

Zuidas Amsterdam
t.a.v. Mevrouw Eva van den Heerik
Postbus 79092
1070 NC Amsterdam

Amsterdam, 16 december 2008

Betreft: Startbesluit Strawinsky.
Inspraak van T. Ernstman

Geachte heer, mevrouw,

Uw brief van 13 november 2008 nodigt mij uit tot een schriftelijke reactie t.a.v. het startbesluit Strawinsky. Ik maak hiervan graag gebruik, want ik heb grote bezwaren tegen de hierin voorgestelde plannen en daarom verzet ik mij tegen de uitvoering hiervan. Als bewoner van de Prinses Irenebuurt en vader van twee kinderen heb ik er groot belang bij dat de voorgestelde plannen geen doorgang zullen vinden.

Het betreft slecht uitgewerkte, vage en onduidelijke plannen die voor meerdere uitleg vatbaar zijn en daarom geen of onvoldoende oplossingen bieden voor diverse, nadelige gevolgen voor omwonenden, verkeersdeelnemers, werkenden en bewoners van het plangebied, de portemonnaie van Amsterdammers en de maatschappij.

1. Voorlichting startbesluit is tendentius en misleidend.

* Het is misleidend om - d.m.v. de op de informatieavond getoonde beelden - het karakter van de geplande zesbaans Strawinskylaan met 65 m hoge kantoorfaçades gelijk te stellen aan een "gezellige" (15 m hoge) Beethovenstraat, nota bene op koninginnedag.

* Het is onoprecht om op getoonde plaatjes de "nieuwe" Irenestraat voor te stellen als een zonnige, beboste straat met een brede gracht met rondvaartboten en bouwhoogten lager dan de werkelijkheid in het startbesluit.

* Het is onjuist om de zichthoogte van een gemiddeld mens te stellen op twee meter, terwijl deze in werkelijkheid ca 1,60 m. bedraagt.

* Het is misleidend om te doen alsof de verlaging van de Strawinskylaan al een voldongen feit is.

* Het is tendentius de woningen in het plangebied in een paradijsachtige omgeving te tonen, terwijl deze in werkelijkheid op een steenworp afstand van de A 10 en aan de voet van hoge wolkenkrabbers gebouwd zullen worden en daardoor aan permanente stank, lawaai en schaduw zijn blootgesteld.

* Het is misleidend de geplande bebouwingsdichtheid (Floor Space Index) van Strawinsky voor te stellen als zeer veel lager dan die in de rest van de (toekomstige) Zuidas, terwijl die in werkelijkheid hiervan nauwelijks verschilt.

* Het is niet waar dat de Strawinsky fietspaden met zes brede onderdoorgangen (met horizontale zichtlijnen) sociaal onveilig zouden zijn.

- * Van de vermeende, grote urgentie van de plannen is zeker geen sprake nu het Dok er voorlopig (of helemaal) niet komt en de Atrium garage dus niet verplaatst hoeft te worden.
- * Het startbesluit verzwijgt bovendien het bestaan van enkele uitstekende alternatieven voor deze garage.
- * Anders dan de in het startbesluit gepresenteerde uitgangspunten, namelijk “een goede stedenbouwkundige overgang tussen Irenebuurt en Zuidas”, worden de plannen voor Strawinsky voornamelijk geleid door het gemeentelijke streven zoveel mogelijk m² bebouwing in het gebied onder te brengen
- * Het is misleidend om te doen alsof het geplande aantal m² gemakkelijk in de (van de zichtlijnen afgeleide) bouwvelop van de noordzone van Strawinsky past, terwijl een ieder kan uitrekenen dat dit enorme bouwvolume een grotere bouwhoogte benodigt dan in het startbesluit wordt voorgespiegeld.
- * Het is misleidend om de vele onzekerheden en de grote financiële risico's van de opbrengstens te bagatelliseren door ze als een simpel “triggeren van grondeigenaren” te kwalificeren, terwijl dit in werkelijkheid neerkomt op het toekennen van dure concessies van ontwikkelingsrechten aan onwillige eigenaren voor nog meer bouwvolume, een proces dat zich aan iedere vorm van democratische controle en inspraak onttrekt.

