

Nota van Beantwoording zienswijzen

**Besluit wegonttrekking Fietspad Beethoven
13 maart 2013**

I. Algemeen

In overeenstemming met het bepaalde in afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht heeft het ontwerpbesluit tot het onttrekken aan de openbaarheid van het fietspad door Beethoven met de daarop betrekking hebbende stukken, met ingang van 9 augustus 2012 voor de duur van zes weken voor een ieder ter inzage gelegen, met de mogelijkheid voor belanghebbenden om zienswijzen in te dienen.

Het project Amsterdam Zuidas is ingevolge Bijlage II, Aa, onder 3 van de Crisis- en herstelwet aangewezen als gebiedsontwikkeling met nationale uitstraling. De voorgenomen ontwikkeling is gelegen binnen het project Amsterdam Zuidas en maakt onderdeel uit van dat project. Dit betekent dat Hoofdstuk 1, afdeling 2 van de Crisis- en herstelwet op het besluit van toepassing is.

Het Besluit

Het ontwerpbesluit wegonttrekking ziet op het onttrekken aan de openbaarheid van het fietspad door het gebied Beethoven, deelgebied van het grootstedelijk ontwikkelingsgebied Zuidas te Amsterdam-Zuid. Voor het opheffen van het fietspad wordt op grond van artikel 1 juncto artikel 9, lid 1 van hoofdstuk II van de Wegenwet een wegonttrekkingsbesluit genomen. De gemeenteraad is het bevoegde gezag (Raadsbesluit Bestuurlijke samenwerking ten behoeve van de ontwikkeling van het project Zuidas, d.d. 1 oktober 1997, gewijzigd d.d. 29 oktober 2003). Deze bevoegdheid uit de Wegenwet is van discretionaire aard: de gemeenteraad komt bij de uitoefening ervan een ruime mate van beleidsvrijheid toe. De rechter dient de aanwending daarvan te beoordelen aan de hand van de maatstaf of er strijd is met wettelijke voorschriften dan wel of de betrokken belangen op zodanig onevenwichtige wijze zijn afgewogen dat niet in redelijkheid tot onttrekking had kunnen worden overgegaan.

Aan de wegonttrekking liggen de gemeentelijke belangen ten grondslag van de verdere ontwikkeling van één van de deelgebieden van de internationale toplocatie Zuidas. Deze belangen zijn groot, zowel financieel en economisch als met het oog op de verdere ontwikkeling van de stad. De stedenbouwkundige visie voor deelgebied Beethoven van de Zuidas is vastgelegd in de Visie Zuidas en het Uitvoeringsbesluit Beethoven. Voor het realiseren van deze visie is omlegging van het fietspad door Beethoven nodig.

De belangen van de fietsers bij een veilige kruising van de Prinses Irenestraat/Beethovenstraat ook na de omlegging van de fietsroute via de Prinses Irenestraat, die door de indieners van de zienswijzen nadrukkelijk worden verwoord, acht de gemeente ook haar belangen. De gemeente heeft zorgvuldig laten onderzoeken hoe de veiligheid van de kruising kan worden gegarandeerd. De daarvoor benodigde maatregelen voert de gemeente uit.

Formele aspecten:

Van de volgende adressanten zijn zienswijzen ontvangen op het ontwerpbesluit wegonttrekking:

Behandeling zienswijzen

1. persoon A
2. persoon B
3. Vereniging van Eigenaren Beatrixflat/Beethovenstraat 139-147
4. persoon C
5. persoon D
6. persoon E

7. persoon F
8. persoon G
9. persoon H
10. persoon I
11. persoon J
12. persoon K
13. persoon L
14. persoon M
15. Fietzersbond Amsterdam
16. persoon N
17. Vereniging Beethovenstraat/Parnassusweg/Henriëtte Bosmansstraat 53
18. persoon O
19. persoon P
20. persoon Q
21. persoon R
22. persoon S

Ontvankelijkheid

De door adressanten genoemd onder 3 tot en met 22 ingediende zienswijzen zijn binnen de gestelde termijn binnengekomen, zodat zij tijdig zijn ingediend.

De zienswijzen van de adressanten genoemd onder 1 en 2 zijn buiten de termijn ingediend. In het hieronder aangegeven overzicht hebben wij desalniettemin een reactie gegeven op deze zienswijzen.

Zienswijzen kunnen worden ingediend door belanghebbenden. Belanghebbend kan een indiener van zienswijzen zijn als hij/zij een specifiek/persoonlijk belang heeft dat hem/haar in voldoende mate onderscheidt van anderen. Dat lijkt bij geen van de indieners van de zienswijzen (met uitzondering van de fietzersbond) het geval. Geen van de indieners van de zienswijzen ondervindt een specifiek van anderen onderscheidend nadeel: geen verminderde bereikbaarheid, geen extra autoverkeer langs het huis met bijbehorend geluidsoverlast of anderszins. Dit beeld wordt ook bevestigd door de inhoud van de zienswijzen. Deze betreffen algemene punten over veiligheid en vlotte doorgang van oost naar west en vice versa, die van belang zijn voor iedere gebruiker van deze route. Op alle zienswijzen wordt overigens een inhoudelijke reactie gegeven.

In de zienswijzen komen een aantal zaken regelmatig terug. Verder zijn de zienswijzen 5, 7, 9, 10, 12, 14, 16 t/m 19, 21 en 22 gelijklopend. Om niet 22 reacties te geven die gedeeltelijk overeenkomen, is er voor gekozen om de verschillende punten/onderwerpen uit de zienswijze te groeperen op onderwerp. Achter de punten/onderwerpen staat vermeld in welke zienswijzen de punten naar voren zijn gebracht.

