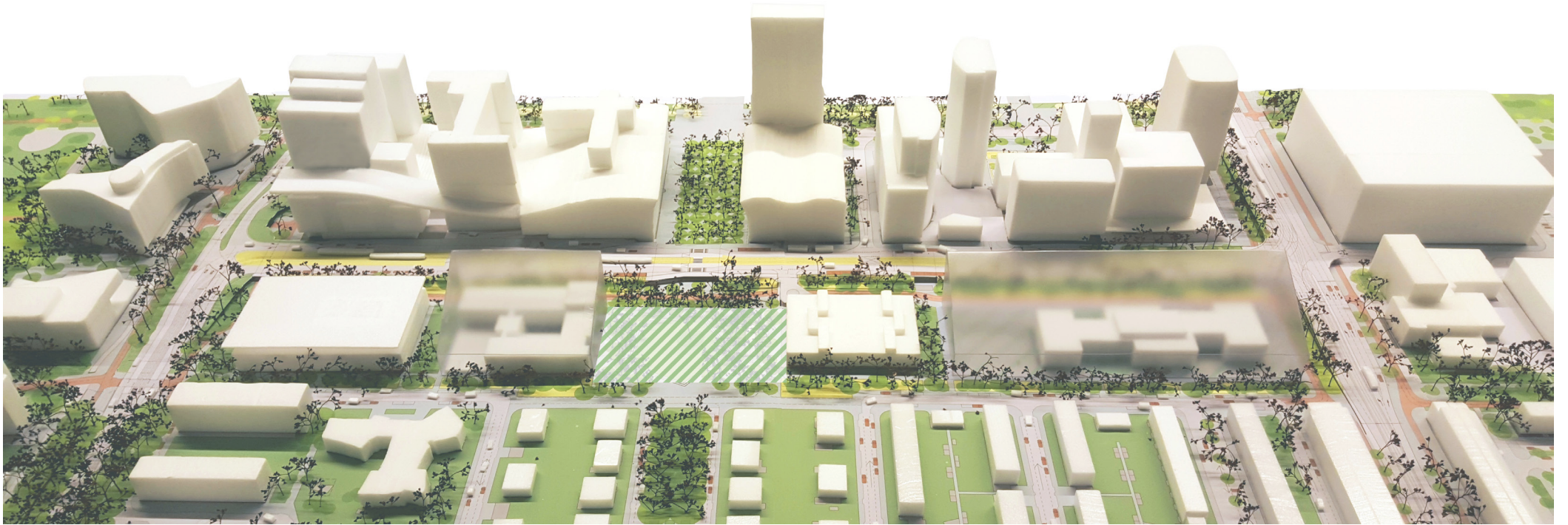




Uitvoeringsbesluit Strawinsky

definitief 30-03-2017



Gemeente Amsterdam
Zuidas

titel	Uitvoeringsbesluit Strawinsky
projectgroep	Eisso Beukema Sven van Beusekom Patrick van den Elshout Jouke Eppenga Philip Geleijnse Chris van Gent Jet de Graaf Fenna Korthals Altes Gregor van Lit Alfons Oude Ophuis Sandra Thesing (projectmanager) Fianne van der Veeken Jeroen Frelink Jeroen Westrate
datum	maart 2017
status	definitief
informatie	www.amsterdam.nl/zuidas
contactpersoon	Fianne van der Veeken (email: F.van.der.Veeken@amsterdam.nl)



Gemeente Amsterdam

Zuidas

Inhoud

H1.	Inleiding	4	H5.	Milieu	38
	1.1 Algemeen	4		5.1 Inleiding	38
	1.2 Aanleiding	4		5.2 Energieneutraal bouwen	38
	1.3 Participatie en communicatie	6		5.3 Duurzame mobiliteit	38
	1.4 Besluitvormingsproces	6		5.4 Groene daken, gevels en materiaalgebruik	38
	1.5 Motie AG & Amendement Z	7		5.5 Afval	39
	1.6 Leeswijzer	7		5.6 Flexibiliteit en toekomstvast	39
H2.	Kader	8		5.7 Waterprestatie	39
	2.1 Plangebied	8		5.8 Bezonning	40
	2.2 Plankader	8		5.9 Windhinder	40
	2.3 Juridisch planologisch kader	11		5.10 Geluid	40
	2.4 Parkeerbeleid	13		5.11 Luchthavenindelingsbesluit	40
	2.5 Grondeigendom	13		5.12 Verkeer	40
H3.	Stedenbouwkundig plan	14	H6.	Uitvoering	43
	3.1 Visie Noordzone Zuidas	14		6.1 Indicatieve fasering	44
	3.2 Plangebied Strawinsky	17		6.2 Beheer	44
	3.3 Raamwerk openbare ruimte	19		6.3 Kabels en leidingen	44
	3.4 Kavels	29		6.4 BLVC	46
	3.5 Parkeren op kavels en in openbare ruimte	32		6.5 Grondexploitatie	46
H4.	Programma	34	Bijlagen		47
	4.1 Inleiding	35		1. Bezonning	47
	4.2 Wonen	35		2. Bouwbrief	51
	4.3 Werken	37		3. Masterplan WKO	52
	4.4 Voorzieningen	37		4. Nieuw over oud	53
	4.5 Parkeeraantallen op basis van programma	37		5. Nieuw over oud eigendomsgrenzen	54
				6. Motie AG d.d. 25-01-2017	55
				7. Amendement Z d.d. 25-01-2017	56

1 Inleiding

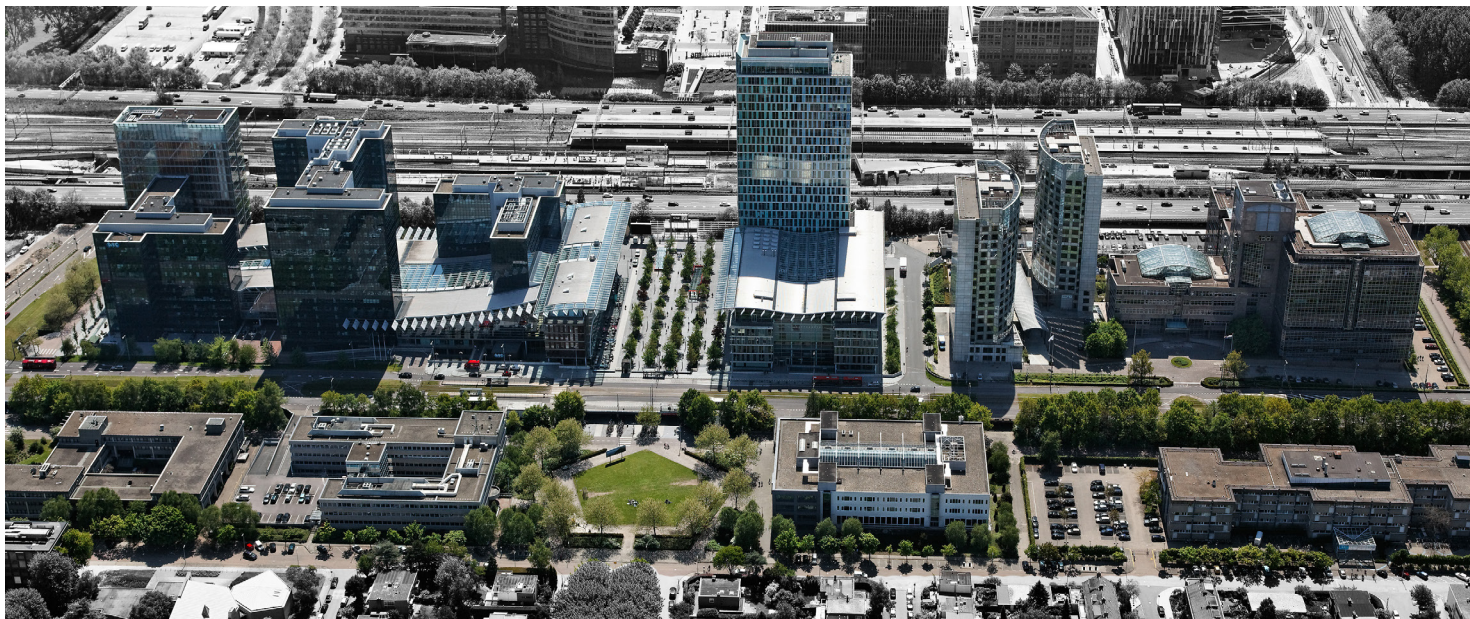


Foto 1: Luchtfoto van het plangebied.

1.1 Algemeen

Zuidas ontwikkelt zich tot een internationale toplocatie voor wonen en werken. De uitstekende bereikbaarheid, de kwalitatief hoogwaardige omgeving en de aantrekkingskracht van Amsterdam zijn de grondslagen voor een succesvolle ontwikkeling. Sinds de vaststelling van het Masterplan Zuidas door de gemeenteraad in 1998 wordt de ontwikkelingsstrategie uitgewerkt in deelprojecten. Een van deze deelprojecten is Strawinsky. Het plangebied ligt in de noordzone van de Zuidas, tussen de Beethovenstraat, de Parnassusweg, Station Zuid en de Prinses Irenestraat.

1.2 Aanleiding

Strawinsky is onderdeel van het dynamische centrumgebied van Zuidas: een stuk stad met internationale allure en een hoge kwaliteit arbeidspotentieel, plus hoogwaardige voorzieningen en een uitstekende inrichting en beheer van het openbaar gebied. De bereikbaarheid met het openbaar vervoer is uitstekend. Het gebied grenst aan het station Amsterdam Zuid. Op de Strawinskylaan zijn haltes voor bus en tram en taxistandplaatsen. De belangrijke hoofdnetfietsroutes verbinden het gebied met de stad. In noord/zuid-richting is Strawinsky de overgang tussen de dynamiek van Zuidas en het hoogwaardige en rustige woonmilieu

van de Prinses Irenebuurt. In oost/west-richting is Strawinsky de overgang van de groene routes tussen RAI en Beatrixpark naar de Fred Roeskestraat/Amstelveenseweg.

In 2009 zijn de kaders voor het gebied opgenomen in een startbesluit. Gezien de vele ontwikkelingen is er behoefte aan een nieuw samenhangend ruimtelijk en programmatisch Uitvoeringsbesluit.

Verschillende eigenaren en erfpachters hebben plannen voor nieuwbouw en/of herontwikkeling van hun panden. Deels hangt dit samen met de geplande bouw van Zuidasdok (waarvan de ondertunneling van de A10 deel uitmaakt) maar deels ook met de verkoop van



Foto 2: Strawinskyhuis, foto: Doriann Kransberg



Foto 3: NPL, foto: Doriann Kransberg



Foto 4: AICS, foto: Doriann Kransberg

kantoorpanden aan de noordzijde van het gebied. Ter voorbereiding van de bouw van Zuidasdok wordt een ruime zone aan de noordzijde van de A10 vrijgemaakt van functies. Het gaat hier bijvoorbeeld om de parkeergarage van het Atrium en 2Amsterdam.

Recente ontwikkelingen zijn onder meer:

- Atriumcomplex: Bouw is gestart met de ontwikkeling van een ondergrondse parkeergarage en toevoeging van nieuwe volumes aan het bestaande gebouw.
- 2Amsterdam (voorheen Twin Towers): Eigenaar is gestart met het uitwerken van een ontwerp voor

beide torens met een ondergrondse parkeergarage en extra volume.

- WTC: Eigenaar is gestart met het uitwerken van een ontwerp voor het extra volume aan de noordoostzijde van het complex.
- 'Tijdelijke' herinrichting Strawinskylaan: deze zal gedurende de bouw van Zuidasdok dienst doen als overstapgebied tussen verschillende vormen van openbaar vervoer.
- Het pand van de Nationale Postcode Loterij (NPL-pand): dit wordt herontwikkeld tot een modern duurzaam kantoor.
- Strawinskyhuis: de eigenaar is aan het verkennen wat

zij in de toekomst wil met het gebouw.

- AICS-locatie: Eigenaar is van plan om de plek na vertrek van de school te herontwikkelen met of zonder behoud van het huidige gebouw. Dit wordt momenteel onderzocht.

Al deze ontwikkelingen vragen om onderlinge samenhang in een actueel en integraal stedenbouwkundig kader. Ook is een aantal ruimtelijke en programmatische uitgangspunten van het startbesluit nader onderzocht.



Foto's 5: Participatiebijeenkomsten uitvoeringsbesluit



Foto 6: Participatiebijeenkomst water

1.3 Participatie, communicatie en inspraak

Het Uitvoeringsbesluit kwam mede tot stand door inbreng van buurtbewoners, eigenaren en gebruikers in het gebied. Tijdens drie bijeenkomsten zijn de verschillende belangen vanuit de omgeving in beeld gebracht en gewogen. Er is gesproken en gediscussieerd over de uitgangspunten van het Uitvoeringsbesluit. De uitkomsten zijn na te lezen in de verslagen op de website van Zuidas (www.amsterdam.nl/zuidas/nieuws/2015/11-november/strawinsky/). De voornaamste belangen waren een bereikbare buurt zonder sluipverkeer met voldoende parkeergelegenheid, behoud en uitbreiding van het groen in de buurt en de omgeving, voldoende zon en zicht in de buurt en een rustige en leefbare woonomgeving. Deze belangen hebben op onderdelen geleid tot

aanpassing van de oorspronkelijke uitgangspunten of deze juist bevestigd. Zo wordt het fietspad langs de Strawinskylaan niet versmald, is voor groen gekozen in plaats van water als uitgangspunt in de Prinses Irenestraat, en is afgezien van een hoogteaccent boven de hoogtelijn op de AICS-kavel. Op enkele onderdelen, met als belangrijkste de totale programmatoevoeging aan de noordzijde en de ontsluiting van de AICS en Strawinskyhuis op de Prinses Irenestraat, verschillen de belangen van buurtbewoners en gemeente.

Het concept Uitvoeringsbesluit heeft ter visie gelegen van 2 juni tot en met 13 juli 2016. Er zijn 18 inspraakreacties ingediend. De voornaamste onderwerpen die hierin genoemd zijn, zijn de ontsluiting van en de programma toename en wijziging van de kavels aan de

Prinses Irenestraat, de bouwhoogte en consequenties daarvan voor bezonning, de locatie van het fietspad op de Vijfhoek, de knip voor autoverkeer in de Prinses Irenestraat, groen, zorgen voor grondwater overlast en bouw hinder. De nota van beantwoording geeft antwoord en reactie op de ingediende inspraakreacties.

1.4 Besluitvormingsproces

Het concept Uitvoeringsbesluit is ter reactie en advisering aan de Bestuurscommissie Zuid voorgelegd. De inspraakreacties en de reactie van de gemeente hierop zijn opgenomen in de Nota van Beantwoording. Het definitieve Uitvoeringsbesluit Strawinsky en de Nota van Beantwoording zijn op 25 januari 2017 door de gemeenteraad vastgesteld.



Foto 7: Freshfields, foto: Doriann Kransberg



Foto 8: WTC, foto: Doriann Kransberg



Foto 9: Atrium/2Amsterdam, foto: Doriann Kransberg

Het vastgestelde Uitvoeringsbesluit Strawinsky wordt juridisch-planologisch verankerd in een bestemmingsplan voor de zuidzijde gevolgd door een bestemmingsplan voor de noordzijde. Naar verwachting wordt het bestemmingsplan voor de zuidzijde in de tweede helft van 2017 vastgesteld.

1.5 Motie AG & Amendement Z

Het Uitvoeringsbesluit is op 25 januari 2017 door de gemeenteraad vastgesteld. De gemeenteraad heeft hierbij ingestemd met een amendement en een motie (Zie bijlage 6 en 7). Het amendement heeft geleid tot wijzigingen in het Uitvoeringsbesluit.

Motie AG (bezonning):

De volgende motie is aangenomen (zie ook bijlage 6): *‘Niet later dan uiterlijk ten tijde van het voorleggen van het bestemmingsplan Noordzijde de resultaten voor te leggen van een onderzoek naar de mogelijkheden om aan de Noordzijde de bezonning zoveel mogelijk te vergroten door aanpassen van de bouwhoogtes met behoud van de geplande vierkante meters BVO’*

Amendement Z (fietspad vijfhoek):

Het volgende amendement (over de Vijfhoek) is aangenomen:

‘Een noord-zuid fietspad is gesitueerd aan de westzijde van het verblijfsgebied, ten oosten van de entree tot de fietsparkeergarage.’

Deze wijziging heeft implicaties voor het maaiveldont-

werp van de Vijfhoek, waar opnieuw op gestudeerd wordt. In het UB is daarom geen ontwerp voor het maaiveld van de Vijfhoek opgenomen.

1.6 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden het plangebied en de reeds gemaakte beleidsstukken beschreven die als basis dienen voor het Uitvoeringsbesluit. Hoofdstuk 3 zoomt in op de uitgangspunten voor de openbare ruimte en de kavels in het gebied. Hoofdstuk 4 licht toe hoe wordt omgegaan met het programma. In hoofdstuk 5 worden de kavel uitgangspunten op het gebied van milieu, duurzaamheid, afval en leefbaarheid toegelicht. Tot slot volgt in hoofdstuk 6 een overzicht van de belangrijke uitvoeringsaspecten fasering, beheer, kabels en leidingen en BLVC-kader.



Afb. 1: Plangebied huidige situatie met plangrens en kavelnamen

2.1 Plangebied

Deelgebied Strawinsky ligt in de noordzone van de Zuidas. De grootstedelijke gebiedsgrens ligt aan de noordzijde van de Prinses Irenestraat, op circa vijf meter uit de erfgronden van de Irenebuurt. Vanwege de consistentie van het maaiveld voor de Prinses Irenestraat is deze strook meegenomen in het ontwerp, maar het valt buiten de plangrens.

Het plangebied ligt aan de oost- en westzijde ingeklemd tussen de verhoogde Parnassusweg en de Beethovenstraat. Aan de zuidzijde ligt het gebied nu nog tegen het talud van de A10, die in de toekomst ondergronds wordt gebracht. De zuidelijke plangrens

ligt op circa drie meter uit het meest zuidelijk gelegen gebouw. Deze plangrens is gebaseerd op de TB-grens (Tracébesluit-grens, maximale bouwgrens) van Zuidasdok. Het centrale gedeelte van het plangebied wordt van oost naar west doorsneden door de verhoogde Strawinskylaan. Deze weg vormt samen met de Prinses Irenestraat de ontsluiting van het gebied, met uitzondering van een deel van het laad- en losverkeer voor het WTC, dat gebruik maakt van het Matthijs Vermeulenpad.

In dit document wordt onderscheid gemaakt tussen de noordzijde van het gebied en de zuidzijde. De

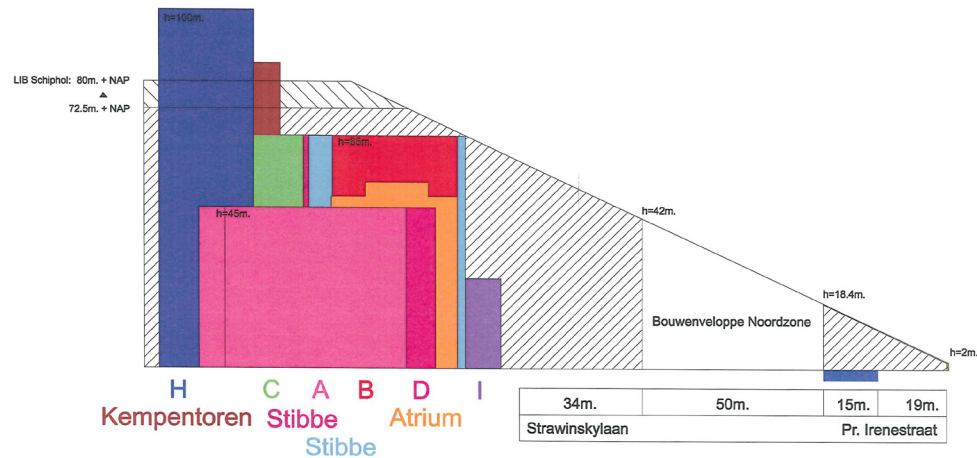
grens tussen deze gebieden is de Strawinskylaan. In de noordzijde staan nu vier gebouwen, waarvan er twee in gebruik zijn als kantoor, één als school en één leeg staat. De zuidzijde bestaat uit kantoorgebouwen met rondom het Zuidplein voorzieningen in de plinten.

2.2 Plankader

Startbesluit 2009

De volgende uitgangspunten van het startbesluit zijn overgenomen in het Uitvoeringsbesluit:

- Een goede stedenbouwkundige overgang tussen



Afb. 2: Bouwhoogtelijn uit Startbesluit 2009



Afb. 3: Stedenbouwkundig schema uit Startbesluit 2009

Zuidas en Prinses Irenebuurt met behulp van een denkbeeldige bouwhoogtelijn.

- Gemengd programma aan de noordzijde en uitbreiden van het werkprogramma aan de zuidzijde.
- Discussie over het verlagen van de Strawinskyalaan. De Strawinskyalaan blijft in ieder geval tot aan de oplevering van Zuidasdok verhoogd liggen. Dat wil dus zeggen voor de komende 10-15 jaar.
- Comfort en veiligheid voor langzaam verkeer.
- Goede verbindingen tussen Zuidas en de stad.

Enkele randvoorwaarden van het startbesluit (ruimte voor een nieuwe Irenegracht, stedelijke plinten met

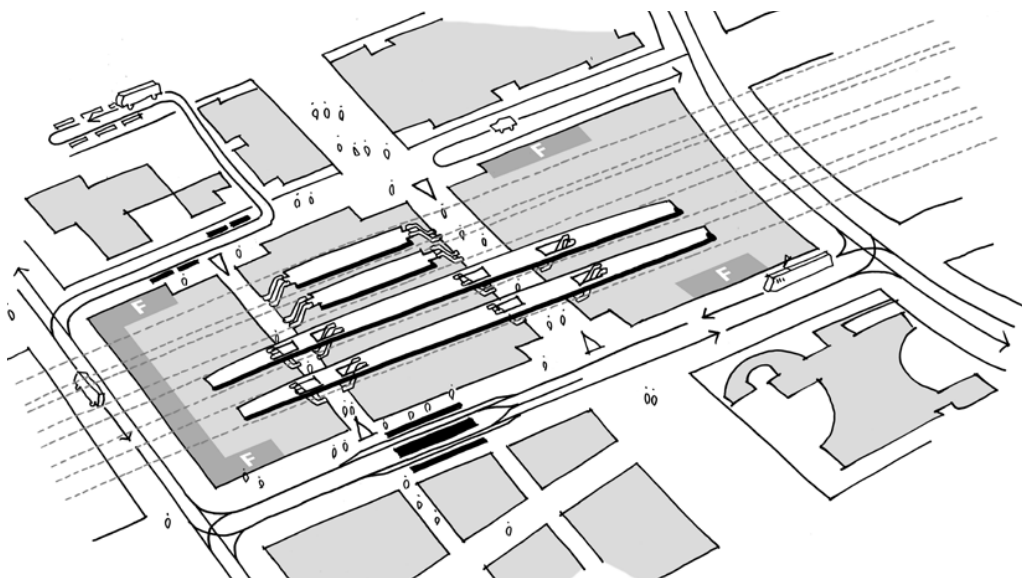
voorzieningen langs de Strawinskyalaan, opschuiven van de noordelijke kavels voor extra programma) kunnen niet worden waargemaakt vanwege de keuze voor een voorlopige handhaving van de verhoogde Strawinskyalaan en het behoud en hergebruik van bestaande gebouwen. Hierop wordt verderop in dit document nader ingegaan.

