

Zuidas: dok of toch maar dijk?

Het rijk wil de A10, trein en metro bij de Zuidas ondergronds brengen. Dat is niet alleen overbodig, maar ook nog eens kapitaalvernietiging.

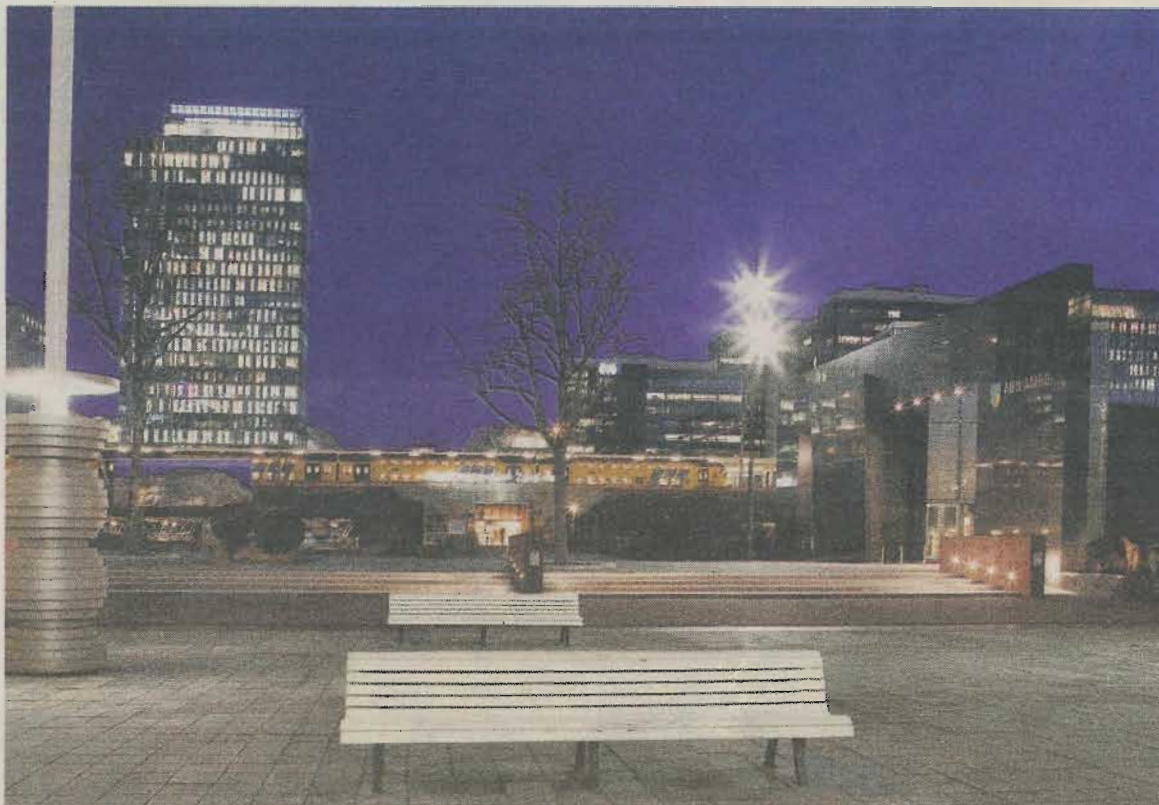
PETER KEMME

Er is weer veel reuring rond de Zuidas en het onder de grond brengen van de Ring. Zo was er 15 maart een debat over de Zuidas in de Rode Hoed. Het ging vooral over het ondergronds brengen van de A10, de trein en de metro. Rijksvertegenwoordiger Dirk Jan van den Berg mocht daar zijn plan over een herzien dokmodel toelichten. Groot voordeel van zijn plan ten opzichte van de oude plannen is dat de sprong in het diepe wat overzichtelijker wordt dankzij meer fasering en flexibiliteit.

De infrastructuur moet worden uitgebreid, daar is iedereen het wel over eens. Qua ruimte kan dat overigens net zo goed in een dijkmodel als in de variant van Van den Berg met een ondiep dok/tunnel. Het verbaast mij dan ook dat de nulvariant, het gebruik maken van de huidige dijksituatie, niet serieus in zijn plannen is meegenomen.

Hoe komt het toch dat ik als directe buurman en gebruiker van de Zuidas, en vooral als Amsterdammer en belastingbetaler, niet in de feestvreugde over een ondergrondse A10 kan delen?

