

# Vereniging Beethovenstraat/Parnassusweg

H. Bosmansstraat 53 1077 XG Amsterdam Bank NL30 INGB 0004 459 928 [www.irenebuurt.nl](http://www.irenebuurt.nl)

Directie Participatie (betreft zienswijze OTB/MER Zuidasdok)  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

Amsterdam, 22 april 2015.

Betreft: Zienswijze OTB/MER Zuidasdok

Geachte directeur Participatie,

De VBP – Vereniging Beethovenstraat/Parnassusweg heeft kennis genomen van het ontwerp bestemmingsplan en het bijbehorende ontwerp tracébesluit en het project MER. De Vereniging Beethovenstraat/Parnassusweg (hierna VBP) vertegenwoordigt de belangen van de buurt die is gelegen pal noord van het gebied waar het onderhavige OTB/MER over gaat. Deze zogenoemde Irenebuurt wordt begrensd in het oosten door het Beatrixpark, in het noorden door het Zuideramstelkanaal, in het zuiden door de Prinses Irenestraat en in het westen door de havenkom in het Zuideramstelkanaal aan de Fred. Roeskestraat.

Hierbij sturen wij u onze zienswijze ten aanzien van het Ontwerp Tracébesluit en project MER. De ontwerpen voor het Tracé en het bestemmingsplan Zuidas zijn nauw aan elkaar verwant en onze zienswijzen voor beide ontwerpen dienen derhalve in samenhang te worden gezien. U treft hierbij dan ook onze zienswijze op het ontwerp bestemmingplan als bijlage aan.

De diverse documenten zijn uitgebreid door ons bestudeerd. Daarnaast zijn we diverse malen geïnformeerd over en betrokken gehouden over en bij de plannen voor de aanleg van de tunnel. We waarderen de inspanningen tijdens de projectorganisatie. Dat laat echter onverlet dat we een aantal elementen willen benadrukken en suggesties willen herhalen.

## Inleiding

VBP betreurt het dat er naast het huidige dok-model geen volwaardig alternatief is uitgewerkt, maar slechts varianten op het voorkeursalternatief, maar begrijpt dat de keuze daartoe is gemaakt. De tijd zal bovendien leren of deze ingreep de toets van nut en noodzaak zal kunnen doorstaan. Op dit moment zijn daar immers twijfels over te horen. Ook in onze buurt vraagt men zich af of we niet over 20-30 jaren een geheel andere infrastructuur nodig zullen hebben, gezien de snelle ontwikkelingen in auto's en auto-gebruik. Bovendien blijft het lawaai van het spoor en neemt het zelfs toe met grotere aantallen treinen. Gevoegd bij de te verwachten problemen met het waterbeheer dreigt mogelijk een foute beslissing in het verschiet te liggen.

Hoezeer het concept van aanbesteding ook aanspreekt, er wordt wel erg veel aan de creativiteit en inventiviteit van het toekomstige consortium overgelaten. Dat vergt een andere rol van de overheid maar niet per se een afwachtende rol op afstand.

## Specifieke zorgen en wensen

### ➤ *Vervoer gevaarlijke stoffen door de tunnel*

Uit besluiten van de Minister en antwoorden op vragen in de Amsterdamse Raad is hierover geen eenduidig beeld ontstaan bij de Vereniging. Wij zijn tegen het vervoer van gevaarlijke stoffen en licht-ontvlambare stoffen zoals LPG door de tunnel. We begrijpen de term 'geen verhoogd

groepsrisico' in deze niet. Een C-tunnel zoals nu door het Bestuurlijk Overleg wordt voorgestaan lijkt ons meer in de rede te liggen als de door de Minister oorspronkelijk gewenste opname van de tunnel A10 in het basisnet gevaarlijke stoffen.

➤ *Inrichting van de openbare ruimte en openbaar vervoer in het gebied zelf en de omliggende buurten*

'Tijdens de verbouwing moet de winkel open blijven'. Maak het zo aangenaam mogelijk. Dat kan al met weinig middelen: houd bestaande viaducten schoon en onderhoud ze goed! Bewegwijzering in het gebied tijdens de bouw van de tunnel en het daardoor verplaatsen van loop- en fietsroutes en afschermen van de bouwactiviteiten is zeer gewenst. Wij ondersteunen de suggesties daarover in de zienswijze die ingediend is door de Vereniging 'Vrienden van het Beatrixpark'.

➤ *Overlast tijdens de verbouwing /uitbreiding van station Zuid en de sporen en de aanleg van dok*

We gaan ervan uit dat niet alleen de bewegwijzering steeds goed geregeld wordt, maar ook dat verkeersveiligheid bewaakt wordt en de zwaar-verkeersbewegingen langs goed gekozen routes tot een minimum beperkt worden en geen overlast voor de buurten geven. Laat weten wanneer iets begint en wanneer het klaar is.

