

Vereniging Beethovenstraat / Parnassusweg
H. Bosmansstraat 34
1077 XJ Amsterdam

B & W van Amsterdam,
p/a Dienst Milieu en Bouwtoezicht,
Postbus 922,
1000AX Amsterdam.

Betreft: Ontwerp omgevingsvergunning 381031

Amsterdam, 9 december 2012

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij geven wij u onze zienswijze op het Ontwerpbesluit Omgevingsvergunning genaamd Beethovenstraat (Plot 3, deelgebied Beethovenstraat Zuidas) 381031, oprichten kantoor.

Voorgenomen besluit en bestemmingsplan

Het voorgenomen besluit wijkt af van het geldende bestemmingsplan RAI en omstreken. In 2007 is een besluit genomen tot partiële herziening van geldende plannen waarna in de jaren daaropvolgend meerdere voorbereidingsbesluiten zijn genomen.

Wij kunnen het niet eens zijn met uw opvatting dat het nu voorliggende plan zou passen binnen het in voorbereiding zijnde nieuwe bestemmingsplan, immers dit valt voor ons niet te controleren omdat het niet openbaar is gemaakt.

In onze opvatting dient het ontwerp bestemmingsplan ter inzage te worden gelegd zodat een volgordelelijk juiste afweging kan plaatsvinden.

Ruimtelijke onderbouwing

Het voorgenomen besluit zou zijn gebaseerd op het Uitvoeringsbesluit Beethoven van 4 april 2007. Naast de elementen die nog van kracht (zouden) zijn, worden andere als niet meer geldend beschouwd (entrees in het binnengebied, hoogte van het gebouw, focusgebieden in openbare ruimte). Voorts worden nieuwe elementen ingevoegd (ventweg). De toezegging aan gemeenteraadsleden en insprekers over “fietsen door Beethoven blijft mogelijk” wordt niet nagekomen. *)

De architect, zo blijkt uit de welstandsvergaderingen, heeft aanpassingen moeten plegen op grond van richtlijnen die burger en gemeenteraadsleden onbekend zijn.

Het gevoerde ‘maatschappelijk overleg’ verwijst uitsluitend naar de inspraak die heeft plaatsgevonden bij het Uitvoeringsbesluit. In volgende overleggen is de inbreng van betrokkenen grotendeels genegeerd. Dit geldt met name de bezwaren tegen het positioneren van het gebouw midden op een belangrijk en veilig fietspad dat beleidsmatig in vele gemeentelijke documenten wordt ondersteund.

*) zie stukken commissie ROW 21 feb. 2007 en de notitie aan deze commissie van mw. Thesing 27 feb. 2007

Over dit fietspad heeft de wethouder in februari van dit jaar een afzonderlijke bijeenkomst belegd, waarbij de voorkeur van de aanwezigen uitging naar handhaven van het bestaande fietspad met directe aansluiting op de onderdoorgangen van Beethovenstraat en Strawinsky-laan in een nieuwe variant onder het STIBBE gebouw door.

Door dit element uit de stukken weg te laten kunnen niet alle belangen worden meegewogen bij uw voorgenomen besluit.

De argumentatie in 2007 om het hoofdnet fiets niet midden door het gebied te handhaven was vooral gebaseerd op de veronderstelling dat er veel toeristen en bezoekers zouden komen naar de nieuwe culturele voorzieningen w.o. Virtueel Museum Zuidas en Platform 21. Deze voorzieningen zijn vervallen waardoor de 'dreiging' voor voetgangers niet langer bestaat.

Het besluit tot definitieve wegonttrekking, is anders dan de ontwerp vergunning aangeeft, nog niet door de gemeenteraad genomen.

Het bestaande fietspad en de aansluiting op het viaduct onder de Beethovenstraat zou mogelijk blijven indien tussen de kavels 3 (Stibbe) en 5 (AKZO) ruimte voor een fietspad zou worden gecreëerd.

Ontwerp en Welstand

Het ontwerp voor het onderhavige gebouw is al meerdere malen besproken in de Welstandscommissie.

De architect heeft veel moeten aanpassen aan het oorspronkelijke Allen & Overy ontwerp. Zo zijn hoogte en volume t.o.v. het Uitvoeringsbesluit aanzienlijk toegenomen (hoogte van 35 naar 43 meter) waardoor het onderzoek naar windhinder, geluids,- en lichtoverlast niet meer actueel is.

