

Startnotitie

Betreft Herontwikkeling Strawinsky
Datum 1 april 2008

1. Inleiding

Strawinsky maakt onderdeel uit van het Centrumgebied van de Zuidas en omvat het gebied van de Strawinskylaan en de huidige kantoorzones aan beiden zijden van deze straat. In het gebied bevinden zich een aantal kenmerkende gebouwen en functies van de Zuidas, zoals het WTC en het Atrium-complex. De Strawinskylaan vormt een hooggelegen autoverbinding op een dijklichaam tussen de Beethovenstraat en de Parnassusweg. Het plangebied zoals dat in de bijlage 1 op kaart is aangegeven, wijkt aan de noordzijde iets af van de grootstedelijke projectgrens van de Zuidas: de noordelijke stoep van de Prinses Irenestraat en de uitloop van de verhoogde Parnassusweg is om praktische redenen opgenomen.

Als onderdeel van het centrumgebied Zuidas zal het karakter en gebruik van het bestaande gebied sterk gaan veranderen. De toekomstige ontwikkelingen zullen meer mensen, meer functies en een groter en drukker gebruikt station opleveren. Van groot belang is dan ook dat het gebied Strawinsky tijdig in staat wordt gesteld om deze ontwikkelingen op een goede manier op te vangen. Daarvoor is een upgradering van de openbare ruimte en verbetering van de verbindingen noodzakelijk. Er moet transformatie plaatsvinden om van een anonieme en monofunctionele omgeving naar een multifunctionele en prettige stedelijke omgeving te komen die goede aansluiting vindt op de overige ontwikkelingen in Zuidas en de directe omgeving. Geconstateerd kan worden dat de huidige kwaliteit daarvoor niet of onvoldoende aanwezig is.

De komende vijf jaar zal in het gebied al veel worden ingegrepen. Na de aanleg van de trambaan over de Strawinskylaan zal ook het busstation moeten worden uitgebreid om de onder andere vanwege de komst van de Noord/Zuidlijn verwachte toename van het aantal OV-passagiers goed te kunnen verwerken. Ook zal in voorbereiding op de start van het Zuidas-Dok, dat vlak langs de bestaande bebouwing van het WTC en het Atriumcomplex zal worden aangelegd, de zone waar nu het Mathijs Vermeulenpad ligt, functievrij moeten worden gemaakt. De belangrijkste ingreep in dat kader is de verplaatsing van de parkeergarage van het Atriumcomplex. Naar verwachting zal over een aantal jaren ook de aanpak van het oude Nauta Dutilhgebouw op de Breevast-kavel vorm krijgen. Al deze ontwikkelingen hebben een kader nodig, al was het maar om in ieder geval te voorkomen dat ingrepen dubbelop moeten worden gedaan, of later ontwikkelingen frustreren. Daarom is het noodzakelijk om in 2008, na de startnotitie herontwikkeling, een Projectbesluit voor de herontwikkeling van het deelgebied Strawinsky vast te stellen. In deze startnotitie zijn de uitgangspunten en randvoorwaarden geformuleerd voor de verdere planvorming. Deze notitie vormt de uitwerking van de Visie Zuidas 2007 voor het deelgebied Strawinsky. Vervolgens kunnen de plannen voor Strawinsky omgezet worden in een Projectbesluit waarop inspraak plaats zal vinden.

Hieronder wordt achtereenvolgens het plankader voor de herontwikkeling van het deelgebied Strawinsky (2), de uitgangspunten die daarvan kunnen worden afgeleid (3) en het vervolgtraject met de planning (4) beschreven.

2. Plankader

Visie Zuidas 2007

De Visie Zuidas 2007 is op 19 februari 2008 door het College van B&W vastgesteld. Op dit moment vindt besluitvorming plaats in de Gemeenteraad. De Visie behandelt de ruimtelijke, sociale en economische ambities en uitgangspunten van de totale Zuidas-ontwikkeling. Ook is globaal het kader voor de ontwikkeling van het deelgebied Strawinsky weergegeven: (van noord naar zuid) de aanleg van de Prinses Irenegracht, de herontwikkeling van de zone ten noorden van de Strawinskylaan in een gemengd programma, de verlaging van de Strawinskylaan, en de uitbreiding van het werkprogramma in de zone ten zuiden van de Strawinskylaan. In de voorliggende startnotitie, en het daarna volgende Project- en Uitvoeringsbesluit wordt dit globale kader verder uitgewerkt.

