

Strategienota Surinameplein 2009

november 2009

Strategienota Surinameplein 2009

november 2009

Colofon

De Baarsjes: Rik Hansen, Ko Spruijt, Stan Steegeling, Maarten Versluijs, Anne Kutsch Lojenga

Oud-Zuid: Charlotte Hilbrand, Jorden Steenge, Adam Cetindag

Oud-West: William Smits

Dienst Ruimtelijke Ordening: Wouter van der Veur, Helga van der Haagen, Ronald Rijntjes, Wim Rappange, Peter Bauer

Ontwikkelingsbedrijf Gemeente Amsterdam: Hester Gleijm, Luciënne Droogh

Dienst Infrastructuur Verkeer & Vervoer: Désirée Barendregt, Lisa van Hal

Ingenieursbureau Amsterdam: Rutger Veldhuijzen van Zanten

Project Management Bureau: Galid Arduin

Coördinerend projectleider, in opdracht van stadsdelen de Baarsjes en Oud-Zuid:

Helma Schenkeveld

1.	Inleiding	5
1.1	Voorgeschiedenis	5
1.2	Aanleiding voor de strategiefase	5
1.3	Doel en opzet van de strategiefase	6
2.	Inventarisatie	7
2.1	Inleiding	7
2.2	Stedenbouwkundige context	7
2.3	Sterke en zwakke punten	9
2.4	Conclusie	11
3.	Surinameplein in context	12
3.1	Inleiding	12
3.2	Korte historie	12
3.3	Belangrijk stadspoort	13
3.4	Uitrol binnenstad	14
3.5	Potenties	15
4.	Ruimtelijke modellen	17
4.1	Inleiding	17
4.2	Programma	18
4.3	De Modellen	18
5.	Verkeer	26
5.1	Inleiding	26
5.2	Analyse gecombineerde garage	27
5.3	Verkeerskundige implicaties	30
6.	Financieel	33
7.	Procedurele- en krachtenveldanalyse	35
7.1	Procedures	35
7.2	Krachtenveld- en risicoanalyse	36
7.3	Communicatie	37
8.	Keuze en strategie	38
8.1	De transformatie van het Surinameplein	38
8.2	De organisatie	39
8.3	De planning	39
8.4	Gevraagde beslissingen	39

Bijlagen

1. Inleiding

De Dagelijks Besturen van De Baarsjes en Oud-Zuid zijn van mening dat het Surinameplein de allure, het programma en de ambiance mist, die overeenkomen met de betekenis van één van de belangrijkste poorten van de stad. De grote verkeersintensiteit wordt hierbij ervaren als belangrijk knelpunt. Daarnaast wordt in het Programma-akkoord De Baarsjes 2006-2010 het Surinameplein aangegeven als potentieel te onderzoeken parkeergaragelocatie. Dit als onderdeel van de ambitie om 500 gebouwde bewonersparkeerplaatsen te realiseren en hiermee 250 parkeerplekken in de openbare ruimte te laten verdwijnen. Oud-Zuid heeft in de parkeernota het voornemen uitgesproken om 1000 inpandige bewonersparkeerplekken in het stadsdeel te realiseren met de inzet om de openbare ruimte te verbeteren.

De beide DB's zien mogelijkheden om het Surinameplein de komende jaren te herontwikkelen tot een stedelijk plein met meer mogelijkheden voor ontmoeting en voor schoon vervoer. Een plein voor mensen, voor de bewoners en voor bezoekers, en niet alleen een plein voor de auto's en de tram. Dit hebben zij vastgelegd in een eerste gezamenlijk strategiebepsluit Surinameplein in juni 2008.

1.1 Voorgeschiedenis

In 2000/2001 heeft het stadsdeel De Baarsjes in samenwerking met de centrale stad eerder gewerkt aan een plan voor herontwikkeling van het plein. Dit is gebeurd naar aanleiding van een initiatief van de centrale stad om op het Surinameplein een P+R garage te realiseren. De conclusie uit het onderzoekstraject was dat de kosten van een P+R garage op het Surinameplein hoger waren dan op het aangrenzende Andreasterrein. Stedelijk is besloten het budget daarop in te zetten. Een andere conclusie uit het onderzoekstraject was dat in een ambitieuze herstructurering van het Surinameplein ook de herontwikkeling van de zuidzijde van het plein meegenomen moest worden. De toenmalige eigenaar wilde daar op dat moment niet aan meewerken. Vervolgens is het onderzoek gestopt met de conclusie van De Baarsjes en de centrale stad dat de tijd nog niet rijp was voor een ambitieus herontwikkelingsproject Surinameplein en dat dit naar verwachting nog ca.10 jaar zou duren. Deze voorspelling lijkt uit te komen.

De nieuwe eigenaar van het vastgoed aan de zuidzijde van het plein, Delta Lloyd, heeft aangegeven haar bezit de komende jaren te willen herontwikkelen. Stadsdeel Oud Zuid heeft aangegeven een dergelijke herontwikkeling te ondersteunen. De stadsdelen De Baarsjes en Oud Zuid

hebben uitgesproken dit initiatief van Delta Lloyd te willen betrekken in de planvorming voor het plein. Er is besloten tot een integraal ontwikkelingsproject onder trekkerschap van De Baarsjes. Er wordt een gezamenlijk Strategiebepsluit genomen in De Baarsjes en Oud Zuid met als onderzoeksgebied het gehele plein inclusief de bebouwing van Delta Lloyd, en de gebouwen van Rochdale en Eigen Haard. In juni 2008 hebben de stadsdelen De Baarsjes en Oud-Zuid een eerste strategiebepsluit genomen voor het gebied Surinameplein op basis van de ambitie van een ontwikkeling die zich voornamelijk richtte op het projectgebied in De Baarsjes zonder een herstructurering van de hoofdinfrastructuur.

1.2 Aanleiding

De bespreking van dit strategiebepsluit in de Ontwikkelingsstaf van de gemeente Amsterdam in augustus 2008 heeft geleid tot het verzoek aan de stadsdelen, om de mogelijkheden van een metropolitane ambitie te onderzoeken. In deze ambitie is het uitgangspunt om bij de herontwikkeling ook een herinrichting van de hoofdinfrastructuur mee te nemen, om zo de mogelijkheden van een integrale herontwikkeling van het Surinameplein in beeld te krijgen. De aanleidingen voor de gewenste integrale herontwikkeling zijn de volgende:

- Het Surinameplein is een grootstedelijk plein, dat voor het grootste deel wordt ingenomen door verkeersfuncties van een stedelijk niveau. Het plein mist echter de allure, het programma en de ambiance, die overeenkomen met de betekenis van een van de belangrijke poorten van de stad. De grote verkeersintensiteit op het Surinameplein wordt ervaren als een knelpunt. De strategische ligging van het plein, en de potentie hiervan voor een gevarieerd stedelijk gebruik, wordt niet benut.
- De wensen van de vastgoedeigenaar Delta Lloyd voor herontwikkeling van haar bezit geven de mogelijkheden om direct samen op te trekken met een vastgoedbelegger, en de kansen voor realisering van de ambitie om het plein meer ambiance en een gevarieerder programma te geven, ook daadwerkelijk binnen een aantal jaren te kunnen realiseren.
- In de omliggende buurten wordt een gebrek aan goede speel- en verblijfsruimte geconstateerd. De openbare ruimte wordt voor een groot deel gebruikt als verkeers- en parkeerruimte. De huidige restruimte

op het plein in de vorm van extensief gebruikt groen en trottoirs, voldoet niet aan de wens van intensief ruimtegebruik in de dichtbevolkte stadsdelen de Baarsjes en Oud-Zuid.

- Het Surinameplein is een geschikte locatie voor het ontwikkelen van een ondergrondse parkeervoorziening voor de omliggende buurten, maar ook voor een bezoekersgarage op een gunstige plek aan de A10. Op een gezamenlijk initiatief van de stadsdelen De Baarsjes, Oud Zuid en Oud West is in 2006 al een quick scan gedaan naar de mogelijkheden van een ondergrondse parkeergarage op het Surinameplein t.b.v. omliggende buurten en als P+R voorziening. Hieruit kwam naar voren dat de locatie zich leent voor een dergelijke voorziening. In de nota Voorrang voor een gezonde stad is het Surinameplein aangewezen als een locatie voor 400 ondergrondse P+R parkeerplaatsen.
- In het Programma-akkoord 2006-2010 van De Baarsjes is vastgelegd dat er in de komende periode 500 extra ondergrondse parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd. Hiermee kan het aantal parkeerplaatsen op het maaiveld met 250 worden verminderd. In de parkeernota van Oud Zuid is de ambitie opgenomen om 1000 extra inpandige bewonersparkeerplekken in het stadsdeel te realiseren. De combinatie van een parkeergarage met vastgoedontwikkeling langs het Surinameplein kan een bijdrage leveren aan het versterken van het economische klimaat in De Baarsjes en Oud-Zuid, mede gebruikmakend van extra koopkracht bij oplevering van de ruim 500 woningen en hotel op het Andreasensemble.
- De huidige rotonde scoort negatief op het gebied van verkeersveiligheid en doorstroming. Bovendien is het ruimtebeslag van de rotonde groot. Een omzetting

naar een T-splitsing creëert mogelijkheden voor bouwrijpe grond en mogelijk meer verblijfsgebied op een zeer interessante plek binnen de ring.

1.3 Doel en opzet van de strategie fase

Met de uitkomsten van de onderzoeken uit de strategie-fase, is in september 2008 een vervolgfase gestart waarin de integrale herontwikkeling van het Surinameplein en een metropolitane ambitie de uitgangspunten zijn. Met deze uitgangspunten voor ogen is het Surinameplein bestudeerd in de context van de ligging in de stad, de rol van de stadspoort en de gewenste uitrol van de Binnenstad. Vervolgens zijn op interactieve wijze tussen de verantwoordelijke portefeuillehouders en wethouders de ambities voor het gebied benoemd. Daarna zijn deze ambities bediscussieerd in twee discussiefora met Amsterdamse en landelijke professionals, waarna in een bijeenkomst van experts de inzichten vanuit de verschillende invalshoeken zijn verdiept. In de Baarsjes hebben 250 bewoners gereageerd op een digitale enquête over ambities en gewenst programma voor het Surinameplein. Op de informatie-avond waren 160 bewoners uit verschillende stadsdelen, die daar hun mening hebben gegeven over de plannen. De doelstelling van de bestuurders is om een breed gedragen plan te maken voor de herontwikkeling, waarin opgenomen een parkeergarage gecombineerd met woningbouw, economische en vrijetijdsfuncties en daarnaast voorstellen voor de verbetering van de openbare ruimte en verkeersveiligheid op het plein. De belangrijkste keuzes en strategie, zoals voorgesteld in deze strategienota, staan beschreven in hoofdstuk 8.

In deze vervolgfase zijn de haalbaarheid, de risico's en de consequenties verkend en -voor zover dat in deze fase mogelijk is- in beeld gebracht en vertaald in een drietal ruimtelijke en programmatische scenario's.



2. Inventarisatie

2.1 Inleiding

In aanloop naar deze strategienota zijn diverse onderzoeken en verkenningen uitgevoerd om zicht te krijgen op de huidige situatie van het Surinameplein. In de volgende paragraaf staat een korte beschrijving van de stedenbouwkundige context van het Surinameplein, gevolgd door een opsomming van de belangrijkste kwaliteiten en zwakke punten van het Surinameplein. Het hoofdstuk wordt afgesloten met de belangrijkste conclusies uit de inventarisatie en analyse. Voor de volledige teksten van de onderzoeken wordt verwezen naar de volgende bijlagen:

Bijlage 1: Inventarisatie

- ruimtelijke structuur
- gebruik
- eigendomsverhoudingen
- verkeer, openbaar vervoer en parkeren
- technische aspecten (bodem, water, kabels en leidingen)

Bijlage 2: Cultuurhistorie, welstand en monumentale beplanting

- bestaande bebouwing
- cultuurhistorische waarden
- welstand
- natuur en monumentale beplanting

Bijlage 3: Milieu en externe veiligheid

- bodem
- water
- luchtkwaliteit
- geluid
- externe veiligheid
- energie

Bijlage 4: Bevolkingssamenstelling en inkomen

Bijlage 5: Economie

- quickscan economische potentie
- functiekaart en bedrijveninventarisatie

Bijlage 6: Schouw Surinameplein

Bijlage 7: Wet en regelgeving

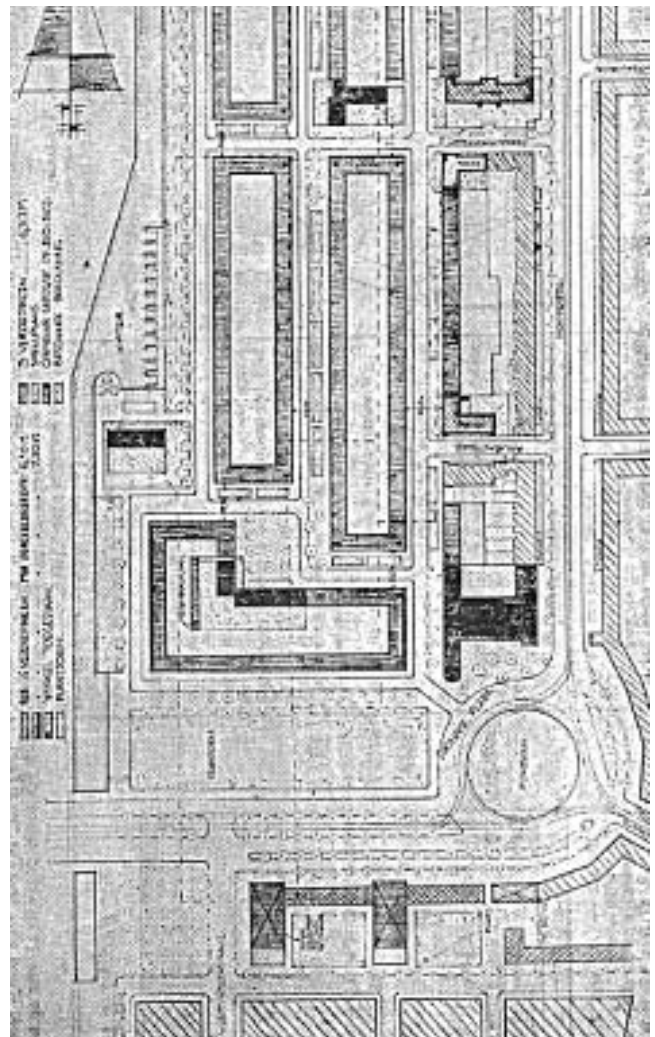
- rijksniveau
- provinciaal niveau
- gemeentelijk niveau

2.2 Stedenbouwkundige context

Surinameplein als schakel tussen de voor- en naoorlogse stad

Het Surinameplein vormt het knooppunt tussen de Vondelparkstrook aan de oostzijde van de Kostverlorenvaart/Schinkel en de Hoofddorppleinbuurt (aan de zuidzijde) en de Postjesbuurt (aan de noordzijde) uit de jaren '20-'40. Bij het Surinameplein wordt een verbinding gemaakt tussen de schaalgroottes van de oude en de nieuwe stad.