Visie Zuidas 2015

De nieuwe Visie Zuidas is op 5 oktober 2016 vastgesteld door de Gemeenteraad.

Zuidas is in relatief korte tijd uitgegroeid tot een deel van Amsterdam met internationale allure. Tegelijkertijd

wordt het steeds meer een levendige stadswijk. En het gebied is nog niet af, integendeel. Zuidas staat aan de vooravond van de grootste bouwoperatie uit zijn geschiedenis: de aanleg van Zuidasdok. Tegelijk worden er in totaal ruim 7.000 woningen gerealiseerd. Het behouden en versterken van de kwaliteit van wonen en werken is de belangrijkste uitdaging voor de komende periode.



Afb. 4: Ambitiedocument Zuidasdok, 1 april 2014



Afb. 5: Impressie 'daklaan', Visie Zuidas 2015

In de Visie Zuidas 2015 wordt aan de hand van vijf thema's richting gegeven aan de stedelijke gebiedsontwikkeling. Die thema's zijn:

- Zuidas in uitvoering: het bevorderen van de leefbaarheid van het gebied tijdens de bouw.
- Internationaal en ambitieus: het bestaande succes van Zuidas als internationale toplocatie verder uitbouwen en versterken.
- Een levendige woonwijk: Zuidas als prettige woonomgeving met passende voorzieningen.
- Verbonden door groen en water: dit betekent de aanleg van aantrekkelijke plekken in het groen of bij het water, dan wel een betere onderlinge verbinding van dergelijke plekken.

- Kiezen voor fiets en openbaar vervoer: dit om de bereikbaarheid van het gebied te waarborgen.

Zuidasdok

Naar verwachting wordt rond 2018 gestart met de bouw van Zuidasdok. Dit behelst het uitbreiden en deels ondergronds brengen van de A10 in tunnels, met een scheiding van doorgaand en bestemmingsverkeer tussen de knooppunten Amstel en De Nieuwe Meer. Ook wordt station Amsterdam Zuid vernieuwd en uitgebreid en wordt de Parnassusweg-opgang vervangen door een nieuwe passage (de 'Brittenpassage') ter hoogte van de tuin van het Atrium. Deze nieuwe passage zal veel worden gebruikt door bezoekers van

Zuidas en als overstapplaats tussen het busstation en trein en metro.

Het Mathijs Vermeulenpad (dat in toekomst mogelijk wordt omgedoopt in Matthijs Vermeulenlaan) krijgt een nieuwe inrichting, met aan de westzijde het busstation en aan de oostzijde ruimte voor taxi's. Het ontwerp en de inrichting van deze 'laan' is onderdeel van het plangebied Zuidasdok.

Voor de ontwikkeling van Zuidasdok is het Tracébesluit genomen en wordt het bestemmingsplan vastgesteld.

'Tijdelijke' herinrichting Strawinskylaan

Om Zuidas tijdens de bouw van Zuidasdok zo optimaal mogelijk bereikbaar te houden, wordt de Strawinskylaan



Afb. 6: Fietscarré, Visie Zuidas 2015

tijdelijk heringericht als openbaar vervoersknooppunt voor bus, tram, taxi's en 'kiss & ride'. Het ontwerp is goedgekeurd en als uitgangspunt opgenomen in het Uitvoeringsbesluit. De werkzaamheden zijn inmiddels gestart. De tijdelijke situatie is van kracht van november 2016 tot het moment van gereedkomen van het nieuwe station Amsterdam Zuid met het nieuwe tramstation in de Schönberglaan en het nieuwe busstation bij het Mathijs Vermeulenpad. In het Uitvoeringsbesluit wordt een doorkijk gegeven naar een mogelijk eindbeeld van deze laan, waarin de bus- en tramhaltes en de sporen verdwijnen. In deze laan is dan alleen nog ruimte voor 8-10 'busbufferplekken' (zie blz. 27).

2.3 Juridisch-planologisch kader

In het plangebied van het Uitvoeringsbesluit Strawinsky geldt een aantal bestemmingsplannen. De oudere bestemmingsplannen worden herzien voor het gedeelte waar het Uitvoeringsbesluit betrekking op heeft, en waar mogelijk worden hier gewenste ontwikkelingen in opgenomen. Daarnaast zijn recent enkele nieuwe bestemmingsplannen vastgesteld. Deze bestemmingsplannen bieden een actueel juridisch-planologisch kader voor de betreffende kavels.

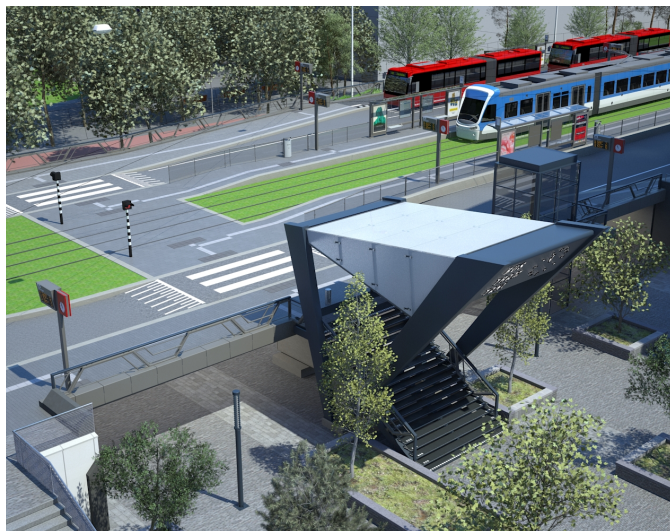
Bestemmingsplan Prinses Irenestraat en omgeving

Het bestemmingsplan Prinses Irenestraat e.o. (vastgesteld 12 okt. 1981) beslaat een groot deel van het

plangebied van het Uitvoeringsbesluit. In het oorspronkelijke bestemmingsplan is het destijds wenselijke programma ten behoeve van kantoren, voorzieningen en bijbehorende infrastructuur opgenomen. Inmiddels is dit programma gemaximaliseerd middels bouwvoorschriften waaruit het maximale programma, bouwhoogte en bebouwingspercentage blijken. Ook zijn per kavel parkeernormen opgenomen. Het bestemmingsplan Prinses Irenestraat e.o. is viermaal herzien. De herzieningen betreffen het aanpassen van de regels ten behoeve van de maximale parkeernormen, het uitbreiden van kantoorbebouwing en het mogelijk maken van een tramverbinding.



Afb. 7: Impressie Strawinskylaan in tijdelijke situatie, IBZ



Afb. 8: Impressie opgang Strawinskylaan vanaf Zuidplein, IBZ

Bestemmingsplan Zuidplein

Voor het gedeelte aan de zuidzijde van de Strawinskylaan, ter plaatse van het WTC-complex, geldt het bestemmingsplan Zuidplein (vastgesteld 20 jan. 1999). Dit bestemmingsplan biedt ruimte voor kantoorontwikkeling op deze locatie, zodat in het kerngebied van Zuidas en in de nabijheid van station Zuid een centrummilieu wordt gecreëerd. Om deze doelstelling te bewerkstelligen zijn publieksaantrekkelijke functies (zoals winkels en horeca) aan het programma toegevoegd.

Bestemmingsplan Zuidas-Atrium

Vooruitlopend op het Uitvoeringsbesluit is op 2 juli 2015 het bestemmingsplan Zuidas-Atrium vastgesteld

voor het gehele Atriumcomplex. Hierbij is voorzien in uitbreiding van het kantoorprogramma en een ondergrondse parkeergarage. Het bestemmingsplan Zuidas-Atrium is onherroepelijk. Het bestemmingsplan is digitaal gepubliceerd en te raadplegen op <http://www.ruimtelijkeplannen.nl/web-roo/roo/bestemmingsplannen?dossierid=NL.IMRO.0363.K1401BPGST>.

Bestemmingsplan Nationale Postcode Loterij

Vooruitlopend op het Uitvoeringsbesluit is op 30 maart 2016 het bestemmingsplan Zuidas-Ver- en nieuwbouw Prinses Irenestraat 31-33 vastgesteld door de gemeenteraad. Dit bestemmingsplan betreft het perceel van het voormalige Winterthurgebouw ten noorden van de

Strawinskylaan (op de hoek met de Beethovenstraat) dat al geruime tijd leeg staat. Het gebouw is onlangs aangekocht door de Nationale Postcode Loterij, met als doel het te renoveren en te verhogen met één bouwlaag. Het bestemmingsplan staat de uitbreiding van de kantoorfunctie toe en voorziet in het toevoegen van voorzieningen. Het bestemmingsplan onherroepelijk en te raadplegen op <http://www.ruimtelijkeplannen.nl/web-roo/roo/bestemmingsplannen?dossierid=NL.IMRO.0363.K1407BPGST>.

Toekomstig juridisch-planologisch kader

Het vastgestelde Uitvoeringsbesluit Strawinsky zal juridisch-planologisch worden verankerd in twee bestemmingsplannen. Als eerste zal het bestemmings-

plan voor het gebied ten zuiden van de Strawinskylaan opgesteld worden gevolgd door de noordzijde. Voor de kavels waarop een ontwikkeling is voorzien geldt dat het plangebied in het kader van de Crisis- en herstelwet is aangewezen als een ontwikkelingsgebied. Bij het opnemen van ontwikkelmogelijkheden ten behoeve van woningbouw in het integrale bestemmingsplan, wordt waar mogelijk gebruik gemaakt van deze aanwijzing. Het bestemmingsplan Strawinsky Zuid wordt in 2017 ter visie gelegd en aan de gemeenteraad voorgelegd ter vaststelling.

2.4 Parkeerbeleid

De bereikbaarheid van Zuidas en een gezond woon-, leef- en vestigingsklimaat vormen een belangrijk

speerpunt. Als onderdeel van de bereikbaarheid wordt autogebruik ontmoedigd en alternatief vervoer gestimuleerd. Van belang hierbij is het versterken van de positie van station Amsterdam Zuid en het strak hanteren van auto- en fietsparkeernormen. De in het plangebied geldende parkeernormen zijn in de kader tekst opgenomen. De normen zijn op basis van bvo's (brutovloeroppervlak). Bij ontwikkeling van bestaand vastgoed met bestaande parkeerplekken is het inbreidbeleid (conform de Parkeernota 2001) van kracht. Dit houdt in dat extra parkeerplekken niet mogelijk zijn als het aantal parkeerplekken op basis van de huidige norm en het nieuwe programma lager is dan nu aanwezig.

Normen voor auto parkeren:

- Wonen minimaal 0.7 en maximaal 1.25 p.p./ per woning
(uitgaande van een gemiddelde woninggrootte van 100m² bvo)
- Werken 1 p.p. / 250m² bvo
- Voorzieningen algemeen 1 p.p. / 100m² bvo
(hiervoor is maatwerk vereist, zie parkeernota 2016)

Normen voor fiets parkeren:

- Wonen gemiddeld 4 f.p.p. / 100m² bvo
(zie bouwbrief, mrt. 2015, in bijlage 2)
- Werken 2 f.p.p. / 100m² bvo
- Voorzieningen 2 f.p.p. / 100m² bvo (afhankelijk van functie zie fietsparkeernota)

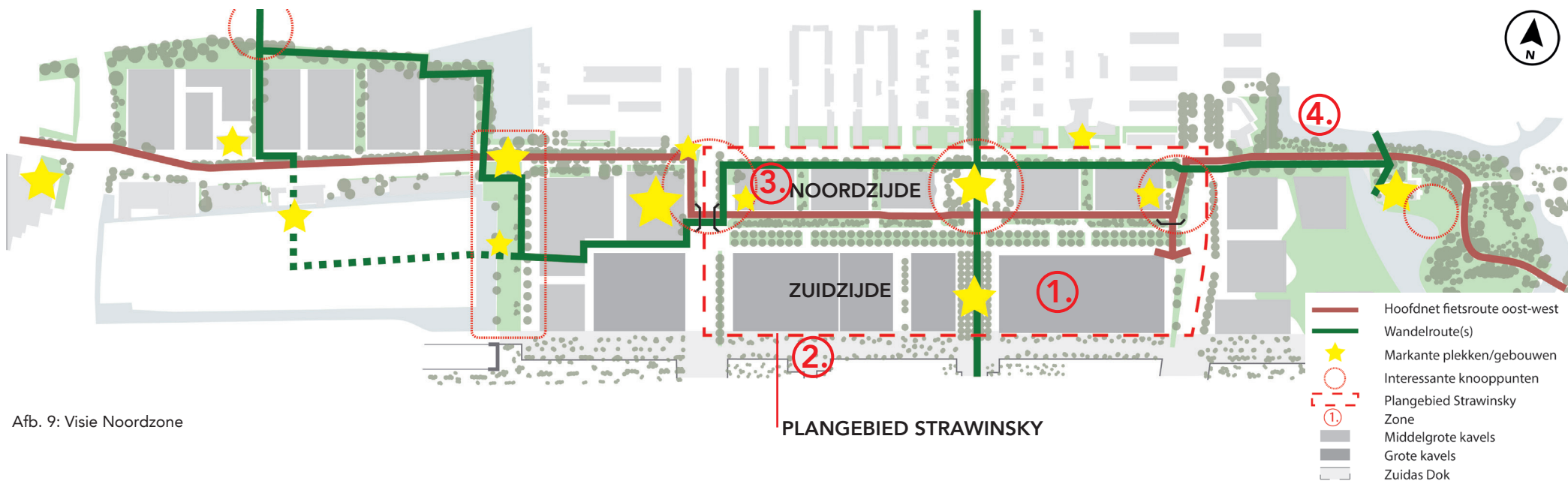
*note: normen zijn inclusief bezoekers parkeren
 bvo = brutovloeroppervlak*

2.5 Grondeigendom

De bestaande kavels in deelgebied Strawinsky zijn in erfpacht uitgegeven. In het kader van het Uitvoeringsbesluit worden de meeste kavels herontwikkeld. Hierbij is sprake van sloop en nieuwbouw, vernieuwbouw of uitbreiding door de bestaande erfpachters dan wel toekomstige erfpachters. De bebouwings-, perceels- en/of bestemmingswijzigingen zullen leiden tot aanpassingen van de erfpachtrechten (zie bijlagen 4 en 5). Tussen de erfpachters en gemeente worden hierover afspraken gemaakt.

3

Stedenbouwkundig plan



Afb. 9: Visie Noordzone

3.1 Visie Noordzone Zuidas

Het Strawinskygebied maakt onderdeel uit van de noordzone van de Zuidas, tussen de Amstelveenseweg en de RAI. De noordzone is te verdelen in vier zones met elk hun eigen huidige en mogelijk toekomstige kenmerken.

- ① De hoogstedelijke zone die onderdeel uitmaakt van het goed bereikbare centrum van Zuidas, met hoge gebouwen op grote kavels en een hoogstedelijke inrichting van de openbare ruimte, die intensief wordt gebruikt (visie Zuidas). Deze zone wordt gekenmerkt

door een hoogwaardige verharding met veel bomen en voorzieningen in de plinten, die het gebied een menselijke schaal en een groen karakter geven.

- ② Het gebied dat onderdeel uitmaakt van het project Zuidasdok, dat inhoudt dat de A10 ondergronds gaat en het station wordt opgewaardeerd. Deze drukke (in de toekomst zeer drukke) bestemmings- en overstapknoop voor trein, metro, tram en bus draagt bij aan de levendigheid van het gebied, onder meer dankzij voorzieningen in de plinten. Daarnaast wordt ingezet op een plint met hoogstedelijke voorzieningen en fietsparkeerplekken

langs de zuidzijde van het Matthijs Vermeulenpad. Daarboven moet een verhoogde fietsroute 'daklaan' in het groen komen, waardoor fietsers zo dicht mogelijk bij het station kunnen parkeren.

- ③ De stedelijke zone rond het centrum van Zuidas bestaat uit kleinere kavels, lagere gebouwen, meer ruimte voor planten en bomen en rustige verblijfsplekken. De groene inrichting is de sfeerdrager van het gebied, geeft identiteit en verbindt de verschillende deelgebieden en buurten met elkaar.
- ④ Het stadspark binnen de ring A10 is het groene hart van Zuidas, dat stapsgewijs een steeds grotere



Foto 10: Zuideramstelkanaal, foto: Doriann Kransberg



Foto 11: Zuidplein, foto: Marc Dorleijn



Foto 12: Beatrixpark, foto: Your Captain Luchtfotografie

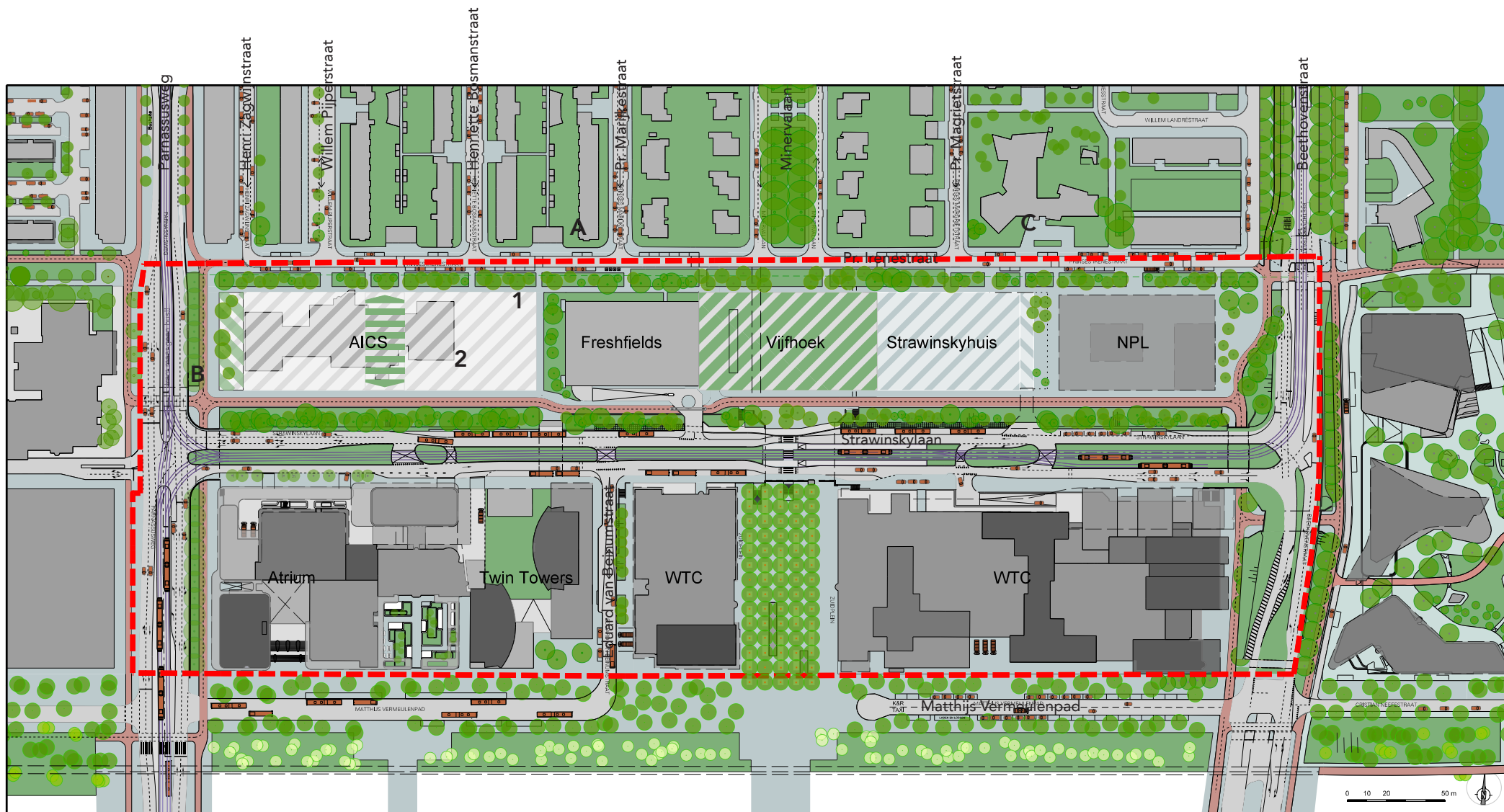
bijdrage levert aan de recreatieve waarde van Zuidas en de stad. Dit hangt onder meer samen met de bouw van nieuwe woningen. Het park heeft een fraai monumentaal noordelijk deel. Aan de zuidzijde groeit het toe naar een meer open verblijfsplek met voorzieningen en sport- en spelfaciliteiten.

Om de aanwezige kwaliteiten te verbinden worden nieuwe routes en verblijfsplekken op de knooppunten gemaakt. Het doel is fietsers en voetgangers optimaal te faciliteren (zoals aangegeven in de Visie Zuidas 2016 en het Programma Bewegende Stad). De oost-west of

'regionale' fietsroute loopt langs enkele interessante gebouwen en locaties. Een nieuw wandelnetwerk kruist deze route op diverse plaatsen. Hier kunnen verblijfsplekken ontstaan.

Zuidas wil internationaal toonaangevend zijn. Daarbij hoort een veilige en hoogwaardige openbare ruimte met langzaamverkeersverbindingen. Dit geldt ook voor alle onderdoorgangen voor langzaam verkeer. Een goed wandelnetwerk dat de diverse verblijfsplekken en functies verbindt, is daarnaast cruciaal. Dit voor een rondje tijdens de lunch, scholieren die in de pauze in het gebied verblijven, bewoners die de hond uitlaten,

hardlopers en wellicht werkenden in het Beatrixpark. De insteek is om de ingezette vergroening van oost naar west de komende jaren te versterken en meer samenhang te geven.



