

deel I

SCHRIFTELIJKE REACTIES OP DE CONCEPT-VISIE ZUIDAS

COMMISSIEVERGADERING VSRG 19 JANUARI 2000

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

Amsterdam, 12 januari 2000

Betreft: Concept Visie Zuidas, uw vergadering 19 januari a.s. no.R-1

7147/605/RM

Geachte dames en heren,

In de donkere laatste dagen van de vorige eeuw heeft u van ons een brief ontvangen met een A4tje 'Zicht op de Zuidas' en een boekje van de TU Delft, ter voorbereiding van uw bespreking van de Concept Visie Zuidas. In overleg met de voorzitter van uw commissie de heer Van Duijn hebben wij ervan afgezien een bijeenkomst te organiseren waarin wij ons standpunt nader aan u zouden kunnen toelichten en ook de heer Bach zijn boekje had kunnen toelichten. Uw agenda is immers zeer overladen. Mocht u op afzienbare termijn wél geïnteresseerd zijn in een dergelijke bijeenkomst dan zijn wij uiteraard gaarne bereid deze alsnog te arrangeren.

Met deze brief willen wij u nogmaals attenderen op de toegezonden stukken. Inmiddels kennisgenomen hebbend van de concept raadsvoordracht leggen wij u hierbij een *TEKSTVOORSTEL* voor voor het *BESLUIT* (pagina 9 van de voordracht) waarvoor uw instemming gevraagd wordt:

.Toevoegen AAN het 2e gedachtenstreepje onder I :

'uitgaande van 50% wonen/50% kantoren-voorzieningen'

.Toevoegen ALS 5e gedachtenstreepje onder I :

'een ontwerp globaal bestemmingsplan voor het hele gebied'

.Toevoegen ALS 6e gedachtenstreepje onder I :

'een nadere studie naar de verkeersstromen in relatie tot het totaal plaatsbare bouwvolume'

.Toevoegen ALS IV :

'Indien het voorkeursalternatief niet door het Rijk gekozen wordt onverwijld een Herziene Visie Zuidas te laten opstellen'

Ter korte toelichting: voor een leefbaar gebied, stelt ook Pi de Bruijn, is 50% wonen internationaal erkend noodzakelijk; het is dan onbegrijpelijk dat in de Concept Visie uitgegaan wordt van 1/3 wonen, terwijl bovendien voor een menselijke maat niet alleen verhoudingsgetallen maar ook absolute aantallen belangrijk zijn: hoeveel verkeer brengt een m² mee. Verder: een ontwikkelingsstrategie klinkt aardig maar geeft geen rechtzekerheid, een fasering van het dokmodel is risicovol. Op deze punten zullen wij terugkomen bij de behandeling van de raadsvoordracht in uw commissievergadering van a.s. woensdag.

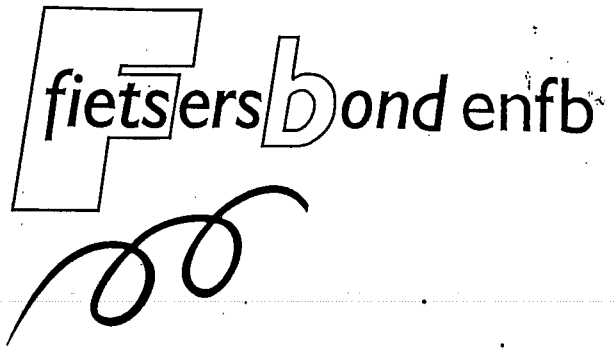
Met vriendelijke groet,

J.D.M. Meurs,

Voorzitter van het bewonersplatform Zuidas

Secretariaat: Achillesstraat 85, 1076 PX Amsterdam, tel: 6620389

Fietsersbond enfb
Afdeling Amsterdam
W.G.-plein 84
1054 RC Amsterdam
tel./fax: 020 6128445
e-mail: adam.fbenfb@pz.nl



