaties zelfstandig kunnen beheren. Het trein-infrastructuursysteem stelt treinen in staat op veilige wijze het station te passeren; op het baanvak geldt een maximum snelheid van 130 km/uur, waarbij het alignement van drie van de vier sporen ter hoogte van Amsterdam Zuid plaatselijk een maximum snelheid toestaat van 80 km/uur.

Het metro-infrastructuursysteem bestaat uit de Noord/Zuidlijn (als verbinding tussen Amsterdam Noord, Centraal Station en station Amsterdam Zuid) en de metro ringlijn. Het station Amsterdam Zuid wordt dusdanig ontwikkeld dat een toekomstige doortrekking van de Noord/Zuidlijn als metro naar Amstelveen niet onmogelijk is, evenals een toekomstige doortrekking naar Schiphol. Uitgangspunt voor het project Zuidasdok in 2017 is een enkelzijdige aanlanding van de Noord/Zuidlijn op station Amsterdam Zuid aan het noordelijke metroperron, welke kort voor aanvang van Zuidasdok opgeleverd en opengesteld zal zijn. De Ringlijn en Oostlijn blijven in hun huidige situatie functioneren. Ongeveer gelijktijdig met de realisatie van de Noord/Zuidlijn worden op het totale metronetwerk van Amsterdam bestaande systemen aangepast en nieuwe systemen gerealiseerd en in gebruik genomen. De belangrijkste daarvan zijn: beveiligingssysteem (CBTC), centrale besturingsinstallatie (CBI), OV-chipkaart poorten (OVCP) en stationssystemen.

OPGAVE

De opgave is de hinder voor OV-reizigers te beperken en de openbaar vervoerbereikbaarheid van en naar station Amsterdam Zuid te borgen. Dit betekent onder meer dat buitendienststellingen en de omvang daarvan beperkt dienen te worden en dat de beleving en kwaliteit van de OVT geborgd moet blijven door bijvoorbeeld het aantal configuratiewisselingen te beperken – zowel in als van/naar het station. Deze opgave wordt vergroot doordat na 2017 de Noord/Zuidlijn in gebruik wordt genomen waardoor de reizigersgroei een enorme sprong maakt, bovenop de al sterke autonome groei. Een belangrijke stap in de realisatie van de OVT is het buiten gebruik nemen van de Amstelveenboog; in lijn met bestuurlijke besluitvorming hierover kan buiten gebruik name in het eerste kwartaal van 2019 plaatsvinden.

De opgave hierbij is de OV-knoop door te laten functioneren gedurende de realisatie en uitbreiding van het station en het trein- en metro infrastructuursysteem. Deze opgave wordt vergroot doordat delen van het systeem Zuidasdok door Nevenopdrachtnemers worden uitgevoerd. Denk hierbij aan de partijen die verantwoordelijk zijn voor het functioneren van het metronetwerk of treinnetwerk, de integratie van standaardsystemen

zoals liften, roltrappen en toegangspoortjes, maar ook aan de bouw van winkels door exploitanten. De opgave voor de opdrachtnemer is het coördineren van al deze partijen en het integreren van alle deelsystemen in één Zuidasdok.

De opgave is daarnaast om te zorgen voor een ruimtelijke inpassing en vormgeving die de internationale allure versterkt, zowel voor de eindsituatie als gedurende de realisatie. De OVT dient robuust te zijn met het oog op de reizigersgroei, de noord- en de zuidzijde van de Zuidas te verbinden, te zorgen voor reizigerscomfort (met navigatiegemak en overzicht) en tot slot ruimte open te houden voor doorgroeimogelijkheden. Over laatst genoemde onderdeel van deze opgave wordt opgemerkt dat realisatie van de zuidelijke tunnel en de uitbreiding van de OVT een toekomstige realisatie van een 5e en 6e perronspoor niet onmogelijk mogen maken. De OVT dient bereikbaar, toegankelijk en herkenbaar te zijn, een verbindende schakel te vormen in de stedelijke structuur en tegelijkertijd zorgvuldig ingepast te worden in haar omgeving die bestaat uit een gemengd woon- en werkgebied, met vele voorzieningen en verschillende vervoersmodaliteiten (voetganger, fiets, auto, bus, tram, metro, trein).

Tevens heeft de opdrachtnemer de mogelijkheid om naast casco's voor commerciële voorzieningen voor de eindsituatie gedurende de realisatie aanvullende casco's voor commerciële voorzieningen te leveren. Dit verbetert de ruimtelijke kwaliteit en het voorzieningenniveau voor OV-reizigers en het interwijkverkeer, en vergroot daarmee de leefbaarheid van het gebied. Daarnaast biedt het de opdrachtnemer de mogelijkheid om inkomsten te genereren. Of dit per saldo financiën oplevert hangt mede af van omvang, locatie en kosten van de aangeboden casco's voor tijdelijke commerciële voorzieningen.

2.3.3 OPENBARE RUIMTE INCLUSIEF BUS, TRAM EN FIETS

De openbare ruimte verbindt de OVT en de stad Amsterdam. Inrichting en realisatie van de openbare ruimte in de zone tussen de Amstel en de Schinkel dient zodanig te zijn dat deze een hoogwaardig karakter en een prettige verblijfskwaliteit heeft die past bij de internationale allure van de Zuidas. Dit begint met een goede landschappelijke inpassing van de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel. Naast de aangename verblijfskwaliteit dient de openbare ruimte ook doelmatig ingericht te zijn voor de OVT-gebruikers. De openbare ruimte tussen Beethovenstraat en Parnassusweg wordt ingericht volgens het kwaliteitsniveau zoals dit gehanteerd wordt op het Zuidplein en Gustav Mahlerplein van de Zuidas; en voor de overige gebieden volgens het kwaliteitsniveau zoals dit gehanteerd wordt in de overige delen van de flanken van de Zuidas. De bedoeling is ook dat het karakter van de openbare ruimte aansluit bij de verschillende functies waar het in voorziet. Het is belangrijk dat Zuidas in de nieuwe situatie meer als één gebied beleefd kan worden, zonder de hinder en barrièrewerking van een drukke snelweg.

Vanzelfsprekend is een groot aantal functies in de openbare ruimte bepaald, waaronder verbindingen voor openbaar vervoer, langzaam- en snelverkeer en diverse inrichtingselementen. Een functionele plattegrond geeft de zoekgebieden aan voor functies en bijbehorende objecten die gerealiseerd moeten worden. De opdrachtnemer heeft de opgave de openbare ruimte kwalitatief hoogwaardig en voor OVT-gebruikers efficiënt in te richten, passend binnen het gestelde in de Vraagspecificatie en het daartoe behorende Vormgevingsdocument. Tevens behoort het deel waarop in de aanbidding van de opdrachtnemer meerwaarde is geleverd op het gebied van vormgeving en inpassing tot de Overeenkomst.

LANGZAAM VERKEER

Alle langzaam verkeer routes voor fietsers en voetgangers hebben een hoogwaardige uitstraling passend bij de internationale allure van Zuidas. De wandelroutes zijn ook toegankelijk voor minder validen en hebben net als de fietsroutes overal (dus ook bij onderdoorgangen) een hoge sociale veiligheid. Alle bestaande langzaam verkeer verbindingen (oost-west en noord-zuid) blijven bestaan in de nieuwe situatie. Er

wordt een nieuwe fietsonderdoorgang tussen Beatrixpark en de Vivaldistraat toegevoegd die de A10, het trein- en het metrospoor kruist en daarmee in een aanvullende noord-zuidverbinding voorziet. De routes zijn verkeersveilig en hebben een zo hoog mogelijke doorstroom. Bij het ontwerpen van de voet- en fietspaden dient rekening gehouden te worden met de positionering opdat het langzaam verkeer niet wordt ingeklemd tussen snelverkeer.

Gedurende de realisatie en voor de eindsituatie dient te allen tijde voorzien te zijn in voldoende fietsparkeerplaatsen in stallingen in het gebied van de OVT, toegankelijk voor de verschillende gebruikers van de OVT, met een uiteindelijke omvang van 8500 gebouwde fietsenstallingen. Hiertoe worden op meerdere locaties (zie de functionele vlekkenkaart) fietsenstallingen gerealiseerd in de talud van het dijklichaam van de metro- en treinsporen.

BUS

Het is de bedoeling dat Zuidas de tweede openbaarvervoersknoop van Amsterdam wordt. De OVT dient een korte overstap tussen bus en andere openbaar vervoersmodaliteiten te faciliteren. Zuidasdok voorziet in een dynamisch busstation met vier aankomst- en vier vertrekhaltes (waarvan twee voor gelede bussen), waar buslijnen naar alle richtingen beginnen en eindigen. Daarnaast voorziet het in een bufferlocatie voor 6 bussen (op de Strawinskylaan). De verkeersregelinstallaties moeten daartoe prioritering van bussen mogelijk kunnen maken. Bushaltes zijn voorzien van een bushalte-haven, zodat bussen niet op de weg hoeven te halteren. De busterminal heeft een overkapping en beschutte wachtruimte.

TRAM

Beoogd eindresultaat is tramhalte voor vier tramperrons op het zuidelijke tunneldak inclusief keervoorziening - als eindpunt voor de Hoogwaardige tramverbinding met Amstelveen. De OVT dient een korte overstap tussen tram en andere openbaar vervoersmodaliteiten te faciliteren. De Zuidas voorziet in een centraal OV station waarvandaan tramlijnen naar alle richtingen beginnen en eindigen en omvat derhalve ook keersporen. De verkeersregelinstallaties moeten prioritering van trams mogelijk maken.

OVERIGE VOORZIENINGEN

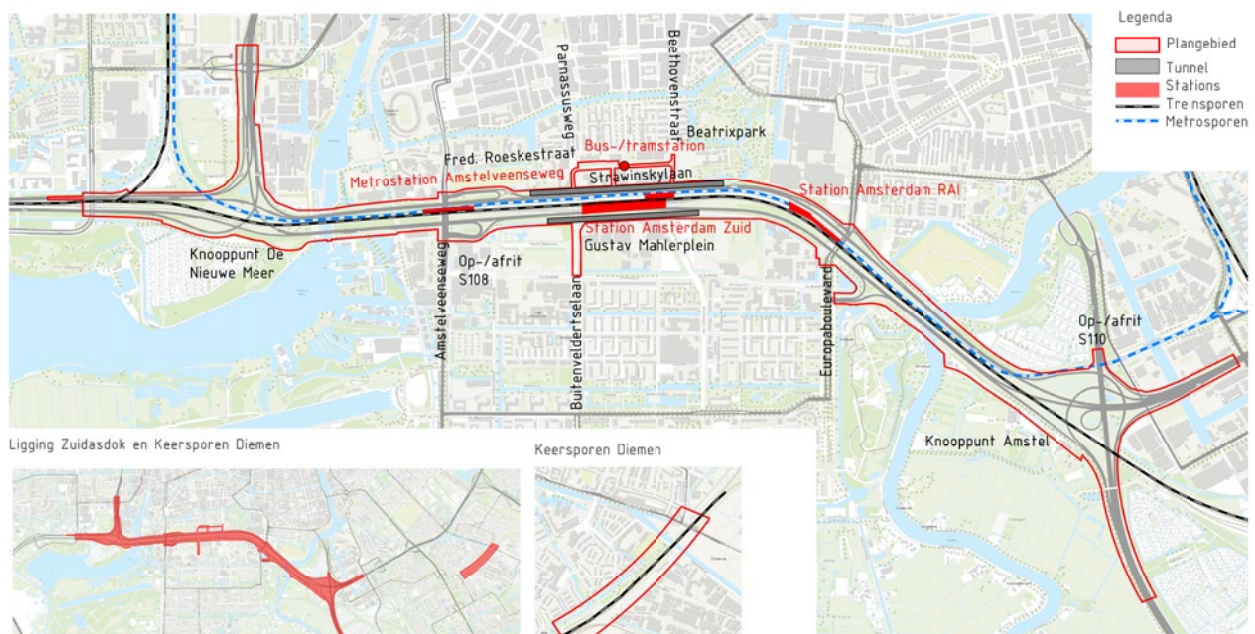
Taxistandplaatsen en een kiss & ride aan de noordzijde van het station in het openbaar gebied tussen de Beethovenstraat en de Parnassusweg (op het noordelijke tunneldak).

