

# Verlag digitale informatiebijeenkomst ontwikkelingen Prinses Irenestraat

16 februari 2021, 19.20 – 21.00 uur

## 1 Welkom (presentatie dia's 1-3)

Kati Dijk, adviseur participatie bij Zuidas, is moderator van de online bijeenkomst. Zij heet iedereen welkom en licht de spelregels voor de deelnemers toe om er een gestructureerde bijeenkomst van te maken. Daarnaast meldt zij wat het programma van deze online bijeenkomst is.

## 2 Introductie (presentatie dia's 4-12)

Fianne van der Veeken, projectmanager van het deelgebied Strawinsky\* bij Zuidas, vertelt over de verschillende ontwikkelingen aan de Prinses Irenestraat. Zij licht toe welke bouwprojecten en werken in de openbare ruimte de komende jaren zullen plaatsvinden aan de Prinses Irenestraat en in welke periode de buurt hier hinder van kan ondervinden.

*\* Deelgebied Strawinsky wordt begrensd door de ringweg A10 zuid, de Parnassusweg, de Beethovenstraat en de Prinses Irenestraat.*

Fianne begint haar presentatie met een terugblik op de afgelopen periode, waarbij zij onder andere verwijst naar het proces dat met de omgeving is doorlopen een aantal jaren terug in het kader van het vaststellen van de stedelijke ambities in het Uitvoeringsbesluit Strawinsky en hoe dit zich verhoudt ten opzichte van de wijze waarop de ontwikkelaars tot hun huidige plannen zijn gekomen. Daarbij heeft zij ook een toelichting gegeven op de rol die de gemeente daarin kan spelen. Zuidas collega Jaap Brouwer zal daar verder op ingaan in relatie tot de huidige bouwplannen.

Fianne benadrukt dat de samenhang tussen de bouwplannen qua fysieke ruimte en planning ertoe hebben geleid dat er door de gemeente samen met de ontwikkelaars op een integrale wijze is gekeken naar de uitvoering om hinder en overlast zoveel mogelijk te beperken en bouwverkeer uit de omliggende woonbuurten te weren. Zij geeft aan dat dit onderdeel later door collega Cees Bruijns zal worden toegelicht.

### **Vragen naar aanleiding van Introductie**

***Onderstaande vraag is naar aanleiding van de uitspraak dat betrokken partijen niet volledig meegaan in de ambities uit het Uitvoeringsbesluit Strawinsky.***

*V: Welke partijen zouden dan eventueel onteigend moeten worden, als dat wel haalbaar was geweest vanuit de gemeente?*

A: De plannen die gepresenteerd worden door beide ontwikkelende partijen gaan uit van het behoud van het/de huidige programma/bestemming en optimalisatie van het bestaande pand. Hierbij is door de ontwikkelende partijen gekozen om geen invulling te geven aan de ambities van de gemeente die in het Uitvoeringsbesluit Strawinsky zijn opgenomen; een gebouw met gemengd gebruik en het toevoegen van woonprogramma. In het geval onteigening noodzakelijk werd geacht zou dat gaan om de eigenaren van beide kavels. Dat zijn Flow/Egeria (Strawinskyhuis) en Nuveen (Prinses Irenestraat 59 - 61, ontwikkelaar G&S. Onteigening is echter zeer kostbaar alsook een erg ingrijpend middel dat de gemeente slechts toepast in uitzonderlijke situaties.

### 3 Context en plannen Prinses Irenestraat (presentatie dia's 7 - 11)

Jaap Brouwer, stedenbouwkundige voor het deelgebied Strawinsky, vertelt over de visie en totaalplannen voor Strawinsky en de Prinses Irenestraat. Hierbij schetst hij de relatie tussen de laagbouw in de woonbuurt en de hoogbouw in het hart van de Zuidas. De kantoorstrook aan de Prinses Irenestraat is hierin de verbindende factor die zorgt voor een stedenbouwkundige logische en fraaie overgang van hoogbouw naar laagbouw.

Jaap Brouwer geeft hierbij een toelichting op zowel de relatie met alsmede het verschil tussen de visie en ambities uit het Uitvoeringsbesluit Strawinsky en de plannen zoals deze vanavond door de ontwikkelende partijen worden toegelicht. "Het Uitvoeringsbesluit Strawinsky geeft de ambities van de stad voor dit deelgebied binnen de Zuidas weer. Er wordt onder andere ingezet op het toevoegen van extra programma, bouwhoogte, levendigheid en woningen."

De gebouweigenaren hebben ervoor gekozen om bij het ontwikkelen van hun kavels andere ruimtelijke uitgangspunten te hanteren dan die in het kader van het Uitvoeringsbesluit zijn opgenomen. Zij gaan uit van een renovatie met behoud van het huidige gebouw in plaats van een sloop-nieuwbouwtraject. Dit is toegestaan aangezien het Uitvoeringsbesluit slechts een gemeentelijke ambitie omschrijft maar een eigenaar niet verplicht om conform die ambities te ontwikkelen. De plannen van de ontwikkelende partijen worden getoetst aan het geldende beleid en het bestemmingsplan.

Jaap Brouwer geeft vervolgens een toelichting op de aspecten uit het Uitvoeringsbesluit waar de gemeente wel op heeft kunnen sturen. Hierbij is ingezet op een hoogwaardige ruimtelijke kwaliteit door middel van: een sterke relatie en samenhang tussen de gebouwen en de openbare ruimte, het toevoegen van groen op en aan het gebouw en het aan het zicht onttrekken van het autoparkeren.

Met deze bouwprojecten en de vernieuwing van de Prinses Irenestraat verandert het aanzicht van de straat. De toekomstige verlenging van de groene gracht, die al zichtbaar is in het oostelijk deel van de Prinses Irenestraat, zorgt voor het toevoegen van groen. Dit groen markeert de overgang tussen de kleine schaal van de woonbuurt en de grote schaal van Zuidas. De gebouwen aan deze groene gracht, wateren af op deze strook. Hiermee draagt deze nieuwe inrichting bij aan klimaatadaptatie, verlaagt het de druk op het riool en zorgt het voor een extra waterbuffer bij hevige regenbuien.

