

Aan: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat  
Directie Participatie inzake ontwerp tracébesluit PHS Amsterdam Centraal  
PHS Amsterdam Centraal  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

## **ZIENSWIJZE INZAKE TRACÉBESLUIT EN MER PROGRAMMA HOOGFREQUENT SPOOR AMSTERDAM (PHS)**

3 mei 2020 (versie 3)

Het Eilandenoverleg is een overlegorgaan van actieve bewoners en bewonersgroepen op de Oostelijke Eilanden. De Oostelijke Eilanden omvatten Kattenburg (inclusief Marineterrein), Wittenburg, Oostenburg, Czaar Peterbuurt, Funen, Zeeburgerpad-Centrum, Kadijken en Dijksgracht. Het Eilandenoverleg is aangesloten bij de Stichting Buurtorganisatie 1018.

Het Eilandenoverleg ziet de gekozen voorkeursvariant als de minst ongunstige variant voor onze buurt.

Positief is dat aan de Dijksgracht-oost een terrein vrijkomt voor groen of recreatief gebruik. Achtereenvolgens volgen hierna de volgende bezwaren:

1. Ontbreken van maatregelen tegen spoorweglawaai
2. Ontbreken van maatregelen tegen booggeluid
3. Ontbreken van samenhangende visie leefomgevingskwaliteit
4. Ontbreken van maatregelen trillingshinder
5. Snelheidstoename (meer) goederentreinen in de nacht
6. Geen aandacht voor geluidsbelasting woonschepen Dijksgracht-west
7. Geen aanpak saneringswoningen Kattenburg en Czaar Peterbuurt en omgeving
8. Er wordt niet geanticipeerd op de woningbouw op het Marineterrein
9. Onvoldoende aandacht voor extra geluidshinder van ijzeren viaducten
10. Fietspad Dijksgracht-oost moet blijven functioneren tijdens de bouw
11. Doorrijhoogte bruggen Oostertoegang niet 3,60 meter, maar 4,00 meter
12. Te grote afwijkingsmogelijkheden

### **1. Ontbreken van maatregelen spoorweglawaai**

Het Eilandenoverleg heeft ernstige bezwaren tegen het volkomen achterwege blijven van maatregelen tegen de toename van de geluidshinder als gevolg van 40 % meer treinen, snelheidsverhoging van 60 naar 80 km/uur en meer goederentreinen. Tegen booggeluid worden wel maatregelen getroffen nabij Muiderpoort, maar niet op de Oostelijke Eilanden.

Op blz. 5 van het MER staat dat ten opzichte van de referentiesituatie zowel het aantal (ernstig) geluidgehinderden en het aantal slaapverstoorden als het geluidbelast oppervlak toeneemt als gevolg van het project. Het gaat om toenames ten opzichte van de referentiesituatie tussen de 29% (toename aantal geluidgehinderden) en 46% (toename aantal slaapverstoorden). De verslechtering van de geluidssituatie wordt hoofdzakelijk veroorzaakt door de toename van het aantal treinen en het sneller rijden van de treinen in de projectsituatie.

Op blz. 6 van het MER staat dat uit de Gezondheidseffectscreening blijkt dat voor het aspect geluid een kleine verslechtering optreedt voor de milieugezondheidskwaliteit ten opzichte van de referentiesituatie. .

Op blz. 7 van de samenvatting wordt geconcludeerd dat negatieve effecten optreden voor de aspecten geluid, trillingen, en externe veiligheid.

De toename van de hinder wordt in het MER niet beschreven ten opzichte van de huidige situatie, maar ten opzichte van de referentiesituatie. Daarin worden zogenaamde autonome ontwikkelingen meegenomen die ook zonder PHS zouden plaatsvinden. Bijvoorbeeld twee extra IC's per uur tussen Amsterdam en Utrecht. En de toename van het aantal goederentreinen zit ook al in de referentiesituatie.

Dat betekent dat de toename van de geluidshinder ten opzichte van de huidige situatie aanzienlijk groter is dan voorgespiegeld in de samenvatting van het MER.

