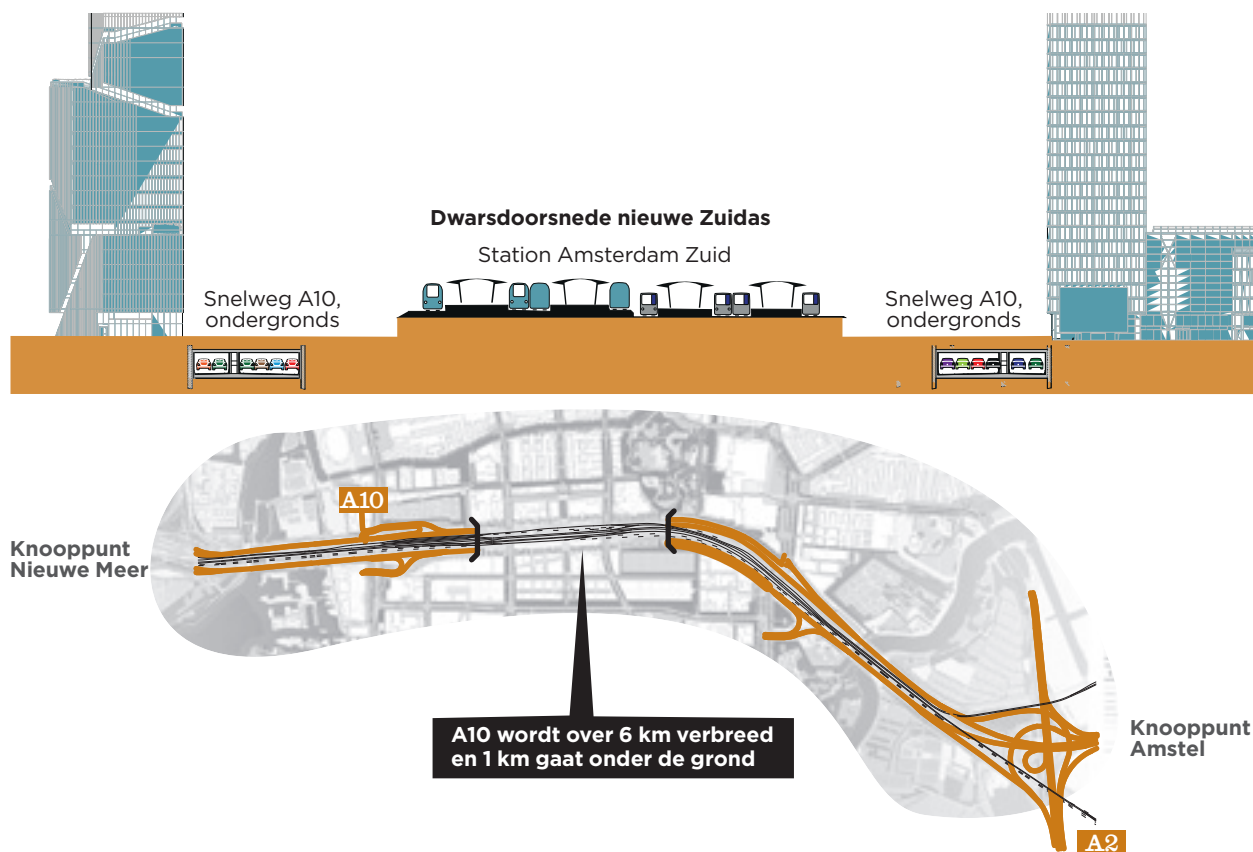


# De Zuidas staat minimaal tien jaar overlast te wachten



**Prisco Battes en Eva Rooijers**  
Amsterdam

Bedrijven aan de prestigieuze kantorenlocatie Zuidas in Amsterdam moeten de komende jaren rekening houden met ernstige geluids- en verkeersoverlast. Door de verbreding en deels ondergronds brengen van de zuidelijke ringweg rond Amsterdam is de Zuidas de komende tien jaar een grote bouwput. De overheid wil tegen de zin van bedrijven niet de strengste bouwnormen voorschrijven, blijkt uit een toelichting van Rijkswaterstaat.

Aan de Zuidas zitten veel banken en advocatenkantoren.

De aanbesteding van het zogeheten Zuidasdok gaat volgende maand van start. Het is met € 1,9 mrd een van de grootste infrastructuurprojecten die de komende jaren op de markt wordt gebracht. Donderdag was de uiterste datum waarop belanghebbenden via een zienswijze kritiek konden uiten. Er kwamen 106 zienswijzen binnen.

Critici vinden de plannen onnodig, duur en vrezende grote overlast. Ook voormalig wethouder ruimtelijke ordening Duco Stadij, ooit een vurig pleitbezorger van het dokmodel waarbij naast de snelweg ook de spoorlijnen ondergrond worden gebracht, keerde zich onlangs tegen de plannen. 'De noodzaak van het Zuidasdok is ingehaald door de tijd', zegt Stadij. Er zijn volgens hem geen bredere wegen meer nodig omdat het verkeer tussen Schiphol en Almere niet zo hard toeneemt als gedacht. Doordat de treintunnels nu niet meer onder de grond worden gebracht, kunnen er geen extra woningen op de tunnels worden gebouwd. Ook zal de luchtkwaliteit nauwelijks verbeteren door de relatief korte lengte van de tunnels. 'Het gaat om heel veel geld dat je beter kunt besteden', concludeert Stadij.

**Volgorde**  
**Eerst ringweg onder de grond, daarna uitbreiding station**

**Startschot**  
**De aanbesteding gaat volgende maand van start**

**Kritiek**  
**Critici noemen het project duur en achterhaald**

De Amsterdamse bedrijvenvereniging Oram, waarin veel bedrijven aan de Zuidas zijn vertegenwoordigd, stelt dat het beperken van de overlast niet kan worden overgelaten aan de goede wil van de aannemers. Daarom zouden er in de aanbesteding harde eisen opgenomen moeten worden. 'Stel bijvoorbeeld zulke hoge eisen aan het maximaal aantal decibel dat bouwers gedwongen worden om met geluidsarme methoden te werken,' zegt Kees Noorman, directeur van Oram. Zo geven schroefpalen veel minder overlast dan heipalen. Over een traject van twee keer een kilometer gaan honderden palen de grond in.

Een andere eis die Oram in de aanbesteding terug wil zien is dat het aantal verkeersopstoppen niet groter mag worden dan nu het geval is. Bij de bouw van de tunnels wordt zo veel grond afgegraven dat naar schatting honderden vrachtwagens per dag nodig zijn om al het materiaal af en aan te voeren. 'Door niet met vrachtwagens te werken, maar het zand via pijpleidingen af te voeren kan de verkeershinder worden beperkt', zegt Noorman.

Bureau Zuidasdok, een samenwerking tussen Rijkswaterstaat en de gemeente, weegt bij de aanbesteding allerlei factoren waaronder de prijs en het beperken van overlast. 'We kiezen het beste plan uit', zegt een woordvoerder. 'Maar we gaan niet specifieke geluidsarme methoden voorschrijven, dat laten we over aan de aannemer.' De woordvoerder van Rijkswaterstaat benadrukt dat er wel eisen worden gesteld aan het maximaal aantal decibel. Die eisen zijn strenger zijn dan wettelijk noodzakelijk, maar hoeveel strenger kan Rijkswaterstaat niet zeggen.

**LANDSCHAP VAN ZAND**  
Pagina 2 en 3

