



TEVENS PER TELEFAX: 070 - 365 13 80 (exclusief bijlagen)

Totaal aantal pagina's: 12

Aangetekend

Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State
Postbus 20019
2500 EA Den Haag

Onze/Our ref:
37485/bm

Uw/Your ref:

Amsterdam,
23 juni 2016

Betreft: Beroep Tracébesluit Zuidasdok

Geachte Afdeling,

Namens de Vereniging Beethovenstraat / Parnassusweg (hierna: VBP), stellen wij hierbij beroep in tegen het besluit van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 18 maart 2016 waarbij het Tracébesluit Zuidasdok is vastgesteld. Een kopie van het bestreden besluit treft u als **bijlage 1** aan. Het bestreden besluit is m.i.v. 12 mei tot en met vandaag ter inzage gelegd (**bijlage 2**).

Het ontwerptractébesluit is met ingang van 12 maart 2015 gedurende zes weken ter inzage gelegd. De VBP heeft d.d. 22 april 2015 zienswijzen ingesteld tegen het ontwerptractébesluit (**bijlage 3**). De VBP kan zich niet met het vaststellingsbesluit verenigen. Onderstaand treft u de gronden van het beroep aan.

Over de VBP en de Irenebuurt

1. De VBP bestaat sinds 1980 en vertegenwoordigt ruim 700 huishoudens met ongeveer 1200 bewoners in de Irenebuurt. De Irenebuurt ligt in Amsterdam-Zuid, tussen en in de omgeving van de Parnassusweg en (het zuidelijke deel van) de Beethovenstraat, grotendeels tussen het Zuidasdok en de Stadionkade, met slechts drie doorgaande wegen van noord naar zuid, en is ingeklemd tussen het Beatrixpark ten oosten en de Amstelveenseweg ten westen.
2. De VBP is naar aanleiding van de bouw van het WTC opgericht ter behartiging van de buurtbelangen op het gebied van ruimtelijke ordening en milieu. De statutaire doelstelling is: bescherming en verbetering van het woon-, werk- en leefgenot en het milieu, waaronder begrepen de in en nabij het werkgebied aanwezige flora en fauna, door alle wettige middelen. Een uittreksel van de statuten van appellante treft u als **bijlage 4** aan.

3. De Prinses Irenebuurt is een groene buurt, hetgeen zich bijvoorbeeld uit in het feit dat veel huizen voor- en achtertuinen hebben. De kernwaarden van de buurt zijn:
 - Sociale cohesie, hetgeen onder andere tot uiting komt in de grote betrokkenheid van veel bewoners, met elkaar en binnen de buurtvereniging;
 - Veiligheid, zowel verkeersveiligheid als sociale veiligheid (duidelijke scheiding van doorgangswegen en buurtstraten, veel speelruimte voor kinderen);
 - Kwaliteit van de openbare ruimte (tot nog toe relatief groen, schoon en veilig);
 - Behoud van de bijzondere architectuur (unieke vijftiger- en zestigerjarenarchitectuur in al zijn verschijningsvormen);
 - Behoud van de stedenbouwkundige opzet (hoofdzakelijk woonbestemming).
4. Het project Zuidasdok heeft grote consequenties voor de Irenebuurt en haar bewoners ten aanzien van voornoemde kernwaarden. De VBP wordt derhalve direct geraakt in haar belangen.

Nut en noodzaak

5. Het project Zuidasdok, en daarmee vaststelling van het onderhavige tracébesluit, zou noodzakelijk zijn om – kort gezegd – een aantal toekomstige knelpunten op te lossen. Zo zou de capaciteit van station Amsterdam Zuid onder druk staan, zou de doorstroming op de A10 Zuid onder druk staan en zou het noodzakelijk zijn om twee extra tunnels aan te leggen, zodat het plangebied zich kan ontwikkelen tot een duurzaam gemengd stedelijk centrum voor wonen, werken en voorzieningen. Verder zou het tracébesluit noodzakelijk zijn voor een verdere realisatie van de Zuidas als een internationale toplocatie en integraal onderdeel van de regio en de stad Amsterdam.
6. De VBP betwist dat het project Zuidasdok daadwerkelijk noodzakelijk is. Nut en noodzaak zijn volgens de VBP onvoldoende aangetoond en alternatieven zijn niet dan wel onvoldoende onderzocht.
7. De VBP en met haar meerdere andere indieners van zienswijzen hebben zich afgevraagd of capaciteitsverhoging van de A10 Zuid daadwerkelijk nodig is, mede gelet op de verbreding van de A9, A1 en A6. In de Nota van beantwoording is hierop geantwoord dat de ringstructuur die wordt gevormd door de A5 en de A9 alleen, niet afdoende is om het verkeersaanbod vanaf de A1 en de A6 af te wikkelen.
8. Het verkeersaanbod vanaf de A1 en de A6, zijnde het verkeer vanuit de richting Almere, wordt dus bepalend geacht. Aan de besluitvorming liggen echter groeicijfers van Almere ten grondslag die inmiddels zijn achterhaald.
9. In hoofdstuk 6 van de Integrale Rapportage Wegverkeer (hierna: IRW) - bijlage 2 bij Mer Zuidasdok - komt dit aan de orde. Uit de getallen vermeld in bijlage 3.1, volgt dat er in 2030 circa 50.000 personenauto's per etmaal méér over de A10 Zuid zullen rijden en op de A9 bij Amstelveen circa 20.000 minder. Deze voertuigen kunnen echter ook

