

Vereniging Beethovenstraat/Parnassusweg

H. Bosmansstraat 53 1077 XG Amsterdam

Postgiro 4459928

Gemeenteraad Amsterdam
p/a de directeur DRO
Postbus 2758
1000 CT Amsterdam

Amsterdam, 10 mei 2010

Betreft: Zienswijze Vereniging Beethovenstraat-Parnassusweg (VBP) op de Ontwerp
Structuurvisie Amsterdam 2040

L.S.

De VBP behartigt de belangen van de bewoners in het gebied begrensd door het Beatrixpark, de Amstelveenseweg, het Zuideramstelkanaal en de Ring A10.

In deze zienswijze zullen wij ons vooral richten op de ontwikkelingen op en rond de Zuidas.

Algemeen

In de Structuurvisie worden de gewenste ontwikkelingen voor een aantal grootstedelijke (hoogbouw)projecten aangegeven. Behalve voor het centrum van de stad missen wij in de Structuurvisie aandacht voor de (ruimtelijke) overgangen van de grootstedelijke projecten naar het direct omliggende gebied. Hetzelfde geldt voor andere consequenties voor de omliggende buurten zoals parkeren, waterberging en verkeersafwikkeling.

Voor de Zuidas geldt de visie integraal voor het gehele Zuidas gebied zonder aandacht te besteden aan bijvoorbeeld vloeiende overgangen naar woonbuurten als de Irenebuurt, die een eigen ruimtelijk karakter hebben. Hierdoor zou het mogelijk zijn hoogbouw tot 60 of 100 meter direct aangrenzend aan de bestaande woonbuurten te bouwen.

Naar onze mening moet er meer aandacht besteed worden aan vloeiende overgangen tussen nieuw te ontwikkelen gebieden en bestaande gebieden om geïsoleerde ontwikkelingen en harde begrenzingen te voorkomen.

Hoogbouw

Voor het Zuidas gebied worden bouwhoogtes van 60 meter en hoger bij knooppunten gewenst geacht. Wij zijn van mening dat zeker aan de noordzijde van de Zuidas een veel geleidelijkere overgang in bouwhoogtes van het Zuidas gebied naar de Irenebuurt gewenst is (bebouwing tot 60 meter is veel te hoog voor onze buurt om als geleidelijke overgang te kunnen gelden). Ook mag de huidige situatie m.b.t. windhinder en schaduwwerking niet verder verslechteren. In dat verband vinden wij het wenselijk aparte hoogbouwnormen voor het centrumgebied en voor de flanken van de Zuidas gebied te formuleren. Verder wordt volstrekt onvoldoende rekening gehouden met de tegenwoordig gebruikelijke praktijk om op hoge gebouwen diverse installaties te plaatsen die de officiële bouwhoogte met vele meters vergroten, zoals zendmasten, liftschachten, noodvoorzieningen, reclame-uitingen, zonnepanelen, luchtverversingsinstallaties, enzovoort. Dit soort ophogingen zorgt voor een extra grote aantasting van het leefmilieu van de omgeving.

Bereikbaarheid

Station Zuid wordt in toenemende mate een knooppunt voor trein, bus, metro, tram en fiets. Goede fietsverbindingen worden daarbij als voorwaarde gesteld. Daarbij gaat het om doorstroming, comfort, sociale veiligheid en voldoende stallingen (Uitbreiding fietsenstallingen tot 15.000 plaatsen in 2020). In dit verband willen wij er op wijzen dat het autoverkeer ongetwijfeld ook zal intensiveren. Wij bepleiten dan ook het handhaven van de huidige situatie met veilige en ruime fiets- en voetgangersviaducten waardoor het langzaam verkeer gescheiden wordt van het autoverkeer en het OV. Ook pleiten wij er voor de omliggende woonbuurt afdoende te beschermen tegen dit extra auto- en vrachtverkeer d.m.v. verkeer- en parkeermaatregelen

Stadstraten

De Beethovenstraat van Stadionweg tot De Boelelaan wordt genoemd als tot stadstraat te ontwikkelen. D.w.z. meer gemengde functies creëren met wonen, horeca en winkels. Voorbeeld is het oude deel van de Beethovenstraat. Hetzelfde wordt gesteld voor de Parnassusweg.

