

WIJKOPBOUWCENTRUM
**VONDELPARK-
CONCERTGEBOUWBUURT**

4er Informatie

Deel III

Amsterdam, 13 januari 2000

Aan de leden van de Raadscommissie voor Volkshuisvesting, Stadsvernieuwing, Ruimtelijke Ordening en Grondzaken

Betreft: Visie Zuidas (uw vergadering 19-01-2000)

Dames en Heren,

Met bezorgdheid nam de Werkgroep Verkeer van de Vondelpark- Concertgebouwbuurt kennis van de concept-raadsvoordracht Visie Zuidas, die op 19 januari 2000 aan uw goedkeuring wordt onderworpen.

Voorgesteld wordt onder meer vrijwel een verdubbeling van het kantooroppervlak ten opzichte van het Masterplan Zuidas. De toeneming van het autoverkeer die door uitvoering van het Masterplan zou ontstaan, baarde ons reeds grote zorgen. Een bijna-verdubbeling van het kantooroppervlak ten opzichte van dat plan zal het autoverkeer op de reeds bijna dichtgeslibde ringweg-A10 nog verder doen toenemen en onze wijk gedurende de meeste uren van de dag onbereikbaar maken voor verkeer van buiten en naar buiten.

Hierbij gaan wij nog uit van directe af- en toeritten van de ringweg die slechts toegang geven tot parkeergarages, en niet tot het Amsterdamse stratennet.

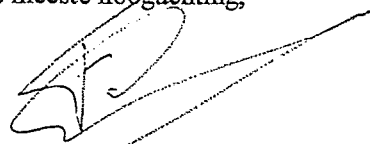
Is echter ook nog sprake van een zgn. derde afslag en/of een Schinkel- of Stadiontunnel, dan achten wij het onontkoombaar dat het stratennet van onze buurt volkomen vastloopt. Het verkeer zal dan stagneren op de Stadionweg, in de Cornelis Krusemanstraat/De Lairessestraat en op de Koninginneweg/Willemsparkweg.

De door de toenemende parkeer- en verkeersdruk, de geluidhinder en de luchtvervuiling toch al zo broze leefbaarheid van onze buurt zal daardoor nog verder afkalven.

Wij begrijpen dat de ontwikkeling van de Zuidas niet te keren is, doch wij doen een dringend beroep op u om de voorgestelde bijna-verdubbeling van het kantooroppervlak niet toe te staan. Wij willen graag wonen en leven en aan onze kinderen tonen dat het ook in een grote stad mogelijk is op te groeien. Het lot van de leefbaarheid van onze buurt ligt in uw handen.

Met de meeste hoogachting,

I.C.



dr. mr. Marcel E. Verburg
voorzitter Werkgroep Verkeer

Vereniging Beethovenstraat/Parnassusweg
Henriëtte Bosmansstraat 53 1077 XG Amsterdam

Aan de leden van de commissie VSRG

19 januari 2000

Betreft: Concept-Visie Zuidas

Geachte commissieleden, mijnheer de wethouder,

Bij het Masterplan refereerden wij aan koning Midas, vandaag wil ik u de **draad van Ariadne** voorhouden: hoe kunt u in dit labyrint van verdubbelde vierkante meters en ondergrondse spelonken -parkeergarages geheten- de weg terug vinden naar de menselijke maat, naar een stukje stad waar mensen niet alleen in dromen komen wonen, maar ook willen blijven wonen als zij dat vandaag de dag al doen.

Amsterdam, Europese provinciestad

De charme van Amsterdam, zowel voor degenen die er wonen als bezoekers, is de evenwichtig volgehouden middelhoge bouw, evenwichtige (m.u.v. de Bijlmer) verdeling van wonen en werken. Vanaf Schiphol kun je de fiets pakken om naar de binnenstad te gaan, zo dichtbij is het. Op Europese schaal is Amsterdam een prettige provinciestad. Maak dan gebruik van je sterke punten en probeer niet persé een stukje New York, Singapore of Berlijn te creëren op een lapje grond.

Koning auto

Met de komst van de ABN/AMRO- kolos staat (zoals Maurice de Hond onlangs zo treffend verwoordde in het Parool) er op de straten in onze omgeving elke dag een spitsfile; op de ringweg staat het verkeer al veel langer dagelijks vast. En dan kan er hier wel een middelgrote stad ingevoegd worden? De barrière tussen Zuid en Buitenveldert wordt niet opgeheven, maar gemaakt : rijen auto's waar wij op onze fiets via steeds meer gevaarlijke punten maar tussendoor moeten zien te komen. Zie uitgebreide reactie van de ENFB.

Kantoor van de toekomst?

Maar misschien is er hoop voor ons en gaan de werknemers met hun voeten stemmen in deze krappe arbeidsmarkt : ze willen hier helemaal niet werken!

De concept-visie gaat om het dokmodel te financieren uit van een ontwikkelingstermijn van 40 jaar. Wat kan er in die tijd niet allemaal veranderen? Het stedenbouwkundig raster dat geschetst wordt gaat uit van grote gebouwen, een opvatting over kantoorwerk van de vorige eeuw.

