Rapport III Gebruikersspecifiek Onderzoek

GEBRUIKERSDYNAMIEK
PARNASSUSWEG AMSTERDAM

Marleen Klompenhouwer
Student nummer 1558978
mgmklompenhouwer@gmail.com
MSc3/4 Graduation Studio: New Directions in the Public Interior, F2013
Irene Cieraad Research Seminar AR3Ai132
18/06/2014 versie 02

Rapport III Gebruikersspecifiek Onderzoek

GEBRUIKERSDYNAMIEK
PARNASSUSWEG AMSTERDAM

Inhoudsopgave

Voorwoord

1 Inleiding **02**

1.1 Omschrijving plangebied
1.2 Toekomstperspectief Parnassusweg 06
1.3 Positie ten opzichte van gebiedsontwikkeling: theoretische overweging en basis voor het onderzoek
1.4 Vraagstelling 07
1.5 Opzet van het gebruikersonderzoek

2 Context: ontleding van de Parnassusweg dynamiek **10**

2.1 Een historische achtergrond: van Plan Zuid tot Zandland
2.2 Beschrijving van de huidige gebruikersdynamiek: 16
2.3 Analyse toekomstig gebruik rond Parnassusweg 18

3 Observaties en Questionnaire **24**

3.1 Kruispunt woonwijk Prinses Irenestraat/ Fred Roeskestraat
3.2 Kruising Parnas/ Strawinskylaan fietstunnels 25
3.3 Directe stationsomgeving ten noorden en Zuiden van het station
3.4 Het station: opgang en perrons
3.5 Kruising De Boelelaan tussen VU, Zuidas en Buitenveldert
3.6 Opiniepeiling: questionaire 26

4 Conclusie en Aanbeveling **27**

4.1 Aanbevelingen en Visie 29

Bronvermelding

Bijlage 1 Fotoverslag observaties plangebied

Bijlage 2 Opzet Questionnaire

Voorwoord

Ontwerpen is in essentie een creatief proces. Het is daarvoor in eerste instantie geaard op de intuïtie en het instinct van de ontwerper, oftewel op de rechterkant van de hersenen. Oriëntatie op- en analyse van feiten en details behoren meer tot de linker hersenhelft activiteiten. Deze feitelijke en ´logische´ aspecten voorzien de ontwerper van kaders waarbinnen en waardoor zijn of haar intuïtie wordt geleid en geïnspireerd. De manier waarop een interne dialoog, de wisselwerking en balans tussen beide hersenhelften plaatsvindt, bepaalt naar mijn mening het denkproces en wezen van de architect. De architect beweegt zich cyclisch tussen de pragmatische en creatieve kanten van het vak. Deze stelling geeft aan hoe veelzijdig en eigen architectuur is en hoe dicht de ontwerpactiviteit bij de maker ervan staat[01].

Inspiratie en leidraden voor de afstudeerstudio van The Architecture of the Public Interior[02] bestaan uit een kader gevormd door onder andere gebruikersonderzoek. Pragmatisch inzicht in de bewegingen en in het *zijn* van de gebruikers, in hun instincten en verlangens, zorgt zodoende voor het krijgen van grip op de situatie, op de ontwerpomgeving en op potenties voor het eigen ontwerp. Zoals de lijfspreuk van Brits filosoof en politicus Isaiah Berlin mooi samenvat: "*People are my landscape*"[03].

Untitled (People Love Peace) door Keith Haring (Bron: www.popartgallery.com)

Marleen Klompenhouwer
11 juli 2014

01 Meer hierover in mijn Position Paper voor het TU Delft vak AR3A160 Research & Design Methods
02 Najaarssemester 2013-2014
03 Berlin 2011: omslag

Figuur 1.1 *Planomgeving, de Parnassusweg in de huidige situatie inclusief aanduiding van het gekozen plangebied en markante bestemmingen (Bron: eigen samenstelling van Google Earth luchtfoto's)*

1 Inleiding

1.1 Omschrijving plangebied

De MSc3/4 studio van The Architecture of the Public Interior afdeling houdt zich in het afstudeerprogramma voor 2013 en 2014 bezig met het gebied inclusief en rond station Amsterdam Zuid oftewel *project ZuidasDok*. Het zwaartepunt van mijn individuele afstudeerproject ligt ter hoogte van de Parnassusweg.

De Parnassusweg ligt net binnen de meest westelijke grenslijn van ZuidasDok en wordt in het Componentenboek ZuidasDok[01] ook wel omschreven als onderdeel van deelgebied Zuidas Flanken. De weg verbindt vanaf het Olympiaplein de Apollobuurt en de Stadionbuurt met Buitenveldert en het Kenniskwartier ten zuiden van het station. De weg loopt vanaf de Stadionweg (de s108) door tot onder de huidige A10 en verandert richting zuiden in de Buitenveldertselaan en de Beneluxbaan, welke een doorgaande route vormt tot in Amstelveen (de s109). Zie ook Figuur 1.1.

De Parnassusweg fungeert als belangrijke verkeersader tussen het noorden en zuiden van station Amsterdam Zuid en kent een aantal markante bestemmingspunten:

De oorsprong van de Parnassusweg is het Olympiaplein. Het plein werd vanaf 1926 aangelegd als onderdeel van Plan Zuid van Berlage[02] en in het kader van de toentertijd aankomende Olympische Spelen in 1928. In zuidelijke richting vanaf het Olympiaplein loopt ter plaatse van de Parnassusbrug het Zuider-Amstelkanaal. Rond dit deel van de Parnassusweg bevindt zich voornamelijk middelhoge woningbouw met in de plint van deze lintbebouwing winkels waaronder een Bagels & Beans lunchroom, een elektronicazaak en een keuken interieurwinkel.

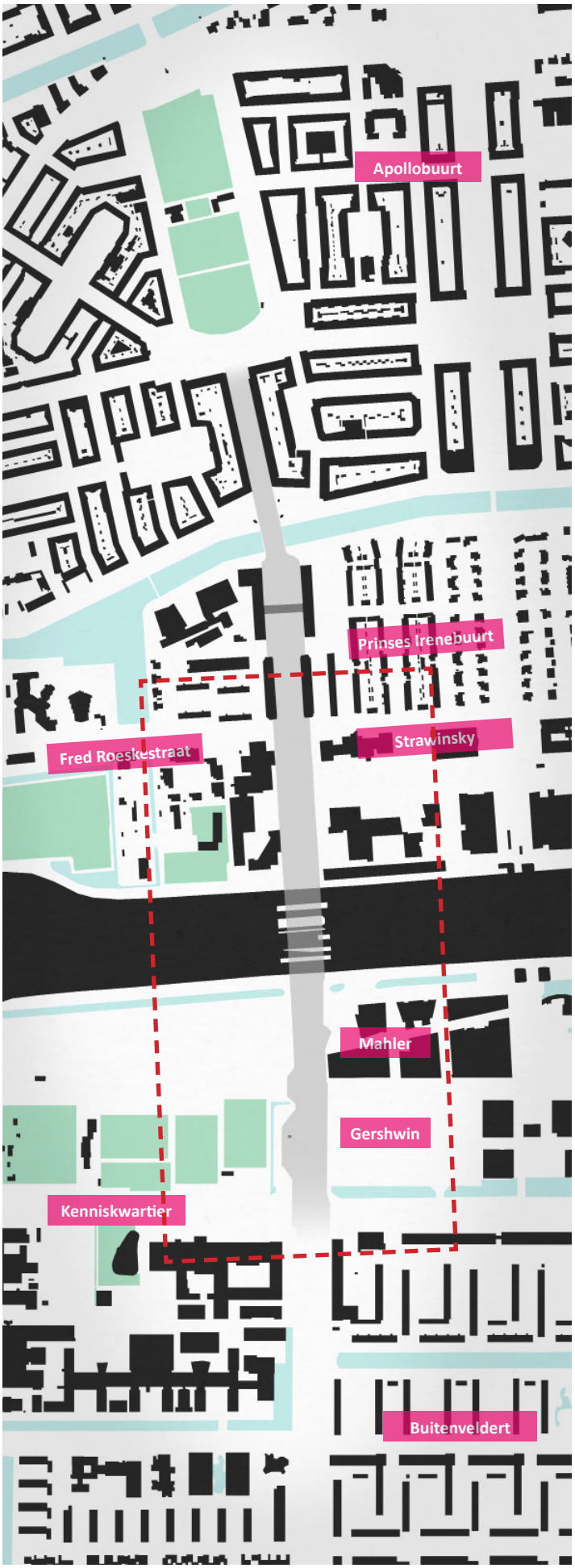
Verder naar het zuiden, maar nog ten noorden van het spoor bevindt zich aan de westzijde van de Parnassusweg het Rechtbank Amsterdam Parnas en aan oostzijde kantorencomplexen, een kinderdagverblijf (0-4 jaar) en de Amsterdam International Community School (AICS) voor kinderen tussen de 4 en 19 jaar oud. De Parnassusweg begrenst het ZuidasDok-gebied hier aan de westerzijde en ontsluit Station Amsterdam Zuid met een intensief gebruikte ‘achteringang’ onder de huidige infrastructuurviaducten.

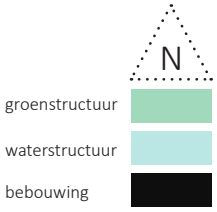
Aan de zuidzijde van het station grenst, aan de westerzijde van de Parnassusweg, het Kenniskwartier met de Vrije Universiteit en het VUMC. Dit gebied valt buiten de specifieke ontwikkeling van ZuidasDok. In tegenwoordige tijd vindt men naast het spoor sportpark Buitenveldert en een groot aantal schoolwerktuinen. Richting het oosten, aan de andere zijde van de Parnassusweg begint Mahler 4, één van de blik vangende hoogbouw locaties van zakelijk Zuidas.

Het concrete plangebied waar ik middels mijn afstuderen een ontwerpvoorstel voor zal doen omvat de openbare en semiopenbare ruimte van de Parnassusweg zelf tussen de Prinses Irenestraat tot onder het station door richting Kenniskwartier, van waar de weg doorloopt in de Buitenveldertselaan. Een belangrijk onderdeel van dit plangebied is de secundaire stationsentree naar station Amsterdam Zuid.

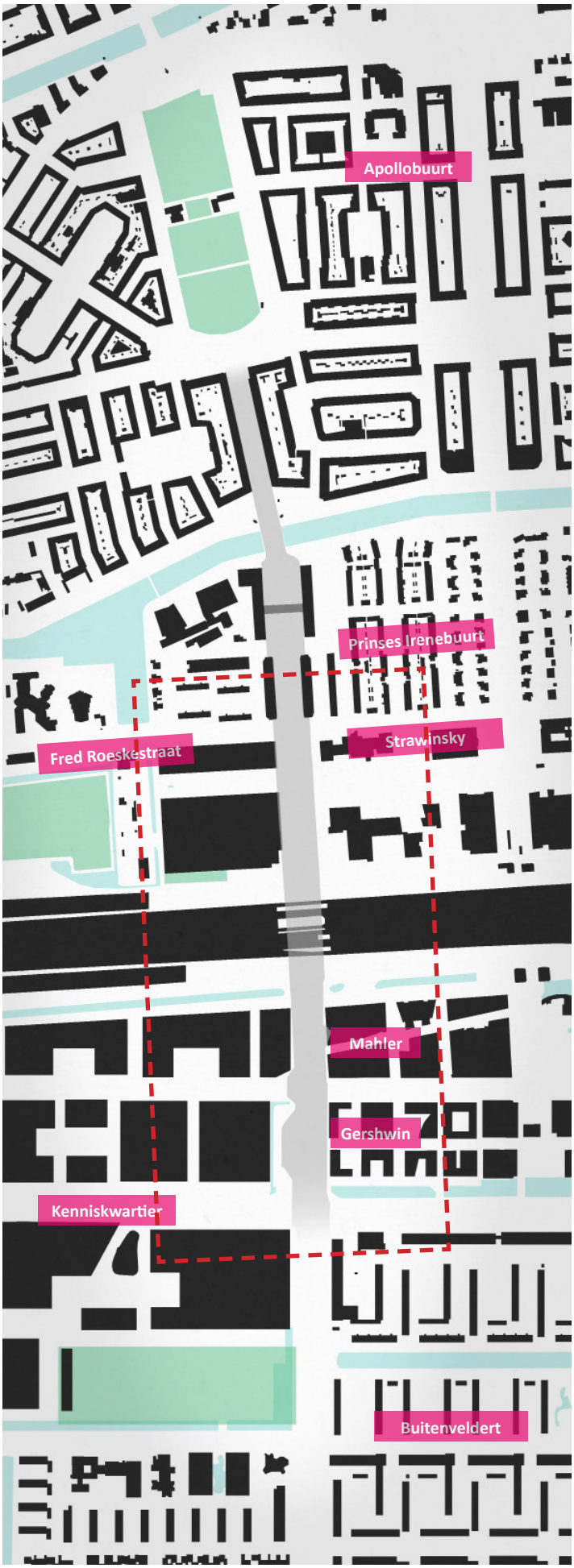
---

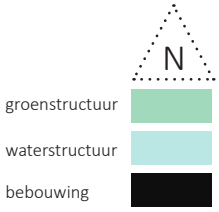
01 Opgesteld door Rijkswaterstaat, ProRail en de gemeente Amsterdam t.b.v. behandeling in de Gemeenteraad van Amsterdam op 19 september 2012
02 Zie ook paragraaf 2.1



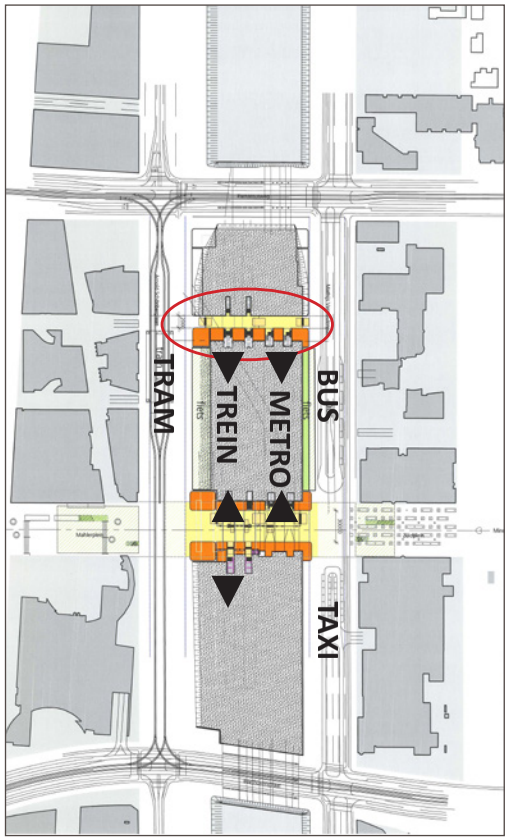


Figuur 1.2 Morfologische kaart *van de planomgeving, de Parnassusweg in de huidige (najaar 2013) situatie*
(Bron: eigen afbeelding)

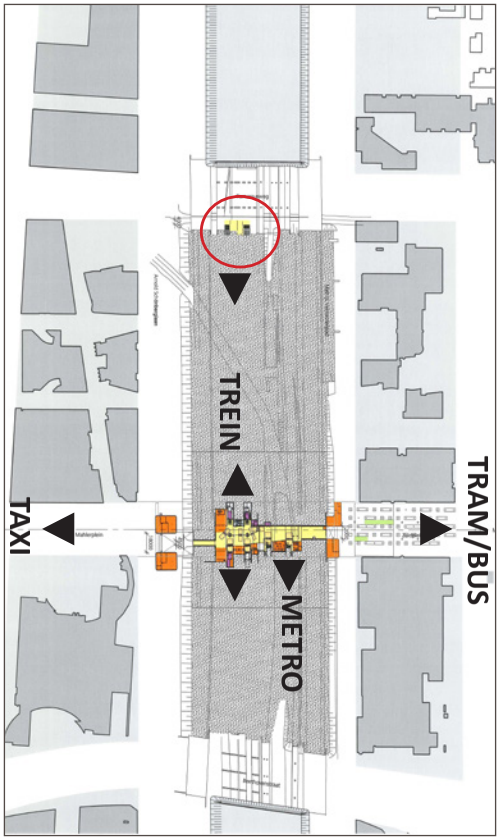




Figuur 1.3 Morfologische kaart van de planomgeving, de Parnassusweg in de gepland toekomstige (2023) situatie
(Bron: eigen afbeelding)



Figuur 1.7 Plattegrond van het voorstel voor de neiuwe stataionsentree (Bron: Benthem Crouwel Architekten BV 2012: OV Terminal ZuidasDok Amsterdam)



Figuur 1.6 Plattegrond van de stationsentrees in huidige situatie (Bron: Benthem Crouwel Architekten BV 2012: OV Terminal ZuidasDok Amsterdam)

Figuur 1.4 Scheiding tussen snel verkeer en langzaam verkeer op de Parnassusweg ter hoogte van de Strawinskylaan met zicht op Station Amserdam Zuid, oogpunt in zuidelijke richting (Bron: Eigen afbeelding)

Tussen de diverse bestemmingen rond Parnassusweg speelt als fundamenteel, verbindend – en scheidend element infrastructuur een belangrijke rol. Verschillende verkeerstromen voor zowel doorgaand- als bestemmingsverkeer zijn maatgevend in het publieke landschap. De Parnassusweg faciliteert in de huidige situatie de bewegingen op een fysiek gescheiden manier: de autoweg met onder andere trambaan en bus routes richting Strawinskylaan en Amsterdam centrum is hoger gelegen dan de fiets- en wandelpaden en splitst daarmee het snelle stadsverkeer af van het langzamere fiets- en wandelverkeer (Figuur 1.4)

1.2 Toekomstperspectief Parnassusweg

Zoals af te lezen is van Figuur 1.2 en 1.3 op de voorgaande pagina's, vindt er de komende jaren rond de Parnassusweg een grote ruimtelijke ontwikkeling plaats. In Hoofdstuk 2 zoomen we verder in op deze weergegeven ontwikkelingen.

Alle gebiedsontwikkelingen hebben gevolgen voor de publiek openbare ruimte en zullen de gebruikersdynamiek van Parnassusweg doen veranderen. Door meer gemixte functiesamenstellingen van onder ander het VU Kenniskwartier en Gerechtshof Parnas zal in het plangebied vooral de bewoner toenemend aanwezig zijn in het straatbeeld. Door een algehele groei van functies en bestemmingen rond Parnassusweg zal de openbare ruimte ook intensiever worden gebruikt. Met al deze ontwikkelingen verandert de openbare ruimte zelf ook mee. Zo moeten in het Kenniskwartier de sportvelden en schooltuinen plaats maken voor kantoren, woningbouw en bijbehorende parkeervoorzieningen. Gezien de ruimtelijke ontwikkelingen lijkt het er op dat er de komende jaren een afname van publieke ruimte rond Parnassusweg zal zijn. Dit gaat gepaard met een intensivering in gebruik.

De ontwikkelingen en intensivering zetten druk op de huidige infrastructuur. In de vigerende toekomstplannen voor Zuidas veranderen hiertoe bijvoorbeeld de tramroutes en de plaats van het busplatform. Andere grote infrastructurele ingrepen zijn ondertunneling van de A10 en uitbreiding van Station Amsterdam Zuid.

De stationsingang aan de Parnassusweg wordt in de toekomst vergroot en verschoven in oostelijke richting, zodat men “minder ver naar de treinen hoeft te lopen” naar de metro- en treinplatforms[03,04]. De opgang naar de treinen vanaf de Parnassusweg – en daarmee dus de verbinding van het station met deze verkeersader – komt hiermee te vervallen. Zie ook Figuren 1.5 en 1.6 waarin het verschil wordt weergegeven tussen de huidige entree vanaf Parnassusweg en een door Benthem Crouwel architecten voorgestelde, nieuwe passage in oosterlijke richting van het station.

1.3 Positie ten opzichte van gebiedsontwikkeling: een theoretische overweging en basis voor het onderzoek

Volgens de gebiedsontwikkelaars komt er door ondertunneling van de A10 en verlaging van een deel van het wegennet rond de Parnassusweg en de Strawinskylaan meer wenselijk openbare ruimte vrij[0506]. Het bewonerscollectief van de Prinses Irene buurt geeft echter op de verenigingswebsite aan dat de "wegverhoging ter plaatse van de Strawinskylaan vanuit de woonwijk juist zorgt voor een wenselijke afscheiding van het kantorengebied en rust"[07],

03 Bentem Crouwel 2013: 13
04 Het is inderdaad zo dat reizigers in de toekomst vanaf de nieuwe Parnassuspassage als in Figuur 1.4 minder ver over de perrons naar de treinen hoeven te lopen. Zij zullen echter gewoon eenzelfde afstand door de stad en door een afgeschermde stationspassage af moeten leggen.
05 van Essen, Starmans 2012: 34
06 De spoorwegen blijven vooralsnog bestaan als viaduct en daarmee dus als scheiding tussen noord en zuid.
07 www.irenebuurt.nl/wandeling-3.htm

een standpunt wat niet strookt met die van de gebiedsontwikkelaars. Voor het ontwerp deel ik in principe het bewonersstandpunt en vind dat de gemeente vooral geen overbodige kosten hoeft te maken voor een onnodige of zelfs ongewenste sloopingreep. In de ontwerpstudio kijk ik wat er gedaan kan worden met de openbare ruimte aan en rond de Parnassusweg met inachtneming van alle ruimtelijke- en infrastructurele ontwikkelingen.

