

Bezoekadres:  
President Kennedylaan 923  
1079 MZ Amsterdam

Postbus 74019  
1070 BA Amsterdam  
Telefoon 020 25 24 464  
Fax 020 25 24 365  
www.zuideramstel.amsterdam.nl

Retouradres: Postbus 74019, 1070 BA Amsterdam

Aan het College van Burgemeester en Wethouders  
T.a.v. de wethouder M. van Poelgeest  
Postbus 202  
1000 AE Amsterdam

Datum 23 juni 2009  
Ons kenmerk  
Uw kenmerk  
Behandeld door R.S.K. Riemersma  
Telefoon 020 - 2524 673  
E-mail rene.riemersma@zuideramstel.amsterdam.nl  
Bijlage 1  
Onderwerp Startbesluit Strawinsky

Geacht College,

Namens de deelraad van Zuideramstel delen wij u mee dat het Startbesluit Strawinsky door de deelraad Zuideramstel op 23 juni 2009 is vastgesteld met de hieronder omschreven wijzigingen en aandachtspunten. Conform het Gemeenteraads-besluit betreffende de bestuurlijke samenwerking voor de Zuidas zenden wij u hierbij het besluit toe. De door de deelraad vastgestelde aanpassingen en aandachtspunten zijn:

#### **Advies B&W.**

Wij danken u voor het uitgebrachte advies en nemen dit graag over voor de definitieve versie van het Startbesluit. Naast het in beeld brengen van consequenties spreken wij van kansen wanneer de Strawinkylaan niet zal worden verlaagd. In hoofdstuk 2 onder het kopje "Visie Zuidas 2007" voegen wij na de zin: "Een beslissing over het...", de zin toe: *"In het kader van het Uitvoeringsbesluit zal naast de stedenbouwkundige uitwerking van een plan met een verlaagde ligging van de Strawinkylaan ook de consequenties en kansen in beeld gebracht worden wanneer de Strawinkylaan niet zal worden verlaagd"*.

#### **Zuidas- Dok.**

Op dit moment bestaat er geen zekerheid over de wijze waarop het dok-model zal worden vorm gegeven. Wij stellen het besluit over de verlaging van de Strawinkylaan mede afhankelijk van deze ontwikkeling. Het besluit over verlaging zal in ieder geval worden uitgesteld tot het moment dat er duidelijkheid is over de dok- ontwikkeling. In hoofdstuk 2 onder het kopje "Zuidas- Dok" voegen wij na de laatste zin toe: *"Op dit moment wordt onderzocht welke varianten van het dok-model mogelijk zijn. De beslissing over het verlagen van de Strawinkylaan zal in ieder geval worden uitgesteld tot het moment dat er duidelijkheid is over de dok-ontwikkeling"*.

**Referentiemodel Verkeer & Vervoer Zuidas.**

Als onderlegger bij de Visie Zuidas is het Referentiemodel Verkeer & Vervoer Zuidas opgesteld. Dit document en de komende actualisaties zijn kaderstellend voor de ontwikkelingen in de deelgebieden van de Zuidas. Bij het Uitwerkingsbesluit Strawinsky zal op basis van het Referentiemodel een verkeerstudie worden uitgevoerd naar de effecten van de planontwikkeling in Strawinsky en de gehele Zuidas. Het Referentiemodel vormt ook de basis van het voor het langzaam verkeer op te stellen verkeersplan dat getoetst zal worden op de aspecten comfort en verkeersveiligheid. Voorafgaand aan de besluitvorming over het Uitvoeringsbesluit dient er duidelijkheid te zijn over de consequenties voor het langzaam verkeer.

