



Gemeente Amsterdam

Gemeenteraad

Gemeenteblad

Initiatiefvoorstel voor de raadsvergadering van

.....

Jaar	2021
Afdeling	1
Nummer	<gemblnr>
Publicatiedatum	
Agendapunt	<agpnr>
Datum initiatiefvoorstel	15 februari 2021

Onderwerp

Instemmen met het <gewijzigde> initiatiefvoorstel 'Geen snelweg, maar huizen' van de leden Van Renssen en Ernsting (GroenLinks) en kennisnemen van de bestuurlijke reactie

Met dit initiatiefvoorstel stellen wij u voor het volgende besluit te nemen:

De gemeenteraad van Amsterdam,

Gezien het initiatiefvoorstel van de leden Van Renssen en Ernsting van 15 februari 2021, getiteld: 'Geen snelweg, maar huizen',

Mede gezien de bestuurlijke reactie op het initiatiefvoorstel en de behandeling in de raadscommissie voor Ruimtelijke Ordening,

besluit:

- I. in te stemmen met genoemd initiatiefvoorstel;
- II. de gemeenteraad spreekt uit dat
 - de bouw van meer woningen ook op langere termijn van levensbelang blijft voor een stad die toegankelijk wil zijn én blijven voor alle mensen
 - bouwen in de groene ruimte om de stad heen zeer onwenselijk is en binnenstedelijke woningbouwlocaties dus te prefereren zijn
 - rijkswegen met een bovenregionale functie middenin het stedelijk gebied erg veel waardevolle ruimte innemen, terwijl er al alternatieven zijn
 - een fysieke barrière door een stadssnelweg tussen Amsterdam West en Nieuw-West zeer ongewenst is voor de ongedeelde stad;
- III. het college van burgemeester en wethouders te verzoeken:
 - een onderzoek te starten naar een alternatieve inrichting van de Ring A10 West en daarbij de volgende drie scenario's te onderzoeken:
 1. het geheel verwijderen van de volledige infrastructuur en dijklichaam van de A10 West en herontwikkeling van de onderliggende grond tot levendige en verbindende stadswijken, inclusief ontsluitend wegennet;
 2. het afwaarderen of verwijderen van delen van de huidige

Tekst van openbare besluiten wordt gepubliceerd

- infrastructuur en herontwikkeling van de vrijkomende gronden tot levendige stadswijken;
3. het afwaarderen van de huidige infrastructuur tot een stadsstraat;
- bij dit onderzoek ten minste de volgende aspecten mee te nemen:
 1. Het mogelijk aantal te realiseren woningen op de vrijgekomen grond;
 2. Het mogelijk aantal te realiseren woningen in de nabije omgeving, onder andere door verdichting, vanwege verminderde geluidhinder en verbeterde luchtkwaliteit;
 3. De verbeterde leefomgeving en voordelen voor de gezondheid van omwonenden van de ring A10 West;
 4. Het mogelijk te realiseren groen en extra waterberging op delen van de vrijgekomen grond;
 5. De kosten van de ontwikkeling;
 6. De financiële baten van de ontwikkeling;
 7. De verbetering van de luchtkwaliteit in Amsterdam en van de omgeving van de ring A10 West in het bijzonder;
 8. De vermindering van de geluidsoverlast in Amsterdam en de omgeving van de ring A10 West in het bijzonder;
 9. Inventarisatie van de risico's en de uitvoerbaarheid van het proces;
 10. De regionale verkeersafhandeling door de A5/A9 en het stedelijke verkeer door een vernieuwd stadsnetwerk, uitgaande van verschillende scenario's van verminderd autoverkeer in 2030 en daarna;
 - deze aspecten in samenhang te bekijken met lopende ontwikkelingen, zoals de bouw van Haven-stad en de daarvoor essentiële investeringen in het openbaar vervoer, waaronder het sluiten van de metroring van Isolatorweg naar het Centraal Station;
 - in gesprek te gaan met stadsdelen, omliggende gemeenten, het Rijk en provincie, maatschappelijke organisaties en bewoners;
 - de resultaten van dit onderzoek voor de Begroting 2022 te presenteren aan de raad;
- IV. kennis te nemen van de bestuurlijke reactie op het initiatiefvoorstel.