3. Omgeving Zuidasdok

Dit hoofdstuk bevat een beschrijving van de omgeving waarin het project Zuidasdok uitgevoerd zal worden. Het doel van dit hoofdstuk is om de opdrachtnemer voor het uitvoeren van het werk te voorzien van achtergrondinformatie bij en inzicht te geven in het waarom van specifieke eisen aan de tijdelijke situatie. De eisen aan de tijdelijke situatie, de eisen voor de realisatiefase, komen namelijk voort uit de karakteristieken en de gebruikers van het gebied. En het geeft hiermee inkleuring aan een deel van de in paragraaf 2.3 van de “Visie van opdrachtgever op project Zuidasdok” benoemde uitdagingen.

3.1. ZUIDAS GEOGRAFISCH

Het projectgebied Zuidasdok inclusief de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel is gelegen in het grootstedelijk gebied Zuidas van gemeente Amsterdam, in de stadsdelen Zuid, Nieuw-West en Oost, tussen de woonwijken Oud-Zuid en Buitenveldert. Daarnaast valt het project in de gemeente Ouder-Amstel en binnen het gebied van Waternet en Hoogheemraadschappen van Rijnland en van Amstel, Gooi en Vecht. De huidige dijk waarop de A10 is gelegen functioneert als (verholen) regionale waterkering tussen twee peilgebieden. Ook de maaiveldhoogtes ten noorden en ten zuiden van de A10 zijn verschillend. Zuidasdok doorsnijdt het gebied Zuidas. In de flanken van de Zuidas vindt ontwikkeling van woningen, kantoren en andere voorzieningen plaats. Het valt door de nabijheid van de luchthaven Schiphol onder het Luchthaven Indelingsbesluit waardoor beperkingen gelden aan (bouw)hoogtes en inrichting.



Figuur: Projectgebied Zuidasdok in de huidige situatie (en gebied keersporen Diemen welke geen onderdeel uitmaakt van de Overeenkomst)

3.2. ZUIDAS ALS KENNIS- EN ZAKENCENTRUM EN VOORZIENINGEN- EN WOONGEBIED

De Zuidas staat vooral bekend als één van de locaties in Europa die zich nadrukkelijk manifesteert als internationale toplocatie. Voorbeelden van dergelijke locaties bevinden zich in Londen (City, Docklands), Parijs (La Defense), Frankfurt (Bankenlage) en Berlijn (Potsdammer Platz). De Zuidas staat vooral bekend als het internationale kennis- en zakencentrum van Amsterdam. De locatie ligt strategisch: op steenworp afstand van zowel het centrum van Amsterdam als Schiphol (binnen 7 minuten per trein vanaf Schiphol op de Zuidas), waar alle vervoersmodaliteiten samen komen.

Meer dan 700 toonaangevende nationale en internationale bedrijven, waaronder diverse hoofdkantoren, hebben zich inmiddels in dit gebied gevestigd. Deze bedrijven zijn vooral actief in de financiële-, juridische en zakelijke dienstverlening. Maar er vestigen zich ook steeds meer bedrijven uit andere sectoren zoals communicatie en marketing, ICT en food. Daarnaast zijn ook de RAI en de Vrije Universiteit, één van de grootste universiteiten van Nederland, en een universitair medisch centrum gevestigd op de Zuidas. De bedrijven die zich gevestigd hebben op de Zuidas brengen ook met zich mee dat een omvangrijk stelsel van belangrijke kabels en leidingen aanwezig is, waarvoor een beperking in beschikbaarheid niet is toegestaan.

Maar de Zuidas is veel meer dan dat! Het is ook een plek om te wonen en te recreëren. Anno 2015 zijn er circa 1.400 woningen gerealiseerd en dit aantal zal in de aankomende jaren sterk groeien; een toename met ca. 2.500 woningen in de periode tot 2020. Met de komst van meer bewoners zal Zuidas verder groeien tot een gemengd stedelijk milieu met voorzieningen als winkels, scholen, horeca, sportcentra en overige uitgaansmogelijkheden.

Zuidas is nadrukkelijk een gebied in ontwikkeling, dat rond 2040 'klaar' zou moeten zijn. Zo wordt in de flanken in totaal circa 2.000.000 m² gemengd vastgoed voorzien voor wonen, werken en voorzieningen. Hierbij ligt het accent niet alleen op vergroting van het vastgoedareaal, maar ook op voortdurende kwaliteitsverbetering en verbreding van functies. De Zuidas staat samen met Zuidasdok als internationale toplocatie (ook letterlijk) in de steigers en heeft alle mogelijkheden om zich verder te ontplooiën. Bijlage B geeft een toelichting op de ontwikkeling van de deelgebieden van de Zuidas.



3.3. STAKEHOLDERS IN ZUIDAS

Hieronder volgt een bondige beschrijving van verschillende stakeholders in en rondom het projectgebied. In bijlage B is een uitgebreidere beschrijving opgenomen. De opdrachtgever acht het wenselijk dat zoveel mogelijk rekening wordt gehouden met de wensen van de omgeving om het draagvlak voor het project te behouden. Wanneer dit niet mogelijk is, is het belangrijk dat de opdrachtnemer uitlegt aan de betreffende stakeholders waarom dit niet mogelijk is zodat begrip bij de omgeving wordt gecreëerd.

BEDRIJVEN

Zuidas huisvest een grote diversiteit aan bedrijven. Kenmerkend is het grote aantal internationale bedrijven en hoofdkantoren van multinationals. Deze partijen hebben er belang bij dat de uitvoering van het project Zuidasdok geen negatieve invloed heeft op de continuïteit van hun bedrijfsvoering. Zuidasdok is voor een aantal van die bedrijven ook een fysiek knooppunt in de primaire bedrijfsvoering. Denk aan dealingrooms van internationale zakenbanken en een telecomknooppunt voor KPN. De gebouwen op de Zuidas zijn veelal in handen van grote (buitenlandse) beleggers. Voor deze beleggers is verhuurbaarheid van de gebouwen van belang, ofwel de bereikbaarheid en uitstraling van de locatie.

Essentieel voor al deze partijen is de bereikbaarheid van hun gebouw, entree, loading docks en parkeergarages en daarnaast de bereikbaarheid van de Zuidas – zowel via de weg als via station Amsterdam Zuid. Partijen vinden het belangrijk dat stof-/vuil-, geluids- en trillingshinder door de bouwwerkzaamheden tot een minimum worden beperkt. Daarnaast zijn de uitstraling van het gebied c.q. de representativiteit (een nette uitstraling van de bouwput en de omliggende openbare ruimte) en natuurlijk het voorkomen van schade aan gebouwen van groot belang. Verder is het voor deze bedrijven essentieel dat alle gebruikelijke voorzieningen zoveel mogelijk in stand worden gehouden. Bedrijven geven de voorkeur aan werkzaamheden in de nacht en in de weekenden.

BEWONERS

In en om de Zuidas zijn veel bewoners gehuisvest. In de Zuidas gaat het momenteel om vijf woongebouwen aan de zuidzijde van station Amsterdam Zuid, in Vivaldi en Kop Zuidas en er zijn in Ravel studentenwoningen gerealiseerd. De gebieden direct grenzend aan Zuidas zijn veelal woonwijken. Het gaat om de volgende wijken en bewonersorganisaties: direct ten noorden ligt de Prinses Irenebuurt (verenigd in de buurtvereniging Beethovenstraat-Parnassusweg (VBP), de Vereniging Vrienden van het Beatrixpark, ten oosten van de RAI ligt de Mirandabuurt (verenigd in de gelijknamige buurtvereniging), ten zuiden ligt de wijk Buitenveldert en ten zuiden van Zuidas is het BewonersPlatformZuidas (BPZ) actief. In de Schinkel en de Amstel ligt het grootste woonbotendorp van Amsterdam respectievelijk een aantal kapitale woonboten.

Voor alle bewoners en bewonersorganisaties geldt dat zij belang hebben bij rust, ruimte, licht en groen. Zij beoordelen de plannen van de gemeente op: bouwhoogtes in verband met bezonning, behoud van groen en het leefklimaat in de buurt, zoals geluidsoverlast, schoon en verzorgde omgeving, stof- en stankoverlast, parkeeroverlast, opstopping verkeer, veilige fiets- en voetpaden en werken op werkdagen en niet in de avonden, nachten of weekenden. De buurten zien de Zuidas als een transfergebied van Oud-Zuid naar Buitenveldert en vice versa. Deze bewoners in een deel van de gebouwen vinden hun privacy van groot belang en hebben bewust voor een woning op Zuidas gekozen waar een beheerder aanwezig is. Deze beheerder onderhoudt de contacten met de gemeente over werkzaamheden in de omgeving.

ONDERWIJS- EN ZORGINSTELLINGEN

In het gebied bevindt zich een groot aantal scholen, variërend van lager tot universitair onderwijs. De onderwijsinstellingen maken zich zorgen over de veiligheid van leerlingen en studenten (fietsers en voetgangers), de bereikbaarheid via (verschillende modaliteiten





van) het openbaar vervoer en voor fietsers en voetgangers en geluidsoverlast, met name tijdens examenperiodes.

Voor patiënten, werknemers en bezoekers van het VUmc is bereikbaarheid van 24 uur per dag van belang, zowel via (verschillende modaliteiten van) het openbaar vervoer, voor fietsers en voetgangers als via de weg, waarbij de ambulancedienst een bijzondere positie inneemt. Daarnaast beschikt het VUmc over trillingsgevoelige apparatuur (nanolab, PET/MRI), waar in bepaalde periodes rekening mee gehouden dient te worden. Geluidsoverlast is vanzelfsprekend ongewenst. Daarnaast zit in het gebied een aantal kleine gezondheidsinstellingen waarvoor bereikbaarheid essentieel is.

PUBLIEKE VOORZIENINGEN

Er zijn diverse publieke voorzieningen in of nabij het projectgebied. Denk aan evenementen centrum RAI, Olympisch stadion, Arena, Ziggo Dome, sportfaciliteiten, begraafplaatsen en winkels en horecagelegenheden. Voor al deze voorzieningen is bereikbaarheid, uitstraling en leefbaarheid (geluid, stof, trillingen) van belang. Tevens vraagt iedere categorie van publieke voorzieningen om specifieke afstemming om de overlast in bepaalde periodes of momenten te beperken; denk aan evenementen, teraardebestellingen en terrasseizoenen.

