

# *Concept Startbesluit Strawinsky*



Projectgroep Strawinsky, Oktober 2008

Zuidas

## 1. Inleiding

Strawinsky maakt onderdeel uit van het Centrumgebied van de Zuidas en omvat het gebied van de Strawinskylaan en de huidige kantoorzones aan beiden zijden van deze straat. In het gebied bevinden zich een aantal kenmerkende gebouwen en functies van de Zuidas, zoals het WTC en het Atrium-complex. De Strawinskylaan vormt een hooggelegen autoverbinding op een dijklichaam tussen de Beethovenstraat en de Parnassusweg, waarvan ook regionale en stadsbussen gebruik maken. In de middenberm ligt een tramtracé waar lijn 5 van gebruik maakt. Het plangebied zoals dat in de bijlage 1 op kaart is aangegeven, wijkt aan de noordzijde iets af van de grootstedelijke projectgrens van de Zuidas: de noordelijke stoep van de Prinses Irenestraat en de uitloop van de verhoogde Parnassusweg is om praktische redenen opgenomen.

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

De komende vijf jaar zal in het gebied al veel worden ingegrepen. Na de aanleg van de trambaan over de Strawinskylaan zal ook het busstation moeten worden uitgebreid om de onder andere vanwege de komst van de Noord/Zuidlijn verwachte toename van het aantal OV-passagiers goed te kunnen verwerken. Ook zal in voorbereiding op de start van het Zuidas-Dok, dat vlak langs de bestaande bebouwing van het WTC en het Atriumcomplex zal worden aangelegd, de zone waar nu het Mathijs Vermeulenpad ligt, functievrij moeten worden gemaakt. De belangrijkste ingreep in dat kader is de verplaatsing van de parkeergarage van het Atriumcomplex. Naar verwachting zal over een aantal jaren ook de aanpak

van het oude Nauta Dutilhgebouw op de Breevast-kavel vorm krijgen. Al deze ontwikkelingen hebben een kader nodig, al was het maar om in ieder geval te voorkomen dat ingrepen dubbelop moeten worden gedaan, of later ontwikkelingen frustreren. Met het concept- Startbesluit Strawinsky is het ontwikkelingskader voor de verschillende initiatieven opgesteld. De uitgangspunten en randvoorwaarden voor de ontwikkeling van dit gebied worden hierin vastgelegd. De vervolgstap is het opstellen van het uitvoeringsbesluit Strawinsky. Daarom is het noodzakelijk om in 2008 een Startbesluit voor de herontwikkeling van het deelgebied Strawinsky vast te stellen. In dit Startbesluit zijn de uitgangspunten voor het hierna op te stellen Uitvoeringsbesluit geformuleerd.

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



## 2. Plankader

### Visie Zuidas 2007

Op 25 juni 2008 is Visie Zuidas 2007 met inachtneming van een aantal amendementen en moties door de Gemeenteraad vastgesteld. De Visie behandelt de ruimtelijke, sociale en economische ambities en uitgangspunten van de totale Zuidas-ontwikkeling. Ook is globaal het kader voor de ontwikkeling van het deelgebied Strawinsky weergegeven: (van noord naar zuid) de aanleg van de Prinses Irenegracht, de aanleg van een hoofdnet fietsverbinding in de Prinses Irenestraat, de herontwikkeling van de zone ten noorden van de Strawinskylaan in een gemengd programma en de uitbreiding van het werkprogramma in de zone ten zuiden van de Strawinskylaan.

Ten aanzien van de verlaging van de Strawinskylaan heeft de Gemeenteraad besloten dat alle passages en verwijzingen in het Prospectus, de Visie Zuidas en overige relevante stukken die uitgaan van verlaging van de Strawinskylaan, vooralsnog als niet vastgesteld worden beschouwd. Een beslissing over het wel of niet verlagen van de Strawinskylaan wordt genomen nadat het College van burgemeester en wethouders aan de Gemeenteraad een uitgewerkt stedenbouwkundig plan heeft voorgelegd voor het deelgebied Strawinsky. Ook zullen de amendementen op de Visie Zuidas 2007 aangaande doorvoerbaarheid Prinses Irenegracht en de fietsfunctie van de Minerva-as in dit stedenbouwkundig plan worden uitgewerkt.

Samen met de Visie is het Programma van Eisen Stedelijke Ontwikkeling Zuidas vastgesteld, feitelijk de kwalitatieve ondergrens voor de Zuidas-ontwikkeling. Deze producten vormen het kader voor de herontwikkeling van Strawinsky.

### Zuidas- Dok

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

van een goede verbinding met de stad en de noodzaak van de aanleg van de gracht niet wachten tot het Zuidas-Dok gereed is.