We gaan er ook van uit dat de overheid doorgaat met het bewaken van de juiste informatie over werkzaamheden tijdens het consortium dat de uitvoering gegund krijgt en erop toeziet dat klachten snel worden verholpen via een helder en eenduidig meldpunt dat 24/7 bemenst is.

➤ *Lawaai en trillingen tijdens de bouw*

Onze voorkeur gaat uit naar lawaai- en trillingvrij heien voor de tunnel en maatregelen om overlast door bouwstof in te dammen; dat is goed voor bewoners, werknemers, bedrijven en apparatuur en instrumenten.

➤ *Handhaving*

Dat brengt ons op handhaving tijdens de bouw. De lange bouwperiode en de daaraan voorafgaande voorbereidingen die nu al begonnen zijn, stellen ons voor veel uitdagingen. Dat geldt voor de uitvoerders, de ambtenaren en de buurtbewoners. Hier nogmaals een pleidooi voor (een continuering van) goede en misschien wel intensievere handhaving in overleg met de buurt. Eén loket voor meldingen en een snelle klachtenafhandeling - 24/7 - en bijsturing zijn hiervoor sleutelbegrippen.

➤ *Waterbeheer*

De voorgenomen aanleg van een drainagevoorziening in de Pr. Irenestraat wordt zeer toegejuicht. Hoe sneller gerealiseerd, hoe beter. De buurt is voor een belangrijk deel gebouwd op houten palen en we zijn beducht voor schade aan de woningen en flatgebouwen in de buurt en evenzeer voor "natte voeten".

Waterafvoer in de buurt is een probleem. We maken ons zorgen over het mogelijke gebrek aan kennis dat beschikbaar is over de stromingen in de diverse watervoerende lagen en de bodem in zijn algemeenheid. De DT die oost-west wordt aangelegd zal naar onze mening er zo snel mogelijk moeten komen en wel over de hele lengte van de tunnel en er zal gepompt moeten worden. Zie ook hetgeen mw. J.D.M. Meurs opmerkt over waterbeheer in haar zienswijze.

De 'droge methode' van de tunnelbouw is vanwege het 'worst case scenario' in het MER uitgewerkt. Het lijkt ook het voorkeursalternatief te zijn.

We gaan ervan uit dat monitoring een topprioriteit is zowel tijdens de voorbereiding, als tijdens de realisatie en na ingebruikneming van de tunnel. Er zijn immers zo veel (technische) maatregelen nodig om het water te kunnen beheren bij deze ingreep dat dit wel eens het cruciale aandachtspunt kan worden.

Mocht een nadere beschouwing uitwijzen dat er niet geboord kan worden door de bodemopbouw onder en rondom het tracé dan vinden wij dat het besluit om het dok aan te leggen niet genomen moet worden. We krijgen dan met onoverzienbare problemen en bovendien een lawaai-volle aanleg te maken. Zo'n risico nemen zou een grote vergissing zijn.

➤ *Overkapping van het station*

Het valt op dat er nog weinig concreets over het station en toekomstige overkapping in de stukken is opgenomen. Wij pleiten voor een overkapping die recht doet aan het gebied en de integratie

van het stationsgebied in en tussen de twee stedelijke gebieden bevordert. Ook lawaai is voor de buurt een aandachtspunt, gezien de extra sporen in de nabije toekomst. We vinden dat er geen optie voor latere ondertunneling van het spoor in het OTB opengelaten mag worden. Het is een keer genoeg....!

➤ *Fietsroutes en fiets-parkeren*

Om de stad te helen en de barrière tussen Zuid en Buitenveldert te slechten vragen we aandacht voor het gebrek aan fijnmazigheid van het fietsverkeersnet. De Minervaroute als fietsroute verdient het om doorgetrokken te worden naar het Zuidasgebied en Buitenveldert. Het is goed mogelijk om een fietsroute naast de Minervapassage te maken, achter de winkels langs en onder de trappen naar de perrons door. We vinden dat er geen afwenteling van het fiets-parkeerprobleem naar de Irenebuurt mag komen. Welke oplossing ook gekozen wordt, graag eentje die de instemming van de buurt heeft. We zijn hierover in gesprek met de "Zuidas". Zie voor een uitgebreide visie over deze materie de zienswijze van de heer F.J.R.M. Nieuwenhuis.

