

Vereniging Beethovenstraat-Parnassusweg
Henriëtte Bosmansstraat 53 1077 XG Amsterdam
www.irenebuurt.nl

Zuidas Amsterdam
De heer J. Eppenga
Postbus 79092
1070 NC Amsterdam
info@zuidas.nl

Amsterdam, 12 juli 2016

Zienswijze Concept Uitvoeringsbesluit Strawinsky

Geachte heer Eppenga,

Het plangebied Strawinsky, onderdeel van het grootstedelijk gebied Zuidas, heeft met de Prinses Irenestraat een gemeenschappelijk grens met de Prinses Irenebuurt. Het nu voorliggende concept Uitvoeringsbesluit Strawinsky heeft grote gevolgen voor de Prinses Irenebuurt en haar bewoners. De buurtbewoners zijn direct belanghebbenden. De Vereniging Beethovenstraat-Parnassusweg (VBP) bestaat sinds 1980 en vertegenwoordigt de bewoners van de Prinses Irenebuurt. Artikel 4 van de statuten luidt als volgt:

1. Het werkgebied van de vereniging omvat de buurt gelegen tussen en in de omgeving van de Parnassusweg en (het zuidelijk deel van) de Beethovenstraat in de ruimste zin.
2. De vereniging heeft ten doel de bescherming en verbetering van het woon-, werk- en leefgenot en het milieu, waaronder begrepen de in en nabij het werkgebied aanwezige flora en fauna, welke doelen zij door alle wettige middelen tracht te bereiken.

In deze zienswijze zal de VPB de indeling van het concept Uitvoeringsbesluit volgen.

1. Inleiding

Voor het opstellen van het concept Uitvoeringsbesluit Strawinsky heeft Zuidas verschillende informatieavonden georganiseerd waarbij de buurtbewoners, die wij vertegenwoordigen, hun mening kenbaar konden maken. Daarnaast is en wordt er een aantal onderwerpen, grondwater, generiek BLVC-kader, maaiveld Vijfhoek, in aparte sessies besproken. De VBP stelt deze aanpak zeer op prijs. De afweging van de verschillende belangen is echter door Zuidas namens de gemeente gemaakt en staat op verschillende vlakken - onder meer programmatoevoeging aan de noordzijde, ontsluiting - nog recht tegenover de belangen van de bewoners vertegenwoordigd door de VBP. Ook de uitkomsten van de genoemde aparte

sessies zijn nog niet bekend, maar in het voorliggende concept wordt hier wel door Zuidas op vooruit gelopen.

Gezien het hiervoor genoemde acht de VBP het nodig om een zienswijze in te dienen.

2. Kader

2.2 Plankader - 'Tijdelijke' herinrichting Strawinskyalaan

In het Startbesluit Strawinskyalaan werd uitgegaan van een verlaagde Strawinskyalaan. Inmiddels is besloten dat de Strawinskyalaan in ieder geval tot aan de oplevering van Zuidasdok hoog blijft. Dat wil dus zeggen voor de komende 10-15 jaar.

De komende 10-15 jaar is de Strawinskyalaan nodig voor de afwikkeling van het verkeer. Zowel voor de trams, bussen, taxi's als autoverkeer kan er tijdens de bouw van het dok geen afstand worden gedaan van de verhoogde Strawinskyalaan. In het concept Uitvoeringsbesluit wordt daarom uitgegaan van een verhoogde Strawinskyalaan.

In de Nota van Beantwoording Startbesluit van april 2009 staat het volgende (p. 14):

“Bewonersbelangen zijn in het SB vertaald in oa. De principelijn, loskoppelen Prinses Irenestraat van de Zuidas, nieuwe ontwikkelingen Noordzone *alleen ontsluiten via Strawinskyalaan*, aanleg Prinses Irenegracht.” (cursivering toegevoegd)

In het concept Uitvoeringsbesluit wordt deze vertaling van bewonersbelangen losgelaten. De grootstedelijke gebiedsgrens ligt aan de noordzijde van de Prinses Irenestraat, op circa vijf meter uit de erfgronden van de Irenebuurt. Deze strook van circa vijf meter wordt echter meegenomen in het ontwerp. Ook is vermeld dat aan de noordzijde van het plangebied de gebouwen na herontwikkeling via de Prinses Irenestraat zullen worden ontsloten met uitzondering van het Freshfields-gebouw. De aanleg van de Prinses Irenegracht is komen te vervallen.

De VBP constateert dat de toegezegde loskoppeling van de buurt van de Zuidas geheel uit de planvorming is verdwenen. De VPB tekent hiertegen ernstig protest aan. Bij het wegvallen van de Irenegracht in de planvorming, dient het rustige karakter van de buurt in ieder geval te worden beschermd door handhaving van het uitgangspunt dat nieuwe ontwikkelingen worden ontsloten via de Strawinskyalaan. Ondergrondse parkeergarages en nieuwe kantoren, woningen en de winkels in de plint van de gebouwen dienen via de Strawinskyalaan te worden ontsloten. De VPB wijst erop dat ontsluiting via de Prinses Irenebuurt zal leiden tot een aanzienlijke toename van het auto- en vrachtverkeer door de buurt, die daarop niet berekend is. Dit zal leiden tot gevaarlijke situaties, toename van luchtverontreiniging en verstopping van de toegang tot de buurt, niet alleen voor bewoners en bezoekers, maar ook voor hulpdiensten.

De VBP wijst in dit verband ook naar hetgeen verderop in deze zienswijze over de ontsluiting van de AICS-kavel is opgenomen.

Van belang is ook dat de Prinses Irenestraat is aangewezen als Fietsnet Plus. Zie de Visiekaart plusnetten van de MobiliteitsAanpak Amsterdam 2030, vastgesteld door de gemeenteraad op 13 juni 2013. De plusnetten geven aan waar welke vervoerwijze prioriteit verdient in de ruimte op straat bij een herinrichting. Bij de voorgenomen herinrichting van de Prinses Irenestraat zal dan ook voorrang moeten worden gegeven aan het fietsverkeer. In het concept Uitvoeringsbesluit is hieraan voorbijgegaan door de aanwijzing van de straat als ontsluitingsroute voor gemotoriseerd verkeer.

Bovendien is op de visiekaarten is niet alleen de Prinses Irenestraat plusnet fiets, maar ook de Minervalaan tot aan station Zuid, dus ook fietspad over Vijfhoek. Onder het kopje Vijfhoek zullen we hier verder op ingaan.