Als zonder nadere onderbouwing ingrijpende aanpassingen van de openbare ruimte, evenals hoogte en volume van het gebouw, mogelijk blijken dan zou het ook mogelijk moeten zijn de ligging van het gebouw en de ruimte eromheen zodanig aan te passen dat definitieve wegonttrekking van de veilige fietsroute door Beethoven kan worden voorkomen, of dat deze met een kleine aanpassing zijn functie behoudt.

Inrichting openbare ruimte

Uit de stukken blijkt dat er een geheel nieuw ontwerp voor de openbare ruimte is gemaakt. In het eerder genoemde belanghebbendenoverleg zijn geheel andere opties en uitgangspunten voorgelegd. Het huidige ontwerp bestaat hoofdzakelijk uit het toedekken van het, in verband met de normen voor grondwater verhoogde, maaiveld met verharding en daarnaast richting Beatrixpark mogelijk een grasveld.

Ook op dit punt is maatschappelijk overleg met belanghebbenden achterwege gebleven, terwijl hun belang toch evident is, zoals voor wat betreft de veranderde waterhuishouding in de omgeving door ophoging en verharding en de extra hindernissen voor de verkeersafwikkeling in en om het gebied. Hun belangen zijn op deze punten onvoldoende meegewogen.

Wateroverlast

De waterhuishouding in en rond het gebied vormt een bron van zorg.

Het Oranjewoud rapport waarnaar verwezen wordt gaat uit van de regelmatig sinds 2003 waargenomen grondwatermetingen. Deze metingen zijn echter stopgezet door Zuidas en naar verluidt pas recent weer opgestart. Resultaten zijn niet openbaar c.q. niet op de website van Waternet te vinden.

Wij vrezen aanzienlijke wateroverlast door permanent hogere grondwaterstand als gevolg van:

- Uitstel van de Irenegracht.
- Cumulatieve effecten van de bouw van parkeergarage en dok.
- Onvoldoende drainage van de twee nieuwe gebouwen.

- Meer hemelwater door klimaatverandering.
- Kunstmatige ophoging van het Beethoventerrein.
- Veranderde grondwaterstromen door verstoord evenwicht van het wateraanbod.
- Dempen van waterberging in het Beethovengebied.

De effecten van de combinatie hiervan zijn onvoldoende onderzocht en/of gebaseerd op verouderde gegevens. De effecten van eventuele nieuwe, recente metingen zijn niet controleerbaar, want niet openbaar.

Verkeerseffecten

De cijfers en onderbouwing van de studie naar de effecten op fiets,- en autoverkeer kloppen niet en/of zijn onvolledig.

De inschatting van de verkeersbelasting ter hoogte van de geplande parkeergarage is onjuist. Deze garage wordt immers publiek toegankelijk: er moet gerekend worden met 1000 tot 1500 in,- en uitrijdbewegingen per dag.

De verkeersintensiteit op de geplande ventweg wordt eveneens onderschat, gezien het te verwachte sluipverkeer afkomstig van de garage en het spitsverkeer in Noordelijke richting op de Beethovenstraat. Immers, bij stagnatie op de hoofdbaan, zal de automobilist een alternatieve route zoeken, bijv. via de parallelle ventweg. Dit sluipverkeer kruist de bestaande veilige fietsroute; definitieve verplaatsing van de fietsroute zal de kruising Beethovenstraat/Irenestraat op langere termijn nog chaotischer en onveiliger maken.

In tegenstelling tot de bewering in het verkeersrapport van DIVV van 4 mei 2012 is de afwikkeling van een (veel) grotere stroom fietsers en voetgangers op de kruising Beethovenstraat/Irenestraat wel problematisch. Nu al - zelfs na de recente aanpassing - is de situatie onoverzichtelijk, chaotisch en onveilig, met name tijdens de ochtendspits. Definitieve wegonttrekking van de bestaande veilige fietsroute zal het verkeer op de kruising sterk doen toenemen. De kruising is daar niet op berekend.

Parkeren

Het gewijzigde volume van het gebouw is van invloed op de parkeerbalans van het gebied. Wij missen een cijfermatige onderbouwing hiervan.

Met vriendelijke groeten,

.....
J.E. Shaya
voorzitter

.....
E.H.D. Willems
secretaris