

Aan de Gemeenteraad van Amsterdam
Stadhuis
Amstel 1
1019 PN Amsterdam

Amsterdam, 6 januari 2000

Commentaar van ROVER op de Visie Zuidas:

- **Subcityvorming:**

De Visie Zuidas borduurt voort op ontwikkelingen die al lang in gang zijn gezet maar tot nu toe beperkt zijn gebleven: subcityvorming. De plannen overziend moet er een gigantisch kantorencentrum komen, waar ook wel plaats is voor andere functies.

Het openbaar vervoer is in de Visie Zuidas curieus afgedaan. Enerzijds kan het aantal sporen voor de trein niet op anderzijds blijven metro en sneltram ook gepland binnen het station.

Ondertussen wordt de Zuidas dermate met gebouwen volgepland dat er geen ruimte meer over is voor geschikte ontsluitingsroutes voor fijnmazig OV. Dit bevreemdt ons. De tram fungeert als slagader in het stedelijk weefsel van Amsterdam. De plannenmakers verraden echter een duidelijke voorkeur voor grootschaligheid en dat werkt door in de ideeën over het openbaar vervoer. De metro heet van cruciaal belang te zijn; de tram wordt in een vloek en een zucht terzijde geschoven. Men verwijst gemakshalve naar nader onderzoek. De halte-afstanden in de Zuidas overschrijden ruim de 400 meter norm van het GVB. ROVER acht dit onwenselijk.

De Visie Zuidas is gespeend van enig inzicht in de wensen en noden bij het openbaar vervoer.

Zaken die volgens ROVER in de Visie Zuidas tot nu toe onderbelicht zijn gebleven:

- **Station Zuid/WTC als openbaar vervoersknoop:**

In het hart van de Zuidas – dus niet in het gebied eromheen! - moet een OV-knoop komen waarbij alle vervoermiddelen zo dicht mogelijk bij elkaar halteren, zodat een snelle en comfortabele overstap gegarandeerd wordt. Alle openbaar vervoermiddelen dienen hier een goede plek te krijgen.

- **Functiemenging in het hart van de Zuidas:**

De directe omgeving van station Zuid/WTC is alleen voor kantoren bestemd. Verticale functiemenging (wonen, werken, recreëren) bevordert een gelijkmatiger OV-gebruik gedurende de gehele dag.

- Een goed ingepaste fijnmazige OV-infrastructuur bevordert de heling van het stedelijk weefsel: De Zuidas-plannen beogen het stedelijk weefsel te helen en de barrière tussen Amsterdam-Zuid en Buitenveldert te slechten. Dit zou een ideale aanleiding zijn om beide wijken goed met elkaar per openbaar vervoer te verbinden. De ruimtelijke ordening in de Zuidas dient niet alleen afgestemd te zijn op de trein en metro maar vooral op fijnmazige OV-lijnen op een aantal routes dwars door het Zuidasgebied.

De tramverbinding via de De Boelelaan zou gedeeltelijk ook noordelijker gesitueerd kunnen worden met name met gebruikmaking van het centrale gedeelte van de (Mahlerlaan. Ook kan gedacht worden aan een tracé parallel aan en dichtbij de spoorbaan, doch met een veel kortere halte-afstand dan de metro-Ringlijn. Diagonaallijnen in een rechthoekig stratenpatroon om stations te ontsluiten verbeteren de bereikbaarheid per openbaar vervoer (Dit geldt met name voor Mahler 4 en Deelgebied 19/20).

- **OV-verknopingen op strategische plaatsen:**

Verknopingen van tramlijnen in het hart van de Zuidas en de directe omgeving (Zuid en Buitenveldert) maken het openbaar vervoer als geheel aantrekkelijker; dit kan meer passagiers opleveren. Ook zijn eventuele omleidingen dan gemakkelijker te realiseren.

- Een 'groeimodel' met planologische reserveringen voor OV-routes;

Als Amsterdam werkelijk het OV-gebruik in de Zuidas wil bevorderen, dienen er voldoende planologische reserveringen voor vrijliggende tram- en busbanen te komen zodat er later geen art. 19- of andere procedures meer nodig zijn. Als de bus het vervoer niet meer alleen aankan zouden vrije busbanen later gemakkelijk in trambanen kunnen worden veranderd Als je dit nalaat blijf je achter de feiten aanhollen.

