

NOTA n.a.v. **VERWEERSCHRIFT ZUIDASDOK**

van

VERENIGING BEETHOVENSTRAAT - PARNASSUSWEG (VBP)

1 december 2016

Zaaknummers: 201603613/1/R6 en 201603945/1/R6

Vereniging Beethovenstraat - Parnassusweg

Inhoudsopgave

DEEL A n.a.v. verweerschrift (m.n. hoofdstuk 2. Nut en noodzaak Zuidasdok, 3. Proces planvorming en 4. Algemene reactie beroepen)

A.1. Het contract en het proces van contractvorming	4
A.2. Verwijzing naar het Bouwbesluit (zie ook bijlage I en II)	6
A.3. Omgevingsmanagement incl. éénloket (zie ook bijlage III)	11
Conclusie	13

DEEL B n.a.v. verweerschrift (m.n. hoofdstuk 5.12 Vereniging Beethovenstraat - Parnassusweg)

B.1 Nut en noodzaak resp. verbreding + tunnels A10 - Ringweg Zuid (zie ook bijlage IV en V)	15
B.2. Luchtkwaliteit (zie ook bijlage VI en VII)	19
B.3. Waterhuishouding (zie ook bijlage VIII)	26
B.4. Geluid verkeer, uitbreiding station Zuid, vermindering barrièrewerking	29
B.5. Kosten en maatschappelijke kosten - baten afweging (MKBA)	31

RESUMÉ	33
---------------	----

BIJLAGEN I t/m VIII

DEEL A.1 t/m A.3

A.1. Het 'contract' en het proces van contractvorming

1. In het verweerschrift wordt herhaaldelijk verwezen naar "het contract". Voor zover de Vereniging Beethovenstraat - Parnassusweg (verder: VBP) kan nagaan gaat het daarbij om het contract dat de Minister van Infrastructuur en Milieu en haar Zuidasdok-partners, waaronder de gemeente Amsterdam, voornemens zijn af te sluiten met de aannemerscombinatie met het beste bod. In dat contract, zo begrijpt de VBP, zullen nadere eisen worden vastgelegd inzake de definitieve plannen inclusief de wijze van uitvoering, het beperken van overlast enzovoort.
2. De verwijzingen naar dat zogenaamde "contract" zijn volgens de VBP onzorgvuldig, onjuist en niet valide, immers:
 - er was ten tijde van het opstellen van het verweerschrift nog geen "contract", want
 - ten tijde van het opstellen van het verweerschrift liepen de onderhandelingen nog, de gunningsprocedure is pas recent van start gegaan en nog niet afgerond;
 - het uiteindelijke "contract" kon en kan dus nog verschillende kanten opgaan met nadelige gevolgen voor de Pr. Irenebuurt;
 - desgevraagd heeft de projectorganisatie Zuidasdok buurtbewoners laten weten dat de Pr. Irenebuurt / VBP, zo er een definitief contract is, dat niet krijgen en ook niet mogen inzien.
3. Naar dat niet bestaande en kennelijk niet openbare "contract" verwijzen biedt derhalve geen enkele duidelijkheid en zekerheid, respectievelijk waarborgen dat zaken zorgvuldig worden aangepakt en de belangen van de VBP en haar leden serieus worden genomen.
4. De Minister en de gemeente Amsterdam bevestigen dat misleidende beeld want bij de beantwoording van de beroepschriften wordt bij herhaling gewezen op de inleiding (hfdst. 1 t/m 4), maar ook daarin staat niet duidelijk wat er echt gaat gebeuren, wat de overlast zal zijn enzovoort, want: "er wordt nog overlegd over maatregelen, welke ontheffingen aan de orde zijn" en wat dies meer zij. De tekst van het verweerschrift ademt voorts een voortdurend "wij streven" uit en "details van de

Vereniging Beethovenstraat - Parnassusweg

uitvoering" (*sic*) uit (zie blz. 67 verweerschrift) en "gaat u maar rustig slapen"; alsof bijvoorbeeld weken en maanden durende ontheffingen tot 100 dB(A) "details" zijn.

5. De onbekendheid met wat tot nog toe respectievelijk komende weken en maanden wordt afgesproken aangaande hinder en overlast als gevolg van de realisering van het Zuidasdok, is voor de Pr. Irenebuurt één grote *black box* en laat onze buurtbewoners in het ongewisse over de vergaande negatieve consequenties, die -zo leert de ervaring- meestal in het nadeel van de burger uitpakken: het is een totaal gebrek aan rechtszekerheid. Dat wekt in onze buurt heel veel boosheid op.
6. In A.2 en A.3 noemt de VBP diverse voorbeelden van slechte ervaringen met de bouwoverlast van diverse projecten die afgelopen maanden voor veel onrust hebben gezorgd in de Pr. Irenebuurt.

Conclusie:

7. Het gekozen proces, eerst een tracébesluit respectievelijk bestemmingsplan gevolgd door geheime onderhandelingen zonder openheid richting omwonenden over de concrete eisen aan de consortia -ook in de toekomst!- is ondeugdelijk, onaanvaardbaar en onbehoorlijk. De algemene beginselen van behoorlijk bestuur, het motiveringsbeginsel, rechtszekerheidsbeginsel en vertrouwensbeginsel zijn in het geding gezien de antwoorden in het verweerschrift onder verwijzing naar "het contract".
Er is sprake van bewuste misleiding en het in onwetendheid houden van de inwoners van de Pr. Irenebuurt.

A.2. Verwijzing naar het Bouwbesluit

8. Naast voornoemde verwijzing naar "het contract" wordt in het verweerschrift idem bij herhaling verwezen naar "het Bouwbesluit". Echter, daarmee heeft de burger nog volstrekt geen zicht op de werkelijk optredende geluid- of trillingshinder e.d., het ontheffingenbeleid, eventuele eenduidige richtlijnen om de hinder te beperken enzovoort. Dat staat in schril contrast met de harde toezeggingen die de kantoren op de Zuidas hebben gekregen: maximering van geluid van bouwactiviteiten tijdens kantoortijd.

9. De MER commissie doet over die onzekerheid voor de buurt in haar toetsingsadvies ¹ paragraaf 3.6 Mitigerende maatregelen (gemakshalve bijgevoegd als bijlage I) behartenswaardige uitspraken, waaronder het gebrek aan eenduidig inzicht in de mitigerende en compenserende maatregelen, respectievelijk het doorverwijzen naar het uitvoeringsplan van de aannemer met alle vrijheden en keuzen van dien, respectievelijk de maatregelen te treffen om hindereffecten tijdens de realisatie te beperken.
De VBP is het hartgrondig eens met voornoemd toetsingsadvies. Helaas, niets van wat de Commissie aanbeveelt vindt de VBP terug in het verweerschrift.

10. Zo maken verweerders niet duidelijk op welke wijze de overlast geluid, trillingen enz. worden beperkt en gemonitord, respectievelijk hoe onafhankelijk dat monitoren gebeurt. De VBP wijst daarbij op het eerder bekend worden van het landelijke onderzoek ² naar de huidige tegenstrijdigheden binnen de regelgeving omtrent het monitoren van geluid afkomstig van bouw- en sloopactiviteiten. Bij de juistheid, de bruikbaarheid en de betrouwbaarheid van de huidige geluidmetingen moeten grote vraagtekens worden gezet, zeker in binnenstedelijke situaties. Het Bouwbesluit

¹ ProjectMER ZuidasDok -Toetsingsadvies over het milieueffectrapport 28 mei 2015 / rapportnummer 2866-86 (par. 3.6)

² Begin 2017 worden de resultaten van het brede onderzoek onder leiding van FidesExpertise BV (Geertruidenberg) en de Branchevereniging monitoring bouw en infra, bekend. Aan dit onderzoek doen grote branchebedrijven mee, grote gemeenten zoals Amsterdam, Utrecht, Eindhoven, Breda en Almere, als ook provincies. De aanbevelingen kunnen van groot belang zijn voor het Zuidasdok -zo dat doorgaat (als ook de Zuidas).

Hoe belangrijk overlastrestricties en monitoren van geluid zijn bewijzen de recente ervaringen in de Pr. Irenebuurt met de pilot geluidhinder Atrium: niet één keer werd tijdens de meetperiode de geluidsnorm overtreden, des te vaker toen de metingen waren stopgezet.

Vereniging Beethovenstraat - Parnassusweg

bijvoorbeeld, zegt niets over de als hinderlijk ervaren pieken in de geluidbelasting bijvoorbeeld in de avond- en nachtperiode.

