



## Verslag

Overleg Vergaderdatum	Informatieavond concept Herzien Uitvoeringsbesluit (HUB) Ravel 25 juni 2014
Van	André Brouwer
Pagina	1 van 5
Aanwezig	Monique Soe-Agnie, Martijn de Wit, Yolanda Backer en Bart Berghuijs (Dienst Zuidas) en ongeveer 10 belangstellenden
Agenda	<b>Opening</b>

Monique Soe-Agnie opent de avond om 19.30 uur en heet iedereen welkom. Ze geeft een korte toelichting op het plan.

### *Aanleiding*

- Het Herziene Uitvoeringsbesluit (HUB) Ravel is een herziening van het UB Ravel uit 2009. Dit oude uitvoeringsbesluit ging nog uit van een volledig ondertunneld Dok, waarbij een deel van de vastgoedontwikkeling en de velden van AFC in de zogenoemde 'Parkrand Ravel' over het ondertunneld Dok heen gelegd zouden worden. Het niet doorgaan van deze vastgoedontwikkeling en het feit dat een deel van de infrastructuur boven de grond blijft, waren aanleiding het (oude) uitvoeringsbesluit te herzien.
- Het HUB Ravel vormt het stedenbouwkundig, ruimtelijk en programmatische kader voor de toekomstige ontwikkeling van Ravel,
- en is de basis voor het op te stellen Ontwerp Bestemmingsplan Ravel.

### *Programma*

- 250.000 m<sup>2</sup> gemengd programma in hoog stedelijk milieu;
- Meer dan de helft woningen (circa 150.000 m<sup>2</sup> bvo) Daarnaast kantoren (70.000 m<sup>2</sup> bvo) en voorzieningen (30.000 m<sup>2</sup> bvo waaronder IKC en hotel)
- Inpassing van een nieuw sportpark Goed Genoeg met 5 kunstgrasvelden, nieuw clubhuis, waterberging en een parkeergarage.

### *Besluitvormingstraject HUB Ravel*

- Inspraak van 29 mei tot 10 juli 2014
- Informatieavond 25 juni 2014
- B en W en Gemeenteraad najaar 2014

### *Ontwerp Bestemmingsplan Ravel*

- Najaar 2014 ter visie legging/Inspraak
- Begin 2015 Bestuurlijke Besluitvorming
- Voorjaar 2015 vaststelling Bestemmingsplan

## **Stedenbouwkundige invulling HUB Ravel**

Martijn de Wit, stedenbouwkundige van de Dienst Zuidas, geeft een toelichting op de stedenbouwkundige invulling van het gebied.

### **Vragen en antwoorden**

*Is er enig overleg met het stadsdeel?*

Ja, de Bestuurscommissie geeft voordat het plan ter besluitvorming naar B en W en de gemeenteraad gaat een formeel advies op het plan en dit advies wordt meegenomen bij de besluitvorming over het plan. Ook de reacties van de inspraak en wat daarmee is gedaan, worden bijgevoegd.

*Hoeveel mensen komen er in de toekomst te wonen?*

Bedoeling is een gevarieerd aanbod te bieden: appartementen, maar ook woningen voor gezinnen met kinderen. Op basis van een eerste verkenning wordt gedacht aan ongeveer 1200 woningen met een gemiddelde grootte van ca. 125 m<sup>2</sup> bvo.

*Komen er ook extra winkels voor die nieuwe bewoners? Nu is het vaak al erg druk in de supermarkt.*

Aan de verlengde Mahlerlaan is er ruimte voor kleinschalige voorzieningen. Er zijn gesprekken geweest met de commissie Winkelvoorziening en het stadsdeel over de vraag wat voor soort winkels er komen. Het Gelderlandplein is hét winkelcentrum van dit gebied, alle andere voorzieningen zijn ondersteunend.

*Is de Mahlerlaan een oost-west verbinding voor auto's?*

Vanaf de S109 (Europaboulevard) is de De Boelelaan Oost een belangrijke hoofdaanrijroute voor de Zuidas. Bedoeling is Ravel als 30 km-zone in te richten. Essentie is een relatief open netwerk te maken waarop het verkeer zich op een ontspannen manier kan verdelen.

