

**Vereniging Beethovenstraat-Parnassusweg**  
**Henriëtte Bosmansstraat 53, 1077 XG Amsterdam**  
[www.irenebuurt.nl](http://www.irenebuurt.nl)

Centrum Publiekparticipatie  
Koningskade 4  
2596 AA Den Haag  
Postbus 30316  
2500 GH Den Haag

**Per telefax: 070 - 456 9601**

Amsterdam, 18 april 2012

Betreft : Zienswijze ZuidasDok

Geachte Dames en Heren,

Namens de Vereniging Beethovenstraat/Parnassusweg heb ik op uw website onze zienswijze kenbaar gemaakt ten aanzien van het Ontwerp Structuurvisie en Milieueffectrapport ZuidasDok (2012).

Voor alle zekerheid in verband met de termijn en misschien ten overvloede stuur ik u de tekst hieronder eveneens per telefax.

Wat vindt u van de verschillende onderdelen van de Voorkeursbeslissing

Een opmerking vooraf: van de oorspronkelijke doelstelling, namelijk de Amsterdamse stadsdelen Zuid en Buitenveldert te verbinden en aldus de stad te helen, komt in deze plannen niets terecht. Barrières blijven bestaan; verbindingen worden niet aangelegd of zelfs afgebroken ( de openbaar vervoerverbindingen met Amstelveen en Buitenveldert). De aanleg van de autotunnel over een lengte van 1 km betekent voor de bewoners van deze stadsdelen in de eerste plaats een gigantische bouwoverlast over een lange periode, waarmee een astronomisch bedrag aan publieke middelen gemoeid is, waaraan ook deze bewoners zullen moeten bijdragen. De optie om alsnog het oorspronkelijke Zuidasdokmodel, waarbij ook de spoorverbindingen ondergronds zouden worden gebracht staat theoretisch nog open, maar levert extra kosten en extra overlast op over een nog langere periode. Hoewel niet duidelijk is

wat wordt bedoeld met "de onderdelen van de voorkeursbeslissing" staat onze vereniging desalniettemin in grote lijnen achter de beleidskeuzes, omdat ook de vereniging de geschetste voordelen van het ontwikkelen van de Zuidas wel inzien.

Of er daadwerkelijk sprake zal zijn van een kwaliteitsimpuls voor de stedelijke omgeving van de Zuidas blijft echter de vraag. Wat wordt bedoeld met de "Zuidaszone" en in hoeverre zich deze onderscheidt van de "Dokzone" (zie bladzijde 3 midden) is niet duidelijk. Wat wordt bedoeld met het "functievrij maken van de Dokzone", bladzijde 11 boven, is evenmin duidelijk.

Wel is duidelijk dat de effecten voor de Irenebuurt aanzienlijk zullen zijn. De enorme toename van kantoren en woningen op de Zuidas brengt uiteraard een zware belasting van de omgeving, waaronder met name de Irenebuurt, met zich mee.

Hieronder wordt daar nader op ingegaan.

Zijn de gevolgen voor het milieu, omgeving en belangen voldoende meegenomen? Kunt u zich vinden in de maatregelen die worden genomen zodat belangrijke negatieve milieueffecten zullen uitblijven?

Er is -voor zover wij hebben kunnen nagaan- geen voorziening getroffen voor nadeelcompensatie, waarmee derhalve de gevolgen onvoldoende zijn meegenomen. Waartoe dat kan leiden is duidelijk geworden bij de aanleg van de Noord-Zuidlijn. Daarbij ontstond schade ter vergoeding waarvan geen geld gereserveerd was.

Voor verdere beantwoording moge verwezen worden naar het antwoord op de volgende vraag.

Staan er naar uw mening onjuistheden in de Ontwerp Structuurvisie en PlanMER.

Er zijn in ieder geval onvolkomenheden. In het Ontwerp Structuurvisie en PlanMER wordt geen antwoord gevonden op de navolgende vragen:

\* De gemeente neemt de kosten op zich van het verplaatsen van de niet met name genoemde, maar waarschijnlijk bedoelde Atrium-garage bij het zogenaamde functievrij maken van de strook voor de noordelijke A10-tunnel: waar gaat deze heen?