De VBP verzoekt u dringend het concept Uitvoeringsbesluit op het punt van ontsluiting via de Prinses Irenestraat aan te passen en een aangepast concept voor inspraak vrij te geven.

3. Stedenbouwkundig plan

3.2 Plangebied Strawinsky

Op p. 17 van het concept Uitvoeringsbesluit is vermeld:

“Een vergelijkbare lijn van behoud van casco’s en herontwikkeling, heeft ook de voorkeur voor het Strawinskyhuis en de AICS-locatie. Als behoud niet realistisch is, kan binnen de aangegeven rooilijnen en hoogtelijn gezocht worden naar een nieuwe verkaveling, in overleg met Zuidas Amsterdam.”

Zoals uit bovenstaande tekst blijkt zijn er onzekerheden bij de herontwikkeling van de Breevastkavel en het Strawinskyhuis, alleen al in de planning. Dit heeft gevolgen voor het wel of niet aanbrengen van ondergrondse kelders/parkeergarages op de AICS-kavel en het Strawinskyhuis terwijl deze wel in de grondwatermodellen zijn meegenomen. Hoe gaat de gemeente met deze onzekerheden om? De VPB wijst in dit verband nogmaals op de grondwaterproblemen in de buurt die tot op heden niet zijn opgelost.

3.3 Raamwerk openbare ruimte

Groen

Op p. 19 van het concept Uitvoeringsbesluit is vermeld:

“De vergroening van het gebied is af te lezen van de plankaart en de openbare-ruimteschets. Het areaal openbare ruimte neemt niet zozeer toe, maar de ruimtes worden efficiënter ingedeeld ten gunste van het groen. Dit heeft een dempende werking op de temperatuur in de stad en kan effectief zijn in het (tijdelijk) bergen van regenwater. Bovendien is groen belangrijk voor de biodiversiteit. Dit alles zal een rol spelen bij de verdere uitwerking van plannen voor de openbare ruimte.”

De VBP staat erom bekend groot belang te hechten aan behoud van het groen in de buurt. Ook bij de zienswijze ontwerpbeschikking planologisch afwijken van de bestemming t.b.v. het realiseren van een fietsgarage onder de Vijfhoek heeft de VBP bezwaar gemaakt tegen het verdwijnen van 50% van het groen in het plangebied en noemt dit in haar zienswijze onacceptabel. Onder het motto stedelijke omgeving ziet de VBP tot grote ergernis veel groene plekken in steenvlaktes veranderen. Dat deze dan bekleed worden met een zorgvuldig uitgekozen natuursteen die als rode(!) draad door het kerngebied Zuidas loopt moet dan als pleister op de wonde dienen. Op de Vijfhoek dreigen nog steeds honderden vierkante meters laag groen te verdwijnen. De VBP is van mening dat het tiental extra bomen, die op deze plek daarvoor terugkomt, de verstening op de grond niet kan compenseren. De VBP verzoekt u in de nota van beantwoording de juiste getallen te verschaffen van het aantal m² groen, dat nu in het plangebied aanwezig is, en het aantal m² groen, dat in het voorliggende plan gerealiseerd zal worden.

De VBP maakt bezwaar tegen de suggestie dat het gebied 'vergroend' zou worden. In het concept Uitvoeringsbesluit is vermeld dat de vergroening van het gebied is af te lezen van de plankaart en de openbare-ruimteschets. Vervolgens wordt betoogd dat het areaal openbare ruimte niet zozeer toe neemt, maar dat de ruimtes efficiënter worden ingedeeld ten gunste van het groen. Wie de openbare-ruimteschets (afbeelding 11 op p. 18) bekijkt, ziet echter dat hierop de (zij)tuinen, van de woningen en van de kerk aan de Prinses Irenestraat groen zijn ingetekend. Deze gronden zijn niet van de gemeente en behoren niet tot openbare ruimte. De VBP vindt dit een misleidende voorstelling van zaken.

Afbeelding 11 laat ook zien dat het huidige parkeerterrein van het Strawinskyhuis groen is ingetekend, maar ook dit is geen openbare ruimte. De VPB ziet graag toegelicht hoe de gemeente denkt te bereiken dat dit gebied groen wordt ingericht. Kan de gemeente een garantie geven dat dit dan groen blijft en niet ergens halverwege grijs (bestrating) wordt? De VBP bepleit daarom dat in het bestemmingsplan regels worden opgenomen om het groene karakter van de in concept Uitvoeringsbesluit aangegeven 'groene stedelijke ruimtes' te waarborgen. Bijvoorbeeld door deze op de plankaart aan te geven met een verbod om deze gebieden te verharderen en te ontdoen van groen. Daarnaast kan worden gedacht aan het opnemen van een voorwaardelijke verplichting om te bewerkstelligen dat te vergroenen openbare ruimte inderdaad groen worden ingericht. Een toezegging op deze punten ziet de VBP graag tegemoet in de nota van beantwoording.

Op p. 19 van het concept Uitvoeringsbesluit is vermeld:

“Als het AICS-gebouw behouden blijft, wordt de groenstrook grenzend aan het Freshfields-gebouw ten minste tweemaal zo breed. Bij sloop en nieuwbouw is het mogelijk deze groenstrook tussen de twee nieuwe kavels te leggen.”

Verzoek VBP:

Maak hier in beide gevallen speelgelegenheid voor kinderen. Met het verdwijnen van de internationale school zal ook de speelplek, die buiten schooluren en in het weekend

veelvuldig wordt gebruikt door kinderen uit de buurt verdwijnen. De thans aanwezige speelplaats omvat twee kunstgrasveldjes; een groot klimrek met glijbaan; een wip en een basketbalnet. Nu ook de speeltoestellen bij de Vijfhoek verdwijnen, dreigen er in de buurt te weinig speelgelegenheden over te blijven.

In de algemene ledenvergadering van de VBP is aangegeven dat goede speelmogelijkheden in de buurt erg belangrijk zijn. Juist nu ook de maatschappelijke functie van opa's en oma's is veranderd en deze veelal minstens één dag in de week op de kleinkinderen passen.

In het overleg over de inrichting maaiveld Vijfhoek is dit meerdere malen aangegeven en is het verzoek door de VBP gedaan om samen met kinderen uit de buurt en ouders, het stadsdeel en met de Zuidas hiernaar te kijken. Tot op heden is er nog niets concreets ondernomen.

Onderdoorgangen

Op p. 17 van het concept Uitvoeringsbesluit is vermeld:

“Voor de toegankelijkheid van langzaam verkeer in dit gebied zijn de onderdoorgangen onder de Strawinskylaan van groot belang. Deze vormen de poorten naar het centrumgebied van Zuidas.”