2. Ongeloofwaardig stadsbestuur

In de onlangs gepresenteerde, gemeentelijke plannen voor herinrichting van het gebied Damrak tot Weteringcircuit wil het bestuur van Amsterdam “*meer ruimte voor fietsers en voetgangers en minder ruimte voor auto's. Het moet een aangename verblijfsruimte met veel groen en veel bomen en fontein worden tegen een kostprijs van € 70 miljoen*” Deze plannen contrasteren wel heel erg sterk met die van Strawinsky waar toch het nieuwe centrum van de stad met een van de grootste stations van Nederland moet komen, maar “*waar de gemeente bezig is met een complete kaalslag van groen en bomen en van geen ophouden weet*” (www.bewonersplatform.zuidas.nl) en “*waar de bestaande, veilige en comfortabele routes en ruimten voor fietsers en voetgangers worden vernietigd teneinde auto en ander gemotoriseerd verkeer meer ruimte te geven*” (www.fietsersbond.nl/amsterdam) en “*waar de huidige omwonenden te maken krijgen met afname van de kwaliteit van hun woonomgeving*” (www.irenebuurt.nl)

3. “Rouwkransen hebben we genoeg gehad”

Schoolleidingen en ouderraden van de vele scholen in het Zuidasgebied pleiten al jarenlang voor verbetering van de bestaande verkeersonveilige situaties die een aantal zeer ernstige ongelukken met fietsende kinderen hebben veroorzaakt (Het Parool, 6 december 2008) De plannen van het startbesluit om de verkeersveilige onderdoorgangen in het gebied af te breken en te vervangen door gelijkvloerse kruisingen, waardoor de verkeersonveiligheid verder toeneemt, is - in dit licht gezien - niet anders dan cynisch.

4. Vele onopgeloste knelpunten en problemen

In willekeurige volgorde staan hieronder een aantal voorbeelden van problemen en knelpunten die de plannen van het startbesluit met zich meebrengen, maar waarvoor de plannen geen oplossingen of compensatie bieden:

- Verslechtering verkeersveiligheid
- Schaduwwerking in woonbuurt door hoge gebouwen
- Zichthinder
- Verlies van stedenbouwkundige,- en architectonische kwaliteit
- Jarenlange en gigantische bouwoverlast voor omwonenden
- Verlies comfortabele en veilige fietsroutes
- Verlies bufferfunctie Stawinskylaan
- Milieu,- en lawaai-overlast ingevolge toegenomen verkeersintensiteit
- Verlies van ca 1.500 fietsenstallingplaatsen
- Toename wateroverlast
- Verlies groen en bomen
- Grootschalige bomenkap
- Verlies van ca 400 publieke en private parkeerplaatsen
- Toename parkeer,- en verkeersoverlast in woonbuurt
- Windhinder voor omwonenden, fietsers en voetgangers
- Onvoldoende ruimte voor bus,- tram,- en taxistation
- Verlies recreatieve functie speelveldje
- Grote financiële risico's
- Zeer slecht woonmilieu in Strawinsky plangebied
- Lawaaihinder van meerdere luchtverversingsinstallaties
- Verslechtering bereikbaarheid calamiteitendiensten woonbuurt

Een uitwerking van een aantal van deze punten is hieronder te vinden.

5. Irenestraat te klein voor alle voorzieningen

Ten behoeve van Strawinsky en Zuidas krijgt de Irenestraat een groot aantal extra voorzieningen en nieuwe functies toegewezen, waarvan bij voorbaat vaststaat dat ze daar niet allemaal tegelijk inpassen: een ca 12 tot 14 m brede MENZ – ring, een 15 m brede waterberging, het A4-trace hoofdriolering, een 6 m brede dubbele bomenrij langs de waterberging, het stadsverwarmingnet, een aantal ondergrondse huisvuilbergingen, een 3½ m brede hellingbaan langs de voorgevel van het CitizenM hotel, enzovoort

6. Kaalslag van bomen en groen

Ondanks dat de gemeente streeft naar meer groen in het kader van de EU – normen voor luchtkwaliteit, de Hoofdgroenstructuur en het 1001 Bomenplan vindt er in de Zuidas een ware kaalslag plaats (Wijkkrant Buitenveldert, december 2008). In de plannen van het startbesluit verdwijnen opnieuw honderden bomen en groen, waarvan geheel onduidelijk is of en hoe dit wordt opgevangen en welke gevolgen dit heeft voor de steeds grotere aanwezigheid van fijnstof en stikstof oxiden in en om het plangebied. Een volgroeide boom compenseert zo'n

3000 autokilometers fijnstof uitstoot. Een dergelijke compensatie is hard nodig in dit toch al zo zwaar belaste fijnstof gebied.

7. Verkeersveiligheid veronachtzaamd

De recente publicaties in Het Parool en van de Fietsersbond (zie hierboven punten 2 en 3) spreken voor zich.