Op blz. 54-55 van het MER wordt dat duidelijker: het aantal geluidgehinderden is in de referentiesituatie ongeveer twee maal zo hoog als in de huidige situatie. Voor een deel komt dit door toevoeging van nieuwe woningen, o.a. op Oostenburg. Voor welk deel en om hoeveel woningen het gaat, vermeldt het MER niet. Wel geeft het MER bij tabel 6-2 aan dat de toename ten opzichte van de referentiesituatie voornamelijk het gevolg is van het sneller rijden van de treinen in de projectsituatie.

Uit onderstaande tabellen wordt duidelijk dat de toename van de hinder ten opzichte van de huidige situatie als gevolg van de zogenaamde autonome ontwikkelingen in de referentiesituatie veel groter is dan die van het PHS ten opzichte van de referentiesituatie.

**Tabel 6-2. Aantal geluidgehinderden binnen het onderzoeksgebied**

Aantal geluidgehinderden	Huidige situatie	Referentie-situatie	Voorkeurs variant
55 t/m 59 dB	1.087	2.505	2.920
60 t/m 64 dB	486	959	1.183
64 t/m 69 dB	59	309	431
70 t/m 74dB	4	17	33
≥ 75 dB	0	0	0
Totaal gehinderden	1.636	3.790	4.567
Toename t.o.v. referentie	n.v.t.	n.v.t.	20,5%
Beoordeling			-

**Tabel 6-3. Aantal ernstig geluidgehinderden binnen het onderzoeksgebied**

Aantal ernstig geluidgehinderden	Huidige situatie	Referentie-situatie	Voorkeurs variant
55 t/m 59 dB	272	626	730
60 t/m 64 dB	154	303	374
64 t/m 69 dB	23	121	169
70 t/m 74dB	2	8	15
≥ 75 dB	0	0	0
Totaal ernstig gehinderden	451	1.058	1.288
Toename tov referentie	n.v.t.	n.v.t.	21,7%
Beoordeling			-

Tabel 6-4. Aantal slaapverstoorden binnen het onderzoeksgebied

Aantal slaapverstoorden	Huidige situatie	Referentie-situatie	Voorkeurs variant
50 t/m 54 dB	119	266	376
55 t/m 59 dB	28	136	164
60 t/m 64 dB	2	10	18
65 t/m 69 dB	0	1	1
≥ 70 dB	0	0	0
Totaal slaapverstoorden	149	413	559
Toename tov referentie	n.v.t.	n.v.t.	35,4%
Beoordeling			--

Wat nergens in het MER duidelijk wordt gemaakt, is op welke locaties de grootste aantallen slaapverstoringen voorkomen. Tabellen zoals hierboven zouden apart voor Kattenburg, Dijkgracht-west, Czaar Peterbuurt en Funen gemaakt moeten worden. Deze informatie zou op tafel moeten komen voordat besluiten worden genomen.

Niet alleen het geluid binnen de woningen is van belang, maar ook in de buitenruimte van de woningen en in de openbare ruimte, vooral waar het gaat om verblijfsruimte. Het moet niet zo zijn dat je elkaar niet kunt verstaan als er een trein voorbij komt. Geluid over water draagt ver.

In het MER wordt vastgesteld dat het geluidbelast oppervlak op straat en in groengebieden met 10 % toeneemt ten opzichte van de referentiesituatie. (blz. 56). Maar ook hierbij geldt dat de toename van de referentiesituatie ten opzichte van de huidige situatie veel groter is: een toename van 534 ha naar 722 ha, dus een toename met 35 %. De totale toename is dan 48 %.

Door te werken met de wijzigingen ten opzichte van de referentiesituatie worden de verslechtingen voor de bewoners ten opzichte van de huidige situatie zwaar onderbelicht. Wat hier ontbreekt is een weergave waar de woningen met de meeste geluidsbelasting zich bevinden. Wij vinden dat die informatie op tafel moet komen voordat een besluit wordt genomen.

In dit verband is van belang dat de woningen op Kattenburg gebouwd zijn in de zeventiger jaren. De gevels en ramen zijn slecht geïsoleerd.