Wie weet hoe onze kinderen zullen werken? Dagelijks vliegen de aanbiedingen van de nieuwe media je om de oren, binnenkort kan iedere loodgieter, broker of consultant vanuit zijn auto zijn handel bedrijven en zijn administratie tegelijkertijd afhandelen op zijn mobiele apparaatjes. Waarom zou je dan in zo'n gebouw gaan zitten? Kortom, zit er wel voldoende flexibiliteit in dit plan om ruimtelijk dergelijke ontwikkelingen op te vangen?

Wonen, leefbaarheid en sociale veiligheid

Natuurlijk zien wij het als positief dat er meer aandacht is gekomen voor wonen in de plannen. Dat ook die plek mobiel zal worden behalve voor een enkeling verwachten wij niet. Wij betreuren echter dat, waar het belang van menselijke aanwezigheid in een stationsomgeving met de dag duidelijker wordt, de Minerva-as niet verder van bewoning voorzien wordt, niet op het noordelijke Zuidplein en niet op het zuidelijke Mahlerplein. Ja, misschien nog wat luxe lofts aan het eind in een hoteltoeren, maar niet daar waar het essentieel is, nl. op de toegangswegen naar het station.

Verzoek:

Pas uw plannen aan en matig uw ambities

Ik dank u voor uw aandacht.

J.Shaya, voorzitter.

Aan de leden van de commissie voor Volkshuisvesting, Stadsvernieuwing,
Ruimtelijke Ordening en Grondzaken
Amstel 1
1011 PN Amsterdam

Amsterdam, 16-01-2000

Betreft: Concept Visie Zuidas, verg. 19 januari as. No.R-1

Geachte dames en heren,

Nadere studie naar de verkeersstromen en totaal plaatsbare bouwvolume.

In Besluit V van de vaststelling Masterplan Zuidas van januari 1998 staat als uitgangspunt:

“als potentiële compensatie van de bij voorkeur ondergronds aan te leggen noordelijke derde afslag wordt in het Beatrixpark het gebied aangewezen...het Nicolaaslyceum en het convict”. Dit is het resultaat van de Nota van Wijzigingen Ontwerp Masterplan Zuidas, juli 1997 (p.7). Dit besluit is toen genomen onder voorwaarde dat er een verkeersstudie zou komen.

Wij schreven in augustus 1997 dat een eventuele aanleg van deze afslag zou inhouden dat het nieuwe parkgedeelte – aangelegd als compensatie voor de ‘laatste’ uitbreiding van de RAI en door wethouder van der Vlis aangeboden teneinde de Raad van State “om” te krijgen – er weer aangaat. Er waren toen 400 gemotiveerde reacties van burgers, die wij de Gemeenteraad toegestuurd hebben. In juli 1999 heeft het Projectbureau Zuidas aangeboden om berekeningen uit te laten voeren wat betreft de verkeersstudie Zuidas met andere aannames. Op 21 oktober hebben wij binnen het Bewoners Platform Zuidas een opzet hiervoor aan het projectbureau gestuurd. Op 25 november hebben wij gesproken met dIVV, die een verslag van dit gesprek met onderzoeksmogelijkheden aan het Projectbureau zou sturen. Op 13 december verklaart dIVV hiervoor geen capaciteit te hebben.

Onomkeerbare inrichting en bebouwingssituatie van compensatie en uitbreiding.

In paragraaf 4.7. staat als uitgangspunt:

“worden de mogelijkheden onderzocht om uitbreiding van het Beatrixpark in zuidelijke richting te koppelen aan het ondergronds brengen van de infrastructuur”.

AFC krijgt al velden toegewezen en er zijn plannen voor kantoren en woningen op de compensatie langs de Beethovenstraat en bij de Leijenberghlaan noord/2^e phase (zie blz. 35 van Pi de Bruin/dRO, *Visie Zuidas*, 30 maart 1999 en blz.8 Reacties op de Conceptvisie, *Nieuwsbrief Amsterdam Zuidas*, nr. 5, december 1999).

Onomkeerbare onderhandelingen met projectontwikkelaars

Dit klemt nog meer daar wij geconsulteerd en gehoord worden en inspraak hebben, terwijl andere belanghebbenden als partijen al overeenkomsten hebben gesloten. Deze zijn weliswaar voorwaardelijk, d.w.z. afhankelijk van uw besluit, maar lopen ook al vooruit op de “opbrengst van de consultatieronde”. Wij herinneren u eraan dat wij U een alternatieve visie Zuidas hebben toegestuurd als onderdeel van de consultatieronde, die niet bij de opbrengst van de consultatieronde is meegenomen. Het gaat hierbij om o.a. 50% wonen, globaal bestemmingsplan, verkeersstromen en of het Rijk kiest voor het voorkeursalternatief.

