

Aan Zuidas Amsterdam  
t.a.v. Eva van den Heerik  
Postbus 79092  
1070 NC Amsterdam

Betreft: startbesluit Strawinky

Amsterdam, 21 december 2008

Geachte mevrouw Van den Heerik,

Hierbij geef ik in het onderstaande mijn reactie op het concept Startbesluit Strawinky.

### **Vooraf en procedureel**

Met het aannemen van het amendement van raadslid de heer Olij c.s. in juni van dit jaar inzake de visie Zuidas heeft de gemeenteraad van Amsterdam vastgesteld dat een beslissing over het wel of niet verlagen van de Strawinkylaan door de gemeenteraad niet eerder genomen wordt dan nadat het college van Burgemeester en Wethouders aan de Raad een uitgewerkt stedenbouwkundig plan heeft voorgelegd voor het deelgebied Strawinsky. Evenwel, zoals in dit concept Startbesluit zelf wordt aangegeven worden het Stedenbouwkundig Plan en een Inrichtingsplan voor de openbare ruimte pas geopenbaard in het eerstvolgende document, het concept Uitvoeringsbesluit. Ik maak er dan ook bezwaar tegen dat aan de stadsdeelraad van Zuideramstel een stuk wordt voorgelegd ter vaststelling dat verlaging van de Strawinkylaan de eerste schakel noemt. Een dergelijk besluit is voorbehouden aan de gemeenteraad.

### **Plan is geen plan en loopt stuk op fasering**

Het Startbesluit Strawinsky is geen goed plan om verschillende redenen. Het plan heeft geen zeker eindresultaat. Het plan bijt herhaaldelijk in de eigen staart, u zie hieronder in mijn pagina gewijs commentaar. Uitvoering van het plan gaat het volgende betekenen.

Ter wille van een nog onzeker dokmodel wordt een garage gebouwd onder de laan. Geld daarvoor is er niet, maar wordt gevonden. Omdat dat goedkoper is, sneller werkt en omdat ambtelijk daar al meer dan 15 jaar over doorgezeurd wordt, wordt eerst de Strawinkylaan afgegraven. Helft voor helft waarschijnlijk: de tram wordt tijdelijk stilgelegd, de bussen krijgen tijdelijk éénrichtingsverkeer. Breevast mag bouwen met een artikel 3.10 Wro ontheffing: een vijver wordt aangelegd en een veel te hoog gebouw wordt neergezet. Het water ligt stil en gaat stinken. De neergelaten laan wordt 34 meter breed van asfalt voorzien (zoals de gezellige Mahlerlaan) en er gaan nog enkele bussen méér over rijden. Er is geen oplossing voor het oversteken van fietsers en voetgangers bij het Zuidplein anders dan een 50 meter breed zebrapad. De fietsers zijn eigenwijs en zetten hun fiets in meerderheid niet in de ondergrondse stalling, maar op het speelveld en langs de hekken van de villa's op de Minervalaan. Op de kruispunten gebeuren diverse ongelukken met fietsers. De Prinses Irenestraat ligt inmiddels ook overhoop, want daar moet een MENZ-ringleiding van 11 meter breed komen en ook nog bezinkbasins. Het is een woestenij, die allesbehalve een 'goede stedenbouwkundige overgang tussen Zuidas en de Prinses Irenebuurt' betekent. De gebouweigenaren (twee Duitse onroerend goed/investeringsmaatschappijen en de bijna failliete bank SNS Reaal) voelen er geen fluit voor om woningen, inclusief sociale huurwoningen te bouwen, het rendement is onzeker en het is hun specialisme niet.

## **Mooi maken betekent investeren, ook als er niet verdiend wordt**

Als de gemeente dit gebied 'mooi' wil maken zou dat een duidelijk doel kunnen zijn. Dat is echter niet vanzelfsprekend te combineren met meer rendement uit vierkante meters. Omdat de gemeente niet de consequentie trekt om een strategische investering te doen c.q. zelf de kavels op te kopen ( Winterthurkavel staat leeg en te koop, Breevast kan afgekocht worden) en een ordentelijke bestemmingsplanprocedure te volgen is het allerminst zeker dat de ontwikkeling in de gewenste richting gaat. Wel zeker is dat bestaande positieve punten van het gebied verloren gaan.

Alternatieve scenario's om het gebied 'mooi' te maken zijn er niet, dRO hamert al jaren op één en hetzelfde aambeeld.

## **Voorwaarden bezien vanuit 'mooi', menselijke maat en waardering voor het bestaande: die zou u eerst moeten formuleren!**

### **Paginagewijs commentaar**

Pagina 2. (beide zijden,..bevindt zich een aantal)

Als *wens 1* wordt genoemd een upgradering van de openbare ruimte en verbetering van de verbindingen. Dat laatste is onzinnig, de verbindingen zijn al prima.

'Transformatie' naar een asfaltvlakte met nog meer bussen zoals *wens 2* blijkt te zijn, dat kan toch geen upgradering of kwaliteit genoemd worden.

*Wens 3* blijkt verplaatsing van de Atriumgarage, als het dok er komt, hetgeen onzeker is. Die garage kan achterwege blijven omdat er een overmaat aan parkeerplaatsen in het Mahlerkavel is en in het dok zelf parkeergarages te over worden voorzien.