\* Uitbreiding van parkeergarages aan de Beethovenstraat zal leiden tot toenemend gebruik van de Beethovenstraat door het autoverkeer. Is de Beethovenstraat daarop berekend, mede

gezien het intensief en toenemend gebruik door bussen, trams en langzaam verkeer (voetgangers, fietsers en scooters)?

\* Er wordt ook geschreven over het elders een plaats bieden aan de rechtbank: wat zijn de plannen voor de rechtbankkavel? Wat zijn de gevolgen voor de verkeersbelasting?

\* De westelijke zijde van de noordelijke tunnelmond: wordt deze zo gepositioneerd en afgeschermd dat de bewoners en meerdere scholen ten westen van de Parnassusweg e.o. niet juist extra geluidsoverlast en luchtvervuiling gaan ondervinden? Zal de ventilatie en afvoer van uitlaatgassen uitsluitend via de tunnel monden plaatsvinden? Zo ja, dan zal de Irenebuurt daar onevenredig door belast worden vanwege de overheersende windrichting.

\* Als de zuidelijke tunnel klaar is dan worden tram en busstation van de Strawinskylaan daarheen verplaatst. Herleven dan de Strawinskyplannen (gelijkvloers maken) of wordt het heel anders omdat ook het Dok heel anders wordt?

\* In de tijdsplanning lijkt er samenloop te ontstaan van bouwen op de Beethovenkavel en bouwen aan de tunnels, wat betekent dit voor afwikkeling van het bouwverkeer? Dat geldt eveneens voor de tunnelbouw en een samenloop met de uitbreiding van het gerechtsgebouw en de herinrichting van het Fred Roeskestraat kavel ten westen van de Parnassusweg.

\* Ruimtegebrek noodzaakt tot gefaseerde aanleg en daardoor verlengde bouwperiode van de Noordzone, waardoor een evenredig grote overlast van de aangrenzende woonbuurt, de Irenebuurt. Zou het niet logischer zijn te beginnen met de Zuidzijde van het Dok, die vervolgens compensatie kan bieden voor het ruimtegebrek van de Noordzone? Fig 9 blz. 7 laat zien dat er links op de tekening 25m ruimte is, ook voor verlegging van de zuidelijke rijbanen. Gelijktijdige uitvoering is dan mogelijk. Rechts op deze tekening zie je namelijk dat (45-10m is) 35m ruimte biedt aan 6 tot 7 (nood)rijstroken. 3 rijstroken van de noordzijde kunnen aan de zuidzijde erbij op de 25 m "mogelijke ruimte voor.....", terwijl 10 m aan de noordzijde goed is voor 2 banen extra aan de noordzijde.

\* Hoe wordt gewaarborgd dat er geluidsarm wordt gesloopt en gebouwd, met name overdag en niet op "buiten kantoortijden"? Welke garanties worden geboden dat er geen overige bouwoverlast, bijvoorbeeld door opslag van materialen op de openbare ruimte en vervuiling door stof, zal zijn?

\* De Beethovenstraat en de Parnassusweg vormen, afgezien van de Amstelveenseweg, de enige verbindingen tussen Noord en Zuid. Deze verbindingen spelen een hoofdrol voor het ZuidasDok. De belasting van deze wegen in beide richtingen is reeds aanzienlijk en heeft zijn maximale capaciteit, met name tijdens de spitsuren wel behaald voor wat betreft

gemotoriseerd verkeer, fietsverkeer en het openbaar vervoer. Hoe wordt het capaciteitsprobleem opgelost?

\* Gesteld wordt: Uitgebreide maatregelen om de noord-zuidverbindingen voor fietsers en voetgangers te verbeteren en te verruimen maken deel uit van het ontwerp.

Waaruit bestaan de verbeteringen van de noord-zuidverbindingen voor fietsers en voetgangers, behalve dan dat de afstand van de onderdoorgangen een klein stukje korter worden?