#### **Vragen naar aanleiding van Context en plannen Prinses Irenestraat**

*In onderstaande vraag wordt verwezen naar de maximale hoogtelijn die is opgenomen in het Uitvoeringsbesluit. Deze lijn is tot stand gekomen om de buurt zo min mogelijk schaduwwerking van de gebouwen te geven.*

*V: Bij dia 7: Betekent dat dat het transparante gedeelte geheel "wit" wordt in de nieuwe situatie? Aldus geheel bebouwd?*

A: Nee. Het transparante deel betreft het maximale gebouwwolume waarbinnen gebouwd mag worden als de uitgangspunten uit het Uitvoeringsbesluit Strawinsky aangehouden zouden worden. Nu de gebouweigenaren andere keuzes hebben gemaakt (behoud van bestaande gebouwen), mogen ze niet zo ver de hoogte in gaan en/of het gebouw verder opvullen.

*V: Hoe verhoudt dat zich tot wat er al staat? Hoe kun je als gemeente verlangen dat iets dat er al staat zich qua uiterlijk aanpast aan wat er gaat komen?*

A: De gemeente kan, zoals bij het Uitvoeringsbesluit reeds is getoond, haar ambities delen met bestaande gebouweigenaren. Bij de vernieuwing van het Strawinskyhuis en Prinses Irenestraat 59 - 61 kan de gemeente in het kader van de toetsing van het ontwerp aansturen op ruimtelijke kwaliteit. Dit kan door middel van het toetsen op een 'goede ruimtelijke ordening'. Dat zal gebeuren gedurende het proces van de Omgevingsvergunning. Maar heeft ook al plaats gevonden in het ontwerptraject tot het moment van indiening van een omgevingsvergunning aanvraag. Ook zullen de ontwikkelende partijen zich moeten houden aan het geldende welstandskader. De mogelijkheden om een plan bij te sturen zijn in het geval van behoud van een gebouw wel een stuk beperkter dan wanneer sprake is van sloop/nieuwbouw.

*V: Onze vijfhoek, nu Amaliaplein, vind ik persoonlijk zeker niet mooi. Het is vast heel duur geweest om aan te leggen. De bomen staan te diep in de grond, het watertje doet het heel vaak niet en aan de randen van het plein is het een grote fietsenpuinhoop die uitwaaiert in onze wijk. Kijk naar de fietsen standplaats aan de Prinses Irene straat bij Freshfields, op de kop van de Minervalaan staan scooters in rij opgesteld en overal aan lantaarnplaatsen e.d. staan fietsen vastgemaakt. Vroeger was het ons buurtspeelveldje voor de kinderen maar nu is het een passantenplaats geworden. De kinderen spelen nu op de speelplaats van AICS.*

A: Wij begrijpen dat het karakter van het Amaliaplein is veranderd en met de ontwikkeling van de AICS een sport- en speel functie uit het gebied verdwijnt. Het terugbrengen van dergelijke functies is daarom een belangrijk onderdeel geweest van de onderhandelingen met de ontwikkelende partij van deze locatie. Daarom wordt het dak van de parkeergarage met sport- en spel ingericht en daarnaast willen we onderzoeken of er een speelaanleiding kan worden toegevoegd in de tussenstrook tussen het AICS-kavel en Freshfields.

### **Nagekomen reacties en vragen per e-mail**

*V: De gebouwen, zowel Strawinskyhuis als AICS worden verbouwd tot kantoren. Is dat gezien de verwachting dat mensen ook na Corona meer thuis blijven wel een zinvolle ontwikkeling? Is er wel behoefte aan zoveel kantoorruimte?*

A: Flow: Dat is in de ogen van de ontwikkelaars een zinvolle ontwikkeling. Kantoren zullen ook in de toekomst een belangrijke functie vervullen, zowel als werkplek en als ontmoetingsplek. Bedrijven hebben een behoefte aan identiteit, een clubhuis. Dit verandert niet, al zal het gebruik van de ruimtes binnen het kantoor wel wat veranderen van hoofdzakelijk werkplekken naar meer een mix van werkplekken en ontmoetingsplaatsen. Naast het feit dat er op functioneel vlak vraag blijft naar kantoren zal er ook behoefte zijn aan moderne en gezonde gebouwen ter vervanging van verouderd vastgoed. Juist gebouwen als het Strawinskyhuis worden hightech, gezond en duurzaam. Deze thema's zijn des te belangrijker in een tijd waarin gezondheid centraal staat.

*V: Wie gaan die kantoren gebruiken? Wat voor soort bedrijven? Ik heb daar niets over gehoord?*

A: Voor zowel het Strawinskyhuis als het AICS-kavel is dit nog niet bekend.

#### **4 Strawinskyhuis (bijgevoegde presentatie)**

Daan van Helsdingen, projectontwikkelaar bij Flow, licht het nieuwe ontwerp voor het Strawinskyhuis toe.

##### **Vragen naar aanleiding van toelichting ontwerp Strawinskyhuis**

*V: De oplevering is dus in 2024?*

A: Oplevering staat gepland voor 2023, er is helaas een foutje gemaakt in de presentatie.  
\*In de bijgevoegde presentatie is dus een foutieve datum te zien.

*V: Wilt de aannemer zich a.u.b. houden aan de regels overeengekomen met de buurt (niet voor 7 a.m., zaterdagen niet voor 9 a.m.)?*

A: Op het moment van start uitvoering zijn er afspraken gemaakt op de BLVC-aspecten (Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie) die door de gemeente zijn opgelegd en zijn verplicht. Deze regels hebben onder andere betrekking op de werktijden. Afspraken dienen te worden nageleefd door bouwende partijen. Op deze afspraken kan gehandhaafd worden. Eigenaren Flow en Egeria zullen ervoor zorgen dat de aannemer zich aan deze afspraken houdt.