Hoewel Benthem en Crouwel architecten vanuit het station en Zuidas gedacht de Parnassus entree naar Station Amsterdam Zuid willen verplaatsen richting het zakelijke centrum[08], neig ik intuïtief naar de stelling dat de entree wél direct aan de Parnassusweg gepositioneerd moet blijven. Een verwachte afnemende beschikbaarheid van openbare ruimte door ruimtelijke ontwikkelingen tegenover intensivering in het gebruik van Parnassusweg voeden deze stelling. Ik stel dat een tweede stationshal en/of –entree direct gelegen aan de Parnassusweg bijdraagt aan de levendigheid, functionaliteit, kwaliteit én kwantiteit van de openbare ruimte ter plaatse.

Het wegvallen van een toegang tot het station degenereert in mijn ogen de Parnassusweg in de huidige situatie verder tot slechts een doorgaande weg[09], terwijl ik er potentie en noodzaak zie van een dynamische wisselwerking tussen gevarieerd verblijf en verkeer.

1.4 Vraagstelling

Deze wisselwerking tussen verblijf en verkeer, de diversiteit in omliggende functies en gebruikersgroepen en de grote mate van ontwikkeling van het gebied vormen de basis voor mijn interesse in het Parnassusweg plangebied en voor dit gebruikersonderzoek. Middels navolgende vraagstelling vraag ik mij af:

"Wat zijn de bewegingen van gebruikers over de Parnassusweg gedurende de dag (time- en space-zoning) en waar binnen dit plangebied vinden we in welke mate ruimte voor verbetering in het gebruik van dit publieke domein?"

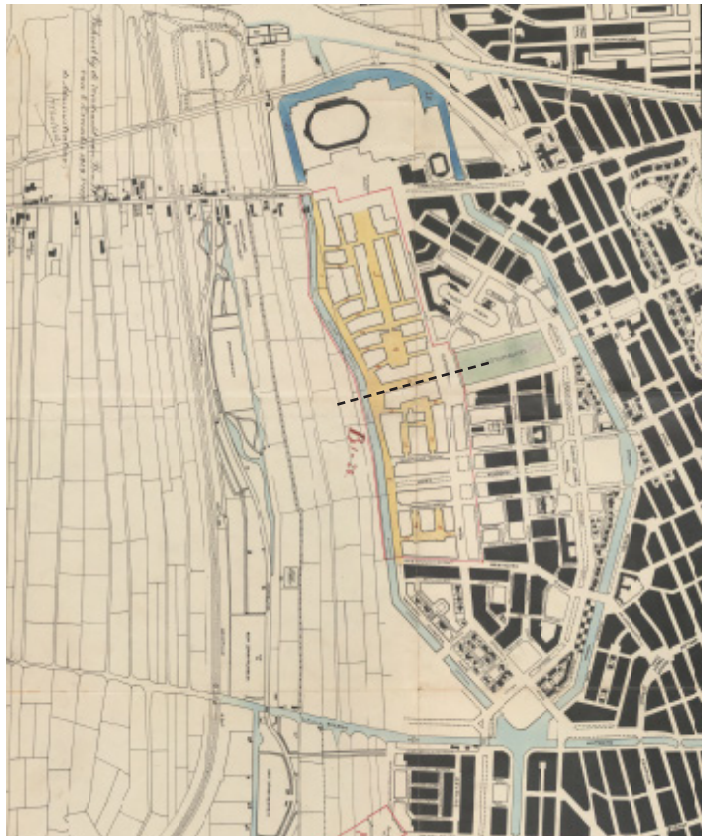
Om deze hoofdvraag te kunnen beantwoorden, omvat de vraagstelling van het gebruikersonderzoek de volgende deelvragen:

- *Wie zijn de huidige gebruikers van de Parnassusweg?*
- *Wie zijn de toekomstige gebruikers van de Parnassusweg?*
- *Welke gebruikersgroepen maken gebruik van de Amsterdam Zuid stationsentree gelegen aan de Parnassusweg?*
- *Hoe zijn de bewegingsgangen van de gebruikers van de Parnassusweg: hoe bewegen zij en waar gaan ze heen?*
- *Hoe is de beleving van de gebruikers in de huidige situatie?*
- *Behoeven de gebruikers veranderingen in het publieke domein op en rond van de Parnassusweg? Wat voor verandering willen zij en wat hebben zij nodig?*

08 Bentem Crouwel 2013: 13
09 Voor mogelijke gevolgen hiervan verwijs ik naar het huidig naargeestige publieke domein rond station Amsterdam Lelylaan

1.5 Opzet van het gebruikersonderzoek

Op zoek naar beantwoording van de vraagstelling en vorming van mijn ontwerpopgave, onderzoek ik welke gebruikers de planlocatie doorkruizen, gebruiken en zullen gaan gebruiken en hoe zij door het plangebied bewegen (waar zitten de knooppunten?). Hiertoe bekijken we de situatie in zowel de huidige als aannemelijk toekomstige context, maar allereerst ook vanuit een historisch perspectief. Het gebruikersonderzoek omvat hierna een verslaglegging van observaties ter plaatse van een aantal kenmerkende intersecties in het plangebied. Vooral om deze observaties aan te vullen met andere bronnen dan eigen ogen dient een questionnaire, een ondervraging van een aantal gebruikers van de stationsingang aan de Parnassusweg bij station Amsterdam Zuid. De vraagstelling voor deze questionnaire speelt in op de laatste deelvraag uit voorgaande paragraaf en draagt bij aan het onderzoek naar wensen van de gebruiker van de Parnassusweg stationsentree. Na de rapportage van observaties en questionnaire concludeer ik de bevindingen en onderzoeksresultaten waarna aanbevelingen volgen.



Figuur 2.2 Plattegrond Plan Zuid door Berlage uit 1916. De stippellijn weergeeft de route tussen station zuid, via het sportterrein en het Willemspark, de toekomstige Parnassusweg nog zonder straatnaam (Bron: Stadsarchief Amsterdam)

Figuur 2.3 Vogelcluchtperspectief op Plan Zuid door Berlage, gezien vanaf het Zuiderstation (Bron: Sergio Polano 1988: 50)

Figuur 2.4 Fragment van de kaart in de planvorming voor Amsterdam Zuid uit december 1929, toen de Gemeente Amsterdam de Parnassusweg zijn naam gaf. (Bron: Stadsarchief Amsterdam)

2 Context: ontleding van de Parnassusweg dynamiek

In paragrafen 1.1 en 1.2 beschreven we globaal al de huidige en toekomstige situatie op en rond de Parnassusweg. Om de dynamiek van deze omgeving verder in kaart te brengen, dienen we allereerst grip te krijgen op de aangehaalde term. In Figuur 2.1 een overzicht van de relevante definities die betrekking hebben op de verzamelnaam *dynamiek*.

Dy•na•miek (de v)
1 *beweging*
2 *gebruik van wisselingen in volume en sterkte in muziek*

Dy•na•mi•ca (de v; bijvoeglijk naamwoord: dynamisch)
1 *leer van de bewegingsverschijnselen*

Figuur 2.1 Definitie van de begrippen dynamiek en dynamica (Bron: van Dale)

Naast bovenomschreven definities uit de van Dale is mijn stellingname dat dynamiek in mijn ontwerp- en onderzoeksopgave ook het volgende omvat:

- Dynamiek = de sociale, intellectuele en morele krachten welke activiteit en verandering in een gegeven atmosfeer produceren;
- Dynamiek = het patroon in de geschiedenis van groei, verandering en ontwikkeling;
- Dynamiek = variatie en gradatie in het volume en de uitwerking van een werk. Zowel stilistisch als functioneel (muziektheorie)

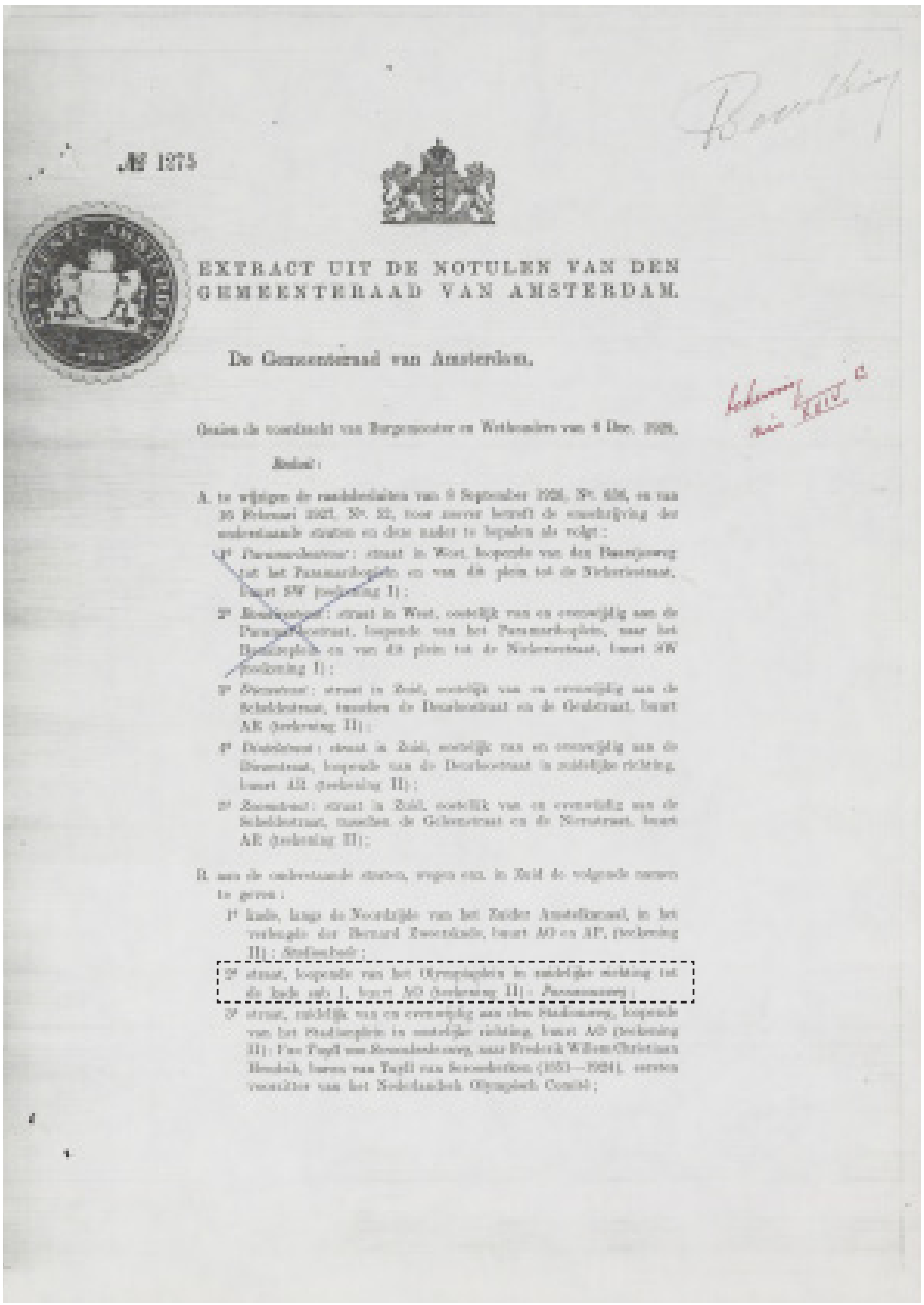
Dynamiek als omschrijving van het patroon in de geschiedenis van groei, verandering en ontwikkeling impliceert een vereiste tot onderzoek naar de historische achtergrond van de Parnassusweg en in het bijzonder het gebruik. Op zoek naar inzicht in de herkomst van de huidige situatie behandelen we daarom ook beknopt de stedelijke ontwikkeling rond de planlocatie in de navolgende paragraaf.

2.1 Een historische achtergrond: van Plan Zuid tot Zandland

In 1896 annexeerde de gemeente Amsterdam een deel van de gemeente Nieuwer Amstel in Zuid. Architect Hendrik Petrus Berlage kreeg de opdracht om voor dit gebied een uitbreidingsplan voor de stad te maken. Zijn eerste plan uit 1905 werd nooit uitgevoerd in verband met onder andere te hoge kosten en kritiek op het ontwerp.[10] De gemeente wilde een ringspoorbaan laten aanleggen rond de stad en vroeg Berlage om een nieuw plan voor het stadsdeel te ontwerpen. Zodoende ontstond in 1917 Plan Zuid[11] (zie ook Figuur 2.2). Berlage omschrijft stedenbouw als zijnde *overheidskunst*[12]. In zijn stedebouwkundige theorieën en ontwerpen bepleitte Berlage niet alleen het belang van esthetiek in bebouwing in de vorm van huizen, maar ook van de openbare ruimte. De gehele straat en pleinen behoorden volgens hem tot het geheel van de stad.[13] In *Berlage: beschouwingen over stedebouw 1892 - 1914* beschrijft architectuurhistoricus en hoogleraar Vincent van Rossem:

> *"Berlage heeft in de loop der jaren herhaaldelijk benadrukt dat de stedebouwer zich heeft bezig te houden met het stadsbeeld als geheel en niet met het afzonderliik plan van straten en pleinen. Met andere woorden: het gaat niet alleen om een verkavelingsplan maar er moet ook, en misschien zelfs vooral, aan de toekomstige bebouwing gedacht worden."*[14]

10 Het eerste plan voor Amsterdam Zuid omvatte volgens de beleidsmakers te veel plantsoenen en villa's. Zie ook: Van Rossem Vincent 1988: 48 - 52
11 www.ontdekberlage.nl/plan-zuid/
12 Van Rossem 1988: 59
13 Idem
14 Idem: 46



№ 1275

EXTRACT UIT DE NOTULEN VAN DEN GEMEENTERAAD VAN AMSTERDAM.

De Gemeenteraad van Amsterdam,

Gezien de voordracht van Burgemeester en Wethouders van 6 Dec. 1928,

Besluit:

A. te wijzigen de raadsbesluiten van 6 September 1926, №. 656, en van 20 Februari 1927, №. 32, voor zover betreft de omschrijving der onderstaande straten en deze nader te bepalen als volgt:

1° *Parnassusweg*: straat in West, loopende van den Baarjesweg tot het Parnassusplein en van dit plein tot de Niekerkstraat, lauwt SW (tekening I);

2° *Rembrandtplein*: straat in West, oostelijk van en evenwijdig aan de Parnassusweg, loopende van het Parnassusplein, naar het Rembrandtplein en van dit plein tot de Niekerkstraat, lauwt SW (tekening I);

3° *Noordstraat*: straat in Zuid, westelijk van en evenwijdig aan de Schuldstraat, tusschen de Deurloostraat en de Gouldstraat, lauwt AE (tekening II);

4° *Deurloostraat*: straat in Zuid, westelijk van en evenwijdig aan de Noordstraat, loopende van de Deurloostraat in zuidelijke richting, lauwt AE (tekening II);

5° *Zuidstraat*: straat in Zuid, westelijk van en evenwijdig aan de Schuldstraat, tusschen de Gouldstraat en de Noordstraat, lauwt AE (tekening II);

B. aan de onderstaande straten, wegen enz. in Zuid de volgende namen te geven:

1° kade, langs de Noordzijde van het Zuider Amstelkanaal, in het verlengde der Bernard Zweerskade, lauwt AO en AP, (tekening III): *Stadionkade*;

2° straat, loopende van het Olympiaplein in zuidelijke richting tot de kade sub 1, lauwt AO (tekening III): *Parnassusweg*;

3° straat, zuidelijk van en evenwijdig aan deze Stadionweg, loopende van het Stadionplein in oostelijke richting, lauwt AO (tekening III): *Van Tuyll van Serooskerkenweg*, naar Frederik Willem Christiaan Hendrik, baron van Tuyll van Serooskerken (1851—1924), eersten voorzitter van het Nederlandsch Olympisch Comité;

Figuur 2.5 Fragment van de raadsnotulen in de planvorming voor Amsterdam Zuid uit december 1929, toen de Gemeente Amsterdam de Parnassusweg zijn naam gaf. (Bron: Stadsarchief Amsterdam)

Plan Zuid kenmerkt zich door indrukwekkende assen, "brede stadsstraten met daarachter rustige woonbuurten"[15] en pleinen. Twee pleinen zouden de centrale punten vormen voor het gehele ontwerp: aan de zuidkant van Plan Zuid een plein gelegen naast het Zuiderstation en een plein op de as over de brug van de Amstel aan de zuidoostkant[16] (zie Figuren 2.2 en 2.3). Beide pleinen zouden in verbinding staan met belangrijke nieuwe toegangswegen tot de stadsuitbreiding.[17] Het stratenplan van Plan Zuid werd bepaald door "hiërarchische ordening van twee netweken"[18]. Sergio Polano omschrijft:

> *"De monumentale brede straten zijn in eenvoudige symmetrische figuren ontworpen. Het secundaire netwerk van verbindingen dat de brede straten doorkruist, zorgt voor continuïteit en sluit naar het noorden toe aan op de oude stad. [...] Binnen de ringweg lopen twee brede straten haaks op elkaar; de belangrijkste hiervan vormt het midden van een soort drietand die bij het stationsplein begint"[19].*

Deze drietand zien we in Figuren 2.2 en 2.3 samen met het Zuiderstation en het stationsplein afgebeeld. Hoewel er in het stedenbouwkundig ontwerp nog geen sprake was van de huidige straatnamen van het gebied, is aannemelijk dat de ader die tegenwoordig de Parnassusweg heet een stedenbouwkundige ontwikkeling is gebaseerd op de linkerpoot van de drietand zoals omschreven in bovenstaande quotatie en afgebeeld in Figuren 2.2 en 2.3. De stadsuitbreiding zou op moment van het stedenbouwkundig ontwerp reiken tot aan het Zuiderstation, waardoor het logisch is dat de hoofdwegen zich vanuit de stad naar het station toe richten.

Het Zuiderstation functioneerde in Plan Zuid als zuidelijke stadspoort. Op basis van de archieftekeningen van Berlage kunnen we stellen dat de *Parnassusweg*[20] in Plan Zuid bedoeld was als belangrijke ader en verbinding tussen het station, het sportterrein[21], de Stadionbuurt en in verdere noordoostelijke richting het Willemspark[22].

Sergio Polano omschrijft in de biografie van Berlage dat "door het omslaan van de conjunctuur het initiatief halverwege de jaren twintig in handen komt van privé ondernemers."[23] Hierdoor wordt het ook geplande aantal woningen in Plan Zuid niet gehaald[24]. Polano:

> *"Wat wel gehandhaafd blijft en zelfs definitief wordt aanvaard, is het idee van het ontwerpen met behulp van grote bouwblokken, waarbij het streven naar eenheid wordt verwerkelijkt. Berlage: 'Eerst werd elke woning als een afzonderlijk esthetisch geheel beschouwd, nu moet het geheel de straat, het plein, het stadsdeel omvatten."* [25]

Het station en merendeel van de geplande openbare gebouwen worden niet uitgevoerd (zie de in 1929 hernieuwde planvorming in Figuur 2.4). Tijdens de stadsuitbreiding blijkt dat de vraag naar woningen veel groter blijkt. De gemeente Amsterdam breidt daardoor verder naar het zuiden uit. Het gevolg

---

15 www.ontdekberlage.nl/brede-stadsstraten/
16 Polano Sergio 1988: 167
17 Idem: 168
18 Idem
19 Idem
20 Op moment van schrijven is een digitalisatie bij het Stadsarchief Amsterdam aangevraagd – maar helaas nog niet verwerkt door het archief – waarin het straatnaambesluit voor de Parnassusweg staat omschreven. Het document komt uit 1967 en zal mogelijk inzicht geven in het de bedoeling van de weg en zijn naam.
21 tegenwoordig het Olympusplein
22 Een constatering die mijn intuïtie - dat een entree naar het treinstation aan de Parnassusweg moet liggen - (zie paragraaf 1.4) vanuit historisch perspectief bekrachtigt.
23 Polano 1988: 168
24 Deze ontwikkeling valt waarschijnlijk samen met de verdere stadsuitbreiding ten zuiden van Plan Zuid.
25 Polano 1988: 168

Figuur 2.6 Archieffoto van de Parnassusweg
(Bron: http://www.verhalenvanvroeger.nl)

Figuur 2.7 Archieffoto van de grensovergang naar Zandland
(Bron: http://www.verhalenvanvroeger.nl)

Figuur 2.8 Archieffoto: spelende kinderen in het Zandland
(Bron: http://www.verhalenvanvroeger.nl)

hiervan is een continuïteit van de stad ten zuiden van het Zuiderstation, waardoor de functie als beginpunt van de stad of stadspoort sterk wordt afgezwakt.

De Parnassusweg wordt uiteindelijk doorgetrokken in zuidelijke richting om een verbinding te creëren met de zuidelijke tuinstad Buitenveldert[26]. Het symmetrische hoofdwegenplan van Berlage is hiermee veranderd: van een drietand met een *grande finale* ter plaatse van een stationsplein is geen sprake meer[27][28]. De uiteindelijke voltooiing van Plan Zuid komt gefaseerd, met onderbrekingen en toenemende wijzigingen tot stand. De werkzaamheden aan Plan Zuid vonden plaats tot aan het begin van de Tweede Wereldoorlog.[29]

De Parnassusweg krijgt haar naam in december 1929, zo blijkt uit notulen van de Gemeenteraad (zie Figuur 2.5). Dit is vlak ná de Olympische Zomerspelen van 1928. De straatnaam is hoogstwaarschijnlijk een verwijzing naar Olympisch Griekenland, daar in het raadsbesluit meerdere straatnamen verwijzen naar mythologisch Griekenland (Achillesstraat) en latere benoemingen van bijvoorbeeld de Apollolaan, de Olympiaweg, het Muzenplein, de Cliostraat et cetera[30].