'buitenom' rijden. Bovendien worden de knelpunten op de A10 wellicht enigszins verholpen, maar gebleken is ook dat er andere knelpunten voor terugkomen.

10. Daar komt bij dat op het hele netwerk het aantal voertuigkilometers slechts met 1.5% toeneemt volgens het project MER. Derhalve kan geconcludeerd worden dat de verbetering die dit tracébesluit zou moeten brengen marginaal is. De beoogde verbeteringen zijn daarmee dermate verwaarloosbaar en onzeker, dat deze onvoldoende zijn om de enorme overlast die dit project veroorzaakt te rechtvaardigen.
11. Voorts maakt het zeer recent verschenen rapport "*Kansrijk Mobiliteitsbeleid*" van het Planbureau voor de Leefomgeving (PLO) en het Centraal Planbureau (CPB)¹ duidelijk dat de ambities zoals verwoord in de IRW om de vermeende groei van het autoverkeer te faciliteren door middel van verbreding van de A10 Zuid en ondertunneling van een klein stukje daarvan, zijn achterhaald. In voornoemd rapport wordt onder meer geconcludeerd dat onderzoek uitwijst dat het personen- en goederenvervoer minder toeneemt dan voorheen. Meer wegen en spoor aanleggen zijn veelal niet meer rendabel en de noodzaak van aanleg en verbreding hoofdwegen neemt af, zo luidt een conclusie uit het rapport. Uitbreiding van het wegennet is slechts rendabel als de files substantieel toenemen en uitbreiding van het spoor verbetert de bereikbaarheid slechts beperkt, tegen hoge kosten. Volgens het rapport zijn prijsmaatregelen een betere manier om files te verminderen en kan congestieheffing files effectief tegengaan.
12. Ook volgens het rapport zou uitbreiding van het spoornet slechts in beperkte mate tot gevolg hebben dat automobilisten hun auto laten staan. Het betekent vooral dat bestaande gebruikers vaker gaan reizen. Aldus is van milieuwinst geen sprake. Het verbeteren van voor- en natransport bij treinstations met bijvoorbeeld fietsvoorzieningen is effectiever en aanmerkelijk goedkoper dan kostbare uitbreidingen van de spoorwegen. Ook selectieve, kleinschalige investeringen voor bus, tram en metro geven betere resultaten.
13. Tot slot wordt er al geruime tijd getwijfeld aan de loyaliteit van bedrijven jegens Amsterdam en de Zuidas. Inmiddels is zelfs de trend zichtbaar dat bedrijven wegtrekken van de Zuidas. Tien jaar bouw hinder zal deze trend geen goed doen, zeker niet aangezien er op de Zuidas voornamelijk internationaal georiënteerde bedrijven gevestigd zijn, welke Amsterdam daarom relatief gemakkelijk kunnen inruilen voor een andere stad.

Tracéwijzigingen

14. In artikel 1 van het tracébesluit worden de tracéwijzigingen beschreven. Mocht u oordelen dat de noodzaak van het project wel vast staat, dan bieden de tracéwijzigingen zoals deze nu voorliggen geen oplossing voor de verwachte problemen.
15. Om vergelijkbare redenen als bij dit project, is enige jaren geleden ook bij Leiden de snelweg verbreed. Die verbreding heeft echter juist een averechts effect gehad. In plaats

¹ Zie http://www.cpb.nl/publicatie/kansrijk-mobiliteitsbeleid_als_ook_het_bijbehorende_persbericht: <http://www.cpb.nl/persbericht/meer-wegen-en-spoor-veelal-niet-rendabel>.

dat de flevorming daar is afgenomen, is de duur van het oponthoud in twee jaar tijd verviervoudigd. Hierover stelt de Verkeersinformatiedienst (VID) (zie **bijlage 5**):

“Duidelijk is dat met name de opdeling van de A4 bij Leiden in een hoofd- en een parallelbaan de doorstroming geen goed heeft gedaan.”