Alvorens wordt ingegaan op de zienswijzen wordt hieronder eerst het ontwerpbesluit wegonttrekking toegelicht en wordt ingegaan op de eerder genomen bestuurlijke besluiten, de alternatieve fietsroute en de consequenties van de wegonttrekking voor het langzaam verkeer.

II. Achtergrond

Bestuurlijke achtergrond

Project Beethoven

De ambitie van de Zuidas is te excelleren als stedelijk centrum. Een centrum van internationale allure, onderscheidend doordat het aansluit bij de lokale kwaliteiten. Een stukje Amsterdam met toekomstwaarde, een verrijking van de stad en een versterking van de economische potentie van

de regio en Nederland. Kort gezegd een 'duurzaam en succesvol stedelijk topmilieu'. De ontwikkeling van Beethoven als onderdeel van Zuidas past in deze ambitie.

Sinds de vaststelling van het Masterplan Zuidas 1998 en Visie 2004 en 2007 door de gemeenteraad wordt de ontwikkelingsstrategie voor Zuidas uitgewerkt in verschillende deelprojecten. Een van deze deelprojecten is Beethoven. Gebied Beethoven ligt ten noordoosten van het centrumgebied van Zuidas, aan de zuidwestrand van het Beatrixpark langs de Beethovenstraat.

Gebied Beethoven wordt gefaseerd ontwikkeld. Op de hoek van de Prinses Irenestraat/Beethovenstraat is het nieuwe St. Nicolaaslyceum recent opgeleverd en volop in gebruik. Ten westen van het park aan de Beethovenstraat worden de kantoren Stibbe en AkzoNobel ontwikkeld. De school en de kantoorgebouwen omvatten de eerste fase ontwikkeling van Beethoven. Met de ontwikkeling hiervan wordt uitvoering gegeven aan het vastgestelde Uitvoeringsbesluit. Hiervoor is de wegonttrekking noodzakelijk. De overige kavels (musea en woningen) worden later ontwikkeld (tweede fase ontwikkeling).

Projectbesluit, Uitvoeringsbesluit Beethoven en Visie Zuidas 2009

Voor de herontwikkelingsopgave zijn het *Projectbesluit* (september 2005), en het *Uitvoeringsbesluit Beethoven* (april 2007) en de *Visie 2009* vastgesteld respectievelijk door de stadsdeelraad en de gemeenteraad. Deze vormen de basis voor de toetsing en sturing bij de ontwikkeling en uitvoering van de bouwplannen in het plangebied Beethoven.

In deze besluiten is onder meer opgenomen dat het gebied Beethoven wordt herontwikkeld tot een stedelijk gebied met een gemengd programma van woningen (circa 30.000 m²), kantoren (circa 30.000 m²) en voorzieningen circa 27.000 m² (musea en onderwijs) in een parkachtige setting.

De parkachtige setting komt tot uiting in de buitenruimtes tussen de gebouwen. In het Uitvoeringsbesluit wordt gesproken over de zogenaamde 'focusruimtes'. In Beethoven worden solitaire, compacte gebouwen zodanig gesitueerd dat er intieme, interessante buitenruimtes ontstaan met een groen karakter. Een parkachtige beleving staat daarbij centraal. Dit wordt bereikt door dit gebied in te richten met kenmerkend groen ingerichte pleinen en doorzichten naar het Beatrixpark. De openbare ruimte leidt tot synergie tussen de activiteiten in de gebouwen en de buitenruimte, met als gevolg een levendig en intensief gebruik daarvan. Van belang is dat de buitenruimte zo min mogelijk door verkeer wordt verstoord. Daarom is ervoor gekozen de pleinen een autoluw karakter te geven en hier geen fietsroutes te situeren. In dit stedelijk concept past de huidige fietsroute niet en is handhaving daarvan dus niet mogelijk. In het Uitvoeringsbesluit en in de Visie Zuidas 2009 zijn voor gebied Beethoven twee belangrijke fietsroutes opgenomen. Dit zijn de fietsroute ten noorden van het gebied door de Prinses Irenestraat en de fietsroute ten zuiden van het gebied langs de A-10. Bij de behandeling van het Uitvoeringsbesluit in de raadscommissie ROW d.d. 21 februari 2007 is door de raadscommissie aangegeven dat de fietsroutes in Beethoven onderschreven worden onder voorbehoud van de uitwerking van het fietsconcept in de nieuwe visie Zuidas.

In de Visie Zuidas 2009 is gekozen voor een maaiveldstad. Dit betekent dat verhoogde wegen met onderdoorgangen zoveel mogelijk moeten worden voorkomen. Dit raakt in het bijzonder de discussie over het al dan niet verlagen van de Strawinskylaan met de eraan gelegen kruispunten van de Parnassusweg en Beethovenstraat. Nader onderzoek moet uitwijzen of de verlaging wenselijk en noodzakelijk is.

Het netwerk fiets door Zuidas is in de Visie nader beschouwd. Gekozen is voor snelle, comfortabele fietsroutes aan de noord- en zuidzijde van het gebied en niet voor een middenroute (het huidige fietspad) gezien het stedenbouwkundig concept Beethoven en de ambitie van de Visie 2009. Met de fietsroute door de Prinses Irenestraat wordt een zo vloeiend mogelijke route gecreëerd tussen de Amstel en de Schinkel. Op stedelijk niveau gezien is dit wenselijk. Dit komt overeen met het wensbeeld ten aanzien van het toekomstig Hoofdnet fiets zoals opgenomen in het beleidskader Hoofdnetten. Wanneer de bouw van de eerste fase ontwikkeling in Beethoven gereed is, wordt de route door de Prinses Irenestraat de belangrijkste fietsroute in oost-west richting. Daarnaast draagt een fietsroute door de Prinses Irenestraat bij aan de zichtbaarheid en bereikbaarheid van dit deel van het park voor langzaam verkeer.

