

Gemeenteraad van Amsterdam

Aan: Directeur Ruimte en Duurzaamheid  
Postbus 2758  
1000 CT Amsterdam

Amsterdam, 18 april 2015

**Betreft: zienswijze ontwerp tracébesluit Zuidasdok A10, project MER en ontwerp bestemmingsplan ('online' ingediend + verzonden als brief)**

Geachte heer, mevrouw,

Middels dit schrijven maken ondergetekenden gebruik van de gelegenheid tot het indienen van een zienswijze op het ontwerp tracébesluit Zuidasdok A10, het project MER en het ontwerp bestemmingsplan

**Omdat de procedures rond het nieuwe bestemmingsplan en het tracébesluit geheel parallel lopen, maken wij één tekst voor zowel het gemeentebestuur als de minister. Uiteindelijk gaat het om één project. Wij hebben bij het opstellen van onze zienswijze vooral geciteerd uit het ontwerp tracébesluit.**

Wij zijn in 2010 komen wonen op de Zuidas, in Gershwin, aan het Gustav Mahlerplein. Er wordt hier om ons heen de laatste maanden zeer veel gebouwd. Nu vooral ook woningen. Over het algemeen zijn wij ingenomen met deze bouwactiviteit: wij zijn het van harte eens met het mengen van kantoren en woningen. Zuidas is een nieuwe Amsterdamse wijk, nog pril in zijn ontwikkeling. Het is juist hierom dat wij ons grote zorgen maken over de plannen rondom de A10 en het station. Wij vrezen dat dit mega-infrastructuur project jaren lang ernstig afbreuk zal doen aan de woon- en verblijfkwaliteit van dit bijzondere, nieuwe stedelijke gebied.

## **1- Inleiding.**

In het tracébesluit wordt als motivering aangevoerd het belang van de ontwikkeling van de Zuidas als duurzaam gemengd stedelijk centrum en regionaal vervoerknooppunt, onderdeel van de Amsterdamse stedelijke regio. En dat alles op een zeer hoog internationaal ambitieniveau. De realisatie van de OVT en de gedeeltelijke ondertunneling van de A10 zou moeten leiden tot een hoogwaardige invulling van de openbare ruimte en een positief effect op de potentiële omvang van de verdere ontwikkeling van de Zuidas

*“Fysieke en visuele barrières verminderen door de stadsverbindingen op het dak van de A10 en dragen daarmee - mede door de inpassings- en vormgevingsambities - in belangrijke mate bij aan de doelstelling.”*

*“In het hart van de Zuidas, op de tunneldaken, wordt er een aanzienlijk oppervlak aan ruimte toegevoegd. Samen met de aangrenzende straten en pleinen ontstaat een aaneengesloten, grotendeels autovrij gebied.”*

Hiervoor wordt een project uitgevoerd dat tenminste 10 jaar zal gaan duren en zeker 2 miljard Euro zal gaan kosten. De ervaringen met vergelijkbare projecten in het verleden laten zien dat zoiets vrijwel altijd langer gaat duren en dat het naar verwachting ook veel meer gaat kosten. Bij oplevering van vergelijkbare projecten moet helaas vaak ook achteraf worden geconcludeerd dat het nut twijfelachtig blijkt te zijn. O.i. is dat ook voor het Zuidasdok aan de orde.

Zeker nu is gekozen voor de uitgekilde (financieel haalbare) variant, Kennelijk wordt de gekozen oplossing als een matig compromis gezien. Niet voor niets wordt in de stukken gesteld dat doorgroei naar één van de lange-termijn-alternatieven niet onmogelijk wordt gemaakt. Deze kanttekening lijkt op zijn minst in strijd met de ambitie om de een leefomgeving duurzaam en toekomst vast te verbeteren, zoals eerder wordt gesteld. Zit hier een addertje onder het gras?

## 2- Onze belangrijkste bezwaren tegen het ontwerp tracébesluit (incl. alle daarbij behorende rapporten) en het ontwerp bestemmingsplan.

Om te beginnen hebben wij ernstige twijfels over nut en noodzaak van het project. Daarnaast vrezen wij vooral voor grote overlast over een lange periode die juist een nadelig effect zal hebben op de ontwikkeling van het Zuidasgebied. Om die reden zijn wij van mening dat het tracébesluit niet moet worden genomen en het bestemmingsplan niet moet worden vastgesteld.