## 5 Prinses Irenestraat 59 - 61 [AICS-kavel] (Losse presentatie bijgevoegd)

Michiel Raaphorst, architect bij V8 Architecten, licht de plannen voor Prinses Irenestraat 59 - 61 toe.

### Vragen naar aanleiding van toelichting ontwerp bebouwing Prinses Irenestraat 59 - 61

*V: In dit plan moet een parkeeringang naar de Strawinskylaan toch in te passen zijn?*

A: Door Michiel Raaphorst is toegelicht dat gestudeerd is op de mogelijkheid om de entree voor de parkeergarage te verbinden met de Strawinskylaan maar dat dat technisch als gevolg van het hoogteverschil en de beperkte ruimte niet mogelijk is. (Keuze architect en ontwikkelende partij)

*V: Waarom wordt gekozen voor de uitgang van autoverkeer op de Prinses Irenestraat in plaats van op de Strawinskylaan? De Prinses Irenestraat is deel van een prettige woonbuurt met spelende kinderen en niet van een zakenwijk van kantooreigenaren.*

A: Door Michiel Raaphorst is toegelicht dat gestudeerd is op de mogelijkheid om de entree voor de parkeergarage te verbinden met de Strawinskylaan maar dat dat technisch als gevolg van het hoogteverschil en de beperkte ruimte niet mogelijk is. (Keuze architect en ontwikkelende partij)

*V: Je kan toch dat nieuwe parkeerdek gebruiken als bruggenhoofd naar de Strawinskylaan? Bushalte kan je verplaatsen.*

A: De Strawinskylaan is over de volledige lengte in gebruik door ov-diensten. Hierdoor is geen plek voor aanlanding op de Strawinskylaan. Het verplaatsen van een bushalte is erg lastig. In de directe omgeving van deze OV-knoop is geen ruimte voor geschikte alternatieve halteplaats. Daarnaast is het hoogteverschil tussen de Strawinskylaan en de kavel erg groot. Om dit verschil te overbruggen moet fors meer gebouwd worden en wordt het Strawinskypad opnieuw overdekt door een viaduct. Het laatstgenoemde heeft bovendien negatieve gevolgen voor de sociale veiligheid ter plekke. (Gemeentelijke onderbouwing)

*V: Is het een speelveld gericht op kleine kinderen? Het lijkt nu op een basketbalveld, maar daar hebben de meeste kids onder de 10 niet zoveel aan en deze groep kids is juist afhankelijk van faciliteiten in eigen buurt. Zou heel fijn zijn als hier rekening mee wordt gehouden zoals reeds aangegeven.*

A: Er is inderdaad een sportveld (basketbalveld) ingetekend. Op die manier kan zowel de buurt er gebruik van maken als de kantoorgebruikers. De gemeente begrijpt dat er ook behoefte is aan andere speelvoorzieningen en wil daarom in het kader van de uitwerking van de aansluitende openbare ruimte (tussen AICS en Freshfields) graag met jullie het gesprek aan gaan om te kijken of daar ruimte voor is.

*V: Er wordt door de kinderen van de Prinses Irenestraat veel gespeeld op het schoolplein van aics. Is erover nagedacht waar de kids in de toekomst veilig kunnen spelen? Voetbalspeler, basketballend, zandbak, glijbaan etc.*

A: Fianne van der Veeken licht toe dat met de inrichting van het Amaliaplein diverse speelelementen zijn toegevoegd, met name voor de wat jongere kinderen. Met de ontwikkelaar is afgesproken om op het dak van de half verdiepte parkeergarage een publiek toegankelijke sport- en spel voorziening toe te voegen die juist voor de wat oudere jeugd interessant is. Het inpassen van een basketbalveld hier zorgt voor een nieuwe sportvoorziening.

Ook het huidig gebruik van het schoolplein is bij de gemeente bekend. In de resterende openbare ruimte tussen Freshfields en de AICS-kavel is mogelijk ruimte voor extra spelvoorzieningen. Fianne geeft aan hier in de toekomst graag samen met de buurt te willen zoeken naar een passend sport-/spelprogramma.

*V: Kinderen kunnen nu minder spelen, valt een bal nu van half hoog naar beneden?*

A: Het speelveld ligt inderdaad hoger dan de omliggende openbare ruimte. De architect van het gebouw heeft een hekwerk ontworpen dat ervoor moet zorgen dat de bal het veld niet verlaat. Mocht dit toch gebeuren, dan zit er een ruim opgezette groenvoorziening tussen het speelveld en de rand van de parkeergarage.

*V: Komt er publiek toegankelijke horeca in het gebouw?*

A: De horeca in het gebouw zal inderdaad publiektoegankelijk worden. De ontwikkelaar ziet deze ruimte als een plek waar overdag een broodje gehaald kan worden door kantoorgebruikers en buurtbewoners en waar in de avond een hapje en een drankje genuttigd kan worden.

*V: Staat het bestemmingsplan openbare horeca toe?*

A: In het huidige bestemmingsplan wordt horeca niet toegestaan. De ontwikkelaar wil het horecagebruik alsook de uitbreiding van het pand middels een kruimelregeling planologisch-juridisch regelen. Afwijken van het bestemmingsplan kan met een korte en uitgebreide procedure. De korte procedure wordt ook wel kruimelregeling genoemd.

*V: Wat is een nette horeca? En wie garandeert "nette" horeca?*

A: Met een 'nette' horeca doelt de ontwikkelaar op een voorziening die geen overlast geeft. Hiermee sluit men kroegen/dancings uit van vestiging op deze plek. Men wil afspraken maken om dit in de toekomst te kunnen borgen.