In hoofdstuk 2. "Plankader" voegen wij onder de paragraaf "Visie Zuidas 2007" een nieuwe paragraaf "Referentiemodel Verkeer & Vervoer Zuidas" toe. De tekst in de paragraaf luidt als volgt. "Als onderlegger bij de Visie Zuidas is het Referentiemodel Verkeer & Vervoer Zuidas opgesteld. Dit document en de komende actualisaties zijn kaderstellend voor de ontwikkelingen in de deelgebieden van de Zuidas. Bij het Uitwerkingsbesluit Strawinsky zal op basis van het Referentiemodel een verkeerstudie worden uitgevoerd naar de effecten van de planontwikkeling in Strawinsky en de gehele Zuidas. Het Referentiemodel vormt ook de basis van het voor het langzaam verkeer op te stellen verkeersplan dat getoetst zal worden op de aspecten comfort en verkeersveiligheid. Voorafgaand aan de besluitvorming over het Uitvoeringsbesluit dient er duidelijkheid te zijn over de consequenties voor het langzaam verkeer".

**Verkeersveiligheid.**

Een harde voorwaarde om tot verlagen van de Strawinskylaan over te kunnen gaan is de eis dat is voorzien in een verkeerstechnische uitwerking die voldoende garanties biedt voor de veiligheid voor het langzaam verkeer. Als maatstaf geldt dat de verkeersveiligheid voor het langzaam verkeer in dit gebied niet mag afnemen. In hoofdstuk "3. uitgangspunten" voegen wij een aparte paragraaf "Verkeersveiligheid" toe. De tekst van de paragraaf luidt als volgt.

"Verlaging van de Strawinskylaan heeft directe gevolgen voor de verkeersafwikkeling van de diverse verkeerssoorten. Vooral voor het langzaam verkeer betekent dit dat waar nu nog conflictvrije kruisingen bestaan deze gelijkvloers met gemotoriseerd verkeer worden uitgevoerd. Hierbij gaat de zorg vooral uit naar de kruisingen met de Beethovenstraat en de Parnassusweg. De verkeerstechnische ontwerpen dienen voldoende garanties te geven voor de verkeersveiligheid van met name de zwakke verkeersdeelnemers. Als maatstaf geldt dat de verkeersveiligheid van het langzaam verkeer niet mag afnemen".

**Ontwikkeling noordzone.**

Het verlagen van de Strawinskylaan kan pas worden ingezet als er meer duidelijkheid is over de daadwerkelijke start van ontwikkelingen in de noordzone. Op blz 9 onder het kopje "Planning herontwikkeling" wordt de zin "De verlaging van de Strawinskylaan...etc vervangen door "de verlaging van de Strawinskylaan kent een harde koppeling met de daadwerkelijke start van de ontwikkeling van de noordzone. Deze herontwikkeling is afhankelijk van initiatieven van marktpartijen. Zolang hierover geen duidelijkheid bestaat wordt de verlaging van de Strawinskylaan uitgesteld".

**Prinses Irenegracht.**

Met een verlaging van de Strawinskylaan dient een harde koppeling te worden gemaakt met de aanleg van de Prinses Irenegracht. Waar mogelijk moet de aanleg van de gracht vroegtijdig worden ingepland. Op blz. 6 onder het kopje "Prinses Irenegracht" wordt de zin "De realisering van de gracht...etc. vervangen door de zin *"De aanleg van de gracht kent een koppeling met de verlaging van de Strawinskylaan. Waar mogelijk zal de gracht of delen van de gracht gelijktijdig met de herontwikkeling van de aanliggende panden in de noordzone worden gerealiseerd"*.

Bij motie van de Gemeenteraad is aangegeven dat de Prinses Irenegracht bevaarbaar moet zijn voor kleine boten. De deelraad is hier echter geen voorstander van. De eis voor bevaarbaarheid heeft naast complicaties bij de uitvoering van de gracht gevolgen voor het toekomstig beheer. Zo zullen voorzieningen in het maaiveld opgenomen moeten worden om hoogteverschillen op te vangen en zware brugconstructies nodig zijn.