Het plan voor het Surinameplein en omgeving vormde een belangrijk onderdeel van het ruwweg tussen 1930 en 1960 ontworpen en uitgevoerde Algemeen Uitbreidingsplan (AUP). Dit plan werd ontworpen door de stedenbouwkundige C. van Eesteren. Het Surinameplein maakt deel uit van een deel van het AUP dat al voor de oorlog gerealiseerd werd en ook al een belangrijk element vormde in het Schemaplan voor verkeerswegen uit 1928. Het plein had daarin de functie toebedeeld gekregen van verdeelpunt van enkele belangrijke verkeerswegen.



Postjesbuurt van Eesteren

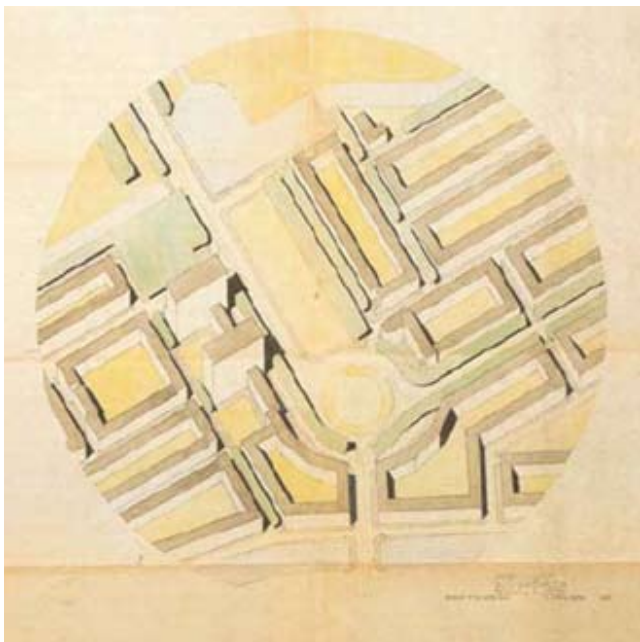
Ontwerp van Van Eesteren voor het Surinameplein

Het ontwerp van Van Eesteren voor het Surinameplein en de Postjesbuurt was in feite een herziening van het uitbreidingsplan van de (in 1921 geannexeerde) gemeente Sloten uit 1916. Het meest in oog springende element is het halfcirkelvormige gedeelte aan de oostzijde van het plein. Van Eesteren loste de verkeersknoop op door drie straten via een rotonde op te vangen. De Haarlemmermeerstraat werd meer naar het westen aangetakt. Aan de noordzijde werd het plein verbreed met een groenstrook, die uitkwam op een haventje aan de Postjeswetering. Hierdoor werd zowel een aansluiting gezocht op de gebouwde halfcirkelvormige pleinwand en werd tevens een 'groene' verbindingsschakel gevormd tussen het Vondelpark en het ontworpen park in West, het Rembrandtpark. Aan de noordzijde, op de hoek van de Hoofdweg, moest een markant gebouw komen. Vanwege de bezonning van de achterliggende bebouwing mocht dit gebouw niet te hoog worden. Aan de zuidzijde van het plein zou een complex met twee hoogbouwtorens van 35 tot 40 meter hoog voor een pleinwand moeten zorgen. Om de ruimte te geleiden koos Van Eesteren voor een complex met twee torens. Dit complex was berekend op de schaal van het nieuwe plein (130x40m). Het moest als opmaat fungeren naar de nieuwe te ontwikkelen gebieden ten westen van de ring. Dubbele bomenrijen - aan weerszijden van de tramlijn in het midden van de Lelylaan en langs het zuidelijk gelegen complex - begeleiden de bezoeker de stad in. Ten westen van de hoogbouw had Van Eesteren een vierkant, met bomen beplant pleintje geprojecteerd.

Huidige situatie

In grote lijnen is het Surinameplein ingericht volgens het plan van Van Eesteren uit 1930. Er zijn echter enkele duidelijke afwijkingen te herkennen. Het complex aan de zuidzijde van het plein, de Klokkenhof was in het plan van Van Eesteren opgebouwd uit twee hoge schijven. Het complex is echter maar met één hoge toren gerealiseerd. Ondanks deze wijziging kan het complex in zekere zin wel gezien worden als een uitwerking van Van Eesterens ontwerp.

Eind jaren '80 / begin jaren '90 van de vorige eeuw is bebouwing toegevoegd op het plein. Op de noordwest hoek van het plein is, in de zicht as van de Haarlemmermeerstraat, een kantoorgebouw gerealiseerd. Ten zuiden van dat complex en ten westen van de Klokkenhof is, op de plek van het ontworpen bomenpleintje, een woongebouw gerealiseerd. Deze beide bouwwerken doen afbreuk aan de ruimtelijke werking van het plein. Ook de ontstane versnippering van de openbare ruimte verstoort de ervaring van de als een samenhangend geheel ontworpen stedelijke ruimte.



Ontwerp Surinameplein 1930/1933, van Eesteren

2.3 Sterke en zwakke punten

De belangrijkste kwaliteiten van het Surinameplein staan beschreven in bijlagen 1 en 2. Samengevat komt het neer op de volgende punten.

De belangrijkste kwaliteiten zijn:

Monumentale oostwand

De boogvormige oostwand met zijn karakteristieke Amsterdamse School architectuur is zonder twijfel de grootste kwaliteit van het plein. Met name de zonnige noordoost-zijde van het plein biedt kansen als aantrekkelijk verblijfsgebied.



Open ruimte

Het Surinameplein is met een omvang van 330x140 meter een enorme open stedelijke ruimte. Voor Amsterdamse begrippen een schaars goed.



Water, oevers en parken

In directe nabijheid van het plein ligt het water van de Postjeswetering (westzijde) en de Kostverlorenvaart (oostzijde). Met name de oever van de Postjeswetering is in potentie een aantrekkelijke verblijfsruimte. Het water biedt bovendien kansen voor vervoer van mensen (of goederen). Het Surinameplein is in potentie een recreatieve schakel tussen het Rembrandt- en het Vondelpark.



Platanenlaan

De noordzijde van het plein wordt grotendeels begrensd door een mooie platanenlaan. Het behoudt van deze laan is uitgangspunt in alle modellen.



Zwakke punten van het plein zijn:

Ontbreken van een identiteit/trekker

Dominantie autoverkeer

De hoge intensiteit van het autoverkeer wordt als belangrijk knelpunt ervaren.

Barrières

Door de hoge verkeersintensiteit en breedte van de wegen wordt de oversteekbaarheid op het Surinameplein als slecht ervaren. Een andersoortige barriere wordt gevormd door het pand aan de westzijde van het plein. De groene openbare oever langs de Postjeswetering wordt hierdoor grotendeels onderbroken.



Integrale opgave

Een belangrijke constatering is dat het plein op dit moment bestaat uit drie deelgebieden die nauwelijks een relatie met elkaar aangaan. De oostzijde van het plein bestaat uit een grote rotonde, de zuidzijde wordt ingenomen door een brede en drukke verkeersweg en langs de noordzijde treffen we versnipperde en kwalitatief laagwaardige stukken openbare ruimte aan. Bebouwing, openbare ruimte en verkeer moeten een samenhangend geheel gaan vormen, waarbij de openbare ruimte de belangrijkste drager wordt van de ruimte.



Zwakke openbare ruimte

Het Surinameplein is een rommelige geheel van ventwegen, parkeerplaatsen en loze ruimtes. Het grasveld met daarin de tramlus mist de kwaliteiten om een aantrekkelijke verblijfsruimte te vormen.



2.4 Conclusies

De belangrijkste conclusies uit deze onderzoeken zijn:

- Het plein is een stedenbouwkundig scharnierpunt tussen Berlage met de Gordel 20-40 en haar Amsterdamse Schoolarchitectuur, en het AUP van Van Eesteren met het nieuwe bouwen.
- Het Surinameplein is voor een belangrijk deel ingericht volgens het plan van Van Eesteren uit 1930. Grootste inbreuk op de als een samenhangend geheel ontworpen stedelijke ruimte vormt het kantoorgebouw op de noordoost hoek van het plein en het woongebouw ten westen van de Klokkenhof.
- Het Surinameplein heeft als hoofdnet auto op stedelijke niveau een belangrijke functie voor de verwerking van het autoverkeer. De huidige verwerkingscapaciteit moet gehandhaafd blijven.
- Het Surinameplein heeft momenteel een door hoofdnetten auto, openbaar vervoer en fiets gedomineerde inrichting van de openbare ruimte. Voor komende jaren liggen er geen plannen om deze infrastructuur ingrijpend te vernieuwen.
- Het GVB hecht grote waarde aan het handhaven van de keerlus in het plantsoen.
- Vanuit de stadsdelen De Baarsjes en Oud Zuid en de centrale stad (P+R) is er behoefte aan het realiseren van extra parkeerruimte in de buurt.
- Het grootste deel van het vastgoed rond het plein is in erfpacht uitgegeven aan woningcorporaties Eigen Haard en Rochdale. Daarnaast is een groot deel in bezit van Delta Lloyd en particulieren.
- Een groot deel van de bebouwing rond het plein heeft welstandszone A en een deel welstandszone B.
- Op het plein staat een rij monumentale platanen en een groep monumentale vleugelnoten.
- Bij de verdere planvorming moet uitdrukkelijk onderzoek gedaan worden naar de milieueffecten op het gebied van lucht, geluid en bodem.
- Het plein biedt momenteel weinig voorzieningen op het gebied van winkels, detailhandel en commerciële dienstverlening. Het plein heeft in elk geval de potentie om te functioneren als buurtverzorgingspunt.

3. Surinameplein in context

3.1 Inleiding

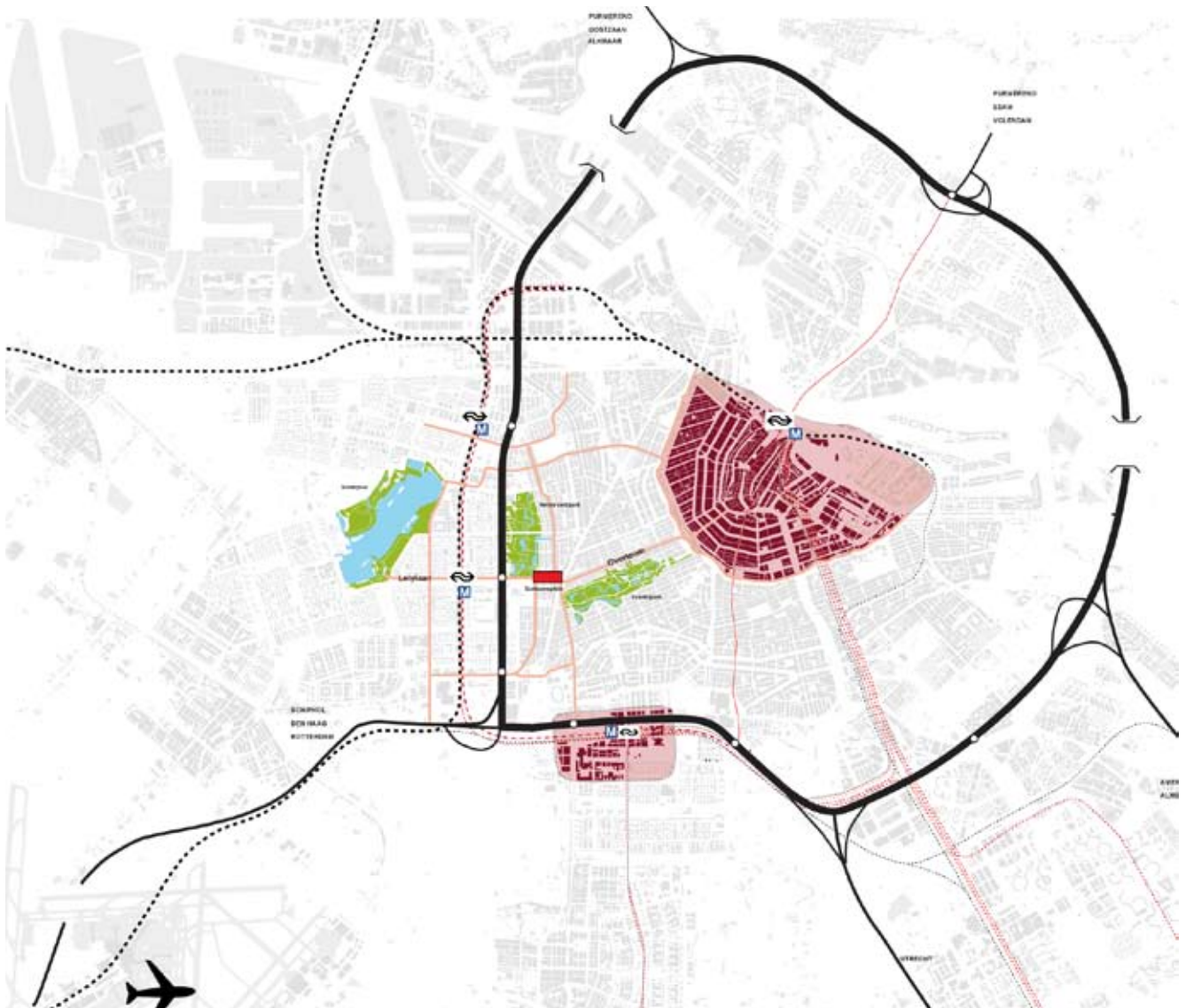
De stedelijke druk op het Surinameplein neemt vanuit diverse richtingen toe. Ontwikkelingen in de stad en regio (waaronder Schiphol en Zuidas) en processen van metro-poolvorming en een uitrollende binnenstad maken dat het Surinameplein de potentie heeft om een aantrekkelijke plek te worden voor zowel buurtbewoners als bezoekers uit andere delen van de stad en regio. Dit hoofdstuk behandelt de positie van het Surinameplein in dit veranderende krachtenveld.