Samen met de Visie wordt het Programma van Eisen Stedelijke Ontwikkeling Zuidas vastgesteld, feitelijk de kwalitatieve ondergrens voor de Zuidas-ontwikkeling. Verder wordt in 2008 het Beeldkwaliteitsplan Zuidas en het Plan van Aanpak duurzaamheid Zuidas afgerond. Ook deze producten vormen het kader voor de herontwikkeling van Strawinsky.

Zuidas- Dok

De hele Zuidas-ontwikkeling zal naar verwachting nog wel twee decennia in beslag nemen. Het is van het grootste belang voor de stad en voor het project dat gedurende die twee decennia dit deel van de stad goed kan blijven functioneren. Het deelgebied Strawinsky vormt de schakel tussen de stad en de Zuidas, tussen de stad en station Zuid. Met name de bouw van het Zuidas-Dok kan vanwege de aard en schaal van de werkzaamheden druk leggen op de verbinding tussen stad en project. De herontwikkeling van het deelgebied Strawinsky kan gelet op de noodzaak van een goede verbinding met de stad en de noodzaak van de aanleg van de gracht niet wachten tot het Zuidas-Dok gereed is.

Doel herontwikkeling

De herontwikkelingsopgave voor het deelgebied dient aldus een tweeledig doel: het garanderen en verbeteren van de verbinding van het Zuidasproject en station Zuid met de stad gedurende de bouw van het Zuidas-Dok, én het transformeren van het gebied zodat het weer voldoet aan moderne eisen en het Zuidas-niveau: een levendige en gemengde maaiveldstad van internationale allure.

Deze tijdige transformatie zal langs vier lijnen vorm krijgen.

1. De belangrijkste schakel in de herontwikkeling wordt gevormd door de Strawinskylaan. Het verlagen van de laan schept ruimte voor de herontwikkeling en creëert tegelijkertijd kansen voor een qualiteitsprong vooruitlopend op de bouw van het Dok. Er kunnen stedelijke plinten langs de laan worden gerealiseerd, met aantrekkelijke woon- en werklocaties en voorzieningen met een herkenbaar adres en 24-uurslevendigheid. De huidige stadsranduitstraling van het gebied kan op die manier worden omgezet in een stedelijke centrumuitstraling.
2. Door het verlagen van de laan ontstaat er ook ruimte om de Prinses Irenegracht te introduceren. De gracht zal een aantrekkelijke overgang vormen tussen de Zuidas en de Prinses Irenebuurt.
3. De noordelijke zone van Strawinsky, tussen de gracht en de Strawinskylaan, kan worden herontwikkeld met een gemengd programma van wonen aan de gracht en werken met voorzieningen aan de laan. In bouwhoogte zal deze zone de overgang vormen tussen het hoge zuidelijke

deel van Strawinsky en de lage Prinses Irenebuurt. In de zuidelijke zone kunnen de kantoorgebouwen zich aanpassen aan de komst van het Dok door herontwikkeling en uitbreiding; langs de Strawinskylaan liggen er mogelijkheden voor plintvoorzieningen.

4. De voor de Zuidas en de stad belangrijke fietsverbindingen over de Parnassusweg-Strawinskylaan, Minervalaan en Beethovenstraat-Strawinskylaan, en de Oost-west-fietsverbinding tussen Amstelland en Schinkel kruisen elkaar in het deelgebied. Prioriteit zal worden gelegd bij comfort en verkeersveiligheid. Langzaam verkeer en OV prevaleren boven de auto.

3. Uitgangspunten

In dit hoofdstuk worden de uitgangspunten genoemd voor het formuleren van het Projectbesluit voor de herontwikkeling van Strawinsky.

3.1 Stedenbouw

Hoofddoel is het realiseren van gemengd programma en een goede verbinding tussen de Zuidas en de stad.