*V: Wat zijn de openingstijden van de horeca?*

A: Zo concreet zijn de plannen nog niet. Hier kan dus nog geen goed antwoord op worden gegeven.

*V: Vraag bovenste etage: het ziet er uit alsof daar ook een groot open gedeelte gepland staat. Qua overlast (sportschool?) word ik daar niet enthousiast van.*

A: De ruimte in de bovenste bebouwingslaag behoort tot het kantoorprogramma.

*V: Noem me maar raar maar dat "Brutisme" wat de stijl is van dat huidige gebouw vind ik (persoonlijk) echt heel bijzonder.... zou fijn zijn als dat zou meegenomen worden in de nieuwe setting...*

A: Het Brutalisme is door de een gehaat en door de ander geliefd. In de plannen van G&S en V8 Architecten wordt door middel van de materialisatie van de gevel een verwijzing gemaakt naar het beton dat kenmerkend is voor de Brutalistische stroming. In de onderste lagen van het gebouw wordt een zeer robuuste, ongepolijste betonvorm gekozen.

### **Overige opmerkingen naar aanleiding van toelichting ontwerp bebouwing Prinses Irenestraat 59 - 61**

#### **O: Algemeen:**

- *Ook dit beeld ziet er wat mij betreft qua indruk mooi uit met "respect" naar het Brutalisme waarin het nu is gebouwd - dat zou top zijn. Het zou echt superfijn zijn als jullie de kinderzones, de speelzones, speelveldjes etc. zouden willen meenemen in het stoere werkimago dat het gebouw uitstraalt. Ziet er mooi uit wat mij betreft. Multifunctionaliteit van de omgeving zou top zijn met genoeg groen - zoals u zegt.*
- *Blij dat groene randen terugkomen, halfhoog dek met speelplaats en uitgang met auto's echter groot onveilig kwaliteitsverlies voor prettige woonbuurt. Nu zijn de bestaande gelijkvloerse speelplaatsen vervallen en auto's in woonbuurtstraat. Strawinskylaan uitgang als andere kantoren is pas chique en voornamelijk best office practice. Twee architecten van VIA vinden het wel mogelijk. Er is al Bagels & Beans.*
- *Het ziet er erg mooi uit en erg goed passend bij wat er is en "opstap" naar Zuidas wat mij betreft. Prachtig ontworpen wat mij betreft. Goed gedaan.*
- *Prachtig ontwerp!*
- *Prachtig stukje werk.*
- *Topverhaal bedankt.*

R: Deze opmerkingen zijn ter overweging en ter harte naar de ontwikkelende partij gestuurd.

#### **O: In- en uitrit parkeerdek:**

- *Please revisit car entrance parking gebouw. De buurt is niet ingericht op (veel) kantoorauto's. Eén ingang, één uitgang.*
- *Ik sluit me aan bij bovenstaande opmerking over ingang parkeren. Kijk hoe druk het nu al is met verkeer s' ochtends en s' middags.*
- *Ja net als Freshfields auto's naar Strawinsky laan.*
- *Optie is bekeken en afgeschreven.*
- *I.p.v. horeca is ingang parkeergarage en ingang gebouw logischer.*

R: In de huidige situatie wordt het gebouw gebruikt als school. Het is gebleken dat deze functie erg veel haal- en brengbewegingen met zich meebrengt, meer bewegingen dan het totaal aantal autoparkeerplaatsen in het nieuwe plan. In vergelijking met de huidige situatie zal er minder verkeersdruk op de Prinses Irenestraat zijn op het moment dat het kantoor in gebruik is.

R: Een ingang aan deze zijde (Strawinskylaan) van het gebouw is onmogelijk in relatie tot de verkeerssituatie aan de Parnassusweg en de splitsing met de Strawinskylaan.

#### **O: Speelvoorzieningen:**

- *Met alle respect - het huidige Amaliaplein is in vergelijking oude vijfhoek helemaal niet gewaardeerd onder bewoners als "speelplek"; veel steentjes en beton, geen speelplein.*



- *Fijn om te horen dat jullie meekijken voor kids. Eens dat Amaliaplein niet als speelplaats wordt ervaren.*

R: Het plein heeft een flinke metamorfose gekregen waarmee ook het karakter is aangepast. In de huidige situatie wordt veel gebruik gemaakt van de nieuwe faciliteiten die het plein biedt. Wij begrijpen dat u een andere mening bent toegedaan. We gaan graag in gesprek om te kijken hoe we de ruimte tussen AICS en Freshfields zo in kunnen richten dat deze ook door de buurt geliefd wordt.

Q: Horeca:

- *Overgang van geweld Zuidas naar woonwijk vraagt niet om nog meer horeca. Wij kunnen in de Henriette de Blauwe Engel al horen, laat staan aan de andere kant van de Strawinsky.*
- *De horeca komt precies tegenover mijn huis, dat lijkt mij i.v.m. overlast zeer onwenselijk!*
- *Eens, die horeca is een zorgpunt.*
- *Er zijn al te veel horecagelegenheden, Atrium heeft prachtig terras. Parnassusweg heeft al Bagels, Parnastoren, beste café op brug.*
- *Het probleem in Amsterdam is dat er geen onderscheid wordt gemaakt in horecaverlening. Intentie is leuk maar geeft geen beloftes voor de buurt.*
- *Prachtig terras bij Goede Doelen, Zuidplein 10x, Bagels Beans, Parnastoren 3x.*

R: De ambitie om een horecavoorziening toe te voegen op deze plek is terug te vinden in het Uitvoeringsbesluit Strawinsky. Hier wordt omschreven dat een dergelijke functie op deze plek aansluit bij de stadsstraat Parnassusweg. De ontwikkelaar speelt met het toevoegen van horeca in op deze ambitie van de gemeente en voorziet een horecagelegenheid. De ontwikkelaar omschrijft deze voorziening als een die afwijkt van het karakter van de Blauwe Engel en daarmee minder overlast geeft voor de buurt.