- Voor de gedachtevorming staan de volgende mogelijke tramverbindingen opgesomd, naast lijnen die er hoe dan ook moeten komen of blijven:

Lijn 4: verlengen vanaf station RAI via Buitenveldert Oost (De Boelelaan, Van Leijenberghlaan, winkelcentrum Groot Gelderlandplein (en verder naar Amstelveen-Kronenburg?). Dit behelst oude plannen.

Lijn 5: dit blijft de belangrijkste schakel voor de verbinding van station Zuid/WTC en omgeving met de stad. Deze lijn heeft een hoge bezettingsgraad en voorziet duidelijk in een grote behoefte. ROVER wil dat de huidige route van CS via Leidseplein, station Zuid/WTC, Buitenveldertselaan naar Plein 1960 wordt gehandhaafd..

Een tramlijn verlengen vanaf Stadionplein (liever lijn 6 dan lijn 16 of 24) via Amstelveenseweg, VU-ziekenhuis (De Boelelaan) naar Zuid/WTC.

Een nieuwe tramlijn van Amsterdam-West naar de Zuidas (via Mercatorplein, Surinameplein, Haarlemmermeerstation, Stadionweg, Parnassusweg, Strawinskylaan, Zuidplein, Station Zuid/WTC en dan verder via het Mahlerplein naar de Van Leijenberghlaan en het Gelderlandplein (station Zuid/WTC wordt dan een écht knooppunt voor de tram!)

- Een gelijkwaardige behandeling van vervoerssystemen gewenst:

In de Visie Zuidas ligt de nadruk te zeer op grootschalig openbaar vervoer (HSL, 'gewone' trein, metro, sneltram). Tram- en buslijnen spelen in de Visie een onbelangrijke rol; wellicht mogen ze slechts als feeders dienen voor de Noord-Zuidlijn. Tramlijn 5 wordt in zijn bestaan bedreigd, zowel richting stad als richting Buitenveldert-Amstelveen (zie de Netoptimalisatiestudie Noord-Zuidlijn).

ROVER is van mening dat alle reguliere O.V. middelen in de Zuidas dezelfde mate van belangrijkheid dienen te krijgen: ieder systeem is een belangrijke schakel binnen de vervoersketen.

- **Geen groot ondergronds busstation:**

Ondergrondse busstations blijken in de praktijk sociaal onveilig te zijn. ROVER wil een goed geoutilleerd, overzichtelijk, niet volledig overdekt busstation op maaiveldniveau.

- **Meer doorgaande OV-routes in de Zuidas creëren:**

Station Zuid/WTC moet geen groot eindstation voor trams en bussen worden. Elke gedwongen overstap levert namelijk in de praktijk 35 % minder passagiers op. ROVER wenst een planologische reservering voor een hoogfrequente OV-verbinding in noord-zuid-richting door of over het OV-knooppunt Zuid/WTC heen.

Ruime, verkeersveilige gecombineerde haltes in noord-zuidrichting voor doorgaande tram- en buslijnen stad-in en -uit leveren tijdwinst op, sparen ruimte en zijn voor passagiers aanmerkelijk comfortabeler dan diverse verspreid liggende haltes bij volstrekt gescheiden vervoerssystemen.

- **Het streekvervoer:**

Streeklijnen in de Zuidas verzorgen verbindingen met verder afgelegen bestemmingen vooral in zuidelijke richtingen. Spitsbuslijnen en andere speciale buslijnen leveren doorgaans hoogstens enkele ritten per dag op en zijn sterk aan wisselingen onderhevig. Dit zet niet echt zoden aan de dijk (of dek of dok). Functiemenging in de Zuidas kan 'verspitsing' van het OV-gebruik tegengaan.

- **Een beperkte rol voor aanvullend openbaar vervoer:**

Aanvullende vervoersvormen als taxi, Stadsmobiel, riksja's, tuktuk (proef Zuidoost) moeten betaalbaar blijven en mogen niet direct of indirect ten koste gaan van het reguliere openbaar vervoer. De kostbare people mover heeft bij ROVER geen prioriteit.

- **OV-routes combineren met wandel- en fietsroutes:**

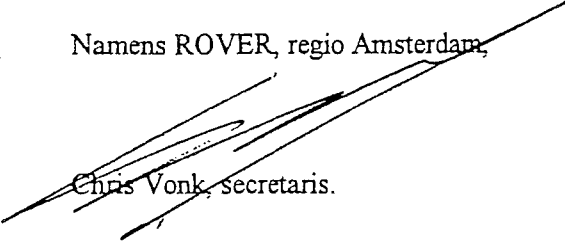
Mits goed gepland kunnen OV-routes in de praktijk goed samengaan met voetgangers- en fietsroutes op maaiveldniveau; het versterkt elkaar, bijv. vanuit het opzicht van de sociale veiligheid. Het is goed en prettig om te zien en gezien te worden. Er valt meer te beleven, zonder al te veel onderlinge hinder. Kortom, het hoort bij een keuze voor een hoogwaardigere openbare ruimte.