## 2. Geen maatregelen tegen booggeluid rond Czaar Peterbuurt en Funen

Het booggeluid is ook onderzocht, De voorkeursvariant is 1 % gunstiger dan de referentiesituatie, maar dat geldt vooral vlak ten oosten van CS door vermindering van het aantal wissels. Op de overige locaties blijft het booggeluid gelijk ten opzichte van de referentiesituatie of verslechtert enigszins (blz. 58 MER).

Er worden alleen maatregelen getroffen tegen booggeluid tussen Zeeburgerdijk en Amstelstation/Watergraafsmeer. Daar worden spoorstaafconditioneringssystemen in het spoor geplaatst. De toename van de hinder wordt toegeschreven aan het grotere aantal treinen.

Het valt niet in te zien waarom dergelijke maatregelen niet worden toegepast in de grote spoorboog tussen Oostenburg en de Cruquiuskade. Daar neemt het aantal treinen ook toe en zelfs meer, omdat hier zowel de treinen richting Utrecht als de treinen richting Weesp langskomen.

Wij nemen geen genoegen met de conclusie op blz. 59 van het MER dat over het totaal beschouwd (dus van Amsterdam-West tot Watergraafsmeer) de sporaanpassingen de verwachte toename van het booggeluid zullen compenseren en dat de voorkeursvariant dus

gelijkwaardig is aan de referentie. Deze statistische benadering doet geen recht aan de gevolgen van de toename van de hinder per locatie. Wij vinden dat dit voor elke boog apart bekeken moet worden. Die informatie moet op tafel moet komen voordat een besluit wordt genomen

En ook vinden wij het niet voldoende om alleen te kijken naar de toename. Het booggeluid is nu al onaanvaardbaar.

### **3. Ontbreken van samenhangende visie leefomgevingskwaliteit**

In de notitie *'Reikwijdte en detailniveau Milieueffectrapportage'* uit 2016 is op blz. 19 geschreven dat voor dit project verkennende studies zijn gedaan naar mogelijke effecten voor het milieu waaruit bleek dat zonder aanvullende maatregelen zowel voor geluid als voor trillingen nadelige milieugevolgen niet zonder meer zijn uit te sluiten. Dat wordt door het MER bevestigd, maar daaraan wordt geen enkele geluidsmaatregel gekoppeld.

Het MER concludeert op blz. 60 zowel dat het aantal ernstig geluidgehinderden en slaapverstoorden toeneemt als gevolg van het project en dat geluidmaatregelen niet nodig zijn. Dat is voor ons een onaanvaardbare tegenstelling. Als de hinder zo sterk toeneemt, dan verwachten wij dat ook maatregelen ter bescherming van de bewoners genomen worden. En wat hier als 'autonome' ontwikkelingen wordt voorgesteld is ook een gevolg van beleid van overheid, NS en ProRail om het treinverkeer te laten groeien.

Voor ons als bewoners is het onbegrijpelijk dat zoveel energie wordt gestoken in het berekenen van de toename van de hinder en dat dit in geen enkele maatregel tegen de hinder resulteert. Wij kunnen als bewoners alleen uitgaan van onze eigen ervaringen en niet van onnavolgbare rekenmethodes die uitwijzen dat geen enkele maatregel wettelijk noodzakelijk is. Wij vinden dat de overheid de door de bewoners ervaren overlast moet erkennen en daaraan maatregelen moeten koppelen.

Waar het in dit project aan ontbreekt is dat gemeente en ProRail niet in de startfase van het project een visie hebben ontwikkeld op de gewenste leefomgevingskwaliteit en de gezondheidsaspecten voor bewoners. Dat gaat verder dan het toetsen aan de wettelijk toegestane geluidsbelasting. Er is duidelijk niet gehandeld in de geest van de nieuwe Omgevingswet. Voor de leefomgevingskwaliteit is van belang de stapeling van effecten:

- hinder die nu, in de bestaande situatie, al ernstig is voor de omwonenden,
- de toename van de hinder als gevolg van 'autonome ontwikkelingen' die niet meetellen voor de MER,
- de toename van de hinder als gevolg van het PHS-project, met name de hogere snelheid van de treinen,
- de toename van de hinder als gevolg van niet-spoorgebonden ontwikkelingen in de omgeving. Daarmee doelen wij met name op de voorgenomen intensivering van het autoverkeer op de Kattenburgerstraat door de invoering van eenrichtingverkeer voor auto's in de Oostertoegang.