3.4. RAAKVLAKEPROJECTEN

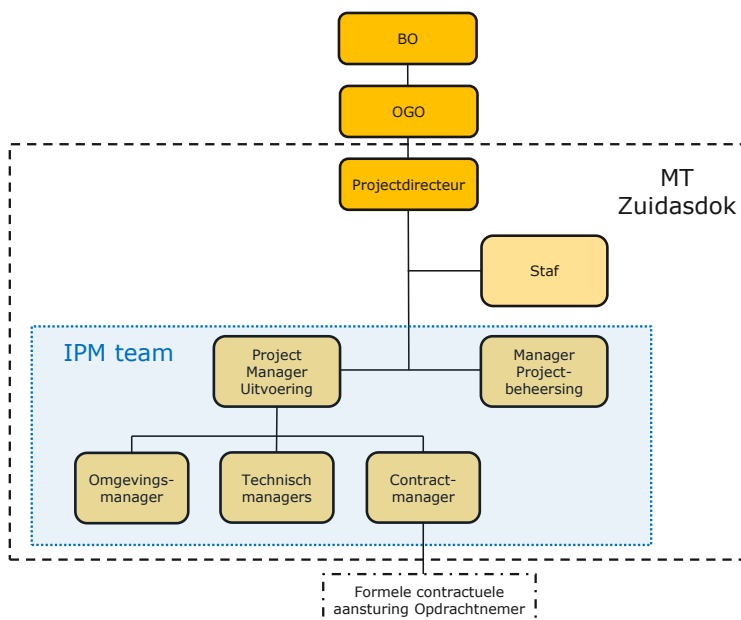
Dat het gebied van Zuidas en Zuidasdok van groot economische belang is en een schakel vormt in het totale verkeersnetwerk, bewijst het grote aantal ruimtelijke en infrastructurele projecten dat in deze omgeving in uitvoering is en de komende periode in uitvoering gaat. Naast de gebiedsontwikkeling van Zuidas en de infrastructuurontwikkeling van Zuidasdok zijn onder andere de Noord/Zuidlijn, Openbaar vervoer Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (OV SAAL) en Amstelveenlijn projecten die in hetzelfde gebied en gedeeltelijk in dezelfde tijdslijn in ontwikkeling zijn. In de directe omgeving zijn het project Schiphol-Amsterdam-Almere op het traject A9 Amstelveen-Holendrecht, de ontwikkeling van Amsterdam Centraal Station en beveiligingssysteem (en andere systemen) op het metronet grote raakvlakprojecten. Daarnaast zullen ook kleinschaligere projecten, bijvoorbeeld onderhoud aan het stedelijk wegennet, geregeld het nodige betekenen voor de omgeving.

Dergelijke grote en kleine projecten kunnen, direct dan wel indirect, invloed hebben op de systemen ter plaatse van Zuidasdok en/of de mogelijkheden om werkzaamheden daaraan uit te voeren. In het maken van keuzes die een effect hebben op leefbaarheid, bereikbaarheid en veiligheid in het gebied is het noodzakelijk dat afstemming plaatsvindt tussen deze projecten.

4. Organisatie van de opdrachtgever

Zuidasdok bevindt zich in een bestuurlijk complexe omgeving. Het project kent vier opdrachtgevers/financiers, namelijk het Rijk, de Provincie Noord-Holland, de Stadsregio Amsterdam en de gemeente Amsterdam. Tenminste eens per jaar komt het Bestuurlijk overleg Zuidasdok (BO) bijeen, bestaande uit bestuurders van de genoemde bestuurlijke partners. Voor de planuitwerking en realisatie van het project is een gezamenlijke projectorganisatie Zuidasdok opgericht bestaande uit medewerkers van Rijkswaterstaat, ProRail en gemeente Amsterdam en ingehuurde medewerkers. De Projectorganisatie wordt aangestuurd door de Projectdirecteur, die verantwoording aflegt aan het Opdrachtgeversoverleg (OGO). Het Opdrachtgeversoverleg bestaat uit de Directeur-generaal van Rijkswaterstaat, de president-directeur a.i./directeur Projecten van ProRail, de directeur Infrastructuur van de Stadsregio Amsterdam en de directeur van Zuidas, gemeente Amsterdam.

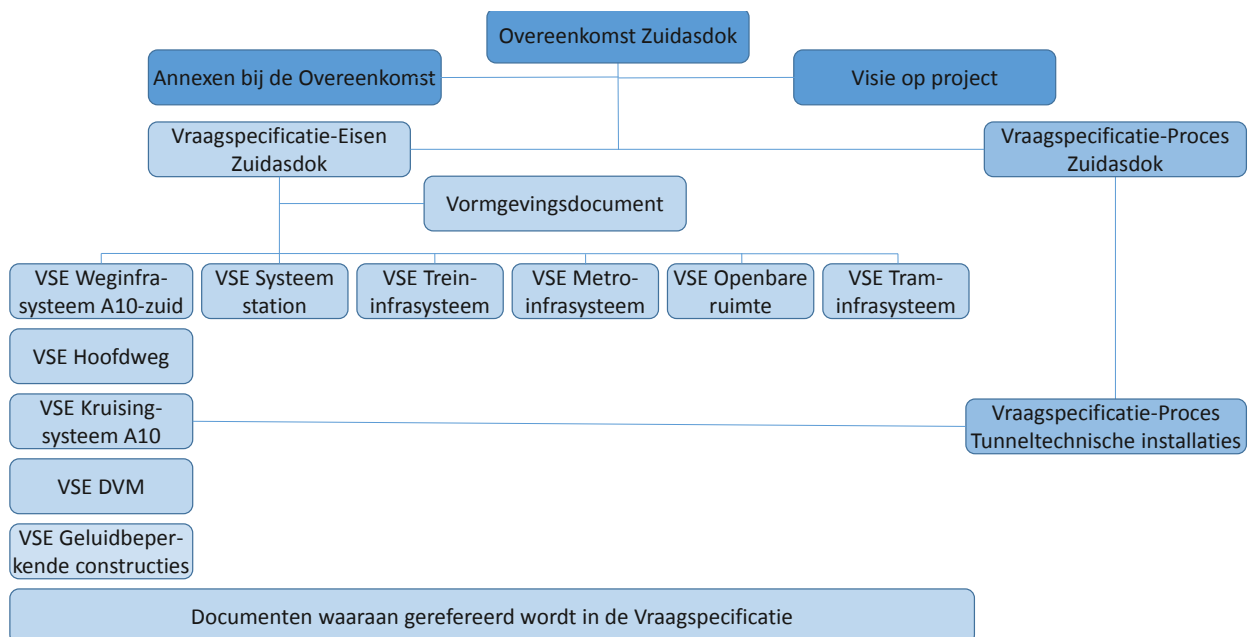
Al in de verkenningsfase is geconstateerd dat Zuidasdok alleen succesvol kan zijn door een nauwe samenwerking tussen deze partijen. Uitgangspunt is dan ook om als één opdrachtgever te functioneren in de relatie met de opdrachtnemer. Rijkswaterstaat treedt (mede namens ProRail en Amsterdam) op als de opdrachtgever van de opdrachtnemer. Er bestaat dus geen contractuele relatie tussen de opdrachtnemer en de partners van Rijkswaterstaat. De rechten van Rijkswaterstaat voortvloeiend uit de overeenkomst, die betrekking hebben op een aan een partner over te dragen onderdeel van het areaal gaan over op de partner (cessie) op het moment dat dit onderdeel van het areaal wordt overgedragen aan de betreffende beheerder.



Hiernaast is een schematische weergave opgenomen van de organisatie tijdens de realisatiefase. De rollen zijn ingevuld door medewerkers uit de verschillende organisaties. De contractuele aansturing van de opdrachtnemer vindt plaats door de Contractmanager. De contractmanager is lid van het Integraal projectmanagementteam (IPM-team), dat verantwoordelijk is voor de integrale, eenduidige aansturing en uitvoering van de Overeenkomst Zuidasdok. Het IPM team komt (twee) wekelijks bij elkaar. Het IPM-team maakt onderdeel uit van het Managementteam (MT), dat een brede op de opdrachtgevers, het bestuur en de omgeving gerichte agenda heeft. Het MT komt vier of zes wekelijks bij elkaar.

5. Toelichting op opbouw van de Overeenkomst

De Overeenkomst betreft een samenstel van verschillende documenten, die tezamen de Overeenkomst vormen. Naast het **hoofddocument** met contractuele bepalingen, bestaat het uit de **Visie van de opdrachtgever op project Zuidasdok** (onderhavige document), de **Vraagspecificatie** en de **Annexen** bij de Overeenkomst. De Vraagspecificatie bestaat uit de Vraagspecificatie-Eisen en de Vraagspecificatie-Proces.



VRAAGSPECIFICATIE EISEN

Zoals in paragraaf 2.5 is aangegeven, heeft de opdrachtnemer ontwerp- en uitvoeringsvrijheid (en bijbehorende verantwoordelijkheid) om het optimale resultaat voor het project te behalen. Dit komt realisatie van de projectdoelstellingen en de kritische succesfactoren ten goede, waaronder het behouden van draagvlak en het beperken van hinder (borgen bereikbaarheid en leefbaarheid). Dit betekent dat de eisen in de Vraagspecificatie zo functioneel mogelijk zijn geformuleerd. Hierbij is een terughoudende opstelling aanwezig geweest ten aanzien van het voorschrijven van oplossingen om niet onbedoelde en ongewenste beperkingen aan de ontwerp- en uitvoeringsvrijheid van de opdrachtnemer op te leggen.

Er is echter gebleken dat op onderdelen weinig oplossingsvrijheid mogelijk is. Daarnaast zijn er onderdelen van het referentieontwerp waarvoor de opdrachtgever nadrukkelijk op zoek is naar een betere oplossing. Tijdens de dialoog is daarom met gegadigden besproken waar de ontwerp-vrijheid beperkt is en wat hiervan de oorzaak is, en is besproken over welke onderdelen van het door hem uitgewerkte referentieontwerp de opdrachtgever een betere oplossing wenst. Hiertoe wordt ten behoeve van de dialoog het referentieontwerp van de opdrachtgever verstrekt aan de geselecteerde partijen.

Het project Zuidasdok is een omvangrijk en complex project en bestaat uit sterk verweven doch verschillende systemen. De Vraagspecificatie Eisen is om die reden opgebouwd uit een samenstel aan eisenpakketten met daarin de eisen voor het gehele systeem Zuidasdok (Vraagspecificatie Zuidasdok) en de eisen die specifiek

gelden voor desbetreffende subsystemen. In totaal betreft het 11 'eisenpakketten' die tezamen de Vraagspecificatie-Eisen vormen. De eisen in het Vormgevingsdocument behoren eveneens tot de Vraagspecificatie-Eisen. Deze 11 eisenpakketten kennen een vergelijkbare opzet, maar verschillen in de wijze waarop gespecificeerd is. Ook verschilt de mate van ontwerpvrijheid voor sommige subsystemen.