- plangrens
- ▒ bebouwing
- ▒ overbouwing

- ▒ weg
- ▒ trottoir
- ▒ fietspad
- ▒ groen

- ▒ ontwikkelveld bij nieuwbouw
- ▒ ontwikkelveld bij behoud huidige gebouwen
- ▒ zoekgebied openbare ruimte met groene inrichting (min 450 m²)
- ▒ plangebied Vijfhoek, ontwerp nader te bepalen

- ▒ openbare doorsteek met groene inrichting locatie n.t.b. (1000 m²)

Afb. 10: Plankaart Strawinsky met voorbeeldverkleining



Foto's 13: Voorbeelden watervertragende groenstrook

3.2 Plangebied Strawinsky

Deelgebied Strawinsky heeft behoefte aan een nieuwe impuls. De gebouwen zijn deels verouderd en voldoen niet meer aan de duurzaamheidsambities en architectonische eisen van deze tijd. Ook qua sociale veiligheid is verbetering mogelijk, evenals in de kwaliteit van de openbare ruimte, waaronder de onderdoorgangen uit de jaren '60 en '70. De ontwikkeling van de nieuwe openbaarvervoersknoep en de gaande en ingezette herontwikkeling/transformatie door de eigenaren kunnen bijdragen aan de opwaardering van dit deelgebied binnen Zuidas.

Een topstedelijke locatie in een groene setting, dat is de inzet voor het stedenbouwkundig plan. Wat aansluit bij de nieuwe visie Zuidas. Het gebied is nu al groen, maar het groen heeft niet de gewenste kwaliteit. Het toekomstbeeld is een aantrekkelijke, hoogwaardige, stedelijke inrichting met onderbeplanting (gras en kruidenmengsels), heesters en bomen die op elkaar zijn afgestemd en aansluiten op de omgeving. Langzaamverkeerroutes en verblijfsplekken verbeteren de beleving en het gebruik van het gebied. Overzicht, doorzicht en nieuwe functies, zoals wonen en voorzieningen in de plinten, zijn belangrijk voor de levendigheid en sociale veiligheid.

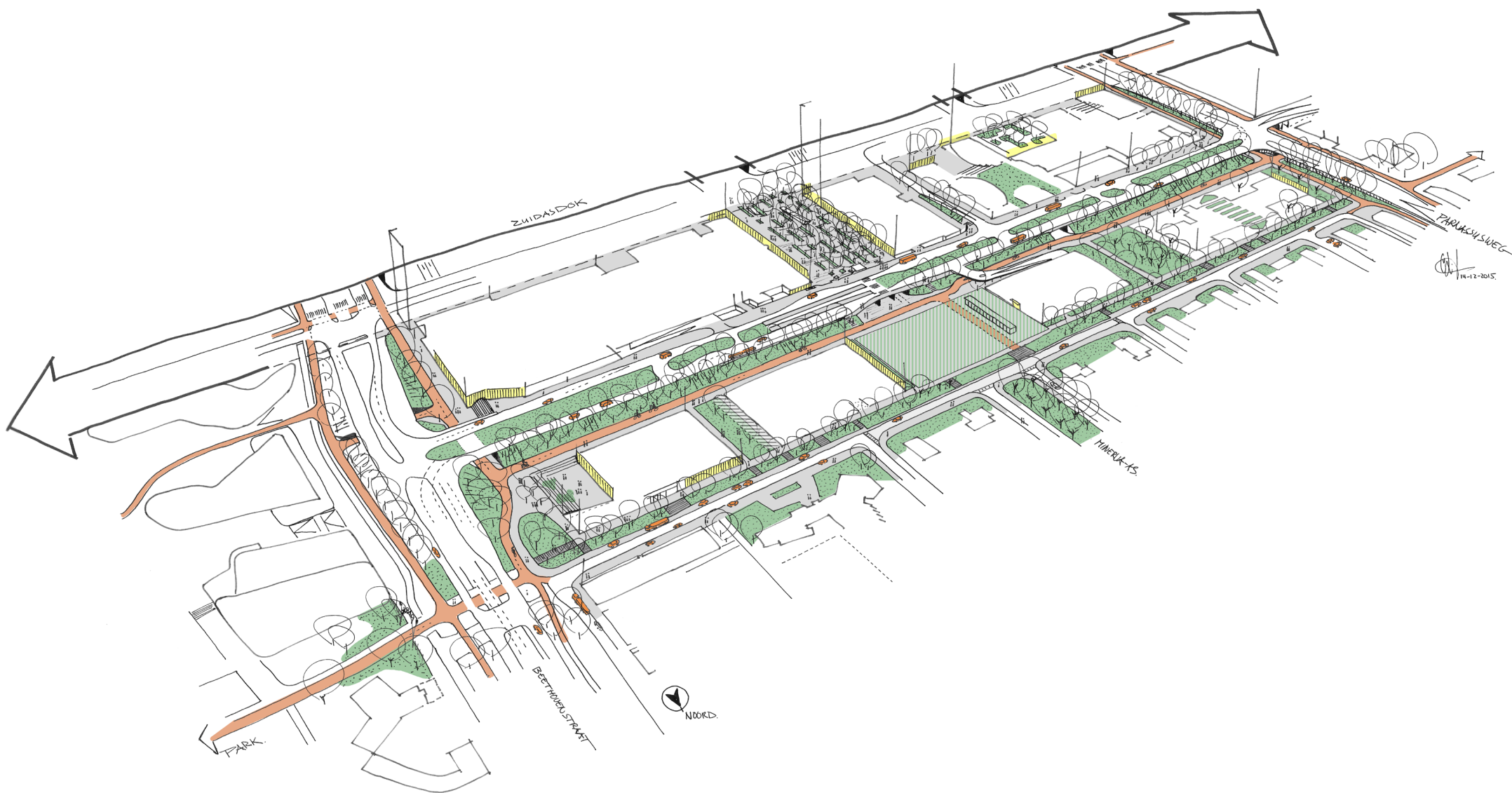
Aan de noordzijde staan momenteel vier kantoorgebouwen. Het Freshfields-gebouw is in 2007 verbouwd en heeft een nieuwe gevel aan de Vijfhoek gekregen. Er wordt vanuit gegaan dat dit gebouw de komende jaren

niet zal wijzigen. De Nationale Postcode Loterij gaat het gebouw aan de Beethovenstraat ver- en nieuwbouwen, zoals beschreven in hoofdstuk 2.3.

Een vergelijkbare lijn van behoud van casco's en herontwikkeling (incl. nieuwbouw), heeft ook de voorkeur voor het Strawinskyhuis en de AICS-locatie. Afhankelijk van de keuze van de ontwikkelaar met betrekking tot behoud of sloop-nieuwbouw, kan binnen de aangegeven rooilijnen en hoogtelijn gezocht worden naar een nieuwe verkaveling, in overleg met Zuidas Amsterdam.

Om het groene karakter en de leefbaarheid van de noordzijde te vergroten wordt ingezet op groen ingerichte verblijfsruimten tussen de kavels. Voor de AICS-locatie geldt dat bij volledige nieuwbouw de langgerekte kavel doorsneden wordt door een groene openbare ruimte (van ca. 1.000 m²), waardoor in totaal vijf kavels ontstaan. Op de groen ingerichte openbare ruimte aan de koppen van de stadstraten en aan de Vijfhoek zijn voorzieningen gewenst.

Aan de zuidzijde blijven de kavels, zoals deze nu zijn uitgegeven, nagenoeg onveranderd. Er wordt meer programma aan deze kavels toegevoegd om het hoogstedelijke karakter te benadrukken en om de kavels beter in te passen in de stedelijke structuur. De zuidzijde van het gebied ligt gunstig op de zon en vormt de toegang naar het station. Hiervan kan bij de invulling van de plinten gebruik worden gemaakt. Voor de toegankelijkheid van langzaam verkeer in dit gebied zijn de onderdoorgangen onder de



Afb. 11: Schets raamwerk openbare ruimte Strawinsky

Strawinskylaan van groot belang. Deze vormen de poorten naar het centrumgebied van Zuidas.

De bebouwing in het gebied volgt de bouwhoogtelijn zoals opgenomen in het startbesluit. Deze loopt op vanaf de noordzijde van de Prinses Irenestraat richting het zuiden (zie afbeelding 2).

De ontsluitingsstructuur blijft op hoofdlijnen gehandhaafd. De Strawinskylaan blijft in ieder geval gedurende de bouw van Zuidasdok verhoogd, de andere straten en de hoofdnetfietsroute in de noordzone blijven onveranderd. Bij sloop-nieuwbouw wordt het parkeren ondergronds op eigen terrein opgelost. Bij ver- en nieuwbouw kan gebruik gemaakt worden van de huidige gebouwde halfverdiepte parkeeroplossing. Het herschikken en verminderen van het aantal parkeerplekken in de Prinses Irenestraat levert een efficiëntere, overzichtelijkere en groene ruimte op.

Er wordt gestreefd naar het zoveel mogelijk 'rainproof' maken van het Strawinskygebied. Dit houdt in dat bij piekbuien het hemelwater op gebouw- en op maaiveldniveau langer wordt vastgehouden (zie foto's 13).

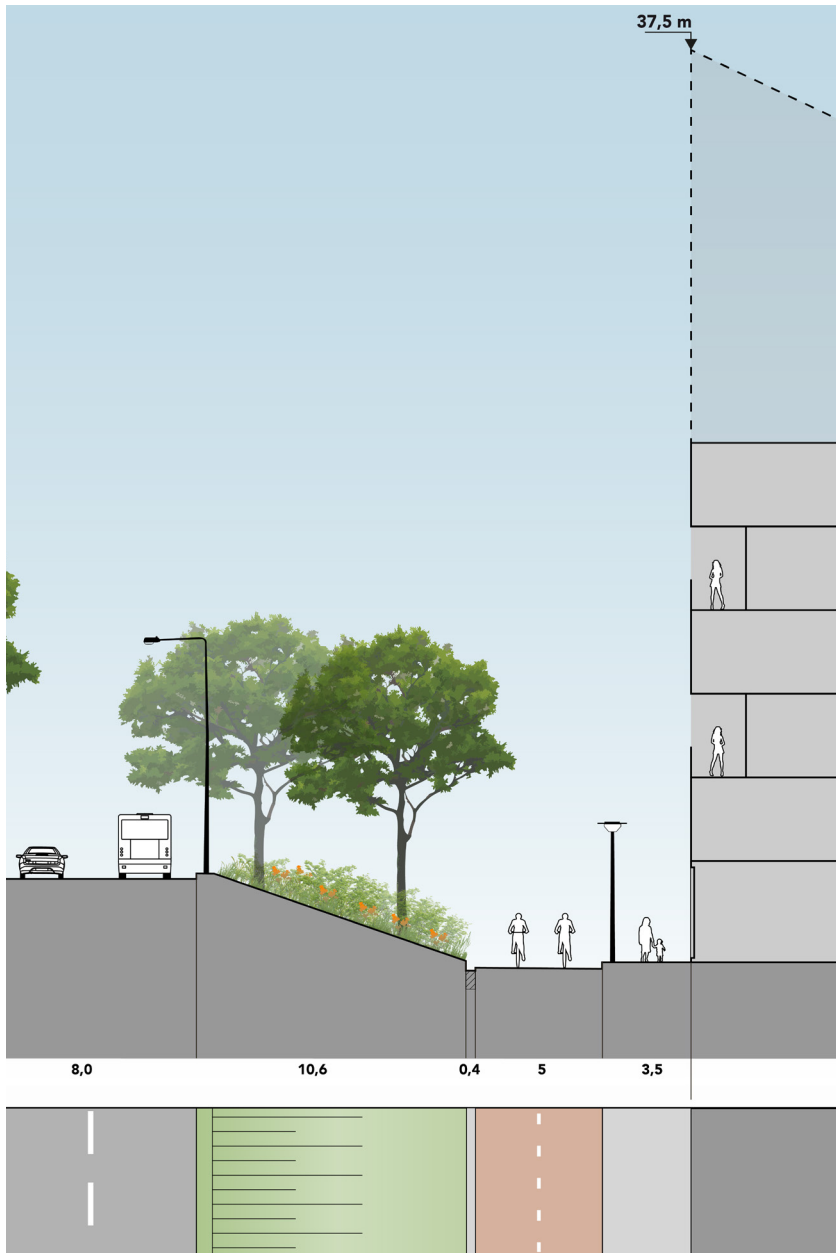
3.3 Raamwerk openbare ruimte

De vergroening van het gebied is af te lezen van de plankaart en de openbare-ruimteschets. Het areaal openbare ruimte neemt iets toe, maar de ruimtes worden met name efficiënter ingedeeld ten gunste van het groen. Groen heeft een positief effect op het stads-

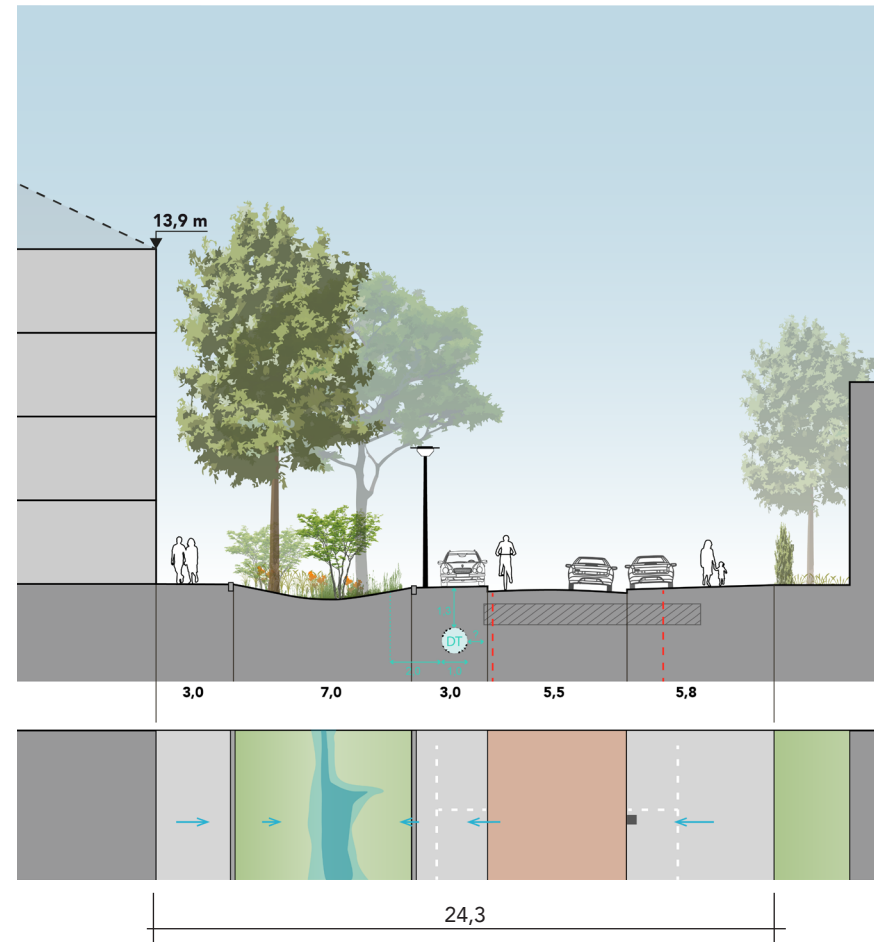


Afb. 12: Impressie A, Prinses Irenestraat kijkend richting het westen (AICS-kavel)

klimaat (temperatuur, wind, beleving) en kan effectief zijn in het (tijdelijk) bergen van regenwater. Bovendien is groen belangrijk voor de biodiversiteit, meer kwaliteit en diversiteit. Dit alles zal een rol spelen bij de verdere uitwerking van plannen voor de openbare ruimte.



Afb. 13: Profiel 2, Hoofdfiets route en noordtalud Strawinskylaan (uitgaande kavel nieuwbouw)



Afb. 14: Profiel 1, Prinses Irenestraat (uitgaande kavel nieuwbouw)

Noordzijde

In dit deel van het gebied grenst het voetpadennetwerk direct aan de kavels. Dit om entrees en plinten van de woningen, voorzieningen en kantoren aan de openbare ruimte te koppelen, en om flexibel te zijn in de ontsluiting van de gebouwen. Ook komt het groen op deze manier in de openbare ruimte te liggen, in plaats van tegen de gebouwen aan.

De kavels aan de noordzijde liggen 15-20 meter uit elkaar, waardoor tussen de kavels ruimte is voor groene openbare ruimte. Als het AICS-gebouw behouden blijft, wordt de groenstrook grenzend aan het Freshfields-gebouw ten minste tweemaal zo breed. Bij sloop en nieuwbouw is het mogelijk deze groenstrook tussen de twee nieuwe kavels te leggen. Door het toevoegen van groene openbare ruimten tussen de kavels, treedt een verbetering op van de zichtlijnen door het gebied en van de verblijfskwaliteit van het groen. De koppen aan de stadstraten en de Vijfhoek zijn de belangrijkste verblijfsplekken in het gebied. Deze vormen samen met de herinrichting van de Prinses Irenestraat de overgang naar de buurt.

Prinses Irenestraat

Het nieuwe profiel van de Prinses Irenestraat, waar een snelheidsbeperking geldt van 30 km/u, biedt ruimte voor een 'groene zoom' van een halve kilometer lang en minmaal 7 meter breed, die bij piekbuien dienst doet als watervertragende zone. De groene zoom maakt tevens onderdeel uit van een landschappelijke route tussen de Schinkel en de Amstel. De groene



Afb. 15: Impressie B, hoofdnetfiets route langs talud Strawinskylaan

zoom krijgt een hoogwaardige uitstraling die het gehele jaar aantrekkelijk is. Deze wordt ingevuld met bomen en een rijkelijk assortiment aan vaste planten (zie afbeelding 19). Aan beide zijden van de straat wordt langsgeparkeerd op trottoirniveau, met uitzondering van het zuidelijk deel tussen Prinses Margrietstraat en Prinses Marijkestraat.

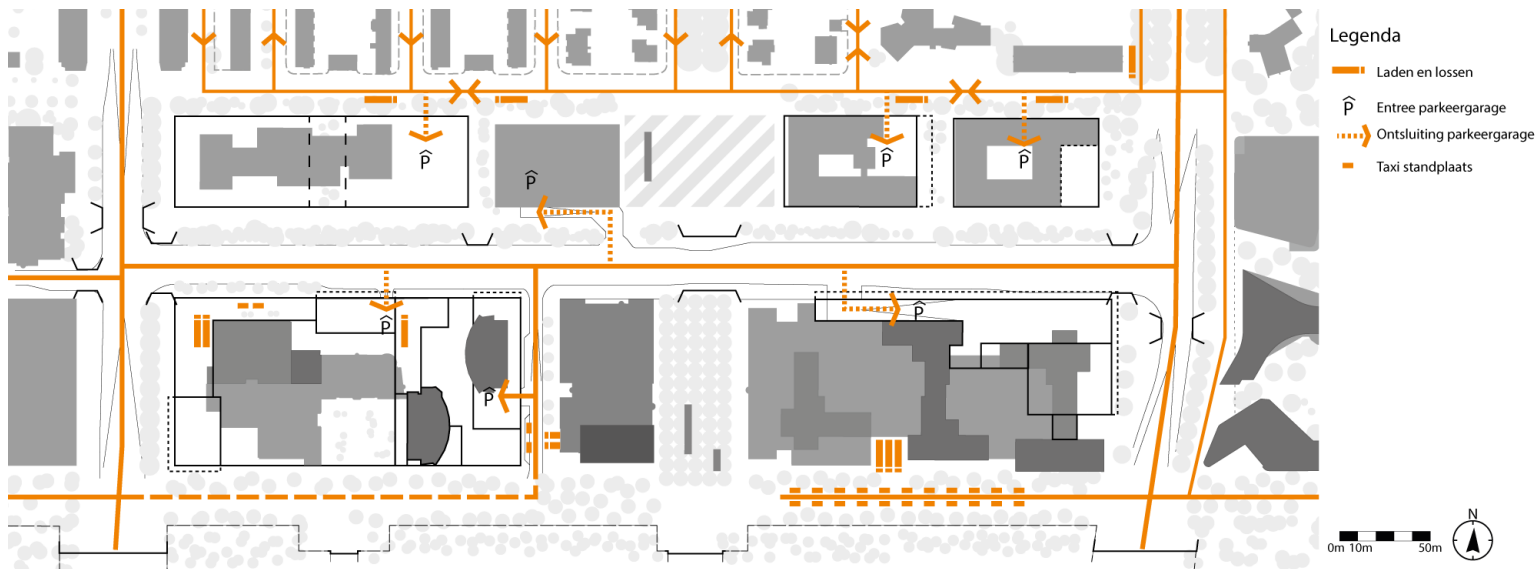
Vijfhoek

In het midden van de Prinses Irenestraat, in de Minervas, ligt het plantsoen dat in de volksmond de Vijfhoek wordt genoemd. Onder de Vijfhoek komt een ondergrondse fietsparkeergarage met 3.500 parkeerplekken.

Voor de maaiveldinrichting bovenop de garage wordt een nieuw ontwerp gemaakt. De belangrijkste uitgangspunten voor dit ontwerp zijn; verblijven in het groen, ruimte voor sport en spel, goede inpassing van de fietsroutes, hoogwaardige uitstraling van de inrichting (materialen).

Talud Strawinskylaan

Het talud aan het vrijliggende hoofdnetfietspad wordt opgewaarderd met een nieuwe hoogwaardigere onderbeplanting, die aansluit op het groenprincipe voor het gehele gebied.



Afb. 16: Verkeersontsluiting, gebouwde parkeergarage entree, laad en los locaties en taxi plekken



Afb. 17: Fietsroutenetwerk met entrees fietsparkeergarages

Zuidzijde

Het areaal openbare ruimte binnen de plangrens is met uitzondering van het Zuidplein beperkt. Dit omdat het gebied ten zuiden van de zuidelijke rooilijn onderdeel is van het terrein van Zuidasdok. De openbare ruimte aan de zuidzijde van de bouwkavels wordt aanzienlijk groter door het onder de grond brengen van de A10. Ten zuiden van het Atrium en 2Amsterdam komen het nieuwe busstation en de nieuwe toegang ('Brittenpassage') naar het station. Ten zuiden van het WTC komt een taxi- en drop-offzone. Het definitieve ontwerp van dit gebied is nog niet bekend. Het principe voor deze zone, welke onderdeel uitmaakt van Zuidasdok, is in ieder geval om hier veel bomen te planten die in een los gestrooid patroon komen te staan. De private buitenruimten van het Atrium en 2Amsterdam worden groen ingericht en zijn publiek toegankelijk.