11. Verder zegt het Bouwbesluit niets over trilling (nb. bouwschade) en andere vormen van overlast (stof e.d.). Voor trillingen is er überhaupt nog geen wet- of regelgeving, er is slechts een door de Stichting Bouwresearch (SBR) opgestelde richtlijn (A).³ In hoeverre die richtlijn (of een andere) van toepassing is bij de werkzaamheden aan het Zuidasdok wordt in het verweerschrift niets gezegd.
12. De in het verweerschrift herhaaldelijk gebezigde verwijzing naar "het Bouwbesluit" is derhalve om meer dan een reden niet valide, want:
 - de te verwachten hinder (geluidoverlast, trilling, stof enzovoort) is volstrekt onduidelijk, zo ook de mitigerende maatregelen;
 - het Bouwbesluit biedt ruimte voor eigen gemeentelijke normen; onduidelijk is of die in het geding zijn bij het project Zuidasdok en welke extra overlast die met zich meebrengen voor de Pr. Irenebuurt;
 - in het Bouwbesluit is daarnaast sprake van ontheffingen die in de gemeente Amsterdam helaas maar al te vaak worden aangevraagd en toegekend, zoals bij het project Gaasperdammerweg (zie ook bijlage II) , idem meerdere keren bij projecten op de Zuidas en het Zuidasdok ⁴;
 - door een groot project op te knippen in deelprojecten kunnen eindeloos veel ontheffingen worden verleend en wordt de hinder en schade door de optelsom van maximale ontheffingen voor de Pr. Irenebuurt torenhoog ⁵;
 - wat die ontheffingen in de praktijk zullen betekenen leert voornoemd project Gaasperdammerweg -daar zijn alle bezwaren van omwonenden op advies van de regiodienst ONZKG van tafel geveegd (zie idem bijlage II inclusief tabel ⁶).

³ <http://www.trillingen.com/artikelen/wetgeving-maximaal-toegelaten-trillingsniveaus-sbr-richtlijn-a/2>

⁴ Voorbeeld: er werd recent zonder vergunning begonnen met de nachtelijke werkzaamheden aan de tramrails c.a. op de Strawinsky laan waaronder het midden in de nacht slaan van heipalen (zonder geluiddempende maatregelen). Idem de ervaring bij de viaducten aan de Amstelveenseweg

⁵ Voorbeelden: onlangs zijn bij het project Atrium op de Zuidas vergunningen verleend voor de bouw van een grote koelinstallatie die in tweeën werd gesplitst en die ieder voor zich voldeden aan de omgevingsnormen, maar gezamenlijk niet.

Daarnaast moet worden gevreesd dat cumulatie van overlast buiten beschouwing blijft als straks veel Zuidas projecten samenvallen met die van het Zuidasdok; cumulatie van lawaai is weggeschreven in het tracébesluit en wordt in het verweerschrift niet verantwoord.

⁶ Zie voor meer gedetailleerde informatie inzake de ontheffingen Gaasperdammerweg <https://www.odnzkg.nl/mozard/document/docnr/85534>

Vereniging Beethovenstraat - Parnassusweg

De afhandeling van het schade- en compensatiebeginsel leidde daar recent tot veel maatschappelijke onrust ('Groningse toestanden' ⁷) en al eerder tot Kamervragen ⁸;

- er is nu al sprake van ernstige negatieve ervaringen in de Pr. Irenebuurt wat betreft hinder en schade door projecten van zowel Zuidas als Zuidasdok -beide projectorganisaties knijpen als het eropaan komt een oogje dicht wanneer de aannemer zijn boekje te buiten gaat, het toezicht is miniem en in feite niet-bestaand ⁹.

13. Kortom, met de enkele verwijzing naar het Bouwbesluit wordt geen eenduidig inzicht gegeven in de manier waarop bij de uitvoering van de ambities Zuidasdok de hinder en overlast worden gemitigeerd. Burgers worden in het onzekere gelaten, de simpele verwijzing naar het Bouwbesluit strooit zand in hun ogen en maskeert een boel ongein in de nabije toekomst -zo het Zuidasdok doorgaat. Daarnaast is er in de Pr. Irenebuurt grote onzekerheid of en wanneer en hoe het toezicht wordt georganiseerd en of er (door onafhankelijke deskundigen) wordt gehandhaafd (zie ook A.3).

14. De verwijzing naar het Bouwbesluit fungeert volgens de VBP als dekmantel om overlast en schade te verheimelijken. Daar draagt de in het verweerschrift veelgebruikte bezwerende formule volop aan bij:

"Uitkomst van deze belangenafweging is dat de hinder ten gevolge van de uitvoering van de bestreden besluiten niet zodanig is dat verweerders na afweging van de betrokken belangen de bestreden besluiten niet in redelijkheid hebben kunnen vaststellen of aan het belang van appellanten een groter gewicht had moeten toekennen dan aan de belangen die met de vaststelling en realisatie van de bestreden besluiten zijn gediend."

Van een belangenafweging, laat staan een zorgvuldige en specifieke/concrete belangenafweging, is de VBP tot nog toe niets gebleken.

⁷http://www.telegraaf.nl/binnenland/26800833/Scheuren_in_huizen_door_werk_A9_.html?utm_source=mail&utm_medium=email&utm_campaign=email

⁸ <http://www.gaasperdammerweg.nl/doc19/pers101216.html#Inhoofd>

⁹ Voorbeelden: Tijdens de ca 2 jaar durende nieuwbouw bij het Atrium werden de normen van het bouwbesluit tientallen keren overtreden. Zie recente geluidmetingen:

<http://www.irenebuurt.nl/resultatengeluidmetingatrium2.htm>

Hetzelfde gebeurde tijdens de bouw van de Rechtbank aan de F. Roeskestraat (o.a. scheuren in huizen) en meerdere bouwprojecten aan de Mahlerlaan.

15. Vorenstaande is des te schrijnender wanneer de toezeggingen van verweerder aan het bedrijfsleven op de Zuidas in beschouwing worden genomen. De wet maakt, zoals bekend, onderscheid tussen geluidsgevoelige bestemmingen (wonen, scholen enz.) en overige (d.w.z. niet geluidsgevoelige) bestemmingen zoals kantoren. En laten nu uitgerekend de kantoren op de Zuidas in het verweerschrift de toezegging krijgen dat de geluidsoverlast beperkt zal blijven tot 85 dB (A)! ¹⁰
16. Al eerder werd de kantoorfunctie op de Zuidas ontzien door de meest geluidsproducerende werkzaamheden (damwanden aanbrengen enz. met pieken tot 100 dB (A)) in de vroege ochtend en late middaguren te laten plaatsvinden -ten laste van de Pr. Irenebuurt.¹¹ Gaat straks hetzelfde gebeuren bij het Zuidasdok inclusief de nachten en weekends?
Hier vindt een volstrekt verkeerde belangenafweging plaats, het zorgvuldigheidsbeginsel wordt met de voeten getreden.
17. Bij de zinsnede (par. 4.3 verweerschrift) dat bij de realisatie van Zuidasdok ervoor gekozen wordt om "bovenwettelijke eisen" te stellen om de geluid- en trillingshinder te beperken vraagt de VBP zich af wat die bovenwettelijke eisen precies inhouden en of die ook gelden voor omwonenden, de scholen, kindercrèches en recreatiegebieden -of alleen voor de kantoorfunctie? ¹²
18. Kortom: "eerst uitleg en duidelijkheid" en dan "zien en geloven".

¹⁰ De gevels van de kantoren zouden voldoende geïsoleerd zijn om dat lawaai (max. 85 dB(A) op de gevel) binnenin het kantoor tot redelijke proporties, 40 à 45 dB(A), terug te brengen. Vrijwel geen enkele woning in de Pr. Irenebuurt is op een vergelijkbare wijze geïsoleerd!

¹¹ Voorbeeld: zo vonden onlangs tijdens de bouw van twee ondergrondse garages en de nieuwbouw aan de Prinses Irenestraat bij het Atrium consequent de meeste extreme overlast veroorzakende werkzaamheden buiten kantooruren plaats: van 07:00 - 09:00 en van 17:00 - 19:00 uur. Zie idem eerdergenoemde recente geluidmetingen:

<http://www.irenebuurt.nl/resultatengeluidmetingatrium2.htm>

¹² De VBP ervaring leert dat aannemers / projectontwikkelaars "creatief" omgaan met regels, voorschriften en afspraken ter beperking van omgevingsoverlast. De Pr. Irenebuurt zag al heel wat uitvluchten en onjuiste voorstellingen van zaken voorbijkomen als verklaring waarom "helaas" telkens weer de geluidsnormen overschreden moesten worden: in de grond aangetroffen puin, oude funderingspalen, slappe (veen?)grond, ondoordringbare kleilaag, onverwacht harde zandlaag, 'kleef'/vastzittende damwandpalen, overgevoelige "flits" computers, deadline afspraken, enzovoort.