\* De geplande investering van ongeveer 1,5 miljard is vooral bedoeld voor verbetering van de infrastructuur van autoverkeer. In de plannen komt het langzaam verkeer, met name fiets- en scooter verkeer, onvoldoende aan bod. Mensen zullen inderdaad in nog hogere mate hun toevlucht zoeken in het gebruik van scooters en fietsen, vooral aan de noordzijde. Waarom wordt er wel gedacht aan een tweede doorgang Noord-Zuid voor voetgangers ter plaatse van het station en niet voor fietsers? Het argument dat zulks onveilig zou zijn overtuigt niet.

\* Voor fietsers worden de stallingsplaatsen uitgebreid tot minimaal 11.000 plaatsen. Dit wordt gefaciliteerd door nieuwe fietsenstallingen, die uitbreidbaar zijn tot circa 17.000 plaatsen. Niet duidelijk is of dit stallingsplaatsen voor het stationsgebied betreffen of voor het gehele Zuidasgebied. Een degelijke onderbouwing van de stallingsbehoefte in de plannen voor de Zuidas en het stationsgebied ontbreekt. Aangezien meer fietsers en gebruikers van scooters vanuit het centrum van de stad naar het station en vice-versa zullen komen, zal moeten worden voorzien in voldoende en aantrekkelijke stallingen. Aan het Zuidplein is het thans zowel aan de noordzijde als aan de zuidkant een chaos aan fietsen, brommers en scooters wegens een tekort aan voorzieningen. Dit geldt ook voor de westelijke stationsingangen en de geplande oostelijke ingang. Gevreesd moet worden voor gelijke toestanden als bij het Centraal Station. Aan elke paal of brugleuning worden daar fietsen geketend, ook al zijn er inmiddels grote en ook lelijke fietsenstallingen verrezen. Wat gebeurt er concreet voor de fietsen en met name de scooters? Het is niet realistisch te verwachten dat fietsen en scooters zullen worden gestald op een langere afstand dan enkele minuten lopen naar de tram, trein, bus of metro. Volgens een recente telling blijken er zo'n 8500 a 9000 fietsen, brommers en scooters in het stationsgebied gestald te zijn (waarvan ca de helft in de chaos op en rond het Zuidplein, op en rond het Mahlerplein, aan het M. Vermeulenpad en rond de West-ingang en ca de andere helft in de ondergrondse fietsenstalling) Reeds nu al wordt het getal van de geplande uitbreiding tot 11.000 plaatsen bijna bereikt (als onze aanname klopt dat dit plaatsen in het stationsgebied betreft) Het is evident dat, gezien de enorme groeiplannen van OV en bedrijven op de Zuidas, de voorziene capaciteitsuitbreiding tekort zal schieten.

\* Een toenemend aantal reizigers, bestaande uit werknemers, bezoekers en studenten van het VU- gebied, moet de Parnassusweg oversteken. Het verdient aanbeveling om een voorziening te treffen waardoor deze reizigers aan de overkant van de Parnassusweg kunnen uitstappen en instappen. Aldus wordt hinder voor, en gevaar van het drukke verkeer over de Parnassusweg vermeden. Het doortrekken van de Noord - Zuidlijn naar de VU verdient zeker aanbeveling. Daar, aan de overkant van de Parnassusweg lijkt bovendien voldoende ruimte te zijn voor fietsen- en scooterstallingen van deze reizigers, waar deze ruimte ter hoogte van de OV-terminal schaars is en dus kan worden ontlast.

\* Op diverse plaatsen in het planMER (bladzijde 20 van 180 ) en elders wordt geconstateerd dat er problemen gaan ontstaan, die overigens nu al aanwezig zijn, met het grondwater/ de waterhuishouding ten noorden van de A10, doordat het water niet meer kan doorstromen van het hoger gelegen grondwaterniveau in stadsdeel Zuid naar Buitenveldert. Hierop scoren alle varianten en dus ook het MLTmodel dat gekozen wordt in de concept Structuurvisie negatief. Het kan niet zo zijn dat grondwatereffecten niet negatief zijn in de flanken, ook al gezien de negatieve oppervlaktewater effecten (tabel 2, blz. 15 PlanMer samenvatting).