Afbeelding 17 op p. 22 laat zien dat ter plaatse van de onderdoorgang ter hoogte van de Twin Towers gedacht wordt aan een optioneel fietspad. In de huidige situatie is deze onderdoorgang ongeschikt als fietspad. De zuidzijde van de onderdoorgang is immers een trap naar het maaiveldniveau van de Twin Towers. De onderdoorgang zelf is in gebruik als fietsenstalling. De VBP ziet graag een nadere toelichting hierop.

Prinses Irenestraat

De Prinses Irenebuurt kent een zogenaamde belanghebbenden parkeren (BHP). Uitsluitend bewoners en hun bezoekers zijn toegestaan hier te parkeren met uitzondering van de Prinses Irenestraat, die ook onderdeel uitmaakt van het Concept Uitvoeringsbesluit Strawinsky.

Deze regeling is een aantal jaren geleden ingevoerd als gevolg van de gemeentelijke besluit dat “als gevolg van de bouw van het WTC de garantie bestaat dat parkeermaatregelen worden getroffen die de parkeeroverlast in de woonbuurt zo veel als mogelijk tegengaan”. Nu er in het voorliggend Concept besluit géén fysieke grens d.m.v. een gracht wordt gecreëerd en bovendien het aantal parkeerplaatsen in de Prinses Irenestraat drastisch wordt verminderd zal ook het belang van voortzetting van het parkeersysteem groter worden.

Daarbovenop komt dat de gebouwen en ondergrondse parkeergarages hun toegangen krijgen via de Irenestraat als de plannen doorgaan.

Hierdoor zal de parkeerdruk in de woonbuurt van werknemers en bezoekers vanuit de Zuidas en NS-station nog verder toenemen. Dit is onwenselijk.

De VBP vraagt zich af hoe bij deze ontwikkeling illegaal parkeren in de Irenebuurt zal worden tegengegaan, zeker omdat handhaving geen hoge prioriteit heeft.

Op p. 21 van het concept Uitvoeringsbesluit is vermeld:

“Het nieuwe profiel van de Prinses Irenestraat, waar een snelheidsbeperking geldt van 30 km/u...”

De VBP vraagt Zuidas om bij de inrichting van de Irenestraat te denken aan oplossingen waarbij het rijgedrag van de weggebruiker positief beïnvloed wordt. De VBP verzoekt snelheidsborden te plaatsen met daarop de actueel gereden snelheid van een voertuig. Het is immers bewezen dat visuele snelheidsaanduiding positief werkt.

De VBP verzoekt Zuidas bij het overwegen van verkeersdrempels of verhoogde kruispunten de richtlijnen voor het ontwerp en de aanleg te hanteren die door de ANWB en CROW zijn opgesteld en van tevoren met de omwonenden te overleggen en hun mening in de besluitvorming te betrekken. De reden van dit verzoek is dat verkeersdrempels trillingen kunnen veroorzaken, waar aangrenzende huizen hinder van kunnen ondervinden. De VBP zet zich altijd sterk in voor veiligheid en bereikbaarheid, maar wil ook graag situaties voorkomen waarbij gemeentegeld wordt uitgegeven en achteraf blijkt dat andere oplossingen goedkoper en effectiever waren geweest.

Daarnaast wil de VBP Zuidas meegeven dat het aantal bestelbusjes van pakketdiensten en de maaltijdbezorgers in de buurt toeneemt. Deze rijden over het algemeen te hard en dit aantal zal met de nieuwe ontwikkelingen alleen maar toenemen. Vandaar onze zorg en vraag om hier aandacht aan te besteden.

Afbeelding 16 op p. 22 laat de opstelplekken om te laden en lossen zien. Het aantal vrachtwagens in de buurt zal toenemen doordat de voorzieningen in de nieuwe ontwikkeling bevoorrad moeten worden. De VBP acht dit onwenselijk en wenst dat de aan- en afvoer vanaf de Strawinskylaan zal gebeuren. Verwezen wordt naar het betoog op p. 2 van deze zienswijze.

De knip

Op p. 21 van het concept Uitvoeringsbesluit is vermeld:

“Het voorstel om de rijbaan tussen beide straten te laten vervallen - de zogenoemde ‘knip’ - wordt bij de herinrichting van de Vijfhoek nader onderzocht.”

De VPB hecht eraan hierover het volgende op te merken. Het voorstel voor de knip is van Zuidas gekomen en tijdens de tweede informatiebijeenkomst op 4 november 2015 besproken met de aanwezige buurtbewoners. De meningen waren verdeeld op die avond. In het reguliere Noordzone overleg tussen Zuidas met het bestuur VBP en andere organisaties heeft het bestuur VBP aangegeven het op dit moment nog voorbarig te vinden om de knip voor autoverkeer in de Prinses Irenestraat te laten vervallen. Het bestuur VBP heeft daarom om een proef met de knip gevraagd. Het VBP-bestuur heeft dus niet aangedrongen op een knip, maar op een proefneming met een knip en een verkeerskundige analyse, mede omdat het kruisende fiets- en autoverkeer ter plekke van de Vijfhoek en kruising Beethovenstraat -

Prinses Irenestraat nu en in de toekomst naar onze mening gevaarlijke situaties oplevert. Op de Stadionkade zijn in het verleden ook knippen gemaakt (bij Rubensstraat en Schubertstraat) om sluipverkeer van autoverkeer tegen te gaan en de fiets en voetgangers meer te beschermen. Wij delen de zorg dat andere straten daardoor meer belast worden en zullen daar zeker alert op zijn. Het VBP-bestuur vindt dat de veiligheid voorop moet staan en het karakter van de buurt, namelijk een fijne rustige woonbuurt, behouden moet blijven.

Vijfhoek

Op p. 21 van het concept Uitvoeringsbesluit wordt kort ingegaan op het ontwerp en de maaiveldinrichting van de Vijfhoek. Op afbeelding 17 op p. 22 is de voorgestelde fietsroute ter plaatse van de Vijfhoek weergegeven en ligt het fietspad aan de westelijke zijde van de tapis roulant, de ingang tot de ondergrondse parkeergarage. De VBP merkt hierover het volgende op.

De haakse bochten in de fietsroute in noord-zuid richting zullen tot gevaarlijke situaties leiden.

Bovendien maakt het fietspad op de Vijfhoek deel uit van het Plusnet Fiets van de Gemeente Amsterdam. Het loopt over de Minervalaan langs de Vijfhoek en loopt door tot de fietsenstalling op het Zuidplein. Eisen van het Plusnet Fiets zijn snelheid, comfort en veiligheid. Hieraan voldoet de voorgestelde situatie op afbeelding 17 niet.