### Doel herontwikkeling

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

Deze tijdige transformatie zal langs vier lijnen vorm krijgen.

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

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

### 3. Uitgangspunten

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

#### 3.1 Stedenbouw

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

Uitgangspunt voor de nieuw te realiseren bebouwing in het plangebied is dat die bijdraagt aan een goede stedenbouwkundige overgang tussen Zuidas en de Prinses Irenebuurt. Dit betekent dat de nieuwe bebouwing in principe niet mag uitsteken boven de denkbeeldige lijn tussen de hoogste punten van de zuidelijke zone (achtereenvolgens WTC, Stibbetorens, Atriumcomplex) en de tuinen in de Prinses Irenebuurt.

In bijlage 2 zijn herontwikkelingsvlakken voor het deelgebied Strawinsky weergegeven. Binnen deze vlakken zou herontwikkeling in ieder geval kunnen plaatsvinden maar kan ook de openbare ruimte aangepakt worden. De vlakken zijn bepaald op basis van de hieronder aangegeven uitgangspunten. Uitgaande van deze herontwikkelingsvlakken is een stedenbouwkundig schema voor de herontwikkeling van het deelgebied samengesteld (zie bijlage 3). Dit schema verbeeldt één van de mogelijke stedenbouwkundige uitwerkingen voor de noordelijke zone en is voor dit Startbesluit alleen gebruikt als rekenmodel.

Definitieve bepaling van de bouwhoogtes zal plaatsvinden op basis van bovengenoemd uitgangspunt. Bijlage 4 geeft een illustratie van het principe. De bebouwing blijft onder deze principelijn, maar met accenten op de koppen van de Strawinskylaan. In het Uitvoeringsbesluit zal het resultaat van verder stedenbouwkundig onderzoek naar de noord- en zuidzone worden vastgelegd.

#### Bebouwing

##### *Noordzijde*

Aan de noordzijde van de Strawinskylaan zal herontwikkeling van het bestaande vastgoed plaatsvinden en toevoeging van programma. In de Visie Zuidas 2007 is vastgesteld dat de Noordzone voor minimaal 40% uit woningen zal moeten bestaan. Het toe te voegen programma zal dus voor 40.000 m<sup>2</sup> uit woonprogramma bestaan en voor 15.000 m<sup>2</sup> uit

plintvoorzieningen. Van het aantal woningen zal 30% worden gerealiseerd in de goedkope sector, dit komt neer op circa 100 woningen.

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

##### *Zuidzijde*

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

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

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

##### *Parkeergarage Atrium/Stibbe torens*

Momenteel wordt onderzocht of de nieuwe parkeergarage van Atrium en de Stibbe torens onder de Strawinskylaan kan komen te liggen, ter hoogte van deze kantoren. Voor de parkeergarage is uitgegaan van de noordelijke profielgrens Strawinskylaan. De garage krijgt waarschijnlijk een gezamenlijke ontsluiting op één punt aan de Strawinskylaan.

##### **Openbare ruimte**

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



### *Strawinskylaan*

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

### *Prinses Irenestraat*

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

### *Prinses Irenegracht*

Voor de waterbergingsopgave van de Zuidas is de aanleg van een minimaal 15 meter brede Prinses Irenegracht noodzakelijk. Andere functies van de gracht zijn grondwaterstandregulering, fysieke scheiding met de buurt, recreatie, beleving en kwaliteit in de openbare ruimte. De realisering van de gracht zal plaatsvinden in het verlengde van de herontwikkeling van de panden in de noordzone. Onderzocht zal worden of doorvaarderbaarheid van de gracht door kleine boten gerealiseerd kan worden door middel van bruggen bij de Beethovenstraat en Parnassusweg en langzaam verkeer bruggen ter hoogte van de Minervalaan.

### *Beethovenstraat/Parnassusweg*

Bij ontwerp van de verlaging van de Strawinskylaan moeten de kruispunten met de Beethovenstraat en Parnassusweg meegenomen worden. Daarnaast moet aangetakt worden op de resultaten van de

Ruimtelijke verkenning Beethovenstraat die de nieuwe ligging en profielbreedte van deze straat bepaalt.

## 3.2 Programma

Op basis van het stedenbouwkundig schema van bijlage 3 zijn de aantallen in onderstaande tabel berekend. Vooralsnog zijn deze aantallen dus indicatief.

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

## 3.3 Infrastructuur

### **Verkeer en vervoer**

#### *Trambaan en Busstation Strawinskylaan*

In mei 2008 is de bypass tramlijn 5 op de Strawinskylaan gereed gekomen. Volgens de Visie Zuidas 2007 zullen tram en het busstation dichtertegen naar het station Zuid worden verplaatst zodra de Dokontwikkeling ruimte daartoe biedt.