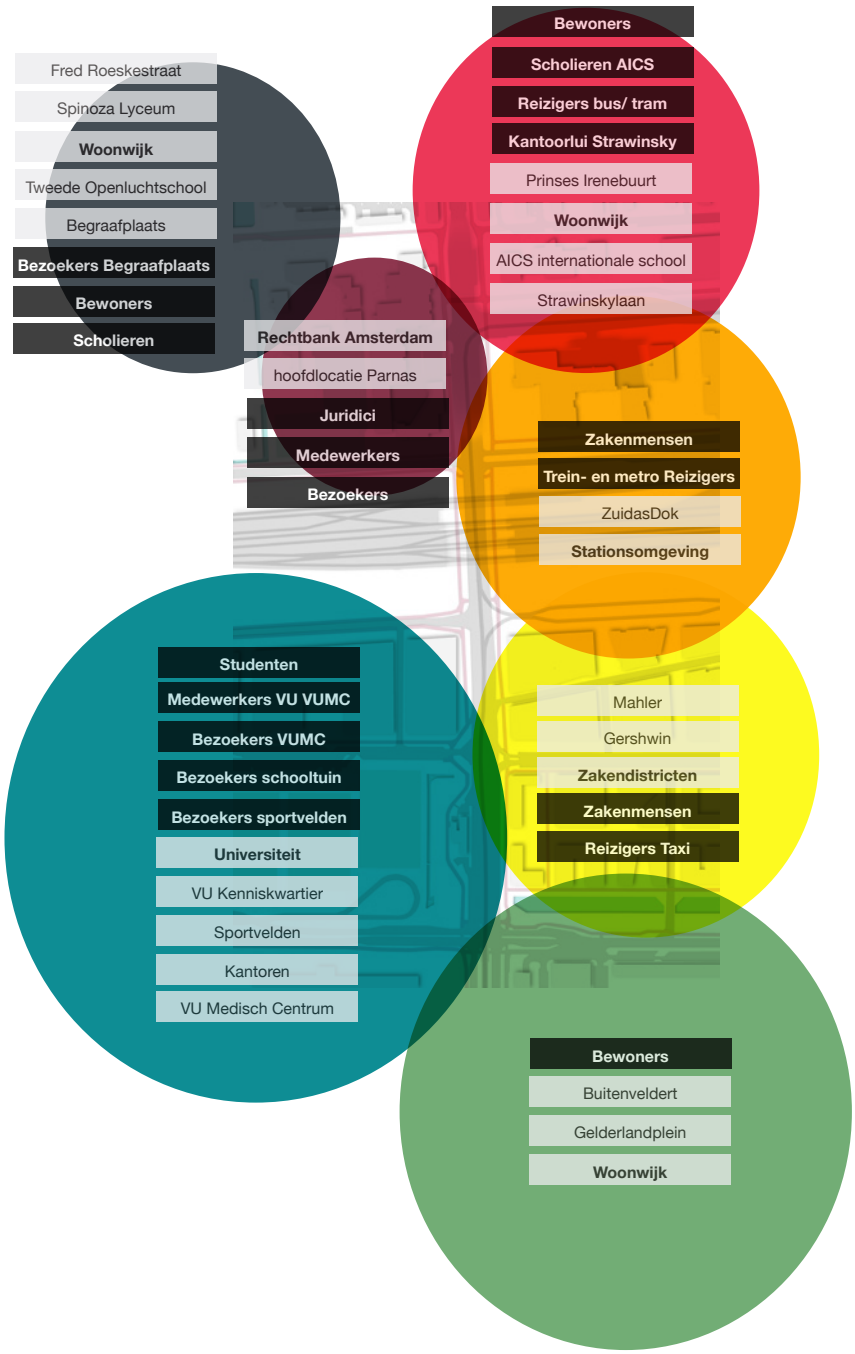
Door de oorlog kwam verdere ontwikkeling stil te liggen. Ongeveer twintig jaar voor de aanleg van Buitenveldert lag de stadsgrens langs de Stadionkade, de stad hield erna op en het stratenplan leidde naar een uitgestrekt terrain vague (Zie Figuur 2.6). Men was vóór de oorlog wel begonnen met het bouwrijp maken van het gebied: het was in de twintiger jaren met zand opgehoogd.[31] Door het zand en de stilgelegde bouw ging de natuur er haar eigen gang en ontstond er een gebied wat door verstuiving van het bouwzand veel weg had van een duinlandschap. Voor de bewoners was dit gebied een ideale plek voor recreatie. Er zijn veel verhalen te vinden over het succes van dit zogenaamde Zandland. Naast een aantal oorlogsverhalen zien we op de website *verhalen van vroeger*[32] dat jong en oud gebruik maakte van de woestenij en speelde, picknickte, zwom en schaatste in Zandland (zie ter illustratie de archieffoto's in Figuur 2.7 en 2.8).

Sinds het Zandland ontwikkelde Amsterdam Zuid zich gedurende de twintigste eeuw flink: in 1934 werd Het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) opgesteld wat de basis vormde voor de doorstart van de bouw na de Tweede Wereldoorlog. In 1953 werd het Plan Zuider Amstelkanaal vastgesteld en werd begonnen met de realisatie van ongeveer 725 woningen.[33]

In de verdere ontwikkeling van het gebied is de aanleg van de Schiphollijn in 1978 cruciaal, evenals de gelijktijdige aanleg van de snelweg die onderdeel vormt van het zuidelijk deel van dat wat later de ringweg rond Amsterdam zal worden. Deze ringweg fungeerde als fysieke scheiding tussen de stad Amsterdam en Buitenveldert met nog verder ten zuiden Amstelveen. De ringweg tezamen met de spoorlijn werd de levensader naar Schiphol, maar vormt nu een obstakel voor de Gemeente Amsterdam in haar plan om van Zuidas een een tweede stadscentrum te maken.[34]

Rond 1990 besloot ABN AMRO om het nieuwe hoofdkantoor te vestigen aan de Zuidas, waarna een masterplan voor het gebied werd opgesteld (de eerste

26 Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) uit 1934/ 1935
27 In 1921 werden randgemeenten geannexeerd waardoor een zuidelijke grensverlegging plaatsvond. Er kwam een noodzaak van doorgaande verbindingen in die richting. Als gevolg hiervan werd het station (tijdelijk) geschrapt en werden de Beethovenstraat en de Parnassusweg van richting veranderd
28 www.irenebuurt.nl/wandeling-12.htm
29 Idem
30 Bron: Raadsbesluit van 30 september 1931
31 www.irenebuurt.nl/zandland.htm
32 www.verhalenvanvroeger.nl/zoek/zandland
33 www.irenebuurt.nl/wandeling-12.htm
34 Irene Cieraad, mailwisseling 25 februari



Figuur 2.9 Schematische weergave van de deelgebieden rond de Parnassusweg en de gebruikers voor wie deze gebieden (tussen)bestemming is. (Bron: eigen afbeelding)

Figuur 2.10 Hoofdgebruikers Parnassusweg gedefinieerd (Bron: Eigen afbeelding)

in 1998)[35]. Vooral door de strategische ligging naast de A10, vlak bij Station Zuid en de aansluiting met luchthaven Schiphol, is het gebied uitgegroeid tot ambitieus zakencentrum van Amsterdam. Hoewel eerst station Amsterdam RAI het belangrijkste station op de lijn naar Schiphol was, is - met de komst van het World Trade Centre bij het Zuidplein- Station Amsterdam Zuid (WTC) veranderd in intercitystation in plaats van Station Amsterdam RAI[36].

2.2 Beschrijving van de huidige dynamiek: voorbijgangers en gebruikers

Zoals we eerder al omschreven, markeert de Parnassusweg één van de flanken van deelgebied ZuidasDok en vormt de weg zowel verbinding als begrenzing tussen de verschillende omliggende deelgebieden.

Het gegeven dat het de Parnassus*weg* betreft, geeft aan dat er een nadruk is op verkeer en beweging. Gebruikers van de Parnassusweg zijn dan ook voornamelijk weggebruikers: automobilisten, reizigers via Openbaar Vervoer, fietsers en voetgangers. Het snelle autoverkeer beweegt tussen de noord- en zuidkant onder het verhoogde treintracé door. In de huidige situatie beweegt daarboven ook nog het A10 verkeer. Deze randweg wordt echter ondertunneld over ongeveer vier jaar[37], waarna dit autoverkeer onder de Parnassusweg door zal rijden en het voor het publiek aan het oog onttrokken wordt. Zoals we al eerder bespraken, heeft de Parnassusweg raakvlakken met verschillende deelgebieden met elk hun eigen ontwikkelingen, karakteristieken en gebruikers.

Aan de noordzijde van het station bevinden zich de Prinses Irenebuurt en verder naar het noorden de stadionbuurt. Rond de Fred Roeskestraat bevinden zich onderwijsfuncties zoals het Spinoza Lyceum, het ROC en de Tweede Openluchtschool en meer richting het treinspoor ook de begraafplaats Buitenveldert. Naast bewoners bestaat het publiek ter plaatse uit bezoekers van deze begraafplaats en een groot aantal scholieren. Direct aan de Parnassusweg bevindt zich het deelgebied Parnas met de Rechtbank Amsterdam. Deze bestemming kent medewerkers van de rechtbank, maar ook bezoekers van de rechtsprekende instantie. Aan de andere zijde van de Parnassusweg (aan de oostzijde) vormt de Prinses Irenebuurt een levendige wijk met in de buurt woningbouw en de AICS internationale school met dagopvang en buitenschoolse opvang. De schoolkinderen gaan voor hun gymlessen per bus, fiets of te voet in groepen naar het sportcentrum van de VU ten zuiden van het station. De Prinses Irenebuurt wordt gescheiden van het stationsgebied door kantoorbebouwing ter plaatse van deelgebied Strawinsky, welke voornamelijk in gebruik is door zakenlui.

Ten zuiden van het station bevindt zich aan de zuidwestelijke kant het Kenniskwartier, het universiteitsdomein van de Vrije Universiteit. Het Kenniskwartier omvat onderwijsgebouwen, sportvoorzieningen en in de toekomst voornamelijk kantoorfuncties langs het spoor. In tegenwoordige tijd wordt het Kenniskwartier vooral gebruikt door studenten en medewerkers van de VU, in de toekomst zal dit gebruikerspallet verder uitgebreid worden in intensiteit (het Kenniskwartier wordt groots ontwikkeld) en met de komst van ondernemers en zakenlui richting station. Op basis van observaties, kengetallen uit het Zuidas componentenboek en het startbesluit van het Kenniskwartier maken we op dat het vooral de studenten en VU medewerkers zijn die gebruik maken van de stationsingang aan de Parnassusweg. Aan de oostzijde begrenst de Parnassusweg de Zuidas met direct aan de weg deelgebieden Mahler en Gershwin gelegen waarvoor de gebruikers vooral ondernemers en zakenmensen/ kantoorpersoneel zijn.

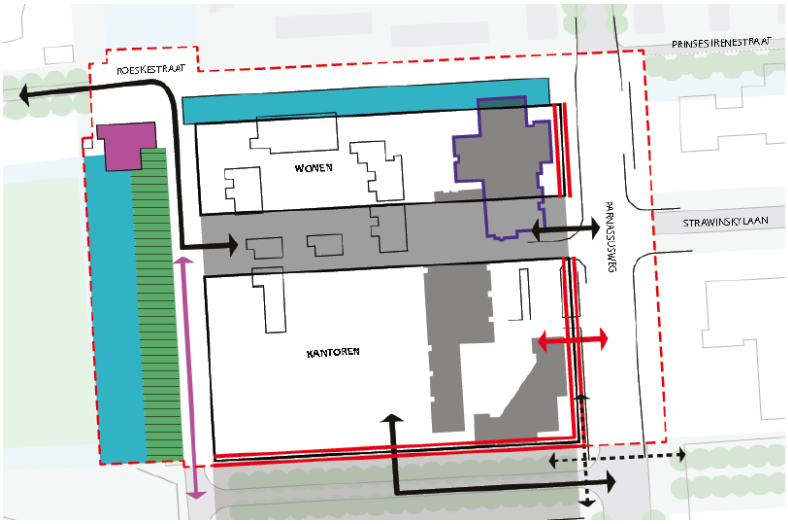
Tussen noord en zuid verbindt de Parnassusweg de Stadionbuurt met

35 www.amsterdam.nl/zuidas/menu/zuidas/historie-zuidas/
36 Irene Cieraad, mailwisseling 25 februari
37 Van Essen, Starmans 2012: 59

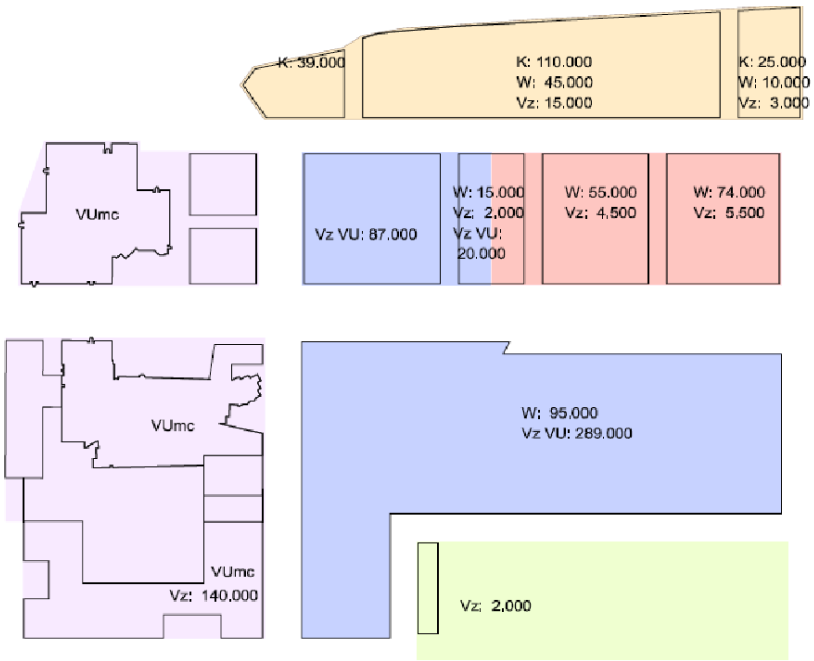
Gerechtshof Parnas
(2015 - 2021)
+ 51.000 m2 BVO (bruto vloeroppervlak)
+ 9000 m2 parkeervoorziening

VU Kenniskwartier
(2009 - 2017)
+ 879.000 m2 BVO
+ 7650 m2 parkeervoorziening

Figuur 2.11 Verwachte groei rond Parnassusweg in cijfers (Bron: Eigen afbeelding)



Figuur 2.12 Fragment uit bestemmingsplan/ Startbesluit Parnas (Bron: Componentenboek Zuidas)



Figuur 2.13 Fragment uit bestemmingsplan/ Startbesluit Kenniskwartier (Bron: Componentenboek Zuidas)

Buitenveldert en vormt de weg zowel een verbinding als begrenzing van de diverse omliggende deelgebieden. Figuur 2.10 omschrijft de hoofdgebruikers van en rond Parnassusweg in de huidige situatie. In Hoofdstuk 3 omschrijven we deze groepen op basis van observaties en peilingen verder.

2.3 Analyse toekomstig gebruik rond Parnassusweg

In de inleiding stelden we al dat er tussen 2012 en in ieder geval 2030 grote ruimtelijke ontwikkelingen rond de Parnassusweg plaats zullen vinden. Hierbij zijn maatgevende deelgebieden in ontwikkeling grenzend aan de Parnassusweg[38]:

- *Fred Roeskestraat*
  Ontwikkeling van kantoren, woningbouw, voorzieningen en educatie (deels gereed op moment van schrijven);
- *Parnas*
  Herontwikkelen van het gerechtsgebouw (bestaand en deels nieuw te ontwikkelen op moment van schrijven);
- *Het Kenniskwartier*
  met uitbreiding VU/VUmc en kantoor en woningbouw (deels gereed, deels in ontwikkeling op moment van schrijven);
- *Mahler*
  Nieuwbouw van woon-/werk accommodaties in hoge dichtheden (nagenoeg gereed op moment van schrijven);
- *Gershwin*
  Nieuwbouw van woon-/werk accommodaties in hoge dichtheden (deels gereed, deels te ontwikkelen op moment van schrijven);

De bestaande omliggende woonbuurten grenzend aan Parnassusweg ten noorden van het station zoals de Apollobuurt, Stadionbuurt en Irenebuurt, maar ook Buitenveldert ten zuiden van het station maken de komende jaren geen grootschalige ruimtelijke ontwikkeling door (zie ook Hoofdstuk 1 Figuren 1.2 en 1.3).

Het VU Kenniskwartier en Gerechtshof Parnas zijn de komende jaren aan de grootste verandering onderhevig. Het Gerechtshof wordt – op de monumentale betontoren na – gesloopt en vervangen door nieuwbouw en het Kenniskwartier wordt groots uitgebreid tot bebouwde campus. De ontwikkeling van het Kenniskwartier wordt gedeeld in 2 delen: een deel ten zuiden van De Boelelaan en een deel ten noorden van De Boelelaan. Dit laatste deel is direct relevant voor het eigen Parnassusweg plangebied, daar het direct grenst aan het plangebied. Figuen 2.11, 2.12 en 2.13 weergeven de verwachte groei van Parnas en het Kenniskwartier in concrete cijfers en de bijbehorende bestemmingsplannen.[39]

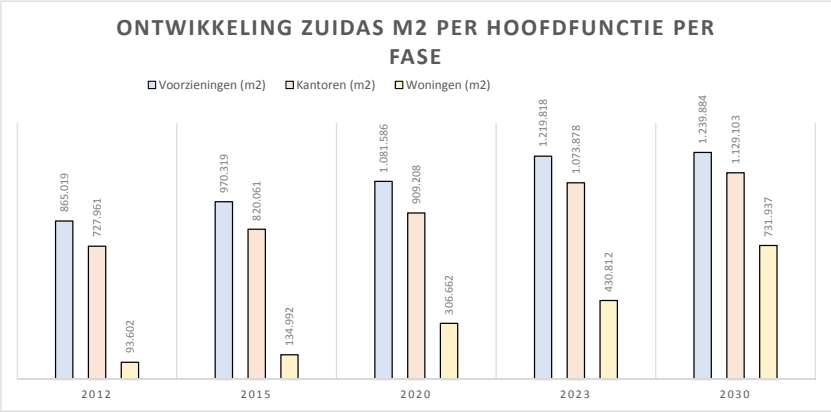
Wanneer we deze cijfers afzetten tegen de totale ontwikkeling van Zuidas (Zie Figuur 2.14 op navolgende pagina)[40], kunnen we allereerst stellen dat alle hoofdfuncties -wonen, werken en voorzieningen tussen 2012 en 2030 zullen groeien. Over de prognoses voor de gehele Zuidas zien we dat de woonfunctie de grootste groei zal doormaken. Zoals al eerder omschreven, zijn met name de ontwikkelingen van het Kenniskwartier en Parnas maatgevend voor de groei rond Parnassusweg. Hoewel deze functies lijken te vallen onder 'voorzieningen', hebben we het hier over een gemixte functie-uitbreiding van zowel woningbouw, kantoren als voorzieningen.

38 Idem
39 De gegevens zijn afkomstig uit diverse bestemmingsplannen, gemeente nota's en het Componentenboek Zuidas
40 Verkeersstudie 2013 Zuidas Flanken: 15

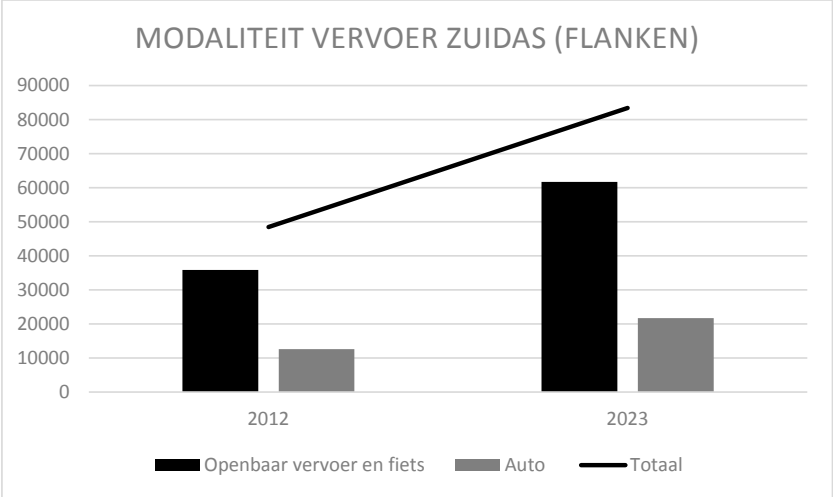
Ontwikkeling Zuidas programma tot 2030					
Functie	**2012**	**2015**	**2020**	**2023**	**2030**
Voorzieningen (m2)	865.019	970.319	1.081.586	1.219.818	1.239.884
Kantoren (m2)	727.961	820.061	909.208	1.073.878	1.129.103
Woningen (m2)	93.602	134.992	306.662	430.812	731.937
Totaal (m2)	1.686.582	1.925.372	2.297.456	2.724.508	3.100.924

Ruimtelijke groei Zuidas t.o.v. vorige fase				
	2015	**2020**	**2023**	**2030**
Voorzieningen (m2)	105.300	111.267	138.232	20.066
Kantoren (m2)	92.100	89.147	164.670	55.225
Woningen (m2)	41.390	171.670	124.150	301.125
Totaal (m2)	238.790	372.084	427.052	376.416

Percentuele ruimtelijke groei Zuidas t.o.v. vorige fase				
	2015	**2020**	**2023**	**2030**
Voorzieningen (%)	12,2%	11,5%	12,8%	1,6%
Kantoren (%)	12,7%	10,9%	18,1%	5,1%
Woningen (%)	44,2%	127,2%	40,5%	69,9%
Totaal (%)	14,2%	19,3%	18,6%	13,8%



Figuur 2.14 De ontwikkeling van Zuidas tussen 2012 en 2030 in m2 en percentages (Bron: Eigen afbeelding op basis van gemeentestukken)



Figuur 2.15 Verdeling en intensivering verkeer: OV, Fiets en autoverkeer. (Bron: Verkeersstudie Zuidas Flanken: 28)

We kunnen stellen dat we in grote lijn de ontwikkeling van geheel Zuidas kunnen volgen voor plangebied Parnassusweg. Immers:

- Voor het Kenniskwartier langs Parnassusweg wordt een "gemengd hoogwaardig programma gerealiseerd"[41], een combinatie van wonen, studeren en werken (zie nevenstaande Figuur 1.7)[42]. ;

- Het bestemmingsplan voor Parnas wordt uitgebreid met een deel bestemd voor woonfunctie (zie Figuur 1.8)[43];

- De hoogbouw op Mahler en Gershwin krijgt ook combinatie van woon- werk- en voorzieningfuncties (Zie Figuur 1.9).