In bijlage 2 zijn herontwikkelingsvlakken voor het deelgebied Strawinsky weergegeven. Binnen deze vlakken zou herontwikkeling kunnen plaatsvinden maar kan ook de openbare ruimte aangepakt worden. De vlakken zijn bepaald op basis van de hieronder aangegeven uitgangspunten. Op basis van deze herontwikkelingsvlakken en de maximale bouwhoogtes is een stedenbouwkundig schema voor de herontwikkeling van het deelgebied samengesteld (zie bijlage 3). Dit schema verbeeldt één van de mogelijke stedenbouwkundige uitwerkingen voor de noordelijke zone. In het Project- en Uitvoeringsbesluit zal het resultaat van verder stedenbouwkundig onderzoek naar de noord- en zuidzone worden vastgelegd.

Bebouwing

Noordzijde

Aan de noordzijde van de Strawinskylaan zal herontwikkeling van het bestaande vastgoed plaatsvinden en toevoeging van programma. Het toe te voegen programma zal voor 40.000 m² uit woonprogramma bestaan en voor 15.000 m² uit plintvoorzieningen. Van het aantal woningen zal 30% worden gerealiseerd in de goedkope sector, dit komt neer op ruim 100 woningen.

Om de minimale dieptemaat van de kavels in de noordelijke zone te kunnen bepalen, is een woontypologiestudie uitgevoerd. De studie heeft uitgewezen dat alleen een rendabele, kwalitatief goede ontwikkeling van een gemengd programma in de noordelijke zone kan worden gerealiseerd wanneer de kavels een diepte van minimaal 50 m krijgen. Bij een mindere diepte hebben de woningen onvoldoende bezonning en lichttoetreding.

Voor de noordzijde wordt uitgegaan van bouwhoogtes van 20 en 30 meter met uitzonderingen van 60 meter aan de koppen. Door deze bouwhoogtes ontstaat een geleidelijke overgang tussen de Prinses Irenebuurt en de bestaande bebouwing van het Atrium en WTC.

Zuidzijde

Aan de zuidzijde van de Strawinskylaan zal uitbreiding van de kantoren WTC en Atrium plaatsvinden. Specifiek zal het gaan om het toevoegen van bebouwing bij WTC aan de noord- en oostzijde, en bij Atrium aan noord en westzijde, en plintvoorzieningen.

Voor de bouwhoogte aan de zuidzijde wordt als uitgangspunt genomen dat de nieuwbouw passend zal zijn bij de bestaande bouw.

De invulling van de rest van de zuidelijke bouwvlakken is afhankelijk van noodzakelijke gebouwaanpassingen als gevolg van de verlaging van de Strawinskylaan en van de wens van de marktpartijen hun gebouwen verder aan te passen aan de nieuwe fase van de Zuidas met een bebouwd Dok.

Parkeergarage Atrium/Stibbe torens

De nieuwe parkeergarage van Atrium en de Stibbe torens komt onder de Strawinskylaan, ter hoogte van deze kantoren. Voor de parkeergarage is uitgegaan van de noordelijke profielgrens Strawinskylaan. De garage krijgt een gezamenlijke ontsluiting op één punt aan de Strawinskylaan.

Openbare ruimte

De gegeven breedte van de toekomstige Prinses Irenestraat, de Prinses Irenegracht, opgeteld bij de vereiste diepte van de noordelijke herontwikkelkavels en de bestaande diepte van de zuidelijke zone, levert een toekomstig profiel van de Strawinskylaan op van maximaal 34 meter. Dit profiel is overigens hetzelfde profiel als de Mahlerlaan.

Strawinskylaan

Uitgangspunt is de Strawinskylaan veranderen in een complete levendige stadstraat met een profiel van 34 meter. In het definitieve straatprofiel moet in ieder geval ruimte zijn voor auto, kort parkeren, fietser, voetganger en bomen. In de fase waarin het Zuidas-Dok wordt gebouwd zal in het midden van de Strawinskylaan een gecombineerde bus-/trambaan liggen. Zodra het Dok klaar is, zal de OV-functie die de Strawinskylaan nu nog vervult, zoals in de Visie 2007 aangegeven, dichter tegen en iets ten zuiden van het nieuwe station Zuid aan worden verplaatst. Daarmee komt profielruimte vrij in de Strawinskylaan. De laan kan dan opnieuw worden ingericht, met meer ruimte voor voetganger, fietser en groen. Op dat moment kan bijvoorbeeld de goede zonligging van de noordzijde van de Strawinskylaan ten volle worden benut.