16. Desondanks zal ook bij het onderhavige project de snelweg in een hoofd- en een parallelbaan worden verdeeld. De IRW voorspelt dan ook dat er nieuwe knelpunten zullen ontstaan², vooral in het Knooppunt Nieuwe Meer, waar veel weefbewegingen nodig zijn. De VBP vreest derhalve dat ook op de Zuidas een omvangrijke investering leiden tot averechtse effecten op het verkeerssysteem.
17. Aangezien het tracébesluit en de daarmee gepaard gaande werkzaamheden gigantische maatschappelijke lasten en offers met zich meebrengen, had het in de rede gelegen een onafhankelijke kosten/-batenanalyse van de maatschappelijke voor- en nadelen te laten uitvoeren. Dit te meer gelet op de financieel-economische kosten/batenanalyse welke het Centraal Plan Bureau in 2013 heeft gepubliceerd en welke veel slechter uitpakte dan die van de planmakers.

Samenloop verbreding A9, Zuidasdok en Project SAA

18. De keuze om de verbreding van de A9, het project Zuidasdok en project SAA (weg Schiphol-Amsterdam-Almere) tegelijkertijd uit te voeren zal, zo blijkt uit de IRW, leiden tot een verkeersinfarct. De bewoners van de Irenebuurt vrezen dat zij daar onevenredig zwaar door zullen worden getroffen. Opmerkelijk is dat in de Nota van beantwoording onder verwijzing naar de IRW standpunten worden ingenomen die inhoudelijk tegengesteld dan wel minstens afwijkend zijn van hetgeen in de betreffende passages van de IRW wordt geconcludeerd. Derhalve ontbreekt een deugdelijke motivering voor de keuze om de verbreding van de A9, het project Zuidasdok en project SAA (weg Schiphol-Amsterdam-Almere) tegelijkertijd uit te voeren.
19. In de IRW, paragraaf 7.3.1, p. 92/93 (**bijlage 6**) staat:

“De gelijktijdige uitvoering van de projecten A10 Zuidas en A9 Amstelveen heeft een duidelijk versterkend effect op de verstoring van de reguliere verkeersafwikkeling. Bij een solitaire uitvoering van de A9 Amstelveen is er net voldoende ruimte op het netwerk beschikbaar om verkeer op reguliere dagen om te leiden via de A2 / A10 Zuidas / A4 zonder echte significante verkeershinder. Bij een solitaire uitvoering van de A10 Zuidas geldt iets vergelijkbaars alhoewel dit in de solitaire uitvoering al tot meer verkeershinder leidt dan alleen de A9 Amstelveen. Omdat er zelfs tijdens de solitaire uitvoering circa 1.000 mvt/uur in de spitsrichting zouden moeten worden omgeleid om een reguliere verkeersafwikkeling te behouden, resulteert dit al snel in knelpunten in de knooppunten bij een

² Zie pagina 50-52.

iets drukkere dag of slecht weer. De robuustheid van het netwerk daalt wel tot het minimum (robuustheid is ook al erg laag bij een gemiddelde dag). Bij een gelijktijdige uitvoering zal het verkeer in de regio zoals eerder hierboven beschreven, geconfronteerd worden met extra verkeershinder dat voorbij de knooppunten Badhoevedorp /Holendrecht en Amstel slaat. Het risico op een verkeersinfarct, dat de complete ring A10 en de A9 vastzet, wordt groter dan bij solitaire uitvoering van de projecten."

20. In de Nota van beantwoording wordt ten aanzien van de keuze om de projecten tegelijkertijd uit te voeren echter gesteld:

"De impact van de gelijktijdige uitvoering van de projecten Zuidasdok en A9 Amstelveen is nadrukkelijk onderzocht en wordt beschreven in paragraaf 7.3.1 van de Integrale rapportage wegverkeer die als Bijlage 2 is gevoegd bij het ProjectMER Zuidasdok. De gevolgen van gelijktijdige uitvoering van de projecten Zuidasdok en A9 Amstelveen blijken minder ingrijpend te zijn dan het eventueel uitstellen van één van beide projecten. Dit komt enerzijds doordat de samenstelling van het verkeer op beide trajecten anders is. De betreffende wegen worden maar zeer beperkt gebruikt als alternatief voor elkaar. Anderzijds zorgt de druk van de autonome groei van het autoverkeer ervoor dat uitstel van één van beide projecten per saldo voor nog veel meer hinder zal zorgen. In de verkeersonderzoeken voor Zuidasdok is overigens ook rekening gehouden met de invloed van de verbreding van de A9 als beide projecten zijn gerealiseerd."