Wettelijke grondslag

Gemeentewet art. 147a, lid 1

Initiatiefvoorstel

Dwars door de stad loopt een herinnering aan achterhaalde stedelijke planning en de onterechte dominantie van de auto ten koste van bewoners: de A10-west. Een lange strook asfalt die twee stadsdelen bruut van elkaar scheidt. Doorgaand verkeer op deze snelweg zorgt voor luchtvervuiling, geluidsoverlast en een enorme hoeveelheid onbenutte vierkante meters midden in Amsterdam.

Daarom stellen de indieners voor om de huidige A10 te veranderen in een levendig stuk stad. In dit stuk stad kunnen tot duizenden woningen, maatschappelijke voorzieningen en een bescheiden stadsstraat voor bewoners worden gerealiseerd. Dit deel van de stad ligt op loopafstand van een hoogwaardige metrolijn met verschillende haltes waarbij je binnen 10 minuten op een NS Intercitystation bent. Het is gelegen tussen twee prachtige groene parken, het Rembrandtpark en het Sloterpark.

Dit voorstel bouwt voort op het coalitieakkoord “Een nieuwe lente, een nieuw geluid”, waarin een onderzoek naar de afwaardering van de A10 wordt aangekondigd. Met dit voorstel hopen de indieners invulling te geven aan dit onderzoek.

I. Stadsplanning en verkeer

Geschiedenis A10 west

In het Algemene Uitbreidingsplan van Van Eesteren is nooit een fysieke barrière opgenomen, die de stad in tweeën zou delen. Met de snelle opkomst van het autoverkeer in de jaren zestig en zeventig van de vorige eeuw, is er voor gekozen om deel voor deel de Ringweg A10 aan te leggen, die in 1990 is afgerond. Daarbij is niet of onvoldoende rekening gehouden met de gevolgen voor de volksgezondheid en de consequenties voor de groeiende stad. Nu 30 jaar na voltooiing van de ring door de aanleg van een autosnelweg met de Zeeburgertunnel, ziet de stad er heel anders uit.

Verkeer in de stad

De mobiliteitsvraag in Amsterdam verandert. Uit de rapportage Daily Urban Systems over de MRA blijkt dat, als gekeken wordt naar de dynamiek in de mobiliteit, de fiets terrein wint ten opzichte van de auto. Dit geldt met name voor verplaatsingen binnen de Metropoolregio Amsterdam.¹

Woon-werkverkeer is het belangrijkste motief als het gaat om bovenlokale verplaatsingen. Onderwijs is ook een belangrijk verplaatsingsmotief, terwijl zakelijke verplaatsingen een relatief klein deel uitmaken van de regionale mobiliteit.

Nog te vaak wordt beleid gemaakt met de blik van achter de autoruit. Terwijl het grootste deel van bewegingen in de stad door voetgangers en fietsers worden gemaakt (in combinatie met openbaar vervoer). Steeds minder Amsterdammers bezitten een auto.

¹ Rapportage Daily Urban System voor de Metropoolregio van Goudappel Coffeng, 4 december 2018, pagina 7

Het streven van de stad is erop gericht om het autogebruik in 2030 substantieel te verminderen, daarbij past een doorkruising van de stad door een snelweg geenszins.

De doorgaande functie van de A10 kan goed worden overgenomen worden door de combinatie A5-A9, hetgeen nu in de spits al vaak gebeurt. Deze verbinding wordt in de volksmond dan ook vaak de "A11" genoemd. Ook is de A10 West al eens uitgeroepen tot gevaarlijkste stuk snelweg van Nederland.² Het is tijd dat Amsterdam zich uitspreekt tegen rijkswegen met een bovenregionale functie middenin het stedelijk gebied en tegen het opdelen van de stad.