*Krijgt de verlengde Mahlerlaan 2 x 1 of 2 x 2 rijstroken?*

Op dit moment is deze als 2 x 1 bedoeld.

Aan de bestaande Mahlerlaan zijn veel kantoren met een zelfstandige entree gevestigd die allemaal zelfstandig worden ontsloten. Er is in het midden dan ook ruimte voor afslagvakken in beide windrichtingen. Bij de verlengde Mahlerlaan is dat niet de bedoeling. Ontsluiting van het gebied gebeurt via een intern stratenpatroon.

*Waarom kan er niet één parkeergarage voor het hele gebied komen?*

Dat zou kunnen, bij Gershwin was dat ook de bedoeling, maar vanwege de gefaseerde planontwikkeling, bleek het toch praktischer om dat niet te doen. Bij Ravel is eveneens sprake van een gefaseerde planontwikkeling en geldt dit ook.

*Waarom is er niet meer aandacht voor sociale veiligheid op de noordzuidroute? Daar komt nog bij dat het bij het ABN AMRO-gebouw een windhoek is die het fietsen erg onaantrekkelijk maakt.*

Het accent voor woningbouw ligt aan de zuidkant van het gebied, maar dat wil niet zeggen dat de P15 kavel aan de westkant uitsluitend uit voorzieningen en kantoren bestaat. Juist vanwege de sociale veiligheid is de wens om ook hier een combinatie van voorzieningen, kantoren en woningen te realiseren.

De Vivaldistraat verdient speciale aandacht. Vanwege de sociale veiligheid en overzichtelijkheid liggen de as van de rijbaan en de as van het fietsviaduct in elkaars verlengde. Verder is het de bedoeling dat de fietstunnel geen lange tunnel wordt, maar een aaneenschakeling van kleine viaducten met relatief veel ruimte daartussen. Het idee is om bij de verdere uitwerking van het Dok een verbinding te maken met luie taluds zodat de fietser als het ware het landschap inkijkt.

Verder worden er per gebouw windstudies gemaakt.

Vanuit de zaal wordt de suggestie gedaan om in plaats van een gesimuleerde windstudie een camera bij het ABN AMRO-gebouw op te hangen, dan kun je precies zien wat er in de praktijk gebeurt.

*Hoe voorkom je dat de Vivaldistraat en verlengde Mahlerlaan een sluiproute worden om de kruising bij de Beethovenstraat te ontwijken?*

Het is niet de bedoeling dat deze straten een sluiproute worden, maar de ontsluitingsstraten worden van het gebied Ravel. Bedoeling is een open netwerk te maken. Daarnaast wordt Ravel een 30 km-zone gebied en krijgt het aangepaste bestrating, dit zou voor automobilisten een reden kunnen zijn deze route niet te nemen als sluiproute.

Daarnaast wordt de De Boelelaan ook geherprofileerd om de capaciteit van de verkeersafwikkeling ook in de toekomst te garanderen.

Als in de toekomst in de praktijk blijkt dat er hinderlijk sluihverkeer is, zal het stadsdeel wellicht maatregelen treffen, zoals drempels in de Vivaldistraat of verlengde Mahlerlaan, maar dat is op de zaken vooruitlopen.

Opmerking vanuit de zaal: *“Al jaren geleden is de suggestie gedaan de Mahlerlaan door te trekken naar de Europaboulevard, dat zou het mooiste geweest zijn, maar dat kan nu niet meer.”*

*Sluipverkeer heeft ook invloed op de fietsroute. Hoe krijgt de noordzuidfietsroute (Vivaldistraat) aanvullende kwaliteit? Er zijn in tegenstelling tot de verlengde Mahlerlaan geen fietspaden. Als die kwaliteit er niet is, gaan mensen er niet fietsen en is het zonde van het geld voor de tunnels.*

De Beethovenstraat en de Europaboulevard zijn de hoofd fietsroutes. In de oorspronkelijke plannen lag daar geen fietsroute tussen in. Voor de route van Buitenveldert naar de stad en het Beatrixpark is de Vivaldistraat een waardevolle toevoeging. Gecombineerd gebruik van de rijbaan is inderdaad minder ideaal dan vrijliggende fietspaden.