➤ *Evenementen*

Wij zijn verheugd dat de omliggende buurten en de diverse belanghebbenden rond de tafel komen over lawaai en andere overlast van evenementen in de RAI, nadat een motie daartoe in december 2014 is aangenomen door de gemeenteraad van Amsterdam. Wat we niet willen is dat op tijdelijk braak liggend terrein allerlei evenementen met dito overlast en lawaai gehouden kunnen worden. Dat heeft niets te maken met levendigheid en sociale cohesie in het gebied zelf en de omliggende wijken. We zien dan ook graag dat er steeds zo snel mogelijk werk gemaakt wordt van het (tijdelijk) inrichten van de ruimte en dat het bestemmingsplan Zuidas de geluidsniveaus en aantallen en omvang van de evenementen adequaat begrenst.

➤ *Groenvoorzieningen*

Het is de VBP een doorn in het oog dat er zo veel bomen (10.000!) en ander groen uit het gebied verdwijnt. Graag zien we minstens de helft van de gekapte bomen terug in het gebied zelf en de rest elders zo dicht mogelijk in de buurt. Voorts pleiten we voor hoogwaardig groen in en om het gebied om een fraaie aanhechting van de buurten in het gebied ook in die zin te bevorderen.

### **Compenserende en mitigerende maatregelen tijdens de voorbereidingen, de bouw zelf en na de ingebruikneming van de tunnel**

In onze buurt overheerst het besef dat we 10-20 jaren soms bijna in, en zeker naast, een bouwput zullen wonen terwijl we in de voorbije jaren ook al veel overlast hebben ondervonden door de ontwikkelingen in het Zuidasgebied, hoe goed men ook z'n best heeft gedaan alles in goed banen te leiden.

➤ *Schade aan gebouwen en woningen tijdens en door de bouw*

Wij bepleiten een opname binnen en buiten de woningen voor aanvang van de werkzaamheden. Een oorzakelijk verband tussen schade en bouw dient tot schadevergoeding te leiden. Ook rekenen we op compensatie als er niet gemitigeerd kan worden: overnachten in een hotel als lawaai maken 's nachts echt niet te vermijden is.

➤ *Schade tijdens en na de bouw vanwege al dan niet te voorziene waterproblemen*

Hier geldt ook dat de opname aanleiding moet kunnen zijn om in voorkomende gevallen de schade te verhalen. We gaan ervan uit dat het niet hoeft, maar willen graag de garantie opgenomen zien in de besluiten over het OTB.

### **Verbinding**

Tot slot: een centraal thema bij het Zuidasdok en de inrichting van het gebied Zuidas waarvoor thans een ontwerp-tracébesluit respectievelijk een ontwerp bestemmingsplan voorligt behelst met name de verbinding met de omliggende wijken en de aanhechting van deze wijken aan het Zuidasgebied. Wat voor ons als VBP van groot belang is neergelegd in onze input in de ontwikkeling voor de nieuwe visie Zuidas.

- 1) **goed nabuurschap**: goede burens maken afspraken over de erfscheiding en het voorkomen van overlast. Laat de Irenebuurt de groene buurt blijven die het is en zorgen voor een aantrekkelijke aanhechting aan de Zuidas;
- 2) **verbinding**: de Zuidas als doorgangsgebied moet de verbindingen vooral te voet en per fiets met Buitenveldert en Amstelveen kwalitatief (sociaal veilig) verbeteren en niet zelf een nieuwe barrière vormen en ook de oost-west fietsverbinding van Amstel tot Schinkel verdient de volle aandacht;
- 3) **zijn en verblijven**: de Zuidas moet als hoogbouwwijk als zodanig ook de naaste woonwijken wat te bieden hebben om de integratie met de stad te bevorderen.

De buurt rekent op rijks- en gemeentelijke overheid om deze grote ingreep zodanig te doen plaatsvinden dat de buurt de groene buurt kan blijven (een woonwijk in de stad) die het was en de overlast tot een minimum wordt beperkt en schade wordt vermeden dan wel vergoed en hersteld.

Tot slot een aanbeveling: de diverse stukken voor obp Zuidas en OTB Zuidasdok/MER sluiten niet altijd 100% op elkaar aan. Het verdient daarom aanbeveling hier nog eens goed naar te laten kijken. Wij vinden het verontrustend dat zelfs de relatieve leden dit zien. Voorts vinden we dat een nadere studie meer duidelijkheid moet geven over de wijze van heien / bouw van de tunnel in relatie tot de watervoerende lagen in het gebied.

Hoogachtend,

Namens het bestuur van de Vereniging Beethovenstraat/Parnassusweg

Mw ir A. Wevers  
Bestuurslid

mw ir E. L. Lindenbergh-Krabbendam  
Bestuurslid