Conclusie:

19. De VBP vreest het ergste, ook al omdat "de uiteindelijke maatregelen mede afhankelijk zijn van de wijze waarop de preferente aannemerscombinatie het werkproces inricht" (blz. 18 verweerschrift). Opnieuw is onduidelijkheid troef -er is geen contract, het contract blijft geheim voor de buurt, het Bouwbesluit kan alle kanten uit, zo ook het ontheffingenbeleid en het heeft er alle schijn van dat kantoorfuncties zoveel als mogelijk verschoond zullen blijven van bijvoorbeeld geluidhinder. Ook in dit opzicht (Bouwbesluit c.a.) wordt getornd aan de algemene beginselen van behoorlijk bestuur en met name het rechtszekerheidsbeginsel. De overheid, Minister IenM en gemeente Amsterdam passen de geldende rechtsregels niet juist en niet consequent toe.

20. Naar de mening van de VBP moet er een meer met waarborgen omklede procedure worden gevolgd (zie: ABBB's verbod op *détournement de procédure*). Ook al omdat er grote onzekerheid bestaat bij de VBP of, hoe en wanneer er wordt gehandhaafd en welke uitgangspunten daarbij worden gehanteerd -zie ook A. 3.
Omgevingsmanagement + éénloket functie.

A.3. Omgevingsmanagement + éénloket

21. De VBP maakt zich grote zorgen over het handhaving- en sanctiebeleid want de overheid blijft te vaak in gebreke. Ook de ervaringen in afgelopen maanden hebben de VBP *wiser and sadder* gemaakt, zie de eerdergenoemde ervaringen met diverse (ver)bouwplannen als ook de voetnoten 2, 4 t/m 6, 8, 9 en 12:

- starten met zeer luidruchtige nachtelijke werkzaamheden zonder vergunning, waaronder heien zonder geluiddempende maatregelen;
- kantoren in bescherming nemen ten detrimente van omwonenden (wonen is een geluidgevoelige bestemming, kantoren niet);
- geluidsniveaus toelaten die wettelijk verboden zijn.

22. Hoe kan het dat er vanuit de politiek zo de nadruk op bewonersparticipatie wordt gelegd terwijl diezelfde bewoners vaak het gevoel hebben dat ze absoluut niet gehoord worden? Nederlandse wetten en regels worden in de Pr. Irenebuurt en omgeving met de voeten getreden; handhavers komen pas in actie wanneer de schade al is geleden en de buurt (opnieuw) te hoop loopt. Om met de Amsterdamse ombudsman te spreken: "de burger is kansloos".¹³

De overheid neemt haar burgers onvoldoende in bescherming -een kwalijke zaak in onze rechtstaat.

23. Het huidige omgevingsmanagement Zuidas en Zuidasdok fungeerde daarbij te vaak als verlengstuk van die overheid en van de bedrijven op de Zuidas en de projectontwikkelaars / aannemers. Krijgt het bouwconsortium Zuidasdok straks ook die voorrang?

24. De ervaring leert dat burgers zich vaak bij grote projecten zoals Zuidasdok, niet serieus genomen noch gehoord voelen. Het maatschappelijk vertrouwen in onze rechtstaat brokkelt daarmee verder af -wellicht prevaleert hier het recht van de machthebbers respectievelijk het recht van diegenen die een akkoord sluiten waarbij burgers niet aan tafel zitten resp. niet mogen zitten, en *-on top-* van de resultaten ook geen kennis mogen hebben.¹⁴ Deze zinsneden zullen u bekend voorkomen.

¹³ NRC 16.7.2016 pag. 13

http://digitaleeditie.nrc.nl/losseverkoop/NH/2016/6/20160716___/1_12/index.html#page13

¹⁴ Zie bijvoorbeeld Jaarverslag 2015 Raad van State, mn blz. 20/21.

Vereniging Beethovenstraat - Parnassusweg

25. De gang van zaken rond het éénloket is daarvan het levende bewijs. Zomer 2015 heeft de Pr. Irenebuurt naar aanleiding van overmatige en onrechtmatige hinder van bouwactiviteiten (kwestie Atrium c.a.) gevraagd om (centrale en onafhankelijke) geluidmetingen plus een 24/7 centraal meldpunt met mandaat om werkzaamheden stil te leggen bij het overschrijden van geluidsnormen, het ontstaan van schade aan woningen enz.
- Nota bene, tijdens het experiment van geluidmetingen (helaas tot nog toe een eenmalige pilot ¹⁵) werd niet één keer de geluidsnorm overtreden, doch des te vaker toen de metingen waren stopgezet.
26. Bij herhaling is de VBP toegezegd dat gewerkt werd aan de institutionalisering van dit éénloket -recent bleek dat er nog weinig van terecht is gekomen. Volgens de brief van wethouder van der Burg aan de raadscommissie Ruimtelijke Ordening d.d. 29 juni 2016 (zie bijlage III) fungeert dat loket "dat alle klantcontacten afhandelt" pas volledig met ingang van 1 januari 2018. Dan zijn de werkzaamheden aan het Zuidasdok, zo dat doorgaat, al in volle gang. Want, vooruitlopend op de periode na de gunning (de niet-gekozen aannemerscombi kan dan immers nog naar de rechter) mag de gekozen aannemerscombinatie in (het voorjaar van) 2017 aan de slag.
27. Hoe het loket eruit gaat zien, welk mandaat of zelfstandige bevoegdheid dit onafhankelijk(?) of deskundige(?) orgaan krijgt, of het *à la minute* mag en kan ingrijpen bij overschrijding van normen e.d. -het blijft in nevelen gehuld. Is er sprake van kwade opzet om ons als burgers in het ongewisse te laten? -een slechte zaak.
28. "Morele vragen worden daarmee politiek urgent" om professor Gabriël van den Brink te citeren.¹⁶
29. Het *fair play* principe en vertrouwensbeginsel zijn bij herhaling ernstig geschaad, een verbetering is nog niet in zicht -desondanks gaan alle voorbereidingen / voorbereidende werkzaamheden aan het Zuidasdok gewoon door en worden burgers beschouwd als *quantité négligable*.

¹⁵ <http://www.irenebuurt.nl/evaluatiepilotgeluidmonitoringirenebuurt.pdf>

¹⁶ Gabriël van den Brink, Waarom morele vragen politiek urgent worden - Een bijdrage vanuit de maatschappelijke bestuurskunde, 2015

Conclusie:

30. De algemene beginselen van behoorlijk bestuur: het motiveringsbeginsel, rechtszekerheidsbeginsel en vertrouwensbeginsel, zijn in het geding gezien de antwoorden in het verweerschrift onder verwijzing naar "**het contract**". Er is sprake van bewuste misleiding en in onwetendheid houden van de inwoners van de Pr. Irenebuurt en de VBP.
- Het gekozen proces, eerst een tracébesluit en bestemmingsplan gevolgd door geheime onderhandelingen zonder openheid richting omwonenden over de concrete eisen aan de consortia -ook in de toekomst!- is ondeugdelijk, onaanvaardbaar en onbehoorlijk en in strijd met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur.
31. Ook bij de kwestie "**het Bouwbesluit**" wordt getornd aan de algemene beginselen van behoorlijk bestuur en met name het rechtszekerheidsbeginsel. De overheid, Minister IenM en gemeente Amsterdam, passen de geldende rechtsregels niet juist en niet consequent toe. De VBP vreest het ergste, ook al omdat "de uiteindelijke maatregelen mede afhankelijk zijn van de wijze waarop de aannemer het werkproces inricht" (blz. 18 verweerschrift). Onduidelijkheid is opnieuw troef -er is geen contract, het contract blijft geheim voor de buurt, het Bouwbesluit kan alle kanten uit, zo ook het ontheffingenbeleid. Daarenboven heeft het er alle schijn van dat kantoorfuncties zoveel als mogelijk verschoond zullen blijven van bijvoorbeeld geluidhinder en de inwoners van de Pr. Irenebuurt de volle laag kunnen krijgen.
- De VBP constateert een strijdigheid met de wet zolang niet duidelijk en optimaal gegarandeerd is dat de hinder voor de omwonenden (trilling, geluid, stof, water, bouwverkeer enz.) gewaarborgd is.
32. Naar de mening van de VBP moet er een meer met waarborgen omklede procedure worden gevolgd -zie: ABBB's verbod op *détournement de procédure*. Daarnaast moet er eerst meer zekerheid komen over het "**omgevingsmanagement + éénloket**", het mandaat, de bevoegdheden, de onafhankelijkheid enzovoort. Ook al omdat er grote onzekerheid bestaat bij de VBP of, hoe en wanneer er wordt gemeten respectievelijk gehandhaafd.