VORMGEVINGSDOCUMENT

Vormgeving is een belangrijk aspect voor de kwaliteit van het project en verdient daarom ook nadrukkelijk aandacht van de opdrachtnemer. Het Vormgevingsdocument bevat een kader voor ruimtelijke kwaliteit, vormgeving en inpassing, het bevat een samenhangende set vormgevingseisen en het duidt de 'ambities' op het gebied van vormgeving en inpassing waarop opdrachtnemer wordt uitgedaagd en die -indien aangeboden- onderdeel zijn van de aanbidding. De ontwerpen dienen te passen binnen het in het vormgevingsdocument geschetste kader en dienen te voldoen aan de vormgevingseisen. De vormgevingseisen maken tevens onderdeel uit van de Vraagspecificatie-Eisen. De 'ambities' hebben na het verlenen van de opdracht geen status, tenzij het invullen daarvan onderdeel is van de aanbidding van de opdrachtnemer.

VRAAGSPECIFICATIE-PROCES

Het is aan de opdrachtnemer om te bepalen welke werkzaamheden nodig zijn voor realisatie van het werk en te zorgen dat het werk voldoet aan de gestelde eisen en doelstellingen van de opdrachtgever. De Vraagspecificatie-Proces gaat in op eisen aan werkzaamheden die de opdrachtgever zodanig van belang acht voor succesvolle realisatie van het werk of voor eigen activiteiten van de opdrachtgever.

Deze Vraagspecificatie Proces dient in samenhang te worden gelezen met de Generieke Proceseisen Realisatie Tunneltechnische Installaties (GPE TTI). In de GPE-TTI staan proceseisen die de specifieke risico's verbonden aan de realisatie van het Tunneltechnische installaties beheersen. De in de GPE TTI beschreven eisen aan processen en producten (documenten en data) van de opdrachtnemer zijn een aanvulling op deze Vraagspecificatie Proces en dienen niet ter vervanging van deze Vraagspecificatie Proces. De GPE-TTI is van toepassing op het TTI-deel van het 'Kruisingssysteem A10, Tunnel Object' en deels op het 'Kruisingssysteem A10, Systeem Schinkelbruggen'. Dit omdat bij de realisatie van de Schinkelbruggen vergelijkbare risico's beheerst dienen te worden als bij de realisatie van de Tunneltechnische Installaties. Indien er sprake is van tegenstrijdigheden tussen de Vraagspecificatie Proces en de GPE-TTI dan prevaleert de GPE-TTI.

Bijlage A

Toelichting op scope en beoogd eindresultaat

A.1 TOELICHTING OP REIKWIJDTE VAN SCOPE (AD § 2.2)

De beschreven scope in paragraaf 2.2 beoogt niet een volledige opsomming van alle onderdelen van de opgave in het kader van de overeenkomst te zijn, noch in de plaats van de overige delen van de Vraagspecificatie te treden. Alle logischerwijze samenhangende (zoals conditionerende en tijdelijke) werkzaamheden en producten verbonden met en voortvloeiend uit de beschrijving zijn onderdeel van de scope van de Overeenkomst, ook als ze niet expliciet beschreven zijn. Tot projectscope behoren ook alle voorzieningen die nodig zijn om het project in te passen in de omgeving (conform wettelijke kaders, de eisen van van toepassing zijnde bevoegde gezagen en de Vraagspecificatie). Dit tenzij uit de Overeenkomst blijkt dat de opdrachtgever voor bepaalde activiteiten of producten verantwoordelijk is.

Uitgangspunt voor de scope is dat de opdrachtnemer een volledig functioneel werkend systeem realiseert dat voldoet aan de eisen en de doelstellingen van de opdrachtgever; dit zijn zowel de projectdoelstellingen als de kritische succesfactoren – de zogenaamde doelstellingen tijdens de realisatie, zoals beschreven in hoofdstuk 2 van de “Visie van de opdrachtgever op project Zuidasdok”. Hierbij zijn alle zaken als aanpassingen aan het stedelijk wegennet, alle bewegwijzering, bebording, belijning en inpassingsvoorzieningen als bermen, water, groen en dergelijke inbegrepen in de opgave van de opdrachtnemer. Indien meer aanpassingen nodig zijn wordt van de opdrachtnemer verwacht dat deze in de dialoofase van de aanbestedingsprocedure zijn besproken met de opdrachtgever. Indien ze niet zijn besproken worden deze overige aanpassingen geacht onderdeel van de opgave van de opdrachtnemer te zijn en in de opdrachtsom te zijn inbegrepen.

De exacte invulling van de te bouwen scope volgt uit het ontwerp van de opdrachtnemer die verantwoordelijk is een oplossing te realiseren die voldoet aan de Vraagspecificatie en aan de beoogde doelstellingen (resultaten) van het project Zuidasdok. De beoogde resultaten van Zuidasdok zijn beschreven in paragraaf 4.3. De eisen in de Vraagspecificatie dienen in de context van onderhavig document gelezen te worden.

A.1.1 PLANGRENS EN SYSTEEMGRENS

De plangrenzen in het (Ontwerp) Tracébesluit en (Ontwerp) Bestemmingsplan beschrijven grofweg een gebied vanaf Knooppunt De Nieuwe Meer tot en met Knooppunt Amstel waarbinnen zich in de aanvangssituatie van het project de volgende systemen bevinden:

1. Weginfrastructuur-systeem A10 Zuid,
2. Systeem Station, treininfrastructuur-systeem en metroinfrastructuur-systeem,
3. Openbare ruimte inclusief tram- en bus-infrastructuursystemen, en ook de fietsonderdoorgang.

Gegeven de ruimtelijke besluiten in het Tracébesluit Zuidasdok en het Bestemmingsplan Zuidasdok¹ is in de Vraagspecificatie de Systeemgrens gedefinieerd. De Systeemgrens duidt het gebied waar de opdrachtnemer werkzaamheden gaat verrichten en/of tot waar hij werkzaamheden kan gaan verrichten om een werkend systeem Zuidasdok

¹ Naast Bestemmingsplan Zuidasdok is voor realisatie van Zuidasdok tevens nodig Bestemmingsplan Strawinskylaan. Dit Bestemmingsplan wordt door de opdrachtgever nog voorbereid en zal tijdig gereed zijn, voorafgaand aan realisatie van desbetreffende onderdeel van Zuidasdok in de Strawinskylaan.

(en daartoe behorende deelsystemen) op te leveren. Systeemgrenzen duiden de grens van het fysieke werk (de ruimtelijke afbakening) dat de opdrachtnemer oplevert voor de eindsituatie als ook de tijdelijke situatie gedurende de bouw, en duiden het gebied waarbinnen de opdrachtnemer het werk dient te realiseren.

Dit betekent echter niet dat de werkzaamheden van de opdrachtnemer zich beperken tot het gebied binnen de systeemgrenzen. De opdrachtnemer dient immers een werkend systeem op te leveren dat voldoet aan de doelstellingen van de opdrachtgever, waardoor ook alle aanpassingen aan dan wel realisatie van systemen/objecten, die buiten de systeemgrens zijn gelegen maar die nodig zijn voor het verkrijgen van een - binnen de systeemgrenzen gelegen - werkend systeem Zuidasdok, onderdeel uitmaken van de scope van het werk van de opdrachtnemer. Denk aan werkzaamheden gericht op of aangaande: bewegwijzering / bebording en belijning, verlegging kabels en leidingen (waarbij een deel van het te verleggen kabels- of leidingentracé gelegen kan zijn buiten plangebied of voorbij de systeemgrenzen), het uitvoeren van tijdelijke verkeersmaatregelen, weggebonden dynamisch verkeersmanagement-voorzieningen, transmissie en aanpassingen in de Verkeerscentrale Noordwest Nederland in Velsen.

A.1.2 FUNCTIEVRIJ MAKEN

Functievrij maken maakt onderdeel uit van de Overeenkomst. Dit reikt van het tijdelijk of definitief verplaatsen van bepaalde functies tot het tijdelijk of definitief amoveren van objecten. Een deel van het functievrij maken is reeds uitgevoerd door de opdrachtgever, voor zover is voorzien dat dit op het kritieke pad van de uitvoeringsplanning ligt. Dit betreft op hoofdlijnen onder meer:

- Het verleggen van een deel van de kabels en leidingen (verlegging van de hoofddrinkwaterleiding Parnassusweg, verlegging van doorgaande kruisende kabels en leidingen naar de tracéreservering van de MENZ-ring (zijnde de ringvoorzieningen overeenkomstig het Masterplan Energie- en Nutsvoorzieningen Zuidas), realisatie van een nieuwe noord-zuid kabel- en leidingenkruising door middel van een aantal boringen onder A10 en spoor (de zogenaamde oostelijke kruising) en verlegging van een aantal overige kabels en leidingen;
- Het verwerven van de autoparkeergarage Atrium en huurbeëindiging van de autoparkeergarage Rechtbank;
- Het realiseren van een fietsparkeergarage onder het Gustav Mahlerplein en het realiseren van ca. 4.000 tijdelijke fietsparkeerplaatsen op diverse locaties nabij station Amsterdam Zuid;
- Het realiseren van een deel van het compenserend water (met het oog op benodigde dempingen voor de realisatie van de tunnels, de verbreding van de A10 en de bouwweg, en de procedurele verlegging van de waterkering);
- Het verkrijgen van de benodigde kapvergunning(en) en
- Het realiseren van tijdelijke en voorbereidende maatregelen in de Strawinskylaan voor tram, bus, taxi en kiss & ride, overstaprelatie en chauffeursvoorziening.

A.1.3 GRONDVERWERVING, TE AMOVEREN OBJECTEN EN OVERIGE (UITVOERINGS)OVEREENKOMSTEN

Zoals bij 'Functievrij maken' is gesteld behoort het tijdelijk of definitief amoveren (verwijderen) van objecten tot de Overeenkomst, tenzij in de Vraagspecificatie specifiek anders is beschreven. De opdrachtgever is een aantal trajecten gestart om nadere afspraken te maken met derden over grondverwerving, te amoveren objecten en andere afspraken. Deze zijn/worden vastgelegd in uitvoeringsovereenkomsten. Voor grondverwerving zijn eerst minnelijke trajecten gestart, welke geresulteerd hebben in overeenkomsten. De uiterste datum van verwerving van gronden en vastgoedobjecten door de opdrachtgever is gekoppeld aan het Tracébesluit (en eventueel het Bestemmingsplan).

De uitvoeringsovereenkomsten, afspraken met derden en een overzicht van de te verwerven percelen en de tijdstippen waarop wordt verwacht dat deze ter beschikking van de opdrachtnemer worden gesteld, zijn opgenomen in Annexen.

A.1.4 PLANOLOGISCHE UITGANGSPUNTEN

Om dit ook ruimtelijk mogelijk te maken zijn in 2012 een Tracéwet- en Bestemmingsplanprocedure gestart. Het Ontwerp Tracébesluit en het ontwerp bestemmingsplan zijn in maart 2015 ter inzage gelegd, zodat betrokkenen in de gelegenheid zijn om desgewenst zienswijzen in te dienen. Naar verwachting wordt in 2016 het (herroepelijk) Tracébesluit en Bestemmingsplan vastgesteld en worden beide ruimtelijke besluiten na behandeling van eventuele beroepen bij de Raad van State in 2017 onherroepelijk.

