

## **Concept visie Zuidas: Informatieavond d.d. 1 februari 2016**

Locatie: kantoor Loyens en Loeff, Fred. Roeskestraat 100, Amsterdam

### **Opening**

Klaas de Boer, directeur afdeling Zuidas van de gemeente Amsterdam, heet iedereen welkom.

Vanavond praten we verder over de Visie Zuidas. Belangrijke zaken in de discussie zijn:

- Hoe gaan we om met woningbouw-differentiatie? Sociale woningbouw? Koopwoningen? Welke percentages?
- Bereikbaarheid, infrastructurele maatregelen. Doortrekking Noord/Zuidlijn naar Schiphol op de agenda zetten of het meer algemeen houden in de uitbreiding van het metrosysteem?
- Er is gunstig gereageerd op de koppeling tussen programma *Leef Zuidas* en de Visie Zuidas.

Klaas de Boer wil hier graag een persoonlijke noot aan toevoegen. Voor het eerst is er een visie die niet alleen vergezichten beschrijft, maar ook duidelijke aanwijzingen geeft hoe je dit eindbeeld bereikt.

### **Huishoudelijke mededelingen**

Gespreksleider Jaco Perlot doet enkele mededelingen.

#### *Inspraak*

De inspraakperiode is inmiddels gestart. Deze loopt van 15 januari tot 26 februari 2016.

Deze avond is nadrukkelijk bedoeld als informatieavond. Het is geen inspraakavond. Zienswijzen kunnen zowel mondeling als schriftelijk worden ingediend.

Schriftelijke inspraakreacties kunnen tot 26 februari 2016 worden ingediend bij: Zuidas Amsterdam, t.a.v. mw. M.M.E. van der Heide, Postbus 79092, 1070 NC Amsterdam. Wanneer u mondeling een inspraakreactie wenst in te dienen, kunt u hiervoor (tijdens kantooruren) een afspraak maken via het secretariaat van Zuidas Amsterdam, Tel. 020 57 52 491.

#### *Verslag*

André Brouwer maakt van deze avond een verslag dat voor iedereen beschikbaar is.

#### *Ambtenaren aanwezig*

In de zaal zijn er, behalve van Zuidas, ook ambtenaren van stadsdeel Zuid aanwezig.

### **Korte presentatie Visie Zuidas**

Bas Boeker, projectleider Visie Zuidas 2015, geeft een korte presentatie over de conceptvisie Zuidas. Hij is verheugd met de grote opkomst (ongeveer zeventig personen aanwezig).

### **Korte presentatie Leef Zuidas**

Eline Hoogendijk, programmamanager Leef Zuidas, houdt een korte presentatie over het programma Leef Zuidas dat gekoppeld is aan de Visie Zuidas en dezelfde thema's volgt.

## Vragen vanuit de zaal (beantwoord door Bas Boeker en Eline Hoogendijk)

*Stopt de TGV straks op station Zuid?*

Als het aan de Zuidas ligt wel, maar die gaat er niet over. Op dit moment maakt een hogesnelheidslijn nog geen deel uit van de Visie, maar er zijn uitbreidingsmogelijkheden op termijn.

*Wordt er dan rekening gehouden met veiligheidscontroles, want dat is Europese regelgeving?*

De eerste stap is het aanleggen van de sporen. In het station kunnen alle extra veiligheidsmaatregelen verwerkt worden.

*Het tunneltje pas daar niet in?*

Er is op termijn ruimte voor inpassing van alle zes de sporen. Er wordt afgesproken deze specifieke vraag op de informatiemarkt met de bijbehorende tekening te beantwoorden.

*In de tekening is een stuk van de hoofdfietsroute verdwenen, die zou via een tunneltje onder de Beethovenstraat door gaan en dan tussen Akzo en Stibbe door. In de tekening houdt deze ineens op en komt er iets langs de A10. Gaarne een toelichting.*

Bas Boeker is van mening dat de hoofdroute nog steeds via het Beatrixpark loopt.

De gespreksleider stelt voor om straks tijdens de informatiemarkt even te kijken waar dit misverstand vandaan komt.

*U kiest niet alleen voor een kerngebied dat autovrij is, maar ook fietsvrij. Als fietsende buurtbewoner heb ik daar dus niets te zoeken?*

Er is daar inderdaad geen doorgaande fietsverbinding, maar dat wil niet zeggen dat u niet welkom bent als fietser. Er is fors geïnvesteerd in fietsverbindingen tussen de wijken. Zowel de Beethovenstraat als de Parnassusweg hebben aan beide zijden een fietspad. Daarnaast ontstaat er met de Daklaan een nieuwe fietsverbinding door het kerngebied van de Zuidas.