DEEL B.1 t/m B.5

B.1. Nut en noodzaak: verbreding + tunnels Ringweg Zuid (zie bijlage IV + V)

33. Het verweer op het punt "nut en noodzaak" is mager om niet te zeggen ontoereikend en daarmee onzorgvuldig. Veel stellingen uit de beroepschriften worden niet of nauwelijks weersproken, veel argumenten worden er met de haren bijgesleept om het Zuidasdok maar op de kaart te zetten en te houden.
34. De VBP betwist nut en noodzaak van het Zuidasdok voor het weggedeelte. Onderstaande onderbouwing dient gelezen te worden in combinatie met de bijlagen IV en V.
35. De A10 - Ringweg Zuid, onderdeel van een 30 km lange Amsterdamse "stadsrotonde", is een drukke verbindingroute tussen oost - Nederland (Ring Oost >A1 richting Hilversum, Amersfoort e.v.), zuid - Nederland (Ring Zuid >A4 Schiphol, Den Haag e.v.) en noordwest - Nederland (Ring West richting Coentunnel, Noord Holland) en deels zuid - Nederland (A2 richting Utrecht, Eindhoven -voor zover de A9 buiten beeld is). De beoogde oplossing om het aantal files op de Ring Zuid te verminderen bestaat uit:
- de wegcapaciteit vergroten
 - lokaal en interlokaal verkeer scheiden in een tweetal korte tunnels ("dok")
36. Die oplossing zal niet werken. Ook niet in het decennium volgend op het gereedkomen van de uitvoering van het tracébesluit -zijnde de levensduur die Minister c.s. zelf prognosticeert. En dat *à raison* van (een aanzienlijk deel van de) €2 miljard belastinggeld!
37. Er is in de beoogde eindsituatie slechts sprake van een minieme uitbreiding van rijstroken (aan weerszijden slechts één rijstrook, zie hierna), alsmede kort op elkaar volgende onoverzichtelijke keuzepunten vanaf en naar de aansluitende wegen, plus relatief korte/marginale weefvakken en weeflengten. De huidige keuzepunten en weefvakken doen ook nu al de automobilist de das om, met *traffic jams* en files als gevolg -zeker in de spits. Dat zal met de aanleg van de tunnels niet beter worden: de verkeersdynamiek neemt daardoor af, door de tunnels is er immers geen uitwisselingscapaciteit meer.

38. "Zonder capaciteitsuitbreiding is in de toekomst sprake van een verkeersinfarct op de A10 Zuid en wordt Amsterdam vanuit het Zuiden onbereikbaar" aldus de Minister c.s. (blz. 81 verweerschrift).¹⁷ Een totaal achterhaalde opvatting! Nieuw asfalt gaat niet helpen. Dat zegt de eigen Verkeers Informatiedienst (VID), dat zeggen zelfs notoire asfaltknuffelaars als de RAI, BOVAG en ANWB (Bron: Volkskrant d.d. 18 november 2016).
39. De verweerder schrijft dat een autonome ontwikkeling leidt naar een verdubbeling van de reistijd; op die paar kilometer A10 Ring Zuid is dat een maximaal 2 à 3 minuten langere reistijd ...
40. Over de beoogde capaciteitsuitbreiding:
- de huidige wegcapaciteit van Amstel tot Schinkelbrug (traject langs Zuidas) is *grosso modo* 4 + 1 rijstroken aan weerszijden¹⁸;
 - die capaciteit wordt blijkens de profielen van het Tracébesluit nominaal met slechts één (1) rijstrook per rijbaan uitgebreid;
 - doordat die rijstroken ter plaatse van het "dok" door 2 tunnels van elkaar gescheiden worden, wordt er verkeerscapaciteit ingeleverd (zie ook verkeersdynamiek weeflengte);
 - er zijn geen vluchtstroken (hooguit een calamiteitenopstelpunt bij de tunneluitgang zo blijkt uit een nagekomen bericht van verweerder) en ook geen volwaardige parallelroutes, d.w.z. bij ongelukken staat alles stil.
41. Kortom, qua capaciteitsuitbreiding gaat het dus over 1 rijstrook per rijbaan extra -een minimalistische toevoeging gezien de verkeersprognoses. Logisch dat de operatie Zuidasdok volgens de Minister c.s. na 10 of meer jaren uitvoeringsellende en een groot deel van de €2 miljard, is uitgewerkt. Volgens de VBP zal dat "uitgewerkt zijn" veel eerder het geval zijn: namelijk bij de oplevering, want "nieuw asfalt trekt nieuw verkeer aan".

¹⁷ Ondanks nieuwe wegen en opgeloste knelpunten staan er in Nederland over een paar jaar een derde meer files, zegt het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbereik. Bestrijden daarvan doe je, volgens het Centraal Planbureau, niet met nieuwe of bredere wegen. Het enige wat volgens het CBP en KvM nog werkt is de congestieheffing.

Ook op de splinternieuwe 5 rijstroken brede A2 traject staat het verkeer tussen Amsterdam en Utrecht al weer regelmatig vast omdat het verkeer elders opstroopt.

¹⁸ Verklaring 4+1: 4 rijstroken inclusief het 24/7 betrekken van de vluchtstrook; 1 rijstrook: het gevolg van de doorlopende op- en afritten S108 en S109.

42. De splitsing in een hoofdrijbaan voor doorgaand verkeer en een aparte baan voor het lokale verkeer is op enkele plekken in Nederland een succes gebleken, zie bijvoorbeeld Den Bosch (met uitzondering van de capaciteit van de Maasbrug). Maar bij bestudering waarom (zie bijlage V) komen grote verschillen met de Zuidasdok aan het daglicht. Die verschillen, waaronder signalering, overzichtelijkheid, eenduidigheid, en lengte weefvakken, maken duidelijk dat de beoogde "twee - tunnel oplossing" bij de Zuidas vrijwel zeker niet gaat werken.
43. De VBP verwijst daarnaast naar de kwestie van de A4 bij Leiden (Leidschendam - Hoogmade). Nb. de brieven van de Minister aan de Tweede Kamer d.d. 10 maart en 4 juli 2016 ¹⁹ zijn uitermate summier en bevatten nauwelijks een steekhoudende analyse waarom de files en de verkeersongelukken bij Leiden de pan uit rijzen -na de investering van €600 miljoen belastinggeld. RWS is nog steeds doende de cijfers van de eigen Verkeers Informatie Dienst (VID) te analyseren, desondanks wil de Minister doorgaan met het Zuidasdok
44. Daarenboven is er bij Leiden kennelijk nog een stille reserve in de vorm van een extra rijstrook aan weerszijde om de huidige problemen op te lossen. Een dergelijke reserve is er niet bij de Zuidas. Integendeel, er wordt nu al gegraven op luttele centimeters van bestaande gebouwen zoals de kantoren WTC, AkzoNobel en een en binnenkort vlak bij de oostelijke tunnelmonden in aanbouw te nemen flatgebouw Ravel Kavel P15. Desondanks is de Minister van mening dat zij doorgaat met het Zuidasdok want "Het project ZuidasDok is reeds in een vergevorderd stadium, de aanbesteding loopt."²⁰

Conclusie:

¹⁹ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2016/03/10/optimalisatiemaatregelen-a4-bij-leiden>
<https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/kamerstukken/2016/07/04/beantwoording-kamervragen-van-het-lid-hoogland-pvda-over-het-bericht-doorstroming-a4-bij-leiden-bijna-net-zo-slecht-als-voor-verbreding/beantwoording-kamervragen-van-het-lid-hoogland-pvda-over-het-bericht-doorstroming-a4-bij-leiden-bijna-net-zo-slecht-als-voor-verbreding.pdf>

²⁰ <https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/kamerstukken/2016/07/04/beantwoording-kamervragen-van-het-lid-hoogland-pvda-over-het-bericht-doorstroming-a4-bij-leiden-bijna-net-zo-slecht-als-voor-verbreding/beantwoording-kamervragen-van-het-lid-hoogland-pvda-over-het-bericht-doorstroming-a4-bij-leiden-bijna-net-zo-slecht-als-voor-verbreding.pdf>

45. De verkeerscapaciteit van de A10 ter hoogte van het Zuidasdok neemt nauwelijks toe -slechts met 1 rijstrook per rijbaan. De tunnels hebben zeer waarschijnlijk een averechts effect op de verkeersdynamiek. Nut en noodzaak van de beoogde verkeersoplossing en de daarmee gepaard gaande investering zijn onvoldoende aangetoond of zelfs maar enigszins aannemelijk gemaakt.