De VBP heeft haar zorgen hierover geuit in de zienswijze ontwerpbeschikking planologisch afwijken van de bestemming t.b.v. het realiseren van een fietsgarage. Sindsdien is er tweemaal overleg gevoerd met als deelnemers de VBP en de andere stakeholders, te weten Freshfields, Hello Zuidas en de Fietsersbond.

De VBP heeft haar zorgen herhaald tijdens de participatiebijeenkomst over de inrichting maaiveld in maart 2016 en erop aangedrongen om alternatieven te bekijken en hiertoe **een voorstel** gedaan. (Zie bijgevoegde schets van VBP en Fietsersbond)

Pas na aandringen van alle stakeholders en drie/vier maanden later, kreeg de VBP hierover een bericht. Het betreft een e-mail van 14 juni 2016 met de volgende tekst:

“Verleden week hebben we elkaar gezien in het kader van het concept Voorlopig Ontwerp (VO) maaiveld Vijfhoek. Over veel aspecten van het maaiveldontwerp liggen we gezamenlijk op een gedeelde lijn. Over een aspect, de locatie van het noord-zuid fietspad, hebben we geconstateerd dat de voorkeuren niet op een lijn liggen, gezien verschil van inzicht over doorstroming en veiligheid van fietsers en voetgangers. Wij hebben aangegeven procesmatig terug te koppelen hoe we om willen gaan met dit laatste onderdeel. Daarvoor deze mail.

Ons voorstel is om een laatste bijeenkomst te plannen met de deelnemers van het participatietraject en daarbij twee externen. Namelijk een verkeerskundige van de gemeente Amsterdam (deelnemer van Centrale Verkeers Commissie van de gemeente) en een verkeerskundige van Arcadis (het grootste ingenieursbureau van Nederland). Dit zodat we de kenmerken, voor- en nadelen van beide varianten kunnen bespreken. Deze bijeenkomst dient plaats te vinden in juni. Dit zodat dit valt binnen de periode waarop een zienswijze mogelijk is op het Uitvoeringsbesluit Strawinsky.”

De hierboven genoemde ‘laatste bijeenkomst’ heeft inmiddels plaatsgevonden en was teleurstellend. De variant met het fietspad aan de oostzijde van de ingang van de fietsparkeergarage was niet gelijkwaardig uitgewerkt ten opzichte van de Zuidas-variant. Dit was door alle stakeholders wel gevraagd. De VBP en de Fietsersbond betwijfelen de onafhankelijkheid van de aanwezige verkeersdeskundigen. Er wordt nu op voordracht van de Fietsersbond een derde verkeersdeskundige om advies gevraagd. We verwachten van Zuidas dat, voordat deze expert zijn advies uitbrengt, eerst beide varianten gelijkwaardig worden uitgewerkt. De VBP wil hierbij benadrukken dat niet alleen de VBP deze mening deelt maar ook de andere stakeholders. Het advies van de experts en een besluit van Zuidas zal niet binnen de periode voor het indienen van een zienswijze bekend zijn. De VBP verwacht dat in de nota van beantwoording rekening wordt gehouden met na afloop van de zienswijzetermijn nog kenbaar gemaakte standpunten van de VBP en de andere stakeholders en dat er voldoende gelegenheid zal blijven tot overleg en discussie.

Fietspad parallel aan de Strawinskylaan

Op p. 25 van het concept Uitvoeringsbesluit is vermeld:

“Zoals al eerder aangeven blijft het fietsnetwerk, waaronder de hoofdnetfietsroute parallel aan de Strawinskylaan, qua ligging nagenoeg onveranderd. Op een aantal plekken is het vrijliggende fietspad iets verschoven om meer eenheid in het netwerk te brengen en het overzichtelijker te maken.”

In de tekst van het concept Uitvoeringsbesluit wordt verder niet aangegeven waar het fietspad ‘iets’ wordt verschoven. Op afbeelding 17 is te zien dat het hier waarschijnlijk gaat om het fietspad parallel aan de Strawinskylaan vanaf de onderdoorgang Parnassusweg tot aan Freshfields en vanaf de Vijfhoek tot aan de Beethovenstraat. Uit de afbeelding blijkt dat het voornemen bestaat deze delen van het fietspad ongeveer 3 meter naar het zuiden te verleggen. Dit betekent dat een ongeveer 3 meter brede strook van het talud van de Strawinskylaan zal moeten worden afgegraven. Dit talud is momenteel beplant met een gevarieerde begroeiing van bomen en struiken die de fietsroute veraangenaamt, het leefgebied vormt voor tal van vogels, insecten en zoogdieren en de buurt beschermt tegen hinder van de Zuidas. Door afgraving van een deel van het talud zullen de boomwortels worden aangetast hetgeen tot uitval zal leiden en ook zullen bomen en struiken moeten worden gekapt. De VBP vindt dit onaanvaardbaar en verzet zich dan ook tegen de voorgenomen verlegging. De genoemde belangen van eenheid en overzichtelijkheid wegen ten ene male niet op tegen de belangen die gebaat zijn bij behoud van de waardevolle begroeiing op het talud.

Talud Strawinskylaan

Op p. 21 van het concept Uitvoeringsbesluit is vermeld:

“*Talud Strawinskylaan*”

Het talud aan het vrijliggende hoofdnetfietspad wordt opgewaardeerd met een nieuwe hoogwaardigere onderbeplanting, die aansluit op het groenprincipe voor het gehele gebied.”

Afbeelding 15 geeft een impressie hiervan. Deze impressie geeft volgens de VBP geen goed beeld van het talud in de toekomstige situatie. Wanneer het fietspad langs het talud van de Strawinskylaan met ongeveer 3 meter naar het zuiden wordt verlegd, zoals kennelijk de bedoeling is, blijft er weinig van het talud over. Om de hellingshoek te behouden zal naast het fietspad een betonnen wand moeten worden geplaatst zoals nu het geval is ter hoogte van Freshfields. Daarnaast is verontrustend dat het voornemen bestaat de onderbeplanting te laten aansluiten op het groenprincipe voor het gehele gebied. Laat de huidige, bosachtige beplanting intact. Het is niet nodig en ongewenst om doorzicht te creëren en gras en kruidenmengsels te voegen.