Bij de Start van de dialoog maken het ontwerp-tracébesluit en het ontwerpbestemmingsplan onderdeel uit van het contractdossier en zijn deze opgenomen in de Annex XIII. Over de ingebrachte zienswijzen zal besluitvorming plaatsvinden, en dit kan samen met overige actuele inzichten van de opdrachtgever leiden tot een aantal wijzigingen. Naar verwachting is een (herroepelijk) Tracébesluit en Bestemmingsplan vastgesteld, gedurende de Dialoog met gegadigden en voorafgaand aan de Inschrijving van gegadigden. Het (herroepelijk) Tracébesluit en Bestemmingsplan Zuidasdok zullen derhalve onderdeel uitmaken van de Overeenkomst en zijn opgenomen in de Annex XIII. Zolang de planologische ruimtelijke besluiten niet onherroepelijk zijn, kunnen door de opdrachtnemer hiervoor geen onomkeerbare werkzaamheden worden uitgevoerd, een en ander zoals door de opdrachtgever wordt/is opgedragen aan de opdrachtnemer.

A.1.5 VERGUNNINGEN

De opdrachtnemer dient alle vergunningen, ontheffingen, toestemmingen, beschikkingen te verkrijgen die nodig zijn voor de werkzaamheden en ingebruikname, met uitzondering van de vergunningen en dergelijke die opgenomen zijn in Annex I. Zie verder de Vraagspecificatie-Proces voor een overzicht van wat van de opdrachtnemer verwacht wordt aangaande vergunningen en dergelijke.

Bij het verkrijgen van de benodigde vergunningen dient de opdrachtnemer rekening te houden met de relevante wet- en regelgeving. Het verdient in het bijzonder aanbeveling voor de opdrachtnemer zich tijdig te vergewissen van de relevante regelgeving, verplichtingen en procedures omtrent de vergunningaanvragen in Amsterdam.

Een aantal vergunningen en dergelijke zal aangevraagd moeten worden bij de Omgevingsdienst en andere organisaties. De opdrachtgever zal in aanvulling op hetgeen gesteld is in de Vraagspecificatie-Proces en de Annex I Vergunningen faciliteren bij (het proces van) deze vergunningaanvragen. Het faciliteren heeft betrekking op het leggen van contacten, het voorbereiden op en het doen van deze vergunningaanvragen alsmede de behandeling van de vergunningaanvragen. De ondersteuning door de opdrachtgever doet geen afbreuk aan de rol, werkzaamheden en verantwoordelijkheden van de opdrachtnemer.

A.1.6 BUITENDIENSTSTELLINGEN & VERKEERSMAATREGELEN

De opdrachtnemer is de ontwerpende partij voor de bouwfaserings. Dit is een cruciaal onderdeel van zijn aanbieding. Opdrachtnemer is onder meer verantwoordelijk voor het verkrijgen van de benodigde buitendienstregelingen, tijdelijke buiten gebruik name, verkeersmaatregelen en scheepvaartstremmingen en zal deze aan moeten vragen bij de verschillende bevoegde instanties. Hierbij dient te worden opgemerkt dat de opdrachtnemer rekening dient te houden met het feit dat ProRail, Metro & Tram van gemeente Amsterdam, Gemeentelijk vervoersbedrijf (GVB), Nederlandse Spoorwegen-Reizigers (NS-Reizigers), Rijkswaterstaat en Waternet verschillende regelingen, procedures en afspraken omtrent buitendienstregelingen en verkeersmaatregelen

hanteren. Deze procedures zijn gedeeltelijk opgenomen in de Vraagspecificatie-Proces, en zijn voor het andere deel opgenomen in staande/gebruikelijke regelgeving. De opdrachtgever zal hierbij faciliteren en waar nodig bijstaan in de coördinatie.

A.1.7 KABELS EN LEIDINGEN

Het leggen, verleggen, in stand houden, (tijdelijk) beschermen, verwijderen van kabels en leidingen, zowel weg- spoor-, tram- en metrogebonden als kabels en leidingen van derden, zijn de verantwoordelijkheid van de opdrachtnemer. Dat geldt zowel voor de voorbereiding als voor de realisatie van alle verleggingen. Opdrachtnemer coördineert alle benodigde werkzaamheden of voert deze zelf uit en zorgt dat de verleggingen en de benodigde werkzaamheden tijdig plaatsvinden. Indien nodig maakt de opdrachtnemer afspraken met de (net)beheerders. Opdrachtnemer dient hierbij rekening te houden met alle daartoe benodigde voorwaarden. Dit geldt bijvoorbeeld voor eventueel te nemen verkeersmaatregelen, tijdsperiodes waarin kan worden aan- of afgekoppeld en dergelijke.

De eisen die worden gesteld aan het verleggen en dergelijke van kabels en leidingen zijn opgenomen in de Vraagspecificatie Proces.

Annex I 'Vergunningen / Kabels en leidingen' geeft inzicht in de kabels en leidingen van derden dan wel van Rijkswaterstaat, ProRail of Amsterdam (de zogenaamde K&L van categorie 1 respectievelijk 1a) welke reeds zijn verlegd en niet verlegd mogen worden. En deze Annex I geeft inzicht in de kabels en leidingen welke door de opdrachtnemer verlegd moeten worden, maar waarover de opdrachtgever reeds afspraken heeft gemaakt met desbetreffende (net)beheerders.

De opdrachtgever heeft een inventarisatie gedaan van de kabels en leidingen die zich in de bestaande situatie in het projectgebied bevinden. Het resultaat is vastgelegd in het Toestandsonderzoek Kabels en Leidingen, die is opgenomen in de Annex XIII.

A.1.8 VOORGESCHREVEN ZELFSTANDIGE HULPPERSONEN EN NEVENOPDRACHTNEMERS

Opdrachtnemer dient op te treden als coördinerend opdrachtnemer en dient het gehele orkest van zelfstandige hulppersonen en Nevenopdrachtnemers te dirigeren.

De opdrachtgever heeft voor bepaalde werkzaamheden overeenkomsten gesloten met zelfstandige hulppersonen. Opdrachtnemer is verantwoordelijk voor het ontwerp en de realisatie en dus ook voor de werkzaamheden die door voorgeschreven zelfstandige hulppersonen worden uitgevoerd. De voorgeschreven onderaannemers (Zelfstandige hulppersonen) zijn opgenomen in hoofdstuk 6 van de Vraagspecificatie-Proces, waarbij opdrachtnemer zich ervan bewust moet zijn dat deze gedurende de looptijd van de overeenkomst kunnen wijzigen, omdat de overeenkomsten met deze voorgeschreven zelfstandige hulppersonen in bepaalde gevallen een kortere looptijd hebben.

Daarnaast is sprake van Nevenopdrachtnemers. In Annex VI is een overzicht van Nevenopdrachtnemers opgenomen, de door hen te verrichten werkzaamheden en de tijdstippen/periodes waarop deze werkzaamheden worden uitgevoerd. Hiervoor is een Coördinatieovereenkomst opgenomen in de Annex VI. Alhoewel Rijkswaterstaat de opdrachtgever is worden ook de relevante opdrachtnemers van ProRail, NS en de gemeente Amsterdam aangemerkt als Nevenopdrachtnemer in de zin van Annex VI. In het geval van de projecten die in het kader van gebiedsontwikkeling Zuidas worden gerealiseerd is doorgaans geen sprake van Nevenopdrachtnemers. Wel heeft de opdrachtnemer de verplichting af te stemmen met deze projecten, als ook met andere raakvlakprojecten, om zoveel mogelijk alle projecten ongestoord doorgang te laten vinden. Indien reeds afspraken zijn gemaakt derden, zijn deze afspraken opgenomen in Annex XIV Afspraken derden.

A.2 WERKZAAMHEDEN

De opdrachtnemer dient in hoofdzaak de volgende werkzaamheden te verrichten.

A.2.1 A10 INCLUSIEF TUNNEL EN KNOOPPUNTEN DE NIEUWE MEER EN AMSTEL

- Reconstructie en uitbreiding van de A10 Zuid op +1 niveau tussen de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel zodanig dat deze geschikt zijn voor een 2-4-4-2 rijstrookconfiguratie met 2 rijstroken (geschikt voor 80 km/h) voor de parallelrijbanen voor het bestemmingsverkeer en 4 rijstroken (geschikt voor 100 km/h) voor de hoofdrijbanen voor het doorgaande verkeer;
- Reconstructie en uitbreiding van de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel zodanig dat deze geschikt zijn voor de ontvlochten rijstrookconfiguratie (2-4-4-2) in de zone tussen de knooppunten;
- Aanleg van twee landtunnels op -1 niveau (tunnelcategorie C) in de A10 Zuid van circa 1 km, in iedere richting bestaande uit 1 buis voor het bestemmingsverkeer en 1 buis voor het doorgaande verkeer, gescheiden door een middentunnelkanaal. De westelijke tunnelmond is grofweg gelegen tussen de Parnassusweg en de Amstelveenseweg en de oostelijke tunnelmond tussen de Beethovenstraat en de Europaboulevard;
- Twee doorgaande rijstroken ter plaatse van de noordelijke aansluiting S108 en noordelijke en zuidelijke aansluiting S109. De vluchtstroken vervallen voor een deel van het traject ter plaatse van de noordelijke aansluiting S108 en noordelijke en zuidelijke aansluiting S109;
- Aanpassen van de aansluiting van (bus) op- en afritten S108 en S109 op het lokale wegennet, met behoud van de huidige functionaliteit
- Aanleg van geluidbeperkende voorzieningen;
- Reconstructie van de bestaande en aanleg van nieuwe bruggen over de Amstel en de Schinkel;
- Realisatie van een lokaal bedieningsgebouw voor de bediening van alle bestaande en nieuwe Schinkelbruggen;
- Aansluiten van de tunnels en DVM-systemen op de Verkeerscentrale Noord West Nederland, te Velsen, voor bediening en bewaking van betreffende systemen vanuit deze verkeerscentrale;
- Reconstructie van de kruisende wegen zoals de Parnassusweg, de Minerva-as en de Beethovenstraat (snel en langzaam verkeer) inclusief de kunstwerken voor de autosnelwegen, de trein- en metroporen van de gemeente Amsterdam, Rijkswaterstaat en ProRail over de kruisende wegen;

A.2.2 OVT INCLUSIEF TREIN- EN METROINFRASTRUCTUUR

- Aanleg van de Brittenpassage (reizigerstunnel inclusief stijgpunten naar de perrons en casco-voorzieningen ten behoeve van commerciële voorzieningen);
- Reconstructie en verbreding van de Minervapassage (reizigerstunnel en interwijkverbinding inclusief stijgpunten naar de perrons en casco-voorzieningen ten behoeve van commerciële voorzieningen);
- Reconstructie en realisatie van de openbaarvervoerterminal (OVT), zodanig dat:
 - deze twee passages bevat, de te verbrede Minervapassage en de nieuw te bouwen Brittenpassage,
 - de treinperrons verbreed zijn met circa 3 meter tot 12,5 meter (zuidelijk treinperron) en 12 m (noordelijk treinperron), inclusief perronkappen tot over Minerva- en Brittenpassage,
 - extra roltrap voor elk treinperron voor de westelijke stijgpunten in de Minervapassage (in totaal 3 roltrappen per treinperron) en een lift aanwezig zijn,
 - de metroperrons verplaatst zijn naar de westzijde van de Minervapassage, deze verbreed en verlengd zijn en geschikt gemaakt zijn voor een viersporige aanlanding, inclusief perronkappen tot over Minerva- en Brittenpassage,
 - twee stijgpunten aan de westzijde van de Minerva-passage met per stijgpunt

- 2 roltrappen, een trap en een lift aanwezig zijn
- loopverbindingen aanwezig zijn tussen de modaliteiten, ook op de stationspleinen;
- Reconstructie van de treinsporen in verband met perronverbreding, inclusief bovenleiding en seinen;
- Verwijderen van de Amstelveenboog en huidige metroperrons;
- Reconstructie van de tramsporen in verband met het verwijderen van de Amstelveenboog;
- Realisatie van vier metrosporen vanaf het station tot over de Parnassusweg;

A.2.3 OPENBARE RUIMTE INCLUSIEF TRAM- EN BUSINFRASTRUCTUUR

- Realisatie van fietsenstallingen in het talud van het dijklichaam van de metro en treinsporen;
- Aanleg van een tramverbinding met 4 tramperrons bovenop het zuidelijke tunneldak ten oosten van de Brittenpassage, inclusief realisatie van een keervoorziening ten oosten van de halte; Amsterdam Zuid als eindpunt voor de Hoogwaardige TramVerbinding;
- Aanleg van een busstation bovenop het noordelijk tunneldak voor het halteren van buslijnen ten westen van de Minerva-as; De halte wordt uitgevoerd als dynamisch busstation met 4 aankomsthaltes en 4 vertrekhaltes (waarvan 2 voor gelede bussen). De busterminal heeft een overkapping en beschutte wachtruimte;
- Op de Strawinskylaan wordt (mogelijk) een busbuffer met 6 plekken gerealiseerd;
- Realiseren van een langzaam verkeersverbinding oost-west, taxistandplaatsen en een Kiss& Ride aan de noordzijde van het station in het openbaar gebied tussen de Beethovenstraat en de Parnassusweg (op het tunneldak van de noordbaan van de A10);
- Realisatie van nieuwe fietsenstallingen met een omvang van 8500 gebouwde fietsstallingsplaatsen, verdeeld over verschillende stallingen, zowel inpandig als op maaiveld, in de directe omgeving van de OVT.
- Aanleg van een fietsonderdoorgang tussen de Vivaldistraat en het Beatrixpark die de A10, het trein- en het metrospoor onderkruist;
- Inpassing van de genoemde maatregelen in de stedelijke / openbare ruimte;
- Inrichting en realisatie van de openbare ruimte in de zone tussen de Amstel en de Schinkel zodanig dat deze een hoogwaardig karakter heeft die past bij de internationale allure van de Zuidas; Het openbare gebied tussen Beethovenstraat en Parnassusweg krijgt het karakter van OVT; De openbare ruimte wordt ingericht volgens het kwaliteitsniveau zoals dit gehanteerd wordt in de flanken (Zuidplein, Gustav Mahlerplein) van de Zuidas;

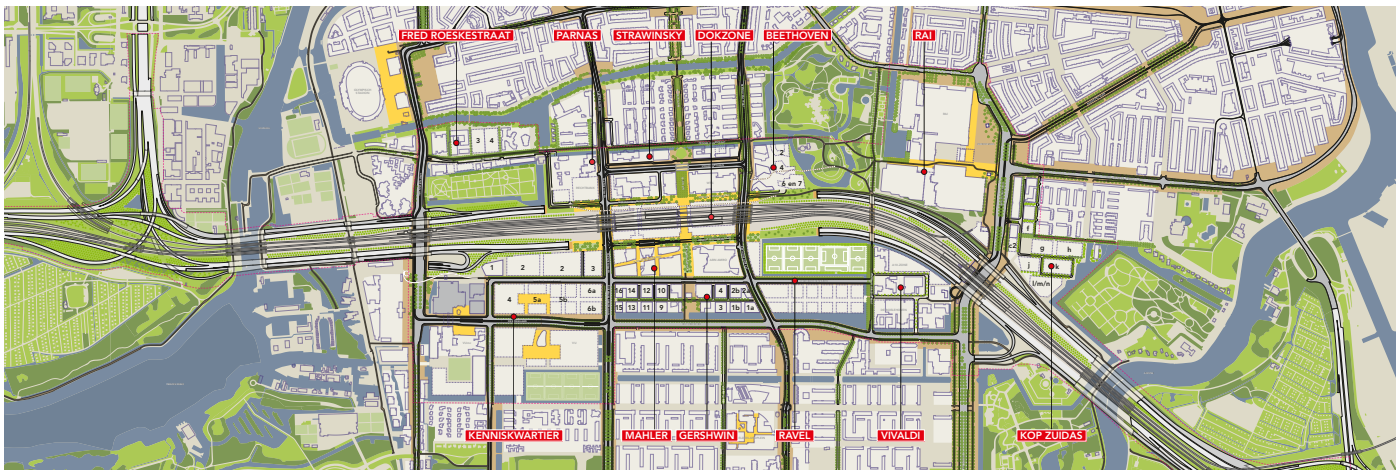
Bijlage B

Toelichting op omgeving

B.1 ONTWIKKELING ZUIDAS

Het grootstedelijk gebied Zuidas wordt ontwikkeld door Zuidas, gemeente Amsterdam. Zuidas, gemeente Amsterdam houdt zich bezig met de ontwikkeling en de uitgifte van kavels ten behoeve van vastgoedontwikkeling, de inrichting van openbare ruimte en aanpassing van het stedelijke wegennet. Dit vraagt om een groot aantal activiteiten: de visievorming (het hoofdontwerp team en supervisie), de (juridisch-planologische) planvorming, de (voorbereiding van de) gronduitgifte, de inrichting van de openbare ruimte, de aanpassing van de (ondergrondse) infrastructuur, de verbetering van de doorstroming van het verkeer, het tijdelijk beheer van het gebied, de begeleiding voor het verkrijgen van de noodzakelijke (bouw)vergunningen en dergelijke.

Zuidas is een gebied van 270 hectare, omringd door andere Amsterdamse wijken. Om goed met deze ingewikkelde opgave om te kunnen gaan, is Zuidas opgedeeld in verschillende deelgebieden. Hieronder is een korte beschrijving opgenomen van deze deelgebieden om de opdrachtnemer inzicht te geven in welke omgeving de werkzaamheden uitgevoerd dienen te worden.



Deelgebied **Mahler** staat symbool voor Zuidas, zoals de meesten het kennen. Werken, wonen en hoogwaardige voorzieningen op een toplocatie in de nabijheid van station Amsterdam Zuid, Schiphol en de A10. Deze combinatie maakt Mahler een aantrekkelijke plek voor grote internationale hoofdkantoren. De spraakmakende architectuur van Mahler is ontworpen door een reeks van internationale toparchitecten.

In de verdere groei van Zuidas tot een levendige stadswijk zal de ontwikkeling van deelgebied **Gershwin** een belangrijke rol spelen. Gershwin ligt in het 'centrumgebied' van Zuidas en voorziet in de ontwikkeling van ongeveer 1300 woningen in verschillende prijsklassen, oplopend tot het topsegment in de woningmarkt.

Deelgebied **Kenniskwartier** ligt in het westen van Zuidas en is vooral bekend vanwege de Vrije Universiteit (VU) en het VU Medisch Centrum (VUmc), welke onderdelen bevat die gevoelig zijn voor trillingen en geluid. Het VUmc is op diverse plaatsen fors aan het uitbreiden. Ook de universiteitscampus ondergaat de komende jaren een metamorfose: veel van de bestaande bebouwing wordt afgebroken of gerenoveerd en het campusterrein breidt uit richting station Amsterdam Zuid. Daarnaast worden kantoren en woningen ontwikkeld in het gebied. Door de De Boelelaan, onder andere gelegen in het

Kenniskwartier, grondig aan te pakken, wordt de bereikbaarheid van de gehele Zuidas verbeterd.

Deelgebied **Fred. Roeskestraat** ligt in het noordwesten van Zuidas tussen de Amstelveenseweg en de Rechtbank. De Fred. Roeskestraat staat nu vooral bekend om de vele scholen die er zijn gevestigd. Door het toevoegen van voornamelijk woningen en bijbehorende voorzieningen zal de Fred. Roeskestraat op termijn transformeren naar een meer gemengd stedelijk gebied.

Tussen de Fred. Roeskestraat en de Parnassusweg ligt deelgebied **Parnas**. Hier zal op grofweg haar huidige locatie een nieuwe Rechtbank worden gebouwd, gelijktijdig met de bouw van de noordelijke tunnel ontwikkeld. Hierover zijn afspraken gemaakt welke zijn opgenomen in de Annex XIII en XIV. Het kantongerecht, dat gemeentelijk monument is geworden, blijft behouden. Gedurende de nieuwbouw blijft de Rechtbank Amsterdam open. Om dit mogelijk te maken wordt een tijdelijk gebouw gerealiseerd. De rechtbank is verder van belang vanwege de wens de geluidsoverlast zoveel mogelijk te beperken in verband met zittingen.

Het deelgebied **Strawinsky** vormt met het Zuidplein, WTC en station Amsterdam Zuid het levendige toegangsgebied tot Zuidas. De zone ten noorden van de Strawinskylaan, direct grenzend aan de Prinses Irenebuurt, leent zich goed voor woningbouw. Circa 40% van de toekomstige bebouwing (na herontwikkeling) is bestemd voor woningen. De bouw van de noordelijke tunnel vindt plaats op korte afstand van de bestaande kantoren en enkele gelijktijdig te (her)ontwikkelen kantoren (zoals Atrium) in deelgebied van Strawinsky.

Deelgebied **Beethoven** ligt naast het Beatrixpark. In 2012 heeft het Sint Nicolaas Lyceum haar nieuwe onderkomen aan de Beethovenstraat betrokken. Daarnaast bouwen AkzoNobel en Stibbe er hun nieuwe hoofdkantoren, welke direct grenzen aan het bouwen werkterrein van (de tunnels van) Zuidasdok. Deelgebied Beethoven biedt tevens ruimte voor de ontwikkeling van woningen in en met uitzicht op het park. Ook krijgt het park een kwaliteitsimpuls, naar aanleiding van afspraken met de buurt.

Met jaarlijks circa 600 evenementen trekt **Amsterdam RAI** ruim 1,5 miljoen bezoekers van over de hele wereld naar het gebied. Vlakbij de hoofdingang van de RAI komt het station Europaplein, een haltestop van de Noord/Zuidlijn. Om in de toekomst nog beter te kunnen functioneren hebben Amsterdam RAI en Zuidas samen de Toekomstvisie RAI opgesteld. Onderdeel van die plannen is een hotel om (buitenlandse) bezoekers in de toekomst overnachtingsmogelijkheden aan te bieden.

Kop Zuidas ligt in het noordoosten van Zuidas. In de afgelopen jaren zijn hier onder andere appartementencomplex Luminuz, het stadsdeelkantoor Zuid, een synagoge en het nieuwe ROC (met een fors aantal stedelijke voorzieningen) opgeleverd. Het gebied grenst aan de Rivierenbuurt en ligt op loopafstand van de Amstel. De aankomende jaren zal het gebied, door het toevoegen van enkele honderden woningen, verder groeien tot gemengd stedelijke woonwijk. Daarnaast krijgt het gebied verder karakter door een aantal succesvolle tijdelijke initiatieven zoals onder andere een restaurant/broedplaats Old School.