Zoals wordt omschreven in Verkeersstudie 2013 Zuidas Flanken[44], is het begrip ruimtelijke ontwikkeling grofweg gelijk te stellen aan ontwikkeling van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen. Bovenomschreven groei in vierkante meters en percentages geeft een bruikbare impressie van de veranderende gebruikersdynamiek.

Uit Verkeersstudie 2013 Zuidas Flanken blijkt dat dat het verkeer over alle vervoersmiddelen sterk toeneemt (Zie ook Figuur 2.15)[45]. De verhouding tussen de vervoerwijzen blijft volgens deze studie nagenoeg gelijk[46]De verwachte algehele intensivering van gebruik van de Parnassusweg zet druk op de huidige infrastructuur. In de vigerende toekomstplannen voor Zuidas veranderen, om de infrastructurele capaciteit te vergroten, bijvoorbeeld de tramroutes en de plaats van het busplatform. Andere grote infrastructurele ingrepen die we al eerder bespraken zijn de ondertunneling van de A10 en uitbreiding van Station Amsterdam Zuid.

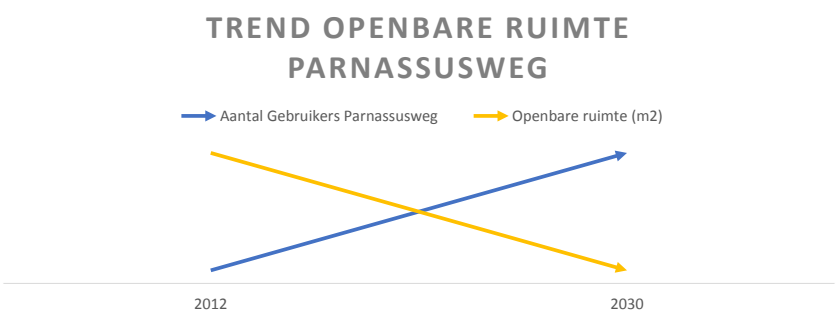
"Uit de nota Amsterdam Aantrekkelijk Bereikbaar (2012) blijkt dat de fiets als vervoerwijze groeit in het stedelijk verkeer naar het centrumgebied: er is sprake van een groei van het aandeel fiets van 15% naar 25%. Dit gaat ten koste van de auto. Bij het verkeer van / naar en buiten de stad zien we een groei in het openbaar vervoer: de groei van het aandeel trein groeit met 10% ten koste van de auto en het overige openbaar vervoer doordeweeks. In het weekend zien we echter een groei van het autoverkeer: dan groeit het aantal auto met 10% en dit gaat ten koste van de trein.

De trend in Amsterdam is dat het aandeel auto verder af zal nemen. In Zuidas wordt echter veel nieuw programma toegevoegd. Daardoor zal het totale aantal autoritten toch toenemen in het gebied Zuidas. Aan de andere kant voorspelt de verkeersstudie dat Zuidas steeds meer een centrumgebied / onderdeel van het centrum van Amsterdam wordt, waardoor wordt Zuidas steeds meer een centrumgebied / een vergelijkbare tendens met het centrum van Amsterdam te verwachten is."

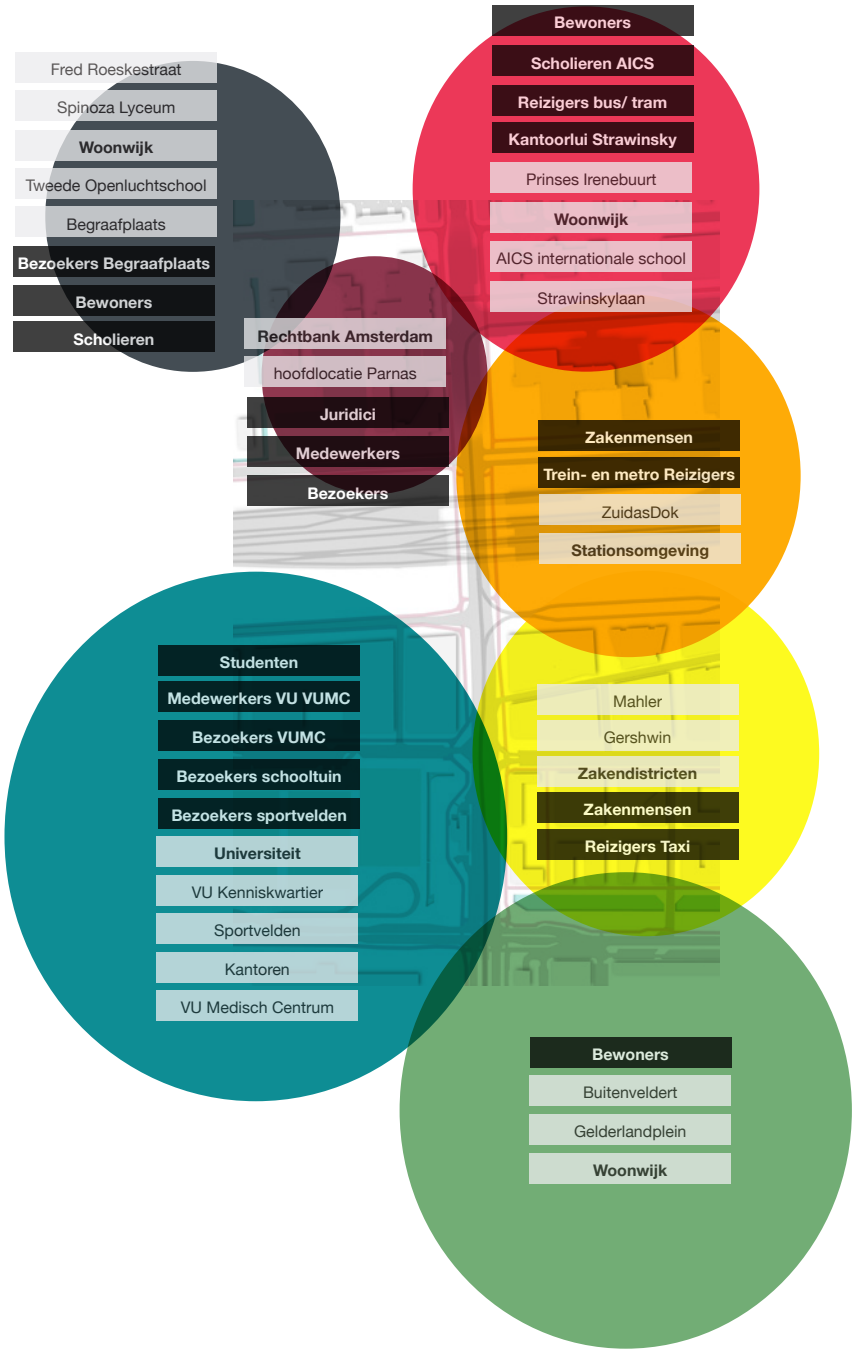
(Bron: Verkeersstudie 2013 Zuidas Flanken: 17 – 18)

De stationsingang aan de Parnassusweg wordt in de toekomst vergroot en verschoven in oostelijke richting, zodat men "minder ver naar de treinen hoeft te lopen" naar de metro- en treinplatforms[47]. De opgang naar de treinen vanaf de Parnassusweg – en daarmee dus de verbinding van het station met deze verkeersader – komt hiermee te vervallen.

41 Componentenboek Zuidas: 72
42 Startbesluit Kenniskwartier: 19
43 Idem: 67
44 Verkeersstudie 2013 Zuidas Flanken: 14
45 Idem: 28
46 Idem 17 – 18
47 Bentem Crouwel 2013: 13

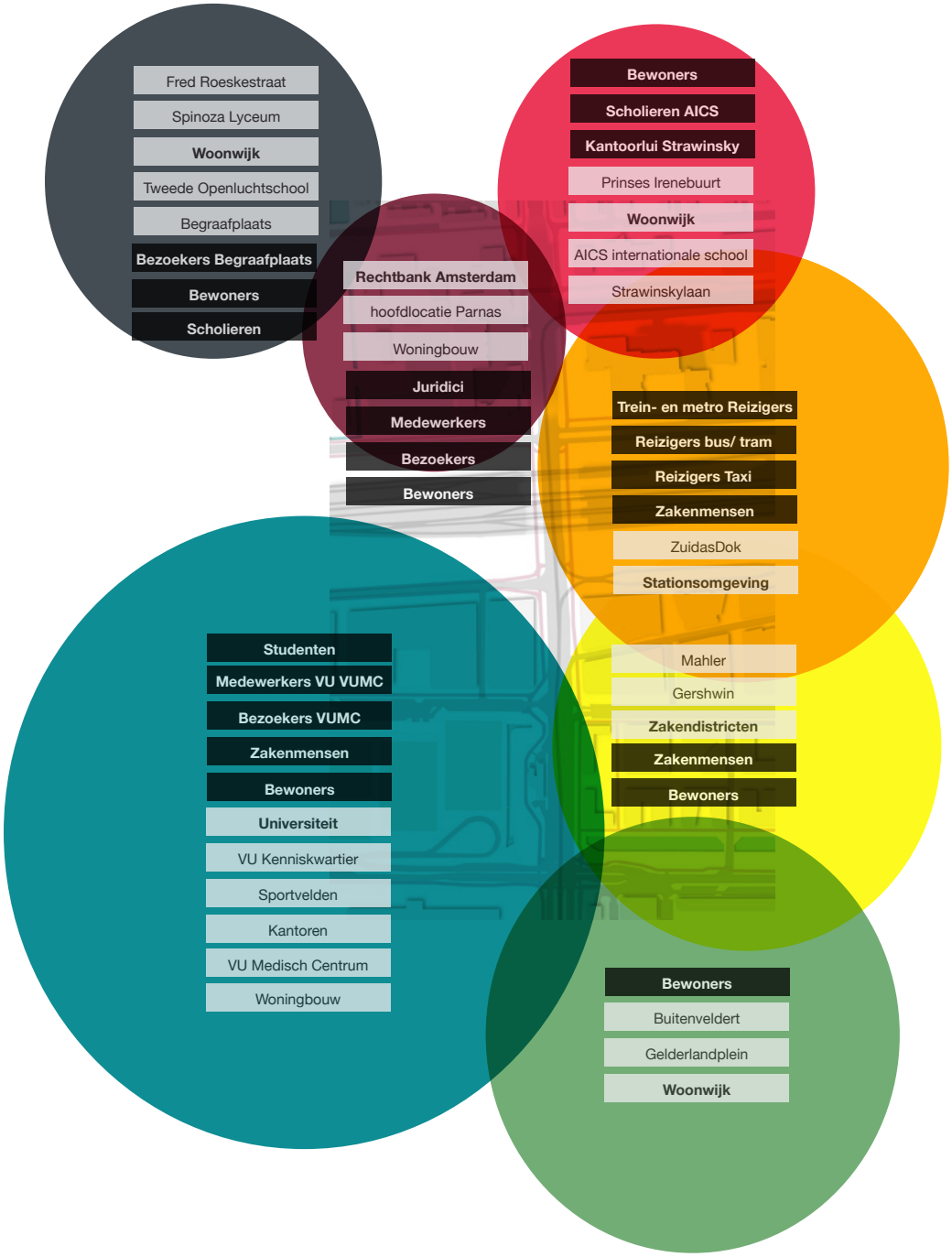


Figuur 2.16 Grafische weergave van de verwachte verandering in hoedagnigheid van de Parnassusweg: gebruikers t.o.v. beschikbare openbare ruimte. (Bron: Eigen afbeelding)

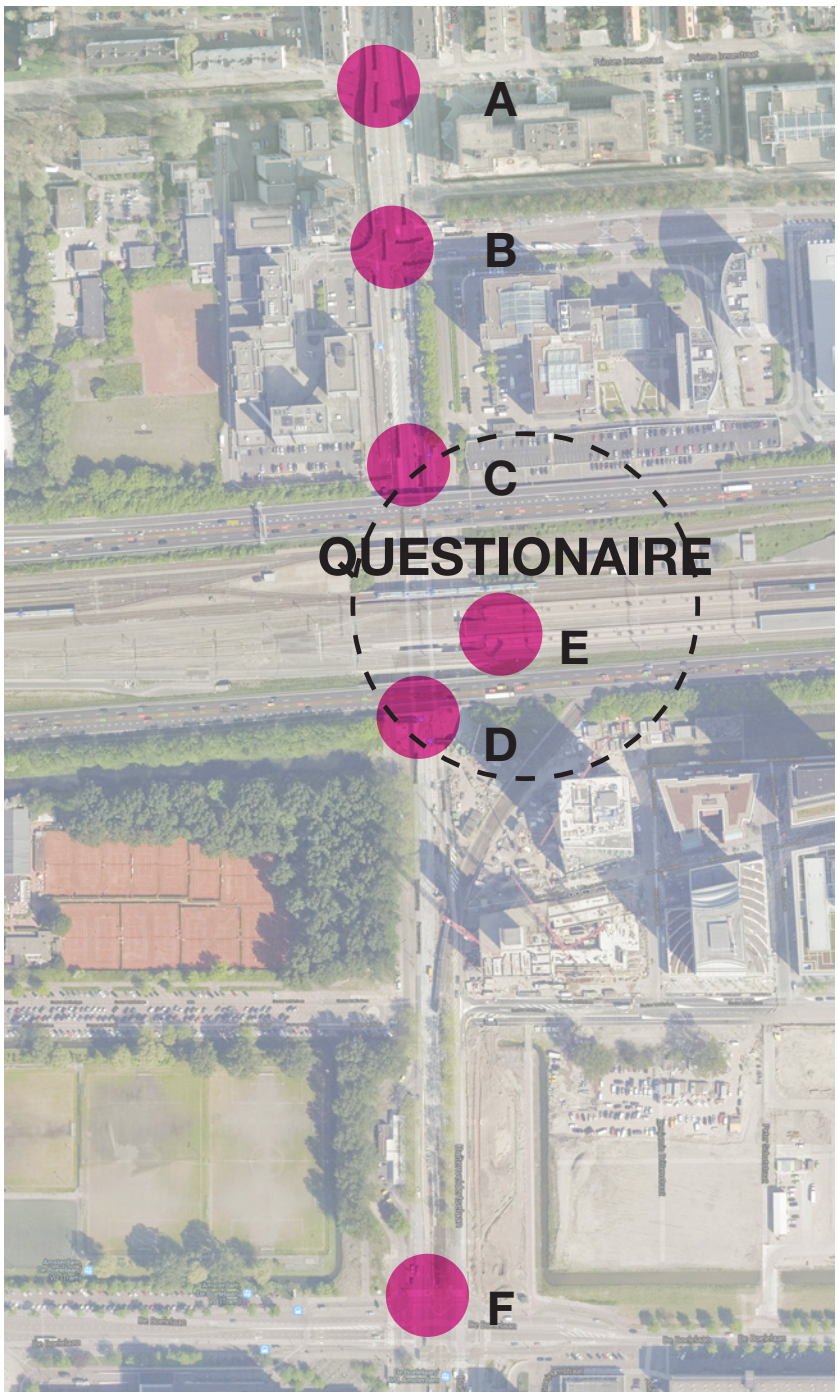


Figuur 2.17 Schematische weergave van de deelgebieden rond de Parnassusweg en de gebruikers voor wie deze gebieden (tussen)bestemming is. (Bron: eigen afbeelding)

Recapitulerend hebben alle omschreven gebiedsontwikkelingen, zowel ruimtelijk als infrastructureel, bij elkaar opgeteld gevolgen voor de publiek openbare ruimte en de gebruikersdynamiek van Parnassusweg (Zie schematische weergave huidige- en toekomstige situatie in Figuren 2.17 en 2.18). Door meer gemixte functiesamenstellingen zal in het plangebied vooral de bewoner toenemend aanwezig zijn in het straatbeeld. Door een algehele groei van functies en bestemmingen rond Parnassusweg zal de openbare ruimte ook intensiever worden gebruikt. Ook de openbare ruimte zelf zal mee veranderen. Zo moeten in het Kenniskwartier de sportvelden en schooltuinen plaats maken voor kantoren, woningbouw en bijbehorende parkeervoorzieningen. Gezien de ruimtelijke ontwikkelingen lijkt het er op dat er de komende jaren een afname van publieke ruimte rond Parnassusweg plaats zal vinden. Dit gaat gepaard met een intensivering in gebruik (Figuur 2.16).



Figuur 2.18 Schematische weergave van de deelgebieden rond de Parnassusweg en het toekomstig gebruik (Bron: eigen afbeelding)



Figuur 3.1 Indicatie van de plekken ter observate en het domein van het questionnaire onderzoek (Bron: eigen afbeelding op basis van Google Maps onderlegger)

Observaties

Data en tijdstippen van observatie:

maandag	11 november	2013	tussen 13:00 en 18:00
vrijdag	13 juni	2014	tussen 12:00 en 17:00

Questionaire

Datum en tijdstip van ondervraging : 11 november 2013
Aantal succesvolle ondervragingen : 10

3 Observaties en Questionaire

In de winter en in de zomer, op verschillende tijdstippen gedurende de dag en in de vroege avond observeerde ik ter plaatse van een aantal kenmerkende intersecties langs de Parnassusweg gebruik en gebruikers (zie Figuur 3.1). Hoofdstuk 3 omvat een beknopte beschrijving van karakteristieke-, kritieke- en andere bevindingen op deze observatiepunten om zo inzicht te krijgen in de huidige gebruikssituatie en in verwacht-, gewenst- dan noodzakelijk toekomstig gebruik. We vergelijken de observaties welke ik zoveel mogelijk vastlegde op foto's met bevindingen van een questionnaire welke ik deed onder gebruikers van de stationsentree aan de Parnassusweg gedurende spitstijd. We koppelen deze bevindingen vervolgens kort aan een grootschalige opiniepeiling welke in 2012 onder Zuidas gebruikers werd gehouden door de Gemeente Amsterdam.

Observatiepunten

A Kruispunt woonwijk Prinses Irenestraat/ Fred Roeskestraat
B Kruising Strawinskylaan fietstunnels
C Directe stationsomgeving ten noorden van het treinviaduct
D Directe stationsomgeving ten zuiden van het treinviaduct
E Het station: opgang en perrons
F Kruispunt De Boelelaan tussen VU, Zuidas en Buitenveldert

3.1 [A] Kruising met Prinses Irenestraat/ Fred Roeskestraat

Ter hoogte van observatiepunt A observeren we vooral buurtbewoners en scholieren op hun weg van- en naar school of huis. In de nabijheid van de diverse scholen in de buurt houden de gebruikers halt voor een praatje met bekenden. Eenmaal op de fiets of aan de wandel gaat de blik over het algemeen op 'vooruit' naar de volgende bestemming. Er lijkt met name door ouders (buurtbewoners?) behoefte te zijn naar zitplekken in de buurt van de scholen, daar zij -leunend op de bakfiets- geruime tijd met elkaar kletsen.

Buiten de afgeschermde speelpleinen in de openbare ruimte zijn er geen voorzieningen voor de scholieren. De scholieren lijken, eenmaal buiten de schoolhekken meteen hun weg naar huis in te zetten of te wachten totdat vader of moeder uitgekletst is.

Ondanks verwachting heb ik geen bezoekers van de nabijgelegen begraafplaats kunnen herkennen. Wellicht dat zij geen gebruik maken van de Parnassusweg in hun route naar bestemming.

Op de hoek tussen de Fred Roeskestraat en de Parnassusweg is een Beans & Bagels lunchroom gehuisvest. Gedurende alle observatiemomenten was de lunchroom vol voorzien van klanten. De klandizie lijkt vooral te bestaan uit medewerkers- en bezoekers van de rechtbank en VU studenten. Ik heb hier geen scholieren binnen zien komen.

Het lijkt erop dat scholieren aan de internationale school 'van verder weg' komen. Samen met ouder wandelen een aantal van hen na school richting het busplatform aan de Strawinskylaan. Zij maken geen gebruik van de Parnassusweg maar kiezen voor een kortere route via de Prinses Irenestraat en een doorgang naar de Strawinskylaan aan de oostzijde van de school. Ik heb geen scholieren van of naar het treinstation zien gaan. Voor verder (foto) verslag van observatiepunt A zie Bijlage 1

3.2 [B] Kruising Parnas/ Strawinskylaan fietstunnels

Op deze kruising met de Parnassusweg raast auto-, tram- en busverkeer langs op het hoger gelegen gedeelte van de weg. Fietsers en wandelaars gebruiken

de tunneltjes. Vooral gedurende spitstijd is het hier een mengelsmoes van gebruikers (studenten, kantoormedewerkers, buurtbewoners, scholieren et cetera), maar gedurende de gehele observatietijd worden de fietstunnels intensief gebruikt door allerlei voorbijgangers.