Ontsluiting AICS-kavel

In het voorgaande is al ingegaan op het voornemen om de gebouwen aan de noordzijde van het plangebied na herontwikkeling te ontsluiten via de Prinses Irenestraat en op de bezwaren van de VBP daartegen. In het navolgende wordt nog specifiek ingegaan op de voorgenomen ontsluiting van de ontwikkeling op de AICS-kavel. Op één van de informatiebijeenkomsten is er massaal voor gepleit om deze kavel voor gemotoriseerd verkeer niet via de Prinses Irenestraat te ontsluiten, maar via de Strawinskylaan of de Parnassusweg. Het argument dat op de Strawinskylaan onvoldoende ruimte zou zijn wegens de benodigde bufferplekken voor bussen, dient naar het oordeel van VBP nader te worden onderzocht. De bufferplekken zijn blijkens afbeelding 20 gesitueerd op de Strawinskylaan ter hoogte van de oostelijke zijde van de AICS-kavel. Op de Strawinskylaan ter hoogte van de westelijke zijde van de kavel zijn geen bufferplekken ingetekend. Ook zou de ontsluiting van de AICS-kavel wellicht via het hoge deel van de Parnassusweg gerealiseerd kunnen worden. Gezien de wensen uit de buurt en de gegronde vrees voor ernstige verkeersoverlast bij een ontsluiting via de Prinses Irenestraat is het dringend gewenst dat alle alternatieven worden onderzocht. Denk hierbij niet alleen aan een schuine inrit/uitrit naar het model van Freshfields, maar bijvoorbeeld ook aan een autolift in een gebouw. De VBP wijst erop dat het verkeersonderzoek nog niet volledig is afgerond (zie p. 43). Het is gewenst dat een ontsluiting via de Strawinskylaan of de Parnassusweg in het verkeersonderzoek wordt meegenomen en dat de VBP en andere belanghebbenden nog de gelegenheid krijgen op de uitkomsten van het onderzoek te reageren.

Water

Bij verschillende gelegenheden heeft de VBP (mede namens haar bewoners) zorgen geuit over het stijgende waterpeil in de buurt en daarmee gepaard gaande schade. Naarmate er meer ondergrondse damwanden en parkeergarages worden gebouwd, stijgt het waterpeil met als gevolg aanmerkelijke schade voor de bewoners van de huidige woningen (die immers gebouwd zijn op het model dat het water nog gewoon weg kon stromen).

Op p. 19 van het concept Uitvoeringsbesluit is vermeld:

“Er wordt gestreefd naar het zoveel mogelijk ‘rainproof’ maken van het Strawinskygebied. Dit houdt in dat bij piekbuien het hemelwater op gebouw- en op maaiveldniveau langer wordt vastgehouden (zie foto’s 13).”

Vraag VBP:

Hoe wordt dit vastgelegd en hoe kan men dit waarborgen? Welke eisen krijgt de ontwikkelaar mee?

Op p. 21 van het concept Uitvoeringsbesluit is vermeld:

“...biedt ruimte voor een groene strip van circa 520 meter lang en 7 meter breed, die bij piekbuien dienstdoet als water vertragende zone.”

De VBP uit haar zorgen dat in een watervertragende zone moeilijk tot geen bomen kunnen groeien. Op zich is de VBP een voorstander van het rainproof maken van het maaiveld, maar de VBP wil ook voorkomen dat er straks bomen staan die niet goed groeien of dat er géén bomen komen.

In diverse rapporten over water wordt aangegeven dat de Prinses Irenestraat een suboptimale plek blijft voor de groei van bomen, ook na aanleg van een DT-riool en/of een watervertragende groenstrook.

Het op 23 juni jl. geplaatste artikel Groen en droog op de Kop Zuidas <https://www.rainproof.nl/node/568> laat zien dat er in een watervertragende groenstrook slechts waterminnende planten kunnen groeien. Ook is vermeld:

“De watervertragende groenstrook is een pilot en komt eerst alleen aan de Zuidelijke Wandelweg te liggen. Zodra het een succes blijkt, kan het op grotere schaal worden toegepast op de Zuidas en mogelijk ook op andere plekken in Amsterdam.”

Vragen VBP:

Is het nut ervan dus nog niet aangetoond? En is het dus onzeker of dit wel kan?

Op p. 25 van het concept Uitvoeringsbesluit is vermeld:

“In de uitwerking van het ontwerp van de openbare ruimte wordt *indien mogelijk* ruimte gemaakt voor het opvangen, bergen en vertraagd afvoeren van hemelwater.”
(Cursivering toegevoegd)

Ook hierover bestaat dus tot op heden nog veel onduidelijkheid en de VBP vreest dat bij het definitief maken van de plannen er geen budget voor is om dergelijke plannen daadwerkelijk uit te voeren.

Op p. 25 van het concept Uitvoeringsbesluit is verder vermeld:

“De geplande Irenegracht is, door het hoog blijven van de Strawinskylaan en het behoud van bestaande gebouwen, komen te vervallen. Een 15 meter brede gracht, zoals opgenomen in het startbesluit, was hierdoor niet mogelijk.”

Na aandringen van verschillende bewoners om een variant is door Zuidas een gracht van 6/7 meter breed uitgewerkt die wel mogelijk bleek te zijn. Dit verzoek aan Zuidas was gedaan omdat nog veel onduidelijkheid was, en tot op heden is, over het genoemde DT-riool. Nadat de bijgevoegde variant is besproken tijdens de laatste informatiesessie van het Uitvoeringsbesluit Strawinsky is door het merendeel van de aanwezige buurtgenoten aangegeven dat de getoonde variant om ruimtelijke redenen niet wenselijk is. Een steenachtige gracht, waarbij het water 1,2/1,5 meter dieper en veelal in de schaduw ligt, acht de buurt ook onwenselijk.

Wel onderkent de VBP dat de aanwezigheid van oppervlaktewater in het plangebied een positief werking kan hebben op welzijn, educatie en ontwikkeling van kinderen die in de Prinses Irenebuurt opgroeien.

De VBP is dan ook teleurgesteld dat Zuidas niet is ingegaan op eerdere verzoeken om te onderzoeken of op een andere manier oppervlaktewater gecreëerd zou kunnen worden en op het verzoek om het rapport van Gemeente Amsterdam Ingenieursbureau 'Nut en noodzaak van de Prinses Irenegracht voor het (grond-) watersysteem', van 12 juni 2015, documentnummer 190692, projectnummer 50520, op de inhoud met de VBP te bespreken.