II. Meer woningen en herstel van de stad

Complete stad

Amsterdam bouwt aan een verdichtende stad. Het tekort aan woningen zorgt voor druk op de stad en maakt de stad minder toegankelijk en bereikbaar voor grote groepen mensen. Wij willen buurten waarin er wordt samengewoond en -geleefd door jong en oud, arm en rijk, praktisch en theoretisch opgeleid, afkomstig uit de Baarsjes, Syrië of Stadskanaal. Maar de ruimtelijke segregatie neemt toe. Aan Amsterdamse woningen is veel te verdienen en dat merken we doordat beleggers woningen weggapen om deze te verhuren. Zo neemt buy-to-let toe en zijn de huur- en koopprijzen de afgelopen jaren razendsnel gestegen. Door het huidige woonbeleid hebben woningcorporaties een kleinere rol gekregen dan zij in een stad als Amsterdam zouden moeten hebben.

De gemeente heeft de ambitie om nieuwe 50.000 woningen te bouwen in de periode tot 2025. De vraag naar woningen is echter groter. De plancapaciteit dient ook na 2025 op peil te blijven. Hiervoor is het noodzakelijk dat er voldoende ruimte wordt gevonden voor woningbouw in het binnenstedelijk gebied - het uitgangspunt is en blijft namelijk dat we niet bouwen in het landelijk gebied. We kiezen daarom voor verdichting en hoogbouw, maar zoeken daarbij nadrukkelijk een balans tussen voldoende nieuwe woningen en een leefbare en groene omgeving die ontmoetingen en sociale cohesie bevordert. Als we bouwen, bouwen we niet enkel huizen, maar een complete stad: met ruimte voor groen, sport, maatschappelijke voorzieningen en andere faciliteiten die buurtbewoners nodig hebben in hun dagelijks leven. De ring A10 West in zijn huidige vorm dwarsboomt het idee van een leefbare en ongedeelde stad.

Door de snelweg ring A10 West volledig te verwijderen kan er ruimte ontstaan voor maximaal 3000 woningen op de plek van de huidige snelweg. Bovendien zal de verdichtingsopgave langs de snelweg én in de omliggende buurten veel eenvoudiger zijn. Ook is transformatie van de vele verouderde kantoorgebouwen naar permanente woningen mogelijk. Juist ook voor kwetsbare groepen. Transformatie van kantoorgebouwen is nu alleen maar mogelijk naar studentenwoningen of tijdelijke woonunits, onder andere vanwege de hoge geluidsbelasting door de het verkeer.

² Het Parool, 26 november 2019, De gevaarlijkste snelweg van Nederland ligt in Amsterdam <https://www.parool.nl/nieuws/de-gevaarlijkste-snelweg-van-nederland-ligt-in-amsterdam~b56d9b3b/>

Afwaardering van de A10 betekent dus een substantiële vergroting van de potentiële woningvoorraad.

Het uitgangspunt van Amsterdam is om te verdichten rondom stations en openbaar-vervoerknoppunten. De gebieden ten oosten en westen van de ring A10 liggen allemaal op korte afstand van de verschillende metrohaltes van de bestaande metrolijn ringlijn 50. Ook andere bestaande OV-verbindingen (zoals tramlijnen 1,2,7,13 en 17), als bestaande oost-west wegen zorgen voor een goede ontsluiting in het gebied. Daarom past verdichting hier juist bij uitstek. Verdere uitbreiding van de metroverbinding ten westen van het Centraal Station naar Sloterdijk zal de ontsluiting van het gebied nog verbeteren en is essentieel. Bovendien sluit de ontwikkeling aan op de plannen voor Haven-Stad.

Op loopafstand van dit gebied bevinden zich twee belangrijke groene gebieden; het Rembrandtpark en het Sloterpark. Belangrijk is dat aan weerszijden van de ring stedelijke gebieden met veel voorzieningen te vinden zijn.

Ongedeelde stad

Naast de belangrijke uitbreiding van de woningvoorraad zal het afwaarderen van de ring A10 West de scheidingslijn tussen grote delen van West en Nieuw-West opheffen. Tussen wonen 'binnen de ring' en 'buiten de ring'. De snelweg vormt een fysieke en psychologische barrière, die van grote invloed is op de 'geleefde stad'. Deze barrière is nooit voorzien bij het opstellen van het Algemene Uitbreidingsplan. Het gebruik maken van voorzieningen, werklocaties en scholen aan weerszijden van de ring is veel makkelijker indien er geen fysieke scheiding is. Bovendien zorgt het voor betere sociale en economische menging van de buurten aan beide zijden. Deze scheiding moet nu nog worden overbrugd met viaducten en fietstunnels. Door de ring A10 te transformeren in een nieuw deel van de stad met woningen, groen en ontsluitingswegen kunnen de verschillende wijken van de stad worden geheeld en een geheel worden.

De Raad voor de Leefomgeving (Rli) heeft in september 2020 verschillende aanbevelingen gedaan voor het verbeteren van de toegang tot de stad.³ Voor de toegang van burgers tot de stedelijke samenleving is van belang, aldus de Rli *“dat de ‘geplande stad’ (zoals bedacht en ontworpen door beleidsmakers en stedenbouwkundigen) aandacht zijn voor de ‘geleefde stad’ (zoals ervaren en gecreëerd door burgers). Hiermee ontstaat een bredere en rijkere blik op de stad. Door vanuit het perspectief van burgers te kijken naar de mogelijkheden van mensen, onnodige belemmeringen weg te nemen en beleidsuitgangspunten te herzien, kunnen alle burgers in Nederland zo veel mogelijk toegang krijgen tot de sociale, economische en culturele rijkdom die onze steden te bieden hebben. Dat is belangrijk voor burgers, maar zeker zo belangrijk voor de kwaliteit van onze steden.”*⁴

³ Raad voor de Leefomgeving, Toegang tot de stad, september 2020, https://www.rii.nl/sites/default/files/toegang_tot_de_stad_website_def.pdf, p. 37

⁴ Idem, p. 39

Daarbij moet worden ingegaan op het geld, de tijd en de moeite die het burgers kost om toegang te krijgen tot de sleutelfuncties van de stad: publieke voorzieningen, wonen en vervoer. Blijvende aandacht is nodig voor het toevoegen van (tijdelijke of permanente) woonruimte. Door de ring A10 West om te vormen tot een levendig deel van de stad, wordt zowel de toegang tot voorzieningen voor bewoners en bedrijven aan beide zijden van de ring sterk verbeterd en kan een aanzienlijk aantal woningen worden toegevoegd in dit belangrijke stuk van de stad.

III Een gezonde en leefbare stad

Luchtkwaliteit en gezondheid

Gemiddeld leven Nederlanders door luchtverontreiniging negen maanden korter en jaarlijks overlijden circa 11.000 mensen vroegtijdig als gevolg van blootstelling aan luchtverontreiniging. Blootstelling aan luchtverontreiniging is verantwoordelijk voor 3,5% van de totale ziektelast in Nederland en op een hoog belaste plek als Amsterdam ligt dit percentage nog iets hoger¹. Wonen of naar school gaan vlakbij drukke wegen, tot 1.000 meter vanaf een snelweg of 50 meter vanaf een drukke stadsweg, is in verband gebracht met effecten op vervroegde sterfte, longkanker en luchtwegaandoeningen bij kinderen en volwassenen.⁵ Uit recent onderzoek blijkt bovendien dat de schade door luchtvervuiling in Amsterdam boven de 1 miljard euro per jaar komt.⁶ Autoverkeer draagt voor een groot deel bij aan deze luchtvervuiling (circa eenderde deel van alle luchtvervuiling). In het jaar 2020 is de luchtkwaliteit in Amsterdam verbeterd ten gevolge van de coronamaatregelen.⁷ Dit alles toont aan wat de invloed van verkeer op de luchtkwaliteit is en op de gezondheid van Amsterdammers .