Prinses Irenestraat

De Prinses Irenestraat krijgt een geheel ander karakter, het zal qua auto alleen een buurtontsluitingsweg worden. Verder zal langs de gracht en een groenstrook een hoofdnet fietspad worden aangelegd die de verbinding zal vormen tussen de Amstel en de Schinkel (conform Visie Zuidas 2007). Aan de noordzijde van de Prinses Irenestraat blijft ten behoeve van buurtvoorzieningen, zoals de kerk en het nieuwe hotel, parkeerruimte beschikbaar.

Prinses Irenegracht

Voor de waterbergingsopgave van de Zuidas is de aanleg van een minimaal 15 meter brede Prinses Irenegracht noodzakelijk. Andere functies van de gracht zijn grondwaterstandregulering, recreatie, beleving en kwaliteit in de openbare ruimte. Onderzocht zal worden of doorvaarbaarheid van de gracht gerealiseerd kan worden door middel van bruggen bij de Beethovenstraat en Parnassusweg en langzaam verkeer bruggen ter hoogte van de Minervalaan.

Beethovenstraat/Parnassusweg

Bij ontwerp van de verlaging van de Strawinskylaan moeten de kruispunten met de Beethovenstraat en Parnassusweg meegenomen worden. Daarnaast moet aangetakt worden op de resultaten van de Ruimtelijke verkenning Beethovenstraat die de nieuwe ligging en profielbreedte van deze straat bepaalt.

3.2 Programma

Programma in m2 bvo	bestaand	vervanging	uitbreiding	totaal
Noordzijde				
kantoren noordzijde	41.000	41.000	0	41.000
woningen goedkoop segment		0	6.500	6.500
woningen vrije sector		0	35.000	35.000
voorzieningen plint			14.000	14.000
zuidzijde				
Stibbe / Atrium	67.000		25.000	92.000
WTC	139.000		10.000	149.000
voorzieningen in plint		0	14.000	14.000
totaal	247.000	41.000	104.500	351.500

3.3 Infrastructuur

Verkeer en vervoer

Trambaan

In mei 2008 zal de bypass tramlijn 5 op de Strawinskylaan gereed zijn. Afgesproken is dat de tram voor een periode van 15 jaar door de Strawinskylaan loopt (2008-2023). Daarna zal, volgens de Visie Zuidas 2007, de tramlijn worden verplaatst naar de zuidzijde van station Zuid.

Busstation Strawinskylaan

De maximale profielbreedte van de Strawinskylaan van 34 meter beperkt de ruimte voor regionale buslijnen. Daarom dient bekeken te worden of het busstation naar de zuidzijde van station Zuid kan worden verplaatst. Indien verplaatsing niet mogelijk is, zal de Strawinskylaan gedurende de fase dat het Zuidas-Dok wordt gebouwd een profiel van circa 44 meter dienen te hebben. Dit houdt in dat de noordelijke zone dan pas ná deze fase kan worden herontwikkeld.

Fietsers en voetgangers

Met de verlaging van de Strawinskylaan wordt gekozen voor de maaiveldstad. Voor fietsers en voetgangers zullen er gelijkvloerse kruispunten komen, waar goede oplossingen voor gezocht moeten worden. Met het verdwijnen van de tunneltjes zal echter ook de sociale onveiligheid weggenomen worden. Bij de herinrichting van de Strawinskylaan en de Prinses Irenestraat worden fietsers en voetgangers optimaal gefaciliteerd. Op de Strawinskylaan komt een vrij liggend fietspad. Daarnaast zal gekeken worden naar mogelijkheden van eenrichtingsverkeer en het knippen van het autoverkeer, om zo fietsers meer ruimte te geven en een goede doorstroming te blijven houden. De Prinses Irenestraat zal een mooie doorgaande fietsroute gaan vormen, met een vrij liggend fietspad langs de gracht. Voor fietsparkeren kan gekeken worden naar eventuele uitbreiding van de bestaande fietsenstalling Zuidplein.