Voor de herontwikkeling van het deelgebied is een maximale profielbreedte voor de Strawinskylaan van 34 m nodig. Bij een breder profiel komt het woonprogramma voor de Noordzone in gevaar. Deze maximale profielbreedte van 34 m biedt niet voldoende ruimte voor én tram én busstation. Onderzocht zal worden of verplaatsing van één van beide functies naar elders in Zuidas mogelijk is.

#### *Fietsers en voetgangers*

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

Voor fietsparkeren kan gekeken worden naar eventuele uitbreiding van de bestaande fietsenstalling Zuidplein.

#### *Autoverkeer*

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

#### *Parkeren*

Voor de zuidelijke zone wordt uitgegaan van het ingroeimodel (uitbreiding van de bebouwing leidt niet tot uitbreiding van de parkeerplaatsen) en in de noordelijke zone van de thans geldende parkeernormen: werken 1 pp per 250 m<sup>2</sup>, wonen 1,25 pp per woning, parkeerplekken voor voorzieningen is maatwerk.

#### **Kabels en leidingen**

In deelgebied Strawinsky wordt de MENZ-ring noord aangelegd door het traject Prinses Irenestraat, en de kruisingen met de Beethovenstraat en Parnassusweg. Uit de MENZ Noord volgt dat een kabels- en leidingenprofiel nodig van ca. 11 meter bij traditionele ligging. Daar moeten eventueel nog toekomstige

ontwikkelingen aan toegevoegd worden. Daarnaast ligt het A4-tracé hoofdriolering Waternet in dit gebied.

#### **Waterkering**

Met het vaststellen van PvE SO en de Visie 2007 door de Gemeenteraad, is de reservering voor Boezemwaterkering op de Strawinskylaan komen te vervallen. De waterkering is op de noordwand van het Dok gelegd.

#### **3.4 Financiën**

Op basis van de stedenbouwkundige uitgangspunten en het geprognosticeerde programma is een eerste financiële verkenning gemaakt.

#### *Opbrengsten*

De grootste opbrengsten worden gerealiseerd door de uitgifte van vrije sector woningen aan de noordrand van het projectgebied (tussen Strawinskylaan en Irenegracht) en het toevoegen van kantoorvolume aan het gebied ten zuiden van de Strawinskylaan. Uitgangspunt daarbij is vervanging (sloop-herbouw) van al het bestaande kantoorvolume in de noordzone en waarbij het vereist is een minimale kaveldiepte van 50 meter te creëren. De grotere kaveldiepte is noodzakelijk voor het kunnen realiseren van woningen op kwalitatief voldoende hoog niveau. De totale opbrengsten zijn geraamd op ca. € 100 mln. (NCW p.p. 2008).

#### *Risico's opbrengsten*

Het plan is grotendeels gebaseerd op herontwikkeling van bestaande kantoren. Omdat de resterende looptijd van betreffende erfpachtrechten onder deze kantoren uiteenloopt van 15 tot 80 jaar en de kantoren zelf 5 tot 30 jaar oud zijn, is de bereidheid van de zittende erfpachters tot herontwikkeling van de eigen kavel in het komende decennium geen uitgemaakte zaak en is een prognose van de opbrengstenfasering derhalve onzeker.

Voor wat betreft aanvullende ontwikkeling van kantoorruimte geldt dat de kans bestaat dat een combinatie gezocht zal worden met herontwikkeling, waardoor wederom de prognose van de opbrengstenfasering onzeker is. Veel wordt verwacht van stedenbouwkundige afstemming met en triggeren van de zittende erfpachters / grondeigenaren t.b.v. (her)ontwikkeling.

### *Kosten*

Bij het ramen van de kosten is uitgegaan van de volgende stedenbouwkundige uitgangspunten:

- Het verlagen van de gehele Strawinskylaan inclusief de kruispunten met de Beethovenstraat en de Parnassusweg;
- Het overbruggen van de Irenegracht door middel van bruggen ter plaatse van de Beethovenstraat en de Parnassusweg en het realiseren van twee langzaam verkeerbruggen elders.

Meegenomen zijn de kosten voor verwervingen, grondwerken, civiele constructies, rioleringen, kabels en leidingen, verhardingen en diverse grondkosten.

Rekening is gehouden met de programmabonus voor de stad: De extra m<sup>2</sup>ers van Strawinsky tellen niet mee bij de 2,5 mln. m<sup>2</sup> van de Zuidas, waardoor voor elke m<sup>2</sup> die uitgegeven wordt, € 200 per m<sup>2</sup> bvo voor de gemeente beschikbaar moet komen. Dit zal betekenen dat ongeveer € 20 mln. naar de gemeente Amsterdam gaat, zoals opgenomen in de Businesscase.