3.2 Korte historie

Het Surinameplein heeft sinds haar bestaan een ontwikkeling doorgemaakt die vergelijkbaar is met andere stadspoorten in Amsterdam. Veel stadspoorten (waaronder het Stadionplein, het Bos en Lommerplein en het Hoofddorpplein) worden ontworpen aan de rand van de stad in de gordel '20-'40. Met de uitvoering van het Algemeen

Uitbreidingsplan na de Tweede Wereldoorlog, komen deze pleinen steeds meer in de stad te liggen op de overgang tussen de twee stedenbouwkundige visies, die van Berlage en Van Eesteren. De in het AUP voorziene ringweg wordt uiteindelijk een snelweg met afslagen naar belangrijke toegangswegen richting binnenstad. Veel pleinen, waaronder het Surinameplein, krijgen daarmee de betekenis van entreegebied tot de stad: een stadspoort. De belangrijke verblijfsfunctie die veel van deze pleinen aanvankelijk hebben, komt steeds meer in het gedrang. Het autoverkeer neemt na de jaren '60 gestaag toe en de nieuwe stadspoorten worden heringericht om het toegenomen autoverkeer te kunnen faciliteren.

De functie van stadspoort bracht ook kansen met zich mee. Het betekende dat veel van deze pleinen een betekenis kregen die de buurt oversteeg. Het Surinameplein en de Overtoom zijn landelijk bekend als één van de belang-



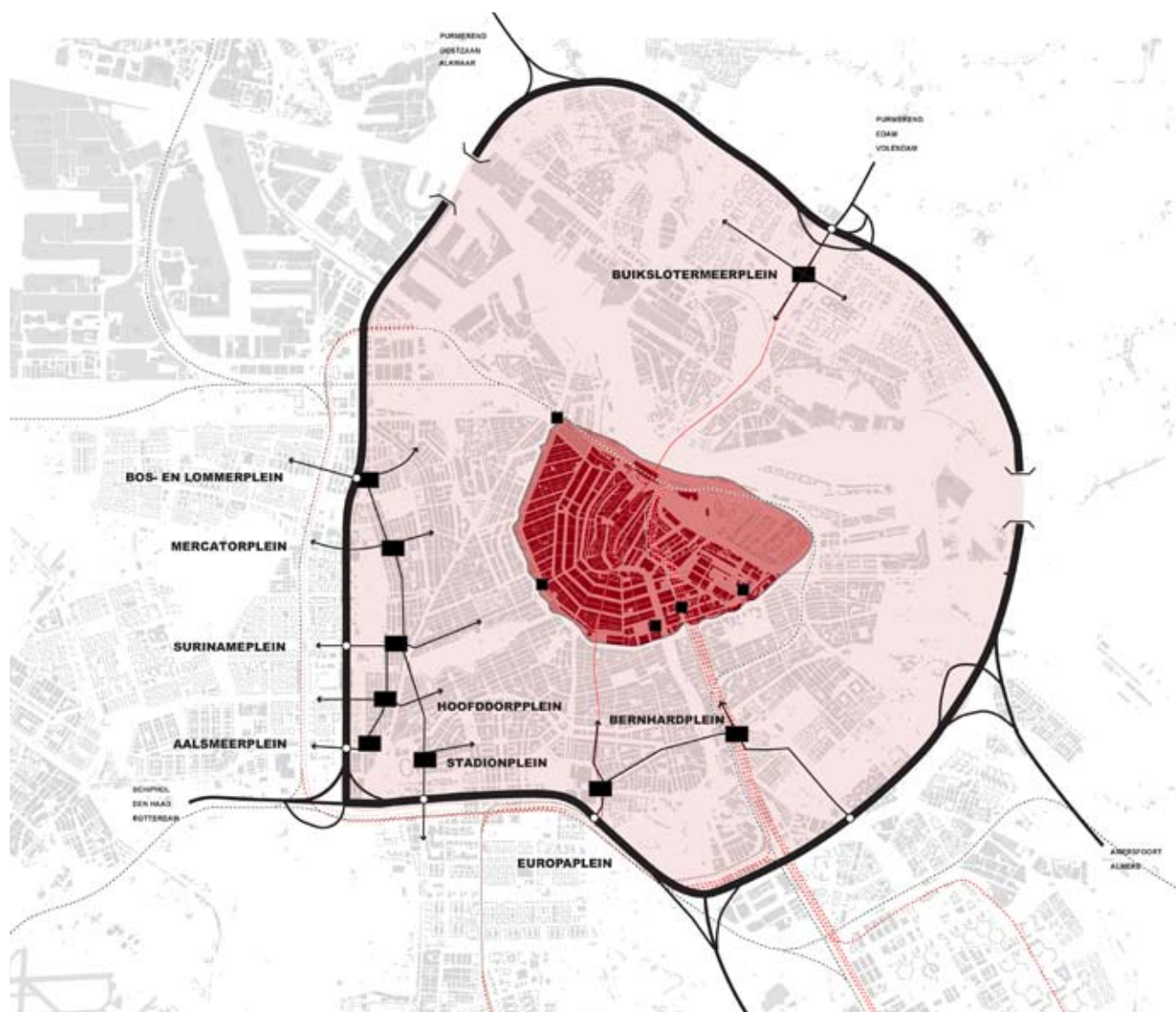
kaart 1 Surinameplein in context

rijkste autoroutes naar de binnenstad van Amsterdam. Met de aanleg van de A10 is het Surinameplein verbonden met de regio en in de invloedssfeer komen te liggen van belangrijke economische knopen als Schiphol en de Zuidas (zie kaart 1). In de loop van de tijd heeft de A10 zich steeds meer ontwikkeld tot een binnenring die ook door Amsterdammers wordt gebruikt om van de ene wijk naar de andere te komen. Het Surinameplein is duidelijk geen buurtplein meer, maar heeft een betekenis gekregen voor de gehele stad. In de huidige situatie beperkt deze betekenis zich tot doorgangsgebied of overstapplek. Voor mensen uit de regio, stedelingen en buurtbewoners is er weinig aanleiding om op het plein te verblijven.

3.3 Belangrijke stadspoort

Om inzicht te krijgen in de huidige positie van het Surinameplein in stad en regio is een vergelijking gemaakt tussen 9 stadspoorten (zie kaart 2). Vaak verschillen deze poorten sterk in programmering en betekenis. De positie in de hiërarchie van stadspoorten wordt met name bepaald door de ligging in het netwerk van radiale en tangente routes, de

nabijheid van de ring A10 (wel of niet een directe aansluiting op de A10) en het wel of niet deel uitmaken van het hoofdnet auto, openbaar vervoer en fiets. De strategische positie van het Surinameplein in het stedelijk netwerk blijkt uit kaart 3. Anders dan bijvoorbeeld het Mercatorplein of Hoofddorpplein is het Surinameplein direct verbonden met de regio via afrit s106 van de A10. Het plein vormt een schakel in een belangrijke radiale route van de westelijke tuinsteden richting het centrum (Overtoom) en een tangente route die het Bos en Lommerplein, Mercatorplein, Hoofddorpplein, Aalsmeerplein en Stadionplein aan elkaar schakelt. Het Surinameplein is bovendien op een korte tramrit afstand gelegen van NS en metrostation Lelylaan. Dit maakt het Surinameplein zonder twijfel de belangrijkste stadspoort aan de westkant van de stad met goede verbindingen met de stad en regio. In de hiërarchie van de 9 onderzochte stadspoorten neemt het Surinameplein een 4e plek in, vergelijkbaar met het Stadionplein (zie fig. 4).





kaart 3 Ligging in het netwerk

Interessant is vervolgens te kijken of de verbindingen van een stadspoort met buurt, stad of regio ook aansluit bij de functies en het programma op en rond het plein. Aangezien het Hoofddorpplein met name een schakel vormt op het niveau van stad en buurt is het logisch dat het programma op en aan het plein ook functioneert op de schaal van de buurt (bakker, boekhandel, etc). Het Prins Bernardplein functioneert met kantoorfuncties (waaronder banken, BNR nieuwsradio, Financieel Dagblad) en hoogwaardige horeca (Dauphine) duidelijk op een (boven-)regionaal schaalniveau. Met het Surinameplein is iets anders aan de hand. Op basis van de goede verbindingen met stad en regio zou je hier functies of een programmering verwachten die hierbij aansluit. Dit is echter niet het geval. Een toekomstig Surinameplein heeft de potentie om één of meer functies te accommoderen die het buurtniveau overstijgen (fig. 4). Te denken valt aan functies als een hotel met congresfaciliteit, een onderwijs- of kennisinstelling (vakopleiding/bibliotheek) of een maatschappelijk/cultureel centrum.

14

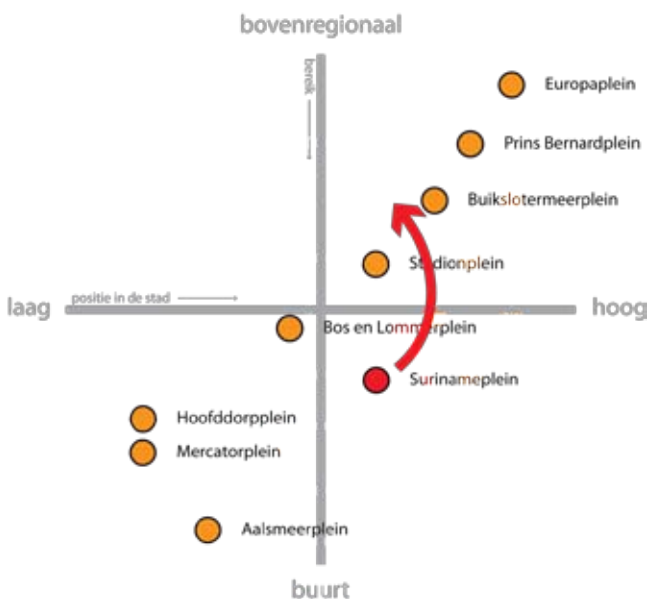
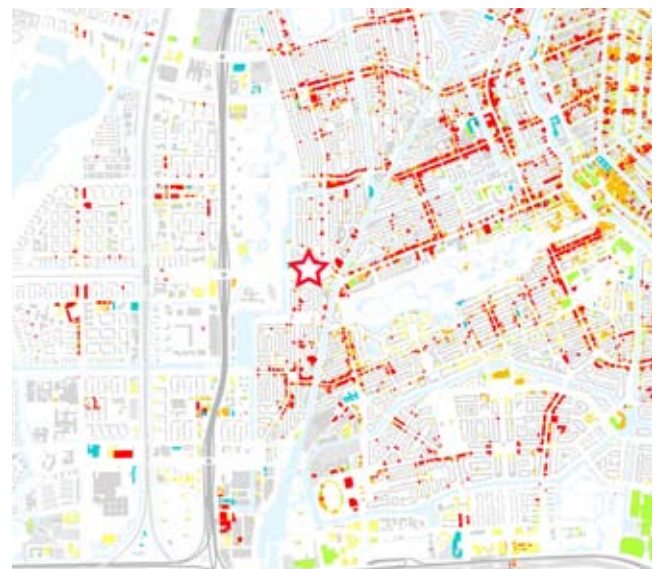


fig. 4. Positie in de stad en programmering

3.4 Uitrol binnenstad

Het is niet voldoende om enkel te kijken naar de positie van het Surinameplein in de stedelijke netwerken. Een belangrijke ontwikkeling die in grote mate de potentie van het Surinameplein bepaald wordt wel wordt aangeduid als 'de uitrol van de binnenstad'. Uit verschillende onderzoeken is gebleken dat de kenmerken en functies van de Amsterdamse binnenstad zich uitbreiden tot over de Singelgracht en verder. Op de functiekaart (kaart 5) is duidelijk te zien dat de fijnmazige bestemmingsdifferentiatie van de Amsterdamse binnenstad inmiddels is uitgebreid. Niet langer is het centrum de plek waar alles gebeurt en iedereen wil zitten. Sommige beroepsgroepen verhuizen binnen Amsterdam van het centrum naar de Zuidas of de IJoevers, zoals advocaten en architectenbureaus. Ook zien we dat er een uitrol is van toonaangevende restaurants van het centrum naar buiten. Er ontstaan met andere woorden nieuwe stedelijke plekken. Gebieden die voorheen niet of nauwelijks tot de verbeelding spraken worden nu 'hotspots'. De karakteristieke menging van werken en vrijetijd, van verschillende bewoners (kapitaalkrachtig, studenten, bohémiens, etc.) en van uiteenlopende typen bedrijvigheid (groot- en kleinschalig, standaard en specialistisch) is duidelijk te herkennen langs de Overtoom. Dit proces zet zich voort in de richting van het Surinameplein (functiekaart).