Op basis van het Uitvoeringsbesluit is een ontwerp gemaakt voor de openbare ruimte van de eerste fase. Daarnaast is deze zomer in verschillende sessies en samen met de buurt gewerkt aan de invulling van de groencompensatie op het terrein van de oude school (de zogenaamde 'Co creatie park'). De Dienst Ruimtelijke Ordening (DRO) heeft op basis van deze inbreng een schetsontwerp opgesteld. In het nieuwe plan wordt in het zuidelijke deel van het park een duidelijk hart gemaakt, een plek bestaande uit een waterplas en een ligweide, met daaraan gekoppeld de Kapel en het Convict. Het uitgangspunt is dat in de gebouwen o.a. openbaar toegankelijke voorzieningen kunnen komen. Een belangrijk onderdeel van de Co creatie is de koppeling van de fietsroute aan dit nieuwe hart en de Kapel en het Convict. Uit recent onderzoek naar het succes van de Amsterdamse parken (het grote groenonderzoek, Dienst Ruimtelijke Ordening, 26 mei 2009) blijkt dat de koppeling van hoofdfietsroutes aan openbaar toegankelijke voorzieningen in de parken een belangrijk ingrediënt zijn voor het succes. De ligging van de fietsroute langs de Kapel en het Convict zorgt voor het tot leven komen van dit deel van het Beatrixpark, waardoor deze plek een grote toevoeging kan worden voor zowel de omliggende woonbuurten als de Zuidas. De fietsroute loopt ook langs een nieuwe speelplek, gelegen in het bosrijke deel, en de open ligweide aan het nieuw aan te leggen water. Daarmee vormt de fietsroute, behalve een schakel tussen de verschillende belangrijke plekken in het park, ook een visueel interessante route voor de fietser, met een afwisseling van open en dichte ruimtes.

Raadscommissie BWK 12 januari 2011

Het voorstel van de wegonttrekking van het fietspad door Beethoven is eerder behandeld en besproken in de raadscommissie BWK van 12 januari 2011.

Er waren destijds onzekerheden over de toekomstige ontwikkeling van kavel Stibbe. Voor de bouw van de parkeergarage kon het fietspad omgelegd worden middels een verkeersbesluit. Mede op basis hiervan is er toen besloten om de wegonttrekking tot nader orde uit te stellen. Verder is aan de raadscommissie toegezegd dat hernieuwde agendering van het onttrekkingsvoorstel zal worden voorafgegaan door nader onderzoek naar de fietsroute. Tevens is toegezegd met de insprekers en overige betrokkenen de mogelijke fietsroutes door Beethoven te bespreken. De raadsvoordracht wegonttrekking is toen teruggenomen.

Met de insprekers en de overige betrokkenen zijn inmiddels (februari 2012) de voor- en nadelen van de verschillende alternatieve routes hoofdnet fiets besproken. De aanwezigen hebben de wens uitgesproken de huidige fietsroute die uitkomt bij het fietstunneltje te behouden.

Na de bijeenkomst hebben de Dienst Ruimtelijke Ordening ("DRO") en de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer ("DIVV") nader onderzoek gedaan naar de verschillende fietsroutes en het Hoofdnet fiets in de bredere context. Conclusie van de studie is dat de noordelijke route (de vervangende fietsroute via de Prinses Irenestraat) de beste optie is. Deze route past binnen de ideeën ten aanzien van het Hoofdnet fiets van de visie Zuidas 2009. Hij sluit aan op de situatie tijdens de bouw van de eerste fase Beethoven en vormt geen belemmering voor de ontwikkeling van de tweede fase Beethoven.

Ook is er inmiddels zekerheid over de bouw van kavel Stibbe. Het bouwplan voor gebouw Stibbe is ingediend in maart 2012 en kan naar verwachting op korte termijn worden verleend.

Stand van Zaken Uitvoeringsbesluit Beethoven

Op kavel 1 is het Sint Nicolaas Lyceum gerealiseerd, opgeleverd en volop in gebruik. De omgevingsvergunning voor het op kavel 5 geprojecteerde hoofdkantoor van AkzoNobel is vergund en onherroepelijk. Deze kavel is in oktober 2011 bouwrijp opgeleverd. Voor de ondergrondse parkeergarage onder kavel 3 en 5 (en onder de te onttrekken weg) is een aangepaste omgevingsvergunning voor het bouwen in afwijking van het bestemmingsplan verleend. Met de aanpassing ten opzichte van een eerder vergund bouwplan voor deze ondergrondse garage zijn de gemeente en de ontwikkelaar van kavel 3 en 5 tegemoet gekomen aan de wensen van de

Vereniging Vrienden van het Beatrixpark en de omwonenden die tegen de eerdere vergunning voor de ondergrondse parkeergarage bezwaar hadden gemaakt en beroep hadden aangetekend. Dat beroep werd naar aanleiding hiervan ingetrokken. De aangepaste vergunning is inmiddels onherroepelijk. De ontwerp omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan voor het kantoorgebouw van Stibbe op kavel 3 heeft ter visie gelegen en kan naar verwachting op korte termijn worden verleend. Een bestemmingsplan is in voorbereiding. Kennisgeving ingevolge artikel 3.1.1. Bro heeft plaatsgevonden.