21. De VBP constateert dat de Nota van beantwoording inhoudelijk tegenstrijdig is met de betreffende conclusies uit de IRW en derhalve geen stand kan houden.
22. Voorts benadrukt de VBP dat op p. 91 van de IRW de A9 de primaire alternatieve route voor de A10-Zuid genoemd, hetgeen ook in strijd is met hetgeen in de reactie van de Nota van beantwoording wordt gesteld. Overigens ook Tom Tom e.a., alsmede de fileborden van RWS boven de snelwegen presenteren het geheel van snelwegen als één netwerk.
23. De huidige werkzaamheden SAA (weg Schiphol-Amsterdam-Almere) en SAAL (verbeteren Openbaar Vervoer Schiphol – Amsterdam – Almere – Lelystad) lopen door tot na 2020 en zorgen al maanden dagelijks voor grote files en opstoppingen ook buiten de spitsuren en in de weekenden. In combinatie met de start van de voorgenomen werkzaamheden aan de A10 Zuidelijke ringweg (Zuidasdok) in 2017 en tegelijkertijd de A9 bij Amstelveen en SAA, dreigt een verkeersinfarct waarvan de bewoners van de Irenebuurt grote overlast zullen ondervinden. Het ligt in de lijn der verwachting dat sluiproutes door hun buurt zullen ontstaan, met onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersveiligheid en het woon- en leefklimaat van de buurt. Bovendien is het ook nog maar zeer de vraag of de bewoners zelf nog hun buurt kunnen verlaten voor onder meer woon-werkverkeer bij een verkeersinfarct zoals voorspeld.

24. De conclusie is dat als het project Zuidasdok doorgang kan vinden, opschorting van de daadwerkelijke uitvoering noodzakelijk is totdat de A9 en SAA ver genoeg gevorderd zijn om het voorspelde verkeersinfarct te voorkomen.

Luchtkwaliteit

25. Volgens verweerder (en andere betrokken partijen) zou de realisatie van Zuidasdok moeten leiden tot een afname van de luchtvervuiling in het Zuidasgebied omdat het autoverkeer ondergronds gaat. De emissie van uitlaatgassen gaat onder de grond vanzelfsprekend gewoon door en komt even verderop bij de tunnelmonden met het tunnelventilatiesysteem in geconcentreerde vorm naar buiten, waar het zich met de heersende zuidwestenwind in de omgeving verspreid in de richting van de daar op korte afstand gelegen woonwijken, waaronder de Irenebuurt. Op basis van modelberekeningen zou daar volgens verweerder slechts sprake zijn van een geringe toename van de luchtvervuiling (fijnstof, NO₂). Dit kan volgens de VBP niet juist zijn, omdat de gehanteerde modelberekeningen op verkeerde uitgangswaarden zijn gebaseerd.
26. Onlangs werd bekend dat modelgegevens van uitlaatgasemissies weinig relatie hebben met de werkelijkheid. 'Sjoemel-software' in auto's en gemanipuleerde testgegevens zorgen voor veel te gunstige cijfers. Echte meetwaarden van luchtverontreiniging door het autoverkeer zijn vaak aanzienlijk hoger dan waar modelberekeningen van uit gaan. Het zojuist gepubliceerde rapport van Milieudefensie, *Eindrapport, Wat Ademen Wij In?*³ toont dit overduidelijk aan. De resultaten van NO₂ metingen in 2015 op een aantal Nederlandse verkeersintensieve plaatsen zijn zorgelijk. Zo ook in de nabijheid van de A10 Zuid (meetpunten 8 en 9 in de bijlage van dit rapport): de gemeten gemiddelde NO₂ waarden lagen daar gedurende meerdere maanden van 2015 ruim boven de maximaal toegestane EU-norm van 40 microgram/l en zaten er in de andere maanden dicht tegenaan. Nog dichterbij de A10 zal dit zeker niet beter zijn. Met de volgens verweerder geprognosticeerde groei van het A10 autoverkeer is een verdere verslechtering op de tracés ter weerszijden van de tunnelmonden tot ver boven de EU-norm onontkoombaar, tenzij drastisch wordt ingegrepen: beperking van het luchtvervuilende autoverkeer op de A10 Zuid en filters op de luchtventilatoren van de tunnels.

Overige infrastructurele voorzieningen en maatregelen

27. Artikel 4 van het tracébesluit ziet op overige infrastructurele voorzieningen en maatregelen zoals de aanleg van fietspaden, busbanen en vaarwegen.
28. Zoals de VBP in haar zienswijze heeft aangegeven, is zij van mening dat, ook tijdens de werkzaamheden, de verblijfskwaliteit, de sociale beleving, de sociale veiligheid en de sociale cohesie zo groot mogelijk gehouden moet worden, onder andere door de aanleg

³ <https://milieudefensie.nl/publicaties/rapporten/meetrapport-2015>

van tijdelijk stedelijk groen en door te zorgen voor een goede aanhechting van het plangebied met de omliggende buurten (waaronder de Irenebuurt).