B.2. Luchtkwaliteit

46. "De luchtkwaliteit verbetert in het Zuidas centrumgebied", schrijft verweerder. Prima, maar daar profiteren hoofdzakelijk de daar gevestigde kantoorbedrijven van (d.w.z. niet-gevoelige bestemmingen). De luchtkwaliteit buiten het directe centrumgebied verslechtert juist. De geplande 2 x 6-strooks tunnels zijn immers geen toverdozen die de schadelijke uitlaatgassen van passerend autoverkeer in het niets kunnen doen verdwijnen - filtratie van de uittredende tunnellucht is, zo vreest de VBP, waarschijnlijk niet aan de orde (argument: hoge kosten?).
47. Het spul komt gewoon bij de uitgangen in geconcentreerde vorm naar buiten, waar het zich verspreidt over de daar op korte afstand gelegen woningen, vele scholen (totaal ca 5000 kinderen), sport- en recreatie gebieden en meerdere kinderopvang instellingen (zie bijlage VI).
Hier worden forse nadelen weggestreepd tegen het eenzijdige voordeel van een kleine verbetering in het Zuidas centrumgebied.
48. Door de nabijheid van het zeer intensieve verkeer van de A10 en de kruisende, drukke stadsstraten is de luchtkwaliteit in dit gebied nu al behoorlijk slecht (net als trouwens in het Zuidas centrumgebied zelf, zoals verweerder opmerkt): zie ook de modelberekeningen "*Grootschalige GCN en GDN Kaarten Nederland*"²¹.
49. Om deze reden adviseerde de GGD Amsterdam al in 2011 negatief over de voortzetting van de huisvesting van enkele van deze scholen: zie hun brief van 18 november 2011 (bijlage VII). Die scholen en kinderopvang staan er echter nog allemaal en ze krijgen (als de besluiten niet wijzigen en het "dok" doorgaat), net als vele Pr. Irenebuurt bewoners, te maken met een verdere toename van de luchtvervuiling vanuit de tunnelmonden.²²

²¹ <http://geodata.rivm.nl/gen/>.

²² Bij bouwplannen voor gevoelige bestemmingen (scholen, peuterspeelzalen etc.) is het beleid van de gemeente Amsterdam een afstand aan te houden tot de weg van 300 m tot snelwegen en 50 m tot binnenstedelijke drukke wegen (zgn. stroomwegen). Eigenlijk zou het omgekeerde ook moeten gelden namelijk dat bij wegwitbreiding of aanpassing die zelfde afstanden tot bestemmingen voor woon- en verblijfsgebieden in acht zouden moeten worden genomen
Dit beleid geldt ongeacht de luchtkwaliteit. Dus ook als de te verwachten / berekende luchtkwaliteit onder de Europese norm blijft. Dit in tegenstelling tot het landelijk besluit gevoelige bestemmingen, waar wel gebouwd mag worden als de waarden bij de gevoelige bestemmingen onder de Europese norm blijven. De Longfonds Stichting pleit al jarenlang voor de richtlijn zoals Amsterdam die hanteert.

Vereniging Beethovenstraat - Parnassusweg

Nog merkwaardiger in dit verband is dat op het recente VBP verzoek aan de GGD om de luchtkwaliteit van gevoelige objecten bij de toekomstige tunnelmonden te onderzoeken, aanvankelijk positief werd gereageerd. Maar vervolgens op gezag van de gemeente Amsterdam, werd geweigerd.

50. Verweerder schrijft dat het allemaal wel meevalt en baseert zich daarbij op *modelberekeningen*, zoals de NSL Monitoringstool, waaruit blijkt dat de jaargemiddelde concentraties schadelijke stoffen binnen de normen voor gevoelige bestemmingen blijven. Dat is echter dubieus omdat uit *praktijkmetingen* van Milieudefensie en GGD blijkt dat deze normen nu reeds op meerdere plaatsen in de omgeving van de A10 overschreden worden^{23, 24} en daar komen straks dus, voor wat betreft de omgeving van de tunnelmonden, de in de tunnel opgehoopte, schadelijke stoffen bovenop.

Een eenvoudige rekensom wijst uit dat op enig moment tijdens de spits de tunnelconcentratie (en dus ook die van de tunneluitgangen) van bijv. NOX gemakkelijk waarden van vele honderden $\mu\text{g}/\text{m}^3$ kan bereiken.

51. Door de tunnels zal dus op de ene plek een geringe verbetering van de luchtkwaliteit ontstaan en even verder op een verslechtering (uit een tunnelmond komt lokaal namelijk circa de helft van de totale emissie van het overkapte wegvak, zie alinea hierboven). Het gaat hierbij niet alleen maar over "normoverschrijding", maar ook over het negeren van het zgn. "stand still" principe. We moeten eigenlijk geen verslechtering organiseren! Zeker niet op een locatie waar mensen wonen en kinderen naar school gaan.

52. Elders in Nederland bestaan oplossingen waarbij de emissie op een plek wordt gelegd waar dat minder "kwaad" kan (voorbeeld: de ondertunneling van de A4 tussen Vlaardingen en Schiedam. De uitmonding ligt aan beide kanten ver genoeg van de woonbebouwing en andere gevoelige bestemmingen). Afstand nemen is in de onderhavige Ring Zuid situatie moeilijk, daarom zijn mitigerende maatregelen, bijvoorbeeld filterinstallaties, een *must*.

²³ <https://milieudefensie.nl/publicaties/rapporten/meetrapport-2015>

²⁴ <https://milieudefensie.nl/publicaties/rapporten/memo-herberekening-luchtkwaliteit-a10-west>

53. Tunnelmonden zijn moeilijk te modelleren. Als er geen windtunnelonderzoek aan de berekeningen ten grondslag ligt, zoals in de voorliggende besluiten, is de uitkomst van de rekensommen op zijn minst dubieus. Bij een paar voorbeelden, A4 en N14, is door combinatie van windtunnel onderzoek en modelberekening een goed beeld gekregen van de werkelijke emissie situatie. Daarbij is, achteraf, door middel van metingen de uitkomst van het windtunnel onderzoek tot op tienden van μg nauwkeurig bevestigd.

Bart Grote, omgevingsmanager van bouwcombinatie Avenue 2 (Strukton en Ballast Nedam) rijdt langs de nog crèmewitte betonnen wanden door de bovenste buis. 'Straks worden ze zwart', vertelt hij. Worden ze geverfd? 'Nee, dat gaat vanzelf, door de auto's.'

'Voor degenen die in de buurt van het A2-tracé wonen is de realisatie van de tunnel een verbetering van hun leefmilieu - de luchtkwaliteit zal daar zeker op vooruitgaan', aldus Klaor Loch. 'Helaas geldt dit niet voor de mensen die in de nabijheid wonen van de toekomstige tunnelmonden.'

(Volkskrant 11.11.2016 over de tunnels in Maastricht) ²⁵

54. Volgens meerdere recente publicaties wijken modelberekeningen, zoals bijvoorbeeld die in bijlage 7 van de ProjectMER, vaak aanzienlijk af van de praktijk. Dit geldt in het bijzonder voor de Amsterdamse situatie: "*Gevoeligheidsanalyse Monitoring Luchtkwaliteit Amsterdam*" ²⁶. De onderschatting is gemiddeld 9%. Andere rapporten spreken van nog veel hogere onderschattingen, onder andere als gevolg van de onlangs bekend geworden extreme normoverschrijdingen van dieselauto's (de zgn. "dieselfraude") ²⁷. En zie ook de conclusie op pag. 10 van de recente presentatie

²⁵ <http://www.volkskrant.nl/binnenland/met-dubbellaagse-tunnel-a2-komt-einde-aan-verkeerschaos-maastricht~a4413711/>

²⁶ <https://www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/luchtkwaliteit/beleid-publicaties/gevoeligheidsanalyse/>

²⁷ <http://repository.tudelft.nl/view/tno/uuid%3A40da980a-4c03-4b70-a9b1-240f9ea395f5/>

Nb., de afwijkingen (hogere emissies dan op de testbanken) zijn al wat langer bekend zeker bij het RIVM (niet de dieselfraude zelf, maar wel de verschillen in testbank emissies en werkelijke emissies). Het TNO rapporteerde daar al eerder in 2015 over. In de praktijk blijken, los van de dieselfraude, voertuigen meer uit te stoten dan gedurende de test. Dit gegeven is kennelijk maar ten dele in de emissiecijfers en modellen verwerkt.

De gegevens uit het dieselfraude onderzoek zijn van een nog recentere datum en zijn geen onderdeel van de hier besproken modellen. De eisen die EU stelt aan bv Euro V of Euro VI (vrachtwagens, bussen) en voor personen auto's Euro 5 en 6, blijken alleen onder de testomstandigheden haalbaar, maar op de weg worden de emissies voor bv NOx met een factor 2 - 5 overschreden. Voor

Vereniging Beethovenstraat - Parnassusweg

"Metingen Tonen Aan: Berekeningen Onderschatten De Lokale Verkeersbijdrage NO₂ Concentraties Systematisch" van de Vereniging Kracht van Utrecht ²⁸.