De VBP maakt zich zorgen over het onderhoud van een DT-riool en vreest dat na 20/30 jaar de straat weer open moet omdat deze aan vervanging toe is. Op p. 20 afbeelding 14 is te zien dat het DT-riool onder de strook langspaarkeervakken is ingetekend. Op zich is de locatie een gunstig gekozen plek, maar als er iets gebeurt en er moeten werkzaamheden plaatsvinden, dan zal dit ongetwijfeld met overlast gepaard gaan.

Bewoners in de Irenebuurt blijven over het algemeen lang wonen in hun huis en mochten ze verhuizen gebeurt dit veelal binnen de wijk. Met alle projecten die de komende jaren op de buurt af komen kunnen de bewoners niet hebben dat de Prinses Irenestraat iedere keer open moet omdat er ook nog eens van alles onder de grond mis is.

Het bestuur van de VBP heeft herhaaldelijk gevraagd om met een voorbeeldproject te komen van een goedwerkend DT-riool. Tot op heden hebben wij niets ontvangen.

In alle informatieavonden is het DT-riool voorgedaan als een grote buis onder de grond met een diameter van 1,5 meter. Ons is ter ore gekomen dat een DT-riool van 1,5 meter te kostbaar is omdat de maximaal voorhanden liggende diameter 90 cm is en dus speciaal gemaakt zou moeten worden. Hier blijken modellen en praktijk weer mijlen ver van elkaar verwijderd te liggen. De VBP vreest dat er uiteindelijk een uitgekledede vorm van het oorspronkelijke idee komt en dat daardoor niet wordt voldaan aan de beoogde minimale waarborgen.

De VBP heeft er alle belang bij dat de beste oplossing gekozen wordt om het grondwater beheersbaar te houden en een oplossing die toekomstbestendig is, dit heeft absolute prioriteit.

Half september zal na aandringen bij wethouder Van der Burg het wateroverleg voortgezet worden. Het is van belang dat de resultaten van het overleg tijdig beschikbaar komen voor verwerking in het uitvoeringsbesluit.

4. Programma

Werken

Op p. 37 van het concept Uitvoeringsbesluit is vermeld:

“Het Twin Tower-complex kan uitbreiden, maar zonder extra kantoorprogramma. Het WTC-complex kan aan de noordoostkant wel kantoorprogramma toevoegen.”

Hierover verschillen de VBP en de gemeente van mening. De uitbreiding heeft negatieve consequenties voor de bewoners van de Irenebuurt. Hieronder gaan we daar nader op in.

Verder zal het programma in de noordelijke zone van 41701 m² toenemen naar 57810 m² BVO. Dat het aantal m² BVO géén 96500 m² BVO bedraagt zoals in het Startbesluit, is grotendeels te wijten aan het feit dat er geen nieuwbouw op de kavel van NPL en Freshfields plaatsvindt, waar men in het Startbesluit wel nog vanuit ging.

De geplande ontwikkelingen hebben nog steeds een FSI van 3,5 en acht de buurt nog steeds te groot. Hierin zijn wij niet van mening verandert. Wel waarderen wij de toezegging van de Zuidas dat op de kop Irenestraat/ Parnassusweg op de Breevastkavel geen hoogteaccent wordt gebouwd en de principelijn zal worden gevolgd.

Dat wil niet zeggen dat de VBP akkoord gaat en is gegaan met het voorliggende aantal m² programma. Dit is naar onze mening nog steeds veel te veel en het contrast tussen de grote blokken en de rijtjeshuizen/ geschakelde huizen kunnen we geen geleidelijke overgang noemen.

We verzoeken de gemeente het aantal m² naar beneden bij te stellen.

Voorzieningen

Op p. 37 van het concept Uitvoeringsbesluit is vermeld:

“Inzet is wel om op de koppen van de stadsstraten en aan de zijden van de Vijfhoek, in de Minerva-as, ruimte te bieden voor basis- en stedelijke voorzieningen, zoals een koffiecorner, broodjeszaak, restaurant, bar, bakker, kinderdagverblijf en kapper.”

Commentaar VBP:

De sluitingstijden van een restaurant zijn anders en geven meer belasting op de buurt qua openingstijden dan een bakker, kapper of een koffiecorner. De VBP is niet tegen voorzieningen in de plinten, maar is wel tegen voorzieningen met late sluitingstijden ter plaatse van de Vijfhoek en andere plekken direct tegenover de woonbuurt. De ervaringen zijn hiermee slecht.

5. Milieu

Bezinning

Op p. 40 van het concept Uitvoeringsbesluit is vermeld:

“Landelijk zijn er geen wettelijk vastgelegde normen of eisen waaraan plannen ten aanzien van de bezinning in relatie tot bestaande functies moeten voldoen. In het Bouwbesluit is wel regelgeving voor daglichttoetreding opgenomen, maar dit heeft geen betrekking op schaduwwerking van het ene gebouw op het andere. Om de resultaten van bezonningsonderzoek te kunnen beoordelen, kan gebruik worden gemaakt van een TNO-norm. Deze norm wordt door verschillende gemeenten gehanteerd bij het uitvoeren van een bezonningsstudie bij een gebiedsontwikkeling. De TNO-norm gaat uit van het criterium dat woningen ten minste twee mogelijke bezonningsuren per dag op het midden van de vensterbank aan de binnenkant van het raam moeten krijgen, gedurende de periode van 19 februari tot 21 oktober. Op basis hiervan kan de schaduwwerking worden beoordeeld. De TNO-norm geeft ten aanzien van de bezonningsuren ook een richtlijn; 21 maart (of 21 september) wordt meestal als maatgevende datum gehanteerd. In Amsterdam wordt deze richtlijn voor bezonningsuren gehanteerd. Op basis van deze richtlijn wordt voldaan aan de norm bij de omliggende bebouwing in de Irenebuurt, en kan ook worden voldaan aan een goede bezinning van de nieuwe woningen aan de noordzijde (zie bijlage 1).”

Commentaar VBP:

De bezinningstudie van 19 februari/ 21 oktober op p. 51 van het concept Uitvoeringsbesluit klopt niet. Op de informatieavond op 15 juni 2016 is deze ook niet getoond aan de buurt. De westelijke toren van de Twin Towers is op de andere dagen (21 maart/ september en op 21 juni) wel aangepast in hoogte en laat verschillen zien tussen de huidige en nieuwe situatie. Deze data hebben echter geen effect op de woningen aan de Prinses Irenestraat. Afbeelding 23 Bouwhoogtelijn voor nieuwe ontwikkelingen in deelgebied Strawinsky laat zien dat men de westelijke toren naar 80 meter t.o.v. NAP wil verhogen.