8. Verlies ruimtelijke zichtlijnen en architectonische waarden

In de Strawinsky plannen worden de open en lage kantoorgebouwen met open zichtlijnen vervangen door een hoge, bijna aaneengesloten, stadswand langs de Irenestraat, waardoor de in de startnotitie bepleite geleidelijke overgang naar de hogere bouw van de Zuidas niet gerealiseerd wordt, een geleidelijke overgang die er overigens thans wel is. Er ontstaat immers een bruske scheiding tussen de luchtige en speelse laagbouwarchitectuur van Berlage en van Eesteren in Amsterdam Zuid en de massale, vierkante en glazenwand hoogbouw van de Zuidas.

9. Tramlijn 5

Opnieuw moet het tramlijn 5 tracé worden verplaatst, al voor de derde (!) keer in enkele jaren tijd en het zal volgens het startbesluit niet de laatste keer zijn. Nu al zijn de kosten van deze chaotische wanorde gigantisch groot, in de orde van vele, vele miljoenen en daar komt dus nog eenzelfde bedrag bovenop als het startbesluit doorgang vindt. Waar vinden we deze kosten terug in het kostenplaatje van het startbesluit?

10. Fietsenstallingsplaatsen weg

Thans zijn er zo'n 1500 fietsenstallingplaatsen in twee onderdoorgangen van de Strawinskylaan die voor meer dan de volledige capaciteit benut worden. In de plannen van het startbesluit zullen deze plaatsen allemaal verdwijnen zonder dat er enige compensatie tegenover staat.

11. Toekomstige (sociale) woningen in plangebied in schaduw, stank en lawaai

Ik zou er niet willen wonen in dit gebied, verstoken van daglicht, zon en groen pal onder 60 à 80 meter hoge torens midden in het lawaai en de stank van de files op de nabijgelegen A10. Of is dit goed genoeg voor de daar geplande sociale woningbouw? De in het startbesluit genoemde financiële opbrengsten van de ca 300 te bouwen woningen in Strawinsky zijn nogal geflatteerd en dit vormt een extra groot financieel risico in de toch al onrealistische en veel te optimistische financiële aannames in de plannen.

12. Gebruiksfrequentie onderdoorgangen extreem hoog

Onafhankelijke, betrouwbare tellingen duiden op een uitermate frequent fietsers,- en voetgangersgebruik van de zes onderdoorgangen in het plangebied. Een voorzichtige extrapolatie van de cijfers komt uit op zo'n 10 tot 12 miljoen (!) jaarlijkse passages. De in het startbesluit geplande verkeersafwikkeling van deze

enorme stroom voetgangers en fietsers over gelijkvloerse kruisingen met de verkeersintensieve en brede stadsstraten, Parnassusweg, Beethovenstraat en Strawinskylaan heeft onvermijdelijk een grote toename van het aantal verkeersongelukken tot gevolg, zo leert een eenvoudige statistische berekening. Het staat voor 100 % zeker vast dat de verkeersintensiteit in en rond de Zuidas nog enorm zal toenemen en dit zal juist de behoefte aan verkeersveilige kruisingen tussen gemotoriseerd en langzaam verkeer alleen maar groter maken. Het startbesluit gaat echter geheel voorbij aan dit apocalyptisch vooruitzicht.

13. Geen plaats voor bus,- tram,- en taxistation

Het plangebied behoeft grote uitbreiding van de bus,- tram,- en taxistations wegens de te verwachten enorme groei van het aantal NS passagiers naar zo'n 300.000 (!) per dag en de komst van N/Z lijn en HSL. Zonder kostbare ingrepen is daarvoor is geen plaats. Het startbesluit draagt geen enkele oplossing voor dit probleem aan.

14. Financiële risico's

Het startbesluit gaat gepaard met grote risico's (zie ook de punten 9 ,11 en 13), waardoor het project een zware wissel trekt op publieke middelen; een kleine elite zal slechts profiteren (bijv. projectontwikkelaars zoals Breevast).

De financiële consequenties van het project zijn uiterst onzeker. In het meest optimistische scenario zijn de voorlopige kosten geraamd op ten minste € 60 mln. en de opbrengsten op ten hoogste € 100 mln. Zeer grote kostenposten zoals die van tramlijn 5, de Atrium garage, het busstation, grondverwerving, inpassing van ondergrondse infras, ingewikkelde verkeersvoorzieningen, enzovoort zijn niet meegenomen, terwijl slechts een deel van de grondeigenaren zijn medewerking tot herontwikkeling wil verlenen, waardoor bij voorbaat vaststaat dat de opbrengstenkant aanzienlijk lager gaat uitvallen.

