

Zuidas Amsterdam,
t.a.v. Mevr. Anneke de Jong,
Postbus 79092
1070 NC Amsterdam

Amsterdam, 17 mei 2011

Betreft : Concept Welstandsnota behorende bij de Visie Zuidas, april 2011

Geachte Mevrouw De Jong,

Op dinsdag 26 april jl. hebben wij de inspraakavond Welstandsnota bijgewoond, waarvan wij tot op heden het verslag nog niet hebben ontvangen. Wij nemen aan dat dit verslag als bijlage bij de conceptnota wordt meegestuurd.

Onderstaand geven wij onze reactie op de welstandsnota. Wij beperken ons tot enkele algemene opmerkingen en tot de deelgebieden Beethoven en RAI.

ALGEMEEN

Gezien de huidige economische ontwikkelingen zullen plannen regelmatig bijgesteld/aangepast worden. Meestal gaat de aanpassing ten koste van de inrichting en het beheer van de openbare ruimte. Voor het hele Zuidasgebied is nooit een nieuw bestemmingsplan gemaakt. Er werd gebouwd met ontheffing via artikel 19 (of 17). Er werd en wordt gewerkt met kleine deelgebieden. Binnen die deelgebieden worden 'mini' bestemmingsplannen gemaakt, vaak gebaseerd op met projectontwikkelaars gemaakte afspraken. Deze concept welstandsnota kan een basis vormen voor toekomstige stedenbouwkundige plannen, zoals u ook aangeeft, maar er dient dan binnen de Zuidas wel uitgegaan te worden van de infrastructuursystemen, waarop de openbare ruimte en de individuele gebouwen dienen te worden ingepast. Daarbij moet de mensen en het gebruik van de openbare ruimte door de mensen centraal worden gesteld. Bij de inrichting van de openbare ruimte moet voldoende groen, eventueel gecombineerd met water, worden toegepast om het verblijf te veraangename. Voor het fietsparkeren moeten adequate oplossingen worden bedacht of dwingend worden opgelegd.

Het lijkt ons dat alleen voldoende duidelijkheid over de infrastructuur en een goed verkeersplan pas kan leiden tot een goede inrichting en toekomst van het hele gebied.

Blz. 9

Oost/west lanen

U spreekt van een groen grachtenprofiel, met verkeersluwe autostraten en fietsroutes o.a. door Beatrixpark. Wij gaan ervan uit dat er geen doorvaarbare gracht of autostraat door het park worden aangelegd.

Voor de beide doklanen, die boven de toekomstige A10 tunnels worden gerealiseerd dient nog een profiel te worden vastgesteld. Deze doklanen dienen alleen voor bestemmingsverkeer ingericht te worden en moeten zeker niet rechtstreeks aantakken op afslagen van de A10 want dit leidt tot veel ongewenst sluipverkeer.

Waterlopen

U stelt dat de Irenegracht aan de noordzijde Zuidas verbinden met bestaande waterstructuren en dat de intentie is om de Irenegracht bevaarbaar te maken. Wij gaan ervan uit dat het bij een intentie blijft, want bevaarbaarheid betekent een enorme aanpassing van bestaande bruggen, bouw van nieuwe bruggen en aantasting van de monumentale status van het park.

Parkranden

U spreekt de wens uit dat het park over het Dok wordt doorgetrokken tot aan de De Boelelaan en het een groen verblijfsgebied wordt dat noord en zuid verbindt.

Wij nemen aan dat de bij de aanleg van de oostelijke tunnelmond en de installaties die nodig zijn om bijv. de lucht te zuiveren met deze intentie rekening wordt gehouden. Het ondergronds brengen van de autowegen krijgt voorrang, er blijft onzekerheid over het ondergronds brengen van trein sporen en metrolijnen.

Een fraaie noord-zuid verbinding voor voetgangers kan gerealiseerd worden door de geplande kabel- en leidingenbrug over de A10 ook voor voetgangers geschikt te maken. Dat was oorspronkelijk de bedoeling maar is om voor ons onduidelijke redenen door de supervisor tegengehouden. Deze leidingenbrug zou ook een mooi uitkijkpunt kunnen zijn over het hele Zuidasgebied en omgeving.