Aan de leden van de commissie VRSG

Datum: 12 januari 2000

Betreft: Concept visie
Zuidas

Geachte leden van de commissie,

Op 19 januari komt in uw commissie de Concept visie Zuidas aan de orde. De Fietsersbond enfb maakt deel uit van het bewonersplatform Zuidas en staat achter de bedenkingen en alternatieven die spreken uit de Bewonersvisie. Graag zouden wij uw specifieke aandacht nog willen vragen voor de bedreigingen van het hoofdnet fiets die uitgaan van de Concept visie Zuidas. Bijgevoegd is een kaartje met een aantal genummerde (toekomstige) knelpunten. Een beschrijving vindt u hieronder. Er is nu een uitstekend, zeer verkeersveilig en uiterst snel fietsroutenetwerk in het gebied. Het is een grote en zeer gecompliceerde opdracht om de kwaliteit hiervan op peil te houden. Wij stellen u het volgende voor:

- I. Kwaliteitsbehoud van het fietsnet (in de zin van verkeersveiligheid en snelheid) krijgt een zeer hoge prioriteit. Alle kwaliteitsverlies van bestaande belangrijke fietsroutes wordt erkend, precies beschreven en er wordt beargumenteerd waarom dat kwaliteitsverlies daar noodzakelijk is.
- II. Ter vereffening van het desondanks optredende kwaliteitsverlies van de bestaande fietsroutes worden nieuwe additionele fietsroutes geprojecteerd. Ook deze dienen aan hoge normen wat betreft snelheid en verkeersveiligheid te voldoen. Wij denken hier in eerste instantie aan de centrale Noord-Zuidroute door het Station Zuid/WTC. (Deze route, hoewel niet bestaand, is nu reeds in het hoofdnet fiets opgenomen.) 'Fiets aan de hand' is geen reële optie. Het daadwerkelijk doorgaan van het dokmodel schept daarnaast mogelijkheden voor andere fietsroutes.

Snelheid en Verkeersveiligheid

In alle varianten zal het verkeer in de omgeving vanwege de nieuwe bestemmingen sterk toenemen. Op de bestaande kruispunten zal langer gewacht moeten worden door fietsers (of voor het hogere aantal medeweggebruikers of voor nieuwe verkeerslichten) en de verkeersveiligheid, ook op de geregelde kruisingen, zal afnemen. Bovendien zullen nieuwe kruispunten ontstaan. De huidige belangrijke Noord-Zuidfietsroute naar Buitenveldert en Amstelveen en de Oost-Westroutes, die Zuid-Oost, de Watergraafsmeer, Zuid, de Rivierenbuurt met Amsterdam-West verbinden, zullen verslechteren. De routes zijn veelgebruikt, mede door scholieren en studenten.

Reeds gerealiseerde nieuwe knelpunten

De eerste van deze nieuwe kruisingen, die van de Mahlerlaan met de van Leyenberglaan¹ is al aangelegd. Langs verschillende wegen zijn autoparkeergarages gepland die de fietspaden à niveau zullen kruisen. Ook dit zal voor de fietsers meer gevaar opleveren. De eerste twee van deze nieuwe doorsnijdingen van de fietsroutes zijn aangelegd bij het gerechtsgebouw Parnas² en bij het nieuwe kantoor van ABN Amro³. Op de Fr. Roeskestraat zal spoedig zo'n nieuwe parkeergarage volgen⁴. Het fietspad op de Amstelveense weg⁵ is versmald om een vrije busbaan en een autoaansluiting op de ringweg te realiseren. Bovendien loop de fietsroute vanaf de Stadionkade⁶ dood op de busbaan van de Amstelveense weg.

Verlaging Strawinskylaan

Indien het plan de Strawinskylaan en delen van de Parnassusweg en de Beethovenstraat omlaag te brengen doorgang vindt, komen de kruisingen met de Parnassusweg⁷ en de Beethovenstraat/van Leyenberglaan⁸ als extra kruisingen in de veel gebruikte Groene Zoom route. Nu is de veelgefietsste route door de ongelijkvloerse kruisingen verkeersveilig en zeer snel. Ook voor het verkeer op de Parnassusweg en de Beethovenstraat, beide hoofdnet fiets, betekent het een nieuwe kruising. Bovendien zal door het omlaag brengen van de Strawinskylaan ook een nieuwe kruising met de Minervalaan⁹ ontstaan. Tenslotte zullen de inritten van een aantal parkeergarages zoals die van de Assurantiebeurs¹⁰ de verlaagde Oost-Westfietsroute gaan doorsnijden.