Maar de bezonningsstudie van 19 februari/ 21 oktober op p. 51 laat **geén** verschil zien in de schaduwslag van de westelijke toren van de Twin Towers. Ons vermoeden is dat in de dagen van 19 februari/ 21 maart en 21 september/ 21 oktober de verhoogde westelijke toren van de Twin Towers wel degelijk van invloed is op de woningen aan de kop van de Irenestraat. Daarom verzoekt de VBP de gemeente om de omissie van de bezonningsstudie op p. 51 aan te passen en de eerste bouwblokken grenzend aan de Prinses Irenestraat te toetsen aan de richtlijn TNO licht: 2005-BBE-RO36.

Tot slot wil de VBP opmerken dat meerdere bewoners uit de buurt zonnepanelen hebben staan op het dak en door de geplande ontwikkelingen financieel benadeeld worden. Hoe duurzaam is de Zuidas in deze?

Bouwhoogte

Op p. 41 van het concept Uitvoeringsbesluit is vermeld:

“De bouwhoogten zoals opgenomen in dit besluit voor de Twin Towers en het WTC passen niet binnen het hoogbouwkader. De ontwikkelaar vraagt, in samenwerking met de Zuidas, voor deze afwijking een toets aan bij I&M.”

Bij de eerste informatiebijeenkomst Uitvoeringsbesluit Strawinsky op 1 oktober 2015 is meegedeeld dat de hoogtelijn uit het startbesluit wordt overgenomen in het uitvoeringsbesluit. De bestaande oostelijke toren van de Twin Towers wordt vernieuwd en uitgebreid en blijft kantoorgebouw en hierbij wordt de bezonning van het nieuwe volume aan de noordzijde in beeld gebracht. Voorts is medegedeeld dat het WTC de wens heeft geuit om het bestaande gebouw aan de oostzijde uit te breiden en dat de bouwhoogte blijft onder de hoogtelijn uit het startbesluit. Volgens de VBP is er toen over de bouwhoogte van de Twin Towers niet gesproken. Tijdens het Noordzone-overleg van 9 mei 2016 zijn er presentaties gegeven van de gewijzigde plannen voor de Twin Towers en oostzijde WTC. De VBP heeft direct vragen gesteld over de bouwhoogte van met name de Twin Towers. De bouwhoogte van het WTC is ook hoger geworden dan aanvankelijk medegedeeld. De VBP heeft bij het laatste Noordzone-overleg 6 juni 2016 aangegeven dat een bouwhoogte van de Twin Towers van 80 meter onaanvaardbaar is en het belang van de buurt bij voldoende zonlicht schaadt. De VBP vindt het merkwaardig dat in overleg met eigenaar/ontwikkelaar Atrium en de projectmanager van de Zuidas in het Noord-zone overleg 2014 de hoogtes van de torens naar beneden zijn bijgesteld en nu in dezelfde zuidelijke helft van het plangebied Strawinsky de CRI (Stibbe) torens weer verhoogd worden. De VBP vindt het bijzonder vreemd dat in een half jaar tijd bouwhoogtes zomaar kunnen veranderen en zelfs boven de afgesproken bouwhoogtes van het hoogbouwkader Zuidas van het Luchthavenindelingsbesluit kunnen uitkomen. Bouwhoogtes dienen binnen de regels en afspraken te blijven en precedenten, waarop andere ontwikkelaars een beroep kunnen doen ten nadele van de Prinses Irenebuurt, dienen te worden voorkomen.

De VBP wijst nog op het volgende. Bovenop hoogbouw is tegenwoordig in toenemende mate sprake van allerlei dakverhogende constructies. Liftschachten, airco's, ventilatorhuizen, zendmasten, windturbines, koelinstallaties, zonnepanelen, service woningen, enzovoort. Hierover is in het concept Uitvoeringsbesluit niets terug te vinden. De genoemde constructies zijn bepalend voor de uiteindelijke hoogte van een gebouw. De VBP wil graag weten in hoeverre met deze constructies in het concept Uitvoeringsbesluit rekening is gehouden en in hoeverre dit de bezonning van de omgeving beïnvloedt.

6. Uitvoering

BLVC-kader

Overlast (lawaai, stof, trillingen, water, congestie, enz.)

De diverse bouwactiviteiten die nodig zijn om de in het concept Uitvoeringsbesluit voorziene ontwikkelingen mogelijk te maken zullen tot gevolg hebben dat de woon- en verblijfskwaliteit in de buurt gedurende lange tijd wordt aangetast. Dit zal verergerd worden door samenloop met nog grotere activiteiten ten behoeve van Zuidasdok. De Irenebuurt kreeg hiervan al een voorproefje tijdens allerlei voorbereidende werken ten behoeve van het dok en andere Zuidasprojecten. In de voorbije jaren is het leefklimaat hierdoor behoorlijk verslechterd en werd het normaal maatschappelijk aanvaardbaar risico diverse malen aanzienlijk overschreden.

In het uitvoeringsbesluit ontbreekt een analyse van de gevolgen van cumulatie van overlast door de gelijktijdige uitvoering van werken in Zuidas en het dok.

De maximaal toegestane normen van het Bouwbesluit 2012 bieden hiertegen onvoldoende bescherming: ze staan een zeer aanzienlijke geluids- en andere overlast toe. Blijkens meerdere recente voorvallen tijdens voorbereidende werken rond het gebied (bijv. verplaatsing parkeergarages, aanpassing infrastructuur) werden bouwnorm overschrijdingen oogluikend toegestaan, waarbij de tientallen klachten van omwonenden niet werden opgevolgd door de omgevingsdienst. Ontheffingen van het bouwbesluit zijn sowieso mogelijk en worden vaak toegestaan, zoals blijkt uit de gang van zaken bij de werken aan de Gaasperdammerweg en de Noord-zuidlijn, waar ontheffingen zijn verleend voor geluidsbelastingen op de gevel van geluidgevoelige gebouwen, d.w.z. woningen, voor 's nachts en overdag van respectievelijk 65 en 80 dB (in het Bouwbesluit geldt een maximum van resp. 45 en 60 dB).

Een ander probleem is de praktijk van Zuidas-ontwikkelaars om overlast gevende werkzaamheden (bv. heien, damwanden slaan) zo veel mogelijk buiten kantoortijd te laten verrichten, wat natuurlijk voor omwonenden een extra belasting betekent, omdat dit werk vooral in de vroege ochtend en avond plaatsvindt. Een recent voorbeeld hiervan was het aanbrengen van damwanden bij het Atrium waarbij de meeste herrie juist vooral 's ochtends van 7-9 en 's avonds van 17-19 optrad.