Wij vragen daarbij specifiek aandacht voor de volgende punten:

- De ondertunneling van het gebied behelst maar **een klein deel van de totale Zuidas**. Slechts 1 km. wordt ondertunneld. De overige ca. 5 km. wordt voorzien van geluidsschermen (en daarmee nieuwe en lelijke barrières).
- Daar waar de auto's ondergronds verdwijnen wordt de ruimte die ontstaat voor een groot deel in beslag genomen voor **verbreding van trein- en metroperrons, de sporen/tramrails en de OTV** (en reserveringen voor mogelijk toekomstige uitbreidingen).
- De overblijvende openbare ruimte levert maar beperkt extra groen op en ligt langs het talud van de spoordijken. De **verblijfskwaliteit zal zeker niet hoogwaardig zijn**. Ook niet omdat de noordelijke zijde niet op de zon georiënteerd is. De tunnel draagt daarom niet bij aan een duurzame verbetering van de leefbaarheid.
- **De barrières worden in feite niet geslecht**. Er is al een grote hoeveelheid reeds bestaande spoorrails/metrorails die in de afgelopen jaren nog eens sterk is uitgebreid. De enige verandering is dat de al bestaande barrière nu helemaal zal bestaan uit spoorwegviaducten. Het in het ontwerpbesluit gesignaleerde knelpunt blijft bestaan: *“De huidige infrastructuurbundel zorgt bovendien voor een tweedeling van Zuidas. De noord- en zuidflank zijn weliswaar met elkaar verbonden via enkele noord-zuidverbindingen, dit is echter niet afdoende om de fysieke barrière en het gevoel dat de barrière oproept weg te nemen. Door deze barrière die circa 125 meter breed is kan in Zuidas geen echt centrum(klimaat) geschapen worden, omdat duidelijk sprake blijft van twee delen.”*
- Onduidelijk is wat bedoeld wordt met **versterking van oost-westverbindingen**. Tenzij wordt bedoeld op versterking van de A10 en de spoorverbindingen, wat een nogal beperkte opvatting is over versterking van oost-westverbindingen. De versterking van noord-zuidverbinding ontbreekt ook al volledig in de stukken, tenzij hier bedoeld wordt op de onderdoorgang bij (al bestaande) spoorwegviaducten over Amstelveenseweg, Parnassusweg, Beethovenstraat en

Europaboulevard. Met Noord-Zuid bedoelt men de Brittenpassage.

- Er wordt geen rekening gehouden met de geplande **werkzaamheden aan de A9 in Amstelveen**. Ook daar vindt een aanzienlijke verbreding plaats. Verwacht mag worden dat deze verbinding A9 samen met de nog op te leveren verbrede A1/A6 van invloed zullen zijn op het verkeersaanbod van de A10. In uw besluit worden deze effecten niet meegenomen.
- Tijdens de uitvoeringsfase waar tegelijkertijd wordt gewerkt aan de A9 en de ondertunneling van de A10 bij de Zuidas ontstaan grote verkeersproblemen. Het beperken van de doorstroming, knijpen op beide wegen in dezelfde periode is niet acceptabel. De afstemming tussen beide projecten leidt ongetwijfeld tot vertraging/fasering waardoor de nu geplande uitvoeringsduur van 10 jaar zwaar onder druk zal komen te staan.
- In tegenstelling tot het oorspronkelijke plan (volledige ondertunneling), wordt **geen extra bouwgrond toegevoegd**. Het argument dat met de ondertunneling schaarse grond optimaal kan worden ingezet voor optimaal gebruik om de ontwikkeling tot internationale toplocatie te versterken snijdt geen hout. Het argument van de uitbreiding tot 5.500 woningen op de Zuidas is niet aan de orde. Voor zover die uitbreiding mogelijk is, is dat ook nu al het geval. Het aantal te benutten kavels is beperkt en over een jaar of vijf vrijwel uitgeput. Op de tunnels komen geen woningen.
- **De ontwikkeling van het Zuidasgebied is (mede gelet op de ontwikkelingen in de financiële sector, afname werkgelegenheid) kwetsbaar**. Een grote bouwput over een lange periode zal die kwetsbaarheid alleen maar vergroten. Gevreesd moet worden dat bedrijven in verband met de overlast de bestaande kantoorlocaties gaan verlaten en dat nieuwe woningprojecten door onverkoopbaarheid niet van de grond komen. De leefbaarheid wordt daarom in onze ogen nadelig beïnvloed door het Zuidasdok. Het grote gevaar is dat over 20 jaar de fysieke operatie is geslaagd, maar de patiënt (de internationale toplocatie, die vooral door de gebruikers wordt gevormd) is overleden.
- De ondertunneling alleen van de A10 Zuid zal **niet leiden tot een verhoging van de gebruikswaarde van het gebied**, niet voor de fietsers en niet voor wandelaars. De onderdoorgangen blijven immers ongeveer net zo lang en sociaal onveilig als in de huidige situatie. Nog afgezien van de tunnels in de buiten het plangebied vallende Strawinskylaan en het verlengde daarvan. Het niet opnemen van een fietsverbinding door het OVT in de centrale as van Zuid naar het Zuidplein en Gustav Mahlerplein is een grote misser.
- **De NZ lijn wordt niet doorgetrokken naar Amstelveen**. Hierover bestaat al langer bij veel bewoners grote ongerustheid. Een gedwongen overstap naar een andere vervoersmodaliteit past niet in de definitie van kwalitatief hoogwaardig OV-knooppunt van internationale allure, zoals u aangeeft te willen realiseren. Een gemiste kans. Aan de transferdoelstellingen tussen OV-modaliteiten draagt dit in ieder geval niet bij.
- **De plannen voor de Zuidas, inclusief die voor het Zuidasdok in al zijn varianten, dateren van vòòr de financiële crisis in 2008**. De ontwikkelingen in het afgelopen decennium vragen echter om een ingrijpende herijking van de visie op de Zuidas. Denk onder meer aan de gevolgen van de economische crisis voor het concept van een financieel district in Amsterdam. Verder zijn er allerlei nieuwe ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit en duurzaamheid waardoor naar verwachting veel minder uitstoot van CO2 gerealiseerd zal worden.
- De gemeente is pas dit voorjaar gestart met een herijking van de visie op Zuidas. Op dit moment ontbreekt het aan een vernieuwde integrale visie op het gebied.

Een definitief besluit over het Zuidasdok nu, betekent dat deze “nieuwe” visie gebaseerd zal zijn op achterhaalde aannames uit de jaren negentig en het begin van deze eeuw<sup>e</sup>.

### 3- In het kort onze voornaamste bezwaren waar het gaat om de uitwerking op het milieu en op de leefomgeving (zie Project MER).

- Volgens de berekende effecten na realisatie blijft de beoogde verbetering van de luchtkwaliteit neutraal. Alleen ter plekke van de ondertunneling is er sprake van een lichte verbetering. Daar tegenover staat dat bij de tunnelmonden een verhoging te verwachten is. Door scherpere emissie-eisen echter zou de uitstoot sowieso al moeten afnemen. Een schamel resultaat voor een investering van 2 mrd.
- In het rapport wordt vastgesteld dat de ingreep leidt tot meer verkeersbewegingen en derhalve tot toename van het energiegebruik en CO-2. Zou ondanks dat het project moeten leiden tot een duurzame toekomst? Dat lijkt ons moeilijk te rijmen met het streven naar meer duurzaamheid en o.a. het frequenter gebruik van OV.
- Ook de landschappelijke kwaliteit verslechtert, maar wordt, volgens de stellers, door de realisatie van het OVT gecompenseerd. Een station i.p.v. landschappelijke kwaliteit? Een schrale troost.
- In de tabel Effectbeoordeling S5 worden bij de effecten tijdens realisatie diverse aspecten genoemd. Opvallend is daarbij dat er vooral gekeken wordt naar vervoer, effecten voor reizigers, maar niet naar effecten voor bewoners, werknemers, scholen en bedrijven. Ook op dit punt zijn de voorgenomen besluiten onvoldoende onderbouwd.
- De effectmeting op doelbereik ruimtelijke kwaliteit (tabel S4) op internationale allure, uitstraling van kwaliteit, betekenisvolle plek, balans tussen rust en animatie, inpassing in de omgeving is onvoldoende onderbouwd. Het is een subjectieve interpretatie.
- De sociale veiligheid wordt negatief beïnvloed. De passages tijdens de bouw zullen als erg onprettig en onveilig ervaren worden. Dat geldt voor alle tunnels, maar in het bijzonder voor de afsluiting van de Minervapassage.
- Wat betreft sociale veiligheid worden leemten in kennis en informatie vastgesteld: *“Het detailniveau waarop bepaalde aspecten zijn uitgewerkt biedt nog onvoldoende informatie om een volledige beoordeling te kunnen doen. Dit geldt bijvoorbeeld voor de indeling van de Minervapassage en de Brittenpassage. Genoemd is dat commerciële voorzieningen aanwezig zijn, maar hoe deze indeling er uit ziet is in deze fase nog niet bekend. Of vanuit commerciële voorzieningen informeel toezicht of sociale controle plaatsvindt, hangt onder meer af van de materialen die gebruikt worden in gevels van deze commerciële voorzieningen. Hetzelfde geldt voor bijvoorbeeld de indeling van de tram- en bushaltes.”*
- Tijdens de afsluiting van de Minervapassage is er geen doorgang meer voor voetgangers in het verlengde van de Minerva-as. De voetgangers moeten dan via de Parnassusweg en de Beethovenstraat. Beide gebieden die ook door de diverse tunnels onder de Strawinskylaan, de Parnassusweg en Beethovenstraat erg onoverzichtelijk zijn en sociaal onveilig.
- De fasering van de werkzaamheden en de bouwmethoden worden overgelaten aan de aannemer. Deze zal m.n. letten op het rendement en zeker geen oog hebben voor leefbaarheid voor bewoners. Er worden in het plan weliswaar criteria meegegeven, maar de toets op de aanbesteding is niet transparant voor belanghebbenden. Wij maken ons ernstig zorgen nu onze leefbaarheid in de

komende 10 jaar afhankelijk wordt gesteld van een consortium van bouwondernemingen.

- Niet duidelijk is voor welke realisatievariant wordt gekozen: tunnel TB 10 of A10-BA of A10-BA-dr terwijl er wel grote verschillen zitten in bouwduur (+2jaar) en overlast. Wij hopen dat deze keuze niet ook wordt overgelaten aan de bouwers.
- De heiwerkzaamheden moeten ook op dit moment al aan wettelijke voorschriften voldoen. De ervaringen in de afgelopen maanden in onze eigen woonomgeving (Gershwin) hebben echter uitgewezen, dat ook de wettelijke voorschriften kunnen leiden tot ruim 65 dB in huis (door ons gemeten, met gesloten ramen). De bouwoverlast in het 1<sup>e</sup> kwartaal 2015 voor bedrijven en bewoners stemmen ons niet optimistisch. Zeker niet omdat het niet gaat om 2/3 maanden, maar over een periode van in het beste geval 6 jaar (bouwperiode van de tunnel).
- De invloed op WKO-bronnen is niet in te schatten. Het rendementsverlies kan niet berekend worden. Wij maken ons ernstig zorgen over mogelijke effecten. WKO wordt door de gemeente en ontwikkelaars aangeprezen als een van de grote kwaliteiten van de Zuidas.
- Er is nog onduidelijkheid over de wijze van afwateren en het oppervlaktewater. Onzeker is wat de gevolgen zijn voor het grondwaterpeil tijdens de bouw en welke mogelijke consequenties dat kan hebben voor de parkeergarages en andere ruimtes beneden maaiveldniveau. Hetzelfde geldt voor de gevolgen van extreme neerslag en de effecten op de waterveiligheid.

#### 4- Samenvattend:

De realisatie van het Zuidasdok betekent dat er tenminste gedurende meer dan 10 jaar sprake zal zijn van een grote onoverzichtelijke bouwput. De beleving van de openbare ruimte zal sterk negatief worden beïnvloed. Er worden negatieve effecten verwacht als gevolg van bouwlawaai voor de sociale veiligheid, duurzaamheid, klimaat, water en de attractiviteit van het gebied.

Het resultaat van tenminste 2 mrd. Investerings in deze halfslachtige uitvoering niet meer dan een ondertunneling van de A10, de barrière werking door het spoor blijft bestaan. Nut/noodzaak is ver te zoeken, maar de schade aan het gebied zal aanzienlijk zijn.

Nu we staan aan de vooravond van definitieve besluitvorming doen wij een dringend beroep op gemeentebestuur en de minister om, nu het nog kan, af te zien van uitvoering van de plannen. Het is nog niet te laat!

Van: Huib de Vet / Gea Dekkers  
Adres: Gustav Mahlerplein 227  
1082 MS Amsterdam  
[huibdevet@xs4all.nl](mailto:huibdevet@xs4all.nl)  
[geadekkers@xs4all.nl](mailto:geadekkers@xs4all.nl)  
mobiel: 062 1523 033