Rechtbankmedewerkers en/of bezoekers roken op de trap voor de deur van de rechtbank ongeacht weer en seizoen. Een verdwaald bankje op de hoek met de Strawinskylaan wordt alleen bevolkt door lunchende kantoormedewerkers als het weer het toelaat.

De tunneltjes zijn geen verblijfsplek en in de geobserveerde vroege avonduren zelfs enigszins naargeestig. Voor verder (foto)verslag van observatiepunt B zie Bijlage 1

3.3 [C/ D] Directe stationsomgeving ten noorden en Zuiden van het station

De directe noordzijde van het station is vooral in gebruik als parkeervoorziening voor de kantoren en het gerechtshof aan die zijde. Een enkele buurtbewoner laat er zijn hond uit op een grasstrook tussen fietspad en de verhoogde Parnassusweg. Net als bij de entree van de rechtbank (zie B) houdt kantoorpersoneel buiten hun kantoor rookpauze, echter hier op het parkeerterrein bij een achteringang.

Door de VU is er aan de zuidzijde van het station een grote aanwezigheid van studenten. Zij hebben een duidelijke gang tussen universiteitsgebouw en het station. Ze wandelen over de westelijke stoep richting station en op het laatste moment steken zij, bij de tramhalte, over naar de stationsingang. Opvallend is dat ze voor de oversteek vaak halt houden om te kletsen. Hier lijkt een informeel ontmoetingspunt te zijn.

Aan de Parnassusweg kant ter hoogte van de Mahler kantoorpanden zien we nogmaals werknemers buiten voor de ingang al turend naar voorbijgangers genieten van hun rookpauze. Voor verder (foto)verslag van observatiepunten C/D zie Bijlage 1

3.4 [E] Het station: opgang en perrons

Zeker gedurende spitsuren is het bij de 'achteringang' naar het station erg druk. De grootste gebruikersstroom is afkomstig vanuit het zuiden en bestaatr vooral uit studenten en VU medewerkers. Een tweetal zwaarbeveiligde trappen kunnen de toestroom nauwelijks aan, ook omdat de vertrektijden op scherm precies in de doorgangsroute zij geplaatst.

Ook buiten spitstijd is een dominante verschijning alhier het overal parkeren van de fiets.

Eenmaal bovenaan de trap moet men nog erg lang lopen over het perron naar de plaats waar de treinen daadwerkelijk stoppen. Zodra de reiziger vanuit de stad boven op het perron is, versnelt hij zijn pas en loopt door tot het overkapte gedeelte van het perron. Dit gebeurt ook als er niet in de verte een trein te zien is. Alleen bij mooi weer maakt een enkeling op deze weg over het perron gebruik van de bankjes. Voor verder (foto)verslag van observatiepunt E zie Bijlage 1

3.5 [F] Kruising De Boelelaan tussen VU, Zuidas en Buitenveldert

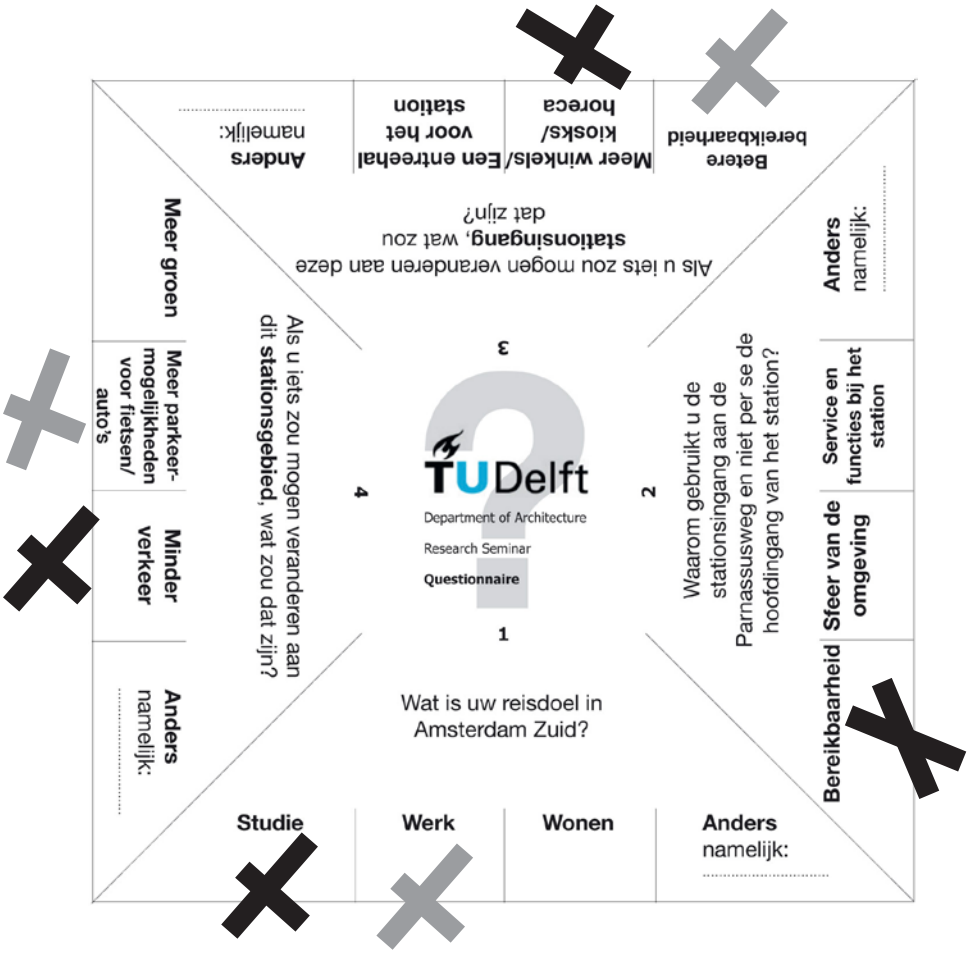
De kruising van de Parnassusweg met De Boelelaan is een druk verkeersknooppunt. Alle hoofdgebruikers zijn hier aanwezig (passanten, bewoners Buitenveldert, studenten), waarbij de studentengroep dominant is. Aan de zijde van de VU bevindt zich een kiosk waar menig student een broodje shoarma scoort tijdens lunch. Voor verder (foto)verslag van

observatiepunt F zie Bijlage 1

3.6 Opiniepeiling: questionaire

Zie Bijlage 2 voor een groter formaat van de ontworpen vragenlijst voor de questionnaire.

Op basis van questionnaire onderzoek bij tien gebruikers[48] van de Parnassuswegentree kunnen we opmaken dat merendeel van de ondervraagden in Amsterdam Zuid is voor studie (8 van de 10) of werk (2 van de 10 waren werkzaam bij de VU). De stationsingang wordt door de ondervraagden voor 100% gebruikt vanwege de bereikbaarheid ten opzichte van hun reisdoel. Als zij iets zouden mogen veranderen aan de stationsingang varieerden de antwoorden van een groter aantal winkels of in ieder geval eetgelegenheden. Dit antwoord geldt voor 8 van de 8 studenten. Ook werd betere bereikbaarheid aangekruist. Als de ondervraagden iets zouden mogen veranderen aan het stationsgebied, was voor 7 van de 10 het antwoord: minder verkeer. Drie van de 10 - allen studenten - zouden graag meer parkeergelegenheid zien voor fietsers. Een van de ondervraagden stelde dat als er meer fietsparkeergelegenheid zou zijn, dit ook ten goede zou komen aan de bereikbaarheid van de stationsingang. Op de vraag hoe de stationsingang-gebruikers de stationsomgeving in de nabije toekomst graag zouden willen zien, antwoordden 5 van de 10: de Parnassusweg als universiteitscampus. De andere 5 antwoordden: de Parnassusweg als park.



48 De eigen questionaire bleek achteraf niet onder optimale omstandigheden. Dit heeft waarschijnlijk vooral te maken met de gekozen plek. Boven op het perron zien reizigers immers hun al trein en zijn ze gehaast. Hoewel ik met de opmaak van de vragenlijst rekening vooraf als rekening hield met gehaaste gebruikers (meerkeuzevragen met illustratie), waren weinig mensen bereid tot invullen. Achteraf gezien had ik beter niet op het perron kunnen gaan staan maar op straat onderaan de opgang bij het station.

4 Conclusie en Aanbeveling

Zoals men stelt in *Het ontwerp van de openbare ruimte*[49], ligt de opkomst van de automobilist vanaf het begin van de twintigste eeuw ten grondslag aan de ontwikkeling van extremere verschillen tussen de diverse vormen van gebruik van de openbare ruimte. Dit is goed afleesbaar aan de verschillen in de bebouwde omgeving tussen de Apollo buurt en rond het VUmc. Als gevolg hiervan is de compositie van de openbare ruimte steeds moeilijker geworden.[50] We constateren dat "de grotere infrastructuren een bepalende rol zijn gaan spelen in de compositie van de stad en het landschap als geheel, terwijl de stedebouwkunde lange tijd geen bemoeienis heeft gehad met deze infrastructuren."[51]

Deze afsplitsing van de stedebouw en infrastructurele planning zien we terug in de huidige Parnassusweg. Uitbreidingen van het wegennet en de spoorwegen uit de twintigste eeuw tonen afstandelijkheid: verhoogde viaducten stoppen het snelle verkeer weg boven ooghoogte van de mens. Deze infrastructuren zijn daardoor in vormgeving en schaal dominant in de openbare ruimte.

Zoals we kunnen opmaken uit Plan Zuid van Berlage aan het begin van de twintigste eeuw, werd vergrootte en vernieuwde infrastructuur toentertijd nog opgevat als spectaculair voor de stad: het stationsplein voor het Zuiderstation werd vormgegeven als monumentaal plein waar "internationaal verkeer en lokaal verkeer zich met elkaar mengt, waar de stad zich aan de wereld presenteert en waar de wereld de stad binnendringt."[52]

In de loop van de twintigste eeuw nam schaalvergroting van infrastructuur toe samen met de scheiding tussen sociale en utilitaire netwerken[53]. Ontwikkelaars van ruimtelijke ordening zijn minder gaan streven naar verweving van netwerken en verschillende gebruikers van de openbare ruimte. Het gevolg zien we terug aan station Amsterdam Zuid[54]: het station is "een autonoom element geworden in de stedelijke omgeving" en functioneert als zelfvoorzienende machine die nog maar nauwelijks een relatie met de stedelijke context heeft."[55]

Het lijkt er anno 2014 op dat de tijd van het domineren dan wel etaleren van infrastructuur voorbij is. Dit kunnen we onder andere baseren op het verdwijnen van de Ringweg A10 ter hoogte van Zuidas onder de grond en een landelijke tendens van treinondertunneling.[56] De verhoogde wegen voor snel verkeer worden over het algemeen ervaren als obstakels in de openbare ruimte[57]. In het geval van station Amsterdam Zuid was het station oorspronkelijk gepland aan de rand van de stad[58]. Groeiende stedelijke ontwikkeling in zuidelijke richting gedurende de twintigste- en een-en-twintigste eeuw heeft er voor gezorgd dat het station echter midden in de stad is gesitueerd.

Opvallend is het contrast tussen het Zandland fenomeen rond de Tweede Wereldoorlog zoals omschreven in Hoofdstuk 2 en de huidige zelfde locatie. Zandland was een stuk braakliggende grond waar de natuur zijn gang kon

---

49 Meyer, De Josselin, de Jong, Hoekstra 2006: 18
50 Idem
51 Idem: 20
52 Idem
53 Idem
54 en vele andere Nederlandse overstapmachines in de vorm van treinstations en luchthavens. Zie ook Rapport II van ondergetekende voor deze Research Seminar: Merites en Manco's in 'Multifunctionele' treinstations
55 Meyer, De Josselin, de Jong, Hoekstra 2006: 21
56 door budgettaire beperkingen is een ondertunneling van het spoor zoals bij bijvoorbeeld Station Delft voor Station Amsterdam Zuid nog niet mogelijk voor Station Amsterdam Zuid
57 Door bewonersvereniging Irenebuurt wordt de verhoogde Strawinskylaan echter als gewenste afscherming tussen rijzend Zuidas en de kleinschalige woonbuurt ondervonden.
58 Zie Plan Zuid van Berlage

gaan. Het semi-artificiële duinlandschap was een neutraal publiek domein waar de inwoners van Amsterdam (Zuid) ontspanning en vertier zochten en vonden. Als we de balans opmaken tussen het Zandland en de huidige omgeving rond de Parnassusweg zien we de inconsequentie: Zandland was niemandsland, maar functioneerde als bestemming voor iedereen. De Parnassusweg is openbaar gebied voor iedereen toegankelijk maar bedoeld voor niemand als bestemming.

De ruimtelijke ontwikkeling van onder andere het VU Kenniskwartier en gerechtsgebouw Parnas zullen in de nabije toekomst de druk op de huidige infrastructuur van Zuidas en in het bijzonder de Parnassusweg opvoeren.
Uit verkeerstudies en -prognoses van Gemeente Amsterdam leren we dat de openbare ruimte die vrijkomt door de ondertunneling van de A10 dan ook voor een groot deel ingezet zal worden voor het vergroten van de capaciteit van het Station Zuid en de algehele infrastructurele organisatie van Zuidas. In de vigerende plannen ligt hierbij de nadruk op de Minerva-as en zakelijk Zuidas. Een tweede stationsentree zal worden ontwikkeld in oostelijke richting van de Parnassusweg af, in de zogenaamde 'Parnassuspassage'. De stationsentree aan de Parnassusweg komt hiermee te vervallen. Bus-, tram- en taxiverkeer wordt dichterbij Station Zuid gesitueerd. Dit alles om zo een snellere overstap tussen vervoerstypen voor de reiziger mogelijk te maken.

Ondanks het diverse gebruikerspallet rond het plangebied kunnen we op basis van het gebruikersonderzoek stellen dat de gebruikers van de stationsentree aan de Parnassusweg in de huidige setting voornamelijk studenten of medewerkers van de VU zijn. Op basis van de observaties stellen we dat deze gebruikers de Parnassusweg voornamelijk gebruiken als doorgangsroute van en naar bestemming. Op basis van eigen observaties en analyse van projectdocumenten door projectgroep ZuidasDok concluderen we dat in de toekomst niet alleen het aantal, maar ook de diversiteit aan OV gebruikers bij het station toeneemt. Ook de ontwikkeling van het Kenniskwartier -met explosieve groei van kantoren en woningbouw op de campus- verandert het gebruik van de openbare ruimte van de Parnassusweg.

Uit observaties blijkt dat merendeel van de scholieren en ouders ter hoogte van Strawinskylaan en Fred Roeskestraat fietsend gebruik maakt van de Parnassusweg. Een deel van de scholieren maakt gebruik van tram- en/ of busvervoer en beweegt zich van- en naar school tussen het onderwijsgebouw en de haltes op de Strawinskylaan. In de toekomst zullen het busplatform en de tramhalte van Strawinskylaan dichter naar Station Zuid verplaatst worden. Hierdoor veranderen de loopstromen van deze scholieren en hun ouders. Ze zullen langer moeten lopen. Hun kortste en daarmee meest logische route zal over de Parnassusweg zijn. Een nieuwe gebruikersgroep – de wandelende scholier – doet in de toekomst zijn intrede bij Station Amsterdam Zuid.

Een andere opvallende ontwikkeling die hier tegenover lijkt te staan is het verdwijnen van sportvelden en schooltuinen ten zuidwesten van Parnassusweg. De ligging van de schooltuin op de Zuidas was jarenlang gewild omdat het dichtbij diverse omliggende basisscholen is. Volgens gemeente Amsterdam maken dertien scholen en zo´n 340 basisscholieren gebruik van de schooltuin[59]. Sinds 12 februari 2014 is de schooltuin op Zuidas verplaatst naar de zogenaamde Aemstel Schooltuin in Noordoostelijke richting. In de tijd tot deze groenvlek bebouwd wordt, heeft de gemeente het voormalig schooltuingebied op Zuidas toegekend aan buurtbewoners, welke hier gretig gebruik van maken. Ook de sportvelden zullen in de toekomst niet meer zijn gelegen aan de Parnassusweg. We zien hiermee een afname van groen en recreatief en educatief programma voor vooral basisscholieren rond de Parnassusweg.

59 www.amsterdam.nl/@723749/pagina/

4.1 Aanbevelingen en Visie

In het meeste recente masterplan Visie Zuidas[60] wordt een evenredige verdeling tussen wonen, werken en voorzieningen nagestreefd. Het huidige zakelijk getechnocratiseerde karakter van de Zuidas blijkt daardoor slechts een onderdeel te zijn van de Zuidas. Het door Benthem Crouwel architecten geïntroduceerde afbuigen van de huidige Parnassuswegentree tot Station Zuid naar een introverte Parnassuspassage lijkt een eenzijdige ontwikkeling. Het lijkt er op dat het opvangen van de reiziger in een passage is geënt op optimaliseren van het station zelf en stationsgebruik gezien vanuit zakelijk Zuidas en niet zozeer op de stationsomgeving.

Mijns inziens is het afsnijden van de stationsentree aan de Parnassusweg een letterlijke desoriëntatie van Station Amsterdam Zuid. Ik beveel dan ook een heroverweging van deze geplande ontwikkeling aan. Een direct fysieke en visuele verbinding optimaliseert de loopstromen en oriëntatie tussen Zuidoostelijke- en Noordoostelijke richtingen en het station. In de huidige plannen draagt de stations ontwikkeling weinig bij aan het publieke domein rond Parnassusweg. Het treinviaduct zal nog meer als obstakel fungeren tussen de noord- en zuidzijde van het station. Dit is een ontwikkeling die niet strookt met de algehele gebiedsvisie van de ontwikkelaars (een zogenaamde 'link fixing' benadering). De ontwikkeling van het station is in mijn ogen een uitgelezen mogelijkheid om ook de openbare ruimte rond Parnassusweg te verbeteren en om een obstakel te transformeren tot een ondersteuning of zelfs een katalysator. Een volwaardige stationsentree aan Parnassusweg kan fungeren als visitekaart voor het Kenniskwartier in plaats van achteringang naar de stad.

In 'Cities for People' stelt Jan Gehl dat het niet de lange stedenbouwkundige lijnen in de stad of spectaculaire bouwwerken zijn die op deze schaal van belang en interessant zijn, maar des te meer de kwaliteit van de omgeving voor de mensen die er wandelen en verblijven[61]. Ik deel deze visie en stel dat net als in veel andere stedelijke gebieden het gebied rond de Parnassusweg een gebrek laat zien op dit gebruikersniveau in de openbare ruimte. Om van de Zuidas en daarmee ook de Parnassusweg een tweede levendig centrum voor Amsterdam te maken, is het bij de verdere ontwikkeling van het gebied essentieel voor de omgeving om kwaliteiten in de openbare ruimte te implementeren op de kleinste schaal, op ooghoogte van de gebruikers van de openbare ruimte.[62]

Mijn intentie voor het ontwerp op stedenbouwkundig niveau is de stationsomgeving ter plaatse van de Parnassusweg te revitaliseren op deze kleine schaal, op ooghoogte in het menselijk landschap. Op basis van het gebruikersonderzoek verdient het aanbeveling om in de openbare ruimte meer nadruk te leggen op kleinschalige verblijfsplekken in plaats van verkeer en openbare ruimte gedomineerd door fiets- en parkeergelegenheid.

Een van de resultaten uit de questionnaire is dat de meerderheid van de stationsentree gebruikers de stationsomgeving graag groener zouden zien: als campus of park. Samen met de gebruikersobservaties is dit een essentieel punt voor mijn ontwerp strategie: aanbeveling voor het ontwerp is om de openbare *restruimte* van de Parnassusweg op strategische plekken te transformeren van utilitair infrastructureel naar een neutraler domein voor de karakteristieke diversiteit aan gebruikers van het plangebied. Om de gehele buurt om te vormen tot park of campus is wellicht te gemakkelijk en oppervlakkig, maar de questionnaire uitkomst raakt wel een verlangen van de gebruikers aan naar plekken tot ontspanning, rust en recreatie. Zeker met een verwachte toename van bewoners in het plangebied en een gelijksoortige

60 uit 2009
61 Gehl 2010: 195
62 Dit omvat ruimte om te wandelen, te verblijven, ontmoeten etcetera

uitkomst van de Opiniepeiling Zuidas 2012[63] is een verder te ontwikkelen navolging van deze questionnaire uitkomsten het overwegen waard.

Met Berlage's Plan Zuid en het Zuiderstation in het achterhoofd, is mijn intentie voor het ontwerp van een nieuwe stationsingang vanaf de Parnassusweg om het onderdeel te maken van de stedenbouw en te richten naar de omgeving in plaats van introvert op het station zelf. Hierbij verdient het aanbeveling representativiteit van de nabije omgeving en de gebruikers alsmede optimalisatie van gebruikersgangen na te streven op de overgang tussen station en stad. Het ultieme doel is hiermee om de huidige stationsentree met uitloop in de stationsomgeving van Parnassusweg te transformeren van achteringang tot de stad naar een representatief en inspirerend publiek interieur.