Ten eerste: omdat er heel, heel veel belastinggeld mee gemoeid is. Niet alleen vanwege de bouwkosten, maar ook vanwege een gigantische kapitaalvernietiging van bestaande, soms net aangelegde infrastructuur. Denk aan de net geëerde tunnel voor de aansluiting van de Noord/Zuidlijn op de Ring. En dat alles om dure bouwgrond te creëren, waarvan het de



Trein en A10 moeten uit het zicht verdwijnen voor de door planologen aanbeden 'horizontale stad'.

FOTO TON VAN RIJN

vraag is of die ooit rendabel kan worden volgebouwd en waarvoor goedkopere alternatieven bestaan, zoals het verplaatsen van de RAI en die ruimte gebruiken.

Ten tweede: als buurtbewoner zou ik blij moeten zijn dat de A10 onder de grond gaat. Daardoor komen er immers minder geluidsoverlast en uitstoot van schadelijke stoffen.

Maar door de grote kantoorgebouwen die langs de dijk (komen te) staan, heb ik, bewoner van de noordzijde, persoonlijk geen last van het lawaai – overigens in tegenstelling tot bewoners van delen van de Rivierenbuurt en Buitenveldert. Aan de noordzijde heeft men meer last van het verkeer op de Parnassusweg en de Beethovenstraat en bij de laatste vooral van de tram en

brommende (nacht)bussen, die blijkbaar buiten de Wet op de geluidshinder staan. Overigens blijft het merkwaardig dat de A10 Zuid in Nederland de enige snelweg door dichtbebouwd gebied is waar geen geluidschermen staan.

Het argument dat een tunnel woningbouw mogelijk maakt, begrijp ik ook niet helemaal, als ik zie wat voor nieuwbouwwoningen allemaal langs de A10 West worden gebouwd. Daar kan het blijkbaar wel zonder tunnel. Ook lijkt mij dat de emissie van schadelijke stoffen bij de tunnelmonden niet zo prettig zal worden.

Ten derde: de 'herontwikkeling' van de flanken moet een groot deel van de kosten van het dok goedmaken, wordt gesteld. Er is al 700 miljoen euro ingeboekt! En daar

maak ik mij nu echt zorgen over. Dat betekent massieve en hoge bebouwing langs bijvoorbeeld de Irenestraat.

Er circuleren nu al prospectussen van projectontwikkelaars (zie bijvoorbeeld www.reshapeproperties.com/nl/project/7) met torens van zestig meter hoog langs de Irenestraat. Deze 'hoogteaccenten' komen ook voor in de eerste schetsen van het Projectbureau Zuidas over de 'herontwikkeling' van de zogenoemde Noordflank (Irenestraat-Strawinskylaan). Dit zal resulteren in nog meer schaduwwerking en wind in de Irenebuurt.

Ten vierde: vaak wordt het stedenbouwkundige argument aangevoerd dat het door een dok mogelijk wordt Buitenveldert en Oud-Zuid weer aan elkaar te hechten. Dat

klinkt als leuke dingen voor de mensen, maar wat wordt daar nu feitelijk mee bedoeld? Deze twee wijken worden nu verbonden door de Beethovenstraat en de Parnassusweg en volgens de plannen zal dat niet anders worden.

“Ja, maar de horizontale stad, met alles op maaiveld – ook alle verkeersstromen – is ideaal,” zeggen de hedendaagse planologen. Nu worden de wijken verbonden door onveilige tunnels, stellen zij. Als u de situatie kent, zult u weten dat er nu brede, overzichtelijke en veilige viaducten liggen met mooie rechte en horizontale zichtlijnen. Ideaal voor fietsers en voetgangers. Het lijkt mij dat door de geplande dichte en hoge bouw de twee wijken alleen maar meer 'onthecht' zullen raken. Er ontstaat een variant op de Chinese Muur: de Zuidasmuur.

Ten vijfde: de plannen brengen met zich mee dat er vijftien tot twintig jaar een kolossale bouwput zal zijn waar de huidige gebruikers van de Zuidas en hun bureaus niet blij van zullen worden. De Beethovenstraat en Parnassusweg moeten langdurig worden afgesloten tijdens de bouw van de tunnels en er zal daardoor grote verkeersoverlast ontstaan op andere routes en in andere wijken.

Kortom waarom moet het allemaal weer zo groots, kostbaar en meeslepend? Waarom met ronkende planologische schijnargumenten dit soort plannen verkopen?

De Zuidas heeft door zijn ligging en bereikbaarheid zonder meer een grote potentie. Maar waarom wordt niet de creatieve uitdaging gezocht binnen bestaande mogelijkheden en beperkingen optimale oplossingen te creëren? En waarom wordt niet geprobeerd de financiële risico's voor de stad – en dus ook voor de belastingbetaler – en de overlast voor de omgeving te beperken?

De auteur woont bij de Zuidas