Het Zuidplein heeft zijn eigen identiteit en is net als de Vijfhoek onderdeel van de Minerva-as. De overige gebieden aan de zuidkant zijn voornamelijk verkeersruimtes, met beperkt plaats voor bomen in groene stroken.

Aan de zuidzijde van de verhoogde Strawinskylaan wordt een trottoir toegevoegd dat over de gehele lengte komt te liggen tussen Parnassusweg en Beethovenstraat. Hiermee worden de gebouwen ook vanaf deze zijde beter toegankelijk. Er komen nieuwe opgangen vanaf de langzaamverkeersverbindingen langs de stadstraten (Beethovenstraat en Parnassusweg) naar dit nieuwe trottoir langs de Strawinskylaan.

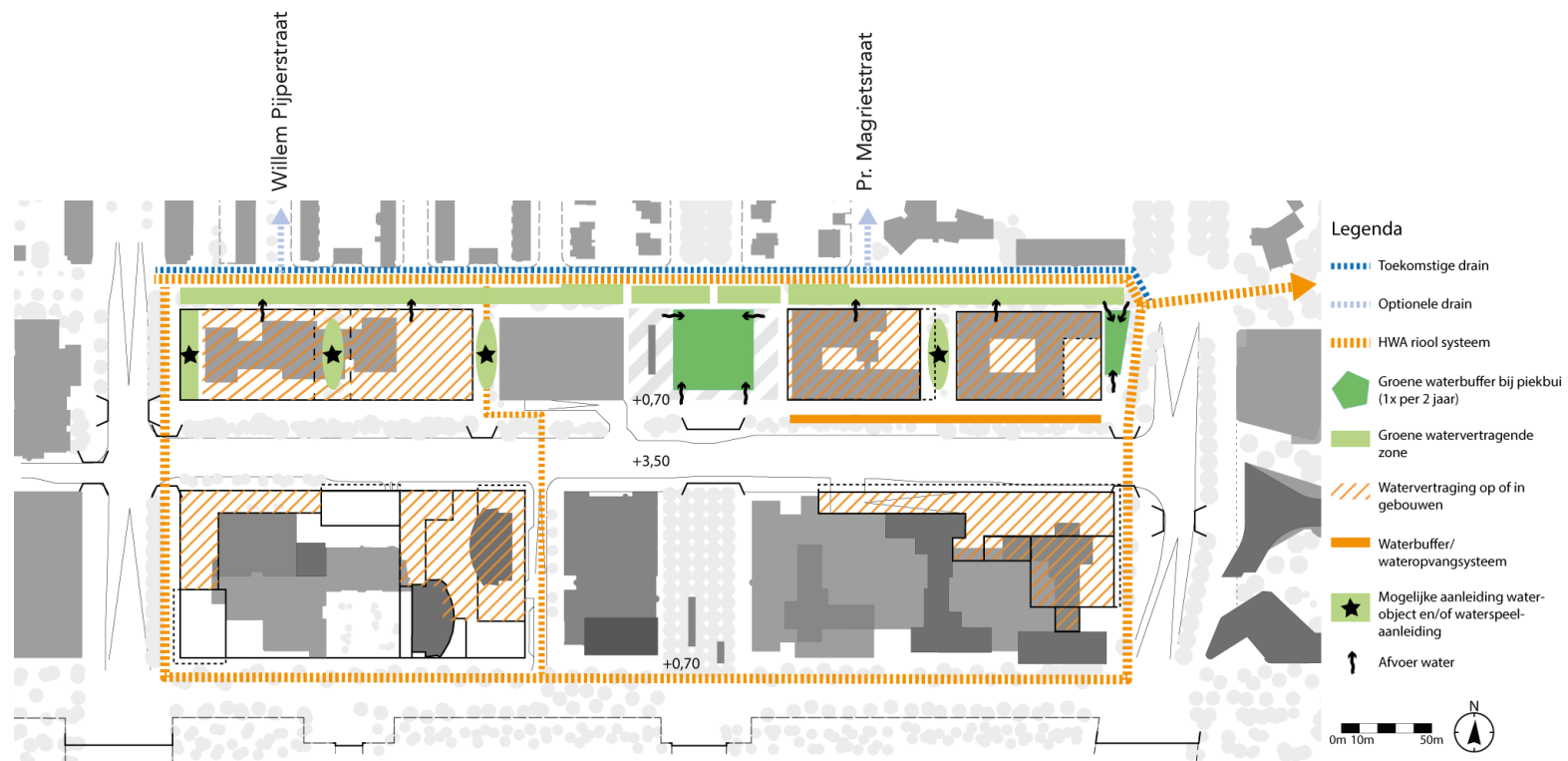
De onderdoorgangen onder de verhoogde Strawinskylaan spelen een belangrijke rol in de langzaamverkeersverbindingen tussen Strawinsky noord en zuid, maar ook in de verbinding met de rest van de stad. Een belangrijk aandachtspunt voor de korte termijn is dat deze fietstunnels goed worden verlicht. Hierna wordt gekeken naar de opwaardering van deze tunnels en de mogelijkheid om ze te voorzien van een vergelijkbare vormgeving.

Ontsluiting en logistiek gemotoriseerd verkeer

Aan de noordzijde worden de gebouwen na herontwikkeling ontsloten via de Prinses Irenestraat. Het Freshfields-gebouw blijft de komende jaren via de Strawinskylaan ontsloten. Het Strawinskyhuis wordt nu ontsloten via Strawinskylaan. Zowel bij ver- en nieuwbouw als sloop-nieuwbouw vindt ontsluiting plaats via de Prinses Irenestraat.

De gebouwen aan de zuidzijde zijn te bereiken via de Strawinskylaan en de Eduard van Beinumstraat. Hieraan liggen de toegangen van de (ondergrondse) parkeergarages.

Het laden en lossen wordt aan de zuidzijde op eigen terrein of inpandig opgelost (zie afbeelding 16). Voor het laden en lossen van de ontwikkelingen aan de noordzijde worden in de Prinses Irenestraat laad- en loszones in de langsparkeerstrook opgenomen. De inpandige laad- en losvoorzieningen in de gebouwen worden zo gesitueerd dat deze goed bereikbaar zijn vanaf de Prinses Irenestraat. Het is niet mogelijk om met vrachtwagens tot aan de gevel te rijden. Het voor-



Afb. 18: Hemelwatersysteem met ambities



Afb. 19: Impressie groene zoom Prinses Irenestraat

rijden van bijvoorbeeld taxi's wordt alleen gefaciliteerd aan de zuidzijde van Strawinsky (zie eveneens afbeelding 16). Voor de noordzijde verloopt dit via de Prinses Irenestraat.

Water

De geplande Irenegracht is, door het hoog blijven van de Strawinskylaan en het behoud van bestaande gebouwen, komen te vervallen. Een 15 meter brede gracht, zoals opgenomen in het startbesluit, was hierdoor niet inpasbaar. Voor de waterbergingsboekhouding van Zuidas heeft dit geen grote gevolgen. Hierin wordt voor de gehele Zuidas per watersysteem gezorgd voor voldoende oppervlaktewater.

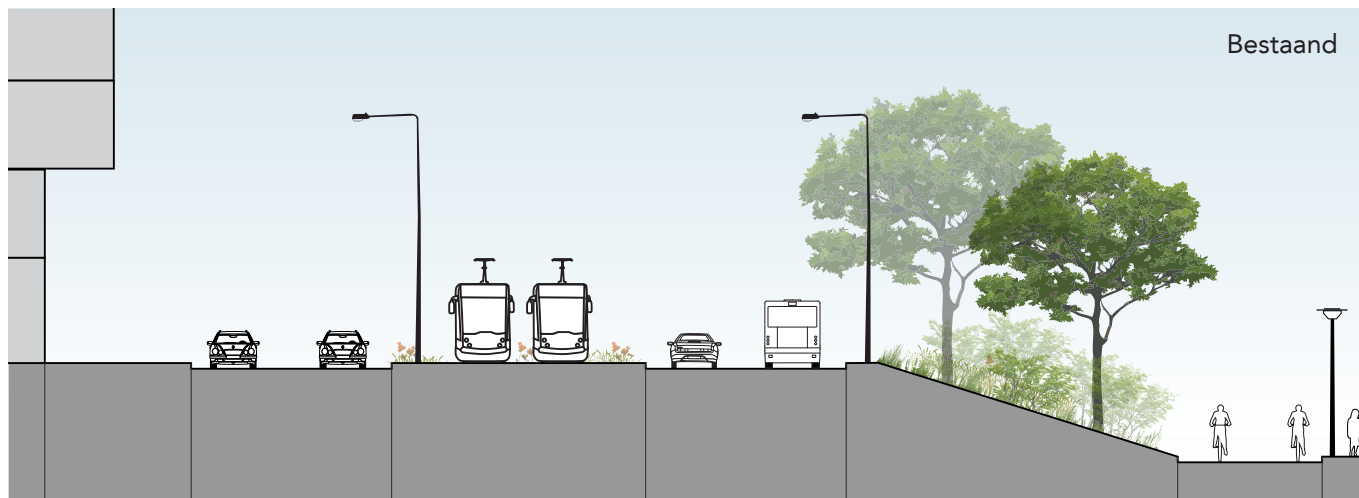
Wel moet in het gebied rekening worden gehouden met de grondwaterstand en de hemelwaterafvoer (HWA). Door het toevoegen van extra ondergrondse constructies wordt de grondwaterstroming verstoord, wat stijging van de grondwaterstand tot gevolg kan hebben. Om dit te voorkomen wordt over de gehele lengte van de Prinses Irenestraat een drainerende voorziening aangelegd, onder de grond. Dit systeem vervangt de gracht en heeft een vergelijkbare werking bij het op peil houden van de grondwaterstand. Het drainerende systeem kan worden gekoppeld aan het omliggende oppervlaktewatersysteem van de Amstellandsboezem. Zoals in afbeelding 18 is weergegeven, verloopt dit bij voorkeur via Beatrixpark, Prinses Margrietstraat en Willem Pijperstraat. In deze straten is het HWA-riool aan vervanging toe en kan het drainerende systeem direct worden gekoppeld. Waternet

onderzoekt of in deze straten eveneens een drainerend systeem kan worden toegevoegd. Dit om de huidige hoge grondwaterstand in de buurt te verlagen.

De hemelwaterafvoer van het gebied verloopt traditioneel via kolken en het HWA-riool. De afvoercapaciteit van dit systeem is bij piekbuien niet toereikend. In de uitwerking van het ontwerp van de openbare ruimte wordt daarom ruimte gemaakt voor het opvangen, bergen en vertraagd afvoeren van hemelwater. In afbeelding 18 is het drainerende en het hemelwateropvangsysteem schematisch weergegeven; gebaseerd op een eindbeeld. Afhankelijk van de ontwikkelingen in Strawinsky en het inrichtingsplan openbare ruimte wordt dit systeem tijdig door Waternet gefaseerd uitgevoerd.

Fietspaden

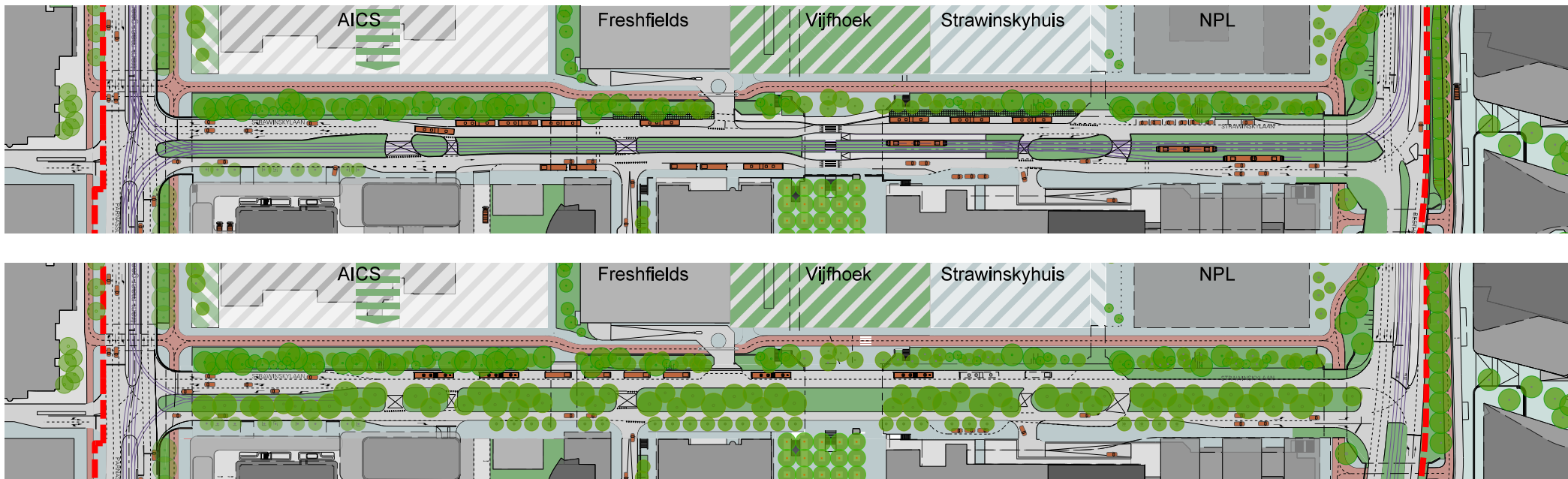
Zoals al eerder aangeven blijft het fietsnetwerk, waaronder de hoofdnetfietsroute parallel aan de Strawinskylaan, qua ligging nagenoeg onveranderd. Op een aantal plekken is het vrijliggende fietspad iets verschoven om meer eenheid in het netwerk te brengen en het overzichtelijker te maken. Ook is ingespeeld op de wens in de Visie Zuidas 2015 van een fietscarré om het centrum van Zuidas. De fietspaden langs de westzijde van het Atrium en oostzijde van het WTC zijn met dit doel ingericht voor tweerichtingsverkeer. Over de Vijfhoek wordt een vrijliggend tweerichtingenfietspad aangelegd met een reservering voor een tweede pad aan de oostzijde van het groene plein.



Afslagvak

Busbufferplek

Afb. 20: Bestaande & wensprofiel Strawinskylaan na realisatie Zuidasdok



Afb. 21: Huidig beeld Strawinskylaan (boven) versus wensbeeld Strawinskylaan na realisatie Zuidasdok. (onder)

Wensbeeld Strawinskylaan na realisatie Zuidasdok

De Strawinskylaan, waar een snelheidsbeperking geldt van 50 km/u, wordt tot aan de oplevering van Zuidasdok heringericht als openbaarvervoerschakel. Na oplevering wordt een hoge of lage ligging opnieuw besproken. Voor nu wordt uitgegaan van een hoge ligging, waarbij de bus- en tramhaltes worden verwijderd, waardoor de Strawinskylaan een echte laan kan worden. Deze biedt dan nog wel ruimte voor 8-10 grote en kleine busbufferplekken.

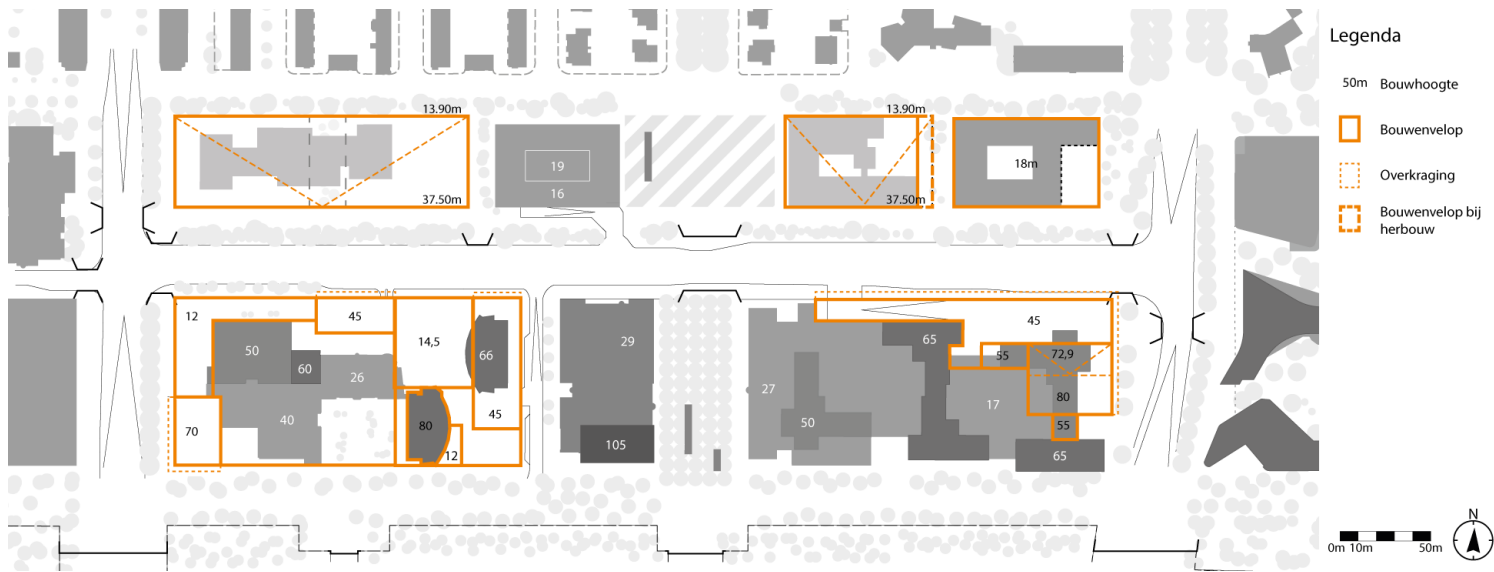
Afbeeldingen 20 en 21 tonen het wensbeeld voor een hoge ligging van de toekomstige Strawinskylaan. In de middenberm is plaats voor grote bomen, aan de noordkant bevinden zich de busbufferplekken en aan

de zuidkant het trottoir met waar mogelijk bomen. Dit wordt te zijner tijd verder uitgewerkt.

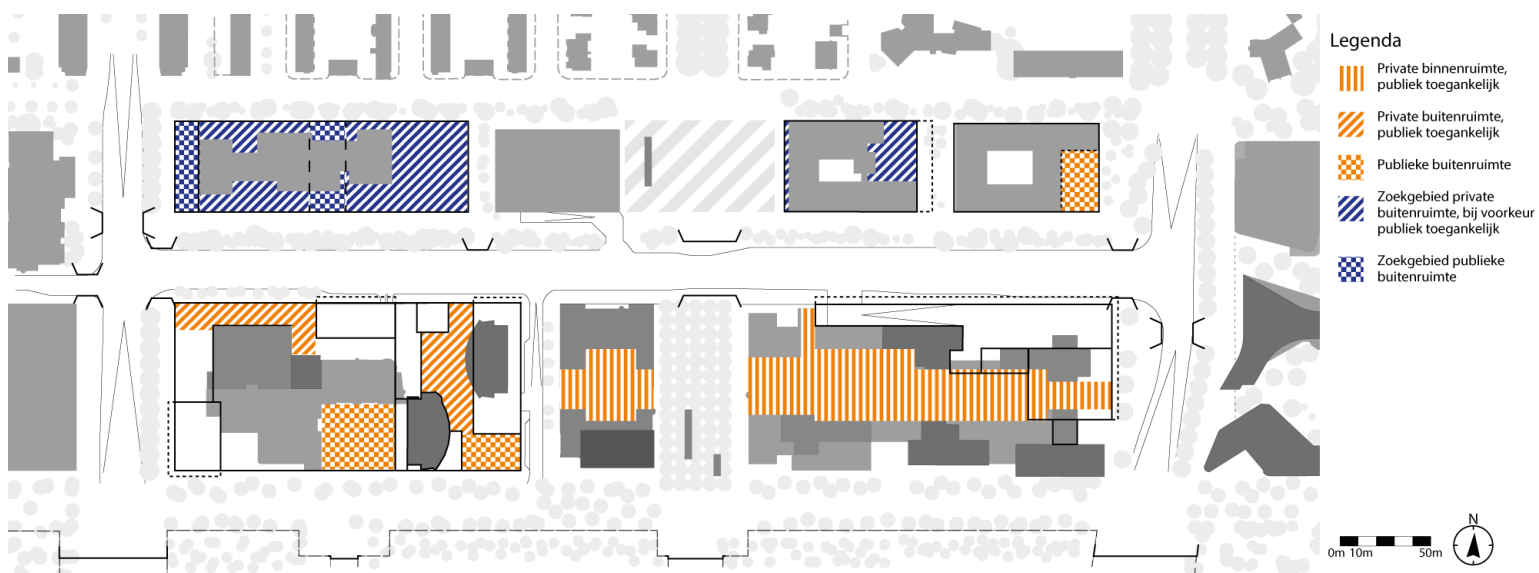
Vervolgstap

Groen, beleving, gebruik, samenhang, overzicht en veiligheid zijn belangrijke aandachtspunten bij de verdere uitwerking van de openbare ruimte.

Deze wordt in fasen ontworpen en aangelegd en volgt hiermee de kavelontwikkelingen. Daaraan voorafgaand wordt voor Strawinsky een inrichtingsplan op hoofdlijnen gemaakt. Hierbij moet worden gedacht aan het soort beplanting, de uitwerking van het rainproof-principe, het bestratingsmateriaal en meubilair.



Afb. 22: Bouwcontouren met bouw hoogte (t.o.v. NAP)



Afb. 23: voorbeelduitwerking publieke en semi publieke ruimten op uitgeefbaar terrein.

3.4 Kavels

Uitdaging voor de gebouwen is dat de vergroening van de openbare ruimte doorgetrokken wordt in en op de gebouwen. Groen-blauwe daken, gevels, balkons en binnenterreinen dragen bij aan het karakter en de duurzaamheidsambities van het gebied en van Zuidas als geheel. (Zie ook de milieudoelstellingen in hoofdstuk 5.)

Noordzijde

Bij herontwikkeling van de noordzijde van het plangebied wordt uitgegaan van vier of vijf kavels, afhankelijk van het behoud van de casco's van de gebouwen. De kavels hebben eenzelfde kaveldiepte en liggen los van elkaar (zie afbeelding 22). De kavelgrenzen liggen aan de noord- en zuidkant in dezelfde rooilijn. Het bouwen in de rooilijn is niet verplicht. Zoals eerder aangegeven, gaat de voorkeur uit naar behoud van de bestaande casco's.