Nieuwe fietsroute

Het huidige fietspad wordt naar de Prinses Irenestraat verlegd. De nieuwe route is in overeenstemming met het Uitvoeringsbesluit en de Visie Zuidas en vormt een goede langzaam verkeersroute ter vervanging van het huidige fietspad naar het fietstunneltje. Het fietstunneltje onder de Beethovenstaat blijft via de fietspaden langs de Beethovenstraat bereikbaar. Fietsers kunnen gebruik blijven maken van deze fietstunnel. Voor sommige fietsers kan dit een stukje omfietsen betekenen, dit zal echter slechts ongeveer 100 m zijn. Voor fietsers in zuidelijke richting is de route via het fietstunneltje zelfs de meest voor de hand liggende kruising met de Beethovenstraat. Fietsers kunnen na de wegonttrekking beschikken over verschillende alternatieve routes. Tussen de zuidzijde van het gebied Beethoven en het talud van de A-10 zal op termijn de zuidelijke route worden gerealiseerd.

Verkeersveilige Kruising Prinses Irenestraat/Beethovenstraat

De huidige kruising Prinses Irenestraat/Beethovenstraat wordt als onduidelijk en gevaarlijk beschouwd. Vooruitlopend op de wegonttrekking zijn vanwege de recente verhuizing van het St. Nicolaas Lyceum naar de nieuwbouw op kavel 1, de op handen zijnde omlegging van het huidige fietspad en eerdere klachten uit de buurt reeds aanpassingen aan de kruising gedaan om het kruispunt overzichtelijker te maken. Op basis van adviezen van de verkeerscommissie d.d. 11 januari, 21 juni en 13 september 2011 heeft de Dienst Zuidas een ontwerp laten maken voor dit kruispunt. De voorgestelde aanpassingen hebben echter niet tot het gewenste resultaat geleid.

Samen met de buurt en de verkeerscommissie is de kruising op 2 oktober 2012 geschouwd. Naar aanleiding van deze schouw zijn in oktober 2012 extra aanpassingen gedaan aan de kruising om de oversteek duidelijker te maken voor fietsers en auto's.

Daarnaast heeft Dienst Zuidas een extern bureau (Goudappel Coffeng) gevraagd een analyse te maken van het huidige en het toekomstige functioneren van de kruising Prinses Irenestraat/Beethovenstraat.

Goudappel Coffeng concludeert in haar analyse (16 januari 2013) –gebaseerd op recent uitgevoerde fietstellingen- dat het de verwachting is dat als het huidige fietspad door het park naar het tunneltje komt te vervallen, er meer fietsers gebruik zullen gaan maken van de kruising Prinses Irenestraat/Beethovenstraat, ondanks dat het tunneltje blijft bestaan. Dit zal naar verwachting leiden tot een grotere stroom fietsers die over de kruising gaat en zal in de ochtendspits een knelpunt bij de kruising kunnen veroorzaken. Om dit knelpunt te voorkomen heeft Goudappel Coffeng uitgangspunten geformuleerd waaraan de aanpassing van de kruising moet voldoen. De belangrijkste aanpassing daarbij is het vergroten van de opstelvakken voor fietsers, zodat meerdere fietsers tegelijk gefaseerd kunnen oversteken. Bij de bestaande opstelvakken is dit niet mogelijk (te smal). Om de opstelvakken groter (breder en langer) te kunnen maken worden de autorijbanen verlegd. DRO heeft in samenspraak met Goudappel Coffeng, DIVV, en de verkeerscommissie het ontwerp uitgewerkt.

In het rapport van Goudappel Coffeng wordt ook ingegaan op de vraag of een rotonde (zoals ook door buurtbewoners als mogelijke oplossing is aangedragen) of het plaatsen van verkeersregel-

installaties ("VRI's") een goede oplossing kan zijn. Beiden zijn in het onderzoek meegenomen, maar worden door Goudappel Coffeng na bestudering ervan afgeraden. De vormgeving als rotonde maakt de situatie niet eenvoudiger, overzichtelijker of veiliger voor in het bijzonder de fietser (rapport blz. 17/18). Plaatsing van verkeerslichten is geen werkbare oplossing, omdat deze zorgt voor schijnveiligheid (rapport blz. 13/14).

Voor de werkzaamheden is budget vrijgemaakt. De werkzaamheden worden zo snel mogelijk uitgevoerd om altijd een veilige oversteek te kunnen bieden.

Bij deze nota van beantwoording is gevoegd een plattegrond met, op schaal, het ontwerp van de kruising Prinses Irenestraat/Beethovenstraat.

III. Zienswijzen:

Het besluit waarop de zienswijzen zijn ingediend betreft de onttrekking van het fietspad door het Beatrixpark van en naar het fietstunneltje. De ingediende zienswijzen hebben grotendeels betrekking op de fietsveiligheid van de kruising Prinses Irenestraat/Beethovenstraat. Gezien de zorg die over de kruising bestaat, en het belang dat de gemeente zelf ook hecht aan een fietsveilige route wordt in het hierna volgende uitgebreid op die verkeersveiligheid ingegaan.

Zienswijze: Handhaaf het bestaande fietspad en de tunnel

1) Veel fietsers vooral kinderen, ook uit andere buurten, kunnen via de fietstunnel veilig de oversteek over de drukke Beethovenstraat maken (1,2,3,4,5,6,7,8,9,11,12,13,14,16,17,18,19,20,21).

2) In plaats van een duidelijke en doorgaande fietsroute door het tunneltje wordt het tracé met het ontwerpbesluit verlegd waardoor fietsers moeten omrijden naar het tunneltje. Omdat fietsers, en vooral kinderen, dat nooit zullen doen, zullen zij toch de drukke kruising Prinses Irenestraat-/Beethovenstraat moeten nemen (1,2,7,8,9,11,12,14,16,17,18,19,20,21).

3) Fietsers worden uitgelokt de Beethovenstraat te gaan oversteken (1,2,7,9,10,11,12,14,15,16,17,18,19,20,21,22).