Er moeten daarvoor sowieso maatregelen genomen worden. In de stukken die aan de commissie BWK zijn gepresenteerd staat daar niets over. De noodzakelijke maatregelen zullen kostbaar zijn. Er wordt volgens de ZuidasDok-stukken gewerkt aan een Waterbalans Zuidas. De vereniging maakt zich hierover ernstige zorgen. Wij zouden graag zien dat in de metingen en in de plannen de gehele Irenebuurt wordt meegenomen en niet alleen het stukje binnen de Zuidasgrens, waar het nu op lijkt.

In de stukken wordt verondersteld dat het M.Vermeulenpad 0,70 m boven NAP ligt. Dat is onjuist. Bij een recente meting ter plaatse blijkt dat het Minervapad/Marijkestraat nog slechts 0,41 m boven NAP ligt waar dat nog niet zo lang geleden 0,60 boven NAP lag. Bij heftige buien is de grondwaterstand nog hoger, waardoor kelders vollopen.

\* De website van Zuidas Dok vermeldt onder andere dat weliswaar Zuidas nog in ontwikkeling is maar nu al een mix biedt van hoogwaardige bedrijvigheid, stedelijk wonen en aantrekkelijke voorzieningen.

Dat laatste is helaas (nog) niet het geval. Er is helaas momenteel onvoldoende vraag naar, en dus veel leegstand van hoge woongebouwen en kantoorgebouwen. Van hoogwaardig stedelijk wonen is nog geen sprake. De website vermeldt terecht dat om de stap te kunnen zetten van een succesvolle internationale kantorenlocatie naar een internationale toplocatie als integraal onderdeel van de regio en de stad Amsterdam een evenwichtige mix van wonen, werken en voorzieningen essentieel is. Wat wij ons daarbij op de Zuidas zelf moeten voorstellen wordt

niet duidelijk. Om maar iets te noemen: de plaats van het kind ontbreekt volledig in de gepresenteerde plannen. Is het de bedoeling dat er ook gezinnen met kinderen in de hoogbouw komen te wonen? En zo ja, hoe en waar kunnen de kinderen dan spelen, naar school gaan of ondergebracht worden in crèches?

\* Er zijn nu reeds verhuisplannen van enkele grote ondernemingen op de Zuidas. Hoe wordt voorkomen dat deze ondernemingen lege kantoorgebouwen achterlaten?

\* Als voorbeelden worden genoemd locaties in Londen (City, Docklands), Parijs (La Defense), Frankfurt (Bankenlage), Berlijn (Potsdammer Platz) en diverse locaties in andere steden, maar een toelichting ontbreekt. In welke opzichten gaan die vergelijkingen op?

Wordt u direct geraakt in uw belang? Zo ja, kunt u dit toelichten?

De VBP bestaat sinds 1980 en vertegenwoordigt ruim 700 huishoudens met ongeveer 1100 bewoners de zogenaamde Irenebuurt. Het werkgebied omvat de buurt gelegen tussen en in de omgeving van de Parnassusweg en (het zuidelijke deel van) de Beethoevenstraat in Amsterdam in de ruimste zin. De buurt ligt grotendeels tussen het Zuidasdok en de Stadionkade, met slechts drie doorgaande wegen van Noord naar Zuid en is ingeklemd tussen het Beatrixpark ten oosten en de Amstelveenseweg ten westen. De statutaire doelstelling van de VBP is: bescherming en verbetering van het woon-, werk- en leefgenot en het milieu, waaronder begrepen de in en nabij het werkgebied aanwezige flora en fauna, door alle wettige middelen.