De kabels en leidingen die door het park moeten worden getrokken richting de Prinses Irenestraat zullen leiden tot de kap van een groot aantal bomen, waaronder een rij populieren die nu nog een windsingel en mooie afscheiding vormen tussen park en hoogbouw.

(De leidingen zouden niet boven het persriool kunnen worden gelegd in het oostelijk gedeelte van de Prinses Irenestraat, maar ernaast, waardoor het straatprofiel moet worden opgeschoven en de bomenrij moet sneuvelen!)

Tekening 2 op pagina 21 :

Wij constateren dat de contouren van de nieuwbouw van het St.Nicolaaslyceum anders zijn dan op deze plattegrond is aangegeven. Verder ontbreekt in het monumentale deel van het Beatrixpark de voetgangersbrug over de Beethovenvijver vlak achter de Princesseflat. Ook is daar een extra waterloop ingetekend waardoor er een soort eiland ontstaat. Wij nemen aan dat deze tekening op die punten gecorrigeerd wordt.

DEELGEBIEDEN

Beethoven

Bij het beschrijven van dit deelgebied gaat u uit van zes solitaire gebouwen, maar de bouwhoogte wordt niet vermeld. Bij alle andere deelgebieden geeft u wel bouwhoogten aan.

Recentelijk is met ING een nieuwe overeenkomst afgesloten, waarbij ING alleen kavels 3 en 5 gaat ontwikkelen en een grote parkeergarage, die wel onder enkele andere kavels doorloopt. Door deze nieuwe afspraak met ING is de ontwikkeling van de andere kavels onduidelijk geworden. Aan de vereniging is medegedeeld dat daarom voor het deelgebied Beethoven nog geen bestemmingsplan kan worden gemaakt. Het bevreemdt ons dat er kennelijk wel duidelijkheid is over zes solitaire gebouwen, maar niet over bouwhoogte/bouwwolume. In de 2^e en 3^e kwartaalrapportage Zuidas is het BOUWVOLUME voor Beethoven al verhoogd voor kantoren en woningen. (beide met 4.000m²) Van de voorzieningen is 4.000m² afgehaald. Op de Zuidasmaquette in het WTC is duidelijk dat er heel hoog gebouwd gaat worden in Beethoven. Met name de plannen voor kavel 3 wijken af : zichtlijn vanaf Beethovenstraat op park wordt verstoord, fietsroute wordt geblokkeerd, aan de westzijde steekt gebouw over fiets/voetpad, gebouw is twee keer zo hoog als bestaande Princesseflat en gepland schoolgebouw en zal voor veel schaduw- en windhinder zorgen. Dit lijkt niet overeen te komen met de eerdere plannen voor Beethoven en de hier gepresenteerde welstandsnota.

Wij vertrouwen erop dat de “groen voor rood” afspraken worden nagekomen en dat de aanbouw van het St.Nicolaaslyceum en convict worden afgebroken om plaats te maken voor groencompensatie en voor een van die solitaire gebouwen (kavel 2).

RAI

Wij zijn een groot voorstander van een goede verbinding tussen Europaboulevard en park voor voetgangers en fietsers over het RAI terrein met publieksvoorzieningen. Deze voorzieningen moeten de verbinding niet blokkeren, maar versterken.

De zogenaamde groene zoom verbinding tussen Amstel en Schinkel, die nu slechts een gelijkvloerse kruising kent (nl. bij Amstelveenseweg) dient gehandhaafd te worden, inclusief de onderdoorgangen en een goede en duidelijke route door het Beatrixpark en Beethoven.

Tenslotte

Deze welstandsnota betekent voor ons dat er in ieder geval criteria zijn voor toekomstige plannen. Wij hopen op nog meer transparantie en duidelijkheid. Wij gaan ervan uit dat grote zorgvuldigheid wordt toegepast bij realisatie van bouwplannen en dat het bestaande groen wordt ontzien of wordt ingepast.

Hoogachtend,
Vereniging Vrienden van het Beatrixpark

M.Munnikma, voorzitter