4) Ook voor de ouderen onder ons die niet meer zo snel kunnen reageren en moeite hebben alles te overzien is de kruising Pr. Irenestraat/Beethovenstraat gevaarlijk (13).

5) Verzocht wordt de bestaande en veilige fietsroute door het tunneltje te handhaven en geen aanpassingen te doen waardoor een veilige situatie wordt verslechterd (1 t/m 22). De huidige fietsroute biedt vrije doorgang door tunnels voor fietsers vanaf Abcoude tot aan de Amstelveenseweg en vandaar verder naar de sportvelden aan de Riekerhaven en in het Amsterdamse Bos (13). Het tunneltje verbindt de buurt o.a. met station Zuid, de rechtbank, de VU en de scholen achter de Parnassusweg. Er is groot belang bij behoud van deze veilige route (8,13). Ook de buurten achter de Diepenbrockstraat, de Rivierenbuurt, de Pijp, Overamstel, Buitenveldert en de VU hebben belang bij handhaven van deze route (8).

6) Het ontwerpbesluit besluit behelst een plan waarbij veel verwarring is en hierdoor zullen gevaarlijke verkeerssituaties ontstaan (1,2,3,4,5,6,7,9,11,12,14,16,17,18,19,20,21,22).

Reactie:

Het ontwerpbesluit tot onttrekking van het fietspad heeft alleen betrekking op het fietspad uitkomend op het fietstunneltje. De onderhavige wegonttrekking laat het fietstunneltje zelf ongemoeid. De inrichting van de kruising Prinses Irenestraat/Beethovenstraat maakt geen deel uit van het besluit tot wegonttrekking.

In het algemene deel van deze nota van beantwoording is ingegaan op het stedenbouwkundig concept dat het noodzakelijk maakt de hoofdroute door het park te verleggen naar de prinses Irenestraat. Dit fietspad sluit aan op de gewenste doorgaande oost-west fietsroute via de Prinses Irenestraat. Op die manier ontstaat door de Zuidas een adequate fietsroute. De zuidelijke route langs de groene zoom, direct langs de A10, wordt aanvullend.

De Prinses Irenestraat oostelijk van de Beethovenstraat wordt ingericht als fietsstraat, zoals eerder is besloten. Het verkeersbesluit daartoe (januari 2012) is genomen omdat het huidige fietspad onbruikbaar wordt vanwege de bouwwerkzaamheden ten behoeve van de parkeer-garage op korte termijn. Door de omlegging zullen naar verwachting meer fietsers en brommers de Beethovenstraat oversteken bij de Prinses Irenestraat. Veel mensen kiezen immers voor de kortste reistijd. Het kruispunt wordt nieuw ingericht om de fietsveiligheid zo groot mogelijk te maken. Daartoe zullen conform het advies van Goudappel Coffeng in het bijzonder de opstelvakken voor de fietsers aan en op de Beethovenstraat, aanzienlijk worden verruimd.

De tunnel zal in ieder geval blijven bestaan tot de mogelijke verlaging van de Beethovenstraat en de Strawinskylaan. Deze verlaging is naar verwachting de komende vijftien jaar niet aan de orde. Het fietstunneltje blijft daarmee een tweede kruising van de Beethovenstraat. Het fietstunneltje blijft toegankelijk voor fietsers die de voorkeur hebben via deze tunnel onder de Beethovenstraat door te gaan. Voor fietsers vanuit de Prinses Irenestraat of vanuit de noordelijke richting, richting de Prinses Irenestraat en die hiervoor de Beethovenstraat moeten oversteken is dit weliswaar een stukje omfietsen, maar dit omfietsen bedraagt slechts ongeveer 100 meter. Voor fietsers uit de zuidelijke richting is de tunnel zelfs de meest voor de hand liggende route voor de oversteek van de Beethovenstraat.

Op basis van het bovenstaande moeten de zienswijzen daarom ongegrond worden verklaard.

Zienswijze: Veiligheid Kruising Prinses Irenestraat/Beethovenstraat

7) De inrichting van het kruispunt Pr. Irenestraat/Beethovenstraat is onduidelijk, wat de kruising onveilig maakt (1,2,3,4,5,7,8,9,11,12,14,15,16,18,19,20,21,22).

8) Het recent gewijzigd kruispunt is onduidelijk voor afslaand autoverkeer (3,4,5).

9) De VvE Beatrixflat heeft bezwaar gemaakt tegen het eerder genomen verkeersbesluit. Een eerste ongeluk tussen auto en een fietser heeft zich voorgedaan (3).

10) De kruising Prinses Irenestraat/Beethovenstraat is nu al overbelast en deze wordt in de toekomst nog zwaarder belast door afslaand autoverkeer en extra fietsverkeer, extra verkeer leidt tot gevaar. Bovendien is het ontwerp volstrekt ontoereikend voor een veilige oversteek van grote aantallen fietsers (1,2,3,4,5,7,9,11,12,14,16,18,19,20,21,22).

11) De aanpassing van de kruising is uitgevoerd (zonder instemming van de Fietzersbond) maar de veiligheid is niet opgelost en daarom onaanvaardbaar voor de definitieve onttrekking van het fietspad (13).

12) Het fietspad door Pr. Irenestraat heeft nog niet bewezen de verkeersstroom aan te kunnen.

Pas nadat de huidige oost-west verbinding buiten werking is zal duidelijk worden of de aangepaste kruising de gecombineerde stroom van fietsers van de Groene Zoom, de RAI en de Diepenbrockstraat samen met de 1000 leerlingen van het SNL kan verwerken (8)

13) Het kruispunt moet herzien en veiliger worden (5).