De kernwaarden van de Irenebuurt zijn:

- sociale cohesie, hetgeen onder andere tot uiting komt in de grote betrokkenheid van veel bewoners, met elkaar en binnen de buurtvereniging,
- veiligheid, zowel verkeersveiligheid als sociale veiligheid (duidelijke scheiding van doorgangswegen en buurtstraten, veel speelruimte voor kinderen),
- kwaliteit van de openbare ruimte (tot nog toe relatief groen, schoon en veilig),
- behoud van de bijzondere architectuur (unieke vijftiger- en zestigerjarenarchitectuur in al zijn verschijningsvormen),
- behoud van de stedenbouwkundige opzet (hoofdzakelijk woonbestemming).

Het plan heeft aanzienlijke consequenties voor de Irenebuurt en haar bewoners ten aanzien van voornoemde kernwaarden; de vereniging wordt derhalve direct geraakt in haar belangen.

De Irene buurt wenst niet een achterbuurt te worden in de schaduw (in de meest letterlijke zin) van de Zuidas en de Zuidflanken.

De Irenebuurt kan een belangrijke bijdrage leveren aan het succes van de Zuidas. De bedrijven willen zich hier aan de Zuidas vestigen door de aanwezigheid van twee aangrenzende aantrekkelijke woonbuurten: Buitenveldert en Zuid, waaronder de Irenebuurt (daarom gaan ze niet naar Zuidoost, waar veel meer ruimte is). De Irenebuurt is een hoogwaardige woonlocatie met steeds meer woongelegenheid voor jonge gezinnen. De Zuidas daarentegen is voor jonge gezinnen met kinderen relatief onaantrekkelijk. Het waait er tussen de hoge gebouwen vrijwel altijd. Er is vanwege de hoogbouw weinig direct zonlicht. Er is geen natuur. Bij het station zullen zich 130.000 treinreizigers, 118.000 metroreizigers, 57.000 tramreizigers en 20.000 busreizigers per dag verplaatsen, met alle gevolgen (hinder, vervuiling) vandien. Wat verder van het station is het op de Zuidas buiten kantoortijd uitgestorven en dat zal wellicht zo blijven.

De Zuidas is kindonvriendelijk en het ziet er niet naar uit dat dat zal verbeteren. Je kunt je kleine kinderen niet zonder nauwlettend toezicht op straat laten spelen. Je hond of andere huisdieren vinden het er ook niet fijn. De OV-terminal trekt, zoals bij alle grotere stations, zwervers, zakkenrollers, bedelaars en ander gespuis aan.

Studenten, expats en jonge ambitieuze carrière-jagers zonder kinderen zullen graag op de Zuidas wonen. De sociaal minder bedeelde zullen zich niet erg gelukkig voelen binnen de zakelijke omgeving van internationale ondernemingen van niet-Nederlandse nationaliteit. Sociale woningbouw lijkt bij voorbaat kansloos.

In de Irenebuurt daarentegen zijn prachtige binnentuinen en voortuinen (met bijzondere dieren zoals egels en zeldzame vogelsoorten), brede stoepen en ruime kinderspeelplaatsen tussen de villa's, garages en overige gebouwen. Er zijn scholen en crèches. Men zit vlakbij het centrum van Amsterdam en de gezellige winkelstraten in Oud Zuid. In de Irenebuurt willen jonge ouders die op de Zuidas werken graag met hun kinderen wonen. Zij kunnen de gezinsauto in hun straat parkeren (de vereniging voert al ruim 15 jaar met succes juridische procedures tegen de gemeente teneinde parkeer,- en verkeeroverlast vanuit de Zuidas tegen te gaan), prachtig in het groen wonen, hun schoolgaande kinderen veilig buiten laten spelen en hun hond uitlaten.

Om bovengenoemde redenen is het van groot belang dat de Irenebuurt niet in haar belangen wordt aangetast en dat de kernwaarden gerespecteerd worden en blijven.

De vereniging ondersteunt de inbreng van andere belanghebbenden partijen, met name die van de Fietsen bond, Vrienden van het Beatrixpark, mevrouw drs. J.D.M. Meurs en het Bewonersplatform Zuid.

Met vriendelijke groet,

H.J. van Gijssel