Het is onvoldoende om de aannemer te laten beslissen over het al dan niet toepassen van overlast vermijdende technieken door "hem uit te dagen en een beroep te doen op zijn creativiteit en ervaring" (generiek BLVC). Dit is een taak van de overheid die stringente richtlijnen moet afdwingen en daarbij handhavend dient op te treden.

Ter bescherming van de omgeving en handhaving van de bouwvoorschriften kunnen vele extra maatregelen ingezet worden, zoals:

- Monitoring en rapportage van overlast door een onafhankelijke instelling (plaatsen meetapparatuur bij woningen in omgeving): zie volgende paragraaf
- Sanctiebeleid bij overtredingen normen
- Dwingende en kwantitatieve bouwvoorschriften aannemers aangaande omgevingsoverlast
- Cumulatie van overlast vermijden d.m.v. verbod op samenloop van overlast tijdens bouwprojecten in Zuidas met die van Zuidasdok

- Nulmetingen van woningen ter latere vaststelling van eventuele schade
- Concreet compensatiebeleid ter vergoeding van verslechtering woon- en leefkwaliteit (gezien de omvang en lange duur van het project is het evident dat dit buiten het normaal maatschappelijk risico valt), d.w.z. instelling van een bouwhinderfonds, zoals ook elders in Nederland gebruikelijk bij grote bouwprojecten.
- Geen voorkeursbehandeling grote bedrijven aangaande overlastbescherming

Dit zijn geen bijzondere of uitzonderlijke voorschriften. Tijdens grootschalige bouwwerkzaamheden in bijvoorbeeld het Utrechtse stationsgebied en Hoog Catharijne zijn soortgelijke regels van kracht. Ook bij de aanleg van de Noord/Zuidlijn en bij de bouw van de spoortunnel in Delft is dit het geval.

Monitoring overlast

Dat bijvoorbeeld monitoring bij projecten als die in het Strawinskygebied grote meerwaarde kan hebben, is in 2016 gebleken uit de 'Pilot Geluidsmonitoring Irenebuurt'. Aanleiding voor het uitvoeren van deze pilot waren de werkzaamheden die op dat moment werden uitgevoerd aan het Atrium. Omdat omwonenden erg veel geluidsoverlast ervoeren, werd gestart met het doen van geluidsmetingen door een onafhankelijk en daarin gespecialiseerd bureau.

Ongeveer gelijktijdig met het starten van de geluidsmetingen, nam de geluidsoverlast aanzienlijk af. De deelnemers aan deze proef (bewoners, uitvoerder, bureau) waren enthousiast over het resultaat en zijn van mening dat dit voor herhaling vatbaar is bij andere gelijksoortige werken.

Overlastbestrijding door middel van monitoring is daarom gewenst.

BLVC-plan

Als onderdeel van de aanvraag voor een WIOR-vergunning van de gemeente Amsterdam moet de aannemer een BLVC-plan opstellen. Voor het onderhavige gebied zijn deze plannen nog niet voorhanden. Wel bestaat er een zgn. generiek BLVC, dat zo vaag en vrijblijvend is dat iedere aannemer/uitvoerder/projectontwikkelaar de grootst mogelijke ruimte en flexibiliteit heeft om dit naar eigen inzicht in te vullen. Wat de aannemer er vervolgens mee doet bij zijn plannenmakerij blijft helaas voor de burger geheim en is dus ook niet controleerbaar.

De VPB is medegedeeld dat belanghebbenden geen inspraak of inzage recht hebben, omdat het geen publiek juridisch-planologisch document zou zijn. Deze opvatting lijkt de VBP niet juist. Bij ontstentenis van inzicht en inzage van de aan de aannemer gestelde eisen blijft een belanghebbende immers in het ongewisse over de eisen die zijn opgenomen in de vraagspecificatie voor de aanbesteding en kan hij deze dus ook niet controleren op juistheid en evenmin verifiëren of de aannemer zich houdt aan de gemaakte afspraken.

Teneinde de veiligheid en leefbaarheid te waarborgen is het nodig dat belanghebbenden ruim voor een aanbestedingsprocedure inspraak kunnen hebben op de in een BLVC-plan op te nemen maatregelen en dat zij recht hebben op inzage van het goedgekeurde plan.

Overlast

Een ander aspect van lawaai-overlast, waaraan het concept Uitvoeringsbesluit geen aandacht besteedt, is de aanwezigheid van steeds meer herrie veroorzakende koelinstallaties, airco's, ventilatoren, enz. op de daken van de hoogbouw in de Zuidas en ook in de noordzone (Freshfields, Atrium, WTC en andere gebouwen). Herrie die uitstraalt naar de nabijgelegen woningen van de Irenebuurt en die extra hevig is op warme zomerse dagen als deze installaties op maximale capaciteit draaien, terwijl bewoners dan juist extra gehinderd zijn in hun tuin of binnenshuis met openstaande ramen. Het cumulatieve effect van de lawaaiproductie van al deze installaties tezamen is extra belastend. Op een zomerse dag is door het onophoudelijke en irritante gebrom en gezoem een verblijf in de buitenlucht niet aan te raden en sluit men zich beter op achter gesloten ramen en deuren. De VBP bepleit dan ook om voor nieuwe ontwikkelingen regels op te nemen voor luchtbehandelingsinstallaties. Bijvoorbeeld door te bepalen dat deze in pandig dienen te worden te gerealiseerd met de minst mogelijke hinder voor de omgeving.

Conclusies

Uit het voorgaande blijkt dat het concept Uitvoeringsbesluit Strawinsky op een groot aantal punten niet voldoet. Ook is er nog discussie tussen belanghebbenden en Zuidas gaande over de fietsroute ter plaatse van de Vijfhoek, is het verkeersonderzoek nog niet afgerond en loopt er nog het wateroverleg. Geconstateerd moet worden dat de zienswijzetermijn eindigt op het moment dat er mogelijk nog ingrijpende aanpassingen zullen plaatsvinden. Is dat het geval, dan zou het concept Uitvoeringsbesluit naar de mening van de VPB opnieuw voor inspraak vrij moeten worden gegeven. Indien dit niet wenselijk of nodig wordt geacht, verzoekt de VPB u bij het opstellen van de nota van beantwoording rekening te houden met nagekomen toevoegingen.

Hoogachtend,
namens Vereniging Beethovenstraat-Parnassusweg,

J.E. Shaya
voorzitter

E.L. Lindenbergh-Krabbendam
bestuurslid

Bijlage: schets fietspad Vijfhoek

Bijlage:

