

Meester van het DOK

bewonersplatform Zuidas

Op de website van Zuidas kun je het concept Masterplan DOK vinden. De laatste jaren hadden we alleen (structuur-) visies, dus weer eens een masterplan sinds 1998 is een noviteit. Het is bedoeld als kader om alle stappen en onderdelen van het project weer te geven, evenals de ambitie van wat bereikt moet worden. In het hoofdstuk ZuidasDOK van knoop tot knoop wordt ingegaan op de verbreding van de A10 zuid en oost en het splitsen in doorgaand en lokaal verkeer. De rijbanen komen aan de zijkanten te liggen, de sporen blijven in het midden. Gelukkig blijft de mogelijkheid bestaan om in de toekomst uit te breiden naar 6 sporen. Het DOK is een tunnel van circa 1 km; uit oost komend is de ingang een stukje voorbij de Europaboulevard en de uitgang al vóór de Amstelveenseweg. Vergeleken met de andere tunnels die ons wegennet kent, is het dus maar een klein stukje. Bijzonder is dat er maar weinig ruimte is en dat het dak van de tunnel nodig is voor het openbaar vervoer. Ook moet de geluidsoverlast beperkt worden in deze dicht bebouwde wijk. Zoals velen zich nog zullen herinneren, was het oorspronkelijke plan ook de trein- en metrosporen onder de grond te brengen met als argument dat daardoor de barrière tussen Buitenveldert en Zuid opgeheven zou worden. In de plannen stond het als “helen van het stedelijk weefsel”. Een aantal jaren en een crisis verder is er nu alleen een autotunnel overgebleven, maar moet dus op creatieve wijze gezocht worden naar betere noord-zuid verbindingen. De Minerva-as zet zich voort over het Zuidplein, de station traverse, naar het Mahler- en Gershwinplein. Maar de doorgang in het station is smal en er mag niet gefietst worden. Daarom wordt er een 9^e passage in de ring Zuid toegevoegd via een fietsverbinding tussen het Beatrixpark en de De Boelelaan. Bij 5 van de 8 bestaande passages wordt de onderdoorgang wel langer door de verbreding van de A10, een extra opgave om die aantrekkelijk en veilig te maken.

Het station is het centrum van Zuidas en de bereikbaarheid is een belangrijk thema. Gekozen wordt voor een Openbaar Vervoer terminal die een korte en gemakkelijke overstap tussen tram, trein, bus en metro mogelijk maakt. Er is een probleem om zowel de trams als de bussen aan de Zuidkant te stationeren. En ook de voetgangersstromen van en naar het station moeten zo min mogelijk hinder ondervinden van de trams en bussen die van oost naar west rijden. Daarom is voorlopig gekozen voor trams aan de zuidzijde en bussen meer naar de kant van de Parnassusweg. Er komen geen kolossale stationsgebouwen. De allure moet komen van de directe confrontatie met Zuidas. De plannenmakers zijn zich zeer bewust van het belang van een mooi ingerichte openbare ruimte. Naast alle hoogbouw en voorzieningen voor fietsen, trams en bussen, moet ook een aangenaam verblijfsklimaat ontstaan met veel groen.

Een positieve ontwikkeling is zeker dat al in dit stadium overleg met de omgeving heeft plaats gevonden. De voorlopige tijdsplanning is dat het plan in het voorjaar van 2014 kan worden voorgelegd aan de Gemeenteraad en dat daarna definitieve vaststelling volgt door het Rijk, de provincie Noord-Holland, de Stadsregio Amsterdam en de Gemeente Amsterdam. Daarna kan aanbesteding volgen, waarbij opmerkelijk is dat een aannemer geselecteerd wordt op grond van de kwaliteit van oplossingen en voorzieningen bij een vastgesteld bedrag. Rijkswaterstaat heeft goede ervaringen met dit type procedures. De bouw zou dan kunnen starten in 2017 en duren tot 2028. Gezien de lange duur van dit project is het niet verbazingwekkend dat geconsulteerde bewoners hun prioriteit legden bij kwaliteit tijdens de bouw. We zullen het allemaal zien.