In de raming zijn de kosten met betrekking tot de verplaatsing van de Atriumgarage c.q. de bouw van een vervangende ondergrondse Atriumparkeergarage niet meegenomen. In de Businesscase Zuidas zijn deze kosten toegerekend aan de kosten voor het functievrijmaken van de dokzone.

De totale kosten zijn geraamd op circa € 60 mln. (NCW p.p. 2008).

### *Risico's kosten*

De verdere uitwerking van infrastructuur in het omliggende Zuidasgebied en de samenloop met inpassing van ondergrondse infra (w.o. MENZ-ring e.a.) kan forse invloed hebben op de technische uitwerking en fasering van de stedenbouwkundige veranderingen binnen Strawinsky. Deze invloed levert risico's en kan leiden tot nieuwe of hogere kosten dan thans kan worden voorzien.

### *Saldo*

Uitgaande van het programma en uitgangspunten is het saldo van deze eerste financiële verkenning circa € 40 miljoen netto contant per 1/1/2008. Indien de kosten van de nieuwe parkeergarage Atrium in het kader van het functievrij maken dokzone uit Strawinsky gedekt moeten worden, dan zal het saldo aanzienlijk minder zijn.

## **3.5 Duurzaamheid**

Zuidas Amsterdam heeft in samenwerking met Dienst Milieu en Bouwtoezicht het Duurzaamheidsplan Zuidas opgesteld met acties en richtlijnen voor duurzame ontwikkeling. Deze principes zullen verder uitgewerkt worden in het Uitvoeringsbesluit Strawinsky.



## 4. Vervolgtraject en planning

### Startbesluit

Het startbesluit is opgesteld door de projectgroep Strawinsky, bestaande uit vertegenwoordigers van de centrale diensten, stadsdeel Zuideramstel, Arcadis en Zuidas Amsterdam. Het document wordt door het Bestuurlijk Overleg Zuidas (BOZ) vrijgegeven voor inspraak. Na deze inspraak wordt het document ter besluitvorming voorgelegd aan de Stadsdeelraad Zuideramstel (eind 2008).

### Uitvoeringsbesluit

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

### Juridisch/planologische procedures

Conform de mogelijkheden van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening zal beoordeeld worden welke juridische procedures nodig zijn. Bij voorkeur zal het uitvoeringsbesluit vergezeld gaan van een ontwerp bestemmingsplan. Voorafgaand aan de werking daarvan kan door middel van een zogenaamd 'projectbesluit' volgens artikel 3.10 Wro een ontheffing worden verstrekt die als basis dient voor de afgifte van een individueel bouwplan. De mogelijkheid van vrijstellingen zoals onder de vorige WRO, is in de huidige wet vervallen.

### Planning herontwikkeling

Vooruitlopend op de start bouw van het dok (2011) zal de parkeergarage Atrium verplaatst moeten worden. Op dit moment wordt onderzocht of deze nieuwe garage onder de Strawinskylaan kan komen. De bouw van de garage brengt de planontwikkeling van Strawinsky in een stroomversnelling. De verlaging van de Strawinskylaan zal voor 2011 klaar moeten zijn, waarna de herinrichting van de noordzone kan plaatsvinden. Deze herontwikkeling is afhankelijk van initiatieven van de marktpartijen. In verband met de beschikbare ruimte kan de Prinses Irenegracht alleen volgend op de herontwikkeling in de noordelijke zone worden aangelegd. Ook de uitbreiding en herontwikkeling van de zuidelijke zone is afhankelijk van de marktinitiatieven. In principe kan deze zone parallel aan de verlaging van de Strawinskylaan worden aangepakt. Wanneer alle ontwikkelingen direct op elkaar volgen zal de noordelijke zone naar verwachting met de aanleg van de gracht in 2016/2017 herontwikkeld zijn. Dan kan in principe ook de zuidelijke zone gerealiseerd zijn. Zodra het dok is afgerond en de tramlijn naar het zuiden van het station wordt verplaatst, volgt in 2020 tenslotte de laatste herprofilering van de Strawinskylaan.

### Communicatie

Over het startbesluit vindt inspraak plaats. Het succes van de opgave voor het deelgebied Strawinsky is afhankelijk van de medewerking van de belanghebbenden. Het gaat niet alleen om buurtbelangen, of zakelijke belangen, maar ook om stedelijke verkeersbelangen. Het tijdig en goed informeren van en afstemmen met de belanghebbenden is dus van wezenlijk belang. Als belanghebbenden kan worden gedacht aan de buurtbewoners, de beleggers van de bestaande bebouwing, de Rechtbank, de Stadsregio, de stadsregisseur, etc. De meningen van de belanghebbenden zullen worden meegenomen en gewogen bij het opstellen van het Uitvoeringsbesluit.