VU Hoogleraar Systems and Network Security Herbert Bos
in ‘het begon met een idee’ pg. 1 (bron: www.vu.nl)

63 Welke door het aantal ondervraagden zeerzeker adequater is dan mijn 10-man ondervraging!

Bronvermelding

Literatuur

Benthem Crouwel Architekten BV
2012 *OV Terminal ZuidasDok Amsterdam*,
Amsterdam: Projectorganisatie ZuidasDok

Exel Maarten, van Hagen Mark
2012 *De reiziger centraal: de reiziger kiest de weg van de minste weerstand*, Utrecht: Bureau Spoorbouwmeester

Gehl Jan
2010 *Cities for People*, Washington, Island Press

Meyer Han, De Josselin de Jong Frank, Hoekstra MaartenJan
2006 *Het ontwerp van de openbare ruimte*, Amsterdam: SUN

Nio Ivan
2012 *Het station als publieke ruimte*,
Utrecht: Bureau Spoorbouwmeester

Norberg-Schulz Christian
1980 *Genius Loci: towards a phenomenology of architecture,*
Minnesota: University of Minnesota, Academy Editions

Pallasmaa Juhani
2005 *The Eyes of the Skin: Architecture and the Senses*,
West Sussex, John Wiley & Sons, 2005

Polano Sergio
1988 "Uitbreidingsplan voor Amsterdam Zuid" In *Hendrik Petrus Berlage: het complete werk*, pp 165 - 168. Alphen aan den Rijn: Atrium

Projectgroep Zuidas West
2009 *Startbesluit Kenniskwartier*, Amsterdam:
Dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer

Van Essen Merijn, Starmans Marc
2012 *Componentenboek ZuidasDok*, Amsterdam: Gemeente Amsterdam, Prorail, Rijkswaterstaat

Van Rossem Vincent
1988 "*Berlage: beschouwingen over stedebouw 1892 - 1914*" In Sergio Polano (ed) *Hendrik Petrus Berlage: het complete werk*, pp 46 - 66. Alphen aan den Rijn: Atrium

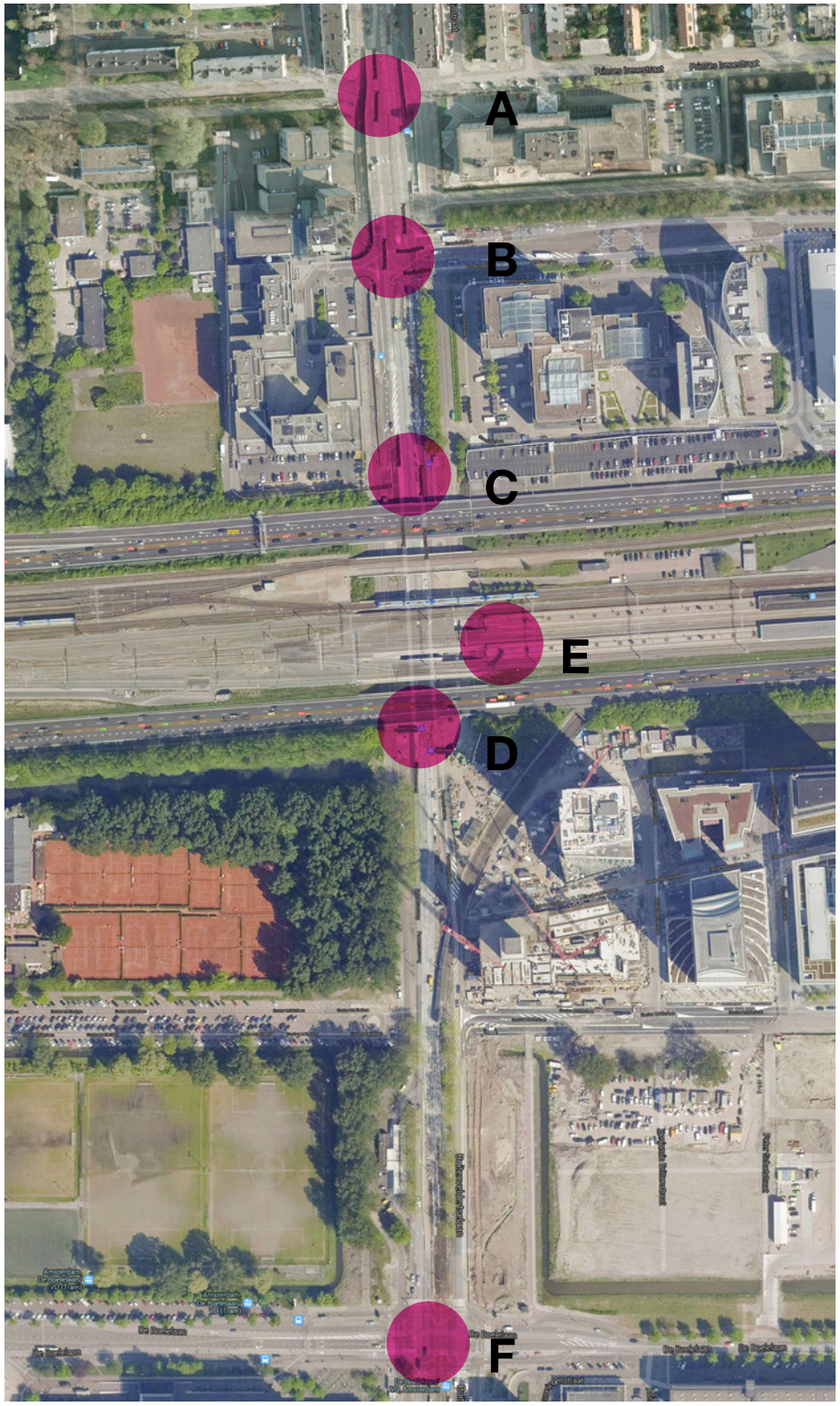
Internetbronnen

http://www.spoorbeeld.nl/beleid/station
http://www.ontdekberlage.nl/
http://www.verhalenvanvroeger.nl/zoek/zandland
http://www.irenebuurt.nl
http://www.vu.nl/nl/over-de-vu/campus/ontwikkeling/index.asp
http://www.at5.nl/artikelen/110427/betonnen-toren-rechtbank-parnassusweg-nu-monument
http://www.rechtspraak.nl/Organisatie/Rechtbanken/Amsterdam/OverDeRechtbank/Pages/default.aspx
http://aics.espritscholen.nl/cat/395/Environment-and-Facilities
http://amsterdam.nl/zuidas/menu/zuidas/historie-zuidas/

Bijlage 1 Fotoverslag Observaties

↓
The Architecture
of the Interior

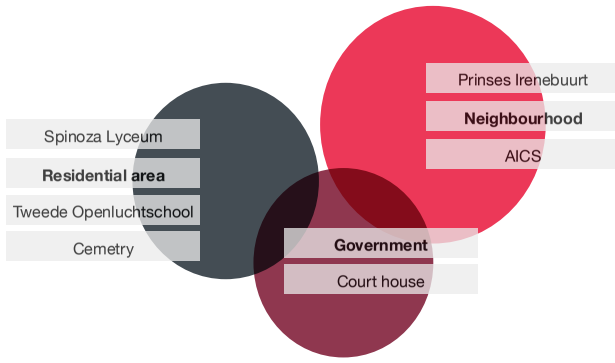
Bijlage 1 Fotoverslag Observaties



↓
The Architecture
of the Interior

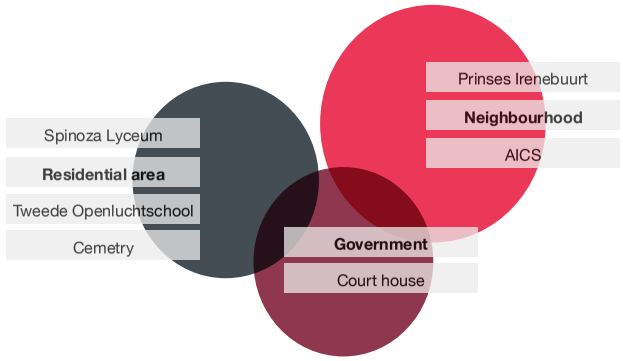
Bijlage 1 Fotoverslag Observaties

Observatiepunt A_Kruising Fred Roeskestraat - Prinses Irenestraat



Bijlage 1 Fotoverslag Observaties

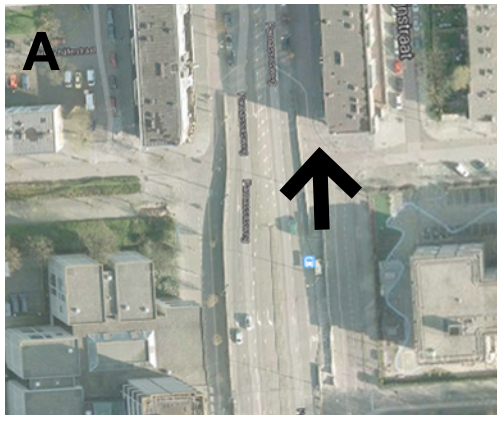
Observatiepunt A_Kruising Fred Roeskestraat - Prinses Irenestraat



snel verkeer

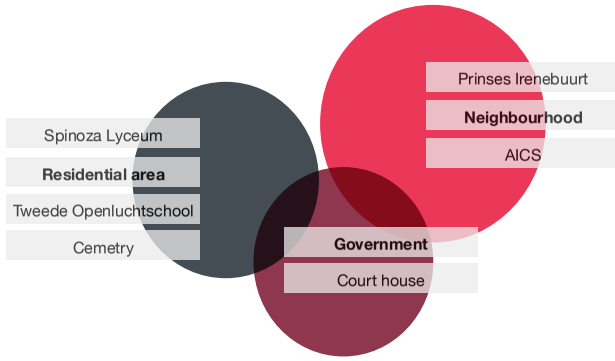
buurtbewoners

schoolkinderen



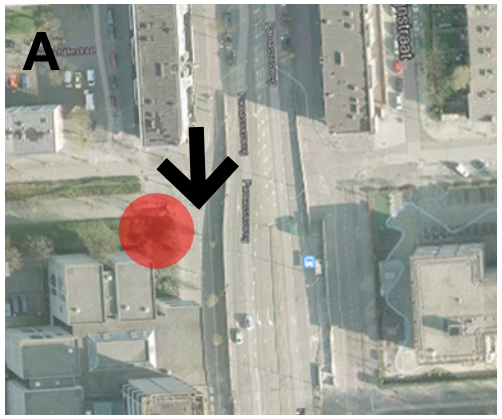
Bijlage 1 Fotoverslag Observaties

Observatiepunt A_Kruising Fred Roeskestraat - Prinses Irenestraat



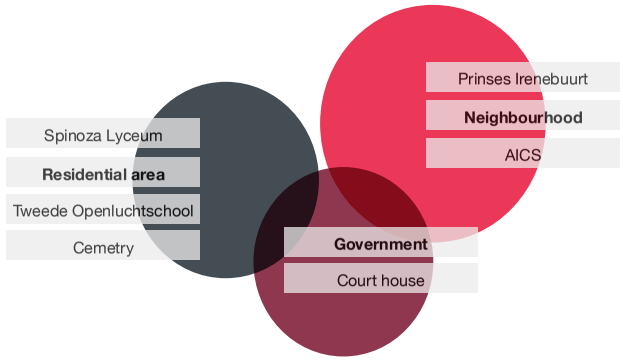
verkeer (fietsers/ auto's richting rechtbank)
snel verkeer bovenlangs over Parnassusweg

bezoekers en medewerkers
Rechtbank Parnas



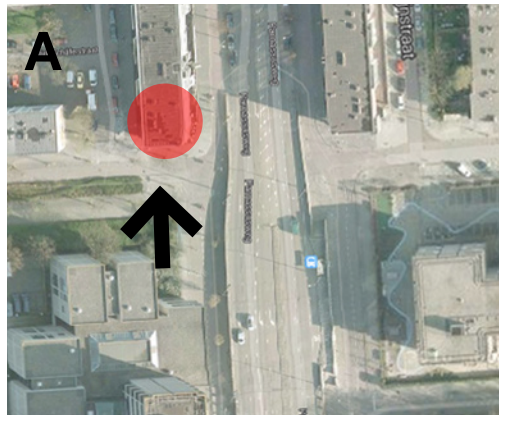
Bijlage 1 Fotoverslag Observaties

Observatiepunt A_Kruising Fred Roeskestraat - Prinses Irenestraat



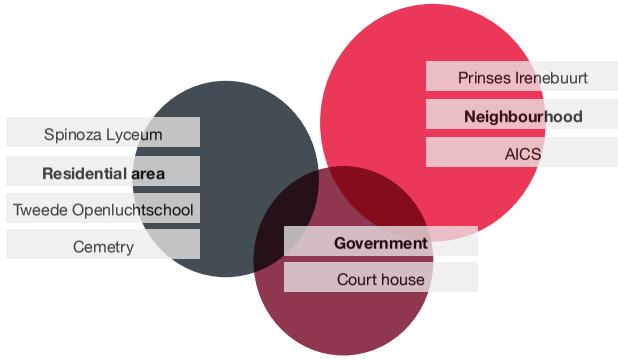
buurtbewoners

bezoekers en medewerkers
Rechtbank Parnas



Bijlage 1 Fotoverslag Observaties

Observatiepunt A_Kruising Fred Roeskestraat - Prinses Irenestraat

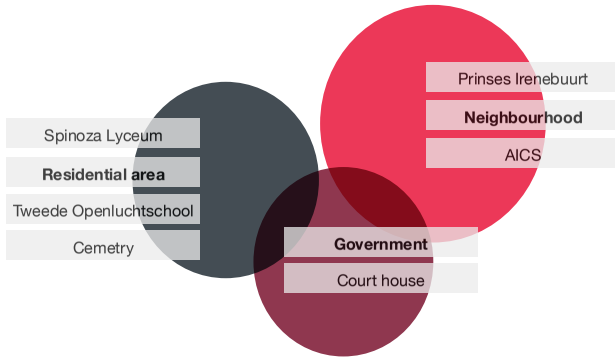


buurtbewoners

schoolkinderen

Bijlage 1 Fotoverslag Observaties

Observatiepunt A_Kruising Fred Roeskestraat - Prinses Irenestraat

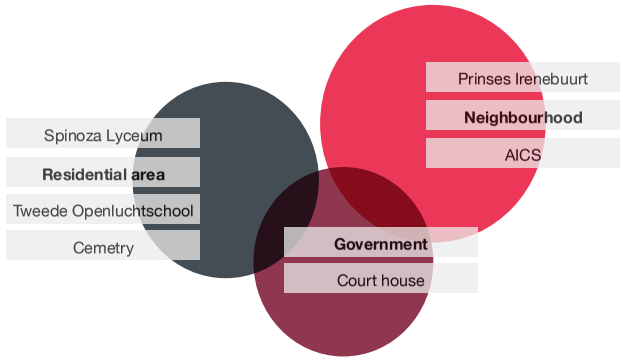


buurtbewoners

schoolkinderen

Bijlage 1 Fotoverslag Observaties

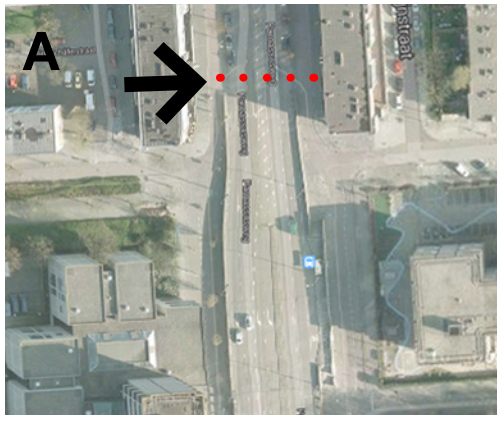
Observatiepunt A_Kruising Fred Roeskestraat - Prinses Irenestraat



snel verkeer

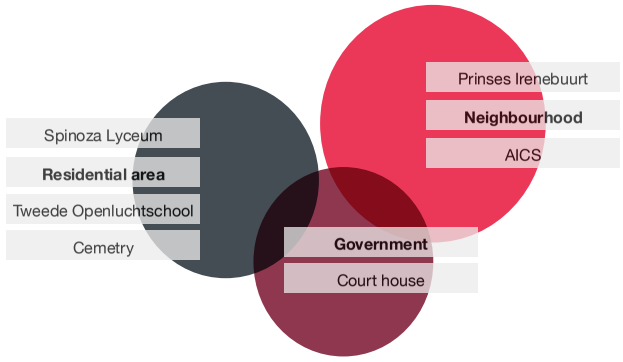
buurtbewoners

schoolkinderen

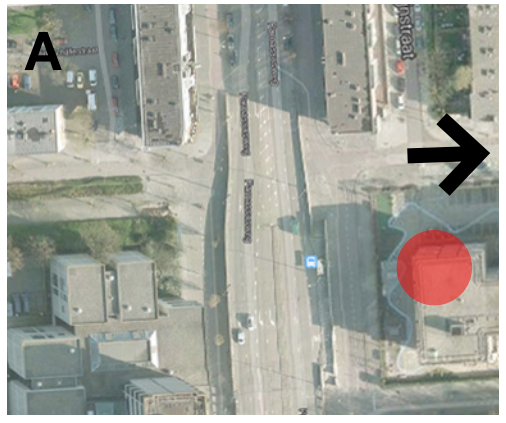


Bijlage 1 Fotoverslag Observaties

Observatiepunt A_Kruising Fred Roeskestraat - Prinses Irenestraat

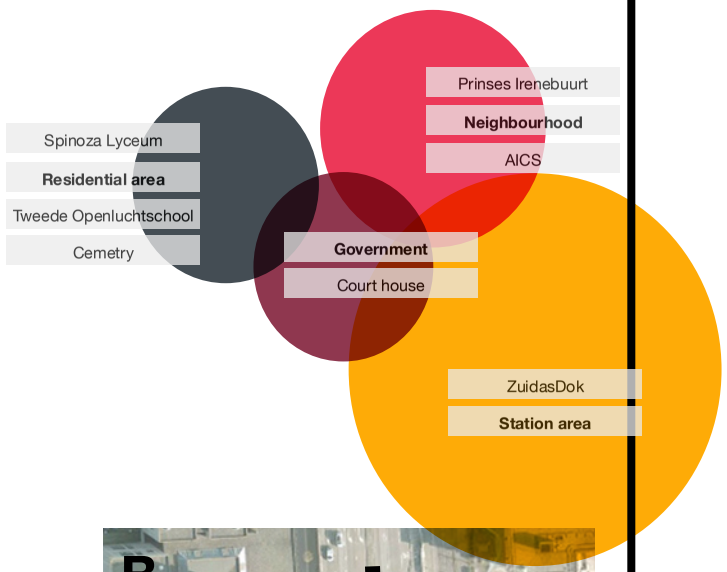


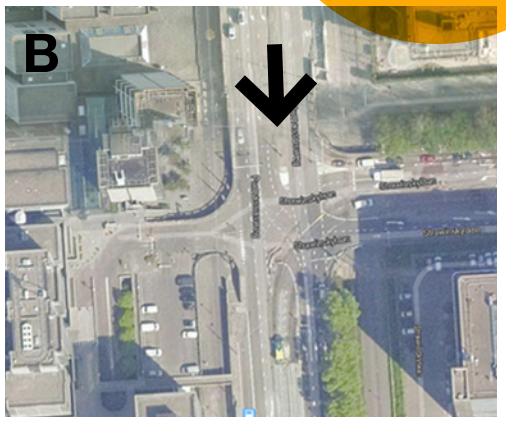
schoolkinderen



Bijlage 1 Fotoverslag Observaties

B Kruising Parnas/ Strawinskylaan fietstunnels

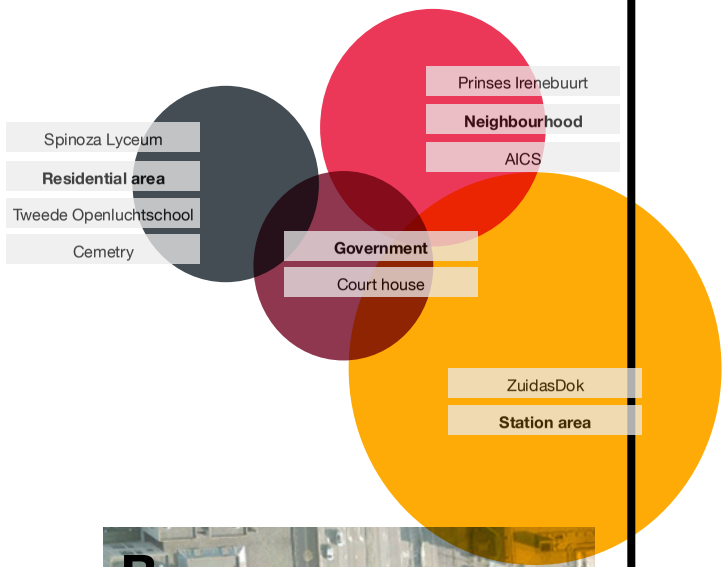




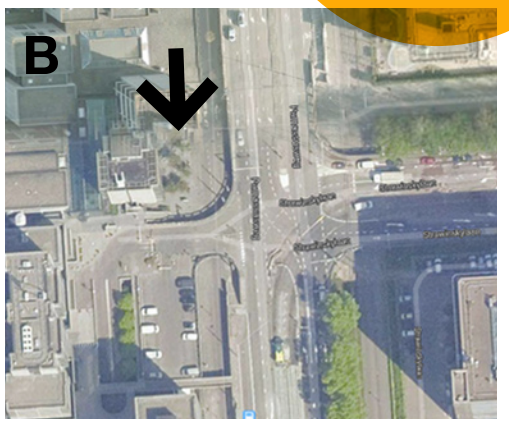
↓
The Architecture
of the Interior

Bijlage 1 Fotoverslag Observaties

B Kruising Parnas/ Strawinskylaan fietstunnels

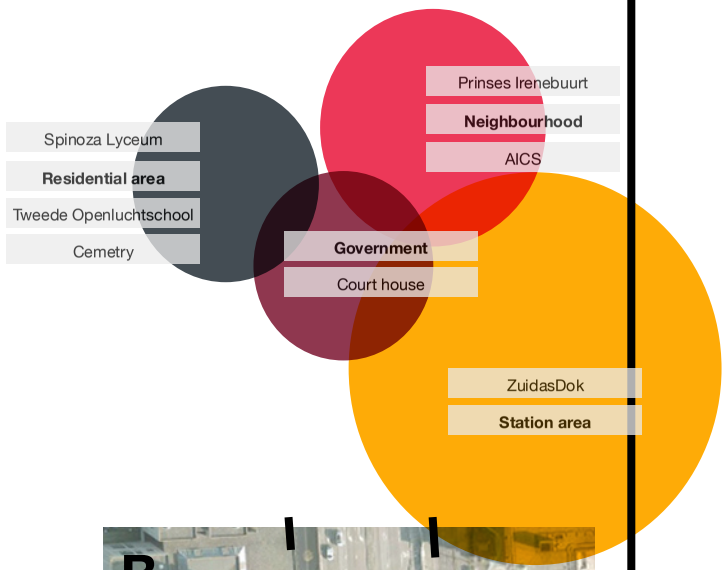


langaam verkeer buurtbewoners
snel verkeer treinreizigers studenten
zakenlui medewerkers Parnas