Deelgebied **Vivaldi** ligt in het uiterste zuidoosten van Zuidas met het nieuwe kantoor van Ernst en Young als eyecatcher. Daarnaast zijn in 2008 de drie torens van Eurocenter opgeleverd met onder andere 81 appartementen. In de bestaande bebouwing zijn diverse bedrijven gevestigd zoals Binck Bank, JC Decaux en Fonterra.

Deelgebied **Ravel** ligt ten zuidoosten van het centrum van Zuidas en is ongeveer 10 hectare groot. De bekendste huidige functie in Ravel is voetbalclub AFC. Met AFC worden momenteel afspraken gemaakt voor het behoud van de voetbalclub

op deze locatie. In de toekomst wordt Ravel een gemengd gebied met woningen, (sport)voorzieningen, kantoren en winkels. Om deze ontwikkeling mogelijk te maken is het Ontwikkelingsmodel Ravel opgesteld. Daarnaast biedt deelgebied Ravel ruimte voor (tijdelijke) initiatieven. Zo is in 2014 gestart met de realisatie van tijdelijke studentenhuisvesting (800). Daarnaast wordt in Ravel een Integraal Kind Centrum gerealiseerd; een belangrijke functie die een positieve impuls zal geven aan het woonklimaat in Zuidas en omgeving.

B.2 STAKEHOLDERS IN ZUIDAS

B.2.1 BEDRIJVEN

Zuidas huisvest een grote diversiteit aan bedrijven. Kenmerkend is het grote aantal internationale bedrijven en hoofdkantoren van multinationals, namen als ABN AMRO, RBS, AKZO Nobel, Google, Accenture, Kempen, Van Lanschot en veel grote bekende advocatenkantoren. Daarnaast huisvest Zuidas ook bedrijven als Stage Entertainment van Joop van den Ende, de Nieuw Zeelandse zuivelgigant Fonterra en de Russische telecomkolos Vimpelcom. Dit zijn invloedrijke goed georganiseerde en goed geïnformeerde partijen. Deze partijen hebben er belang bij dat de uitvoering van het project Zuidasdok geen negatieve invloed heeft op de continuïteit van hun bedrijfsvoering.

Essentieel voor deze partijen is de bereikbaarheid van hun gebouw, entree, loading docks en parkeergarages en daarnaast de bereikbaarheid van de Zuidas via de verschillende modaliteiten, die gezien de grote druk op het wegennet en station Amsterdam Zuid tijdens spitsmomenten reeds nu al als problematisch wordt ervaren. Partijen vinden het belangrijk dat stof-/vuil-, geluids- en trillingshinder door de bouwwerkzaamheden tot een minimum worden beperkt. Daarnaast is de uitstraling van het gebied, c.q.de representativiteit en dus het voorkomen van schade aan gebouwen en een nette uitstraling van de bouwput en de omliggende openbare ruimte van groot belang. Verder is het voor deze bedrijven essentieel dat alle gebruikelijke voorzieningen zoveel mogelijk in stand worden gehouden.

De gebouwen op de Zuidas zijn veelal in handen van grote (buitenlandse) beleggers. Voor deze beleggers is een optimale verhuurbaarheid van de gebouwen core business. Met een bezetting van circa 94% kent de Zuidas nagenoeg geen leegstand. De huren behoren tot de hoogste van Nederland. De beleggers hebben het beheer uitbesteed aan grote asset managers als CBRE en DTZ. Deze beheerders sturen primair op de factoren die van invloed zijn op de verhuurbaarheid van de panden, zoals bereikbaarheid en uitstraling van de locatie. Van de grote gebruikers op de Zuidas hebben RAI, VU en ABN AMRO hun vastgoed zelf in eigendom en beheer.

Het bedrijfsleven in Zuidas is goed georganiseerd. ZuidasPartners is een platform van bedrijven, Hello Zuidas, de ORAM en de Green Business club onder voorzitterschap van VU. Zij kijken vooral naar de economische potentie van Zuidas. ORAM is als ondernemersvereniging in Amsterdam actief met een commissie Zuid in Zuidas. Bereikbaarheid en internationale vestigingsklimaat zijn de belangrijke thema's. Sinds 2012 is er een community Hello Zuidas. Zij hebben vier speerpunten: een schone, veilige, bereikbare, duurzame en levendige Zuidas. Inmiddels zijn 150 bedrijven, en organisaties van groot tot klein participant van Hello Zuidas. Hello Zuidas heeft een beheergroep die regelmatig met facilitair managers van de participanten in overleg gaat over de issues die spelen. Daarnaast is de Green Business Club Zuidas actief die zich inzet op een duurzame Zuidas in brede zin van het woord. Speciaal voor behoud en verbetering van de bereikbaarheid is een Taskforce Bereikbaarheid Zuidas opgericht onder onafhankelijk voorzitterschap. Daarin zijn de volgende partijen vertegenwoordigd: CBRE Global Investors/ WTC Amsterdam, Goldstar B.V., ABN AMRO, VU, VUmc, Amsterdam RAI, ORAM en gemeente Amsterdam.

B.2.2 (WOONBOOT)BEWONERS EN BEWONERSORGANISATIES

Zoals eerder beschreven zal het aantal bewoners op de Zuidas in de komende jaren fors toenemen. Op dit moment zijn er vijf woongebouwen aan de zuidzijde van station Amsterdam Zuid. Daarnaast wordt aan de oostkant van Zuidas gewoond in Vivaldi en Kop Zuidas en zijn in 2014 in Ravel 800 studentenwoningen gerealiseerd. Gedurende de bouw van Zuidasdok zullen ook in de andere deelgebieden van Zuidas woongebouwen worden opgeleverd. Momenteel zijn er circa 1.400 woningen. Dit aantal zal de komende jaren snel stijgen; een toename met ca. 2.500 woningen in de periode tot 2020.

Voor alle bewoners en bewonersorganisaties geldt dat zij belang hebben bij rust, ruimte, licht en groen. Zij beoordelen de plannen van de gemeente op: bouwhoogtes in verband met bezonning, behoud van groen en het leefklimaat in de buurt, zoals geluidsoverlast, schoon en verzorgde omgeving, stof- en stankoverlast, parkeeroverlast, opstopping verkeer, veilige fiets- en voetpaden en werken op werkdagen en niet in de avonden, nachten of weekenden. De buurten zien de Zuidas als een transfergebied van Oud-Zuid naar Buitenveldert en vice versa. Deze bewoners in een deel van de gebouwen vinden hun privacy van groot belang en hebben bewust voor een woning op Zuidas gekozen waar een beheerder aanwezig is. Deze beheerder onderhoudt de contacten met de gemeente over werkzaamheden in de omgeving.

De gebieden direct grenzend aan Zuidas zijn veelal woonwijken. Direct ten noorden van de Zuidas ligt de Prinses Irenebuurt. Een hoogopgeleide en goed georganiseerde buurt met veelal dure koop- en vrije sector woningen. De Prinses Irenebuurt heeft zich verenigd in de buurtvereniging Beethovenstraat Parnassusweg (VBP). De vereniging is opgericht in 1980 naar aanleiding van de bouw van het WTC. Zij willen het unieke karakter van de buurt behouden. Er zijn circa 150 leden.

Aan de Beethovenstraat ligt het Beatrixpark. De Vereniging Vrienden van het Beatrixpark is in 1981 door omwonenden opgericht om te voorkomen dat een deel van het park zou worden opgeofferd voor bebouwing. De vereniging heeft ongeveer 1.100 leden. Met de Vrienden van het Beatrixpark heeft de gemeente Amsterdam de afspraak gemaakt "Groen voor Rood" hetgeen inhoudt dat bebouwing voor het gelijke aantal meters gecompenseerd moet worden met groen. Voor de Vereniging Vrienden van het Beatrixpark is het belangrijk dat zij ook tijdens de bouw van Zuidasdok optimaal en met zo min mogelijk hinder kunnen genieten van het Beatrixpark.

Ten oosten van de RAI ligt de Mirandabuurt. Daar is de bewonersvereniging De Miranda-buurt actief. Ten zuiden van de Zuidas ligt de wijk Buitenveldert die wordt gekenmerkt door een groene en rustige uitstraling waar relatief veel ouderen wonen. De bewoners hebben aangegeven dat, naast de bereikbaarheid en veiligheid, de leefbaarheid tijdens de bouw voor hen zeer belangrijk is. Geluidsoverlast, stof en stank worden daarbij met name genoemd. Ze hechten aan een schone en verzorgde leefomgeving, waarin ook de visuele overlast een grote rol speelt. Ten zuiden van Zuidas is het BewonersPlatformZuidas (BPZ) actief. Dit is een koepelorganisatie met circa 1.500 leden. De Fietsersbond is ook vertegenwoordigd in de koepelorganisatie BPZ en werkt ook nauw samen met VBP en Vrienden van het Beatrixpark.

De knooppunten kennen weer een ander type woonbuurten. In de Schinkel aan de noordzijde van de A10 is het grootste 'woonbotendorp' van Amsterdam gelegen. Deze bewoners hebben de afgelopen jaren al veel hinder ervaren van de realisatie van OV SAAL en de uitbreiding A10 zuid in het kader van de Spoedwet wegbreiding. In de Amstel ligt ook een aantal woonboten ten noorden van de Rozenoordbrug. Dit zijn veelal kapitale woonboten, net zoals de woningen aan de Amstedijk ten noorden en zuiden van de brug en de enkele woningen aan de Ouderkerkerdijk.

De bewoners bij de Schinkel en de Amstel vrezen grote (geluid)hinder te ondervinden bij

de bouw van de kunstwerken, en overlast van bouwverkeer op de smalle wegen, waarbij wordt aangegeven dat de dijken nauwelijks bouwverkeer verdragen. De bewoners pleiten juist voor het werken op werkdagen en niet in de avonden, nachten of weekenden. Ook hinder voor het drukke fietsverkeer ter plaatse van de Schinkel is een bron van zorg. Ten aanzien van de eindsituatie hopen de bewoners dat ondanks de uitbreiding van de A10 met extra rijstroken, de geluidshinder voor hen vermindert.

B.2.3 ONDERWIJSINSTELLINGEN

In het gebied bevindt zich een groot aantal scholen, variërend van lager tot universitair onderwijs. De VU is de grootste instelling met circa 25.000 studenten en 4.000 werknemers. Ze maken zich zorgen over de veiligheid van de studenten (fietsers en voetgangers). Dagelijks loopt er een grote stroom VU-voetgangers van en naar het station Zuid.

De ROC aan de Europaboulevard is een andere grote onderwijsinstelling op de Zuidas. Ook voor hen is veiligheid en bereikbaarheid van groot belang. De ROC is voor haar bereikbaarheid voor een belangrijk deel afhankelijk van station RAI en straks de Noord/Zuidlijn.

Aan de Fred. Roeskestraat zijn de gerenommeerde Gerrit Rietveld Academie en de Geert Groote school gevestigd en aan de Prinses Irenestraat het Sint Nicolaas Lyceum. Daarnaast is er nog een aantal kleinere onderwijsinstellingen op de Zuidas aanwezig. Het beperken van geluidsoverlast is met name tijdens examenperiodes een belangrijk aandachtspunt.