*Wens 4* is een verwachting, gebaseerd op een reeds aan Breevast vergeven ontwikkelrecht. De directeur van Breevast wil Nederland mooier maken, maar de Prinses Irenestraat zeker niet, dat is tot nu toe wel gebleken. **Stap 1** zou moeten zijn van dit ontwikkelrecht af te komen!

Later op pagina 3 worden nog de *wens 5* waterberging in een gracht en *wens 6* aansluiting op de stad bij (het bouwen van) het dok genoemd.

Deze 'ontwikkelingen hebben een kader nodig ....om te voorkomen dat ingrepen dubbelop moeten worden gedaan'. En wat gaat men doen? Bij voorbaat ingrepen dubbel doen: tram en bus naar beneden, extra bussen erbij, fiets- en wandelpaden aanleggen, dat alles later weer te verwijderen en herzien bij een 'definitieve' herinrichting van de Strawinskylaan.

Pagina 3.

Zoals boven opgemerkt is dit stuk geen uitgewerkt stedenbouwkundig plan.

*Wens 6* en *wens 2* worden nu *doel I* met **garantie!** en *doel II* en de inhoudsloze term 'maaiweldstad' verschijnt.

En dan komt het duveltje uit het doosje als *eerste lijn*: laan omlaag. Er is geen enkele garantie zo blijkt uit *lijn 3* dat er een kwaliteitssprong gemaakt wordt, omdat naar later vermeld men zich afhankelijk maakt van de huidige eigenaren die men wil '**verleiden**'.

De *tweede lijn* '**de Prinses Irenegracht introduceren**' blijkt bij introduceren te blijven, want er is **geen garantie** dat eigenaren daar aan gaan meewerken.

**En passant wordt als *derde lijn* hier veel, veel, en hoog, hoog programma toegevoegd met wonen op het noorden en werken op het zuiden. Wat een kwaliteitssprong!**

Pagina 4.

Als *vierde lijn* wordt dan eindelijk iets gezegd over de nu zo prettige **fietsverbindingen: die 'prevaleren' door...??: ze weg te halen! De ongelijkvloerse kruisingen moeten blijven!**

Pagina 5.

Door mevrouw Lindenberg is op de inspraakavond overtuigend aangetoond dat het voorgestelde programma veel te zwaar is. Het rekenmodel deugt niet omdat men vergeet dat **de zon** en daarmee het licht **draait** en dat je dus niet één denkbeeldige lijn hebt. Ook verdwijnen de doorzichten.

Bebouwing aan de zuidzijde ‘die passend zal zijn bij de bestaande bouw’, wat betekent dat? Een toekomstig profiel als de Mahlerlaan is zeker geen upgrading, die laan is niets dan een asfaltvlakte waar je wegwaait.

Pagina 6.

Uit deze pagina blijkt wel dat er juist wél dubbele ingrepen gepland staan: doe het niet! De hier vermelde ‘Ruimtelijke verkenning Beethovenstraat’ is niet bij de stukken gevoegd en kan dus niet in de inspraak betrokken zijn: uit de tekst verwijderen.

Onderzoek naar de *verplaatsing van busstation of tram*: **hoe vaak gaat u dit opnieuw onderzoeken?** Vanaf het in 1997 wegbestemmen op het Zuidplein bent u al zoekende.

Pagina 7.

De huidige kruisingen **zijn** verkeersveilig en fietscomfortabel en er is **geen opvallende sociale onveiligheid**. U moet niet elke keer weer met deze drogredenen komen.

Het is onbegrijpelijk dat u denkt te kunnen volstaan met het ene zinnetje ‘Voor fietsparkeren kan gekeken worden naar eventuele uitbreiding van de bestaande fietsenstalling Zuidplein’.

Het merendeel van de reizigers wil die fiets niet onder de grond!

U wilt graag fietsen bevorderen. Er wordt veel van en naar het station gefietst. En toch is in het ontwerp de fiets altijd maar weer afwezig! Wanneer komt er nu eens een creatieve

DUTCH DESIGN oplossing en **RUIMTE** in de openbare ruimte voor het stallen van fietsen?

**Over de financiën kunnen we kort zijn: veel te onzeker allemaal en als u het mooi wilt maken moet u niet willen verdienen en alles juist in één keer doen (maar dan anders).**

Pagina 8.

Hier staat nog eens dat er een *wens* 7 is, het aanleggen van o.a. de MENZ-ring, een afzonderlijke ingreep met forse invloed en onvoorziene kosten.

De duurzaamheid komt achteraan, terwijl deze voorop zou staan in de Zuidas. Een raadsel is wat er duurzaam is aan deze opeenvolging van ingrepen met onzeker eindresultaat.

Pagina 9.

Gegeven de talloze onzekerheden en nog te verwachten uitwerkingen en onderzoeken is het des te meer gewenst **NIET met artikel 3.10 Wro** procedures aan te komen, maar inderdaad **direct een concept ontwerp bestemmingsplan** te presenteren.

Met vriendelijke groet,

J.D.M. Meurs

Mw. J.D.M. Meurs  
Prinses Marijkestraat 22  
1077 XC Amsterdam