Bijlage 1 Fotoverslag Observaties

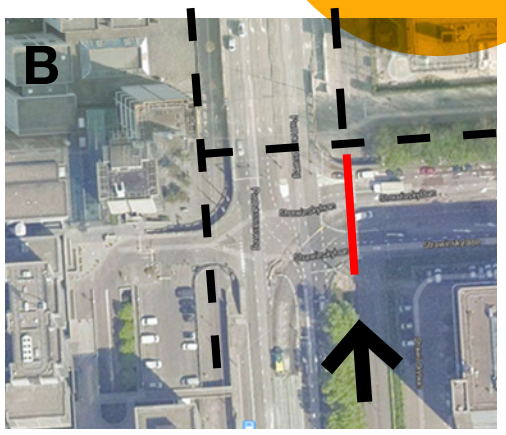
B Kruising Parnas/ Strawinskylaan fietstunnels



langaam verkeer buurtbewoners

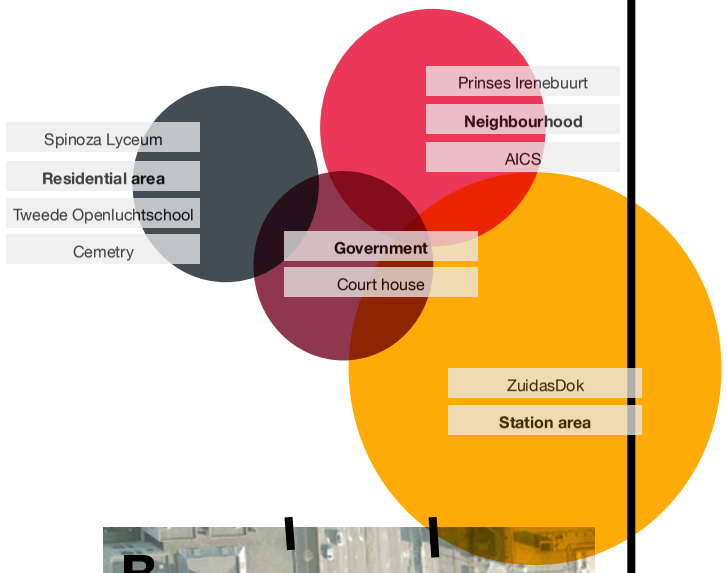
snel verkeer treinreizigers studenten

zakenlui medewerkers Parnas

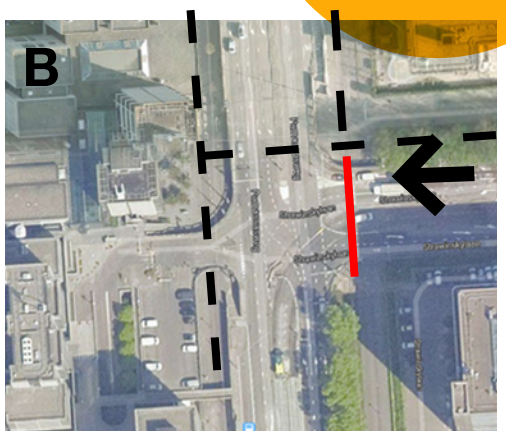


Bijlage 1 Fotoverslag Observaties

B Kruising Parnas/ Strawinskylaan fietstunnels



langaam verkeer buurtbewoners
snel verkeer treinreizigers studenten
zakenlui medewerkers Parnas

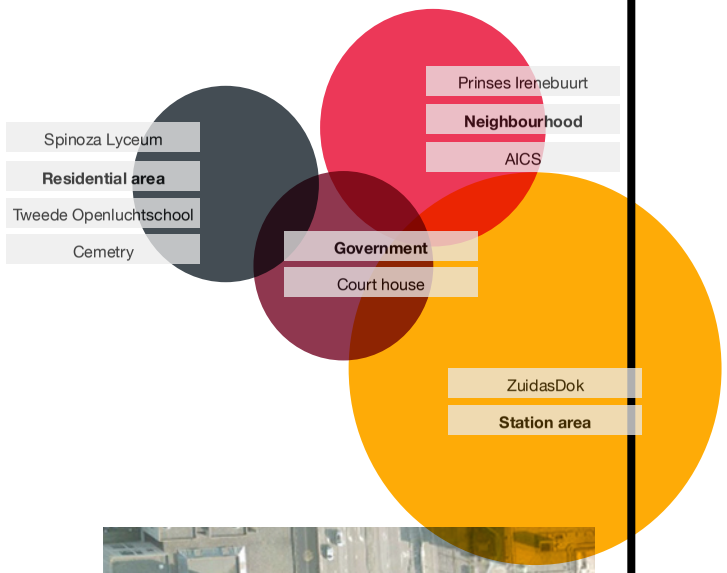


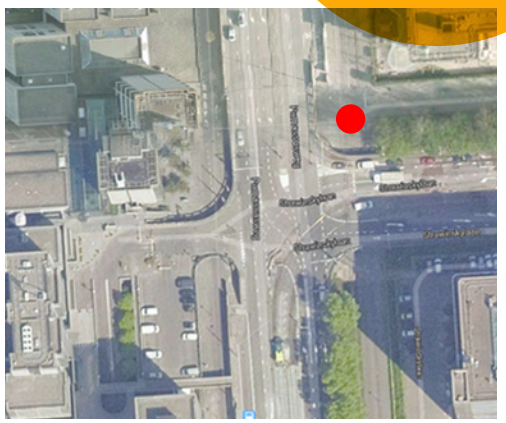
Bijlage 1 Fotoverslag Observaties

B Kruising Parnas/ Strawinskylaan fietstunnels

november

juni

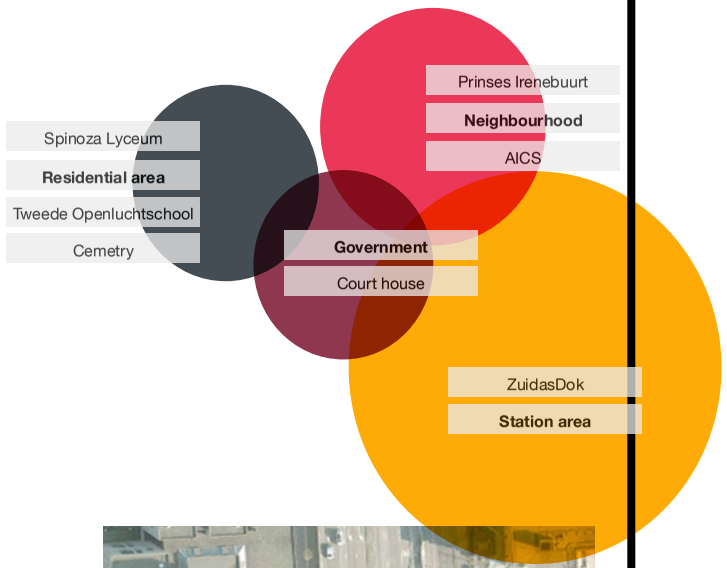


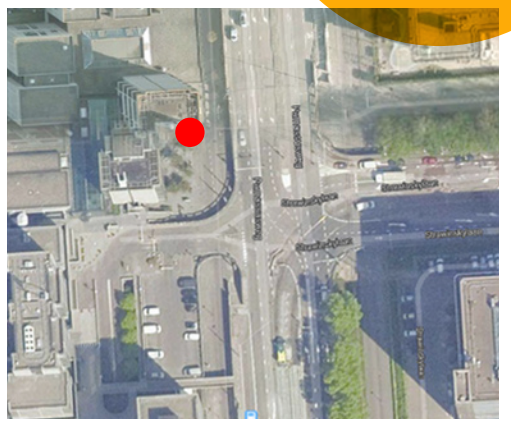


medewerkers Parnas

Bijlage 1 Fotoverslag Observaties

B Kruising Parnas/ Strawinskylaan fietstunnels





medewerkers/ bezoekers Parnas

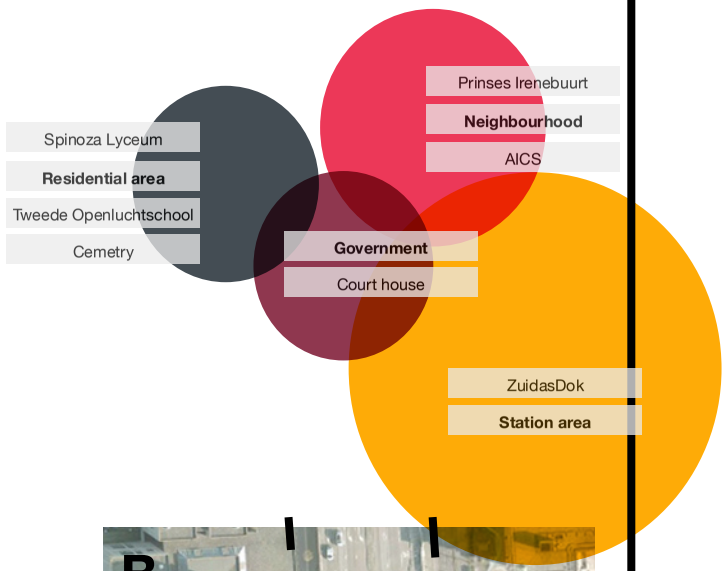
Bijlage 1 Fotoverslag Observaties

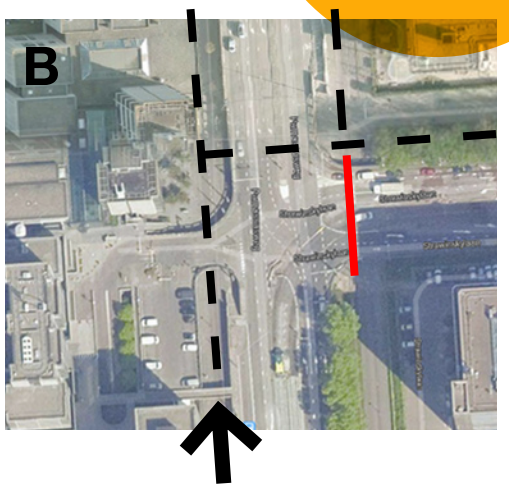
B Kruising Parnas/ Strawinskylaan fietstunnels

langaam verkeer buurtbewoners

snel verkeer treinreizigers studenten

zakenlui medewerkers Parnas





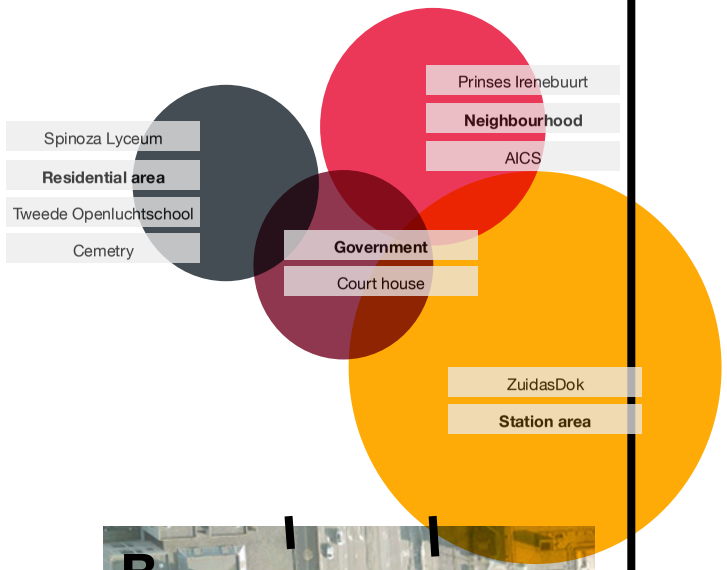
Bijlage 1 Fotoverslag Observaties

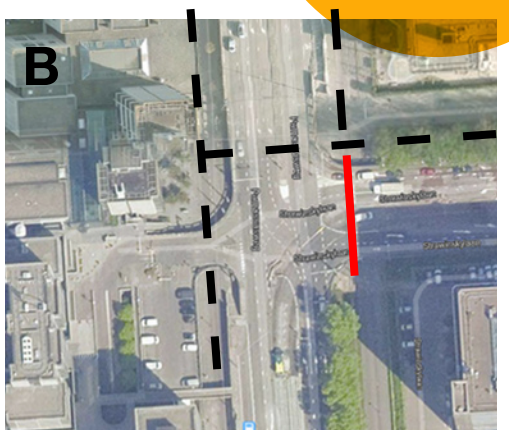
B Kruising Parnas/ Strawinskylaan fietstunnels

langaam verkeer buurtbewoners

snel verkeer treinreizigers studenten

zakenlui medewerkers Parnas





↑

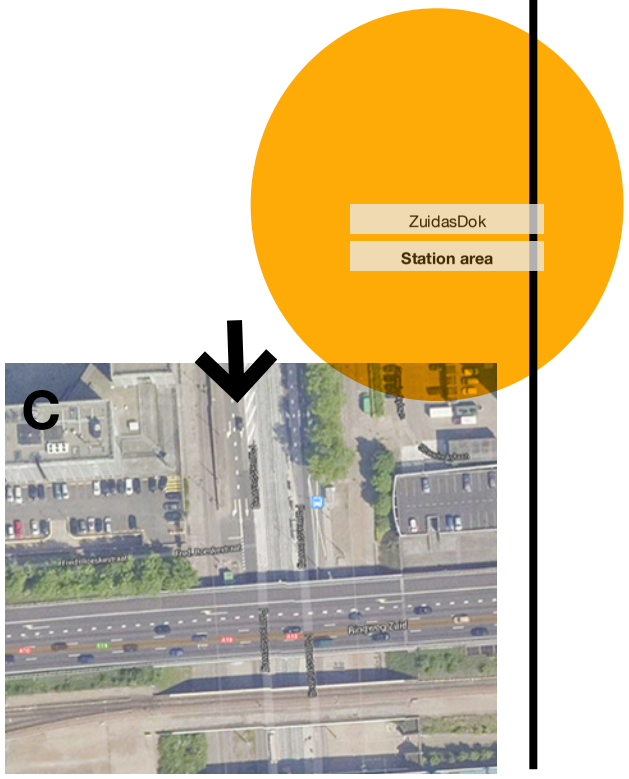
Bijlage 1 Fotoverslag Observaties

C Directe omgeving treinviaduct: noordzijde

verkeer (langzaam+snel)

treinreizigers studenten

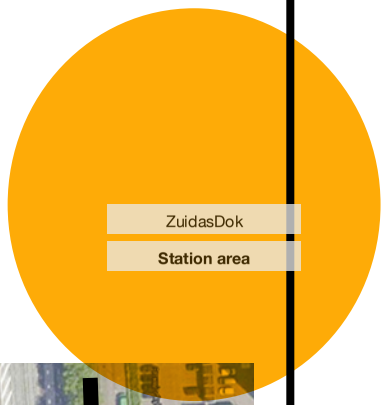
zakenlui medewerkers Parnas

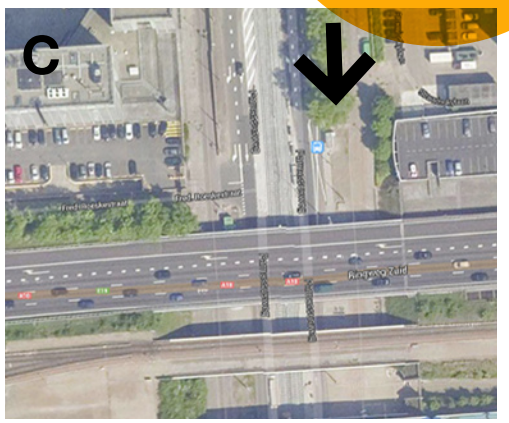


Bijlage 1 Fotoverslag Observaties

C Directe omgeving treinviaduct: noordzijde

buurtbewoners

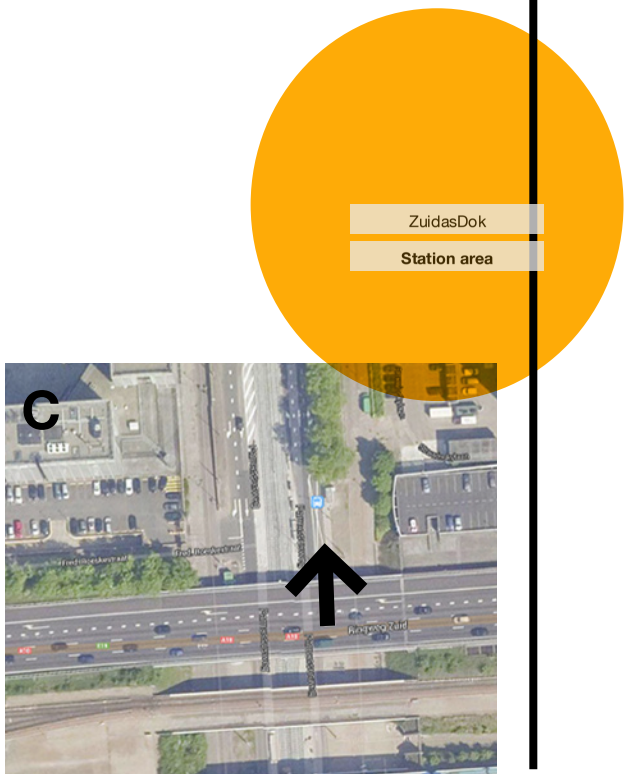




Bijlage 1 Fotoverslag Observaties

C Directe omgeving treinviaduct: noordzijde

verkeer (langzaam+snel)

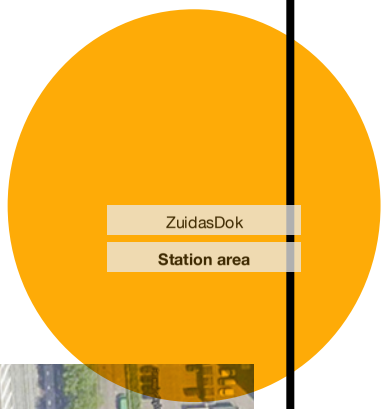


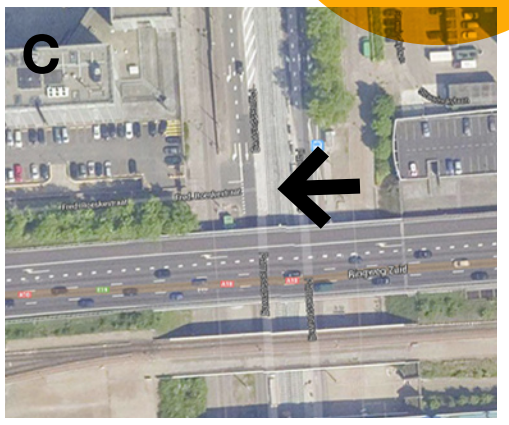
↓
The Architecture of the Interior

Bijlage 1 Fotoverslag Observaties

C Directe omgeving treinviaduct: noordzijde

verkeer (langzaam+snel)

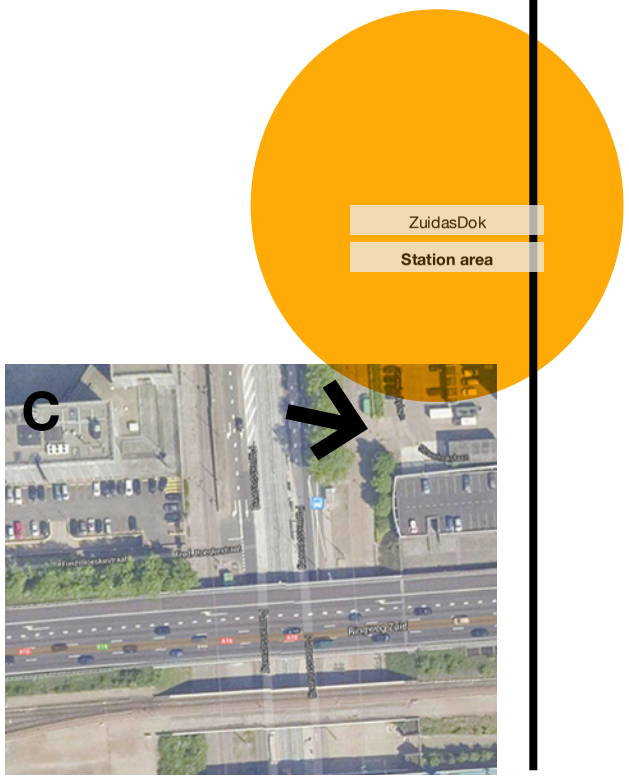




Bijlage 1 Fotoverslag Observaties

C Directe omgeving treinviaduct: noordzijde

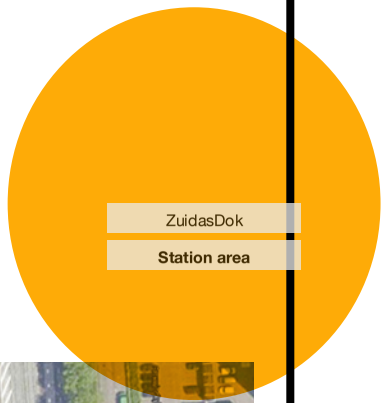
verkeer (langzaam+snel)