14) Er moet opnieuw en beter naar de kruising gekeken worden. De schetsen van de bewoners van rotondes zouden daarvoor een startpunt kunnen zijn. Ook aan de oostkant van het te onttrekken fietspad moet nog flink wat gebeuren om de fietsroutes logisch aan te laten sluiten, en niet alle fietsers tussen Pr. Irenestraat en RAI-terrein over een smal fietspad te sturen (15)

15) De inrichting van de kruising is in overleg met de Fietzersbond tot stand gekomen, maar wij hebben altijd aangegeven dat het nooit meer dan een tijdelijke oplossing kon zijn. Een definitieve wegonttrekking is dan ook zeker geen definitieve oplossing (15).

Reactie:

Na de wegonttrekking zullen naar verwachting meer fietsers de Beethovenstraat oversteken bij de Prinses Irenestraat. Daarom wordt in samenspraak met de Centrale Verkeerscommissie, de kruising verder aangepast en veiliger gemaakt. Het verkeersadviesbureau Goudappel Coffeng heeft bestudeerd hoe deze kruising van de Beethovenstraat voldoende fietsveilig kan worden gemaakt voor de verwachte toename van het aantal fietsers bij de onderhavige onttrekking van het fietspad door Beethoven. Daarbij is ook de suggestie van omwonenden/appellanten meegenomen om de kruising te veranderen in een rotonde. De vormgeving als rotonde maakt de situatie, aldus het rapport van Goudappel Coffeng (blz. 17/18) niet eenvoudiger, overzichtelijker of veiliger voor in het bijzonder de fietser. Belangrijkste onderdeel van het advies betreft de verruiming van de opstelvakken voor de fietsers, zowel aan als op de Beethovenstraat zelf, zodat meerdere fietsers tegelijk gefaseerd de Beethovenstraat over kunnen steken. Verder wordt verwezen naar het algemeen deel onder "verkeersveilige kruising Prinses Irenestraat".

Op basis van het bovenstaande moeten de zienswijzen daarom ongegrond worden verklaard.

Zienswijze: Aanpassen ontwerp parkeergarage/ontwerp gebouw of niet bouwen

16) Een fietspad dat direct aansluit op het tunneltje zou het vertrekpunt moeten zijn voor mogelijke alternatieven (15).

17) Nog altijd bestaat de mogelijkheid van een gefaseerde garage onder kavel 5, waarvan sprake was in 2008. Dit ontwerp raakt het huidige fietspad niet (8).

18) Buiten de Dienst Zuidas hechtten de aanwezigen bij de gehouden bijeenkomst d.d. 6 februari 2012 aan een route die zo goed mogelijk aansluit op het tunneltje (15).

19) De honderden fietsgebruikers van de huidige route zouden er geen bezwaar tegen hebben als de garage 90 graden naar het oosten zou worden gedraaid en het gebouw van kavel 3 niet ten noorden maar ten oosten van Akzo zou komen te liggen (8).

20) Indien plot 3 toch bebouwd gaat worden, dan moet er een oplossing gevonden worden om de huidige fietsroute te handhaven (5)

21) Het fietspad terugplaatsen is mogelijk als dit kantoor niet gebouwd wordt (8).

22) De inrichting van de openbare ruimte is nog ongewis; er is een ontwerp voor herinrichting van de grond van het oude SNL met gracht en een trapveld voor SNL-scholieren aansluitend aan de school. In dit ontwerp zal de mogelijkheid het fietspad terug te leggen open moeten blijven, eventueel over pontons in het water (8).

Reactie:

Op de plek van het aan zijn functie te onttrekken fietspad worden een parkeergarage en een kantoor gerealiseerd. De omgevingsvergunning voor de parkeergarage is op 23 november 2012 verleend en inmiddels onherroepelijk. Deze vergunning voorziet in een garage onder de twee kantoorgebouwen met een entree aan de zuidzijde. De ontwerp omgevingsvergunning voor het kantoorgebouw Stibbe (kavel 3) heeft ter visie gelegen, de verlening kan naar verwachting spoedig volgen.

Het aanpassen van het ontwerp kantoorgebouw Stibbe is geen optie. In het licht van het uitvoeringsbesluit Beethoven en de Visie Zuidas 2009 is het onwenselijk om een gebouw te ontwikkelen met een onderdoorgang of om kavel 3 niet te bebouwen. Het gebied Beethoven wordt herontwikkeld tot een stedelijk gebied in een parkachtige setting. In de richting van het kerngebied Zuidas, staan langs de Beethovenstraat hoge gebouwen. De gebouwen creëren een stedelijke sfeer en dragen bij aan het afschermen van het verkeerslawaaï. De parkachtige setting komt tot uiting in de buitenruimtes tussen de gebouwen. De solitaire compacte gebouwen worden zodanig gesitueerd dat er intieme, interessante buitenruimten ontstaan met een groen karakter. De openbare ruimte leidt tot synergie tussen de activiteiten in de gebouwen en de buitenruimte, met als gevolg een levendig en intensief gebruik daarvan. Van belang daarbij is dat de