De verbetering en ontwikkeling van stadstraten en -pleinen, waaronder het Surinameplein, speelt een belangrijke rol bij de uitrol van het centrummilieu. Via stadsstraten en -pleinen kan de behoefte aan centrumstedelijke milieus gekanaliseerd worden aangeboden: hierin moet de fijnmazige functiemix worden gerealiseerd waardoor de rustige woonmilieus van de noodzakelijke stedelijkheid „om de hoek worden voorzien. Potentiële hoogstedelijke gebieden gaan door stadstraten en -pleinen definitief



deel uitmaken van het centrummilieu, naoorlogse uitbreidingsgebieden worden door stadstraten en –pleinen aan „de stad” gekoppeld. Het Surinameplein heeft potentie om een verbindende schakel te worden tussen de nu nog gescheiden werelden van de Overtoom en de Cornelis Lelylaan. Het is dan ook van belang om aansluiting te zoeken met ontwikkelingen in de omgeving, in het bijzonder de Lelylaan (kaart 6).

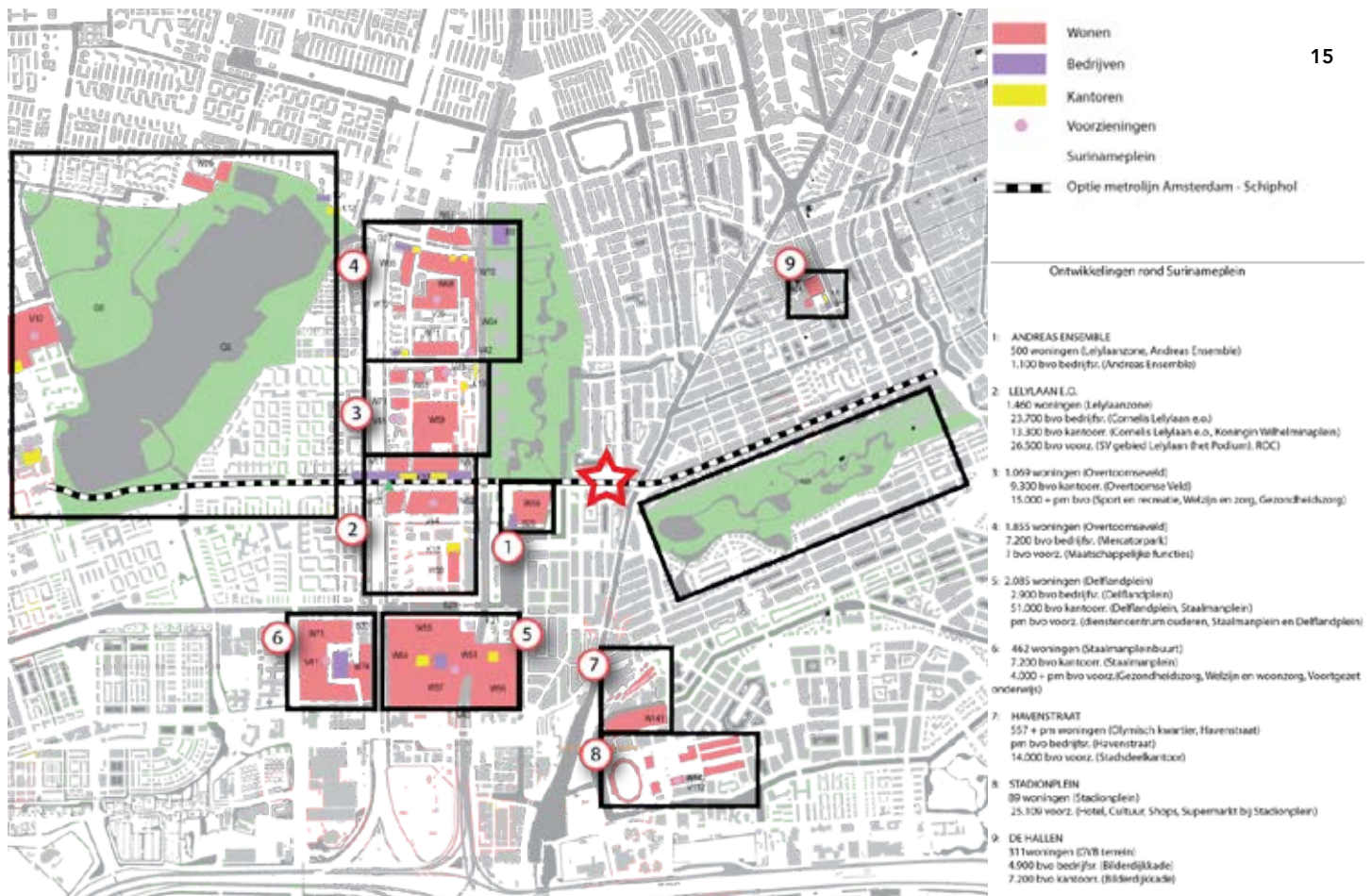
In het door B&W vastgestelde visiedeel van de Ontwerp Structuurvisie (okt 2009) wordt het Surinameplein aangeduid als een plek die als gevolg van de uitrol van de binnenstad in de nabije toekomst tot het (hoog)stedelijke centrumgebied zal gaan behoren. Het Surinameplein wordt daarbij gezien als een stedelijke openbare ontmoetings – en uitwisselingsruimte bij uitstek, met daarnaast een belangrijke verkeersgeleidende functie.

3.5 Potenties

Wat zijn dan die potenties van het Surinameplein?

Knooppunt van schoon vervoer

Door haar strategische ligging in de netwerken van auto, OV en fiets zal het Surinameplein altijd een belangrijke toegang blijven tot de binnenstad. Maar in plaats van enkel een plek te zijn waar je langskomt, kan het plein een belangrijk overstappunt worden. Vanuit dit knooppunt van vervoer is het prettig en gemakkelijk om lopend, met de tram of bus verder te gaan. Het biedt ook de mogelijkheid om met een gehuurde fiets, elektrische auto of scooter je weg te vervolgen of op een boot te stappen, die vanaf de Kostverloren Vaart naar de binnenstad gaat (fig. 7). Dit sluit aan bij de ambities van de centrale stad om op verschillende locaties rond de ring A10 P+R garages te realiseren. Een ondergrondse gecombineerde parkeervoorziening (voor P+R en omwonenden) met daaraan gerelateerde functies moet een meerwaarde opleveren voor de buurt en voor de stad als geheel. De bestuurders van De Baarsjes en Oud-Zuid hebben de ambitie uitgesproken om van het Surinameplein een knooppunt van schoon vervoer te maken.



Knooppunt van ontmoeting

De ruimtelijke opgave voor een stadsplein als het Surinameplein ligt met name in het verbeteren van het uitwisselingsmilieu. Door de herschikking van infrastructuur en de toevoeging van een P+R garage ontstaat er ruimte voor meer veilige fiets- en wandelroutes over het Surinameplein. Maar de potentie is groter. De ligging en bereikbaarheid van het Surinameplein maakt het een interessante plek voor ontmoeting, voor mensen uit verschillende hoeken van binnen of buiten de stad.

Het Surinameplein kan gaan functioneren als een groot entreeplein voor de stad, dat mensen bij elkaar kan brengen voor een afspraak, een vergadering of een evenement. Een plek waar je niet alleen langskomt onderweg, maar waar je ook wilt zijn voor een kop koffie of een uurtje werken. De herontwikkeling maakt het mogelijk om een stedelijk programma toe te voegen, die de functie van ontmoetingsplek ondersteunt. De bestuurders van de Baarsjes en Oud-Zuid hebben de ambitie uitgesproken om van het Surinameplein een knooppunt van ontmoeting te maken.

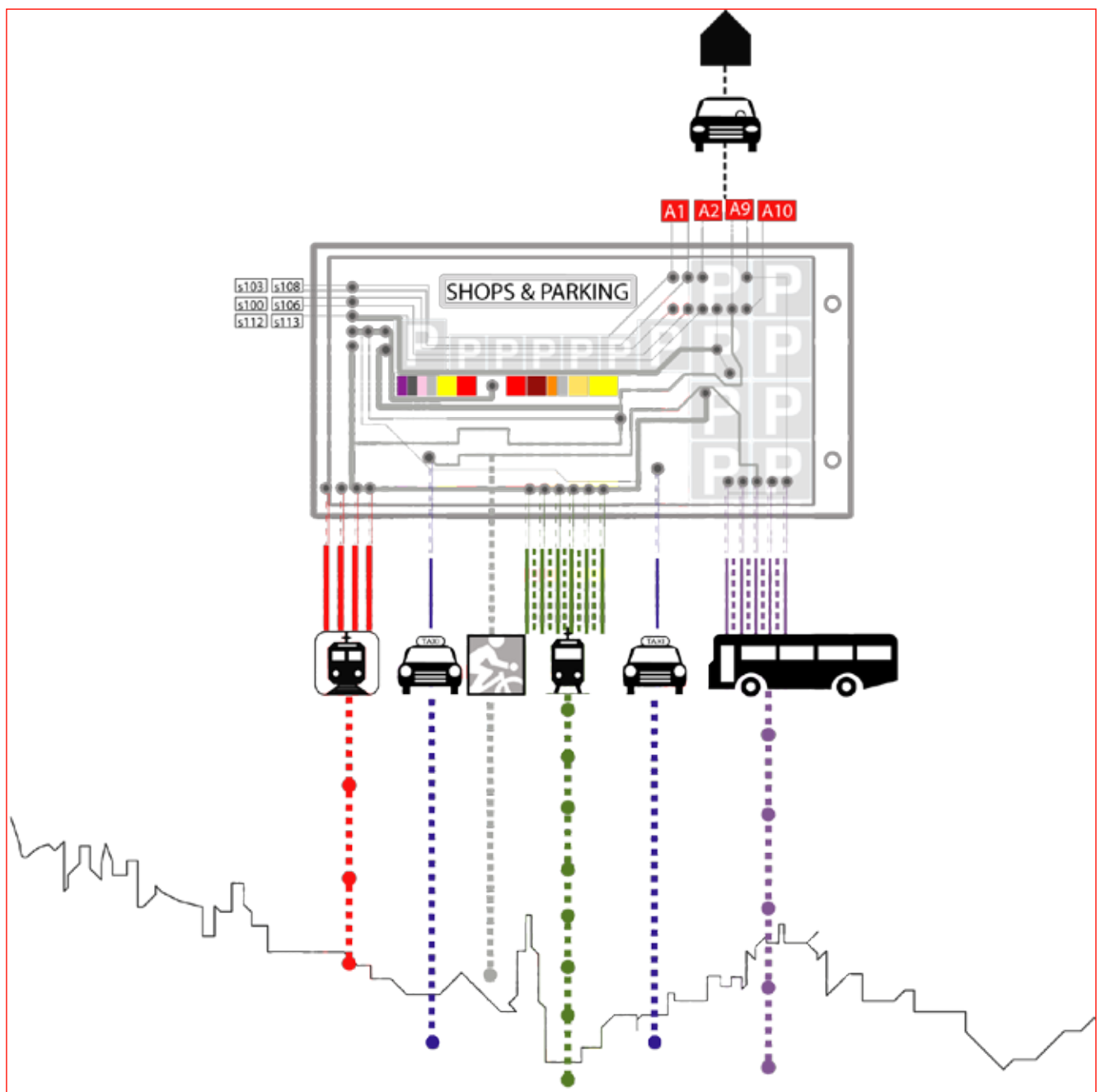


fig. 7 Principe overstapsysteem

4. Ruimtelijke modellen

4.1 Inleiding

Het doel van deze fase is zicht te krijgen op de mogelijke ontwikkelingsrichting van het plein in hoofdlijnen wat betreft de ruimtelijke opbouw en het vastgoed op en rond het plein. Daartoe zijn een aantal modellen ontwikkeld, binnen het op kaart 8 aangegeven plangebied. Het gaat er in deze fase van planvorming niet om een gedetailleerd stedenbouwkundig plan neer te leggen. De modellen zijn ontwikkeld om keuzemogelijkheden expliciet te maken. Van belang daarbij is te beoordelen in welke mate een model tegemoetkomt aan de doelstellingen van stadsdelen en centrale stad: het realiseren van een knooppunt van schoon vervoer en een knooppunt van ontmoeting.