Gevolgen snelheidsverlaging en minder autoverkeer

Onderzoek uit 2013 naar de snelheidsverlaging wees uit dat de gemiddelde achtergrondconcentraties fijnstof en stikstofdioxide in Amsterdam een aanmerkelijke en statistisch significante daling vertonen gedurende de periode waarover de hier gerapporteerde analyse van meetgegevens gaat. Een onderzoek uit 2008 naar de gevolgen van een snelheidsbeperking van 100 km/u naar 80 km/u op de Amsterdamse ring A10 West, laat zien dat deze beperking zorgt voor een grote afname in de luchtvervuiling, met name voor de van PM10 and PM1.⁸ Onderzoek uit 2013 naar een destijds tijdelijke snelheidsverlaging op de A10 wees uit dat de gemiddelde achtergrondconcentraties fijn stof en stikstofdioxide in Amsterdam een aanmerkelijke en statistisch significante daling vertonen.

⁵ Grigg, J. 2009. Particulate matter exposure in children. Relevance to chronic obstructive pulmonary disease. Proc. Am.Thorac.Society. Vol.6, p.564-568

⁶ CE Delft. 2020. Health costs of air pollution in European cities and the linkage with transport

⁷ Brief van de wethouder van Verkeer & Vervoer, Water en Luchtkwaliteit van 28 januari 2020 <https://amsterdam.raadsinformatie.nl/document/9696335/1/Brief%20wethouder%20aan%20commissie%20over%20jaargemiddelde%20NO2%20concentraties%202020%20def%20ondertekend>

⁸ Marieke B.A. Dijkema e.a., Air quality effects of an urban highway speed limit reduction, Atmospheric Environment 42 (2008)

Het afwaarderen van de ringweg A10 West zal leiden tot een aanzienlijke verbetering van de lokale luchtkwaliteit en algehele luchtkwaliteit in Amsterdam, met de positieve gezondheidseffecten voor volwassenen en kinderen. Bovendien zorgt het voor een verbeterde verkeersveiligheid.

Schone Lucht Akkoord

Op grond van het Schone Lucht Akkoord (SLA), gesloten op 13 januari 2020 door onder andere de gemeente Amsterdam, de provincie Noord-Holland en het Rijk, wordt toegewerkt naar de WHO- advieswaarden voor stikstofdioxide en fijnstof in 2030. Het streven is een reductie van de negatieve gezondheidseffecten van verkeersemisies voor heel Nederland van 70% in 2030 ten opzichte van 2016 te realiseren.

Dit initiatiefvoorstel draagt bij aan het behalen van deze doelen zoals die zijn opgenomen in het Schone Lucht Akkoord. Bovendien zijn er ook middelen en samenwerkingsafspraken opgenomen in het akkoord, waar de gemeente in overleg met het Rijk en provincie een beroep op zou kunnen doen.

Geluidbeleid

Het Nederlandse geluidbeleid heeft als doel schadelijke gezondheidseffecten te voorkomen door preventie en sanering. Toch hebben mensen ernstige hinder van geluid van wegverkeer (ruim 970.000 personen, waaronder circa 800.000 vanwege verkeer in steden).⁹

Het RIVM heeft op verzoek van de Tweede Kamer onderzoek gedaan naar het Nederlandse geluidbeleid in vergelijking met de WHO richtlijnen van oktober 2018. In het RIVM-rapport wordt aanbevolen om bij het maken van nieuw beleid de nieuwste inzichten van de WHO mee te nemen, en nadrukkelijker te werken aan het verminderen van de negatieve gezondheidseffecten van geluid. Nieuw in deze richtlijnen is dat er rekening wordt gehouden met het inzicht dat de ernstigere gezondheidseffecten van geluid, zoals coronaire hartziekten, bij lagere geluidniveaus optreden dan tot nu toe werd verondersteld. Het RIVM concludeert onder andere:

“Het blijkt dat de grootste omvang van de ziektelast voorkomt bij personen die worden blootgesteld aan geluidniveaus tussen 45 en 55 dB (L_{den}). Voor coronaire hartziekten is te zien dat een deel van de effecten ook optreedt bij lagere geluidniveaus dan dat op basis van het advies van de Gezondheidsraad uit 1994 werd gedacht. Dit inzicht is nieuw.

Daarnaast zou ook aandacht moeten blijven worden besteed aan hogere geluidniveaus (55-60 dB). Immers, bij deze niveaus is er niet alleen een kans dat

⁹ Motie Schonis en de WHO-richtlijnen voor omgevingsgeluid (2018) Het doel heiligt de middelen, RIVM, 5 juni 2020, <https://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/2019-0227.pdf>

mensen ernstig worden gehinderd door omgevingsgeluid; ook is er bij deze niveaus een verhoogd risico op het krijgen van effecten als coronaire hartziekten.

Het totale, gemiddelde aantal ernstig slaapverstoorden door nachtelijk geluid van wegverkeer wordt geschat op gemiddeld ruim 540.000 personen. Het aantal ernstig slaapverstoorden dat is blootgesteld aan nachtelijke geluidniveaus van wegverkeer hoger dan de WHO- advieswaarde van 45 dB (L_{night}) is ruim 304.000; dit is ruim 56% van het totaal aantal ernstig slaapverstoorden.”

Volgens een oudere rapportage zijn er 800 tot 1600 woningen langs de ring A10 West hoogbelast, dat wil zeggen met meer dan 65 dB. De meeste hoogbelaste woningen in Nederland staan langs de A10-West in Amsterdam, langs de A2 in Maastricht en ten zuiden van Eindhoven langs de N69 in Valkenswaard. De A2 in Maastricht is inmiddels ondergronds gebracht.¹⁰

Sinds invoering van de Wet geluidhinder in 1986 geldt een saneringsverplichting voor woningen die meer geluidsoverlast ondervinden dan toegestaan. Vele woningen langs de ring A10 West ondervinden echter tot de dag van vandaag veel te hoge geluidsbelasting, tot 70 of 72 dB op de gevel (Bijvoorbeeld op de Jan Voermanstraat en de Charles Leickertstraat).

Voorbeelden in andere steden

Sinds de aanleg van de snelweg 1959 ging Maastricht steeds meer gebukt onder verkeershinder en ongezonde lucht en geluidsoverlast langs de A2. De snelweg klieft stad in tweeën. Sinds de voltooiing van het project Groene Loper en de aanleg van de Koning Willem Alexandertunnel in 2016 is de luchtkwaliteit sterk verbeterd, ook in de verdere omgeving. De geluidsoverlast is sterk afgenomen.¹¹ De komende jaren wordt er ook gebouwd aan 1000 woningen.

IV. VOORSTEL: Geen snelwegen, maar een leefbare stad

Gezien het bovenstaande, verzoeken de indieners met dit voorstel de gemeenteraad om uit te spreken dat stadssnelwegen ongewenst zijn in bewoonde gebieden binnen de gemeentegrenzen van Amsterdam, dat nieuwe stadssnelwegen zoveel mogelijk voorkomen dienen te worden en dat het nut en de noodzaak van bestaande stadssnelwegen heroverwogen dient te worden. Met als uitgangspunten dat:

- de bouw van meer woningen ook op langere termijn van levensbelang blijft voor een stad die toegankelijk wil zijn én blijven voor alle mensen;

¹⁰ Geluid en bronbeleid op rijkswegen, RIVM/MNP-DWW notitie 1049/04, bijlage 6 en p.l 15. <https://www.pbl.nl/sites/default/files/downloads/geluidenbronbeleid.pdf>