29. Ondanks het feit dat in het ontwerp tracébesluit diverse onderdelen te vinden zijn over het belang van NZ en OW fiets- en voetgangersverbindingen om de stedelijke gebieden met elkaar te verbinden, kent het vastgestelde tracébesluit een groot gebrek aan fijnmazigheid van de fietsverbindingen. Dit zal, zeker in combinatie met het gebrek aan (tijdelijk) groen ter hoogte van de aanhechtingen van het plangebied met de omliggende buurten, een zeer negatieve invloed hebben op de veiligheid van fietsers en voetgangers.

Waterhuishoudingsmaatregelen

30. De VBP heeft tijdens haar overleggen met de betrokken partijen en in haar zienswijze veelvuldig aangegeven zich ernstige zorgen te maken over de stijging van het grondwater als gevolg van de aanleg van het Zuidasdok. Tijdens de werkzaamheden kan bovendien als gevolg van bemaling het grondwater dalen, waardoor funderingsschade kan optreden. In eerste instantie zou onder meer ter ondervanging van een stijging van het grondwater een gracht (de 'Irenegracht') worden aangelegd. Zonder enige kenbare, laat staan draagkrachtige, onderbouwing, en zonder verder overleg met de VBP is men hiervan kennelijk teruggekomen.
31. In het ontwerp tracébesluit was in art. 11 jo. tabel 9 nog wel voorzien in het aanleggen van een drainagevoorziening in de Irenebuurt. Zonder (draagkrachtige) motivering is er echter voor gekozen deze drainagevoorziening weg te laten uit het vastgestelde tracébesluit. Gelet op het reële gevaar van een stijgende grondwaterstand heeft verweerder ten onrechte afgezien van de drainagevoorziening.
32. In de Nota van beantwoording wordt opgemerkt dat mede door de reeds aanwezige ondergrondse constructies, het wel of niet realiseren van Zuidasdok niet (meer) bepalend is voor de grondwaterstanden in de Irenebuurt. Echter, tevens wordt aangegeven dat het risico op verslechtering van de grondwatersituatie aanwezig blijft en reëel is. Daarom zal middels peilbuismetingen het grondwaterpeil wordt gemonitord en zullen bij een toename van de grondwaterstand passende maatregelen worden getroffen, waaronder de mogelijkheid van het aanleggen van een drainagevoorziening, aldus de gemeente.
33. De VBP is van mening dat de beantwoording van haar zienswijze en de bij de besluitvorming gemaakte keuzes ten aanzien van de risico's in verband met de grondwaterstand volstrekt ontoereikend zijn. Uit deze antwoorden wordt namelijk duidelijk dat er onvoldoende onderzoek is gedaan naar het effect van de werkzaamheden op het grondwater. Dit terwijl stijging van het grondwater een reëel gevaar is en grote gevolgen voor de woningen in de Irenebuurt kan hebben.
34. Bovendien ontbreekt het niet alleen aan grondig onderzoek, maar is het ook volstrekt onduidelijk welke partij de peilbuismetingen zal analyseren en interpreteren, zal beslissen wanneer precies maatregelen zullen worden getroffen, welke maatregelen er zullen

worden getroffen en wie de kosten van deze (vermoedelijk kostbare) maatregelen zal dragen. Daarmee is de besluitvorming onzorgvuldig en in strijd met de rechtszekerheid.

35. Daarnaast blijkt uit de rapportage Actualisatie milieu-informatie dat alvorens er maatregelen zullen worden getroffen, het eerst duidelijk moet zijn dat de hogere grondwaterstand wordt veroorzaakt door de werkzaamheden/het ontwikkelen van het gebied. Het is allerm minst ondenkbaar dat het bewijzen hiervan zoveel tijd zal kosten, dat maatregelen ter beperking van schade door een stijgende grondwaterstand niet tijdig zullen worden uitgevoerd. Bovendien blijft in het midden welke partij dit causaal verband zou moeten aantonen.
36. Er is op dit belangrijke punt noch een besluit genomen, noch een budget gereserveerd.
37. Stijging van de grondwaterstand is een reëel gevaar met aanzienlijke schade als potentieel gevolg, zo is uitdrukkelijk erkend. Er dient dan ook een gedetailleerd plan te worden opgesteld, waarin in ieder geval bovenstaande punten worden betrokken. Het is essentieel om proactief maatregelen te nemen, in plaats van te wachten tot de grondwaterstand is gestegen en de schade is ingetreden.