Het eerste model is ontwikkeld op het schaalniveau van de buurt of het stadsdeel. Dit zogenaamde 'Startmodel' focust uitsluitend op de locatie van de huidige tramlus en laat de verkeerssituatie ongemoeid. Dit model is gepresenteerd in het eerste Strategiebesluit, dat in juni 2008 door de DB's van De Baarsjes en Oud Zuid is vastgesteld. Daarnaast zijn drie modellen ontwikkeld met een metropolitane ambitie. Van een van de drie modellen (Surinamelaan) is ook nog een variant ontwikkeld met minder toegevoegd vastgoed. In de modellen met een metropolitane ambitie wordt het plein als een integrale opgave opgevat, waarbij gezocht wordt naar een nieuwe betekenis van het plein

voor buurt en stad. Daarbij hoort het aanpakken van zuid en westzijde van het plein evenals het verbeteren van de verkeerssituatie.

In de volgende hoofdstukken worden verkeerskundige en financiële consequenties van deze modellen inzichtelijk gemaakt.



kaart 8 Plangebied

4.2 Programma

Wat woningbeleid betreft heeft De Baarsjes in de beleidsnota GeWoon in De Baarsjes 2007-2010 aandacht gevraagd voor groepen met speciale woonvormen, zoals ouderen en gehandicapten. Het gemeentelijk beleid van de centrale stad heeft voor nieuwbouwprojecten een eis aan de woningcorporaties gesteld dat 30% van de te realiseren woningen, sociale huurwoningen moeten zijn. Oud Zuid deelt deze doelstellingen in haar Woonvisie. Dit beleid is gericht op huisvesting van speciale doelgroepen zoals ouderen, studenten, grotere gezinnen. Speciale aandacht is er voor huisvesting van middeninkomens.

Economie

Kleine dienstverlenende kantoren en detailhandel hebben een belangrijke functie voor de schaal van de buurt of als ondersteuning van de functies van een hogere schaal. Voor centrale plaatsen als het Surinameplein zijn hotels volgens de Amsterdamse Hotelnota zeer geschikt. Supermarkten in combinatie met goede parkeermogelijkheden zijn ook goed realiseerbaar. Een commerciële invulling zoals een sportschool is erg populair tegenwoordig volgens de gemeentelijke nota over 'leisurevoorzieningen'. Fitness is volkssport nummer 1 op dit moment. Een combinatie van 'trekkers' op het plein zowel stedelijk als buurt verzorgend kan een synergie opleveren.

Maatschappelijke voorzieningen

De aan de zuidzijde aanwezige sociaal maatschappelijke voorzieningen (Arkin), moeten in het toekomstig plan ondergebracht worden.

Voor het overig programma geldt dat de Baarsjes en Oud-Zuid op dit moment een behoefte analyse uitvoeren.

4.3 De modellen

De ontwikkelde modellen laten eindbeelden zien (2040) van een ontwikkeling die gefaseerd zal verlopen. De modellen verschillen onderling op de volgende aspecten

- het type openbare ruimte;
- de verkeerskundige inrichting (huidige situatie, verbeterde rotonde of t-splitsing);
- tram eindpunt & keermogelijkheid;
- het aantal m2 toe te voegen programma;
- grootte en ontsluiting van de parkeergarage;
- de mogelijkheden tot fasering.

I Startmodel

Uitgangspunt/hoofdprincipe

In het Startmodel model worden twee bouwblokken toegevoegd op de plek van de huidige tramlus.

Verkeer

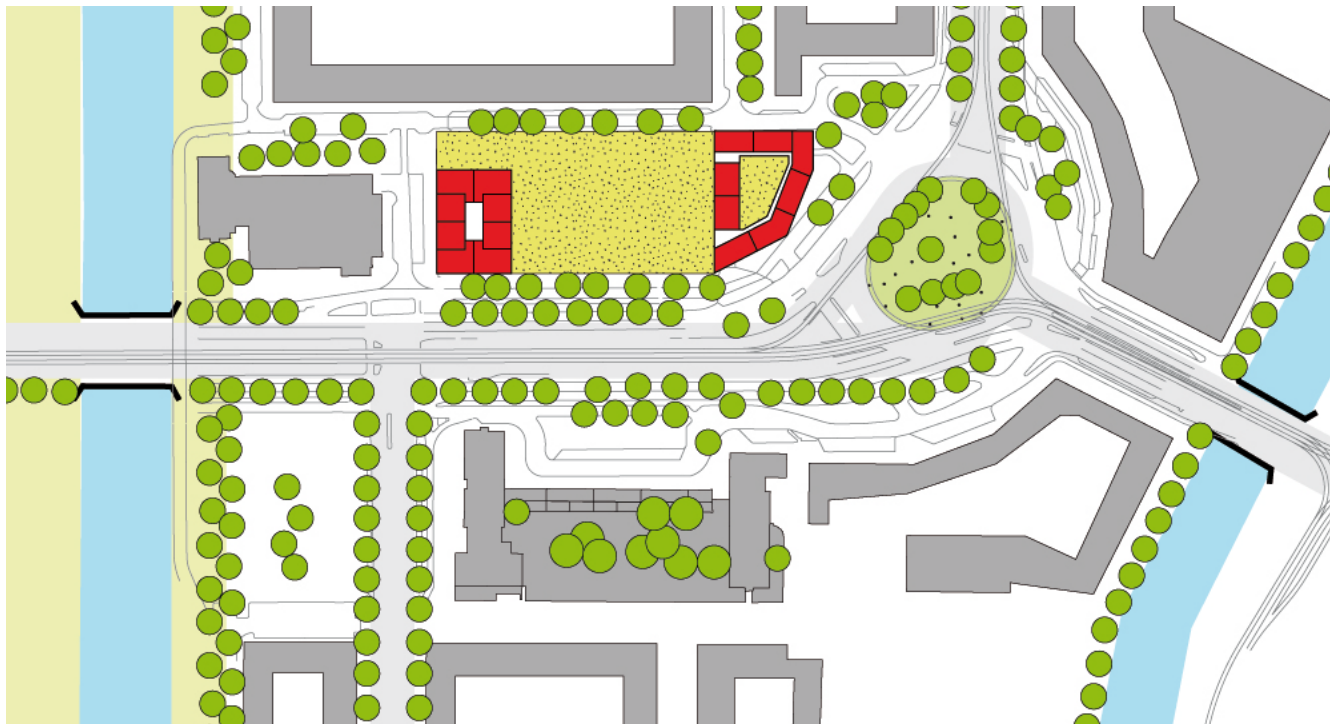
Afgezien van een aantal kleinere verkeerskundige ingrepen om knelpunten op te lossen, wordt er in dit model niet voorzien in grote investeringen in de verkeerskundige structuur.

Kwaliteiten/programma

Het plantsoen blijft voor het grootste deel onbebouwd en moet kwalitatief hoogwaardig ingerichte groene ruimte bieden voor ontmoeting, spelen en ontspanning.

Bebouwing

De twee toegevoegde bouwblokken, bieden ruimte voor woningen, horeca, een supermarkt en wellicht een hotel. Onder het plantsoen is een parkeergarage opgenomen voor de toegevoegde functies, buurtparkeren en P+R. Het torentje aan de rotonde vormt een beëindiging van de ruimte waardoor een duidelijker gedefinieerd plein ontstaat.



Startmodel

II Surinamecircuit

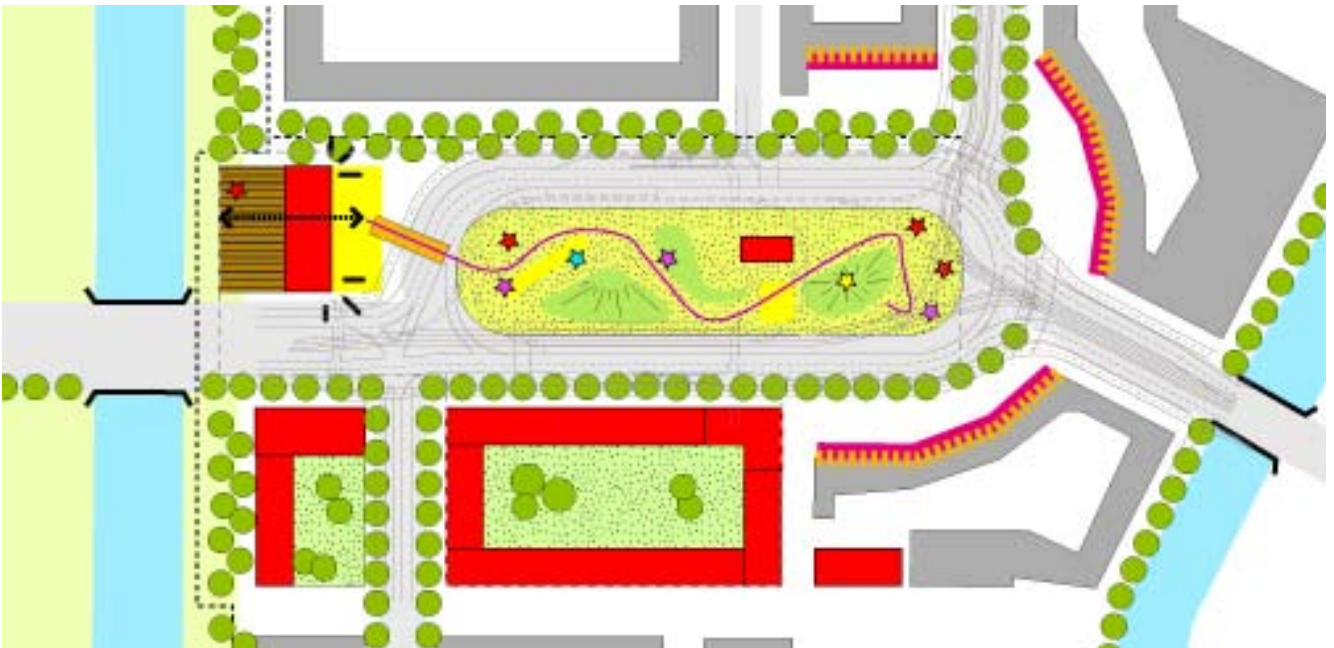
Uitgangspunt/hoofdprincipe

Bij het Surinamecircuit is de grote open ruimte als vertrekpunt genomen. De rotonde wordt als het ware uitgerekt om een groot verkeersplein te gaan vormen met een indrukwekkend middenterrein. Komend vanaf de A10 markeert het plein de plek waar je de binnenstad inrijdt.



Verkeer

Rondom het plein ligt een weg met 2 rijstroken. De Surinamestraat en de Cornelis Lelylaan hebben een profiel van 2x2 rijstroken, de Hoofdweg heeft een profiel van 2x1 rijstrook. Het éénrichtingsverkeer maakt dat het openbare middengebiet voor voetgangers goed is te bereiken. Rondom het plein is een 2-richtingsfietspad ontworpen; daarnaast zijn aan weerszijden van de Surinamestraat tweerichtingsfietspaden opgenomen. De naar het westen leidende fietsroute is conform de ontwikkelingen rond de Cornelis Lelylaan als tweerichtingsfietspad aan de zuidzijde van de Cornelis Lelylaan opgenomen. Langs de oost- en zuidzijde van het plein verdwijnen ventwegen en parkeerplekken en wordt een aantrekkelijk voetgangersgebied ingericht. Het is mogelijk om alle gewenste verbindingen voor de tram in het ontwerp op te nemen, daarnaast kan ook een keerlus worden opgenomen. Haltes zijn er op de Hoofdweg en op het plein.



Model Surinamecircuit

Kwaliteiten/programma

Het middenterrein is een hoogwaardig ingerichte groene ruimte voor recreatie en evenementen. De ruimte krijgt een functie voor de buurt met speel en sport-faciliteiten, maar ook voor het westelijk deel van de stad met horeca en evenementen. Hier en daar wordt het maaiveld opgetild om ruimte te bieden aan de entree/uitrit van de ondergrondse parkeergarage en kleinschalige functies, zoals een kiosk of horeca. In de plint van de monumentale bebouwing aan de oostzijde wordt ruimte geboden voor kleinschalige detailhandel en horeca. Met name de noord-oostelijke hoek is geschikt voor één of meer terrassen.



Bebouwing

De westzijde van het plein wordt begrensd door een bijzonder gebouw met een stedelijke functie, waaraan het plein mede haar bekendheid gaat ontlelen. Te denken valt aan een museum of kennisinstituut. Dit transparante gebouw heeft zowel een gezicht naar het plein als naar de oever van de Postjeswetering. Aan de westzijde is ruimte voor een riant terras met uitzicht over het water en het Rembrandtpark. De bebouwing aan de zuidzijde vormt een duidelijke wand naar het plein toe, met gemengde functies in de plint. Aan de zuidzijde vindt dit blok qua hoogte en architectuur aansluiting bij de bouwblokken in de directe omgeving.



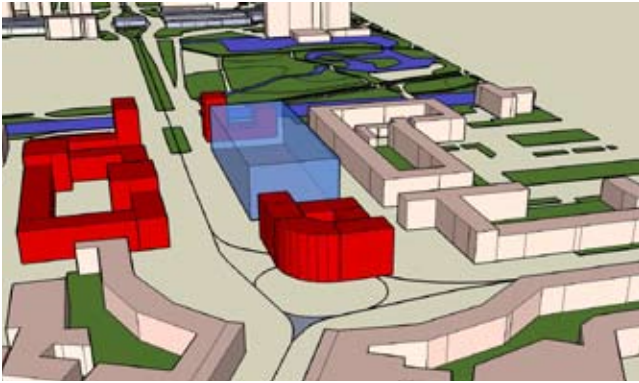
21



III Surinamelaan

Uitgangspunt/hoofdprincipe

In dit model wordt het Surinameplein opgevat als een verlenging van de Lelylaan die uiteindelijk overgaat in de Overtoom. Het idee van een plein wordt verlaten en maakt plaats voor een brede laan met bomen aan beide zijden.