¹¹ Atlas voor de leefomgeving, Geluid en luchtkwaliteit sterk verbeterd in Maastricht na inrichting Groene Loper, 28 november 2019, <https://www.atlasleefomgeving.nl/nieuws/geluid-en-luchtkwaliteit-sterk-verbeterd-in-maastricht-na-inrichting-groene-loper>

- bouwen in de groene ruimte om de stad heen zeer onwenselijk is en binnenstedelijke woningbouwlocaties dus te prefereren zijn;
- rijkswegen met een bovenregionale functie middenin het stedelijk gebied erg veel waardevolle ruimte innemen, terwijl er al alternatieven zijn;
- een fysieke barrière door een stadssnelweg tussen Amsterdam West en Nieuw-West zeer ongewenst is voor de ongedeelde stad.

Naast deze algemene uitgangspunten willen de indieners met dit voorstel nieuwe stappen zetten richting een complete ongedeelde stad, waarin leefbaarheid centraal staat. Daarom willen de indieners een heroverweging van de wenselijkheid van de A10 West in het Amsterdam van vandaag onderzoeken. Een grote ingreep als deze in de infrastructuur van Amsterdam vraagt om gedegen onderzoek en een uitwerking van verschillende scenario's. Op basis hiervan kan de gemeenteraad een weloverwogen besluit nemen over een toekomstige inrichting van het gebied rondom de huidige A10 West. Gezien het bovenstaande, verzoeken de indieners het college van burgemeester en wethouders:

- een onderzoek te starten naar een alternatieve inrichting van de Ring A10 West en daarbij de volgende drie scenario's te onderzoeken:
 1. het geheel verwijderen van de volledige infrastructuur en dijklichaam van de A10 West en herontwikkeling van de onderliggende grond tot levendige en verbindende stadswijken, inclusief ontsluitend wegennet;
 2. het afwaarderen of verwijderen van delen van de huidige infrastructuur en herontwikkeling van de vrijkomende gronden tot levendige stadswijken;
 3. het afwaarderen van de huidige infrastructuur tot een stadsstraat;
- bij dit onderzoek ten minste de volgende aspecten mee te nemen:
 1. Het mogelijk aantal te realiseren woningen op de vrijgekomen grond;
 2. Het mogelijk aantal te realiseren woningen in de nabije omgeving, onder andere door verdichting, vanwege verminderde geluidhinder en verbeterde luchtkwaliteit;
 3. De verbeterde leefomgeving en voordelen voor de gezondheid van omwonenden van de ring A10 West;
 4. Het mogelijk te realiseren groen en extra waterberging op delen van de vrijgekomen grond;
 5. De kosten van de ontwikkeling;
 6. De financiële baten van de ontwikkeling;
 7. De verbetering van de luchtkwaliteit in Amsterdam en van de omgeving van de ring A10 West in het bijzonder;
 8. De vermindering van de geluidsoverlast in Amsterdam en de omgeving van de ring A10 West in het bijzonder;
 9. Inventarisatie van de risico's en de uitvoerbaarheid van het proces;
 10. De regionale verkeersafhandeling door de A5/A9 en het stedelijke

verkeer door een vernieuwd stadsnetwerk, uitgaande van verschillende scenario's van verminderd autoverkeer in 2030 en daarna;

- deze aspecten in samenhang te bekijken met lopende ontwikkelingen, zoals de bouw van Haven-stad en de daarvoor essentiële investeringen in het openbaar vervoer, waaronder het sluiten van de metroring van Isolatorweg naar het Centraal Station;
- in gesprek te gaan met stadsdelen, omliggende gemeenten, het Rijk en provincie, maatschappelijke organisaties en bewoners;
- de resultaten van dit onderzoek voor de Begroting 2022 te presenteren aan de raad.

Stukken

Meegestuurd

n.v.t.

De leden van de gemeenteraad van Amsterdam

N.A. van Renssen
Z. Ernsting