Verkeer

Vooralsnog wordt uitgegaan van behoud van de huidige verkeersfunctie van de Strawinskylaan met opwaardering tot stadsstraat (toevoeging voetgangers en fietsers). De wenselijkheid en haalbaarheid van alternatieven zoals éénrichtingsverkeer of knippen van Strawinskylaan moeten integraal worden

afgewogen in relatie tot de plannen in de andere deelgebieden (eventueel door middel van een verkeerscirculatieplan).

Parkeren

Voor de zuidelijke zone wordt uitgegaan van het ingroeimodel (uitbreiding van de bebouwing leidt niet tot uitbreiding van de parkeerplaatsen) en in de noordelijke zone van de thans geldende parkeernormen: werken 1 pp per 250 m², wonen 1,25 pp per woning, parkeerplekken voor voorzieningen is maatwerk.

Kabels en leidingen

In deelgebied Strawinsky wordt de MENZ-ring noord aangelegd door het traject Prinses Irenestraat, en de kruisingen met de Beethovenstraat en Parnassusweg. Uit de MENZ Noord volgt dat een kabels- en leidingenprofiel nodig van ca. 11 meter bij traditionele ligging. Daar moeten eventueel nog toekomstige ontwikkelingen aan toegevoegd worden. Daarnaast ligt het A4-tracé hoofdriolering Waternet in dit gebied.

Waterkering

De reservering voor Boezemwaterkering op de Strawinskylaan komt te vervallen wanneer het PvE SO en de Visie 2007 bestuurlijk zijn bekrachtigd, waarmee de waterkering op de noordwand van het Dok wordt gelegd.

3.5 Duurzaamheid

Begin 2008 zal Zuidas Amsterdam in samenwerking met Arup een plan gereed hebben met acties en richtlijnen voor duurzame ontwikkeling. Deze principes zullen verder uitgewerkt worden in het Projectbesluit Strawinsky.

4. Vervoltraject en planning

Projectbesluit

Na het vaststellen van de Visie Zuidas 2007 zal er voor het deelgebied Strawinsky een projectbesluit worden opgesteld door de projectgroep Strawinsky, bestaande uit vertegenwoordigers van de centrale diensten, stadsdeel Zuideramstel, Arcadis en Zuidas Amsterdam. Het document wordt door het Bestuurlijk Overleg Zuidas (BOZ) vrijgegeven voor inspraak. Na deze inspraak wordt het document ter besluitvorming voorgelegd aan de Stadsdeelraad Zuideramstel.

Uitvoeringsbesluit

Op basis van het projectbesluit wordt door de projectgroep Strawinsky een uitvoeringsbesluit voorbereid. Dit uitvoeringsbesluit bestaat o.a. uit een Stedenbouwkundig Plan, Inrichtingsplan openbare ruimte en een grondexploitatiebegroting met toetsingsrapport. Het opstellen en vaststellen van het Uitvoeringsbesluit zal in de eind 2008/1^e helft van 2009 plaatsvinden.

Planning herontwikkeling

Vooruitlopend op de start bouw van het dok (2011) zal de parkeergarage Atrium verplaatst moeten worden. Deze nieuwe garage zal onder de Strawinskylaan komen. De bouw van de garage brengt de planontwikkeling van Strawinsky in een stroomversnelling. De verlaging van de Strawinskylaan zal voor 2011 klaar moeten zijn, waarna de herinrichting van de noordzone kan plaatsvinden. Deze herontwikkeling is afhankelijk van initiatieven van de marktpartijen. In verband met de beschikbare ruimte kan de Prinses Irenegracht alleen volgend op de herontwikkeling in de noordelijke zone worden aangelegd. Ook de uitbreiding en herontwikkeling van de zuidelijke zone is afhankelijk van de marktinitiatieven. In

principe kan deze zone parallel aan de verlaging van de Strawinskylaan worden aangepakt. Wanneer alle ontwikkelingen direct op elkaar volgen zal de noordelijke zone naar verwachting met de aanleg van de gracht in 2016/2017 herontwikkeld zijn. Dan kan in principe ook de zuidelijke zone gerealiseerd zijn. Zodra het dok is afgerond en de tramlijn naar het zuiden van het station wordt verplaatst, volgt in 2020 tenslotte de laatste herprofilering van de Strawinskylaan.