Maatregelen beplanting

38. Artikel 13 en 14 van het tracébesluit beschrijven de maatregelen die zullen worden getroffen met betrekking tot de planten en bomen die zullen moeten wijken voor het project.
39. Zoals hierboven aangegeven hecht de VBP er veel waarde aan dat (ook tijdens de werkzaamheden) de verblijfskwaliteit, de sociale beleving, de sociale veiligheid en de sociale cohesie zo groot mogelijk gehouden worden. Hierbij heeft zij telkens het belang van goede aanhechtingen tussen de omliggende buurten en het belang van de aanleg van tijdelijk stedelijk groen benadrukt.
40. In het tracébesluit wordt slechts aangegeven dat het aantal gekapte bomen gecompenseerd zal worden door een storting in het herplantfonds van de gemeente Amsterdam, en bestaande beplanting zoveel mogelijk zal worden behouden of hersteld.
41. Ten onrechte is het tracébesluit niet voorzien in de aanleg van tijdelijk stedelijk groen, óók in de voorbereidings- en realisatieperiode. Als gevolg hiervan zullen de werkzaamheden een nog groter effect hebben op het plangebied en de omringende (woon)buurten. Een onwenselijk effect dat de sociale beleving, de sociale veiligheid en de sociale cohesie in gevaar brengt. Dit terwijl deze effecten op een relatief eenvoudige wijze kunnen worden ondervangen.

Onduidelijkheid en onzekerheid over wijze van uitvoering

42. Veel aspecten van de uitvoering zijn afhankelijk gemaakt van de manier van invulling door de uitvoerder, aannemer, onderaannemer, projectontwikkelaar en consortium met

op dit moment onbekende gevolgen voor bijvoorbeeld hinder, overlast, congestie, schade, enzovoort (zie ook hiernavolgende paragrafen). De bewoners van de Irenebuurt verkeren hierdoor in grote onzekerheid of en in hoeverre voldoende rekening wordt gehouden met hun belangen. Daarbij komt nog dat later, na de keuze van een consortium en verdere uitwerking en fasering, voor de burger geen procedures meer openstaan, zodat zij zich niet kunnen beschermen tegen voor hen ongunstige of nadelige uitkomsten. De besluitvorming verdraagt zich hierdoor niet met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, met name het zorgvuldigheids-, evenredigheids- en het rechtszekerheidsbeginsel.⁴

Overlast tijdens (lange) periode van uitvoering project

43. De woon- en verblijfskwaliteit in de Irenebuurt zullen als gevolg van de uitvoering van het project gedurende lange tijd ernstig aangetast worden. De maximaal toegestane normen van het Bouwbesluit 2012 bieden hiertegen onvoldoende bescherming: ze staan een zeer aanzienlijke geluids- en andere overlast toe. Een sanctiebeleid bij overtredingen bestaat niet; van controle is geen sprake.
44. Recente ervaringen met meerdere andere bouwprojecten in en rond het gebied waarbij tijdens voorbereidende werken (bv. verplaatsing parkeergarages, aanpassing infrastructuur) normoverschrijdingen oogluikend werden gedoogd, stellen de VBP niet gerust. De tientallen klachten van omwonenden werden namelijk niet opgevolgd door de bevoegde instanties.
45. Daarbij komt dat ontheffingen van het Bouwbesluit mogelijk zijn en vaak worden toegestaan, zoals blijkt uit de gang van zaken bij de werken aan de Gaasperdammerweg en de Noord-zuidlijn in Amsterdam, waar ontheffingen zijn verleend voor geluidsbelastingen op de gevel van geluidgevoelige gebouwen, d.w.z. woningen, voor 's nachts en overdag van respectievelijk 65 en 80 dB (in het Bouwbesluit geldt een maximum van resp. 45 en 60 dB).
46. Een extra probleem voor omwonenden is de cumulatie van overlast. Op de Zuidas vinden tegelijkertijd met het project Zuidasdok meerdere zeer grote en overlast veroorzakende bouwprojecten plaats (bijvoorbeeld alleen al in de Noordzone: Atrium, Parnas, WTC, Twintowers, Beethoven 1 en 2, AICS, loterijgebouw, gerechtsgebouw plus diverse infrastructurele werken).
47. Een ander probleem is een door machtige Zuidas-partijen (grote bedrijven) vaak afgedwongen praktijk om overlast gevende werkzaamheden (bv. heien, damwanden slaan, slopen) zo veel mogelijk buiten kantoortijd te laten verrichten, wat voor omwonenden een extra belasting betekent, omdat dit werk dan vooral in de vroege ochtend en avond plaatsvindt. Een recent voorbeeld hiervan is het aanbrengen van

⁴ De VBP wijst in dit verband ook op het jaarverslag 2016 van uw Raad van State waarin uitdrukkelijk aandacht wordt besteed aan de onwenselijke gevolgen van ongelijke machts- en krachtsverhoudingen en wordt gesteld dat alleen door verschillende belangen en waarden adequaat in het proces van besluitvorming mee te wegen, een evenwichtige afstemming van belangen mogelijk is (p. 18-20).

damwanden bij het Atrium, waarbij de meeste herrie juist vooral 's ochtends van 7-9 en 's avonds van 17-19 optrad, wat leidde tot meer dan 130 klachten van omwonenden.