Een ontwikkelingsstrategie en eerst visie en dan onderzoek bieden geen rechtszekerheid
Concluderend menen wij dat zonder het resultaat en besluit over de verkeersstudie en een studie over de uitbreiding van het Beatrixpark en zonder het opnemen van onze alternatieve visie in de consultatieronde en onze deelname aan onderhandelingen een zorgvuldig besluit niet mogelijk is. Wij dringen er bij u op aan op 19 december daarom niet akkoord te gaan met het conceptbesluit om: "In te stemmen met de ruimtelijke strategie zoals neergelegd in de concept visie Zuidas, die de concretisering vormt van het Masterplan." Deze ruimtelijke strategie kan ons inziens vooralsnog niet het rechtszekere kader vormen voor deelprojecten die al ter hand worden genomen in de Zuidas, zoals Mahler 4.

Met vriendelijke groet,

H. Wals
Voorzitter

Nadere inlichtingen:

Mw. M. Munniksma tel. 020-6762643

Ir. D. van Mourik tel. 020-6759974

Bijlage 3



WijkRaad 'Zuid-West'

1076 PX Amsterdam,
Secretariaat:
Achillesstraat 85
Telefoon: 020-6620389

Onderwerp: De Visie Zuidas

Aan de leden van de commissie voor volkshuisvesting, stadsvernieuwing, ruimtelijk ordening en grondzaken.

Op de agenda voor Uw vergadering op 19 januari 2000, staat De Visie Zuidas waarin punten opgenomen die ons met grote zorg vervullen.

Nu het project Zuidas met een factor 2 in schaal vergroot dreigt te worden, zijn zonder enige twijfel de effecten merkbaar in de wijk ZuidWest*. In het bijzonder de negatieve effecten: de verkeersoverlast.

Men kan zelf grofweg op eenvoudige wijze het aantal extra auto's door dit project berekenen. Oorspronkelijk was het kantoorvloer oppervlak 650 000 m². Volgens de norm van A-lokatie (1 parkerende auto per 250 m²) betekent dit 2600 extra auto's, die tijdens de spitsen naar of van de kantoren rijden. De oorspronkelijk geplande 1500 woningen brengen ca. 1500 auto's met zich mee. Samen 4100 extra auto's. Daarbij moet geteld worden een groot aantal extra regiobussen, waarvan de passagiers bij het knooppunt Zuid in de Noord-Zuidlijn moeten stappen.

Wil men het kantooroppervlak vergroten tot 1.2 miljard m² en het aantal woningen tot 4500, dan betekent dit een toename met 5200 tot 9300 extra auto's. Deze auto's en bussen komen extra bij de reeds nu aanwezige auto-files op of om de A10 Zuid. Projectontwikkelaars maken zich terecht zorgen over de bereikbaarheid, maar omdat u als gemeenteraad voor de belangen van ons, bewoners, opkomt richten wij ons tot u.

De buurt wordt verteld dat de verdubbeling noodzakelijk is om het dokmodel te financieren. Maar schieten we er wat mee op, wanneer de geluidsoverlast van de A10 vervangen wordt door dat van parkeerplaatsen zoekende auto's in de buurt? Of wanneer de "aanheiling" tussen Zuid en Buitenveldert een feit is, maar geheel vol staat met autofiles?

De derde afslag bij de van Leijenberghlaan zou dienen om deze stroom goed de A10 af te leiden. Wij onderschrijven volledig de voorwaarde van het Bewonersplatform Zuidas dat er geen aansluiting moet zijn op het lokale wegennet.

Intussen is een ander voorstel verschenen om - via een achterdeur - toch weer een aansluiting te krijgen op het lokale wegennet. Een tunnel onder Schinkel moet de

* Zuidwest bestrijkt grofweg geformuleerd het deel van OudZuid tussen de Boerenwetering en A10 west en het Noordelijk en Zuidelijk Amstelkanaal.

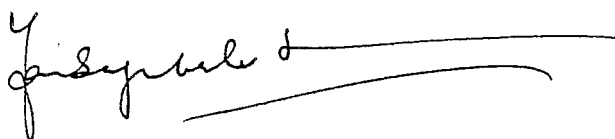
afrit S107 (bij het RijksLuchtvaart Laboratorium) direct aansluiten op de Stadionweg. De consequenties van een dergelijke aansluiting zijn precies dezelfde als van die bij de van Leijenberghlaan.

Wij vragen U daarom een opdracht te geven voor een onderzoek naar een oplossing van hoog ambitieniveau, die alle problemen oplost:

"Maak een aaneensluitend parkeerareaal onder, daar waar mogelijk, de gehele Zuidas, verbonden ondergronds, en ondergronds aansluitend op de derde afslag bij de van Leijnberghlaan enerzijds en de S107 anderszijds, beide zonder aansluiting op het lokale wegennet"

De kans op realisatie van deze oplossing is sterk afhankelijk van slagvaardig optreden uwerzijds, omdat dit de onderste bouwlaag in het project zal zijn. Wij zijn gaarne bereid e.e.a. mondeling toe te lichten.
Namens de WijkRaad ZuidWest

J. Siegenbeek van Heukelom voorzitter a.i.



16-1-2000