In overleg met de ontwikkelende partijen wordt bepaald hoe om te gaan met de invulling van de kavel. Om houvast en grenzen mee te geven aan de verdere ontwikkeling maar ook om ruimte te bieden aan de mogelijke uitwerking van het gebouwde volume, is een aantal basisrandvoorwaarden opgesteld op basis van onderstaande punten:

- Maximale bouwhoogte (volgens bouwhoogtelijn startbesluit).
- Maximaal te bebouwen programma en functies (brutovloeroppervlak, zie hoofdstuk 4). Hierin is per kavel te zien wat maximaal kan worden toegevoegd.

- Ontsluiting (zie hoofdstuk 3.3 en afbeelding 16).
- Parkeren (zie de hoofdstukken 3.5 en 2.4).
- Bebouwd of onbebouwd terrein.

Bij sloop-nieuwbouw moet ten minste 30 procent van de kaveloppervlak (utigeefbaar terrein) bovengronds onbebouwd zijn en een groene uitstraling krijgen (zie afbeelding 23). Binnentuinen en tuinen grenzend aan de openbare ruimte zijn gewenst en dragen bij aan het groene karakter van het gebied. Bij voorkeur zijn deze ook publiek toegankelijk, in ieder geval overdag. De kavels hebben een diepte van 50 meter en de bouwhoogtelijn loopt op van 13,9 meter +NAP (max. vier bouwlagen) in het noorden naar 37,5 meter +NAP (max. negen bouwlagen) in het zuiden van het gebied. De bouwhoogtelijn uit het startbesluit is hierbij

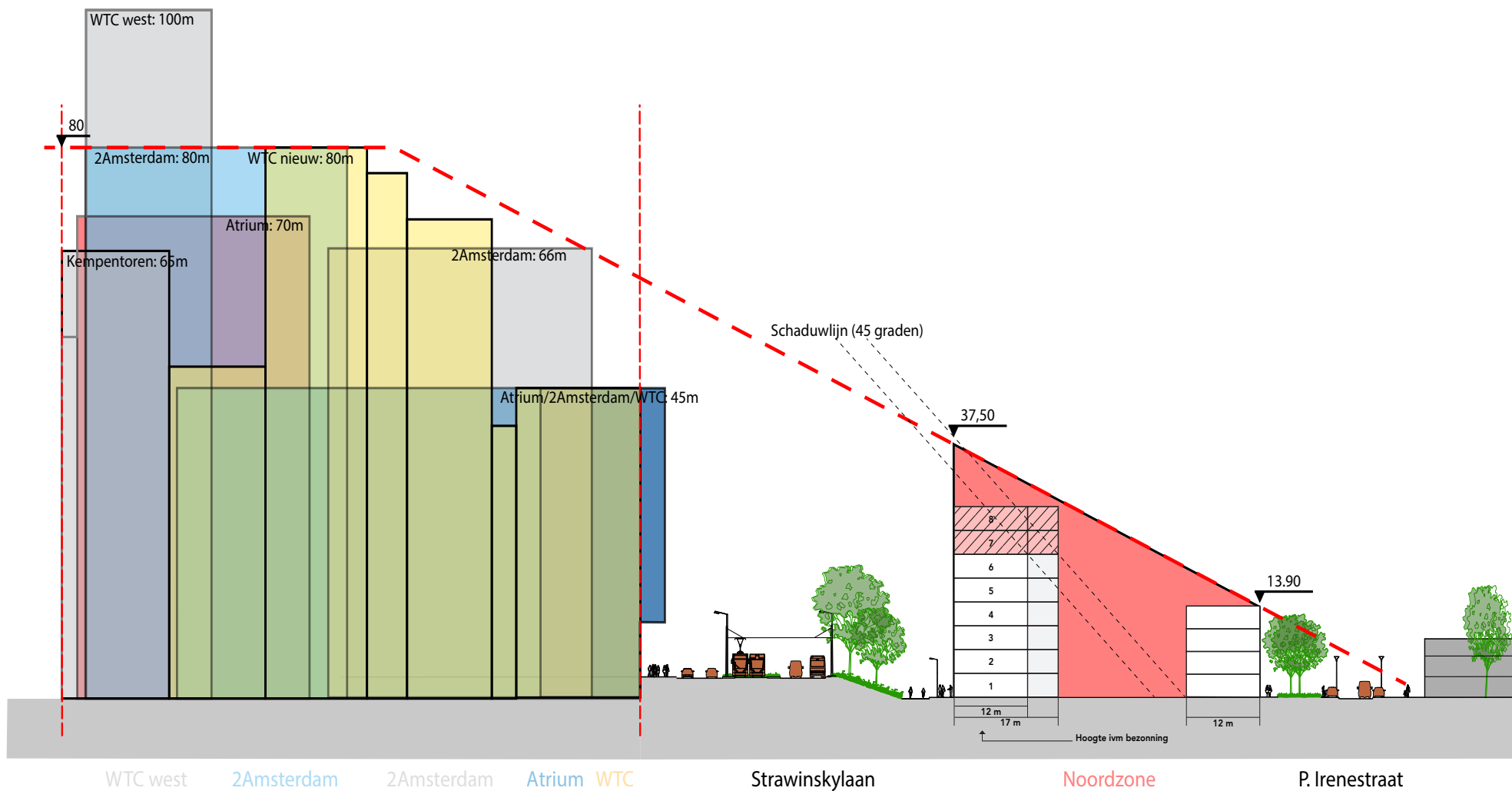


Foto 14: Maquette met verkaveling zuidzijde & maximum envelop noordzijde.

overgenomen (zie afbeelding 24). Dakopbouwen (techniek, gevelbewassing, e.d.) vallen binnen deze maximale hoogtelijn. Deze zijn niet zichtbaar en worden opgenomen in de gevel (architectuur) van het gebouw. Uitzondering in de bouwhoogte is het NPL-pand dat aansluit op de hoogte van het CitizenM hotel van 18 meter. De schaduwwerking van de extra 4,1 meter ten opzichte van de hoogtelijn aan de noordzijde heeft geen nadelig effect op de woningen van de Irenebuurt, aangezien deze niet in de nabijheid van dit pand staan.

Aan de noordzijde wordt ingezet op woningbouw, zoveel mogelijk gekoppeld aan de Prinses Irenestraat.

Op de koppen, aan de stadsstraten, liggen kleine parkjes, en in het midden bevindt zich de Vijfhoek. Aan deze



Afb. 24: Bouwhoogtelijn voor nieuwe ontwikkelingen in deelgebied Strawinsky (alle hoogten zijn t.o.v. NAP).

ruimten is het mogelijk en gewenst om voorzieningen in de plint te maken. Denk hierbij aan functies zoals een koffiecorner, lunchroom of restaurant.

Zuidzijde

De zuidzijde, onderdeel van het centrumgebied Zuidas, typeert zich door grote kavels met een amorfe bebouwingsstructuur en hogere volumes waartussen stedelijke pleinen en routes gelegen zijn. In dit compacte hoogstedelijke businessgebied vindt verdichting plaats en opwaardering van het bestaande vastgoed. Bij Atrium en 2Amsterdam is deze ontwikkeling deels al ingezet door de benodigde sloop van de huidige garage vanwege het functievrijmaken voor de bouw van Zuidasdok.

De gebouwen hebben nu een amorfe structuur en zijn naar binnen gekeerd. Bij ver- of nieuwbouw wordt meer relatie gezocht met de omliggende openbare ruimte. Dit betekent onder meer dat de rooilijnen van de kavels worden opgezocht, en dat de plinten met publieke voorzieningen op deze openbare ruimten worden gericht, bijvoorbeeld richting het zuiden op de zon, waar de A10 ondergronds gebracht wordt en een nieuwe stadstraat met busstation en taxizone ontstaat. Aan deze stadstraat liggen de toegangen van station Zuid waaronder de nieuwe 'Brittenpassage'. Het WTC-complex kan aan de oostzijde een nieuwe toegang met voorzieningen en extra kantooroppervlak toevoegen. Om de toegankelijkheid van de verhoogde Strawinskylaan te vergroten, ligt aan de zuidzijde van de

straat een doorgaand oost-west voetpad op niveau +1.

Voor de zuidzijde geldt eveneens de in het startbesluit opgenomen bouwhoogtelijn, die oploopt tot een maximale hoogte van 80 meter +NAP aan het Matthijs Vermeulenpad (zie afbeelding 24). Dakopbouwen (techniek, gevelbewassing, e.d.) vallen binnen deze maximale hoogtelijn. Deze zijn niet zichtbaar en worden opgenomen in de gevel (architectuur) van het gebouw.

De bouwvolumes van het Atrium-complex zijn al vergund. Bij de toevoegingen aan 2Amsterdam en het WTC-complex is rekening gehouden met de bezonning van de gebouwen rondom. De zuidelijke toren van 2Amsterdam mag worden opgehoogd tot maximaal 80 meter en de noordelijke toren mag een onderbouw krijgen van maximaal 45 meter hoog. Het nieuw te bouwen volume wordt noord-zuid georiënteerd, zodat er geen dichte wand ontstaat vanuit de Irenebuurt.

In het midden van de oostgevel van het WTC-complex is een toren met een oplopende hoogte tot maximaal 80 meter mogelijk. Aan de Strawinskylaan wordt de onderbouw van het complex doorgetrokken eveneens op een hoogte van maximaal 45 meter.

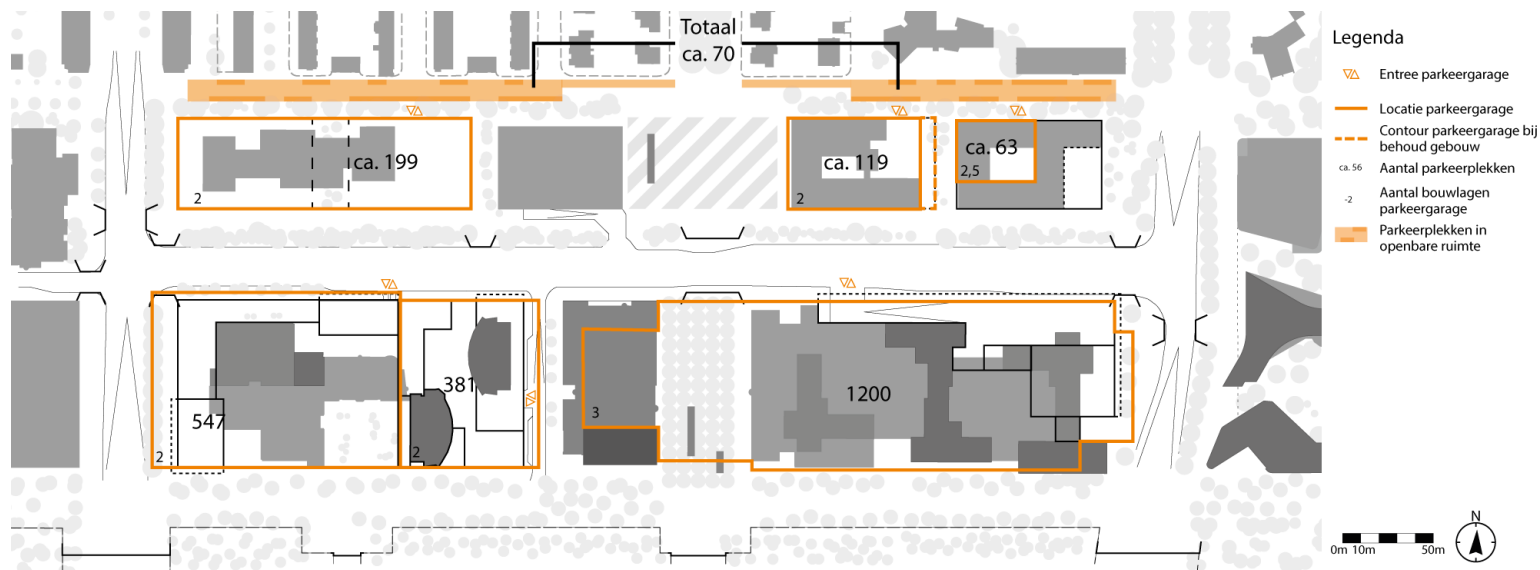
De bouwhoogten moeten worden getoetst aan het luchthavenindelingsbesluit (zie hoofdstuk 5). Belangrijke aandachtspunten in dit gebied zijn de Tracébesluit-grens van Zuidasdok en het hoogteverschil tussen het Matthijs Vermeulenpad en de Strawinskylaan. De zuidelijke rooilijn ligt op circa 3

meter uit de Tracébesluit-grens. Binnen de kavels, maar ook in de uitwerking van de openbare ruimte, moet rekening worden gehouden met het hoogteverschil van circa 2,5 meter tussen Strawinskylaan en het Matthijs Vermeulenpad.

Zoals in afbeelding 23 te zien is, maakt de buitenruimte tussen 2Amsterdam deel uit van de publieke ruimte, in ieder geval overdag. Hetzelfde geldt voor de binnenruimte van het WTC-complex.

Voor geheel Strawinsky geldt een bruto verdiepingshoogte voor bovengrondse bebouwing voor wonen, kantoren en voorzieningen van minimaal 3,3 meter, tenzij dit niet mogelijk is vanwege behoud van of aansluiting op bestaande gebouwen. Voor de zuidzijde geldt voor nieuwbouw een minimale plintheogte van 8 meter, met een begane grond van 4 meter. In verband met het maaiveldhoogteverschil tussen het Matthijs Vermeulenpad en de Strawinskylaan kan aan de Strawinskylaanzijde worden afgeweken van deze hoogte.

Bij bestaande gebouwen die voorzien worden van een nieuwe gevel of nieuwbouw die direct aansluit op bestaande gebouwen, mag van deze 4 meter begane-grondhoogte worden afgeweken. Hiervoor geldt dat in het gevelbeeld de hoogten teruggebracht worden door bijvoorbeeld de verdiepingsvloer 1,5 meter terug te trekken en een vide te creëren die minimaal 4 meter hoog is.



Afb. 25: Locaties parkeren op maaiveld en gebouwd parkeren

3.5 Parkeren op kavels en in openbare ruimte

Het parkeren voor werknemers, bewoners en bezoekers wordt in pandig of ondergronds op eigen kavel opgelost. Dit geldt voor zowel gemotoriseerd verkeer als fietsen.

In de Prinses Irenestraat zijn momenteel circa 118 betaalde parkeerplekken. In het nieuwe profiel voor deze straat is dit aantal teruggebracht tot circa 70 parkeerplekken. Hiervoor is een aantal redenen:

- Een nieuw Puccini-profiel met alleen langsparkeren (algemeen Amsterdams beleid).
- Parkeren voor de kantoorgebouwen in Strawinsky wordt volledig ondergronds opgelost, ook voor

bezoekers, dus zijn er vrijwel geen extra parkeerplekken nodig.

- Langsparkeren is veiliger vanwege het fietsverkeer.
 - Er komt meer ruimte om het groen goed in te passen en overzicht in de straat, hetgeen de verblijfskwaliteit en de sociale veiligheid ten goede komt.
- Bovendien komen de langspaarkeerplekken aan de zuidzijde ter hoogte van de Vijfhoek tussen Prinses Margrietstraat en Prinses Marijkestraat te vervallen ten bate van meer gebruikruimte, overzicht, speelruimte en groen.

De kruising Prinses Irenestraat-Minervalaan is in de spits erg druk, zowel met fietsers als auto's. De nieuwe

inrichting vergroot de overzichtelijkheid en daarmee ook de veiligheid. Dit geldt ook voor de kinderen uit de buurt die op de Vijfhoek komen spelen.

Het in pandige fietsparkeren moet gebruiksvriendelijk worden opgelost. Dit betekent dat de ruimte eenvoudig toegankelijk moet zijn, ook voor bezoekers (bij voorkeur gelijkvloers met omliggende openbare ruimte). Bij het ontwerp van de stalling moet ook ruimte gecreëerd worden (5% van het totaal aantal plekken) voor bijzondere modellen, zoals bakfietsen en elektrische tweewielers. Voor woningbouw geldt dat het fietsparkeren opgelost wordt in gemeenschappelijke bergingen. Als dit niet mogelijk is, kan dit per woning

in een privéberging worden opgelost. Een gemeenschappelijke berging heeft echter de voorkeur, omdat privébergingen vaak gebruikt worden voor opslag, met als gevolg dat de fietsen in de openbare ruimte worden geplaatst.

De ingang voor verkeer (auto's en tweewielers) wordt opgenomen in het bovengrondse bebouwde deel op de kavel. De hellingbaan is volledig inpandig en er kan minstens één voertuig inpandig opgesteld worden (op een helling van maximaal 6%).

Het aantal gemotoriseerde tweewielers is in Amsterdam de afgelopen jaren bijna drie keer zo snel gestegen als in de rest van Nederland. Voor de stalling van deze tweewielers is daarom bijzondere aandacht en maatwerk vereist.

Onder de Vijfhoek wordt een fietsparkeergarage met 3.500 parkeerplekken gebouwd. Aanleiding is onder andere het functievrijmaken vanwege de bouw van Zuidasdok, waardoor fietsparkeerplekken aan het talud van de A10 verdwijnen. Naast deze opgave moet de garage ook een oplossing bieden voor het 'oerwoud' aan fietsen rondom de Vijfhoek en de onderdoorgang Strawinskylaan. Hierdoor raken het Zuidplein en de Vijfhoek beter verbonden. Bovendien zal de nieuwe fietsparkeergarage bijdragen aan het terugdringen van het aantal fietsdiefstallen. Tot slot blijkt uit onderzoek dat er behoefte is aan meer fietsparkeerplekken vanwege de toename van het aantal fietsers in het gebied.



Afb. 26: Impressie C, tussenruimten Noordzijde (NPL en Strawinskyhuis), bij sloop-nieuwbouw

In het nieuwe ontwerp voor Zuidasdok worden gebouwde fietsparkeervoorzieningen toegankelijk vanaf het Matthijs Vermeulenpad opgenomen. Dit vanwege de verwachte groei van het aantal treinreizigers dat met de fiets naar het station komt. In afbeelding 16 zijn de locaties van de in- en uitgangen van de garages voor gemotoriseerd verkeer opgenomen. In afbeelding 17 zijn de entrees voor fietsers opgenomen.

In het maaiveldontwerp wordt aan de hand van de kavelontwikkeling en het programma bepaald of fietsparkeervoorzieningen in de openbare ruimte nodig zijn.

Voor de normen voor parkeren zie hoofdstuk 2.4.

4 Programma

	Bestaand m2 bvo				Nieuw m2 bvo				parkeren aantal	fietsparkeren aantal	Grondoppervlak	
	we	vz	totaal		we	wo	vz	totaal			bestaand m2	nieuw m2
Noordzijde												
NPL	7.995		7.995	49	10.500		2.500	13.000	63	225	3.465	3.885
Strawinskyhuis	9.706		9.706	70	3.500	8.000	500	12.000	119	390	4.230	3.650
Freshfields	9.810		9.810	120	9.810			9.810	120		3.085	nvt
AICS	14.190		14.190	80	11.000	11.500	500	23.000	193	690	6.675	6.525
Totaal			41.701	319	34.810	19.500	3.500	57.810	495	1.305		
Zuidzijde												
WTC *			143.000	1.200				175.000	1.200	980		valt binnen erf.
2Amsterdam	28.000		28.000	381	23.000		17.000	40.000	381	640	6.630	6.180
Atrium	39.500		39.500	547	64.500		5.000	69.500	547	500		valt binnen erf.
Totaal			210.500	2.128				284.500	2.128	2.120		
Totaal			252.201					342.310				

- programma is streven wordt met eigenaar verder onderzocht
- autoparkeren: totaal van west en oost (1.000 + 200 P&R)
- fietsparkeren: voor nieuwbouw en huidig maaiveldparkeren aan oostzijde

* Programma WTC is in totalen, inclusief werken & voorzieningen. Bij nieuwbouw is 2.000 m² aanvullend programma voorzieningen in de totalen meegenomen.

afkortingen:

bvo: brutovloeroppervlak

we: werken

wo: wonen

vz: voorzieningen

erfg: erfpachtgrens (dit geldt voor het bovengrondse deel)

parkeernormen zie blz 13 in de matrix hierboven is uitgegaan van de maximale norm

Het hoofddoel is het realiseren van gemengd programma en een goede verbinding tussen Zuidas en stad (conform het startbesluit).

4.1 Inleiding

Zuidas wil het succes als internationaal zakencentrum uitbouwen en de buurt toegankelijk maken voor een breed publiek. Dit gebeurt door het vestigingsklimaat te versterken en meer in te zetten op wonen en voorzieningen. Het Uitvoeringsbesluit streeft naar een gezonde werk- woonomgeving waarin het welzijn van bewoners en werknemers voorop staat. Drukke pleinen versus rustige plekken in het groen moeten hieraan bijdragen.

Aan de zuidzijde van het gebied wordt uitgegaan van verdichting van het kantoorprogramma en het toevoegen van diverse voorzieningen, waaronder een hotel. De inzet voor de noordzijde is transformatie naar een gemengd gebied met wonen, werken en voorzieningen. De toevoeging van wonen zorgt voor meer levendig-



Foto 15: Foto's huidige plinten Zuidplein, foto's: Doriann Kransberg

heid, ook buiten kantooruren, en een betere verbinding tussen de Prinses Irenebuurt en Zuidas.

In de matrix op blz. 34 zijn per kavel het maximale huidige en het mogelijke toekomstige programma aangegeven, inclusief parkeren. Aan de zuidzijde wordt het programma in m² bruto vloeroppervlak zoals opgenomen in het startbesluit circa 12% hoger en aan de noordzijde 40% lager. Dit vanwege de gewijzigde posities van de kavels in relatie tot de denkbeeldige hoogtelijn en de gefaseerde ontwikkeling van het gebied. De kavels zouden volgens het startbesluit meer naar het zuiden komen te liggen, waardoor er meer bouwhoogte mogelijk was.