B.2.4 ZORGINSTELLINGEN

Het VUmc is een bijzondere gebruiker van de Zuidas. Deze instelling is 24 uur per dag in bedrijf. Patiënten, werknemers en bezoekers komen af en aan. Het is voor de VUmc noodzakelijk om via verschillende modaliteiten bereikbaar te blijven, waarbij de ambulancedienst een bijzondere positie inneemt. Daarnaast beschikt het VUmc over trillingsgevoelige apparatuur (nanolab, PET/MRI), waar in bepaalde periodes rekening mee gehouden dient te worden. Geluidsoverlast is vanzelfsprekend ongewenst. Tot slot wordt opgemerkt dat in het gebied een aantal kleine gezondheidsinstellingen is gelegen waarvoor bereikbaarheid essentieel is.

B.2.5 PUBLIEKE VOORZIENINGEN

a. Evenementencentrum RAI

Amsterdam RAI Convention Centre faciliteert jaarlijks meer dan 50 internationale congressen, 70 (vak)beurzen, evenementen en meer dan duizend kleinere congressen, presentaties en meetings met ruim 1,5 miljoen bezoekers per jaar. Bekende evenementen van de RAI zijn de meerdaagse huishoudbeurs, autobeurs en IBC. Maar er zijn ook tal van kleine kortstondige evenementen. De RAI heeft daarmee zowel een internationale als een lokale functie. In de weekenden en tijdens de vakanties is de RAI in bedrijf. De bereikbaarheid via alle modaliteiten is van groot belang alsmede de uitstraling in de directe nabijheid van de RAI en het beperken van geluid- en trillingshinder. De RAI heeft als gevolg van de realisatie van de Noord/Zuidlijn en OV SAAL veel ervaring met de hindereffecten van grote infrastructurele projecten.

b. Recreatiefaciliteiten

Er bevinden zich diverse recreatiefaciliteiten op en om de Zuidas, zoals het Beatrix- en Amstelpark. Bereikbaarheid en leefbaarheid zijn voorwaarden voor het functioneren van deze faciliteiten. De Nieuwe Meer en de Amstelscheg zijn recreatieve gebieden met een regionale betekenis. Op de hier gelegen tuinparken Amstelglorie en Ons Buiten genieten Amsterdammers van de (relatieve) rust. In de zomermaanden wordt hier ook overnacht.

c. Sportfaciliteiten

Er bevinden zich diverse sportfaciliteiten op en om de Zuidas, zoals Olympisch

Stadion, Frans Ottenstadion, tennispark Joy Jaagpad, de Bosbaan en in het gebied de voetbalcomplexen van AFC en SC Buitenveldert. Zij hebben er belang bij dat ze goed bereikbaar zijn, en bij de organisatie van evenementen in het bijzonder. Op het water van Amstel en Nieuwe Meer, zijn respectievelijk roeiverenigingen en een watersportvereniging actief. Belangrijkste wensen zijn dat er rekening gehouden wordt met de organisatie van evenementen en de veiligheid van watersporters (met name van roeiers op de Amstel ter plaatste van de Rozenoordbrug) en toeschouwers en de doorvaart op de Amstel.

d. Begraafplaatsen

De R.K. begraafplaats Buitenveldert is gesitueerd tussen de Fred. Roeskestraat en de A10 en ligt midden in het werkgebied. Begraafplaats Zorgvlied langs de Amstel ligt net daar buiten. Ze stellen prijs op rust tijdens teraardebestellingen en willen afspraken maken over de afstemming van werkzaamheden op geplande teraardebestelling met de opdrachtnemer.

e. Winkels en horecagelegenheden

Winkels en horecagelegenheden willen in de realisatieperiode geen of zo min mogelijk hinder ondervinden van de bouw. Het gaat dan met name om geluid- en stofoverlast (terrassen), uitstraling en bereikbaarheid voor gasten. Het spreekt vanzelf dat ze goed bereikbaar dienen te zijn. Met name in het centrumgebied rondom de pleinen en nabij de RAI is veel horeca gevestigd.

B.2.6 FIETSERS EN VOETGANGERS

Fietsers en voetgangers hechten aan duidelijke en zo direct mogelijke omleidingsroutes. Tevens hechten zij waarde aan continuïteit in de tijdelijke situatie. Fietsers hebben er belang bij dat de plek waar ze hun fiets kunnen stallen zo dicht mogelijk gelegen is bij het doel van hun reis.

De Amsterdamse afdeling van de Fietsersbond is ook in en rondom Zuidas erg actief. Zij zijn de grootste belangenbehartiger van fietsers in Amsterdam, zijn goed georganiseerd en geïnformeerd en weten de Amsterdamse en landelijke politiek makkelijk te vinden. Voor de Fietsersbond is het van belang dat het gebied Zuidas en station Amsterdam Zuid voor fietsers vanuit alle windrichtingen op een goede en comfortabele manier bereikbaar blijft en dat er goede en voldoende fietsparkeervoorzieningen zijn. Wanneer ten behoeve van de bouw van Zuidasdok bepaalde fietspaden, fietsroutes en/of fietsvoorzieningen (tijdelijk) buiten gebruik worden genomen, dient hiervoor in de plaats goede en aantrekkelijke vervanging gerealiseerd te worden. Dit zodat het fietsen van/naar/door het gebied niet ontmoedigd maar juist gestimuleerd blijft worden.

B.2.7 BEHEERDERS

In het gebied zijn tenminste de volgende publieke beheerders actief: Rijkswaterstaat West Nederland Noord (rijkswegen), ProRail (spoorlijnen en treinstations), gemeente Amsterdam (metro sporen, metrostations, infrastructuur voor trams en bussen, openbare ruimte), Waternet en NS Stations.

B.3 VERKEER- EN VERVOERSSTROMEN

Het gebied Zuidas is goed te bereiken met alle modaliteiten: auto, openbaar vervoer en fiets.

B.3.1 OPENBAAR VERVOER

Station Amsterdam Zuid

Momenteel maken dagelijks 70.000 mensen gebruik van station Amsterdam Zuid en de metro- en treinverbindingen die dit station aandoen. De bus- en tramhaltes zijn gesitueerd op de Strawinskylaan. Dit is op enige afstand van het station, waardoor er grote loopstromen tussen deze twee locaties ontstaan. Station Amsterdam Zuid behoort tot de snelst groeiende stations van Nederland, waarbij in 2017 ook de aanlanding van

de Noord/Zuidlijn op dit station is gerealiseerd. Dit betekent dat het hier, vooral tijdens de spits, erg druk is en het steeds drukker wordt. In 2017 bevinden zich aan weerszijden van station Amsterdam Zuid in totaal 7.900 fietsparkeerplekken en bevinden zich diverse stations voorzieningen.

Station RAI

Op station RAI halteren zowel trein, metro-, tram- als buslijnen. De bussen en tram halteren onder de viaducten van metro en trein. Tijdens grote evenementen in de RAI wordt station RAI intensief gebruikt. In 2017 bevinden zich rondom station RAI 2.200 fietsparkeerplekken.

Station Amstelveenseweg

Op station Amstelveenseweg halteren tram- en buslijnen en een metrolijn. In 2017 bevinden zich rondom station Amstelveenseweg 300 fietsparkeerplekken.

Bus-, tram- en metroverbindingen

Het openbaar vervoer in het gebied maakt gebruik van de 4 noord-zuidverbindingen. De Amstelveenseweg wordt gebruikt door diverse regionale buslijnen en twee tramlijnen. Over de Europaboulevard loopt een buslijn en een tram die een keertlus heeft ten zuiden van station RAI. Over de Parnassusweg lopen zowel bus- als tramlijnen en over de Buitenvelderstelaan loopt een sneltram. Over de De Boelelaan loopt een busverbinding en over een deel van de De Boelelaan loopt een tram. Zoals eerder aangegeven zijn de bus- en tramhalten voor station Amsterdam Zuid gesitueerd aan de Strawinskylaan. Langs de A10 loopt een metroverbinding tussen station RAI en Amstelveenseweg. Bij station Amsterdam Zuid kruist een metrolijn de zuidelijke rijbanen van de A10.



Figuur: OV-lijnen rondom de stations Amstelveenseweg, Zuid en RAI.

B.3.2 AUTOVERKEER

Voor het autoverkeer in de Zuidas bestaan de belangrijkste verkeersaders uit het Hoofdwegennet en het stedelijk wegennet. Waarbij in het stedelijk wegennet met name de De Boelelaan, de Amstelveenseweg en de Europaboulevard tijdens de spits intensief worden gebruikt. Op het stedelijk wegennet is de Beethovenstraat tussen de De Boelelaan en de Mahlerlaan erg druk in de ochtend (richting de Mahlerlaan) en avondspits (richting de De Boelelaan). Tevens wordt de oostzijde van de Mahlerlaan (ten oosten van de Parnassusweg) in de spits intensief gebruikt. Er bevinden zich twee aansluitingen op het Hoofdwegennet in dit gebied; bij de Amstelveenseweg (S108) en de Europaboulevard (S109). Dwars door de Zuidas loopt het zuidelijk deel van de drukke Rijksweg A10 en is zowel onderdeel van de Ring van Amsterdam als een doorgaande verbinding. De A10 Zuid loopt tussen Knooppunt Amstel (aansluiting op de A2) en Knooppunt de Nieuwe Meer (aansluiting op de A4). Dit zijn ook de knelpunten waar de meeste files staan. Voor nadere gegevens over de verkeersintensiteit wordt verwezen naar de milieueffectrapportage, welke opgenomen is in Annex XIII.

B.3.3 FIETSVERKEER

Door de Zuidas loopt een aantal intensief bereiden fietspaden. Hieronder staat een overzicht van de meest routes met de hoogste intensiteit:

- De route door het Beatrixpark tussen de Europaboulevard en de Beethovenstraat (De Groene Zoom);
- De route over de Beethovenstraat;
- De route over de Amstelveenseweg (2 zijden);
- De route over de De Boelelaan;
- Beethovenstraat tussen de De Boelelaan en de Mahlerlaan;
- Parnassusweg tussen de De Boelelaan en de Mahlerlaan;
- Oostzijde Mahlerlaan (ten oosten van de Parnassusweg);
- De route tussen station RAI en het ROC aan de Europaboulevard;
- De route over de Fred. Roeskestraat;
- De oversteek van de Prinses Irenestraat en de Beethovenstraat;
- Het fietspad aan de noordzijde van de Strawinskylaan;
- Route langs de westzijde van de Europaboulevard;
- Westzijde van de Mahlerlaan (ten westen van de Parnassusweg).
- fietspad over de Amstel en over de Schinkel



Figuur: Fietsroutes in en om de Zuidas.

B.3.4 LOOPSTROMEN

Er zijn veel loopstromen binnen het centrumgebied van de Zuidas. De grootste loopstromen in het gebied lopen

- tussen de station Amsterdam Zuid en het WTC en de VU;
- tussen station Amstelveenseweg en de VU, het VUmc en de ACTA;
- tussen station RAI en de RAI en hotels ten zijden van de RAI.

Zuidas dōk