*Waarom komen er langs de verlengde Mahlerlaan geen inritten en langs de Vivaldistraat wel?*

Langs de Vivaldistraat komt wellicht slechts één inrit, die naar de parkeergarage onder het oostelijke veld. Voorkeur is om die aan de Vivaldistraat te maken, maar de inrit zou ook aan de verlengde Mahlerlaan kunnen. Die keuze is nog niet gemaakt.

*Tijdens de spits is er veel in- en uitrijverkeer van de parkeergarage en zijn er ook veel fietsers.*

Tijdens de spits zullen de meeste fietsers van de Beethovenstraat gebruik maken, omdat die voor de wat langere afstanden meer voor de hand ligt.

*Hoe loopt de oost-west fietsroute?*

Vanaf de Europaboulevard kunnen fietsers de De Boelelaan kiezen of via de Strozziilaan en verlengde Mahlerlaan fietsen. Bij de Vivaldistraat moeten ze een knik maken naar de verlengde Mahlerlaan. Dit is een plan op hoofdlijnen, de knik tussen Strozziilaan en verlengde Mahlerlaan verdient nadere uitwerking.

*Welke parkeernorm krijgt de hoogbouw kantoortoren? Wordt dat dezelfde parkeernorm als Ernst & Young?*

De norm voor kantoren voor dit gebied is 1:250.

*Waarom komt er alleen een waterberging onder het hoofdveld en niet onder de andere velden?*

De berging is onder meer bedoeld voor overtollig regenwater dat niet snel genoeg kan worden afgevoerd. De waterbergingsbak onder het hoofdveld is voldoende om de pieken plus nog extra waterberging op te vangen.

*Wordt er met het oppervlaktewater voldoende waterberging gerealiseerd?*

Ja, een groot gedeelte van het oppervlak bestaat uit water, dus we hebben te maken met een waterrijk deelgebied. Door de S-vorm van het oppervlaktewater om het sportpark en de Mahlerlaan heeft het regenwater een korte afstand nodig om afgevoerd te worden. Er is een voorstel om bij ABN AMRO een duiker te maken zodat er een koppeling is met het watersysteem daar. Uit berekeningen blijkt namelijk dat het grondwater in deze hoek vrij dicht aan de oppervlakte komt.

*Hebben de nieuwe bewoners veel hinder van de verlichting van de voetbalvelden?*

In dit stadium van planvorming is daar nog niet in detail naar gekeken, maar er wordt bij de aanleg rekening gehouden met de normen voor de omgeving.

*Waar parkeren de voetballers van AFC hun fiets?*

Er wordt nog nagedacht over het entreegebied van AFC, maar vooralsnog is de gedachte dat dit op het terrein zelf gebeurt. Uit gesprekken en ervaringen moet nog blijken hoeveel fietsparkeerplekken nodig en toereikend zijn.

*Wordt het terrein van AFC afgesloten?*

Er zijn gesprekken met AFC hierover, maar voor het stadsdeel en de Dienst Zuidas heeft het een absolute prioriteit dat het gebied niet uitsluitend voor gebruik door AFC is. Dienst Zuidas heeft het liefst geen afgesloten terrein, maar AFC denkt daar anders over.

*Zou de studentenhuisvesting permanent kunnen worden?*

Hier zijn nog geen concrete ideeën over. Op dit moment is het een tijdelijke voorziening voor 12 jaar. Het Integraal Kindcentrum is semipermanent en wordt in de nieuwe planontwikkeling van Ravel definitief ingepast op een andere plek.

*Er komen hotels op de Europaboulevard, Stadionplein en Gelderlandplein. Worden er niet te veel hotels gebouwd?*

Er is in Amsterdam een zogenaamde hotelloods die dat in de gaten houdt. Eventueel is gemengd gebruik (bijvoorbeeld met studenten) te overwegen.