buitenruimten zo min mogelijk door verkeer wordt verstoord. Daarom is er voor gekozen hier geen fietsroutes te situeren. Een fietspad dat direct aansluit op het tunneltje kan daardoor niet het vertrekpunt zijn voor mogelijke alternatieven. Het uitgangspunt is juist het realiseren van een nieuwe oost-west verbinding die verkeersveilig is en zo comfortabel mogelijk voor de gebruikers (de verbinding moet o.a. zo direct mogelijk zijn met zo min mogelijk hoogteverschillen). Na realisatie van kavel 3 is er hooguit een route mogelijk tussen de kavels 1 en 3 of tussen de kavels 3 en 5. Deze routes, genaamd 'midden noord' en 'midden zuid' zijn besproken tijdens de informatieavond d.d. 6 februari 2012. Deze routes kennen diverse bezwaren, want zijn feitelijk strijdig met het bovengenoemde stedenbouwkundig concept. De route 'midden noord' loopt langs de ingang en de verblijfsruimte van het St. Nicolaaslyceum met circa 1000 leerlingen. Een kruising van voetgangers en fietsers op deze plek is ook vanwege de veiligheid niet wenselijk. De route 'midden zuid' loopt over de openbare ruimte van kavel 3 en 5 waar ook de in- en uitgangen van de gebouwen, winkels en de voetgangersentree van de parkeergarage zitten. Deze route doorkruist het plein en is vanwege de veiligheid van het wandelend publiek daar niet wenselijk. Daarnaast moet het fietspad door het gebied een hoogteverschil overbruggen waardoor een vloeiend verloop van de fietsroute niet mogelijk is. De route door de Prinses Irenestraat kent deze nadelen niet.

De inrichting van de openbare ruimte van Beethoven is niet ongewis. Voor de inrichting van het maaiveld Beethoven eerste fase is een voorlopig ontwerp gereed. Dit maaiveld ontwerp is toegelicht op het regulier buurtoverleg en aan de overige direct betrokkenen. De openbare ruimte rondom St. Nicolaaslyceum is op dit moment tijdelijk ingericht waarbij zoveel mogelijk aansluiting is gezocht bij de toekomstige inrichting.

Op basis van het bovenstaande moeten de zienswijzen daarom ongegrond worden verklaard.

Zienswijze: Onzekerheid bouw op kavel 3

23) Het is te vroeg om nu tot het besluit tot onttrekking van het fietspad over te gaan.

De omgevingsvergunning voor de parkeergarage waarvoor dit fietspad zou moeten wijken is nog niet vergund. De ontwerp watervergunning voor de parkeergarage schiet tekort, en dat laat de mogelijkheid open dat het fietspad niet onttrokken hoeft te worden (10,17).

24) Het ontwerp omgevingsvergunning voor het gebouw dat op het fietspad wordt gedacht is nog helemaal niet in procedure gebracht. Het bestemmingsplan dat voorbereid wordt voor dit gebied is nog niet in procedure (10,17).

25) Er is onzekerheid over de komst van kavel 3 (5,8,15).

Daarbij is onduidelijk hoe het maaiveld van het gebied Beethoven eruit komt te zien. Wat er tot dusver gebouwd is, is niet meer dan losjes gebouwd op een oud uitvoeringsbesluit waar nog discussie over was (15).

26) Voor de bouw van de parkeergarage is geen wegonttrekking van het fietspad nodig, dit is ook besproken in de vorige raadscommissie BWK Sindsdien is wezenlijk niets veranderd (15).

27) In januari 2011 stond het voorstel tot onttrekking ook op de agenda, maar is gewijzigd in een tijdelijke onttrekking gedurende de bouwwerkzaamheden (22).

28) De studie naar de kiss & ride route is nog niet afgerond (8).

29) Het is te vroeg om nu het besluit tot onttrekking van het fietspad over te gaan (8,10,15,17.)

30) Verzocht wordt om het ontwerp op dit moment terug te trekken en eventueel op een later moment opnieuw ter visie te leggen (8).

Reactie:

Het voorstel van de wegonttrekking van het fietspad door Beethoven is eerder behandeld en besproken in de raadscommissie BWK van 12 januari 2011. Er waren destijds onzekerheden over de toekomstige ontwikkeling van Stibbe op kavel 3. Zie hiervoor verder in het algemeen deel onder 'bestuurlijke besluitvorming'.

Inmiddels is aanvraag gedaan voor een omgevingsvergunning voor Stibbe op kavel 3 (maart 2012), heeft de ter visie legging er van plaatsgevonden en kan de vergunning naar verwachting op korte termijn worden verleend. De omgevingsvergunning voor de parkeergarage is onherroepelijk evenals de omgevingsvergunning voor AKZO.

Juist daarom is het van belang dat de gemeenteraad het wegonttrekkingsbesluit neemt. Realisatie van het bouwplan maakt immers feitelijk een eind aan de bestaande ligging. De feitelijke wegonttrekking zal niet eerder plaatsvinden dan noodzakelijk is voor de bouwwerkzaamheden (het zogenaamde 'just in time' uitgangspunt dat bij werkzaamheden in de Zuidas wordt gehanteerd). Zowel vergunning voor de parkeergarage als de watervergunning zijn hier niet aan de orde. De parkeergarage is onherroepelijk vergund. De watervergunning kan naar verwachting binnenkort door Waternet worden verleend.

Op basis van het bovenstaande moeten de zienswijzen daarom ongegrond worden verklaard.

Zienswijzen: overig

31) Er is niet goed gecommuniceerd over het ontwerpbesluit. De gebruikers van het fietspad zijn niet op de hoogte gesteld (13).

Reactie:

Het ontwerpbesluit wegonttrekking heeft gedurende een termijn van 6 weken ter visie gelegen. Voorafgaand aan de terinzagelegging is conform de wetgeving van het ontwerpbesluit in het huis aan huisblad de Echo kennis gegeven. Tevens is de kennisgeving meegedeeld in het reguliere overleg met de omwonenden en een week voor de kennisgeving gemaild aan degenen die zijn geweest op de informatie avond van 6 februari 2012.

Op basis van het bovenstaande moet deze zienswijze daarom ongegrond worden verklaard.

32) In het verleden is toegezegd dat fietsen door dit stuk van Beethoven mogelijk blijft (15).

Reactie:

Tijdens de commissievergadering (2006/2007) waar het uitvoeringsbesluit Beethoven is besproken, heeft de Wethouder aangegeven dat Beethoven een autoluw karakter krijgt met pleinen die toegankelijk zijn voor voetgangers en fietsers, het zogenaamde woonerfprincipe. De verwachting is dat alleen bestemmingsverkeer gebruik zal maken van de pleinen. De hoofdroute voor de fietsers wordt verlegd naar de Prinses Irenestraat. Op termijn zal ook aan de zuidzijde van Beethoven een fietsroute worden gerealiseerd.

Op basis van het bovenstaande moet deze zienswijze daarom ongegrond worden verklaard.

33) Een kruisingsvrije fietsroute moet uitgangspunt zijn bij de ontwikkeling van de Zuidas (15)

Reactie:

In het Uitvoeringsbesluit en in de Visie Zuidas 2009 zijn voor gebied Beethoven twee belangrijke fietsroutes opgenomen. Dit zijn de fietsroute ten noorden van het gebied door de Prinses Irenestraat en de fietsroute ten zuiden van het gebied langs de A-10. Bij de behandeling van het Uitvoeringsbesluit in de raadscommissie ROW d.d. 21 februari 2007 is door de raadscommissie aangegeven dat de fietsroutes in Beethoven onderschreven worden onder voorbehoud van de uitwerking van het fietsconcept in de nieuwe visie Zuidas.

In de Visie Zuidas is gekozen voor een maaiveldstad. Dit betekent dat verhoogde wegen met onderdoorgangen zoveel mogelijk moeten worden voorkomen. Dit raakt in het bijzonder de discussie over het al dan niet verlagen van de Strawinskylaan met de eraan gelegen kruispunten

van de Parnassusweg en Beethovenstraat. Nader onderzoek moet uitwijzen of de verlaging wenselijk en noodzakelijk is.

Op basis van het bovenstaande moet deze zienswijze daarom ongegrond worden verklaard.

34) Aan de oostkant van het te onttrekken fietspad moet nog flink wat gebeuren om de fietsroutes logisch aan te laten sluiten, en niet alle fietsers tussen Pr. Irenestraat en RAI-terrein over een smal fietspad te sturen (15).

Reactie:

In het ontwerp van de Co Creatie zijn de routes in het park en de aansluiting op Beethoven vormgegeven. De aansluiting van de noordelijke fietsroute door de Prinses Irenestraat richting de RAI is daarin meegenomen. De fietsroute in het park zal gefaseerd worden aangelegd. De uitvoering zal plaatsvinden in nauwe samenwerking met het stadsdeel.

35) De kruising wordt onderdeel van het hoofdnet fiets en is het eerste functievrijmaken voor ZuidasDok, zonder dat de aan commissie BWK toegezegde studies bekend zijn (8)

Reactie:

Het besluit om de oost-west fietsroute via de Prinses Irenestraat te laten lopen met de daarbij benodigde aanpassing van de kruising met de Beethovenstraat is genomen in verband met de voorziene kantoorbouw(werkzaamheden). Het besluit staat los van het Dok.

Op basis van het bovenstaande moet deze zienswijze daarom ongegrond worden verklaard.

36) De heer Van Poelgeest heeft zonder te antwoorden op de brief van 27 februari 2012 op 24 juli 2012 het besluit tot definitieve onttrekking genomen (8).

Reactie:

Bedoeld wordt de gezamenlijke brief van de Vereniging Beethovenstraat/-Parnassusweg/-Vereniging Vrienden van het Beatrixpark/Fietsersbond Amsterdam/Prof. Dhr. M. Katan en het Bewonersplatform d.d. 27 februari 2012 gericht aan de wethouder. Deze brief is geschreven naar aanleiding van de informatiebijeenkomst d.d. 6 februari 2012. In deze brief is verzocht om het huidige tracé door Beethoven (met de mogelijkheid van een doorgang door kavel Stibbe) zoveel mogelijk te handhaven. Gelet op de Studie Fietsroutes van DRO/DIVV d.d. april 2012 heeft de wethouder aangegeven de huidige route hoofnetfiets te willen laten verleggen naar de Prinses Irenestraat. De beslissing van de wethouder is naar alle aanwezigen van de informatie bijeenkomst gestuurd.

Op 4 juli 2012 heeft het college ingestemd met de ter visie legging van het ontwerp besluit wegonttrekking. Met meewegen van de zienswijzen zal een besluit worden genomen door de gemeenteraad.

Op basis van het bovenstaande moet deze zienswijze daarom ongegrond worden verklaard.

37) Het uitvoeringsbesluit Beethoven bevat slechts een voorbeeldverkaveling en geen definitieve aanwijzing van het Stibbe gebouw (10,17).

Reactie:

Het Uitvoeringbesluit geeft voor wat de precieze verkaveling betreft een richting en ambitie. De keuze voor fietsroutes is daar wel gemaakt: er is gekozen voor snelle, comfortabele en brede fietsroutes aan de noord- en zuidzijde van het plangebied, aansluitend op de gewenste doorgaande oost-west fietsroute via de Prinses Irenestraat en Fred Roeskestraat.

Op basis van het bovenstaande moet deze zienswijze daarom ongegrond worden verklaard.

38) De wegonttrekking maakt het verkeersbesluit definitief (3)

Reactie:

De feitelijke wegonttrekking volgt op de omlegging van het fietspad naar de Prinses Irenestraat. Hiervoor is eerder een verkeersbesluit genomen, dat geldt totdat een definitief vervangend tracé voor dit deel van het hoofdnet fiets is vastgesteld.

Op basis van het bovenstaande moet deze zienswijze daarom ongegrond worden verklaard.

Conclusie ten aanzien van de zienswijzen:

De ingediende zienswijzen zijn ongegrond en moeten leiden tot de conclusie dat de zienswijzen geen aanleiding vormen om af te zien van het besluit tot wegonttrekking.