Het ontbreekt aan een samenhangende visie op wat deze stapeling voor de bewoners betekent.

Er worden hier enorme investeringen gedaan. Dan mag verwacht worden dat een fractie daarvan besteed wordt aan het aanbrengen van geluidsschermen.

Op het gehele traject van Zeeburgerdijk tot Amstelstation en Watergraafsmeer zijn geluidsschermen aanwezig, maar niet bij de Oostelijke Eilanden. Oostenburg en het Marineterrein worden in de komende jaren ontwikkeld; er zullen dan meer woningen komen. Het PHS zou aangegrepen moeten worden als een kans om op een relatief goedkope manier verbeteringen aan te brengen voor de leefomgevingskwaliteit. Door het aanbrengen van geluidsschermen te combineren met de overige werkzaamheden kunnen kosten bespaard worden.

### **4. Ontbreken van maatregelen trillingshinder**

Los van extra geluidhinder krijgen de Oostelijke Eilanden ook te maken met extra trillingshinder. Op blz. 63 van het MER staat dat er nu 11.539 te maken hebben met trillingshinder. In de referentiesituatie neemt dat aantal met 11 % toe tot 12.828 en in de

voorkeursvariant neemt de hinder nog eens met 7 % toe. De spreiding van deze aantallen over de deelgebieden wordt niet aangegeven, maar wel blijkt uit figuur 7-1 dat op de Oostelijke Eilanden het sterkste negatieve effect wordt verwacht. Evenals bij de toename van de geluidhinder worden maatregelen niet nodig gevonden.

### 5. Snelheidstoename (meer) goederentreinen in de nacht

Zowel geluidshinder als trillingshinder wordt met name ervaren bij goederentreinen, Anders dan reizigerstreinen rijden die bovendien vaak 's nachts. Onderstaande tabel toont de toename van het goederenvervoer volgens de maximale raming. Aan de oostzijde neemt het aantal goederentreinen toe van 19 in de huidige situatie naar 48, zowel in de referentiesituatie als na uitvoering van de voorkeursvariant. Dat is een toename van maar liefst 152 %. En ook de goederentreinen gaan sneller rijden: 80 km/uur in plaats van 60 km/uur. Dit betekent dat met name in de nacht extra hinder zal worden ervaren. En wat betekent het remmen en optrekken van goederentreinen op het wachtpoor voor de hinder?

Wij dringen er met klem op aan om goederentreinen in de nacht niet harder te laten rijden dan 50 km/uur in plaats van 80 km/uur.

Goederentreinen			Huidig	Referentie	Voorkeursvariant
West	Westhaven	goederen	15	32	32
	Haarlem	goederen	4	15	15
Oost	Breukelen	goederen	16	40	40
	Weesp	goederen	3	8	8

### 6. Geen aandacht voor geluidsbelasting woonschepen Dijkgracht-west

Woonschepen moeten ook voldoen aan de Wet Geluidhinder. Dat is voor de woonschepen aan de Dijkgracht-West, Nieuwe Vaart en Lozingskanaal nog nooit getoetst. Op blz. 77 van het tracébesluit wordt wel aangegeven dat de geluidsbelasting voor de woonschepen niet toeneemt, maar niet duidelijk is of dat ten opzichte van de referentiesituatie is of ten opzichte van de huidige situatie. En vooral is de vraag van belang of de geluidsbelasting afgezien van de toename door het PHS, niet al te hoog is.

### 7. Geen aanpak saneringswoningen Kattenburg en Czaar Peterbuurt en omgeving

Door fouten in het verleden is een aantal woningen op Kattenburg en in de Czaar Peterbuurt ten onrechte niet op de A-lijst terechtgekomen;

- Czaar Peterstraat 177-205
- Dijkgracht 3-5
- Cruquiuskade 32-33
- Conradstraat 156-170 (eindmelding)
- Marinierskade 5-44 eindmelding
- Ravenwerf 12-58
- Zeeburgerpad 17-27, waarvan 2 eindmelding.

De noodzaak van sanering wordt door de toename van aantal en snelheid van de treinen vergroot.