In het ProjectMER rapport wordt de onzekerheid in emissiefactoren overigens wel benoemd. Er wordt echter geen gevolgactie op ondernomen.

55. Ook een recent onderzoek door EWMilieu - advies in opdracht van Milieudefensie ²⁹ elders bij de A10, stelt vast dat de daar toepaste modellen niet deugen. De daar gemeten luchtconcentratie van bijvoorbeeld stikstofoxides is aanzienlijk veel hoger dan de overheidsmodellen berekenen. Ook blijkt uit dit onderzoek dat dit (negatieve) milieu effect van het autoverkeer nog op ruime afstand van de A10 West meetbaar is.
56. Een formeel punt van kritiek is dat de A10 niet valt onder het toepassingsgebied van SRM2 modellen, zgn. Pluimsnelheid.³⁰ Dat komt omdat de bebouwing links en rechts van een snelweg niet in de modellen wordt verrekend.
57. Daarnaast stelt het RIVM op blz. 8 van de nota *RIVM Monitorings Rapportage NSL 2015* ³¹ dat de modellen een onzekerheidsfactor kennen van 20-25%. Bij de wettelijke NO₂ grenswaarde van 40 µg/m³ komt dit neer op een modelafwijking van 8-10 µg/m³. Het RIVM stelt dat "meer zekerheid voor het behalen van de grenswaarden wordt verkregen door aan te sturen op waarden van enkele µg onder de norm".
58. Het simpele feit dat het project Zuidasdok is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) betekent geenszins dat is geborgd dat van overschrijding van grenswaarden voor luchtkwaliteit geen sprake is, zoals

vrachtwagens zelfs nog meer. EU gaat daarom de emissienormen aanscherpen, met onder meer de eis dat in de praktijk de limieten die bij de test gelden met niet meer dan 20% mogen worden overschreden. Dat krijgt z'n uitwerking pas over een aantal jaren (stapsgewijs vanaf 2020 en verder) en in die tussentijd moet men rekening houden met het feit dat de wagenpark emissie die we nu voorspellen voor 2030 en in dit geval gebruikt zijn, een veel te geflatteerd beeld geven.

²⁸ <http://www.krachtvanutrecht->

[initiatief.nl/joomla/images/Downloads/Meten en Rekenen aan NO₂ concentraties.pdf](http://www.krachtvanutrecht-initiatief.nl/joomla/images/Downloads/Meten_en_Rekenen_aan_NO2_concentraties.pdf)

²⁹ https://milieudefensie.nl/publicaties/rapporten/memo-herberekening-luchtkwaliteit-a10-west/at_download/file

³⁰ <http://wetten.overheid.nl/BWBR0022817/2013-03-22>.

³¹ <https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/rapporten/2015/12/10/monitoringsrapportage-nsl-2015-bijlage/monitoringsrapportage-nsl-2015-bijlage.pdf>

Vereniging Beethovenstraat - Parnassusweg

verweerder geheel onjuist beweert. Uit de hierboven besproken RIVM Monitorings Rapportage blijkt dat bij het vastgestelde NSL beleid de grenswaarden op talloze plaatsen niet gehaald worden, zelfs niet na 2020. Het NSL als criterium voor de luchtkwaliteit rond de tunnelmonden leidt er dus niet toe dat na voltooiing van het Zuidasdokproject geen overschrijdingen van de grenswaarden zullen optreden. Voor de verdere onderbouwing en argumentatie van dit thema verwijzen wij naar de tekst van paragrafen 82 t/m 86 van de *Dagvaarding door Milieudéfensie van het Ministerie van I en M op 17 augustus 2016 bij de Rechtbank in Den Haag, sector Civiel Recht*.³² De VBP verzoekt u deze als hier herhaald en ingelast te beschouwen.

59. Andere aspecten die extra bijdragen tot een onderschatting van de luchtverontreiniging rond de tunnelmonden van het Zuidasdok, omdat ze in de modellen niet zijn meegenomen, zijn:

- kappen van de ter plaatse ca 40 m. brede, bufferende bomenstrook (14.500 bomen moeten daar weg) ten behoeve van de verbreding van de A10³³;
- de mede door de verbreding naar 2x6 rijstroken plus de autonome verkeersontwikkeling veroorzaakte enorme toename van de verkeersintensiteit op de A10 Zuid van ca 190.000 motorvoertuigen per etmaal thans naar ca 300.000 in de nabije toekomst;
- toename van de verkeersintensiteit van het gebied doorkruisende stadstraten als gevolg van het toegenomen bestemmingsverkeer komend vanaf en gaande naar het Zuidasdok en Zuidas gebied;
- cumulatieve effecten met andere luchtverontreinigende bronnen, veroorzaakt door het door het project gestimuleerde verdere verstedelijking en milieuhinderlijke activiteiten in het gebied (zie bijvoorbeeld de 84 lawaaiproducerende koelementen op de daken van het Atrium);
- de heersende windrichting;

³² <https://milieudéfensie.nl/publicaties/factsheets/volledige-dagvaarding-recht-op-gezonde-lucht/view>

³³ Volgens deskundigen werkt het verdwijnen van de bomenrijen langs de A10 concentratie verhogend -zie bijvoorbeeld het RIVM rapport 680705012/2008, fig 4, blz 16.

Totaal sneuvelen 26.000 bomen op de Zuidas/Zuidasdok, slechts een klein deel daarvan komt terug in het vrijwel volledig verharde Zuidasdok/Zuidas gebied. De gevolgen daarvan moeten ook en vooral gezien worden in het licht van de klimaatsverandering. Bomen staan pal in de broeikasproblematiek: ze geven schaduw, houden de stad koel (nb. de *urban heat stress*), nemen CO₂ e.d. op en vervullen een rol in de waterberging (verdampen duizenden liters water per boom per dag) plus dat ze de luchtkwaliteit verbeteren. Zie ook B.3. Waterhuishouding

Vereniging Beethovenstraat - Parnassusweg

- de in het tracébesluit en bestemmingsplan geprognosticeerde verkeersstagnatie en congestie op de A10 Ring Zuid die, na voltooiing van het "dok", onverminderd net zo slecht zal zijn als thans, enzovoort.

Al deze factoren dragen bij aan een significante vermindering van de luchtkwaliteit in de omgeving van de tunnelmonden en met name voor de bewoners van de Pr. Irenebuurt.

60. Helaas en ten onrechte is niet in aanmerking genomen dat er ook gekeken moet worden naar zwarte rook (elementair koolstof), terwijl deze component relatief sterke relaties met gezondheidseffecten laat zien. Grenswaarden hiervoor zijn er niet, dus toetsing is dan niet aan de orde, maar de buurtbewoners (zeker die met astma en COPD) en hun bezoekers hebben daar weinig boodschap aan. Mogelijkheden om ook deze luchtverontreiniging te voorkomen zijn evenmin onderzocht.
61. Nu (onderbouwd) is vastgesteld dat dit project veel meer luchtverontreiniging oplevert dan verweerder stelt, is de aanmelding hiervan voor het NSL op dezelfde onjuiste gegevens gebaseerd. Met de werkelijke emissiewaarden is immers geen rekening gehouden bij toepassing van artikel 5.12 lid 12-14 Wet Milieubeheer, zodat de ingediende NSL - melding niet meer adequaat is en de instemming met de melding niet volstaat voor het gehele project. Een wijziging van deze melding heeft niet plaatsgevonden. Het bevoegd gezag is daarom ten onrechte uitgegaan van de acceptatie van het project in het NSL, in strijd met artikel 5.16 Wet milieubeheer.
62. Mocht verweerder van mening zijn dat mitigerende maatregelen ter bestrijding van de ophoping van luchtverontreiniging ter weerszijde van de verkeerstunnels niet mogelijk of zeer kostbaar zou zijn, dan verwijst de VBP graag naar het rapport van Oranjewoud, 2013, *T. Cornelissen, Luchtkwaliteit Bij Tunnelmonden*³⁴, waarin het tegendeel wordt aangetoond.

Conclusie:

63. Tracébesluit en vaststellingsbesluit bestemmingsplan Zuidasdok zijn onzorgvuldig gemotiveerd, want zijn gebaseerd op zeer twijfelachtige berekeningen en aannames, waardoor de effecten op de luchtverontreiniging rond de tunnelmonden ernstig

³⁴ http://www.dcmr.nl/binaries/content/assets/bestanden/over-de-dcmr/publicaties/luchtkwaliteit_bij_tunnelmonden_2013.pdf

Vereniging Beethovenstraat - Parnassusweg

worden onderschat, zodat wettelijke normen en voorschriften mogelijk worden overschreden en waardoor in ieder geval bewoners van het gebied en ook anderen gezondheidsschade zullen ondervinden.