### **Bezinning.**

Voor het waarborgen van een goede stedenbouwkundige overgang tussen de Zuidas en de Prinses Irenebuurt moet ondermeer een studie worden gedaan naar de effecten op de bezinning. In hoofdstuk 3 voegen wij onder het kopje "3.1 Stedenbouw" onderaan toe: *"Onderdeel van het stedenbouwkundig onderzoek wordt gevormd door een studie naar de effecten op de bezinning in dit gebied en de omliggende bestaande bebouwing"*.

### **Groen**

Net als in andere deelgebieden hechten wij aan behoud van het groen binnen het plangebied Strawinsky. Het bestaande speelveld op de Minerva-as merken wij aan als niet te bebouwen ruimte. Voor het overige groen geldt dat dit zoveel mogelijk gecompenseerd dient te worden. Voor de bomen zal een bomenbalans in het Uitwerkingsbesluit worden opgenomen. In hoofdstuk 3 voegen wij na de paragraaf over Infrastructuur een nieuwe paragraaf "Groen" toe. De tekst hieronder luidt als volgt: *"In het stedenbouwkundig plan zal gestreefd worden naar het behoud van zoveel mogelijk groen in het plangebied. Dit betreft zowel openbaar groen als de invulling van binnentuinen met uitstraling naar buiten. Het bestaande speelveld op de Minerva-as is aangemerkt als niet te bebouwen ruimte. Voor de bomen zal een bomenbalans in het Uitvoeringsbesluit worden opgenomen. Hierbij geldt de voor de gehele Zuidas gemaakte afspraak dat alle gekapte bomen zullen worden gecompenseerd"*.

### **Duurzaamheid.**

In navolging op de door de deelraad geleverde adviezen voor de Uitwerkingsbesluiten kop Zuidas en Ravel zal de prestatie Excellent (methodiek BREEAM) worden voorgeschreven ten aanzien van de eisen op het gebied van duurzaamheid van gebouwen. Wij voegen in hoofdstuk 3 onder het kopje "3.5 Duurzaamheid" de volgende zin toe: *"In het Uitwerkingsbesluit zal de prestatie Excellent (methodiek BREEAM) worden voorgeschreven ten aanzien van eisen op het gebied van duurzaamheid van gebouwen"*.

### **Verplaatsing parkeergarage Atriumcomplex.**

De compensatie van de parkeergarage van het Atriumcomplex ziet de deelraad als belangrijk onderdeel van het Uitvoeringsbesluit. Zowel in de tijdelijke als definitieve situatie dient voldoende parkeergelegenheid beschikbaar te zijn. Op blz 9 onder het kopje "Planning herontwikkeling" komt na de zin "Op dit moment wordt...etc." de zin *"Indien de*

*situering onder de Strawinskylaan niet mogelijk is dient de compensatie elders in het plangebied te worden gevonden”.*

#### **Profiel Prinses Irenestraat en verkeerscirculatie Prinses Irenebuurt**

Het verleggen van de oost-west fietsroute naar de Prinses Irenestraat heeft gevolgen voor de verkeerscirculatie in de Prinses Irenebuurt. Zo zal volgens de laatste plannen de rechtstreekse aansluiting van de Prinses Irenestraat op de Beethovenstraat komen te vervallen. Een uitwerking van de verkeerscirculatie in deze buurt dient daarom onderdeel uit te maken van het Uitvoeringsbesluit. Handhaving van parkeergelegenheid aan de noordzijde van de Prinses Irenestraat blijft uitgangspunt voor het stadsdeel. Op blz. 7 wordt onder het kopje “Autoverkeer” toegevoegd: *“De profielwijzigingen van de Prinses Irenestraat en toevoeging van de functie binnen het hoofdnet fiets hebben gevolgen voor de verkeerscirculatie in de Prinses Irenebuurt. Voor deze buurt zal een aangepast verkeerscirculatieplan worden gemaakt”.*

#### **Langzaam verkeerbruggen Prinses Irenegracht**

In tegenstelling tot het antwoord in de nota van beantwoording bij nr. 90 dient de tekst (p. 6 Startbesluit) over de langzaam verkeerbruggen niet te worden gewijzigd. Vanwege de hoge intensiteiten van de kruisende langzaamverkeersroutes is met twee langzaamverkeerbruggen wellicht een betere verkeerstechnische oplossing denkbaar.