Verkeer

Het plein heeft een weg met 2x2 rijstroken. De Surinamestraat en de Cornelis Lelylaan hebben een profiel van 2x2 rijstroken, de Hoofdweg heeft een profiel van 2x1 rijstrook. Aan de zuidzijde van het plein is een 2-richtings-fietspad ontworpen; daarnaast zijn aan weerszijden van de Surinamestraat tweerichtingsfietspaden opgenomen. De naar het westen leidende fietsroute is conform de ontwikkelingen rond de Cornelis Lelylaan als tweerichtingsfietspad aan de zuidzijde van de Cornelis Lelylaan opgenomen. De nieuwe laan heeft een breed middengebied, waardoor de oversteekbaarheid voor voetgangers verbetert. Ventwegen en parkeerplaatsen worden vervangen door brede en aantrekkelijk ingerichte voetgangersgebieden. Ook in dit model is het mogelijk om alle gewenste verbindingbogen voor de tram op te nemen, evenals een keerlus. Haltes zijn er op de Hoofdweg en op het plein.

Kwaliteiten/programma

De indrukwekkende Surinamelaan is in dit model de drager van de ruimte. Aan beide zijden is ruimte voor brede stoepen en de plinten van de aangrenzende bebouwing bevatten gemengde functies (detailhandel, supermarkt, ateliers, etc.). Het blok op het terrein van de huidige tramlus is een 'solid'. Er wordt een ruim casco gebouwd, waarin ondernemers naar eigen inzicht een ruimte kunnen kopen met de gewenste afmetingen.



referentie solid

Bebouwing

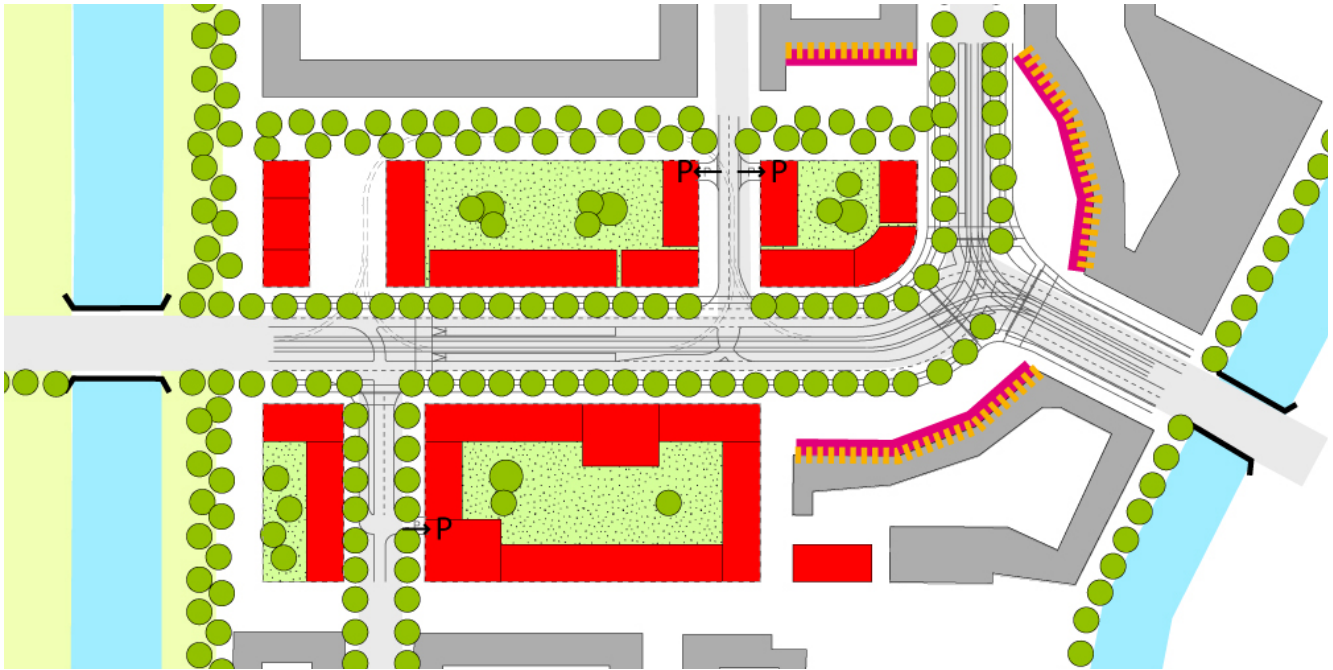
De programmering van de solid is flexibel, aangezien dit gebouw uiteenlopende functies kan bevatten met een wisselend ruimtegebruik. De solid heeft openbare binnenstraten en pleinen. Ook in dit model wordt het gebouw aan de westzijde vervangen om de brede groene oever langs de Postjeswetering te kunnen herstellen. Aan de oostzijde hiervan ontstaat een pleintje. Het gebouw heeft tevens een gezicht naar het Rembrandtpark. De bebouwing aan de zuidzijde voegt zich naar de Berlagiaanse bouw in de omgeving. Afgezien van de solid en de plinten aan de Surinamelaan biedt de nieuwe bebouwing ruimte voor woningen (koop en huur). Ook voor dit model geldt dat de plint van de monumentale bebouwing aan de oostzijde ruimte kan bieden aan kleinschalige detailhandel en horeca. Met name de noordoostelijke hoek is geschikt voor één of meer terrassen.



Model Surinamelaan

IIIb Surinamelaan variant B

Qua uitgangspunten, verkeer en kwaliteiten verschilt deze variant niet van het Surinamelaan model. De Surinamelaan blijft de belangrijkste drager van de openbare ruimte. Waar echter in het Surinamelaan model een forse hoeveelheid vastgoed wordt toegevoegd, is na inbreng uit de buurt een variant B ontwikkeld, waar in plaats van een solid op de locatie van de huidige tramlus, een aantal bouwblokken wordt toegevoegd, waarbij groene openbare ruimte behouden blijft. Deze pleinen zullen met name een functie vervullen voor de buurt.



23

Model Surinamelaan variant B



referenties Surinamelaan

IV Surinamekwartier

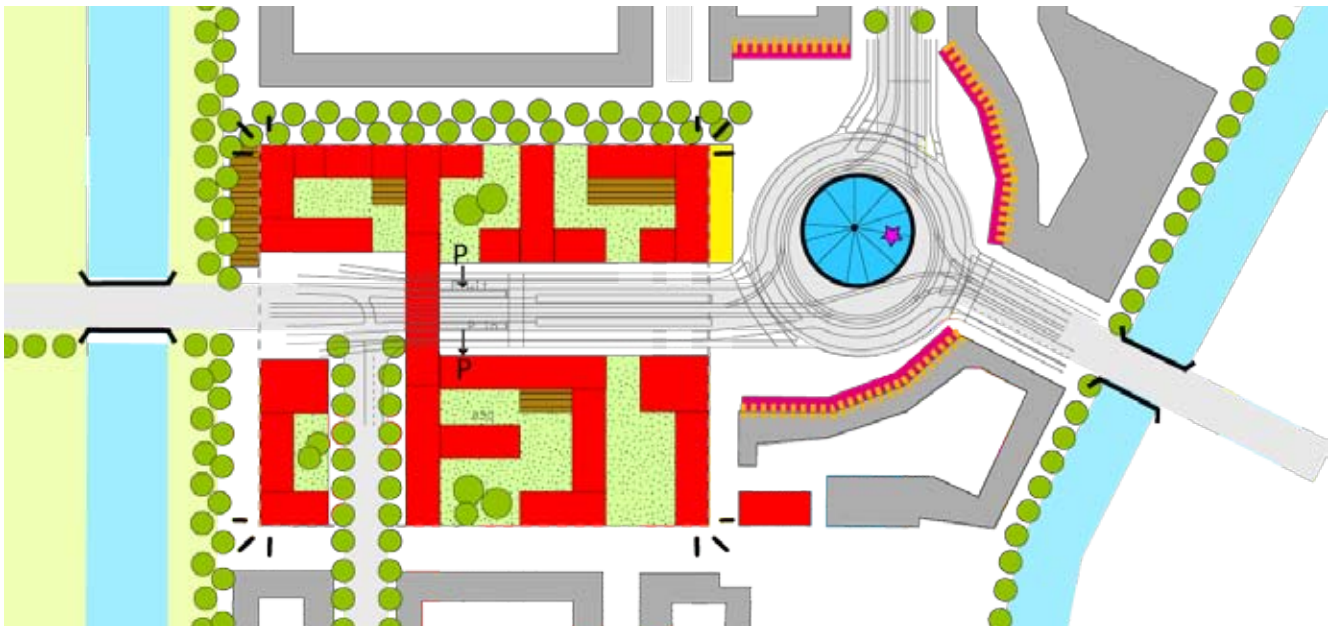
Uitgangspunt/hoofdprincipe

In het model Surinamekwartier wordt de mogelijkheid onderzocht van het 'knijpen' van de infrastructuur. Komende vanuit het westen wordt het aantal rijbanen na de Haarlemmerstraat teruggebracht naar één baan per rijrichting, vergelijkbaar met de Overtoom. Door het versmallen van het straatprofiel en door de bebouwing over de weg heen wordt het gevoel versterkt dat je hier al de binnenstad inrijdt. De nieuwe bebouwing vormt qua architectuur een eenheid, met beschutte en (semi-) openbare binnentuinen. De imposante rotonde met fontein in het midden versterkt het gevoel dat hier de binnenstad is begonnen.



Verkeer

De Surinamestraat is een stadsstraat geworden met 2x1 rijstrook, net als de Hoofdweg en de Overtoom. De rotonde is eveneens teruggebracht naar 1 rijstrook. Het fietsnetwerk wordt net als in de andere modellen aangelegd. Voor de tram worden alle gewenste verbindingbogen in het ontwerp opgenomen. Ruimte voor een keerlus met noodwachtplaats is in dit model niet voorhanden, hiervoor zou een andere plaats gevonden moeten worden. Keren van de trams is nog altijd mogelijk middels de rotonde. Haltes zijn er op de Hoofdweg en op het plein. Ventwegen en parkeerplaatsen worden vervangen door brede en aantrekkelijk ingerichte voetgangersgebieden.



Model Surinamekwartier

Kwaliteiten/programma

Dit model kent twee werelden. In de eerste plaats is er de wereld van de drukke rotonde waar veel beweging is van auto's, fietsers en voetgangers. Door het verkleinen van de huidige rotonde blijft er aan alle zijden veel verblijfsruimte over. De terrassen aan de noordoostzijde bieden uitzicht op de fontein en de bewegingen van het verkeer. In tegenstelling tot deze drukke wereld bieden de beschutte binnentuinen rust. Hier is ruimte voor buurtfuncties, zoals speelplekken.



referentie rotonde

Bebouwing

Anders dan de vorige modellen wordt de nieuwe bebouwing in het Surinamekwartier in één keer en volgens één architectuur ontwikkeld. Afgezien van de plinten aan straatzijde biedt de nieuwe bebouwing ruimte voor woningen (koop en huur). Ook voor dit model geldt dat de plint van de monumentale bebouwing aan de oostzijde ruimte kan bieden aan kleinschalige detailhandel en horeca.



referentie oostzijde



referentie binnentuinen

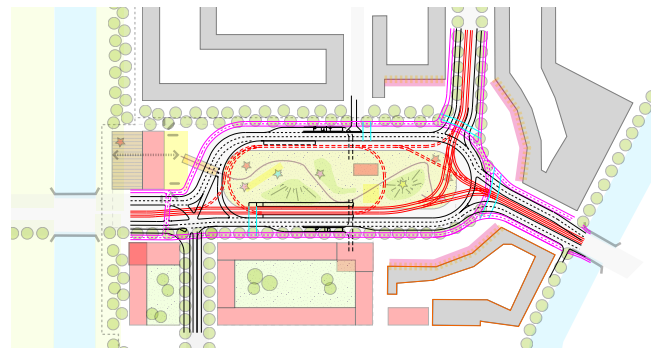
5. Verkeer

5.1 Inleiding

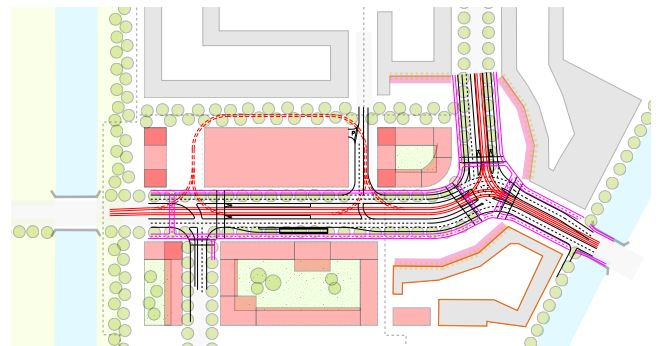
Op basis van de hierboven beschreven modellen is onderzoek verricht naar de verkeerskundige implicaties. In dit hoofdstuk wordt geanalyseerd wat de mogelijkheden zijn voor het realiseren van een gecombineerde bewoners/P+R garage. Daarbij wordt aangesloten bij de vier ruimtelijke modellen, namelijk het 'startmodel', het Surinamecircuit, de Surinamelaan (T-aansluiting) en het Surinamekwartier. Vervolgens wordt in paragraaf 3 de resultaten beschreven van het onderzoek naar de verkeerskundige implicaties van de 4 modellen, waarbij rekening is gehouden met de verschillende capaciteiten van de parkeergarages. Voor een uitgebreide beschrijving van de onderzoeken wordt verwezen naar bijlagen 8 en 9.