In het Uitvoeringsbesluit wordt uitgegaan van een floorspaceindex (fsi) op kavelniveau van maximaal 3,5

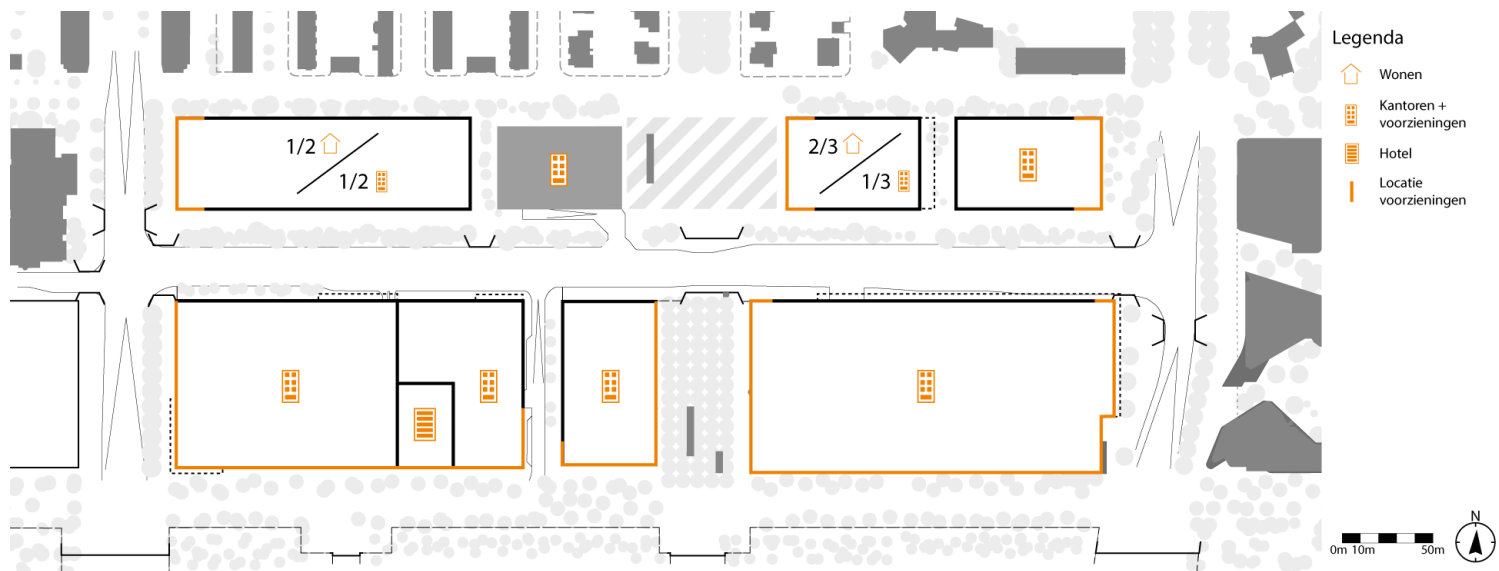


(in plaats van 4,5 in het startbesluit) voor de noordzijde en van circa 6,0 voor de zuidzijde.

Het totale programma voor Strawinsky is iets lager dan in het startbesluit.

4.2 Wonen

Woningbouwprogramma aan de noordzijde Strawinsky toevoegen is noodzakelijk om dit deel van Zuidas aan te laten sluiten op de Irenebuurt. Het nu monofunctionele gebied kan een extra impuls krijgen door woningen toe te voegen. Dit komt ten goede aan het internationale karakter dat Zuidas wil uitstralen en aan de aanhechting met de stad. Het nu in de avonduren en weekend betrekkelijk lege gebied zal met het toevoegen van woningen leefbaarder worden; woningen met voordeuren aan de straat en bewoners die gebruik maken van hun



Afb. 27: Programmatische verdeling

balkon of van de omliggende openbare ruimte. Binnen de te herontwikkelen kavels AICS, Strawinskyhuis, en mogelijk in de toekomst Fresfields, wordt gestreefd naar zoveel mogelijk woonprogramma. Het streven is om minimaal de helft van het programma voor deze kavels te bestemmen voor woningbouw. Voor het Strawinskyhuis wordt zelfs gestreefd naar tweederde van het programma.

4.3 Werken

Zuidas zet in op behoud en verbetering van het bestaande aanbod. De nadruk ligt op multi-tenant gebouwen, waar ook functiemenging en transformatie, bijvoorbeeld naar wonen, mogelijk wordt gemaakt. Denk hierbij aan slimme plattegronden en installaties, maar ook aan de fysieke verschijningsvorm van gebouwen en de aanwezigheid van terrassen of balkons. Het kantorenprogramma wordt aan de noordzijde zoveel mogelijk beperkt tot kantoorvolumes die worden geïntegreerd of gemengd met het woonprogramma. Het extra kantoorvolume voor het Atrium is reeds vergund. Het 2Amsterdam-complex kan uitbreiden, maar zonder extra kantoorprogramma. Het WTC-complex kan aan de noordoostkant wel kantoorprogramma toevoegen.

4.4 Voorzieningen

In het Startbesluit werd voor de noordzijde uitgegaan van circa 14% voorzieningen. Dit was erg ambitieus en met een hoge Strawinskylaan niet haalbaar. Inzet is wel om op de koppen van de stadsstraten en aan de zijden van de Vijfhoek, in de Minerva-as, ruimte te bieden voor basis- en stedelijke voorzieningen, zoals een koffiëcorner, broodjeszaak, restaurant, bar, bakker, kinderdagverblijf en kapper.

De zuidzijde heeft nu alleen in het WTC en aan het Zuidplein voorzieningen. Na realisatie van Zuidasdok komen de gebouwen aan een intensief gebruikte en levendige openbare ruimte te liggen. Bij verbouw en/of transformaties aan de zuidzijde van deze gebouwen wordt ingespeeld op deze toekomstige openbare ruimte en wordt ruimte gemaakt voor voorzieningen. Atrium loopt daar al op vooruit door realisatie van een restaurant aan de binnentuin, gelegen aan het Matthijs Vermeulenpad.

Van 2Amsterdam wordt een van de kantoorstorens een hotel, met een entree aan het Matthijs Vermeulenpad. Dit hotel versterkt het internationale en zakelijke karakter van Zuidas. De inzet voor de locaties van de voorzieningen in het algemeen sluit aan op de Visie Zuidas 2015. Het plintprogramma dient een uitnodigende, levendige, publieksvriendelijke uitsraling en invulling te hebben.

4.5 Parkeeraantallen op basis van programma

Het aantal inpandige parkeerplekken aan de noordzijde neemt toe vanwege het nieuw toe te voegen volume en gewijzigde functies. Het aantal plekken aan de zuidzijde blijft gelijk (zie de matrix op blz. 34). Hier is in het verleden gerekend met hogere parkeernormen. Nieuw toe te voegen volumes vallen allen binnen het inbreidingsbeleid van Zuidas. Dit betekent dat als het aantal parkeerplekken op basis van de huidige norm lager is dan nu aanwezig, geen extra parkeerplekken gemaakt mogen worden.

5.1 Inleiding

Een duurzame Zuidas betekent een gezonde, schone, compacte en energieneutrale leefomgeving. Samen met bedrijven, onderwijsinstellingen en maatschappelijke organisaties brengen we duurzaamheid in de praktijk. Dat betekent onder andere dat we werken aan duurzame energieopwekking, energiebesparing, schone lucht, een klimaatbestendige stad en een circulaire economie (Agenda Duurzaamheid 2015).

Duurzaamheid is belangrijk bij het ontwerp, de inrichting, de inkoop en het beheer van de openbare ruimte. Door in te zetten op een aantrekkelijke en uitdagende openbare ruimte met voldoende groen en water, goede voorzieningen voor voetgangers en fietsers en innovatieve en duurzame speelobjecten voor kinderen en volwassenen, stimuleren we een gezonde leefstijl. Zuidas wordt klimaatbestendig door de openbare ruimte regenbestendig in te richten en ontwikkelaars te vragen waterbergend te bouwen. Bij de keuze en inkoop van materialen toetsen we op duurzaamheid. Ook stappen we geleidelijk over op het gebruik van energie-efficiënte verlichting, komen er diverse oplaadpunten voor elektrisch vervoer in de openbare ruimte en wordt de mogelijkheid om auto's op te laden een uitgangspunt bij de bouw van nieuwe parkeergarages. Duurzaamheid is dan ook een vast onderdeel van alle plannen in Zuidas.

5.2 Energieneutraal bouwen

Energieneutraal bouwen betekent terugdringen van het energiegebruik en het opwekken van duurzame energie. Drie onderdelen zijn:

- Energiebesparing door een duurzaam casco/duurzaam ontwerp.
- Gebruik van duurzame warmte en koude.
- Duurzame energieopwekking op locatie of in de directe nabijheid.

Uitgangspunten hierbij zijn Energieneutraal bouwen (EPC <0,15) en BREEAM Excellent voor kantoren en voorzieningen. Voor woningen geldt als eis dat de score op GPR gebouw niveau 8 gehaald moet worden.

Zuidas werkt aan een duurzame warmte- en koudevoorziening in het gebied. Hierbij gelden de volgende uitgangspunten:

- Gebruik maken van lokale stadswarmte en koude infrastructuur (indien mogelijk).
- Gebruik maken van lokale bronnen (warmte-koudeopslag, zie bijlage 3).
- Geen gas en geen piekvoorzieningen met elektrische boilers.

Duurzame energieopwekking is van belang om energieneutraal te kunnen bouwen. In Zuidas gaat het dan voornamelijk om het plaatsen van zonnepanelen. Als het niet mogelijk is om zonnepanelen op het dak of aan de gevel te plaatsen, kan dit ook gebeuren in de directe omgeving van het gebouw. Zuidas wil daarmee bijdragen aan de Amsterdamse ambitie om in 2020 20% meer zonne-energie op te wekken dan nu.

5.3 Duurzame mobiliteit

Amsterdam wil zo veel mogelijk verkeer uitstootvrij (of zo schoon mogelijk) in 2025. Dit betekent voor Zuidas en Strawinsky het uitbreiden van het aantal oplaadpunten voor elektrisch vervoer in de openbare ruimte. De mogelijkheid om auto's op te laden, wordt een uitgangspunt bij de bouw van nieuwe parkeergarages.

Het is van groot belang om het autogebruik in Zuidas terug te brengen. Goede alternatieven, zoals de fiets en het openbaar vervoer, zijn cruciaal om Zuidas nu en in de toekomst bereikbaar, leefbaar en duurzaam te houden. Ontwikkelaars worden gestimuleerd om duurzame mobiliteitsoplossingen aan te bieden als onderdeel van nieuwbouw. Denk hierbij aan autodeelconcepten en het stimuleren van fietsgebruik.

5.4 Groene daken, gevels en materiaalgebruik

Als uitgangspunt geldt dat zoveel mogelijk gebouwen in Strawinsky met een groen-blauw dak worden uitgevoerd. Om invulling te geven aan het energieneutraal bouwen is een combinatie met zonnepanelen op deze daken gewenst. Behalve dat groene daken aantrekkelijker zijn om op uit te kijken, kan bij een juiste uitvoering ook het hemelwater vertraagd worden afgevoerd. Diffuse verontreiniging van het hemelwater door bouwmaterialen moet worden voorkomen door af te zien van ongewenste materialen zoals lood, ongecoat zink en verzinkte materialen, teerhoudende dakbedekking, koperen waterleidingen en koperen dakbedekking. Er wordt alleen hout gebruikt met een FSC-keurmerk.

5.5 Afval

Afvalinzameling vindt voor kantoren, woningen en voorzieningen voor alle typen afval inpandig plaats. De inpandige locatie moet toegankelijk zijn voor hiertoe uitgeruste voertuigen.

Streven binnen Amsterdam is dat het scheidingspercentage verhoogd wordt naar 65% (nu 20%). Dit betekent dat meer afval wordt gescheiden aan de bron. Dit houdt in dat er rekening gehouden dient te worden met containers voor rest-, glas-, grof-, papier en karton-, plastic-, gf(t)-, en textielafval. Restafval is het enige afval waarbij een perscontainer wordt ingezet. Voor plastic is die keuze nog niet vastgesteld.

Elk gebouw draagt zelf zorg voor de juiste afvoer van afval. De containers dienen inpandig gesitueerd te worden en er dient voldoende ruimte te zijn om het afval te scheiden. De specifieke situatie dient vooraf te zijn afgestemd met de Afdeling Afvalinzameling (AIZ) Amsterdam Zuid.

5.6 Flexibiliteit en toekomstvast

Essentieel bij duurzame stedelijkheid zijn begrippen als flexibel en aanpasbare casco's (geschikt voor uitwisseling van functies). Om deze reden wordt uitgegaan van een bruto verdiepingshoogte van minimaal 3,30 meter, zodat uitwisselbaarheid van de functies wonen en niet-wonen in de toekomst mogelijk blijft. Duurzaam bouwen betekent dat de bouwsystemen een groot accommoderend vermogen moeten hebben. De plinten zijn multifunctioneel in gebruik, hebben een uitnodigend, transparant karakter en zijn circa 8-10 meter hoog; de begane grond



Foto's.16 Groene/blauwe/energie daken

is netto minimaal 4 meter hoog. De inzet is dat gebouwen tot in de verre toekomst uiteenlopend gebruik kunnen herbergen. Dit vraagt om flexibel indeelbare gebouwen met een optimale geluidsisolatie tussen de verschillende eenheden. In verband met de bouwhoogte aan de Prinses Irenestraat kan worden afgeweken van de minimale beganegrondmaat van netto 4 meter. Dit geldt ook voor aansluiting op bestaande bebouwing (zie toelichting kavels paragraaf 3.4).

5.7 Waterprestatie

Een duurzame hoogstedelijke omgeving betekent een integratie van publieke en private ruimte. Opgaven voor de stad ten aanzien van piekbuien vragen ook om een bijdrage op particulier terrein. Bij nieuwbouw en transformatie van vastgoed kan het vasthouden en vertragen van hemelwater eenvoudig meegenomen worden in de



vroege ontwerpfase. Dit betekent dat we nu en in de komende decennia droge voeten houden. Om deze ambitie waar te maken, zijn onderstaande eisen opgesteld:

- De minimale waterberging op het kavel is de totale kaveloppervlakte x 0,062 meter (62 mm).
- Een afvoercapaciteit van maximaal 0,9 mm/uur (21,6 mm/dag).

Op het platform Amsterdam Rainproof (www.rainproof.nl) wordt dit nader toegelicht en worden ter inspiratie verscheidene voorbeelden aangereikt. Een grote variatie aan oplossingen is hierbij mogelijk (dak, gevel, waterzuilen, waterkelders), waarbij een combinatie met andere opgaven voor de hand ligt (koeling gebouw, benutting hemelwater voor bevoeiing groenvoorzieningen of toiletspoeling).

5.8 Bezinning

Landelijk zijn er geen wettelijk vastgelegde normen of eisen waaraan plannen ten aanzien van de bezinning in relatie tot bestaande functies moeten voldoen. In het Bouwbesluit is wel regelgeving voor daglichttoetreding opgenomen, maar dit heeft geen betrekking op schaduwwerking van het ene gebouw op het andere. In Amsterdam wordt 21 maart (of 21 september) als maatgevende datum gehanteerd (geen nadelig effect op de omgeving). Op basis van deze richtlijn wordt voldaan aan de norm bij de omliggende bebouwing in de Irenebuurt, en kan ook worden voldaan aan een goede bezinning van de nieuwe woningen aan de noordzijde (zie bijlage 1).

Er bestaat ook een TNO-norm voor bezinning. Deze norm kan door gemeenten gehanteerd worden bij het uitvoeren van een bezinningsstudie bij een gebiedsontwikkeling. In hoogstedelijke gebieden zoals Strawinsky, Zuidas is deze norm echter niet gebruikelijk. De lichte TNO-norm gaat uit van het criterium dat woningen ten minste twee mogelijke bezonningsuren per dag op het midden van de vensterbank aan de binnenkant van het raam moeten krijgen, gedurende de periode van 19 februari tot 21 oktober. Voor de meeste woningen geldt eveneens dat voldaan wordt aan de lichte TNO-norm.

5.9 Windhinder

Met bouwhoogten boven 30 meter kwalificeert Strawinsky zich in Amsterdam als hoogbouwlocatie. Daarom dienen de gebouwen zo te worden vormgegeven dat er op maaiveld geen last is van windhinder.

Conform de windcriteria NEN 8100 wordt er rondom de hoogbouw slenter- of loopkwaliteit geëist. Zodra het definitief toe te voegen gebouwwolume bekend is, wordt voorafgaand aan de indiening van het voorlopig en definitief ontwerp door de ontwikkelaar een windhinderstudie uitgevoerd. In deze windhinderstudie moet specifiek aandacht zijn voor verblijfsgebieden en langzaamverkeersroutes (voetgangers en fietsers). Nadelige windeffecten worden in eerste instantie op gebouwniveau opgelost.

5.10 Geluid

Voor het Strawinskygebied is verkennend akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheden voor woningbouw op de AICS-kavel en ter plaatse van het Strawinskyhuis. Deze woningen zijn gelegen binnen de zones van spoorweg, metro, A10, Parnassusweg, Beethovenstraat en Strawinskylaan, inclusief tram binnen de bebouwde kom. Bij het verkennend akoestisch onderzoek is uitgegaan van de voorbeeldverkaveling zoals opgenomen in het concept Uitvoeringsbesluit. De geluidsbelastingen zijn niet alleen gebaseerd op de Wet geluidhinder en de bestaande ruimtelijke situatie (met de A10 op een dijklichaam), maar tevens op basis van te verwachten nieuwe wetgeving (Swung-2) en op basis van de aanwijzing als ontwikkelingsgebied in het kader van de Crisis- en herstelwet (na realisatie Zuidasdok). Uit verkennend akoestisch onderzoek blijkt dat het met een gunstige stedenbouwkundige verkaveling mogelijk is om met geluidmaatregelen, bij de nieuw te ontwikkelen kavels, een goed woon- en leefklimaat te realiseren. Het

verkennend akoestisch onderzoek wordt bij vaststelling als bijlage bij het Uitvoeringsbesluit gevoegd.

5.11 Luchthavenindelingbesluit (LIB)

Zuidas ligt in het beperkingengebied van het Luchthavenindelingbesluit (LIB) Schiphol. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu (I&M) heeft het LIB geactualiseerd en een hoogbouwkader voor Zuidas opgenomen (zie afbeelding 28). Als binnen deze contouren wordt gebouwd, is overeengekomen dat de ontwikkeling past en uitgezonderd is van toetsing aan de vliegveiligheid. De bouwhoogten zoals opgenomen in dit besluit voor 2Amsterdam en het WTC passen niet binnen het hoogbouwkader. De ontwikkelaar vraagt, in samenwerking met de Zuidas, voor deze afwijkingen een toets aan bij I&M.

5.12 Verkeer

Het plangebied wordt in de oost-westverbinding doorkruist door de Strawinskylaan, die aan de oostzijde aansluit op de Beethovenstraat en aan de westzijde op de Parnassusweg. Aan de noordzijde ligt de wijkontsluitingsweg Prinses Irenestraat, die aan de oostzijde aansluit op de Beethovenstraat. Ten westen wordt het plangebied via de Prinses Irenestraat ontsloten door de Peter van Anrooystraat, die aansluit op de Parnassusweg.

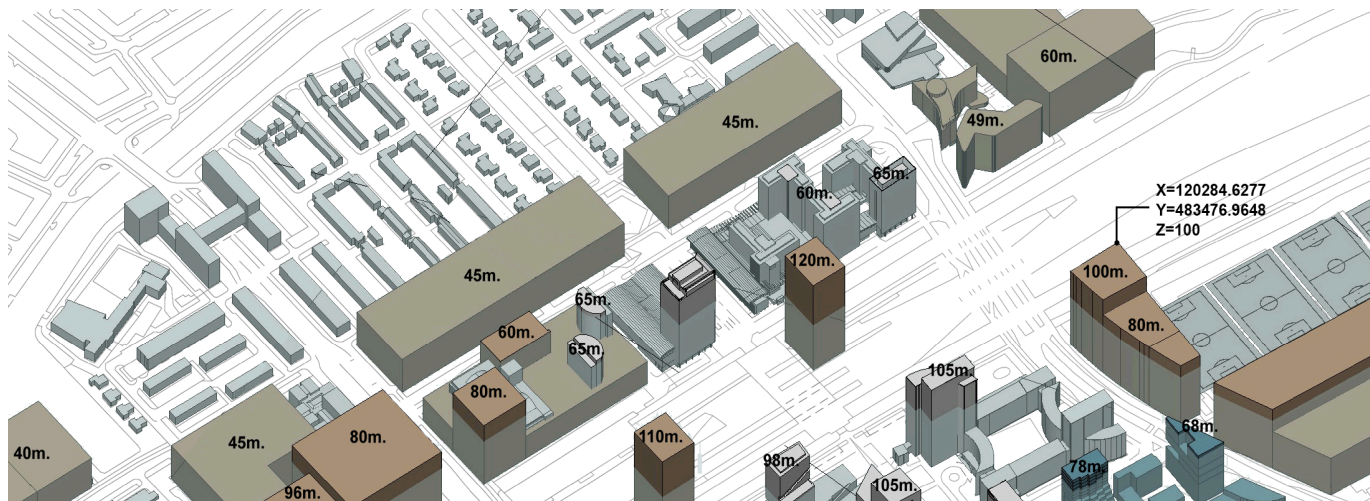
Verkeersstudies Zuidas

Doordat het ruimtelijke programma in Zuidas toeneemt, is te verwachten dat het verkeer van en naar Zuidas in zijn totaliteit (auto, openbaar vervoer en fiets) ook toeneemt. Daarom is in het kader van de MER Zuidas Flanken in

2011 een verkeersstudie uitgevoerd. Hierin is met behulp van verkeersmodellen onderzoek gedaan naar de effecten van de ontwikkeling van Zuidas, waaronder het Strawinskygebied. Uit de verkeersstudie bleek dat het totale programma van Zuidas gerealiseerd kan worden, maar dat er op korte en langere termijn knelpunten te verwachten zijn. Op basis van deze gegevens is het Actieplan weginfrastructuur 2011 opgesteld, waarin de benodigde oplossingen zijn beschreven. De verkeersstudie uit 2011 is in 2013 en 2014 geactualiseerd. Reden voor de actualisatie waren onder meer aanpassingen in het gemeentelijke verkeersmodel, maar ook de aangepaste vastgoedprogrammering en -fasering.

In aansluiting op de benodigde actualisatie van de verkeersstudies wordt op dit moment een nieuwe verkeersstudie gedaan naar de verkeerskundige effecten van de nieuwste inzichten over het ruimtelijke programma in Zuidas, het Verkeersonderzoek Zuidas 2016. Deze verkeersstudie is tevens gebaseerd op het nieuwe verkeersmodel van de gemeente Amsterdam (VMA).