#### **Uitkomst besprekingen verkeerscommissies**

Het Startbesluit is 12 maart 2009 besproken in de Verkeerscommissie van het stadsdeel en op 24 maart in de Centrale VerkeersCommissie. In de adviezen komen duidelijk de bedenkingen naar voren ten aanzien van de verkeersveiligheid voor het langzaam verkeer bij een verlaagde ligging van de Strawinskylaan. Dit aspect dient nadrukkelijk in het Uitvoeringsbesluit in beeld te worden gebracht. De verkeersveiligheid is een harde randvoorwaarde bij de stedelijke ontwikkeling in dit gebied.

Een tweede belangrijk aandachtspunt zijn de voorzieningen voor het openbaar vervoer. In het stedenbouwkundig plan dient hiervoor voldoende ruimte te worden gereserveerd. Overstaprelaties moeten goed worden vormgegeven. Er dient duidelijkheid te komen over de plaats van het busstation.

In de verkeerskundige uitwerking wordt voorts aandacht gevraagd voor veilige locaties van in- en uitritten van de parkeergarages. Dit specifiek in relatie met het oversteken van de trambaan.

#### **Fietsparkeren**

Kenmerkend voor dit gebied in de nabijheid van station Zuid is de grote behoefte aan fietsstallingsplaatsen. Momenteel zijn een groot aantal plaatsen aanwezig onder het viaduct van de Strawinskylaan bij het Zuidplein, die in geval van verlaging zullen moeten worden gecompenseerd. Voor alle fasen in de uitvoering en voor de definitieve situatie dient in voldoende mate in de behoefte naar stallingsplaatsen te worden voorzien. Op blz. 7 onder het kopje “Fietsers en voetgangers” is de zin toegevoegd: *“In het Uitvoeringsbesluit zal een aparte paragraaf worden opgenomen met de aanpak van de compensatie van de fietsstallingsplaatsen”.*

#### **BLVC**

Voor dit plangebied zijn de BLVC aspecten (bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie) tijdens de uitvoering/bouw erg belangrijk, o.a. door de aanwezigheid van het Zuidplein en openbaar vervoersknooppunt.

Wij stellen voor dat in een vroeg stadium onderzocht wordt hoe de negatieve gevolgen van de uitvoering/bouw kunnen worden geminimaliseerd. Hierbij is extra aandacht noodzakelijk voor de bereikbaarheid van het station Zuid, de parkeerbalans tijdens de uitvoering en de routing van het bouw- en overig verkeer. Faseringen moeten worden afgestemd op het blijven functioneren van de bestaande functies.

#### **Tekstuele wijzigingen.**

Voorblad: vervallen "concept"

"oktober 2008" wijzigen in "juni 2009"

Blz. 2 "2008" wijzigen in "2009"

Blz 9 "(eind 2008)" wijzigen in "(23 juni 2009)"

"1<sup>e</sup> helft van 2009" wijzigen in "2<sup>e</sup> helft 2009"

1<sup>e</sup> regel onder het kopje "Planning herontwikkeling" vervallen "(2011)"

5<sup>e</sup> regel 2011 vervangen door "start bouw van het dok"

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en zien met belangstelling het aangepaste Startbesluit en nadere uitwerking in het concept Uitvoeringsbesluit tegemoet.

Hoogachtend,

Namens de deelraad van stadsdeel Zuideramstel,

Griffier  
J.S. Spier

Raadsvoorzitter  
M. Cornelissen