*Waarom kiest u voor natuursteen in het voetgangersgebied? Je blijft er met je hakken in steken en in de toekomst kan ik daar met mijn rollator ook niet meer door.*

Er wordt gebruik gemaakt van een hoge kwaliteit natuursteen die verschillende onderzoeken heeft doorstaan. De belangrijkste eis is dat deze comfortabel moet zijn voor voetgangers.

*Er wordt veel tijd besteed aan dit soort visies, maar nergens is te lezen wat er met de vorige visies is gebeurd. Wat is niet uitgevoerd, waarom niet en waarom worden ze anders uitgevoerd? Wat gebeurt er met de historie van de Zuidas?*

Deze visie is een actualisatie van de oude visie, gebaseerd op nieuwe inzichten en dat alles in een handzaam boekje. De wijzigingen zijn wel aangegeven, maar niet heel uitgebreid, anders zou het een dik boekwerk worden.

*Jammer dat de oude gedachte om de scheidingswand tussen de Prinses Irenebuurt en Buitenveldert te slopen is verlaten. De Zuidas moet autoluw worden, maar wat wordt er gedaan met de overlast in de andere buurten?*

De Zuidas moet autoluw worden, maar dat wil niet zeggen dat alle auto's geweerd worden. Alle kantoren en grote publiekstrekkingen als de RAI moeten hun eigen parkeervoorzieningen hebben. Er wordt ook fors geïnvesteerd in extra parkeervoorzieningen. Er zijn voldoende parkeervoorzieningen in de Zuidas. Een ander probleem is dat mensen in Buitenveldert parkeren vanwege de lagere tarieven, maar daar zijn ook oplossingen voor bedacht en deels al uitgevoerd.

*De parkeernorm was 1,25 per woning, maar wat je ziet is dat mensen elders parkeren, een vouwfietsje uit de auto halen en naar kantoor fietsen, waardoor er voor de bewoners geen parkeerplek meer is.*

De parkeernorm voor woningen was 1,25 per woning, maar de trend is dat bewoners minder plaatsen willen dan deze norm. Daar wil de Zuidas op inspelen, zodra er stedelijk nieuwe normen zijn bepaald, gaat de Zuidas daar ook gebruik van maken.

Het probleem dat de vragensteller beschrijft komt doordat niet iedere werknemer een parkeerplaats heeft. De Zuidasorganisatie is druk met bedrijven in gesprek om alternatief woon-werkverkeer te bespreken.

*Een vragensteller houdt een pleidooi voor een veilige Zuidas en ondersteunt dan ook de verkeersmaatregelen.*

*Wordt bezoek straks verplicht om met de tram te komen, ook als ze oud en slecht ter been zijn?*  
Nee, er zijn in de Zuidas voldoende openbare parkeerplekken, zeker in de kern. De hoge tarieven vormen wel een probleem. De Zuidas probeert – en gesteund door de wethouder – met exploitanten tot afspraken te komen om andere tarieven in de avonden en weekenden te hanteren. Verder wordt geprobeerd de verkoop van dagkaarten aan banden te leggen zodat er meer ruimte is voor bezoek.

*Is prioriteit voor de auto een eufemisme voor vier rijstroken op de De Boelelaan?*

De prioriteit heeft onder andere te maken met een onderzoek naar de verkeerslichten. Hoe kunnen we die zo instellen dat die op de ene plek aantrekkelijk zijn voor automobilisten en op een andere plek voor fietsers. Dus fietsers via de Mahlerlaan en auto's door de De Boelelaan. Dat staat los van de maatregelen om de bereikbaarheid van de Zuidas te verbeteren die nu al uitgevoerd worden. Er is een programma om bij de knooppunten de doorstroom voor de auto's te verbeteren. Daar wordt fors in geïnvesteerd. Dit programma is al voor deze Visie gestart en wordt nu uitgevoerd. Dit hebben we zo met het bedrijfsleven afgesproken en Zuidas staat hier nog steeds achter. Dit betekent dat op een aantal plekken toch meer asfalt wordt toegevoegd onder andere om de capaciteit en doorstroming van de De Boelelaan aan de oostzijde te verbeteren.

*Houden de verkeersmodellen wel voldoende rekening met ontwikkelingen in de wat verdere toekomst (25 jaar)? Te denken valt aan zelfrijdende auto's, modulair bouwen.*

Het antwoord kan nooit volmondig ja zijn omdat je niet in de toekomst kunt kijken, mede daarom worden om de zoveel jaar de verkeersmodellen geactualiseerd.

Er is veel vertrouwen in het slagen van de pogingen om mensen op een andere manier en op andere tijden (buiten de spits) naar de Zuidas te krijgen.