### 8. Er wordt niet geanticipeerd op de woningbouw op het Marineterrein

Er komt ook woningbouw op het Marineterrein langs de Dijkgracht. Het is kortzichtig om hiermee alleen rekening te houden in de MER als er een bestemmingsplan voor is vastgesteld.

### **9. Onvoldoende aandacht voor extra geluidshinder van ijzeren viaducten**

De ijzeren viaducten Kattenburgerstraat, Czaar Peterstraat, Borneolaan, Cruquiuskade en Zeeburgerpad zorgen voor extra geluidsoverlast. Ook die neemt toe als gevolg van meer treinen, meer goederentreinen en hogere snelheid.

Bij enkele van de bruggen over Lozingskanaal en Nieuwe Vaart is sprake van buitensporige overlast. In de bestaande situatie is al sprake van ernstige geluidsoverlast van de bruggen voor treinen richting Weesp over de Nieuwe Vaart en het Lozingskanaal voor de woningen en woonschepen aan de Cruquiuskade en het Zeeburgerpad. Hier liggen nog sporen op houten dwarsliggers. Er is sprake van een rammelend geluid, met name bij lege treinen.

### **10. Fietspad Dijksgracht-oost moet blijven functioneren tijdens de bouw**

De werkzaamheden tussen Amsterdam-CS en Funen gaan meer dan zes jaar duren. Daarbij wordt bouw materiaal aangevoerd via het water van de Dijksgracht. Het MER en het Tracébesluit geven niet aan of en hoe het nieuwe fietspad Dijksgracht-Oost tijdens de bouwwerkzaamheden kan blijven functioneren. Wij vragen harde garanties dat het fietspad gedurende de gehele bouwperiode veilig in gebruik kan blijven. Dit fietspad is een belangrijke nieuwe schakel in het fietsnetwerk van Amsterdam en in het bijzonder van belang voor de bewoners van de 1800 nieuw te bouwen woningen op Oostenburg-Noord.

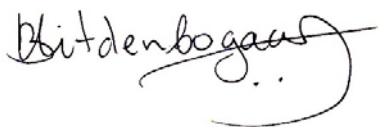
### **11. Doorrijhoogte bruggen Oostertoegang niet 3,60 meter, maar 4,00 meter**

De bruggen over de Oostertoegang liggen niet in het gebied van de Oostelijke Eilanden, maar de wijze waarop de bruggen worden vervangen heeft wel invloed op de Oostelijke Eilanden. Als de brughoogte slechts tot 3,60 meter wordt vergroot, dan is dat voor veel vracht- en busverkeer nog steeds onvoldoende. Dat betekent dat al dit hogere vrachtverkeer van/naar de Piet Heinkade in beide richtingen door de Kattenburgerstraat moet blijven rijden. Wij dringen erop aan dat van de vernieuwing gebruik wordt gemaakt om de doorrijhoogte naar 4,00 meter uit te breiden, hetzij door de sporen te verhogen, hetzij door het viaduct te verdiepen. Wij dringen aan op overleg hierover tussen ProRail en de gemeente Amsterdam.

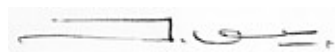
### **12. Te grote afwijkingmogelijkheden**

Tenslotte maken wij bezwaar tegen artikel 13 van het Tracébesluit, waarin het mogelijk wordt gemaakt om maximaal één meter omhoog en twee meter naar weerszijden af te wijken van het ontwerp. Dat kan makkelijk in een poldersituatie, maar niet in deze stedelijke omgeving.

Met vriendelijke groet,  
Namens het Eilandenoverleg,



Bart Uitdenbogaart,  
voorzitter Eilandenoverleg en bestuurslid Stichting Buurtorganisatie 1018



Jeroen Verhulst,  
secretaris Eilandenoverleg en secretaris Stichting Buurtorganisatie 1018

Email: [eilandenoverleg@buurtorganisatie1018.nl](mailto:eilandenoverleg@buurtorganisatie1018.nl)

Contactpersoon Eilandenoverleg: Jeroen Verhulst, tel. 06-55201306

Postadres: Binnenkadijk 232

1018 ZJ Amsterdam