48. De VBP is van mening dat het volstrekt ontoereikend en in strijd met zorgvuldigheid en rechtszekerheid is om de aannemer te laten beslissen over het al dan niet toepassen van overlast vermijdende technieken, zoals meerdere keren in de Nota van beantwoording wordt gesteld:
- "... door de aannemer uit te dagen en een beroep te doen op zijn creativiteit en ervaring." of: "... aannemers zullen worden uitgedaagd slim te plannen en te bouwen".*
49. Dit geeft geen enkele garantie dat dit ook daadwerkelijk gebeurt. Het is de taak van de overheid om in het belang van de omwonenden concrete, stringente en dwingende richtlijnen voor te schrijven en af te dwingen.
50. De conclusie is dat veel te weinig aandacht is besteed aan het leefmilieu van omwonenden tijdens de langdurige bouwperiode. De gekozen voorkeur van "kort, maar hevig" is een eufemisme: kort kan hier vele jaren betekenen en hevig betekent hier overlast tot ver boven de wettelijke normen, overdag, 's nachts en op zon- en feestdagen.
51. Ter bescherming van de omgeving en handhaving van de voorschriften kunnen vele extra maatregelen ingezet worden, zoals:
- Monitoring en rapportage van overlast door een onafhankelijke instelling (plaatsen meetapparatuur bij woningen in omgeving)
 - Sanctiebeleid bij overtreding van normen
 - Dwingende en kwantitatieve bouwvoorschriften voor aannemers aangaande omgevingsoverlast
 - Cumulatie van overlast vermijden d.m.v. verbod op samenloop van bouwprojecten in Zuidas met die van Zuidasdok
 - Nulmetingen van woningen ter latere vaststelling van eventuele schade
 - Concreet compensatiebeleid ter vergoeding van verslechtering woon- en leefkwaliteit (gezien de omvang en lange duur van het project is het evident dat dit buiten het normaal maatschappelijk risico valt)
 - Geen voorkeursbehandeling grote bedrijven aangaande overlastbescherming
52. Dat bijvoorbeeld monitoring bij een project als dit grote meerwaarde kan hebben, is vorig jaar al gebleken uit de 'Pilot geluidsmonitoring Irenebuurt'. Aanleiding voor het uitvoeren van deze pilot waren de werkzaamheden die op dat moment werden uitgevoerd aan het Atrium, een kantoorgebouw grenzend aan de Irenebuurt. Omdat omwonenden erg veel geluidsoverlast ervaarden, werd gestart met het uitvoeren van geluidsmetingen. Ongeveer gelijktijdig met het starten van de geluidsmetingen nam de geluidsoverlast aanzienlijk af.

Vooropname gebouwen

53. Zoals de VBP in haar zienswijze heeft aangegeven, wenst zij met het oog op eventuele bouwschade dat er voorafgaand aan de werkzaamheden een opname van alle woningen van haar leden zal plaatsvinden en dat alle schade als gevolg van de bouwwerkzaamheden zal worden vergoed.
54. Dat de kans op bouwschade aanwezig is, is bij een project van deze omvang geenszins ondenkbeeldig. De betrokken partijen erkennen dit risico ook door bijvoorbeeld het instellen van een speciaal loket voor het melden van bouwschade. In de Nota van beantwoording is aangegeven dat bouwschade zoveel mogelijk dient te worden voorkomen en dat eventuele schade die toch ontstaat dient te worden vergoed.
55. In de Nota van beantwoording wordt echter ook aangegeven dat voor bouwschade de bepalingen uit het Burgerlijk Wetboek over onrechtmatige daad het juridisch kader zullen zijn. Pas als vaststaat dat er inderdaad sprake is van (bouw)schade uit onrechtmatige daad, dan dient deze schade te worden hersteld of vergoed, waarbij nog relevant is dat de bouwschadeclaims worden behandeld door de aannemer van het bouwcontract.
56. Hiermee wordt de bewijslast bij het ontstaan van bouwschade volledig bij (de leden van) de VBP gelegd. Bij het ontstaan van bouwschade dienen de leden van de VBP, onder andere te bewijzen dat de schade het gevolg is van een onrechtmatige gedraging van de aannemer, dat de schade de aannemer kan worden toegerekend en verweten, en dat de schade causaal verband houdt met de onrechtmatige gedraging.
57. De VBP begrijpt dat een onvoorwaardelijke toezegging van vergoeding van alle schade niet gevraagd kan worden, maar de verdeling zoals deze nu voorligt is onevenredig. Om aan de bewijslast met betrekking tot het causaal verband te kunnen voldoen, zouden de leden van de VBP zelfs genoodzaakt om vóór aanvang van de bouwwerkzaamheden hun panden te laten opnemen. Hiermee liggen niet alleen alle bewijsrisico's, maar ook alle daarmee gepaard gaande kosten bij (de leden van) appellante. De VBP stelt zich daarom op het standpunt dat de opname van de woningen op kosten van verweerder, althans een bij het project betrokken partij, op korte termijn dient te geschieden.