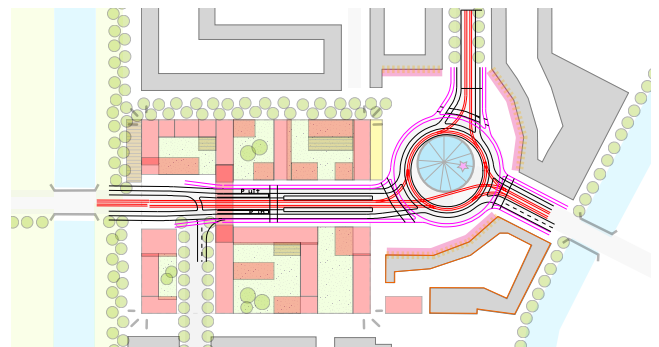
Startmodel



Model Surinamecircuit



Model Surinamelaan



Model Surinamekwartier

5.2 Analyse gecombineerde garage

Het Surinameplein is op dit moment een belangrijke vervoersverbinding stad in en stad uit. De ambitie is om de kwaliteit van de verbinding te verbeteren en daar een kwalitatief hoogwaardig parkeer- en overstappunt aan toe te voegen. Dit parkeerpunt kan op drie invalshoeken functioneren:

1. als P+R-functie voor bezoekers van buiten de stad, die een bestemming in de Binnenstad e.o. hebben;
2. als garage in de meest letterlijke zin voor bewoners in de omgeving, die hier een parkeerplaats voor hun auto hebben, extra bergingsruimte voor goederen en fietsen, en een mogelijkheid om onderhoud aan hun auto of fiets te laten uitvoeren;
3. als parkeergarage voor bezoekers van de aangrenzende woningen en toekomstige commerciële, maatschappelijke en recreatieve functies in het gebied.

De centrale stad heeft ambitieuze plannen om het aantal P+R plekken rond de ring A10 te vergroten. Het Surinameplein is een zeer geschikte locatie voor het ontwikkelen van P+R. Een ondergrondse gecombineerde parkeervoorziening (voor P+R en omwonenden) met daaraan gerelateerde functies moet een meerwaarde opleveren voor de buurt en voor de stad als geheel.

Uitgangspunten

Het belangrijkste uitgangspunt voor het ontwerpen van de P+R voorziening is om zo veel mogelijk aan te sluiten bij de vier ruimtelijke modellen, namelijk het 'startmodel', het Surinamecircuit, de Surinamelaan (T-aansluiting) en het Surinamekwartier (1 strooks rotonde).

Andere uitgangspunten zijn:

De P+R voorziening wordt ondergronds gerealiseerd. De bovenste parkeerlaag/parkeerlagen onder maaiveld is/zijn bestemd voor P+R. De onderste laag/lagen is/zijn voor bewonersparkeren en parkeren van de toekomstige functies op het Surinameplein.

De benodigde parkeercapaciteit is 400 P+R plaatsen en 300 parkeerplaatsen voor omliggende buurten. Daarbij opgeteld komt een wisselend aantal parkeerplaatsen voor nieuwe functies, variërend per stedenbouwkundig scenario. De hoogte van de parkeerlagen bedraagt 2,5 meter en de constructiedikte van de vloeren en daken zijn 0,5 meter. De garage wordt niet geschikt gemaakt voor touringcars. Dit zou namelijk zeer kostenverhogend werken vanwege de toename van de verdiepingshoogte.

Om een goede leefconditie voor de bomen te creëren wordt uitgegaan van een gronddekking van 1,5 meter op het dak van de garage.

Vier footprints

Er zijn verschillende varianten voor een P+R voorziening bekeken: één solitaire P+R garage aansluitend bij het stadsdeel model, maar dan zonder toegevoegde bebouwing en drie varianten die aansluiten op de modellen met metropolitane betekenis. Op de vier kaarten hierna vindt u de footprints van de varianten. Afgezien van de P+R garage, is een parkeervoorziening onder het te herontwikkelen blok van Delta Lloyd goed voorstelbaar.

Variant 1: Startmodel: solitaire P+R/bewonersgarage, maar zonder toegevoegde bebouwing



Variant 1: Solitaire P+R heeft 3 lagen voor P+R en bewoners uit de omgeving (capaciteit $400 + 300 = 700$ parkeerplaatsen) en geen extra parkeergelegenheid voor eventuele nieuwe functies op het Surinameplein.

Variant 3: Surinamelaan



Variant 3: Surinamelaan heeft 2 lagen met 400 P+R plaatsen, 300 parkeerplaatsen voor bewoners uit de omgeving en 297 plaatsen voor de nieuwe functies in het plangebied.

Variant 2: Surinamecircuit



Variant 2: Surinamecircuit heeft 1 laag met 400 P+R plaatsen, 300 parkeerplaatsen voor bewoners in de omgeving en 19 plaatsen voor nieuwe functies in het plangebied.

NB. De benodigde parkeercapaciteit voor het scenario Surinamecircuit (variant 1) kan ook worden gerealiseerd in een tweelaagse garage met een beperkte footprint die qua omvang lijkt op variant 3.

Variant 4: Surinamekwartier



Variant 4: Surinamekwartier heeft 2 lagen laag met 400 P+R plaatsen, 300 parkeerplaatsen voor bewoners uit de omgeving en 146 parkeerplaatsen voor de nieuwe functies in het plangebied.

Beoordeling/Conclusie

In onderstaande tabel worden de voor- en nadelen van de vier varianten gepresenteerd en wordt een kwalitatieve beoordeling op een aantal verkeerstechnische en maatschappelijke aspecten gegeven. De financiële aspecten zijn opgenomen in de kabinetsstukken.

Variant 1, de solitaire P+R/bewonersgarage, heeft als belangrijkste nadeel dat de kosten per parkeerplaats hoog zijn, aangezien alle bovengrondse aanpassingen in deze berekening ook door de garage financieel gedragen moeten worden. Net als in de andere varianten is de overstap op het openbaar vervoer gemakkelijk. Omdat deze variant een kleine bouwruimte heeft, veroorzaakt de realisatie weinig overlast.

Variant 2, onder het Surinamecircuit, is gemakkelijk verkeerskundig te ontsluiten en biedt de mogelijkheid makkelijk over te stappen van de auto op het OV door het creëren van uitgangen dichtbij de OV haltes. De grootste

struikelblokken bij deze variant worden veroorzaakt door de grootte, namelijk overlast tijdens de realisatie en verstoring van de grondwaterhuishouding.

Variant 3, onder de Surinamelaan, heeft als grootste risico de ontsluiting van de garage, doordat er in de laan geen in- en uitrit opgenomen kunnen worden. De investeringskosten en de overstap op het openbaar vervoer zijn positief.

Variant 4, onder het Surinamekwartier, heeft door het beperkte aantal rijbanen hetzelfde risico als de Surinamelaan, dat de ontsluiting van de parkeergarage ingewikkeld wordt. Er zijn tevens vergelijkbare pluspunten, namelijk de investeringskosten en de overstap op het openbaar vervoer.

Beoordelingsaspecten	Variant 1: Startmodel	Variant 2: Surinamecircuit	Variant 3: Surinamelaan	Variant 4: Surinamekwartier
Overlast tijdens de bouw	Deze variant veroorzaakt weinig overlast. De bouwruimte is kleiner dan de andere varianten en de belangrijkste verkeersstromen worden niet gehinderd. Alleen een deel van de Curaçaostraat kan tijdelijk niet worden gebruikt.	Deze variant moet gefaseerd (3 fasen) worden aangelegd om het verkeer in alle richtingen niet te blokkeren. Daarnaast is de bouwruimte veel groter dan bij de andere varianten.	Deze variant moet in 2 fasen worden aangelegd om het oost-westverkeer niet te blokkeren. De benodigde bouwruimte is kleiner dan variant 2, maar iets groter dan variant 4.	Deze variant moet in 2 fasen worden aangelegd om het oost-westverkeer niet te blokkeren. De benodigde bouwruimte is veel kleiner dan variant 2 en iets kleiner dan variant 4.
Verkeerskundige ontsluiting parkeergarage	Tweezijdige ontsluiting garage. Hellingbaan grotendeels in zijstraat, deels inpandig opgelost. Aanpassing kruising nodig (opstelstrook ertbij voor linksaf, komend vanaf ring A10 en rechtsaf, komend vanuit het centrum).	Voldoende ruimte voor een gebruiksvriendelijke en veilige in- en uitrit van de garage. Hoogteverschil (hellingbaan) is opgelost op een aparte rijstrook.	De in- en uitrit van de garage kunnen niet in de laan zelf worden gerealiseerd. Extra doorsteek nodig t.h.v. Curaçaostraat. Problemen met de hellingbaan.	Eenzijdige ontsluiting parkeergarage (1 richting in, 1 richting uit) of moei-zame ontzetting doorgaand verkeer versus parkeerders.
Overstap kwaliteit auto – OV	De voetgangersingangen en –uitgangen kunnen zodanig worden gesitueerd dat de loopafstand van de garage naar de OV-haltes minimaal is. Wel moet een flink hoogteverschil worden overbrugd als men op -3 parkeert.	De voetgangersingangen en –uitgangen kunnen zodanig worden gesitueerd dat de loopafstand van de garage naar de OV-haltes minimaal is.	De voetgangersingangen en –uitgangen kunnen zodanig worden gesitueerd dat de loopafstanden van de garage naar de OV-haltes minimaal zijn.	De voetgangersingangen en –uitgangen kunnen zodanig worden gesitueerd dat de loopafstanden van de garage naar de OV-haltes minimaal zijn.
Risicoprofiel	Geen bijzonderheden.	Vanwege grote footprint bestaat het risico op verstoring van de grondwaterhuishouding. Daarnaast zijn er planningsrisico's die samenhangen met de gefaseerde aanleg.	Er zijn planningsrisico's in verband met de gefaseerde aanleg, maar verder geen bijzonderheden.	Er zijn planningsrisico's in verband met de gefaseerde aanleg, maar verder geen bijzonderheden.

Tabel: Beoordeling vier varianten

5.3 Verkeerskundige implicaties

Het onderzoek heeft zich met name gericht op de verwerkingscapaciteit van de modellen. De volgende variabelen spelen hierbij een rol: t-splitsing of rotonde, 'knijpen' van het profiel, wel of geen tramlus, in- en uitrit van de parkeergarage. In de modellen zijn parkeergarages met verschillende capaciteiten opgenomen. Deze gegevens zijn verwerkt in de intensiteiten. De voor de regelbaarheid benodigde rijstroken, de opstellengte en eventuele verkeerskundige aanpassingen in het concept profiel met de daarbij beoogde effecten worden aangegeven. In een eindafweging is tevens rekening gehouden met andere verkeerskundige aspecten:

- oriëntatie;
- aantrekkelijkheid fietsroutes;
- tram eindpunt & keermogelijkheid;
- verkeersveiligheid voor voetgangers, fietsers en automobilisten;
- mogelijkheden voor ontsluiting parkeergarage (in- uitrit);
- verblijfsfunctie.

Onderstaande tabel geeft een beoordeling op verwerkingscapaciteit en andere belangrijke criteria, met daarbij de huidige situatie als referentie (startmodel).

Ten opzichte van de huidige verkeerssituatie (het startmodel) zijn met name het circuit en de laan een verbetering. Geconcludeerd kan worden dat de Surinamelaan (met de t-splitsing) het beste de huidige verkeersintensiteiten kan verwerken. Bij alle modellen zal er filevorming blijven optreden tijdens de spits. Surinamekwartier kan de huidige verkeersintensiteiten niet verwerken.

Surinamecircuit

- De verwerkingscapaciteit van het Surinamecircuit is vergelijkbaar met de huidige situatie. Daarbij zullen er tijdens de spits files ontstaan.
- Door het uitrekken van de rotonde ontstaat een groot overzichtelijk plein. De oriëntatiemogelijkheid is rede-

lijk. De te volgen route is door de omvang van rotonde wellicht iets minder helder in vergelijking met beide andere meer compacte modellen.

- Waar wenselijk worden fietspaden in 2 richtingen aangelegd; voor de fietsroute vanaf de Baarsjesweg wordt via de Surinamestraat, het Surinameplein en de andere zijde van de Surinamestraat naar de Sloterkade geleid (v.v.).
- De looproutes "rondom" het plein zijn goed, de oversteken naar het middenterrein en de tramhaltes is minder.
- Naar verwachting zal de verkeersveiligheid voor fietsers verbeteren doordat niet meer via de ventwegen met geparkeerde auto's wordt gereden maar directere fietsroutes worden aangelegd.
- De rijwegen voor het autoverkeer zijn ruim en overzichtelijk; de tweerichtingsdoorsteken van de trambaan en de in- en uitrit van de parkeergarage kunnen gevaarlijke situaties opleveren.
- De parkeergarage is door middel van een aan de rechterzijde van de weg gelegen inrit vanuit het westen rechtstreeks (en via een lus via het "circuit" vanaf de andere richtingen iets minder direct) in te rijden; de uitrit is naar het westen (ringweg A10) georiënteerd, de andere richtingen zijn via een lus via het "circuit" te bereiken.
- In dit model is het goed mogelijk een tram eindpunt & keermogelijkheid te realiseren; ook bruikbaar vanuit de richting Osdorp.
- Door het opheffen van de parallelwegen neemt in dit model de verblijfsruimte toe, daarnaast ontstaat in het middengebied een grote verblijfsruimte. De bereikbaarheid voor voetgangers van dit middengebied is een aandachtspunt bij de verdere uitwerking.