Het volledige verkeersonderzoek wordt in de eerste helft van 2017 opgeleverd. Daarbij wordt de integrale ontwikkeling van Zuidas onderzocht, en worden eventueel noodzakelijke maatregelen in beeld gebracht. Ter toetsing van de (verkeerskundige) haalbaarheid van de in het Uitvoeringsbesluit gewenste uitbreiding en transformatie is vooruitlopend op het integrale Zuidas verkeersonderzoek een quick scan uitgevoerd. Dit betreft een onderzoek op hoofdlijnen met als doel de effecten op



Afb.28: Uitsnede hoogbouwkader zuidas (LIB)

het aantal verkeersbewegingen in de Prinses Irenestraat in beeld te brengen en de afwikkelbaarheid daarvan in de straat zelf en op de kruisingen met de naast gelegen stadsstraten (Beethovenstraat en Parnassusweg, bij de Peter van Anrooystraat). Een quick scan toont aan dat dit het aantal verkeersbewegingen in de Prinses Irenestraat doet toenemen. De Prinses Irenestraat met haar nieuwe profiel heeft voldoende capaciteit om de verkeerstoename op te vangen, ook in combinatie met het grote aantal fietsen in de straat. De quick scan toont daarnaast aan dat ook de aansluitingen op de Beethovenstraat en op de Parnassusweg de extra verkeersbewegingen op kunnen vangen.

In het kader van het bestemmingsplan dat voor de zuidzijde van Strawinsky (en vervolgens voor de noordzijde) zal worden opgesteld, zal op basis van het in de vorige

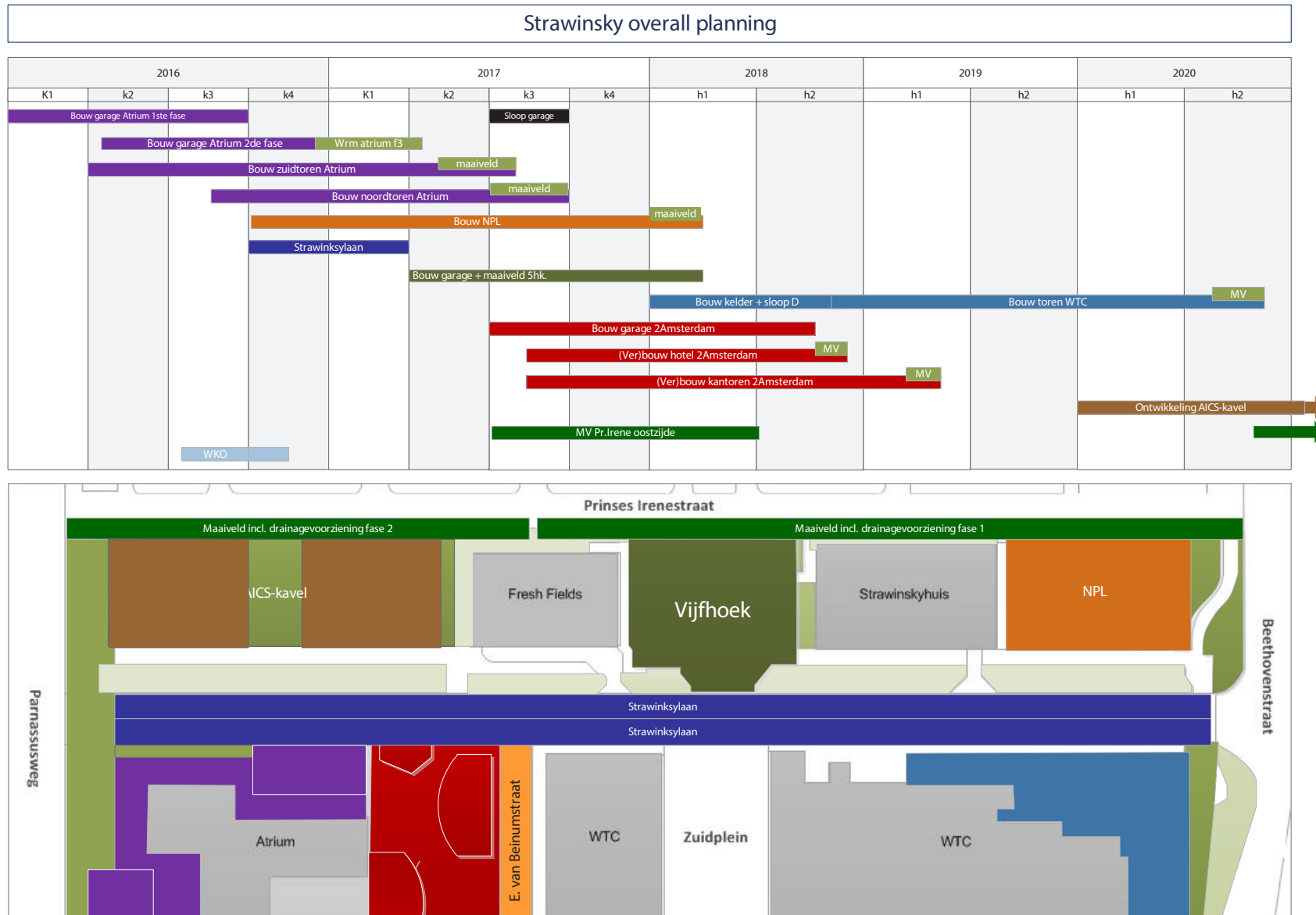
alinea genoemde op te stellen verkeersonderzoek Zuidas, een microverkeersstudie Strawinsky worden uitgevoerd. Deze studie zal de exacte verkeerskundige effecten van de toename van het verkeer vanwege programmatoename, programmawijziging en nieuwe ontsluiting van het Strawinskyhuis op de Prinses Irenestraat in beeld brengen. Zowel het verkeersonderzoek Zuidas als deze microverkeersstudie zullen gereed moeten zijn alvorens het op te stellen bestemmingsplan voor de zuidzijde kan worden vastgesteld.



Afb.29: Maquette met overzicht van het plangebied.

6

Uitvoering



Afb.. 30: Indicatieve planning en fasering

6.1 Indicatieve fasering

Afbeelding 30 toont de indicatieve fasering van de diverse vastgoedontwikkelingen in Strawinsky op hoofdlijnen. Voorafgaand aan deze ontwikkelingen zullen op of rond de kavels werkzaamheden uitgevoerd moeten worden om de bouw mogelijk te maken, bijvoorbeeld het verleggen van kabels en leidingen.

Bij oplevering van het vastgoed is het streven om de openbare ruimte in de directe omgeving van de kavel opnieuw te hebben ingericht. Deze werkzaamheden zullen zoveel mogelijk op elkaar afgestemd worden, evenals op het eventueel leggen van extra kabels en leidingen. In de genoemde fasering is indicatief aangegeven wanneer deze maaiveldwerkzaamheden kunnen worden uitgevoerd.

6.2 Beheer

Alle projecten uitgevoerd door Amsterdam Zuidas worden na gereedkomen overgedragen voor beheer aan stadsdeel Zuid. Hierbij worden de areaalgegevens opgenomen in het beheersysteem van de gemeente Amsterdam. Aan de hand van het beheersysteem wordt op basis van het areaal, onderhoudsniveau en gebruiksdruk het jaarlijks onderhoudsbudget voor het stadsdeel vastgesteld.

Dit geldt voor alles wat uitgevoerd wordt conform Puccini. Hiervoor zijn binnen de gemeente Amsterdam op basis van de verschillende onderhoudsniveaus en gebruiksdruk verschillende standaardbedragen bepaald. Dit geldt ook voor standaard uitgevoerd groen.

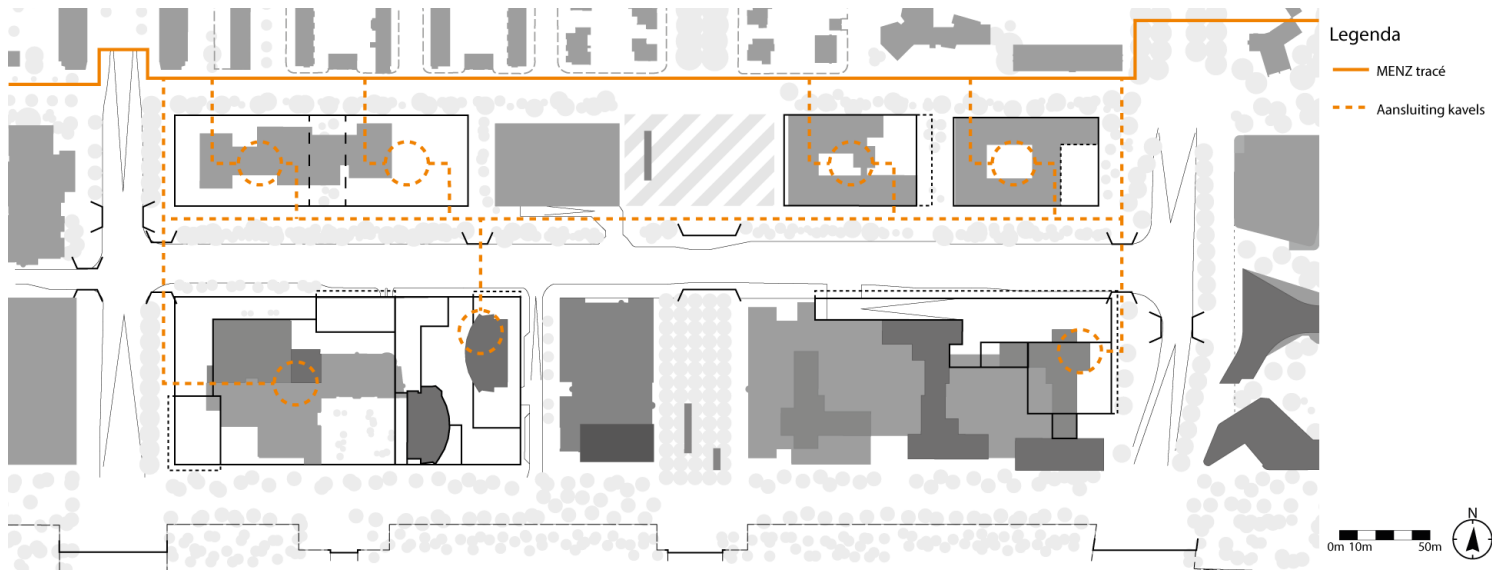
Als wordt afgeweken van de standaardinrichting wordt per gebied een beheerparagraaf toegevoegd met betrekking tot de extra kosten van beheer. Deze extra kosten moeten dan structureel worden toegevoegd aan het totale onderhoudsbudget van het stadsdeel.

In verband met Amsterdam Rainproof wordt gezocht naar oplossingen in de openbare ruimte, zoals watervertragende groenstroken. Er loopt een pilot, naar een vergelijkbare situatie als bedacht voor Strawinsky, in Kop Zuidas waarbij zowel Zuidas, het stadsdeel Zuid als Waternet betrokken zijn bij de uitvoering. Uit deze pilot zal blijken wie welk deel van het onderhoud in beheer gaat nemen, en hoe. Of dit tot extra kosten leidt, is nog niet bekend.

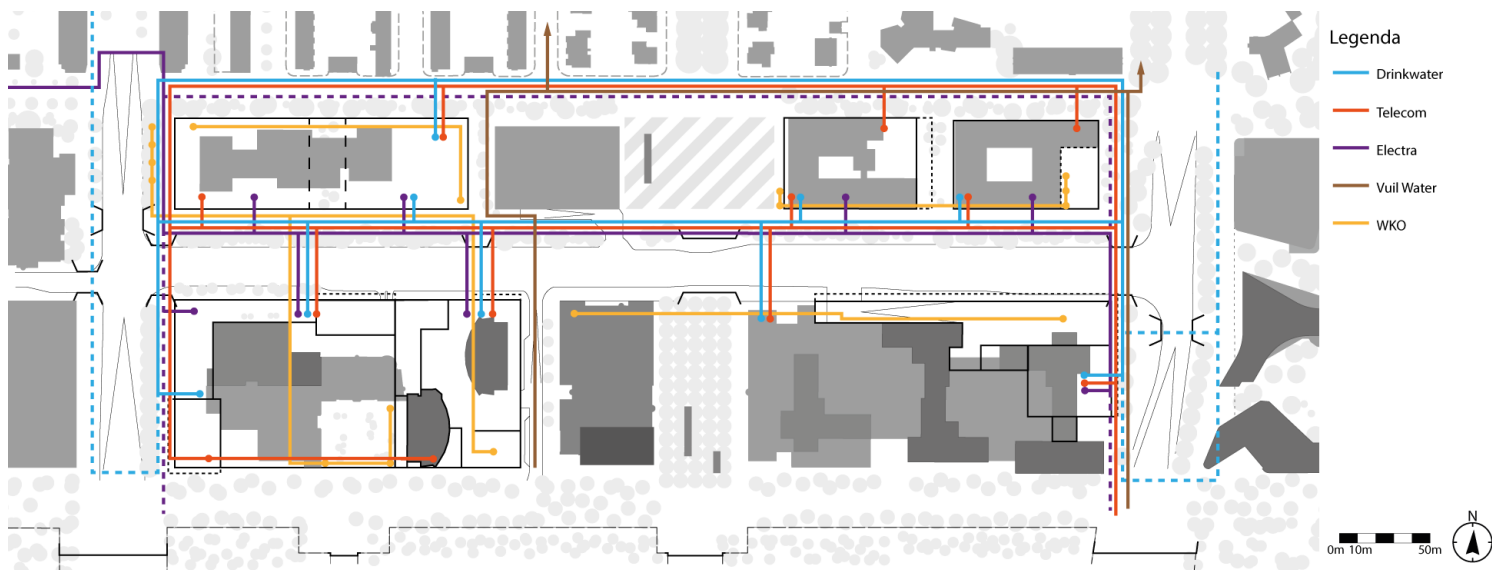
6.3 Kabels en Leidingen

In verband met de complexiteit van het ondergrondse gebied is een masterplan voor kabels en leidingen voor Strawinsky opgesteld. Deze paragraaf is een samenvatting op hoofdlijnen van dit masterplan. De ondergrondse ordening maakt onderdeel uit van het planvormingsproces en is daarom ook integraal benaderd. Daarbij is het MENZ-tracé (Masterplan Energie en Nutsvoorzieningen Zuidas) in de Prinses Irenestraat als leidraad genomen.

Er is een hoofdtracé voor de kabels- en leidingenstructuur uitgewerkt (zie afbeelding 31) waarin aangegeven wordt waar de huisaansluitingen (Plug and Play) voor de verschillende kavels liggen. Voor de noordzijde liggen deze aan de noord- en zuidkant van de kavels en



Afb. 31: Hoofdtracé kabels en leidingen



Afb. 32: 'lokale' kabels en leidingen

aan de zuidzijde lopen deze via de onderdoorgangen van de Strawinskylaan. In overleg met de ontwikkelende partijen wordt onderzocht wat de mogelijkheden zijn van inbandige huisaansluitingen.

Objecten voor voorzieningen ten behoeve van kabels en leidingen (zoals schakelkasten, verdeelstations, rioolgemalen en algemene voedingspunten voor de betreffende kavels) worden op eigen terrein of inbandig opgenomen. Voor de inbandige algemene voedingspunten geldt dat deze in de nabijheid van woningbouw op strategische plekken geplaatst worden en te allen tijden bereikbaar zijn voor beheer.

In afbeelding 32 zijn de kabels en leidingen met een 'lokale functie' op een kaart weergegeven. Het gaat hier om warmte-koudeopslag (WKO), elektriciteit, drinkwater, riolering, telecom en dergelijke. Het masterplan voor de WKO-locaties is opgenomen in bijlage 3.

De ambitie van Zuidas is om de wijk 'gasloos' te maken. Dit betekent dat er zo min mogelijk gasaansluitingen komen. Deze ambitie is afhankelijk van de capaciteit van het warmtenet. De kaart van de hemelwaterafvoer is opgenomen in paragraaf 3.3 kopje water.

6.4 BLVC-kader

In Zuidas zal langdurig en intensief worden gebouwd. Dit geeft overlast voor bewoners en gebruikers. Deze overlast dient door de bouwende partijen zoveel mogelijk te worden beperkt, om de leefbaarheid de komende jaren op een acceptabel niveau te houden. Hiervoor zijn door Zuidas regels gesteld aan de Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie (BLVC) bij gronduitgiftes en eigen projecten in de openbare ruimte. Deze zijn vastgelegd in een BLVC-kader Zuidas (26 februari 2016). Zo dient gebruik gemaakt te worden van de best beschikbare stille bouwmethoden voor het aanbrengen van funderingspalen en damwanden. Daarnaast stelt het kader diverse eisen ten aanzien van onder meer bereikbaarheid, omleidingen, omvang van de bouwterreinen, uitstraling (vormgeving) van bouwherken, werktijden, afstemming met stakeholders en te doorlopen procedurestappen. Hiermee beoogt Zuidas een beperking van de overlast tijdens het bouwen.

6.5 Grondexploitatie

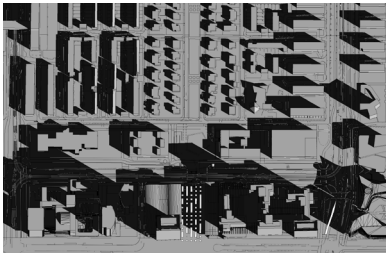
In het kader van dit Uitvoeringsbesluit is een grondexploitatie opgesteld, waarin de gemeentelijke kosten en opbrengsten zijn samengebracht. Deze grondexploitatie wordt onderdeel van de grondexploitatie Zuidas (Financieel Perspectief Zuidas). Vooruitlopend op het Uitvoeringsbesluit Strawinsky is voor de herontwikkeling van de Atriumkavel reeds een investeringsbesluit met grondexploitatie opgesteld en door de gemeenteraad vastgesteld d.d. 26 november 2014. Deze grondexploitatie is nu uitgebreid met de overige kavels en openbare ruimte in deelgebied Strawinsky. De meerwaarde van de grond als gevolg van de herontwikkeling op de kavels, zal als opbrengst in de grondexploitatie worden geboekt. Doordat deze meerwaarde groter is dan de kosten van de herinrichting van de openbare ruimte is er sprake van een positief grondexploitatieresultaat Strawinsky.