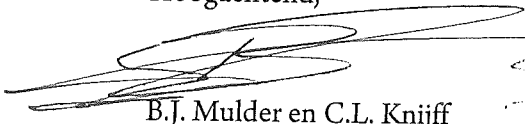
Slot

Concluderend is er volgens de VBP geen sprake van een goede ruimtelijke ordening, is er op vele punten onvoldoende onderzoek verricht naar de (mogelijke) nadelige effecten van het tracébesluit en zijn er onvoldoende maatregelen getroffen/plannen gemaakt ter beperking van de risico's en de overlast voor de aan het projectgebied grenzende buurten.

De VBP verzoekt u het beroep gegrond te verklaren, het tracébesluit te vernietigen en te bepalen dat het bevoegd gezag een nieuw besluit moet nemen met inachtneming van uw uitspraak dan wel zelf in de zaak te voorzien, met veroordeling van verweerder in de proceskosten en het griffierecht.

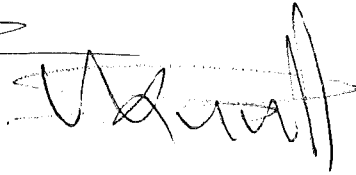
Wij verzoeken u het verschuldigde griffierecht af te boeken van de rekening-courant van Wieringa Advocaten.

Hoogachtend,



B.J. Mulder en C.L. Knijff

Bijlagen: 6



Datum/Tijd: 23. Juni 2016 16:14

Best Nr. Modus	Bestemming	Pag's	Reslt.	Pag Mislukt
3084 Geheugen TX	0703651380	P. 12	OK	

Reden voor fout

E1) Opgehangen/lijnfout

E3) Geen antwoord

E5) Max. E-mail formaat overschreden.

E2) Bezet

E4) Geen faxaansluiting



TEVENS PER TELEFAX: 070 - 365 13 80 (exclusief bijlagen)
Totaal aantal pagina's: 12

Aangetekend

Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State
Postbus 20019
2500 EA Den Haag

Onze/Our ref:
37485/bm

Uw/Your ref.

WIERINGA ADVOCATEN

Idolk w 1013 MM Amsterdam
Postbus 10100 | 1001 HC Amsterdam
t +31 (0)20 624 68 11
f +31 (0)20 627 22 78
RvK 3437239
www.wieringa.nl

Stichting Beheer Ondernemingen
Wieringa Advocaten
ABN AMRO 40.26.83.550
IBAN: NL37 ABNA 0402 6835 60
BIC: ABNANL2A

C.L. Krijff, advocaat
T: +31 (0)20 - 624 68 11
E: krijff@wieringa.nl

Amsterdam,
23 Juni 2016

Betreft: Beroep Tracébesluit Zuidasdok

Geachte Afdeling,

Namens de Vereniging Beethovenstraat / Parnassusweg (hierna: VBP), stellen wij hierbij beroep in tegen het besluit van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 18 maart 2016 waarbij het Tracébesluit Zuidasdok is vastgesteld. Een kopie van het bestreden besluit treft u als bijlage 1 aan. Het bestreden besluit is m.i.v. 12 mei tot en met vandaag ter inzage gelegd (bijlage 2).

Het ontwerp-tracébesluit is met ingang van 12 maart 2015 gedurende zes weken ter inzage gelegd. De VBP heeft d.d. 22 april 2015 zienswijzen ingesteld tegen het ontwerp-tracébesluit (bijlage 3). De VBP kan zich niet met het vaststellingsbesluit verenigen. Onderstaand treft u de gronden van het beroep aan.

Over de VBP en de Irenebuurt

- De VBP bestaat sinds 1980 en vertegenwoordigt ruim 700 huishoudens met ongeveer 1200 bewoners in de Irenebuurt. De Irenebuurt ligt in Amsterdam-Zuid, tussen en in de omgeving van de Parnassusweg en (het zuidelijke deel van) de Beethovenstraat, grotendeels tussen het Zuidasdok en de Stadionkade, met slechts drie doorsgaande wegen van noord naar zuid, en is ingeklemd tussen het Beatrixpark ten oosten en de Amstelveenseweg ten westen.
- De VBP is naar aanleiding van de bouw van het WTC opgericht ter behartiging van de buurtbelangen op het gebied van ruimtelijke ordening en milieu. De statutaire doelstelling is: bescherming en verbetering van het woon-, werk- en leefgeot en het milieu, waaronder begrepen de in en nabij het werkgebied aanwezige flora en fauna, door alle wettige middelen. Een uittreksel van de statuten van appellante treft u als bijlage 4 aan.