R: De komst van een nieuwe functie zorgt uiteraard voor verandering van de huidige situatie, hierdoor kan u mogelijk hinder ervaren. De ontwikkelaar onderbouwt het toevoegen van deze functie in de vergunningsaanvraag door middel van een akoestisch onderzoek.

## **6 Planning en uitvoering Strawinskyhuis, Prinses Irenestraat 59 - 61 en herinrichting Prinses Irenestraat** (presentatie dia's 14 - 24)

Cees Bruijns, projectleider uitvoering bij Zuidas, vertelt over de planning en samenhang van de bouwwerkzaamheden. Hierbij licht hij toe op welke wijze er naar de bouwlogistiek in de buurt is gekeken. Het vertrekpunt in de verkenning naar een passende maatregel om de bouwlogistiek te reguleren is om géén bouwverkeer door de buurt toe te staan en de woonbuurt hiermee maximaal te ontlasten. Cees licht toe hoe met de bouwlogistiek wordt omgegaan en hoe partijen borgen dat er zo min mogelijk overlast is voor de woonbuurt.

NB: de gemeente heeft gemerkt dat de voorgedragen oplossing tot veel discussie heeft geleid na afloop van de presentatie. We hebben daarbij achteraf uitgesproken dat de toelichting van de voorgedragen oplossing wellicht beter te volgen was geweest als in getoonde beelden en sheets de onderbouwing beter was weergegeven. Voor dit verslag is daarom gekozen om deze toelichting nog eens uit te schrijven.

### **Toelichting**

De werkzaamheden aan het Strawinskyhuis starten in de zomer van 2021 en zullen begin 2023 gereed zijn. De werkzaamheden op de kavel van de AICS starten begin 2022 en zullen eind 2023 gereed zijn. Vervolgens zal gestart worden met de herinrichting van de Prinses Irenestraat. Al met al zullen de verschillende werkzaamheden aan de Prinses Irenestraat alles bij elkaar dus ruim 3 jaar in beslag nemen. De gemeente is zich bewust van de impact die dat op de buurt zal hebben. Dat brengt absoluut hinder en overlast met zich mee. Het vertrekpunt in haar verkenning naar een passende oplossing voor de bouwlogistiek is dan ook om de overlast van het bouwverkeer maximaal te beperken. Bij het zoeken naar die oplossing hebben we de volgende vier uitgangspunten gehanteerd:

- Veiligheid voor iedereen;
- Robuustheid en overzichtelijkheid;
- Zo weinig mogelijk tijdelijke situaties: stabiliteit in de verschillende verkeersstromen;
- Weinig-geen verkeer door de woonbuurt;

Hierbij is de oplossing in eerste instantie gezocht in het ontsluiten van de bouw kavels via de Strawinskylaan om hiermee de Irenestraat en daarmee de buurt te ontzien. Die zoektocht heeft echter geleid tot diverse bezwaren waardoor ontsluiting van beide kavels via de Strawinskylaan niet mogelijk bleek. Zo is er

- Beperkte ruimte op de kavel en langs de Strawinskylaan waardoor verkeersbewegingen van het bouwverkeer op een onacceptabele wijze conflicteren met zowel de functies van het busstation als het autoverkeer.
- Er is nieuwe wetgeving voor het heffen en hijsen van kracht geworden in 2021. Het gevolg hiervan is dat er sprake moet zijn van een publieksvrije zone in het bereik van de bouwkransen. Laden en lossen via de Strawinskylaan zou tot gevolg hebben dat het Strawinskypad langdurig uit gebruik moet worden genomen.
- Een aanzienlijk hoogteverschil tussen de Prinses Irenestraat en de Strawinskylaan wat overbrugd moet worden en daardoor een flinke ruimtelijke impact heeft, bijvoorbeeld op de bomen in het talud.

Wij hebben vervolgens richting de eigenaar van het Strawinskyhuis ook nog een oplossing voorgesteld waarbij bouwverkeer inrijdt via de Strawinskylaan en over het parkeerdek en via de Prinses Irenestraat eruit rijdt. Deze variant werd om constructieve en verkeerskundige redenen door de ontwikkelende partij afgedaan als onhaalbaar. Het parkeerdek is niet berekend op zwaar bouwverkeer en de draaicirkel en het hoogteverschil tussen het dek en de Irenestraat maken het onmogelijk om zonder afsluiting van de Irenestraat de kavel uit te rijden.

Verdere ontsluiting via de Strawinskylaan is voor beide projecten onmogelijk gebleken. Naast het feit dat de Strawinskylaan over de volledige lengte gebruikt wordt voor ov-diensten (die in de directe nabijheid geen andere halteringsplaatsen kunnen vinden) is (hij)s)veiligheid in relatie tot het onderliggend voet- en fietspad voortdurend in het geding. (Een van de voorwaarden in de verkenning is dat de fietsverbinding op het Strawinskypad te allen tijde in gebruik moet blijven) Hierbij zou in de periode waarin de Prinses Irenestraat opnieuw ingericht zal worden, alsnog bouwverkeer door deze straat en mogelijk door omliggende straten moeten rijden.

Een voorstel van de eigenaar van het Strawinskyhuis om in te rijden via de Beethovenstraat en vervolgens ter hoogte van het Strawinskyhuis te keren middels steekbewegingen in de naastgelegen woonstraten en terug weer via de Beethovenstraat is niet geaccepteerd. Deze optie is door de gemeente bestempeld als uiterst onwenselijk. De stekende bewegingen van het vrachtverkeer in combinatie met de grote hoeveelheid fietsers brengen onveilige situaties met zich mee en zorgen tevens voor veel overlast in de buurt.