Conclusie:

In de Visie Zuidas blijft de rol van tram en bus onderbelicht. De Zuidas is de 'Verboden Stad' voor fijnmazig openbaar vervoer: ROVER acht versterking van het tram- en busnet echter van groot belang voor de beheersing van de mobiliteit in dit gebied. De investeringskosten bij trambanen verbleken in vergelijking met die van de metro; bovendien zit een substantieel deel van de hiervoor geschetste 'nieuwe' plannen al in gemeentelijke plannen.

ROVER verzoekt de Gemeenteraad de Visie Zuidas zodanig aan te passen dat bovengenoemde aspecten in de toekomstige besluitvorming worden betrokken.

Namens ROVER, regio Amsterdam,


Chris Vonk, secretaris.

Inspraakreactie ROVER Visie Zuidas.

Amsterdam, 19-1-2000.

Betreft: Visie Zuidas.

Geachte raadsleden,

ROVER heeft reeds schriftelijk gereageerd; daarom volstaan we nu met het weergeven van de hoofdlijnen. Ofschoon er enige verzachtingen zijn aangebracht in de plannen, vinden wij de Visie Zuidas op de volgende punten nogal reizigersonvriendelijk:

1. De ketenmobiliteit komt in de Visie Zuidas onvoldoende tot uiting. Ondergronds grofmazig openbaar vervoer (HSL, trein, metro) krijgt in de nota alle aandacht, maar voor bovengronds fijnmazig openbaar vervoer is de Zuidas kennelijk 'de Verboden Stad'. Doordat het gebied steeds dichter wordt bebouwd en er meer functiemenging optreedt, ontstaat er meer behoefte om het gebied adequaat per fijnmazig openbaar vervoer te ontsluiten.
2. De loopafstanden naar haltes in de Zuidas zijn te groot: de 400 meter norm van het GVB wordt op veel plaatsen niet gehaald.
3. ROVER wenst meer functiemenging in het hart van de Zuidas. Als er woningen op de onderste bouwlagen komen, kunnen de looproutes van en naar de haltes sociaal veiliger worden. Meer wonen op de Zuidas verhoogt de rentabiliteit van het openbaar vervoer en leidt tot een regelmatig bezettingsgraad.
4. De opsplitsing van tram en bushaltes bij de koppen van de perrons (Parnassusweg/Buitenveldertselaan en Beethovenstraat/Van Leijenberghlaan), zoals voorgesteld in het rapport van Boudewijn Bach (TU-Delft), wekken verwarring bij veel reizigers. Ook zijn er te weinig haltes gepland.
5. De gemeente wijkt af van het Structuurplan: er is geen verbinding voor tram en bus gepland in noord-zuidrichting dwars door het hart van de Zuidas.
6. Diagonale openbaar vervoerroutes door het zuidelijke deel van het plangebied zouden de bereikbaarheid aanmerkelijk kunnen verbeteren. Ook voetgangers en fietsers zouden hiervan kunnen profiteren.
7. Hoewel er in de Visie Zuidas en in de raadsvoordracht melding wordt gemaakt van een openbaar vervoerknoop, is de planologische reservering voor het busstation op Mahler 4 (ver weg van het railstation) nog niet verdwenen. Deze plaats is echter uiterst reizigersonvriendelijk. ROVER wenst geen ondergronds busstation (sociaal onveilig en reizigersonvriendelijk).
8. ROVER wenst behoud van tramlijn 5 op de huidige route: dus geen inkortingen of omleidingen conform de Netoptimalisatiestudie Noord-Zuidlijn. Tevens wensen wij een verbinding van de Parnassusweg via station Zuid-WTC naar het Gelderlandplein en verder.

Conclusie:

De gemeente laat kansen liggen om het openbaar vervoer voor reizigers aantrekkelijker te maken. ROVER vraagt meer aandacht voor bovengronds fijnmazig openbaar vervoer in het hart van de Zuidas.

Namens ROVER, regio Amsterdam.

R.N.A. Bakker
T. Niezen-Kruimer.

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 aan gaat. 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

Hoofdnets fiets
Verwijst naar (toekomstige)
knelpunt