"De totale omvang van milieugerelateerde gezondheidseffecten wordt geschat op 6% van alle ziektekosten, daarvan is meer dan drie kwart lucht gerelateerd; de hierdoor veroorzaakte vroegtijdige sterfte bedraagt tussen 6.700 en 12.900 per jaar."

(RIVM, april 2015, R. Maas, e.a.)

De Longfonds Stichting (voorheen Astma Fonds) benoemt de gezondheidseffecten per jaar bij de huidige waarden van luchtverontreiniging, als volgt:

- Jaarlijks ongeveer 5.000 sterfgevallen. Vroegtijdige sterfte is ongeveer 4500 en sterfte door longkanker 1200, dit is 11 procent van de sterfte aan longkanker.*
- Verkorting van de gemiddelde levensverwachting van 13 maanden, 9 maanden door fijnstof en 4 maanden door stikstofdioxide.*
- Jaarlijks ongeveer 16.000 spoedopnamen in het ziekenhuis (Berekende getallen zijn: 12.200 door hart- en vaatziekten en 4.200 door ziekten aan de ademhalingswegen door fijnstof. Spoedopnamen gerelateerd aan ozon: 11.800, gerelateerd aan fijnstof: 4600).*
- Extra klachten bij kinderen (500.000 dagen) en volwassenen met longziekten.*
- Jaarlijks bijna 7000 (ca 6900) nieuwe gevallen van bronchitis, 21% van alle bronchitis komt door luchtvervuiling (fijnstof) .*
- 4.500.000 dagen ziekteverzuim, dit is 6% van het totale verzuim .*
- 4.300 kinderen met laag geboortegewicht (< 2.500 gram), dit is 37% van alle lage geboortegewichten .*
- Ontstaan van astma en COPD.*

B.3. Waterhuishouding (zie bijlage VIII)

64. De VBP is van mening en met haar de Toetsingscommissie van de MER, dat in het verweerschrift ondanks eerdere signalen uit de buurt, geen sprake is van gedegen waterhuishoudingsmaatregelen. De Toetsingscommissie van de MER bevestigde dit al met betrekking tot het ontwerptractébesluit. Met het definitieve tracébesluit is nog steeds geen sprake van een afdoende waterhuishoudingsmaatregelen. Sterker nog: de drainagevoorziening die wèl in het ontwerptractébesluit was opgenomen, is uit het definitieve besluit geschrapt.

"Een aantal waterhuishoudingsmaatregelen zijn opgenomen in het OTB (Deel I Besluit, artikel 11, blz. 14-15). In het OTB is echter niet aangegeven wanneer deze maatregelen gerealiseerd moeten zijn om de effecten te kunnen mitigeren.

De Commissie adviseert aan te geven welke compenserende en mitigerende maatregelen voor water als (minimum)eisen worden meegenomen in de vraagspecificatie en welke maatregelen als EMVI-criteria worden meegegeven in de aanbesteding. Geef aan op welke momenten hierover wordt besloten en hoe deze besluitvorming transparant plaatsvindt."

(Toetsingsadvies over het milieueffectrapport 28 mei 2015 / rapportnummer 2866–86; zie ook par.3.6 in bijlage I)

65. In het ontwerptractébesluit Zuidasdok was opgenomen een drainagevoorziening over de **gehele** lengte van het Zuidasdok. Zie bijlage VIII: *Nadere Analyse Groen - Blauwe Thema's, bijlage ii PlanMER Zuidasdok, pag. 16, figuur 08, ligging Prinses Irenegracht.*

66. Nu de verantwoordelijkheid weggehaald is bij de Minister en is neergelegd bij de gemeente Amsterdam en het Waternet, behelst het plan slechts circa de helft van die drainagevoorziening. Zie de afbeelding in de notitie van Waternet, idem in bijlage VIII: *Strategie Afvalwater en Grondwater, 2. Ontwikkelen en Strategie, pag. 8.* Hoge kosten zouden daar mede de oorzaak van zijn.

67. In het concept Uitvoeringsbesluit Strawinsky d.d. mei 2016 wordt een ander beeld geschetst. Zie in bijlage VIII, *Hemelwatersysteem met ambities, pag. 24, afb. 18.*

Vereniging Beethovenstraat - Parnassusweg

Hier zijn de aansluitingen door de Irenebuurt naar het noorden "optioneel". De nota van beantwoording bij de zienswijzen op dit conceptuitvoeringsbesluit is nog niet bekend. Evenmin is bekend wanneer dit concept in de desbetreffende raadscommissie van de gemeenteraad besproken wordt. Een kredietbesluit dat moet voorzien in de financiering van een Drainage / Transport (DT) voorziening is ook al niet bekend.

68. Bij de publicatie van het vastgestelde tracébesluit zou nogmaals beoordeeld zijn in welke mate de grondwateroverlast in onze buurt wordt beïnvloed door de "dok"tunnels c.a. De resultaten van dit onderzoek zijn nergens te vinden; er wordt verwezen naar oudere en verkeerde bijlagen.
69. In het voorliggende verweerschrift (blz. 86) wordt als basis voor het onderzoek het groeiende grondwatermodel van de gemeente Amsterdam genoemd, versie 2011. In die versie zijn niet meegenomen de peilingen in de Pr. Irenebuurt zelf. Niet die in de van oudsher aanwezige peilbuizen en evenmin die in de (op voorstel van de buurt) na 2011 door de dienst Zuidas geplaatste extra peilbuizen.
70. Het model werkt, zoals vermeld in het verweerschrift, met marges van + of – 0,20 m. Een verschil in de structurele grondwaterstand van 10 of 20 cm maakt voor de woningen in de Pr. Irenebuurt nu net uit of er water in de kruipruimte staat. Als met dit grondwatermodel (versie 2011) dus al aangetoond wordt dat óók met drainagemaatregelen een verhoging van 10cm in het midden van de buurt te verwachten is, is dat zorgelijk.³⁵
71. Dan beweert de gemeente ineens dat het volgens de modellen komt door de "klimaatverandering". Water van de "dok"tunnels, van de vele ondergrondse Zuidas ontwikkelingen, van het klimaat, van de Zuidas "verstening", bovenop de reeds aanwezige overlast -heeft het water van al die verschillende bronnen telkens een andere kleur soms?

³⁵ Het grondwatermodel doet ook geen uitspraken over eventuele peilverlagingen tijdens de uitvoering van het 'dok' project, bijvoorbeeld als gevolg van onderbemaling, die wellicht schadelijk zijn voor de houten heipalen in de buurt.

Vereniging Beethovenstraat - Parnassusweg

72. In het verweerschrift (blz. 87) wordt gesteld dat het grondwaterpeil wordt gemonitord. "Bij een toename van de grondwaterstanden worden passende maatregelen getroffen om deze toename te mitigeren", zo staat er. Er is de VBP geen monitoringsplan specifiek hiervoor bekend. Dit wordt waarschijnlijk geregeld in het contract met de aannemerscombinatie. Een contract dat de VBP niet kent en ook niet zal kennen (zie A.1).
73. Het is dus volstrekt onduidelijk of en wanneer sprake is van een stijging van het grondwaterpeil en hoe er gemonitord wordt. Als er pas maatregelen worden genomen als het grondwater fors is gestegen is het kwaad, water in kruipruimten en kelders, overlast en schade, al geschied.

Conclusie:

74. De VBP is van mening dat de Minister zich aan haar verantwoordelijkheid onttrekt. Hier wordt getornd aan de algemene beginselen van behoorlijk bestuur en met name het zorgvuldigheid- en rechtszekerheidsbeginsel. De overheid moet haar besluiten goed motiveren: de feiten moeten kloppen (motiveringsbeginsel). De VBP vreest het ergste, ook al omdat "de uiteindelijke maatregelen mede afhankelijk zijn van de wijze waarop de uiteindelijke aannemer het werkproces inricht" (blz. 18 verweerschrift).
75. Naar de mening van de VBP is er maar één oplossing: de DT voorziening of Irenegracht weer opnemen in de lijst kunstwerken, zoals in het ontwerptractébesluit.