Als er één ding zeker is dan is het wel dat financiële ramingen van grote infrastructurele projecten in Amsterdam altijd substantieel slechter uitvallen. Zonder risico kan je één ding met zekerheid voorspellen, namelijk dat er over Strawinsky straks telkens weer een volgend hilarisch bericht zal verschijnen met wat men in deze stad "nieuwe tegenvallers" noemt.

15. Verlies bufferfunctie van verhoogde Strawinskylaan

Begin dit jaar heeft het stadsdeelbestuur ons laten weten niet bij voorbaat voorstander te zijn van een verlaging van de Strawinskylaan. "*Verlaging mag alleen gebeuren onder voorwaarde dat de bufferfunctie van de Strawinskylaan wordt vervangen door een andere buffer, namelijk een gracht langs de Pr. Irenestraat*". In de plannen van het startbesluit is de aanleg van zo'n gracht echter allerminst zeker. Ze staat gepland helemaal aan het einde van het project over een jaar of tien: 'wie dan leeft, dan zorgt en van uitstel komt afstel'. Bovendien is de aanleg afhankelijk van de bereidheid van grondeigenaren om hiervoor vrijwillig grond af te staan, wat zeer onwaarschijnlijk is, zeker in het geval van de Freshfield - grond.

16. Waterhuishouding nu al kritisch

Volgens de plannen is aanleg van grote volumes waterberging noodzakelijk. Volgens Projectbureau Zuidas is die noodzakelijkheid er ook in de steeds waarschijnlijker wordende situatie van afstel van het Dok, omdat *“de waterregulering in het Strawinskygebied en omgeving nu al kritisch slecht is”* Het is daarom onbegrijpelijk dat de aanleg van deze waterberging in de vorm van een Irenegracht zo'n tien jaar wordt uitgesteld, terwijl er in de tussentijd een enorme uitbreiding en verdichting van bebouwing plaatsvindt met een nog grotere belasting van de waterregulering.

17. Onderdoorgangen sociaal veilig

De zes onderdoorgangen in het gebied hebben een belangrijke verkeersfunctie voor fietsers, voetgangers, joggers, brommers, enzovoort. Dit weegt extra zwaar vanwege de nabije aanwezigheid van twaalf (!) scholen en kinderopvangcentra met ca 4500 kinderen. Ze kunnen zich op maaiveldniveau, ongehinderd door auto, tram, bus of taxi, bewegen. Door de ontwikkeling van de Zuidas en NS-station wordt die functie nog veel groter. De beweerdde sociale onveiligheid is onzin. De politie kent geen enkel incident dat hiermee van doen heeft. De onderdoorgangen hebben immers veilige, horizontale zichtlijnen op maaiveldniveau en ze zijn kort en breed in tegenstelling tot tunnels waarvan misschien straks blijkt dat ze toch nodig zijn en dan ondergronds gegraven moeten worden.

18. Verdere toename parkeer,- en verkeersdruk in woonbuurt

In de plannen gaan zo'n 400 drukbezochte publieke en private parkeerplaatsen aan de Pr. Irenestraat verloren die niet elders gecompenseerd worden. Het parkerend verkeer zal zich noodgedwongen een uitweg zoeken in de aanliggende woonbuurt en des te meer als de bufferfunctie van de verhoogde Strawinskylaan verloren gaat. Hoe zit het dan met de door de Gemeente afgegeven Garantie om parkeeroverlast in de Irenebuurt tegen te gaan?

19. Overlast luchtverversingsinstallaties

De grote toename van het bouwvolume en bouwhoogte betekent een aanzienlijke uitbreiding van het aantal airco's, ventilatoren en luchtverversingsinstallaties in Strawinsky. Zelfs indien deze apparaten ieder afzonderlijk voldoen aan de voorschriften, zal het cumulatieve effect zorgen voor een enorme verhoging van de (nu al aanwezige) lawaai,- en milieuoverlast in de aangrenzende woonwijk.

20. Windhinder

Een ca 20 m hoge, ononderbroken wand langs de Pr. Irenestraat zal windhinder veroorzaken juist vooral ook omdat deze wand parallel ligt aan de heersende windrichting. Elders in de Zuidas is windhinder al een groot probleem, bijvoorbeeld bij ABN-AMRO, waar je soms letterlijk van je fiets geblazen wordt of

in de Claude Debussylaan, waar het straatmeubilair en losstaande fietsen je letterlijk om de oren vliegen als het wat harder waait.