*Wanneer start de bouwontwikkeling en wanneer is het klaar?*

In 2014 worden de 1<sup>e</sup> fase IKC en de studentenhuisvesting gebouwd. BL 46 wordt aan het eind van het jaar opgeleverd en begin volgend jaar gesloopt. Dan kan worden begonnen met de 2<sup>e</sup> fase van het IKC en wordt de studentenhuisvesting opgeleverd. In de Vivaldistraat is men dan druk bezig met de kabels en leidingen. Ook wordt er dan gewerkt aan de voorbereidingen voor de aanleg van de 1<sup>e</sup> fase van het nieuwe sportpark waaronder de waterbergingsbak, het clubgebouw en de garage.

In 2016 is men nog bezig met de waterbergingsbak en de parkeergarage, dan wordt ook de zuidelijke bouwweg voor het Dok aangelegd. Ter hoogte van de 2<sup>e</sup> fase IKC wordt de De Boeigracht verbreed.

Als de garage en de waterberging gereed zijn, kan worden begonnen met de aanleg van eerste drie nieuwe velden van het sportpark.

Het is de bedoeling om in elke fase het gebied leefbaar en aantrekkelijk te houden.

In 2018 krijgt het sportpark zijn definitieve vorm. In 2019 kan dan begonnen worden met de verlenging van de Mahlerlaan. Dan ontstaat ook de ruimte om geleidelijk het gebied van west naar oost te bebouwen.

*Wanneer komt de tram naar het Gelderlandplein?*

Bedoeling is dat de Beethovenstraat een mooie compacte straat stadstraat van 45 m breed wordt met brede trottoirs. In het midden is ruimte voor de tram. Of die er ook komt, hangt mede af van de besluitvorming bij de Stadsregio die voor een groot gedeelte het openbaar vervoer financiert.

*Is er voldoende parkeerruimte aan de overkant van de De Boelelaan? Nu is er in het weekeinde veel parkeeroverlast vanwege het sportterrein.*

Er komt een ondergrondse parkeergarage met een capaciteit van 200 parkeerplaatsen die in het weekeinde ook toegankelijk is voor leden en bezoekers van AFC.

*Wat wordt het parkeertarief?*

Daar gaat de toekomstige exploitant over. De tarieven zullen onderdeel worden van gesprek tussen de exploitant, AFC en de gemeente. Het stadsdeel gaat over het parkeertarief op straat. Zij kijkt ook nadrukkelijk naar het parkeerbeleid in brede zin. De overlast van nu heeft ook te maken met het feit dat het parkeren op straat in de weekenden gratis is.

In het kader van de herprofilering van de De Boelelaan wordt bestudeerd of het mogelijk is de Van Heenvlietlaan af te sluiten voor auto's waardoor het onmogelijk wordt om vanaf de De Boelelaan de daarachter liggende woonwijk in te rijden.

*Vraag van Martijn de Wit aan de zaal: vindt u het afsluiten van de Van Heenvlietlaan voor auto's een goed idee en zou u willen omrijden?*

Ja, dat zou ook minder parkeeroverlast kunnen betekenen.

*Wie exploiteert de parkeergarage?*

Dat is nog niet bekend. De parkeertarieven zijn onderdeel van de gesprekken met de toekomstige exploitant.

*Waar gaan de vrachtauto's met bestemming RAI parkeren die op gezette tijden op P15 staan of heen en weer rijden?*

De RAI heeft een systeem waarbij vrachtauto's op afroep binnenkomen. Het parkeren op P15 verdwijnt en de RAI studeert op een plan voor 'bufferparkeren'. Dat is ook in het belang van de RAI zelf.

*Hoe wordt de plint van het hoge gebouw tegenover ABN AMRO ingericht? Aan de Mahlerlaan worden gebouwen vaak benut door grootgebruikers die niet zo veel interesse hebben in de uitstraling van de begane grond.*

Bedoeling is te voorkomen dat de volledige begane grond wordt ingenomen door een receptie. Eén van de ideeën is bijvoorbeeld een tentoonstellingsruimte of een Kunsthal.

*Welke ontwikkelaar heeft de grootste positie?*

Er zijn op dit moment wel partijen die geïnteresseerd zijn, maar er zijn nog geen contracten gesloten.

## **Sluiting**

Monique dankt de aanwezigen voor de inbreng en sluit de bijeenkomst om 20.45 uur.