Bijlage 1 Fotoverslag Observaties

C Directe omgeving treinviaduct: noordzijde

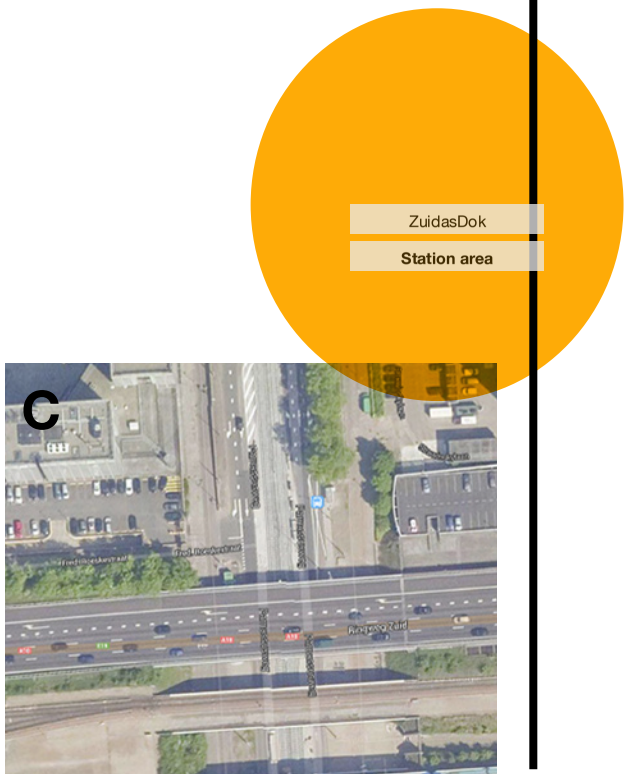
verkeer (langzaam+snel)



Bijlage 1 Fotoverslag Observaties

C Directe omgeving treinviaduct: noordzijde

verkeer (langzaam+snel)



↓
The Architecture
of the Interior

Bijlage 1 Fotoverslag Observaties

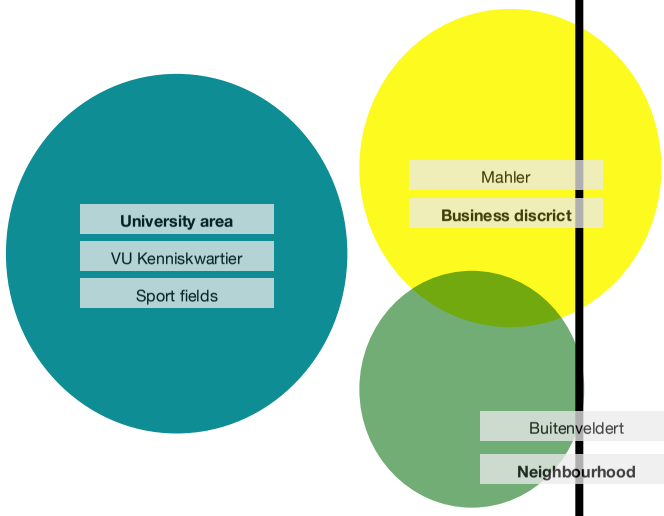
F Kruising De Boelelaan tussen VU, Zuidas en Buitenveldert

verkeersknooppunt

buurtbewoners

studenten

zakenmensen

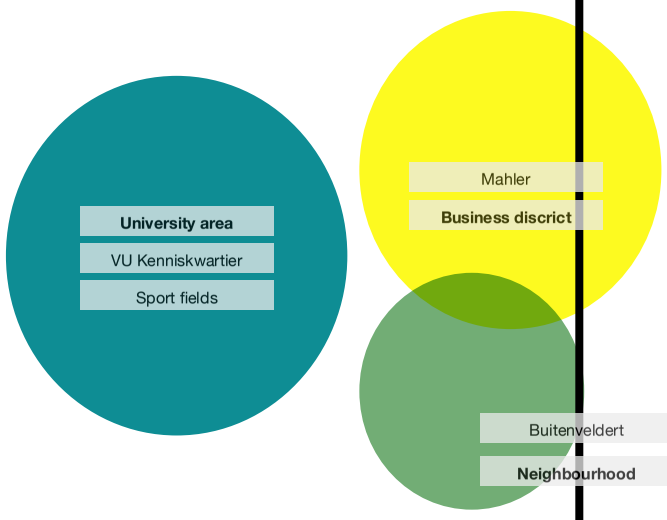


↑

↓
The Architecture of the Interior

Bijlage 1 Fotoverslag Observaties

F Kruising De Boelelaan tussen VU, Zuidas en Buitenveldert

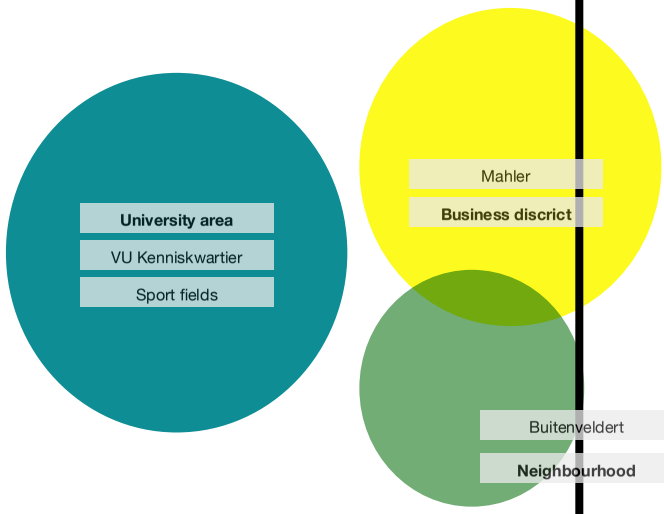


Studenten

↓
The Architecture of the Interior

Bijlage 1 Fotoverslag Observaties

F Kruising De Boelelaan tussen VU, Zuidas en Buitenveldert



Verkeersknooppunt

Studenten

↓
The Architecture of the Interior

Bijlage 1 Fotoverslag Observaties

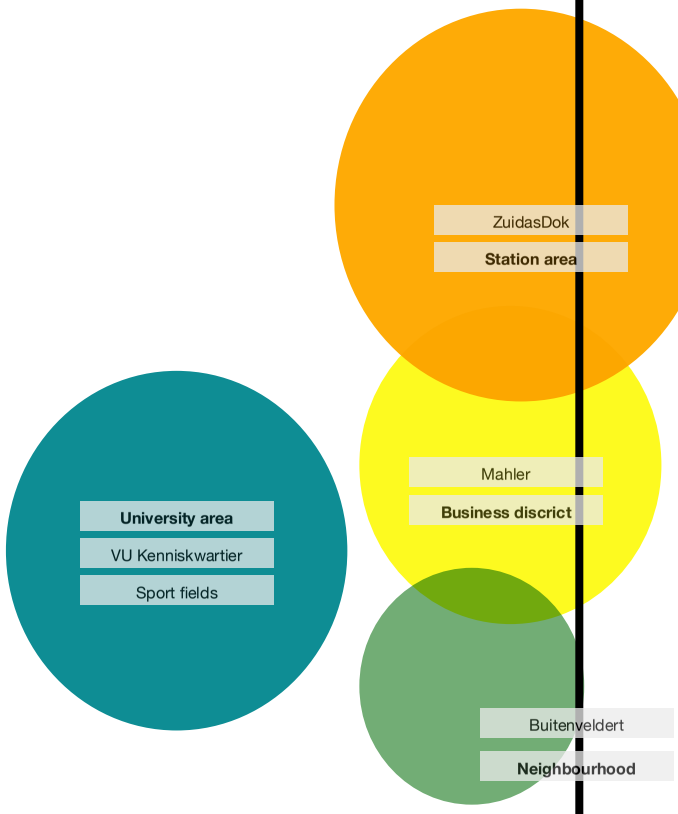
D Directe stationsomgeving: de zuidkant van het station

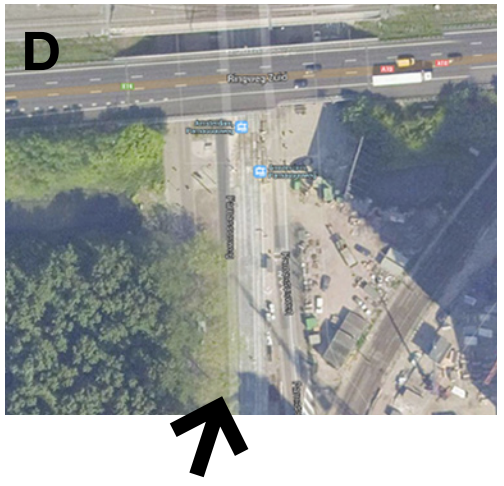
verkeer

reizigers

studenten

zakenmensen



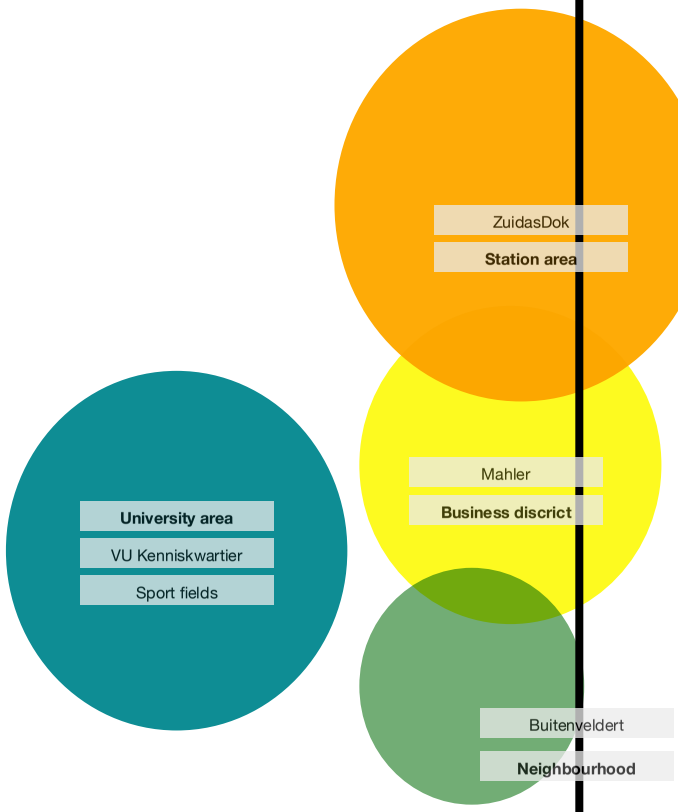


↓
The Architecture of the Interior

Bijlage 1 Fotoverslag Observaties

D Directe stationsomgeving: de zuidkant van het station

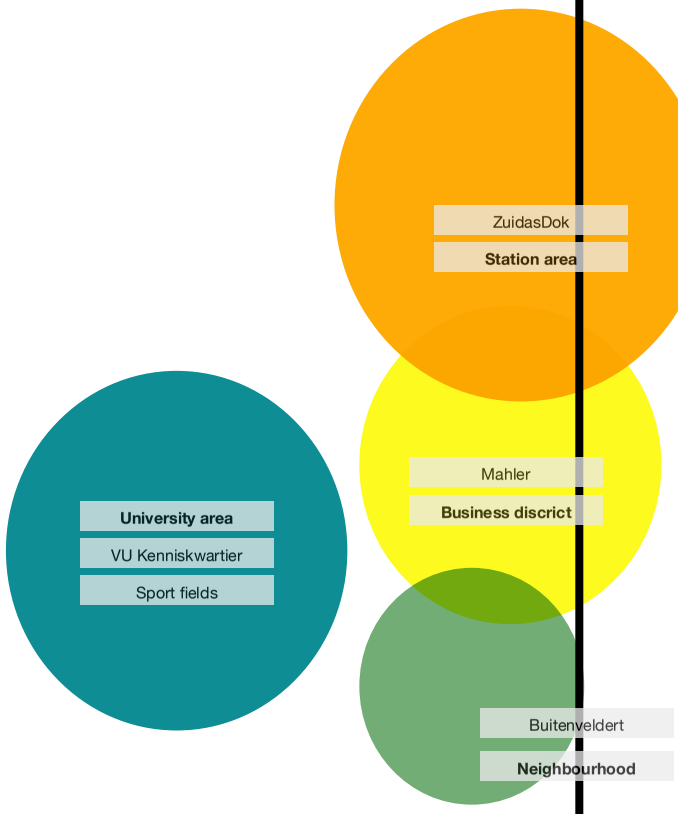
Studenten



Bijlage 1 Fotoverslag Observaties

D Directe stationsomgeving: de zuidkant van het station

kantoormedewerkers Mahler

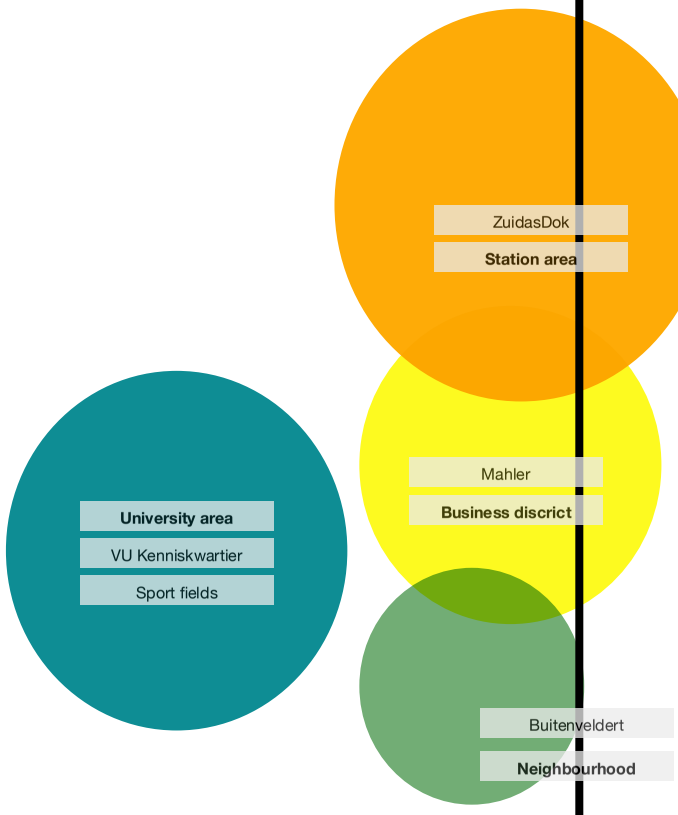


Bijlage 1 Fotoverslag Observaties

D Directe stationsomgeving: de zuidkant van het station

snel verkeer

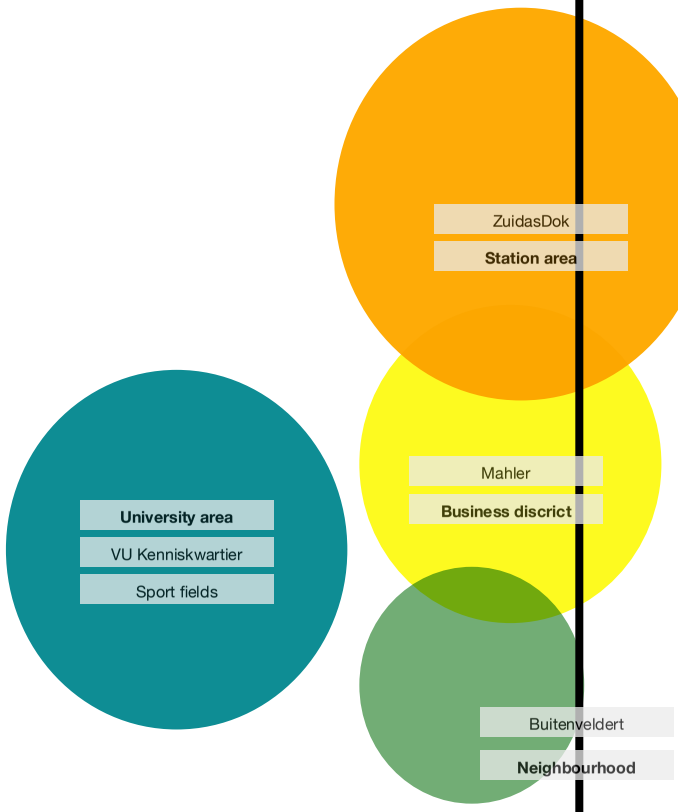
studenten



↓
The Architecture
of the Interior

Bijlage 1 Fotoverslag Observaties

D Directe stationsomgeving: de zuidkant van het station



reizigers

studenten/ VU medewerkers

↓
The Architecture of the Interior

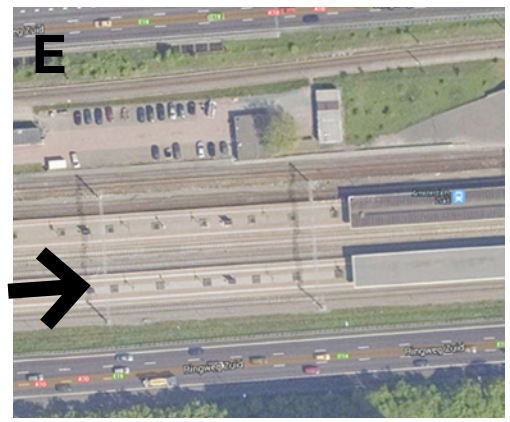
Bijlage 1 Fotoverslag Observaties

E Opgang en perrons

reizigers

ZuidasDok

Station area

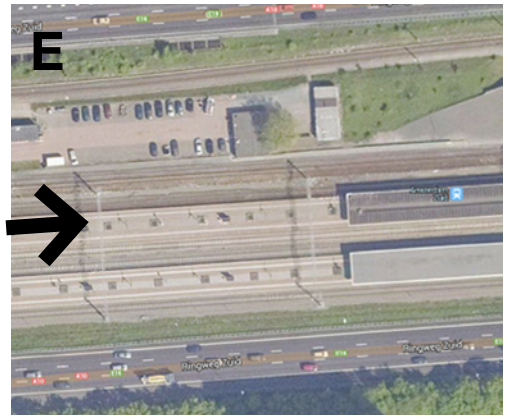


↓
The Architecture of the Interior

Bijlage 1 Fotoverslag Observaties

E Opgang en perrons

reizigers

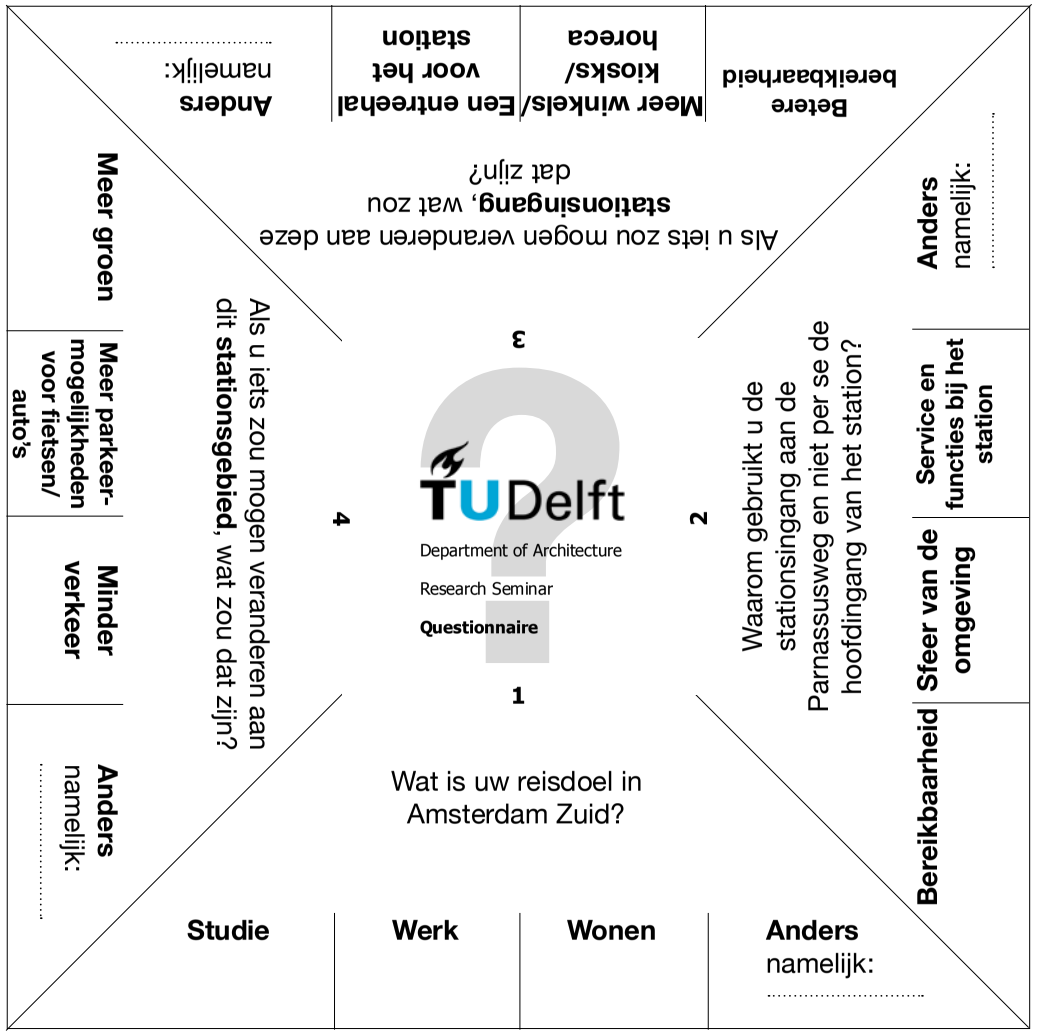


ZuidasDok

Station area

↓
The Architecture of the Interior

Bijlage 2 Opzet Questionnaire



Amsterdam Zuid