Er wordt een robuust systeem neergezet, en elke paar jaar wordt getest of dat systeem nog robuust genoeg is en zo nodig wordt het aangepast.

*In de jaren vijftig van de vorige eeuw werd de Utrechtsebrug gebouwd als reactie op het groeiende autoverkeer. Om te testen of zo'n betonnen brug wel mogelijk was, werd een kleinere brug gebouwd, de Jasonbrug. Kan er geen bordje bij deze brug komen om de historische waarde te benadrukken? Of zouden Deloitte en/of de Rietveldacademie de brug kunnen adopteren?*

Eline Hoogendijk neemt dit mee. Ze nodigt de vragensteller uit een keer langs te komen om meer over de historie te vertellen.

*Gaarne een toelichting op de mededeling dat de RAI meer ruimte heeft gekregen.*

De RAI heeft enkele jaren geleden die ruimte al gekregen. Die plannen zijn niet nieuw, maar worden nu uitgevoerd, bijvoorbeeld het hotel en het parkeergebouw. De plannen zijn al vastgesteld in het Bestemmingsplan en voorgaande stukken.

*Kunnen er meer veilige oversteekplaatsen komen op de doorgaande autoroutes: De Boelelaan, Beethovenstraat, Buitenveldertselaan en de Amstelveenseweg?*

Het gaat om de meest kwetsbare verkeersdeelnemer dus dit verzoek kan alleen maar ondersteund worden.

*Hoe kom je van de Daklaan naar de fietsparkeergarages?*

Het is nog geen gelopen race dat de Daklaan er ook daadwerkelijk komt want de financiering is nog niet rond. Als hij er komt, is het wel de bedoeling dat je vanaf de hooggelegen Daklaan zo de garage in fietst.

*Amsterdam was de eerste fietsstad ter wereld, maar heeft die plaats verloren aan Kopenhagen.*

*Dagelijks komen er aldus de vragensteller 11.000 fietsen en 11.000 auto's naar de Zuidas. Een gelijkwaardige situatie vereist een gelijkwaardige financiering, maar die ontbreekt hier. Kunt u niet zeggen: dat gaan we doen, in plaats van: we zoeken cofinanciering?*

We zouden dat graag toezeggen, maar de gemeenteraad gaat over het geld. Kortom: we begrijpen het pleidooi, maar kunnen geen toezeggingen doen

*Zou de openbare ruimte wat schoner mogen (Zuidaskwaliteit)? Kunnen de rookruimtes weer inpandig worden, dan krijgen de kinderen ook geen slecht voorbeeld te zien.*

*De trap naar de Strawinskylaan is smerig.*

Er vindt regelmatig een schouw plaats. Streven is een 8 te halen, maar de laatste schouw behaalde een 7,2. Dit heeft te maken met zaken zoals de vragensteller noemt.

Er wordt vanuit de Zuidas en het stadsdeel hard gewerkt om een 8 te behalen.

*Wat wordt er aan het tegengaan/opvangen van stof gedaan? Kunnen groene daken en tijdelijk groen prioriteit worden?*

We willen inderdaad inzetten op groen. Om fijnstof tegen te gaan zetten we in op schermen en de aannemer moet zijn bouwstof beperken. Een team omgevingsmanagers ziet daarop toe.

*Er is ooit een plan geweest om de Europaboulevard door middel van een tunnel onder de Kalfjeslaan door te trekken naar de A9. Waarom wordt dat plan niet opnieuw opgepakt?*

Het is moeilijk hier nu een pasklaar antwoord op te geven. Het betreffende plan is niet bekend, dus het is ook nu niet aan te geven of dit haalbaar is of niet. Wellicht kan de vragensteller het als zienswijze indienen.

*De Visie heeft een hoog prozaïsch gehalte. "Windbeleving vraagt om aandacht". Maar wat gebeurt er met het milieu zoals luchtkwaliteit en geluid? Dit thema is volledig geschrapt. Deze Visie is veel eenzijdiger dan de vorige visie.*

De milieuparagraaf is inderdaad minder prominent aanwezig. Dat heeft ook te maken met het feit dat een deel van de besluiten over het Zuidasdok al genomen is, of in procedure is.

Veel antwoorden op de gestelde vragen zijn te lezen in de besluitvorming over het Zuidasdok, met name de antwoorden op vragen over luchtkwaliteit en geluid.

Windhinder is inderdaad een serieus probleem, maar kan alleen op het niveau van gebouwen worden opgepakt en er zijn daarom geen generieke regels op te nemen in deze integrale visie.

### **Sluiting plenaire gedeelte**

Gespreksleider Jaco Perlot dankt iedereen voor zijn of haar bijdrage en nodigt iedereen uit de informatiemarkt te bezoeken om daar desgewenst verdere vragen te stellen.