B.4. Geluid verkeer, uitbreiding station, verminderen barrièrewerking

76. Ook qua **geluid** (zie pag. 9 verweerschrift) hebben de tunnels alleen een gunstig effect voor het centrum van de Zuidas en waarschijnlijk voor het direct daarachter gelegen deel van de Pr. Irenebuurt. Maar juist niet voor de flanken van de woonbuurt -daar beginnen respectievelijk eindigen de tunnels en daar krijgt de omgeving de volle laag (optrekkend / afremmend verkeer). Daar bevinden zich nota bene tal van geluidgevoelige functies zoals meerdere scholen, (jeugd)sportterreinen, een dichtbewoonde woonwijk naast de Parnassusweg (aan de westelijke tunnelmond) en het veel gebruikte stadspark het Beatrixpark en studenten huisvesting (aan de oostelijke tunnelmond). Zie ook bijlage VI.
77. Gelukkig zegt het verweerschrift dat op die flanken de geluidhinder afneemt door de op de tunnels aansluitende geluidsschermen. Misschien omdat daardoor buiten het centrum van de Zuidas woningbouw mogelijk wordt. Maar dat komt door de geluidsschermen. Die schermen kunnen hoe dan ook worden geplaatst - graag zelfs en liefst zo gauw mogelijk opdat het verkeerslawaaï van de Ring Zuid nu al wordt tegengehouden!
78. De **uitbreiding van het station** is een van de argumenten waarop het project Zuidasdok leunt. Als zodanig heeft dit argument idem een connectie met de nut en noodzaak discussie.
- Het station zou nu al veel te druk zijn. Welnu uit eigen ervaring en vaak reizend in de spitsuren kunnen buurtbewoners en VBP getuigen van een bij tijd en wijle behoorlijke drukte maar zeker niet een onoverkomelijk drukte. Reizigers kunnen ook in de spits rustig het station in- en uitlopen en hoeven niet of nauwelijks langer op roltrappen e.d. te wachten dan in de nieuwste stations zoals Zwolle of Arnhem. En met de a.s. beoogde kwartier- en tien-minuten diensten zal het reizigersaanbod nog beter in de tijd gespreid worden wat die (zogenaamde) drukte zal terugdringen.
79. Het **station** kan ook op een andere manier meer ruimte krijgen: de verbreding van de Minervapassage en het maken van de Brittenpassage kunnen ook zonder ondertunneling van Zuidasdok plaatsvinden. En op de huidige dijk en het spooreplacement is vast nog ruimte om weg en sporen iets op te schuiven, waardoor bredere perrons mogelijk worden, zo dat toch wenselijk is.

80. De allure die het *station* krijgt hangt vooral af van de architectonische vormgeving.
81. De argumentatie in het verweerschrift en in de plannen voor het Zuidasdok met betrekking tot de **barrièrewerking** is onbegrijpelijk en onjuist. Die barrière blijft gewoon bestaan, ook in visueel opzicht. Tegenover het onder de grond werken van het gemotoriseerde verkeer staat een verbreding van de dijk als gevolg van de geplande meer sporen en bredere perrons.

Conclusie

82. Als argumenten voor het 'dok' worden genoemd: het tegengaan van geluid als gevolg van verkeer, de noodzakelijke uitbreiding van het station en een vermindering van de barrièrewerking.
- Geen van de drie argumenten zijn overtuigend en geven geen dringende reden om door te gaan met het project Zuidasdok.

B.5. Kosten en maatschappelijke kosten- en baten afweging (MKBA)

83. Over de MKBA staat op pag. 6 van het verweerschrift dat het ondertunnelen (althans het MLT alternatief) betaalbaar is. De VBP vraagt zich dat af, ook gezien de ervaringen met grote publieke werken die niet alleen in de tijd uitlopen maar vrijwel altijd forse budgetoverschrijdingen laten zien.³⁶

De bouw van de tunnel onder de Zuidas zal financieel uit de hand lopen. Bovendien komt die tunnel nooit op tijd klaar én is hij straks overbodig.
(Emeritus hoogleraar Hennes de Ridder, Het Parool 31 maart 2015 ³⁷)

84. Op pag. 81-82 van het verweerschrift staat dat CPB en MKBA beide tot een negatief saldo komen, waarna een uitleg over het verschil tussen de twee volgt, op pag. 82 afgesloten met de constatering dat een positieve MKBA geen doel op zich is. Dat is zo, maar de MKBA Zuidasdok is dus negatief en dat staat vast. In die zin is de beoogde (zeer beperkte) ondertunneling van de A10 Ring Zuid dus niet nuttig.

85. Onderstaande bezweringsformule in het verweerschrift doen de geloofwaardigheid van de Minister en de raad van Amsterdam geen goed:

"De genoemde conclusies van het CBP doen overigens niet af aan de besluitvorming omtrent het project Zuidasdok. Een positieve balans in de MKBA is namelijk geen doel op zich. De nut en noodzaak van het project Zuidasdok staat buiten kijf."

Conclusie:

86. Het argument "dat een negatieve MKBA het project Zuidasdok niet raakt" en hoe dan ook nut en noodzaak van het project Zuidasdok "buiten kijf staat", is uitermate zwak en doet afbreuk aan de geloofwaardigheid en validiteit waarmee de overheid opereert c.q. haar plannen doordrukt.

³⁶ Prof. B. Flyvbjerg, Truth and Lies About Megaprojects 2007 (inaugural speech TUD), Ibid. . B. Flyvbjerg et al. Underestimating Costs in Public Works Projects *Error or Lie?* (APA Journal, 2002), Design by Deception: The Politics of Megaproject Approval (Harvard Design Magazine, 2005) enz.

³⁷ <http://www.parool.nl/amsterdam/-bouw-tunnel-zuidas-loopt-financieel-uit-de-hand-en-is-straks-overbodig~a3937711/>

RESUMÉ

Resumerend

87. Het schermen met een (nog) niet bestaand en niet openbaar contract, het opvoeren van een schimmenspel met het Bouwbesluit en de buurt in totale onzekerheid laten over de hinder en overlast van de realisatie van het "dok", een tot nog toe ter zake zwak optreden van toezichthouders en handhavers en een dito omgevingsmanagement, plus het steeds maar uitstellen van het zomer 2015 al gevraagde onafhankelijke 24/7 meldpunt met mandaat om te handhaven en zo nodig in te grijpen (het éénloket), moeten op zich al voldoende aanleiding zijn om zowel het vaststellingsbesluit bestemmingsplan als het tracébesluit te vernietigen.
88. Tel daarbij op dat nut en noodzaak niet zijn bewezen, integendeel, en dat de kosten - baten analyse nu al negatief uitvalt: het zijn volgens de VBP genoeg argumenten om met dit project te stoppen en de situatie te heroverwegen.
89. De luchtkwaliteit bij de tunnelmonden is veel slechter dan de Minister voorwendt en de langslpende kwestie van de waterhuishouding is nog steeds niet opgelost -het verweerschrift biedt de Pr. Irenebuurt ook wat dat betreft geen enkele zekerheid.
90. Woningbouw is ook mogelijk met de beoogde geluidschermen -daarvoor is een dure tunnel niet nodig. Idem kan de uitbreiding van het station respectievelijk de aanleg van de Brittenpassage ook plaatsvinden zonder die dure tunnel -die de vaak geciteerde barrièrewerking nauwelijks vermindert.
91. Kortom: de VBP verzoekt u met klem recht te spreken en zowel het tracébesluit als het vaststellingsbesluit bestemmingsplan te vernietigen en aldus de Zuidasdok partners terug te sturen naar de overleg- en tekentafel.
92. Zoals de zaken er nu voorstaan kan in redelijkheid niet worden gesteld dat een (beweerdelijk) algemeen belang bij de aanleg van het Zuidasdok opweegt tegen het belang van de VBP om verschoond te blijven van schade, hinder en overlast en het belang van de VBP erop te kunnen rekenen dat die zoveel mogelijk wordt voorkomen.

BIJLAGEN I t/m VIII

Bijlage I. Hoofdstuk 3.6 Mitigerende maatregelen ProjectMER ZuidasDok Toetsingsadvies over het milieueffectrapport, 28 mei 2015 / rapportnummer 2866–86,

Bijlage II. Overzichtstabel duur ontheffingen + Ontheffing werktijden bouw- en sloopwerkzaamheden Bouwbesluit 2012 A9/Gaasperdammerweg, brief ONZKG d.d. 18.1.2016

Bijlage III. Beantwoording vragen naar aanleiding van halfjaarsrapportage Zuidasdok, brief wethouder E. van der Burg d.d. 29.6.2016

Bijlage IV. A10 - Ring Zuid: capaciteit / robuustheid 'dok' oplossing

Bijlage V. A10 - Ring Zuid: keuzepunten en weefvakken

Bijlage VI. Gevoelige bestemmingen nabij de tunnelmonden (overzichtstekening)

Bijlage VII. AICS / SKON Prinses Irenestraat, brief GGD Amsterdam d.d. 18.11.2011

Bijlage VIII. Waterhuishouding (o.a. kaarten)