21. Verslechtering bereikbaarheid calamiteitendiensten

Afsluiting en herinrichting van de Pr. Irenestraat reduceert het aantal toegangen tot de woonbuurt tot twee. Vrachtverkeer en calamiteitendiensten moeten zich voortaan door de smalle, volgeparkeerde woonstraatjes wringen. Dit leidde onlangs al tot enkele incidenten toen de brandweer zich vastreed en daardoor met vertraging bij de branden arriveerde.

22. Aantasting voetbal-, en speelveldje

Dit plantsoen heeft thans een grote recreatieve waarde voor het personeel van omliggende kantoren en de bewoners, een waarde die nog groter wordt met het volbouwen van het westelijk deel van het Beatrixpark. In de plannen verdwijnt ca een kwart van de oppervlakte van het speelveldje en het restant zal - door het wegvallen van de bufferfunctie van de verhoogde Strawinskylaan - vervallen tot een wachtruimte voor het daar misschien te bouwen, immense bus-, tram-, en taxistation. De recreatieve functie wordt hiermee vernietigd.

23. Gepland bouwvolume te groot voor bouwvelop

Het geplande 96.500 m² bouwvolume van de noordflank past niet in de (van de zgn. zichtlijnen afgeleide) bouwvelop. Het startbesluit is hiermee in strijd met de Visie Zuidas. Realisatie van dit bouwvolume betekent een grote teruggang van bezonning en daglichttoegang voor omwonenden t.o.v. de bestaande situatie, in tegenstelling tot wat het stadsbestuur de mensen voorspiegelt. De FSI in de plannen bedraagt 3,99, d.w.z. nauwelijks minder dan elders in de Zuidas en veel hoger dan het stadsbestuur ons wil doen geloven.

24. Wel grote schaduw hinder en zichtbeperking in woonbuurt

Het startbesluit noemt een bouwhoogte van 18,4 m aan de noordzijde van het plangebied, althans "in principe", plus aan de zijkanten van het gebied extra hoge accenten. Betekent dit "in principe" dat voornoemd getal ook hoger kan zijn? En hoe hoog en breed zijn deze extra hoge accenten? De berekening (d.m.v. zogenaamde zichtlijnen) die het startbesluit ons voorspiegelt stoelt op dubieuze en verkeerde uitgangspunten:

Ten eerste is deze gebaseerd op een onjuiste waarde van de zichthoogte, zie punt 1. Hantering van wel de goede waarde levert een getal op van 17,6 m.

Ten tweede wordt voor de berekening uitgegaan van het allerhoogste punt in het plangebied. Werd dit gedaan om een zo hoog mogelijke waarde van de bouwhoogte en het bouwvolume te bereiken? Indien wordt uitgegaan van een veel meer voor de hand liggende zichtlijn, bijv. één die is afgeleid van de hoogte van het Atrium, dan kom je uit op een bouwhoogte die ongeveer gelijk is aan die van de huidige gebouwen aan de Irenestraat, d.w.z. ongeveer gelijk aan de maximale bouwhoogte van het vingerende bestemmingsplan, een hoogte welke indertijd niet voor niets als maximum werd vastgelegd.

Ten derde is geheel onduidelijk in het startbesluit of de geplande maximale bouwhoogte (althans in principe) van 18,4 m inclusief is van eventuele "extra verhogingen" die je tegenwoordig op zoveel hoge gebouwen in de Zuidas aantreft, zoals liftschachten, ventilatorhuizen, airconditioning installaties, zendinstallaties, luchtschachten, bergingen, reclame-uitingen, ontvang schotels, enzovoort. Rond de Irenebuurt zijn daarvan genoeg voorbeelden te vinden, d.w.z. diverse gebouwen met (vaak door de gemeente gedoogde, maar illegale) ophogingen die natuurlijk extra zichthinder en extra schaduw voor de omwonenden betekenen.

25. Bouwoverlast

Nergens in het startbesluit is iets te vinden over de te verwachten ernstige bouwoverlast voor omwonenden. Hoe worden zij beschermd tegen de jarenlange hinder? Een voorproefje wat hen te wachten staat, ondervonden zij al tijdens de 2½ jaar durende bouw van het Freshfields kantoor, waarbij de gemeente allerlei overtredingen door de vingers zag en tijdens de bouw van het CitizenM hotel.

In afwachting van uw antwoord,

Hoogachtend,

T. Ernstman
W. Pijperstraat 73
1077 XL Amsterdam

Kopie: Bestuur Stadsdeel Zuideramstel
Fracties Stadsdeelraad Zuideramstel
Dagelijks bestuur Gemeente Amsterdam
Fracties Gemeenteraad Amsterdam