Derde Afslag

Indien gekozen wordt voor een derde autoafslag vanaf de A10 zal het autoverkeer in de buurt nog sterker groeien. Bij keuze voor de Zuidelijke afrit ter hoogte van de Mahlerlaan zal het autoverkeer op de Beethovenstraat/van Leyenberglaan en Mahlerlaan aanzienlijk toenemen. Het alternatief, een op- en afrit¹¹ aan beide zijden van de Ringweg Zuid, levert bovendien problemen op aan de Parnassusweg/Buitenveldertselaan.

Een extra kruising zal ontstaan tussen de Mahlerlaan, de Van Leyenberglaan en de ring A10¹². De kruisingen van de Beethovenstraat met de Prinses Irenestraat¹³, met de Stadionkade¹⁴ en de Stadionweg¹⁵ zullen drukker en onveiliger worden. Bovendien zullen fietsers flink langer moeten wachten om over te kunnen steken. Het winkelgebied in de Beethovenstraat¹⁶ zal door toenemend autoverkeer ook onveiliger worden. De kruisingen van de van Leyenberglaan met de Arent Janszoon Ernststraat¹⁷ en met Loowaard¹⁸, belangrijk voor de ontsluiting van het winkelgebied Gelderlandplein, zullen een stuk gevaarlijker worden en vertraging opleveren. De kruising tussen de Mahlerlaan en de Buitenveldertselaan¹⁹ zal onveiliger worden. Ook daar zal men langer moeten wachten om te kunnen oversteken.

Mahlerlaan en De Boelelaan

Vooral na de aanleg van een derde afslag zal de Mahlerlaan²⁰ een ernstige barrière worden voor fietsers tussen Buitenveldert en station Zuid/WTC of Stadsdeel Oud-Zuid. De door het Platform gevraagde voorrang voor de Noord-Zuid fietser (en voetganger) boven de Mahlerlaan is ook voor de Fietsersbond enfb een belangrijk punt. Ook pleitten wij voor een fietspad in twee richtingen aan beide zijden van de Mahlerlaan, juist vanwege de te verwachte drukte en moeilijke oversteekbaarheid. De Mahlerlaan en de De Boelelaan²¹ dreigen door de geplande parkeergarages voor fietsers een stuk gevaarlijker worden indien de inritten van de garages de fietspaden op het maaiveld zullen gaan kruisen.

Als gevolg van verplaatsing van een aantal sportvelden van het complex aan de Boelelaan naar het Loopveld in Amstelveen, dreigt tevens een nieuwe buslijn de belangrijke fietsroute over de Kalfjeslaan te doorsnijden²².

RAI

De plannen voor uitbreiding van de RAI hebben tot gevolg dat er tussen de Groene Zoom en de Europaboulevard²³ op maaiveld niveau een nieuwe kruising zal ontstaan, de eerste kruising tussen Diemen en de Amstelveense weg.

Gewenste verbindingen

Een ander knelpunt dat dreigt is het mogelijk niet aanleggen van een missende schakel in het hoofdnet fiets met een route die door het Station Zuid/WTC²⁴ heen loopt. Het belang van deze verbinding blijkt eens te meer uit de plannen voor het kernnet fiets. De Minerva-as is een belangrijke route naar onder andere het Gelderlandplein en fungeert in de visie van de Fietsersbond en het Bewonersplatform als de centrale as van het gebied. 'Fiets aan de hand' zoals de concept visie voorstaat is geen reële optie. Reeds nu maken fietsers gebruik van de onderdoorgang Station Zuid/WTC omdat dit een logische verbinding vormt.

Hoewel geen hoofdnet, maar wel een directe en belangrijke fietsroute is de snelle route over het terrein van de RAI²⁵ van het Europaplein naar het Beatrixpark die dreigt te verdwijnen. We verzoeken een officiële verbinding van het Europaplein over het RAI-terrein voor het fietsverkeer met een goede aansluiting in het Beatrixpark. Ook hier vinden we fiets aan de hand geen goede mogelijkheid.