Gezien de relatie tussen het Strawinskyhuis, Prinses Irenestraat 59 - 61 en het gemeentelijk werk in de Prinses Irenestraat is daarom vervolgens in gezamenlijkheid besloten om te kijken naar een eenduidige en robuuste oplossing voor het bouwverkeer die voor alle partijen te gebruiken is en het minst overlast gevend is voor de buurt. Hierbij is gekeken naar de veiligheid van kruispunten, schoolpleinen, fiets- en voetpaden, minimale doorrijdhoogte en de eenduidigheid van de oplossing. Dat heeft geleid tot voorliggende variant welke gepresenteerd is tijdens de bijeenkomst. In deze variant wordt een tijdelijke directe aansluiting gerealiseerd tussen de Irenestraat en de Parnassusweg welke alleen door het bouwverkeer gebruikt mag worden. Hierdoor worden de naastgelegen woonstraten niet gebruikt door het bouwverkeer. Het bouwverkeer rijdt dan aan de oostzijde vanaf de Beethovenstraat de Irenestraat in en aan de westzijde bij de Parnassusweg de Irenestraat weer uit. De variant die gepresenteerd is betreft een variant die over al deze onderdelen gezien de minste risico's met zich meebrengt. Hierbij is het belang van de buurt en direct omwonenden zwaar gewogen.

### **Vragen naar aanleiding van toelichting planning en uitvoering Strawinskyhuis, Prinses Irenestraat 59 - 61 en herinrichting Prinses Irenestraat**

*V: Dit is toch zorgwekkend verhaal zo. En dit duurt dus 3 jaar lang?*

A: Het klopt dat deze situatie ongeveer 3 jaar gaat duren. We zien dit als de minst overlast gevende en meest veilige manier van het ontsluiten en dirigeren van het bouwverkeer.

*V: Kan je het fietspad achter de AICS niet gebruiken als pitstraat en fietsers door de Irenestraat?*

A: Het fietspad achter de AICS-kavel, het Strawinskypad, is niet toegankelijk voor vrachtverkeer. Vruchtverkeer heeft een ruime draaicirkel en is niet in staat het Strawinskypad te bereiken, het pad

is onderdeel van een druk bereden fietsroute en door de verschillende viaducten is er onvoldoende vrije doorrijdhoogte beschikbaar.

*V: Is bouwverkeer voor Strawinsky via Beethovenstraat en voor AICS via Parnassusweg geen oplossing?*

A: Het is in theorie mogelijk, echter moet het vrachtverkeer vervolgens middels steekbewegingen via diezelfde weg de wijk weer verlaten. Stekend vrachtverkeer is in combinatie met fietsers en overige verkeersdeelnemers niet veilig en wenselijk. Daarnaast biedt dit enkel een oplossing voor de bouwfase van de twee vastgoed-ontwikkelingen en niet voor het gemeentelijk werk in de Prinses Irenestraat.

*V: Zouden we dan kunnen afspreken dat alleen de Prinses Irenestraat voor bouwverkeer is en dus niet door alle omliggende kleine straatjes die tientonnervrachtwagens denderen?*

A: Dit is inderdaad het uitgangspunt dat gehanteerd is in de voorliggende oplossing.

*V: Dit is een informatiesessie, hoe is verdere inspraak georganiseerd?*

A: De bouwplaats moet via de openbare weg bereikbaar zijn. De gemeente staat open voor suggesties die bijdragen aan een veilige bouwlogistieke ontsluiting. We nemen de opmerkingen die geplaatst zijn zeker mee in de verdere uitwerking en de afwegingen die daarin gemaakt moeten worden. Tegelijkertijd is het duidelijk dat er sprake is van hinder en overlast die niet weggenomen kan worden. Wanneer de aansluiting aan de Parnassusweg gerealiseerd wordt dient mogelijk eerst een verkeersbesluit genomen te worden. Inspraak in deze procedure is formeel mogelijk.

*V: Het stuk van Beethovenstraat naar Prinses Margrietstraat is net geherprofileerd. Leidt de voorgelegde route bouwverkeer niet tot schade aan dit gedeelte?*

A: Eventuele schade aan het wegdek wordt door verantwoordelijken hersteld.

*V: Bent u bekend met de waternetwerkzaamheden in de Pr. Marijke en Margrietstraat in dezelfde perioden en zo ja, hoe zijn die ingepast?*

A: Wij zijn ons bewust van werkzaamheden in de Prinses Irenestraat en hebben dit meegenomen in de globale planning die aan u is getoond. Het is ons daarnaast bekend dat Waternet werkzaamheden heeft in andere straten, maar het is nog onduidelijk wanneer en hoe Waternet dit gaat uitvoeren en wat de impact zal zijn. Wij zijn geregeld in contact met Waternet hierover, maar hebben niet de regie.

Er bestaat een gemeentelijk coördinatiestelsel, waarin gedeeld wordt welke partij, welk werk de komende tijd plant. Het stelsel zorgt ervoor dat er zoveel mogelijk werk in de openbare ruimte wordt gecombineerd, zoals bij de aanstaande herinrichting van het westelijke deel van de Prinses Irenestraat.

### Nagekomen reacties en vragen per mail

*V: Het meest bezorgd zijn wij over de kruising Beethovenstraat-Prinses Irenestraat die de Beethovenstraat en de OW-route treft. Daar komen altijd bijzonder veel fietsers overheen met een enorme piek in de ochtendspits met fietsers uit alle richtingen tegelijk. De kruising heeft al voor veel ophef gezorgd in het verleden. Gedurende dezelfde periode als deze werkzaamheden gaan er nog meer fietsers naartoe gestuurd worden doordat gepland is tegelijkertijd het iets zuidelijker fietspad door het Beatrixpark gedurende jaren af te sluiten voor het werk aan Beethoven-kavel 2,6.7. Ook is er op deze kruising tamelijk intensief uitgaand autoverkeer met name in de ochtendspits. Ik zie eenvoudigweg niet in hoe hier zwaar vrachtverkeer linksaf vanaf Beethovenstraat de Irenestraat in veilig kan worden gefaciliteerd.*