E.e.a. zal in bestemmingsplannen geregeld moeten gaan worden. Hoewel wij op zich sympathiek staan tegen een dergelijke ontwikkeling is het ons gegeven de bestaande bebouwing en huidige functies, volstrekt onduidelijk hoe e.e.a. vorm gegeven gaat worden. Zal hiervoor extra bebouwing gerealiseerd moeten worden of moet er gesloopt gaan worden? En laat helder zijn: wat ons betreft kan dit geen slinkse manier zijn om de Strawinskylaan te verlagen.

Waterberging

10% van het bebouwde gebied dient uit water te bestaan. In de Zuidas zal de dichte bebouwing en het Dokmodel noodzaken tot alternatieve vormen van wateropslag. Er wordt tevens gesteld dat indien niet of nauwelijks aan de eis voldaan kan worden in het gebied zelf een groter gebied in ogeschouw genomen moet worden, dus de flanken. Naar onze mening dienen problemen die ontstaan als gevolg van ontwikkelingen in een gebied in datzelfde gebied opgelost te worden en kunnen deze niet afgewenteld worden op de omliggende buurten.

Geluid

In de PlanMER wordt veel geschreven over de reductie van geluid van auto en trein. Echter niets over geluidsoverlast door trams, bussen, brommers e.d. Gezien de verwachte toename van het OV rond het Zuidas gebied bepleiten wij het opnemen van maatregelen om geluidsoverlast van (nacht)bussen en trams te beperken. Deze veroorzaken momenteel meer geluidsoverlast dan het overige wegverkeer.

Geluidsoverlast van brommers en scooters is niet specifiek voor onze buurt, maar wij verwachten wel afdoende maatregelen tegen deze geluidsoverlast alsmede tegen de vervuiling die deze vervoermiddelen nu eenmaal veroorzaken.

Wij wensen tevens maatregelen tegen geluidsoverlast die de aangrenzende woonbuurt zal treffen als gevolg van allerlei geluidsproducerende installaties die tegenwoordig nu eenmaal behoren bij massale hoogbouw, zoals luchtverversingsinstallaties, airconditioners, energiewinning, enzovoort. Dergelijke overlast veroorzakende installaties vallen misschien afzonderlijk binnen de daarvoor geldende normen en voorschriften (wat in de praktijk echter lang niet altijd het geval is), maar de cumulatieve milieu- en geluidsbelasting van al deze apparaten samen krijgt, geheel onterecht, in de plannen geen aandacht.

Hoofdgroenstructuur

Op p. 222-223 wordt uiteengezet hoe de Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur (TAC) zal worden ingezet. Adviezen van de TAC zijn kort weergegeven nodig wanneer een voorgenomen bestemmingsplan of projectbesluit een ontwikkeling in de Hoofdgroenstructuur mogelijk maakt.

Het advies van de TAC moet in deze gevallen aan het plan worden toegevoegd voorafgaand aan het vooroverleg ex art. 3.1.1. BRO. Dit is wat ons betreft niet voldoende. Zoals bekend kan een kapvergunning ten behoeve van een bouwlocatie al worden verleend en kan van de kapvergunning gebruik worden gemaakt terwijl de groenbestemming nog niet is gewijzigd door middel van een bestemmingsplan of projectbesluit (volgens de rechtbank Amsterdam is alleen vereist dat de contouren van het bouwterrein voldoende vaststaan). Gelet hierop verzoeken wij u in de structuurvisie op te nemen dat een advies van de TAC moet worden toegevoegd aan een aanvraag voor een kapvergunning met betrekking tot bomen in de Hoofdgroenstructuur. Daarnaast verzoeken wij u op te nemen dat ook over strategiebesluiten, investeringsbesluiten of uitvoeringsbesluiten die negatieve consequenties kunnen hebben voor de Hoofdgroenstructuur, geen besluit zal worden genomen zonder voorafgaand advies van de TAC.

Namens Vereniging Beethovenstraat-Parnassusweg

Jacqueline Shaya (voorzitter)

Egbert Willems (bestuurslid)