Bijlage 1 Bezinning

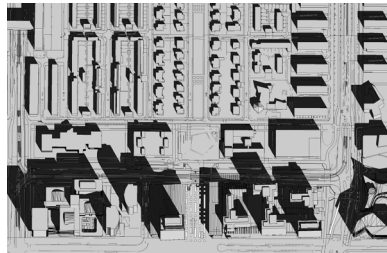
21 maart/september

Huidig

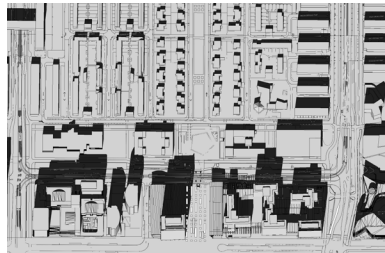
21 maart 9.00u



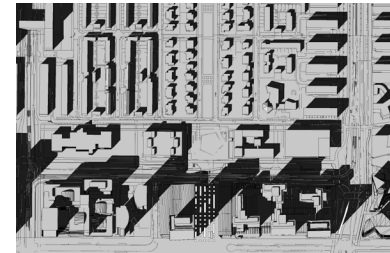
21 maart 11.00u



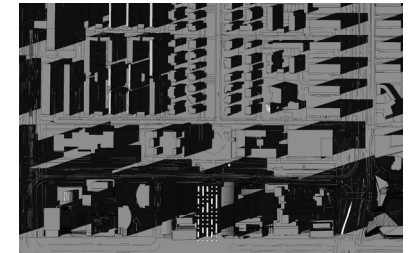
21 maart 13.00u



21 maart 15.00u

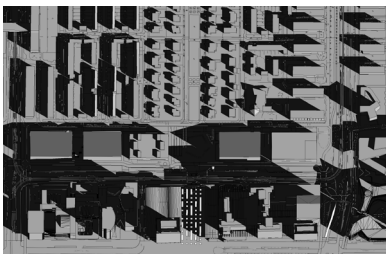


21 maart 17.00u

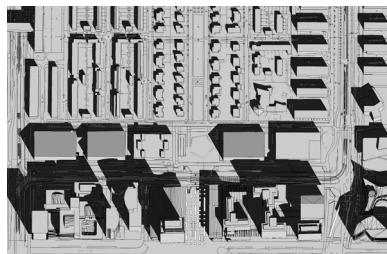


UB

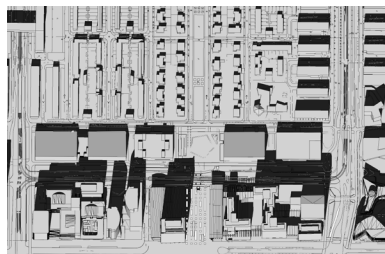
21 maart 9.00u



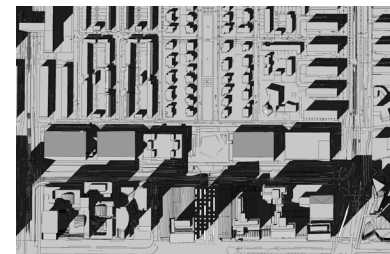
21 maart 11.00u



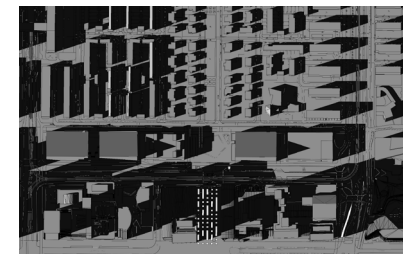
21 maart 13.00u



21 maart 15.00u



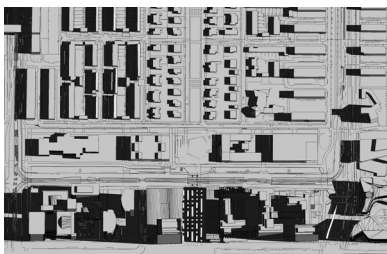
21 maart 17.00u



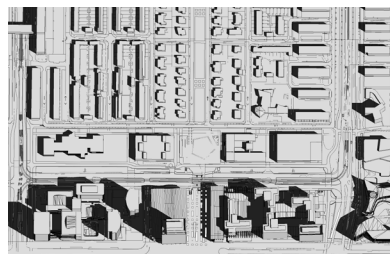
21 juni

Huidig

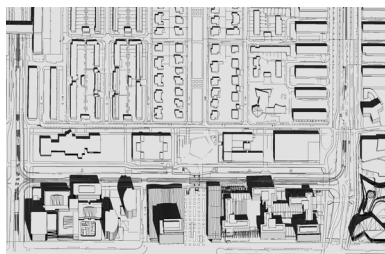
21 juni 9.00u



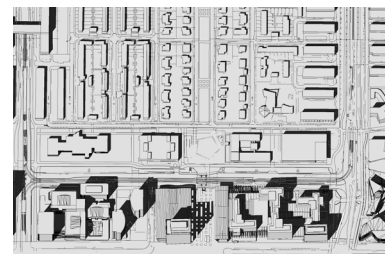
21 juni 11.00u



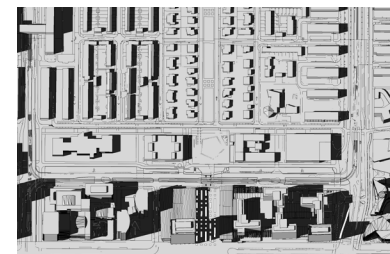
21 juni 13.00u



21 juni 15.00u

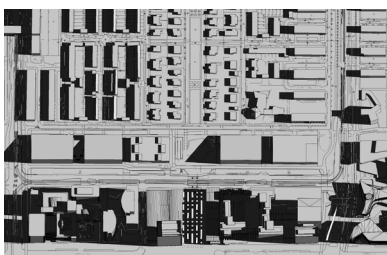


21 juni 17.00u

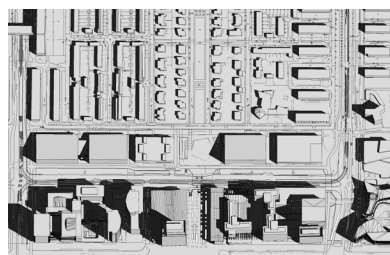


UB

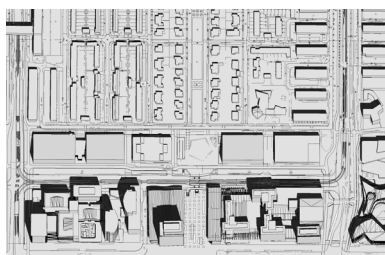
21 juni 9.00u



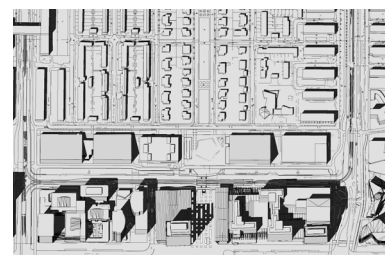
21 juni 11.00u



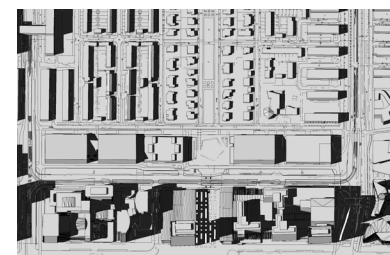
21 juni 13.00u



21 juni 15.00u



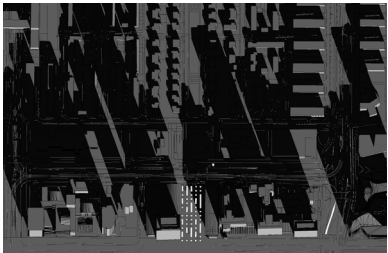
21 juni 17.00u



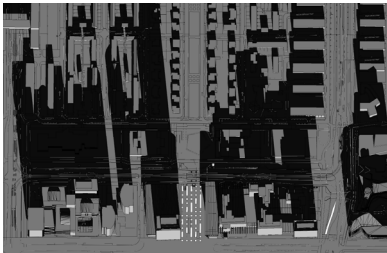
21 december

Huidig

21 december 11.00u



21 december 12.00u



21 december 13.00u



21 december 14.00u

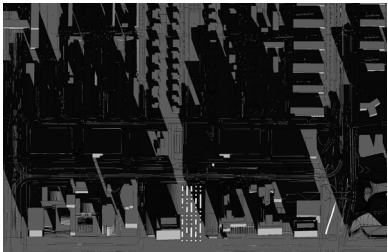


21 december 15.00u

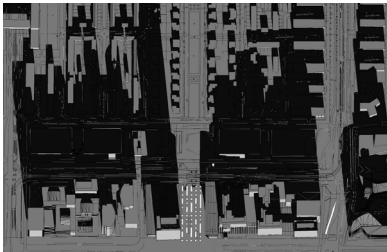


UB

21 december 11.00u



21 december 12.00u



21 december 13.00u



21 december 14.00u



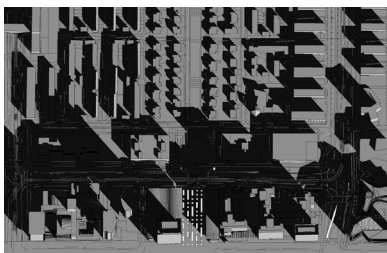
21 december 15.00u



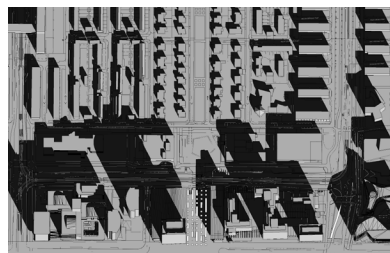
19 februari / 21 oktober

Huidig

19 februari 10.00u



19 februari 11.00u



19 februari 13.00u



19 februari 15.00u

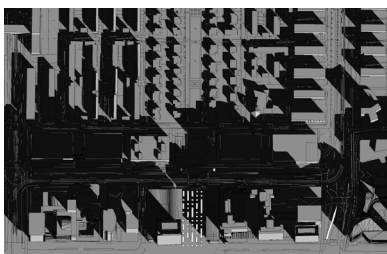


19 februari 16.00u

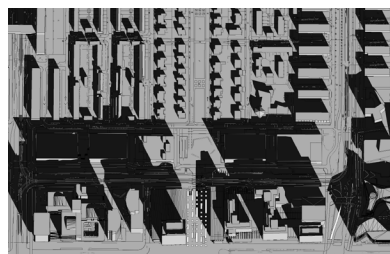


UB

19 februari 10.00u



19 februari 11.00u



19 februari 13.00u



19 februari 15.00u



19 februari 16.00u



Bijlage 2 Bouwbrief



Gemeente
Amsterdam

Bouwbrief

Regels en afspraken bouwen en wonen Amsterdam

Gemeenschappelijke fietsenberging bij een woongebouw

Het Bouwbesluit stelt in artikel 4.31, lid 1, voor woningen een individuele fietsenberging verplicht van 5 m². In deze Bouwbrief wordt toegelicht hoe een gemeenschappelijke fietsenberging in combinatie met een inpandige berging zodanig kan worden ingericht dat dit als gelijkwaardig aan een individuele fietsenberging conform het Bouwbesluit wordt beschouwd door de gemeente Amsterdam. Een aantal aspecten is hierbij van belang: het aantal fietsplekken per woning, de eisen aan de inpandige berging in de woning, de bereikbaarheid en het beheer van de gemeenschappelijke fietsenberging.

Als aan de onderstaande eisen wordt voldaan wordt het plan op grond van artikel 1.3 van het Bouwbesluit door de gemeente Amsterdam als gelijkwaardig beschouwd. Dit sluit overigens niet uit dat ook andere oplossingen mogelijk zijn.

Aantal fietsplekken

Het aantal fietsplekken per woning moet voldoen aan het onderstaande schema. Het is toegestaan om dubbele fietsenrekken toe te passen. Er dienen echter wel altijd twee plekken per woning in een laag rek beschikbaar te zijn.

Gebruiksoppervlakte woning (m ²)	Aantal plekken in fietsrek	Benodigde interne berging (m ²)
< 50	2	n.v.t.
>50 - < 75	3	2,7
>75 - <100	4	2,7
>100	5	2,7
>125	6	2,7

Berging in de woning

Aangezien de toelichting van het Bouwbesluit stelt dat een fietsenberging ook bedoeld is voor het opbergen van spullen, moet er een berging van 2,7 m² in de woning te worden gerealiseerd. Voor deze ruimte geldt dat:

- De berging in één ruimte moet worden gerealiseerd.
- Binnen het oppervlak van 2,7 m² het oppervlak dat een warmwatertoestel, een ruimteverwarmingstoestel of een andere gebouwgebonden installatie inneemt niet mag worden meegerekend.

Makkelijke bereikbaarheid

Fietsenbergingen conform het Bouwbesluit worden in de stedelijke omgeving meestal gesitueerd onder het maaiveld, waarbij men lange gangen en meerdere deuren door moet om deze te bereiken. De slechte bereikbaarheid van deze bergingen is vaak reden voor bewoners om hun fietsen buiten te parkeren. Een makkelijker bereikbare gemeenschappelijke fietsenberging is dan een meerwaarde en een compensatie voor het feit dat bewoners geen privé fietsenberging hebben. De makkelijke bereikbaarheid is daarom een voorwaarde voor het toestaan van de gemeenschappelijke fietsenberging.

De bereikbaarheid is een samenspel van een aantal factoren. Bij een bouwplan waarbij men aanspraak wil maken op deze gelijkwaardigheid dient er bij de aanvraag omgevingsvergunning een onderbouwing te worden gevoegd ten aanzien van de bereikbaarheid. Onderstaande aspecten dienen hierbij in ieder geval aan de orde te komen. Per aspect is aangegeven of het de bereikbaarheid positief of negatief beïnvloedt.

Nummer 2015-130
maart 2015

Informatie

Susanne Ritsma
Technische beleidsadviseur
Omgevingsdienst
Noordzeekanaalgebied
telefoon 020 5678808
susanne.ritsma@odvzkg.nl

Colofon

De Bouwbrief is een uitgave van de Gemeente Amsterdam en de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied

Redactieadres

Margit Assenberg
Omgevingsdienst
Noordzeekanaalgebied
telefoon 023-5678019
margit.assenberg@odvzkg.nl

Bouwbrief

Voor aan- of afmeldingen van de bouwbrief en voor het bouwbrief-archief gaat u naar www.amsterdam.nl/bouwbrief

Disclaimer

www.amsterdam.nl/bouwbrief

Bereikbaarheidsaspect	Negatief of positief
Fietsenberging bereikbaar via 1 deur	+
Fietsenberging bereikbaar via meer dan 1 deur	-
Elektronische sloten op de deuren naar de fietsenberging	+
Fietsenberging gelegen op maaiveld niveau	+
Fietsenberging gelegen onder of boven maaiveld (laag -1 of laag +1)	-
Hoogteverschil wordt overbrugd door hellingbaan	+
Hoogteverschil wordt overbrugd door een lift die geschikt is voor het meenemen van fietsen	+
Hoogteverschil wordt overbrugd door trap, maar met elektrische ondersteuning voor de fiets	+
Hoogteverschil wordt overbrugd door trap met fietsgoten	-
Loopafstand van de toegangsdeur van het woongebouw, naar de fietsenstalling en daarna naar de entreehal of het stijgpunt onder deze entreehal < 25 meter	+
Loopafstand van de toegangsdeur van het woongebouw, naar de fietsenstalling en daarna naar de entreehal of het stijgpunt onder deze entreehal > 25	-
Ruimte voor/ tussen de fietsplaatsen > 2 m	+
Ruimte voor/tussen de fietsplaatsen < 2 m	-

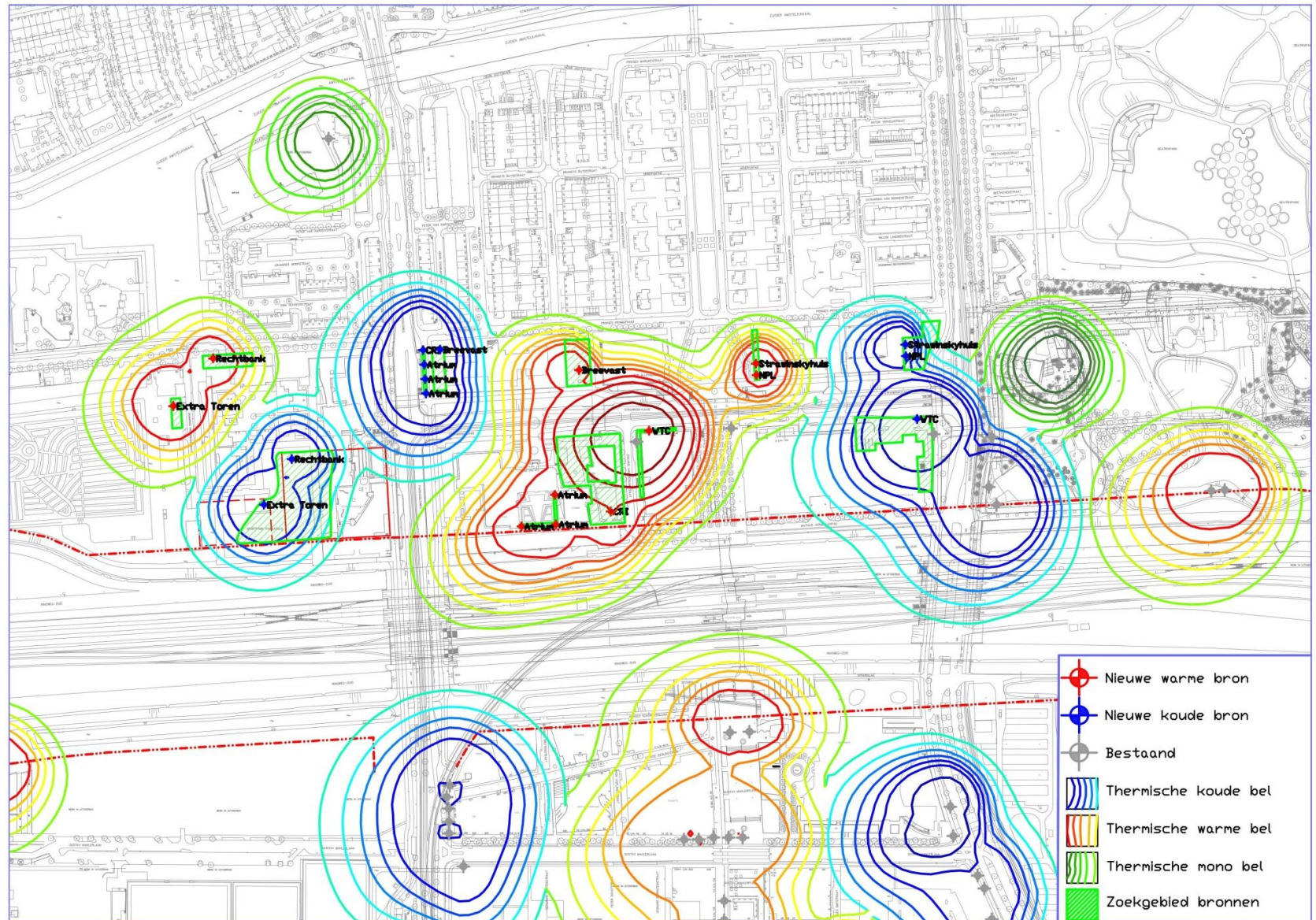
Beheer

Bij een gemeenschappelijke fietsenberging is een goed beheer van belang. Er worden de volgende eisen gesteld:

- In overleg met een notaris moet worden gekeken hoe privaatrechtelijk wordt vastgelegd dat ieder appartement het aantal plekken krijgt toegewezen conform het eerste schema van deze Bouwbrief. Tevens moeten er afspraken over gebruik en beheer in het huishoudelijke reglement worden opgenomen.
- De fietsplekken moeten worden genummerd met de huisnummers van de woningen waartoe ze behoren. De toegewezen plekken van een woning liggen bij elkaar en er zijn per woning ten minste 2 plekken in een laag rek.

Bij de aanvraag omgevingsvergunning dient te worden aangegeven op welke wijze er aan bovenstaande wordt voldaan.

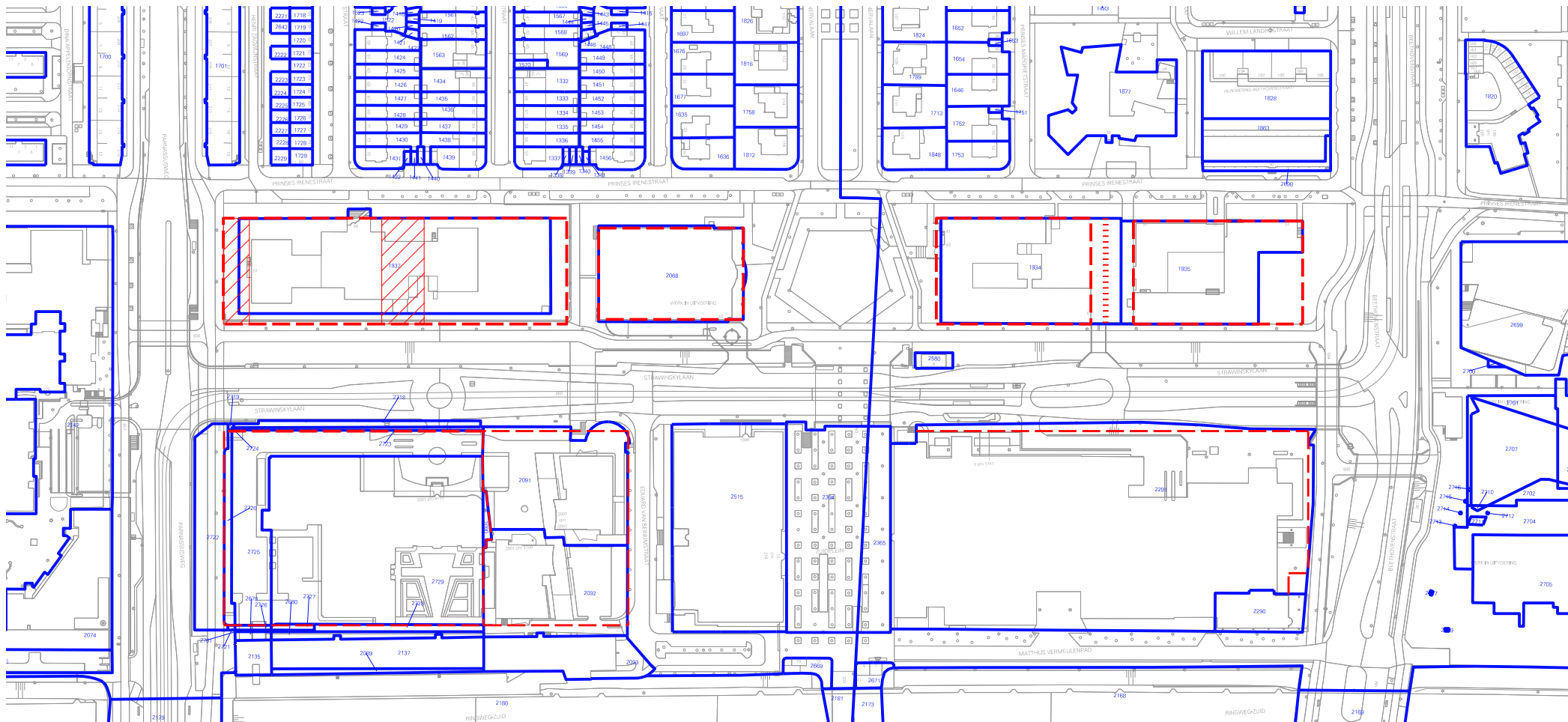
Bijlage 3 WKO masterplan



Bijlage 4 Nieuw over oud



Bijlage 5 Nieuw over oud eigendomsgrenzen



Bijlage 6 Motie AG d.d. 25-01-2017

X Gemeente Amsterdam
 X Gemeenteraad
 X Gemeenteblad
 Motie

R

AG

Jaar
 Afdeling
 Nummer
 Publicatiedatum
 Ingekomen op
 Te behandelen op

2017
 1
 *
 *
 *

Onderwerp

motie van de raadsleden Boomsma (CDA) en Nuijens (GroenLinks) inzake het Uitvoeringsbeleid Strawinsky (**aanpassing Bouwhoogte**)

Aan de gemeenteraad

Ondergetekenden hebben de eer voor te stellen:

De raad,

Gehoord de discussie inzake de

Overwegende dat:

- het onwenselijk is dat woningen door te grote hoogte van de te realiseren bebouwing onnodig in de schaduw komen te liggen;
- dit ~~opbouw~~ ~~opbouw~~ kan worden aangepast zonder vermindering van de geplande uitbreiding BVO;

Verzoekt het college:

Niet later dan uiterlijk ten tijde van het voorleggen van het bestemmingsplan Noordzijde de resultaten voor te leggen van een onderzoek naar de mogelijkheden om aan de Noordzijde de bezonning zoveel mogelijk te vergroten door aanpassen van de bouwhoogtes met behoud van de geplande vierkante meters BVO.

De leden van de gemeenteraad,

D. Boomsma
 J. Nuijens

AG

Bijlage 7 Amendement Z d.d. 25-01-2017

R

Z

Gemeente Amsterdam
 Gemeenteraad
 Gemeenteblad
 Amendement

Jaar
 Afdeling
 Nummer
 Publicatiedatum
 Ingekomen onder
 Behandeld op
 Status

Onderwerp

Amendement van het raadslid Ernsting c.s. inzake fietspad vijfhoek Strawinsky

Tekst van openbare
 besluiten wordt
 gepubliceerd

Aan de gemeenteraad van Amsterdam

Ondergetekenden hebben de eer voor te stellen:

De raad,

Gehoord de discussie over de voordracht van het college van burgemeester en wethouders inzake het Uitvoeringsbesluit Strawinsky;

Constaterende:

- Dat het college voorstelt om een noord-zuid fietsroute te realiseren aan de westzijde van de Vijfhoek ten westen van de entree van de fietsparkeergarage

Overwegende:

- Dat de variant 'fietspad ten oosten van de fietsparkeergarage' volgens het DTV rapport beter scoort voor gemak en veiligheid van voetgangers komende en gaande van station Zuid naar de westzijde van de Vijfhoek
- De variant 'fietspad ten oosten van de fietsparkeergarage' niet leidt tot extra kosten

besluit:

Om de laatste zin van de voordracht voor de Raadsvergadering, onderwerp Vaststellen van het Uitvoeringsbesluit Strawinsky, artikel 1.3.d. te wijzigen in:

'Een noord-zuid fietspad is gesitueerd aan de westzijde van het verblijfsgebied, ten oosten van de entree tot de fietsparkeergarage.'

En het ontwerp van het maaiveld en onderliggende stukken op dat punt aan te passen.

De leden van de gemeenteraad,

Z.D. Ernsting
 B.L. Vink



Gemeente Amsterdam

Zuidas