*V: De kruising Beethovenstraat-Pr. Irenestraat is berucht en onveilig. Ook daar komen 's ochtends duizenden fietsers vanuit het noorden (naar Strawinskypad en verder) en vanuit het oosten van de Pr. Irenestraat (de Beethovenstraat overstekend). Zelfs met verkeersregelaars is er met veel vrachtverkeer die de Pr. Irenestraat in moeten geen veilige situatie te creëren. Hoe gaan jullie dat oplossen?*

A: Het is ons bekend dat de kruising met de Beethovenstraat-Prinses Irenestraat een zeer intensief gebruikte kruising is met veel verschillende gebruikers waaronder veel fietsers. Wij delen deze zorgen. Er is inmiddels een overleg geweest met de Fietsersbond waarin we dit nader hebben besproken. Hierbij is verkend of optimalisaties mogelijk zijn (b.v. bouwverkeer van west naar oost i.p.v. andersom) in relatie tot bovenstaande zorg.

De aanvullende eisen ten aanzien van deze route dienen nog geformuleerd te worden. Het kan bijvoorbeeld zijn dat door middel van verkeersregelaars een veilige afslaan beweging kan worden gefaciliteerd, fietsers kunnen worden omgeleid, tijden van het bouwverkeer kunnen worden aangepast e.d.

*V: Ook zijn wij benieuwd hoe de hoogteverschillen bij de Parnassusweg voor de fietser gaan worden overbrugd. We zijn niet door louter woorden overtuigd dat dit redelijk gaat lukken.*

A: Het hoogteverschil wordt overbrugd door een tijdelijke ophoging van het fietspad.

*V: Blijft het Strawinskypad tijdens de gehele bouwperiode beschikbaar voor fietsverkeer, zodat de belangrijke oost-west fietsverbinding gehandhaafd blijft?*

A: Het uitgangspunt in alle plannen is dat het Strawinskypad gedurende de gehele bouwperiode beschikbaar blijft voor fietsverkeer. Het kan zijn dat voor specifieke bouwlogistieke bewegingen het fietspad kortstondig afgesloten wordt.

*V: Blijft het aangepaste oostelijke fietspad op de Parnassusweg – met verhoging ter plaatse van de Pr. Irenestraat – tijdens de totale bouwperiode open?*

A: Het uitgangspunt is dat de fietsverbindingen gedurende de gehele bouwperiode beschikbaar blijven. Om de veiligheid in alle fases te kunnen garanderen wordt nagedacht over aanvullende maatregelen zoals verkeersregelaars.

*V: De grote stroom fietsers van de Minervalaan naar fietsparkeergarages en terug (in spijtstijd tussen 7 en 10 uur is dat totaal ongeveer 2.500 fietsers!) kan bij de oversteek van de Pr. Irenestraat worden beveiligd door een permanent aanwezige verkeersregelaar. Maar er rijden altijd nog veel fietsers door de Pr. Irenestraat. Hoe maken jullie de Pr. Irenestraat veilig als er ook veel vrachtverkeer rijdt? Zelfs als je vrachtverkeer beperkt tot een timeslot van 10-15 uur?*

A: Wij zijn ons hier van bewust. De aanvullende eisen ten aanzien van het veilig laten kruisen van verschillende verkeersstromen dienen nader geformuleerd te worden. Het gebruik van voldoende verkeersregelaars is hierin een van mogelijke eisen.

*V: Is het BLVC-plan voor dit project al klaar? Kunnen we de maatregelen m.b.t. veiligheid en leefbaarheid krijgen om te weten waaraan de bouwers moeten voldoen?*

A: Het Zuidas BLVC-kader is bekend en kunnen met u gedeeld worden. Alle BLVC-plannen moeten binnen de kaders van het BLVC-plan van de Zuidas worden opgesteld. Dat geldt tevens voor alle regels binnen het BLVC-plan. Het BLVC-plan wordt opgesteld door de ontwikkelende partij. Vervolgens toets de gemeente in meerdere gremia of het plan voldoet aan de eisen van de gemeentelijke en Zuidas-kaders.

*V: In het verleden hebben personen uit de buurt meegewerkt aan de totstandkoming van BLVC's en daar een goede bijdrage aan geleverd. Gaat dat dit keer weer gebeuren?*

A: Het opstellen van het BLVC-kader van de Zuidas is door de gemeente gedaan en is op basis van landelijke en gemeentelijke wet- en regelgeving opgesteld. Het BLVC-plan wordt opgesteld door de ontwikkelende partij en de gemeente toets dat plan aan diezelfde wet- en regelgeving.

*V: Neemt het projectteam van de Zuidas ook de aanpalende projecten mee in zijn risico analyse? Tegelijk met het project Pr. Irenestraat loopt ook de bouw van Convict/Kapel en kavel 2,6,7 in Beethoven aan de andere kant van de Beethovenstraat. Dat geeft ook veel bouwverkeer. Omdat in Beethoven 2 een grote parkeergarage moet worden gebouwd ter plaatse van het "Beethoven-fietspad" (dat over het Beethovenplein loopt) zal al het fietsverkeer in die tijd over de Pr. Irenestraat lopen. Wij missen daar dus een veilig fietspad. Hoe gaan jullie daar aandacht aan besteden?*

A: Er is contact met aangrenzende projecten en indien nodig zullen aanvullende maatregelen worden getroffen om de reguliere verkeersstromen veilig in goede banen te begeleiden. Wij zijn hierover in contact met zowel de fietsersbond als de aangrenzende projecten. Voor de gebiedsontwikkeling in projectgebied Beethoven, wordt een bouwweg aangelegd met een ingang aan de C. Neefestraat. Er is dan geen conflicterend bouwverkeer op de kruising Prinses Irenestraat/Beethovenstraat.