Tot nu toe is in geen enkel opzicht gebleken dat de ontwerpers zich bewust zijn van de verslechtering voor het fietsverkeer in de zin van snelheid en verkeersveiligheid, die zij tot stand gebracht hebben. De voorliggende plannen betekenen nog meer bedreigingen voor fietsers. Mede gezien de bestaande en nieuwe bestemmingen in de vorm van een universiteit, scholen, woningen en kantoren maken wij ons ernstig zorgen.

Wij verzoeken u dringend om de bedreigingen van het fietsnet te erkennen en gehoor te geven aan onze voorstellen. We hopen hiervan in het Plan openbare ruimte de uitwerking te zien.

Hoogachtend,
Voor de Fietsersbond enfb Afd. Amsterdam,



Dick de Jongh
Natascha van Bennekom

Het Milieucentrum Amsterdam heeft wat betreft de Concept-Visie Zuidas haar reactie weergegeven in het rapport 'Hoeveel moet het milieu dokken voor het dokmodel'. Deze hebben de meesten al in bezit. Een kopie is te verkrijgen via wijkopbouworgaan Zuid-West, tel: 020-6620389.. Bijgevoegd is het persbericht van het Milieucentrum.

2. Overspannen ambities dreigen mooie Zuidas te verknallen

Amsterdam, 19 januari 2000. Milieucentrum Amsterdam heeft grote bedenkingen bij de manier waarop de internationale topkantorenlocatie Zuidas wordt ontwikkeld. Hoofdpunt van kritiek is de eenzijdige ambitie van de gemeente om het zogenaamde 'dokmodel' te realiseren, een model dat voorziet in het over de lengte van een kilometer onder de grond brengen van rails en de A10-Zuid. In kostenopzicht is het dokmodel vergelijkbaar met de Noord-Zuidlijn, met het verschil dat het geld voor het dokmodel vooral komt uit de grondopbrengsten van de gemeente. Het Milieucentrum is blij met de plannen om de A10-Zuid onder de grond te brengen, maar wil een goedkoper model hiervoor met wellicht de rails boven de grond. Thans vergeet de gemeente namelijk in al haar ambities het milieu boven de grond.

Het Milieucentrum ziet verschillende nuttige bestedingen van de grondopbrengsten bij een goedkoper model dan het dokmodel: Extra geld voor de bescherming van de Amstelscheg en de Amsterdamse Bosscheg en het versterken van ecologische verbindingen. Thans wordt er in de plannen niet gecompenseerd voor de negatieve invloeden van de extra infrastructuur van de Zuidas, op de Amsterdamse scheggen.

Versterken van het openbaar vervoer van de Zuidas naar o.a. Almere, IJburg en Haarlemmermeer.

Parkeergarages aan de rand van de Zuidas in plaats van in het kerngebied en op de garages aansluitend lokaal openbaar vervoer.

Afwikkelen kruisend autoverkeer via tunnels teneinde het verblijfsklimaat voor langzaam verkeer te bevorderen en extra afslagen op de A10 te voorkomen.

Het Milieucentrum sluit zich geheel aan bij het bewonersplatform Zuidas, een alliantie van bewoners-groepen rond de Zuidas. Het bewonersplatform wil o.a. dat 50% van het oppervlak wordt besteed aan woningbouw teneinde de Zuidas levendig en sociaal veilig te maken. Tevens wil het bewoners-platform dat er een studie komt die uitgaat voor voorrang van het langzaam verkeer. De hoeveelheid auto's in het kerngebied Zuidas, dat volgens de conceptvisie van de gemeente drie maal zo dicht moet worden bebouwd dan de Amsterdamse binnenstad, vormen een specifiek probleem. Twee vier-baans-wegen in Oost-West richting en vele parkeergarages dreigen nieuwe barrières te scheppen, terwijl het dokmodel juist barrières wil opheffen. Amsterdammers willen veilig kunnen fietsen en lopen!

19-Jan-00

Overigens vindt het Milieucentrum de Zuidas wel een goede locatie. De goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer, het efficiënte grondgebruik en de inbreiding binnen stedelijk gebied vindt Milieucentrum belangrijk. Worden de aanbevelingen van Milieucentrum en het bewoners-platform opgevolgd, dan is Milieucentrum blij met de Zuidas. De reactie 'Hoeveel moet het milieu dokken voor het dokmodel' van het Milieucentrum op de conceptvisie Zuidas van de gemeente sturen wij u graag op.