*V: Worden de bouwlogistieke ingrepen in en rondom de Pr. Irenestraat getoetst door de Centrale Verkeers Commissie (CVC)?*

A: Alle aanpassingen gaan langs de CVC, de aanpassingen aan de Prinses Irenestraat worden logischerwijs ook door de CVC getoetst.

*V: Is het niet veel veiliger bij zowel bij de Parnassusweg als bij de Beethovenstraat om de omgekeerde rijrichting te gebruiken voor het vrachtverkeer, dus met twee rechtsafslagen? Wel heb je dan verkeersregelaars nodig voor de dode hoek, maar die heb je volgens in alle gevallen nodig.*

A: Dit is een variant die is onderzocht. Echter zien we veiligheidsrisico's in de krappe bocht en het hoogteverschil dat overbruggt zal moeten worden aan de Parnassusweg. Daarnaast zal het eerste half jaar hier ook de school nog gevestigd zijn dat extra gevaar met zich meebrengt. De door ons voorgestelde variant maakt een wat ruimere bocht. Wij gaan de plannen nader tegen het licht houden en toetsen op de uitgangspunten. Ook de rijrichting is onderdeel van een mogelijke heroverweging.

*V: Wie controleert of het bouwverkeer voertuigen gebruikt die zijn toegelaten in de milieuzone, die ook geldt voor de Strawinskylaan?*

A: Inkomend verkeer wordt automatisch gecontroleerd middels de reeds aanwezige camerasystemen aan de ingangen en randen van de stad of er wordt gehandhaafd door BOA's.

*V: Het eenrichtingsverkeer voor het bouwverkeer begrijp ik nog niet helemaal. Hoe gaat dat verkeer via de Prinses Irenestraat naar de Parnassusweg? Dan zal dat toch door de Willem Pijperstraat moeten gaan rijden? Of komt er een aparte weg voor het bouwverkeer?*

A: Er komt inderdaad een tijdelijke aansluiting voor het bouwverkeer vanaf de Prinses Irenestraat op de Parnassusweg.

### **Overige opmerkingen naar aanleiding van toelichting planning en uitvoering Prinses Irenestraat**

- *Groen op talud Strawinskylaan willen we niet opofferen. Dat is fijn.*
- *Veiligheid in woonbuurtstraat met scholen is wel onveilig door bouwverkeer. Onbegrijpelijk Strawinskylaan - bus station/ niveau verschil/ geen aansluiting Strawinsky/ constructief niet geschikt/ inkomend verkeer ongeschikt/ groen/ bevoorrading met overslag onveilig/ wet eis bij overslag. "Licht op rood, brug open, file ". Allemaal geen excuus om kinderen scholieren in gevaar te brengen.*

R: Deze ontsluiting zal nader worden onderzocht door de gemeente en de ontwikkelende partij. Veiligheid is randvoorwaarde één.

- *Bouwverkeer klinkt echt heel onveilig in woonbuurt.*

R: Bouwverkeer als gevolg van de verschillende ontwikkelingen is onvermijdelijk. Ook wij zien de onwenselijkheid van bouwverkeer door de woonstraten en hebben daarom gestudeerd op een variant in de verschillende aansluitende smalle woonstraten te voorkomen. Deze variant ligt nu voor. Met betrekking tot het bouwverkeer dat door Irenestraat rijdt zullen we aanvullende eisen

stellen om veiligheid te borgen bijvoorbeeld met betrekking tot het niet mogen rijden tijdens de spits.

- *Kan niet waar zijn. Oproep de Strawinsky-optie nader te onderzoeken.*

R: Zie bovenstaande toelichting.

- *Of toegang Parnassus op hoek Strawinsky*

R: Dit biedt helaas geen integrale oplossing. De gemeente wil geen gefragmenteerde aanpak.

- *Samenvatting: ik denk dat de ontwerpen van beide kavels steun vinden in grote lijn. De uitvoerings- en verkeersplannen gemeente vinden helaas géén steun. Graag opnieuw bekijken.*
- *Met maatregelen tot op heden ter beperking van overlast slechte ervaringen. Om 6.45 gaat het bouwverkeer los als er ergens gebouwd wordt.*
- *Lijkt me prima om Marijkestraat, Margrietstraat, Henriëttestraat en Willen Pijper etc. eenrichting te maken tijdelijk om te zorgen dat het niet anders kan voor die drie bouwjaren... doodlopend zo je wilt.*
- *Dank voor de toelichting Fianne. Zorgen blijven dus alle dialoog en nadere afstemming is welkom.*
- *De zakenwijk veroorzaakt de overlast, die moet ook "betalen".*



## 7 Afsluiting/vervolg

Samenvattend heeft de buurt zich overwegend positief uitgelaten over de plannen voor de vernieuwing van de gebouwen op beide kavels. Hierbij werd eveneens positief gereageerd op het toevoegen van sport/spel op het parkeerdek van Prinses Irenestraat 59 - 61. Hierbij wordt wel de kanttekening gemaakt dat dit niet aansluit bij de behoefte vanuit de jonge buurtkinderen (leeftijdsgroep tot 10 jaar). De gemeente heeft aangegeven over deze behoefte graag het gesprek te willen voeren tijdens het ontwerpproces van de openbare ruimte om op die wijze met elkaar te verkennen of er ingespeeld kan worden op deze behoefte. Over de wijze waarop komt de gemeente op een later moment terug.

Over de bouwlogistiek is de buurt allerm minst te spreken. Er is kritiek geuit over de gepresenteerde optie. De aangedragen punten zullen intern en met de ontwikkelende partijen opnieuw gewogen worden en meegenomen worden in de verdere verkenning naar een passende ontsluiting van het bouwlogistieke verkeer.

Middels een artikel op de website [www.zuidas.nl](http://www.zuidas.nl), huis aan huis bericht of indien u wenst mondelinge toelichting, houdt Zuidas u op de hoogte van de vorderingen in het proces. De zorgen zijn helder, de uitkomsten worden spoedig met u gedeeld.