Criterium	Startmodel	Surinamecircuit	Surinamelaan	Surinamekwartier
Verwerkingscapaciteit	0	0/-	0	--
Oriëntatie	0	0/+	+	+
Fietsroutes	0	+	+	0
Verkeersveiligheid	0	0/-	0/-	-
Voet	0	-	0	0
Fiets	0	+	+	-
Auto	0	0	0	

Surinamelaan

In het model van de laan wordt de rotonde vervangen door een t-splitsing.

- De verwerkingscapaciteit is iets hoger dan de huidige situatie en het "circuit". De verkeersruimte wordt in dit model geminimaliseerd, zonder de capaciteit te beperken; hierdoor ontstaat maximaal ruimte voor ander gebruik. De linksaffer vanaf het Surinameplein naar de Haarlemmermeerstraat is de enige uitzondering hierop: deze "kost" over de gehele lengte van het plein 3 meter ruimte en is daarom niet in het plan opgenomen.
- Een t-splitsing geeft over het algemeen voor alle verkeersdeelnemers het meest duidelijk aan hoe de infrastructuur moet worden gebruikt. Daarentegen kan de concentratie van het verkeer op één punt een aantal verkeersonveilige situaties met zich meebrengen.
- Aan de zuidzijde van de laan is een tweerichtingsfietspad in het plan opgenomen. Tevens is de fietsroute vanaf de Baarsjesweg naar de Sloterkade op dezelfde manier als in variant 1 als tweerichtingsverbinding opgenomen.
- Dit is een compact verkeersmodel, de verkeerslichtenregeling voor de voetgangers is echter niet overal optimaal.
- De fietsers hebben (met verkeerslichten geregelde) duidelijke en korte verbindingen, waardoor de verkeersveiligheid voor de fietser goed is.
- Door de concentratie van het verkeer op één punt kan de verkeersveiligheid afnemen; doordat dit punt voorzien is van een verkeersregelinstallatie met een relatief korte cyclustijd zijn er echter geen onveilige situaties te verwachten. De uitrit van de parkeergarage (doorsteek over de trambaan) kan tot gevaarlijke situaties leiden. Ook de inrit van de parkeergarage kan bij grote drukte tot verkeersonveilige situaties leiden.
- De inrit van de parkeergarage wordt in dit model aan de zuidzijde van de laan gerealiseerd; de uitrit vindt plaats via de Curaçaostraat. Voor verkeer vanaf de Ringweg (P&R) een goede oplossing. Buurtverkeer kan de parkeergarage moeilijker bereiken, tenzij in de Curaçaostraat voor dit verkeer een aparte inrit naar de parkeergarage wordt gemaakt.
- In dit model is het goed mogelijk een tram eindpunt & keermogelijkheid te realiseren, ook bruikbaar vanuit de richting Osdorp.
- Ook in dit model wordt veel kwalitatieve verblijfsruimte gewonnen (in- en uitpandig) in vergelijking met de huidige situatie.

Surinamekwartier

Dit is het meest stedelijke model. Het profiel wordt geknepen en het aantal rijbanen per richting gaat terug naar 1.

- De verwerkingscapaciteit is daarmee ongeveer 50% ten opzichte van de huidige situatie. Files zullen in eerste instantie verergeren en terugslaan op de A10. Ook zal een groot deel van het verkeer met bestemming binnenstad alternatieve routes gaan zoeken (Jan van Galenstraat). Dit model is dan ook ondenkbaar zonder stadsbrede maatregelen om het autoverkeer richting binnenstad te verminderen.
- Oriëntatiemogelijkheid op deze eenvoudige rotonde is goed.
- Daar de precieze vormgeving van de verkeersknoop Hoofdweg/Surinameplein/Surinamestraat op dit moment nog niet duidelijk is, is ook nog niet aan te geven waar tweerichtingsfietspaden gerealiseerd kunnen worden. De gehele situatie is qua regeling uiterst ingewikkeld.
- Normaal gesproken is een rotonde verkeersveilig en kan deze ongeregeld worden gebruikt. In dit geval echter moet door de aanwezigheid van de tram de rotonde waarschijnlijk met verkeerslichten geregeld worden. De veiligheid wordt dan vergelijkbaar met een geregelde kruising (vooropgesteld dat het verkeer verwerkt kan worden).
- De parkeergarage is geheel gericht op ontsluiting vanaf de Ringweg; vanuit (en naar) de stad is de parkeergarage voor autoverkeer niet bruikbaar.
- Een eindpunt van de tram is in dit model niet mogelijk. Omrijsporen zijn wel inpasbaar.
- Ten opzichte van de huidige situatie betekent dit model een grote verbetering van de verblijfsruimtes in de vorm van binnentuinen, stadsstraat en verblijfsruimte langs alle zijden van de rotonde.

Aandachtspunten

Een aandachtspunt bij de verdere uitwerking is de locatie van de tramhalte aan de zuidzijde van het Surinameplein en de toegankelijkheid van de openbare ruimte: in combinatie met de tramhalte is er een voetgangersoversteekplaats noodzakelijk; daarnaast is er soms de wens om een bepaald gebied (bijvoorbeeld het middenterrein in model "Surinamecircuit") door middel van een voetgangersoversteekplaats te bereiken. Door de beperkte ruimte en doordat de tramhalte veel ruimte inneemt is het niet altijd mogelijk de oversteekplaats op de meest gewenste plaats te situeren.

Ter plaatse van de Surinamestraat blijft het lastig om een voor de fietser bevredigende oplossing te vinden. In de Surinamestraat is te weinig ruimte om een goede, verkeersveilige fietsoversteek te realiseren. De enige mogelijkheid lijkt te zijn om in de Surinamestraat aan weerszijden een tweerichtingsfietspad aan te leggen en de oversteek nabij het Surinameplein mee te regelen in de verkeerslichteninstallatie van het Surinameplein.

Er is gewerkt met cijfers voor de avondspits (er zijn geen ochtendspitsgegevens bekend). In een volgend stadium is het van belang ook de ochtendspitssituatie te bezien, omdat deze invloed kan hebben op de verwerkingscapaciteit van het plein (en/of het aantal opstelvakken).

6. Financieel

Onderdeel van het strategiebesluit is een eerste inschatting van de financiële haalbaarheid van het project (zie ook bijlage 10 en 11). Bij het 'stadsdeel model' is in eerste instantie gekeken naar de kosten en opbrengsten van een ontwikkeling op het openbaar grondgebied van De Baarsjes, waarbij verwerving geen rol speelt. De voorgenomen vastgoedontwikkeling door Delta Lloyd aan de zuidzijde zal slechts beperkt kosten/ opbrengsten voor de grondexploitatie genereren, omdat dit grotendeels op eigen erfpachtgrond zal plaatsvinden.

Startmodel

Het grondexploitatiegebied zal bestaan uit de voetprint van de bebouwing en de parkeergarage. In de berekeningen is gerekend met 200 parkeerplaatsen voor bewoners uit omliggende buurten met daarbovenop in alle varianten minimaal 200 plaatsen voor de vraag uit de nieuw toe te voegen programma's. Een garage alleen onder de toe te voegen bebouwing is daarmee onvoldoende en dus zal een groot deel van de openbare ruimte van het toekomstige Surinameplein boven op de parkeergarage moeten worden gemaakt. In de berekeningen zijn de kosten van de parkeergarage neutraal gehouden, omdat er vanuit wordt gegaan deze opgebracht worden door de toegevoegde functies en de budgetten van de omliggende stadsdelen voor het faciliteren van buurtparkeren.

De conclusie van de uitgevoerde berekening is dat het geschetste stedenbouwkundige stadsdeelmodel op Baarsjesterrein een positief grondexploitatiesaldo oplevert. De berekeningen met onderbouwing zijn opgenomen in bijlage 10.



Surinamecircuit:

Het Surinamecircuit heeft een groot openbaar plein met een horecafunctie, met een goede mogelijkheid voor festivals en evenementen. Het verwerven van de naastgelegen kavel aan het water wordt niet mogelijk geacht gezien de hoge verwervingskosten. In deze variant wordt bovengronds 6.000 m² bvo vastgoed toegevoegd, door verdichting op de herontwikkelingslocatie Delta Lloyd. Het aantal parkeerplaatsen behorende bij het programma kan ondergronds gerealiseerd worden. Het saldo van de grondexploitatie is in dit model negatief.



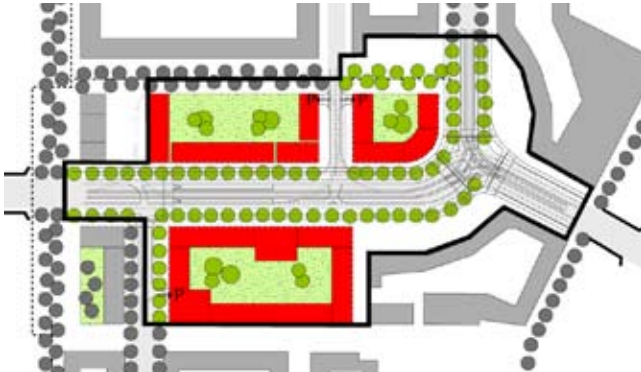
Surinamelaan:

Voor de variant Surinamelaan zijn geen verwervingskosten. Het programma omvat bovengronds een toevoeging van 31.000 m² bvo, bestaande uit detailhandel / gemengde functies in de plint met daarboven woningen. De P+R garage moet gebouwd worden onder het nieuwe vastgoed. In het grootste gebouw kunnen ook op de bovenliggende lagen gemengde functies gerealiseerd worden. Aandachtspunt is daglichttoetreding voor woningen in relatie tot het diepe bouwvolume. Het saldo van deze grondexploitatie is positief.



Surinamelaan variant B:

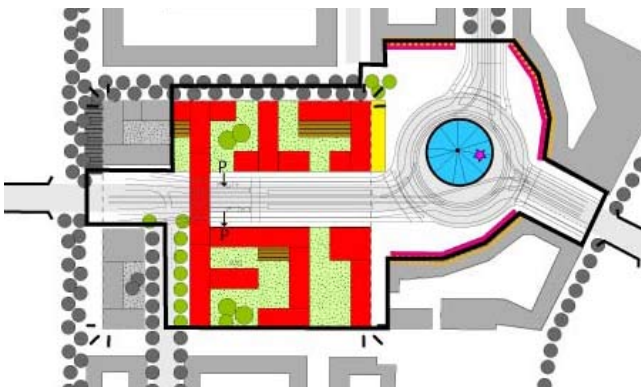
Het programma van Surinamelaan variant b omvat bovengronds een toevoeging van 20.500 m² bvo, eveneens bestaande uit detailhandel/gemengde functies in de plint met daarboven woningen. Het saldo van deze grondexploitatie is eveneens positief.



Surinamekwartier:

In deze variant zijn ook geen verwervingskosten. Voor de tramlus, waarvoor in deze variant geen plek is, zal een andere locatie buiten het plangebied gevonden moeten worden. Het programma omvat bovengronds een toevoeging van circa 23.000 m² bvo. Het bestaat uit diverse gemengde functies in de plint, waaronder een museum en voor de bouwlagen boven de plint is plaats voor woningen. De woningen gesitueerd over de weg sluiten aan op de ontwikkeling van de naastgelegen Delta Lloyd kavel. Deze kunnen alleen gerealiseerd worden in samenhang met de ontwikkeling van deze kavel. Het saldo van deze grondexploitatie is positief.

34



Naast de investeringen in de grondexploitatie zijn in alle varianten investeringen nodig voor een herprofilering van de infrastructuur, voor de P+R garage en voor (ondergrondse) vervanging van de parkeerplaatsen, die worden opgeheven. Tevens zullen er hogere proceskosten worden gemaakt door de noodzakelijke coördinatie en afstemming tussen de verschillende investerende partijen, waaronder de Gemeente Amsterdam, en de twee stadsdelen. Voor een uitgebreide beschrijving van het onderzoek zie bijlage 11.

7. Procedurele- en krachtenveldanalyse

7.1 Procedures

Bestemmingsplan

De belangrijkste procedure is de bestemmingsplanprocedure. De vigerende bestemmingsplannen voorzien niet in de ontwikkeling van het Surinameplein. Dit geldt voor zowel het plangebied van Stadsdeel de Baarsjes als voor Stadsdeel Oud Zuid.

In de planning is rekening gehouden met de nieuwe Wet ruimtelijke ordening.

De optimale vorm van het bestemmingsplan dient in de onderzoeksfase vastgesteld te worden.

In bijlage 15 is een planning opgenomen.

Milieueffectrapportage

Afhankelijk van de te realiseren functies kan een milieueffectrapportage noodzakelijk zijn. Vooralsnog is de aanname dat er geen milieueffectrapportage noodzakelijk is. Voor projecten met een kleinere omvang kan een m.e.r. beoordelingsplicht noodzakelijk zijn. In de onderzoeksfase zal de noodzaak onderzocht worden.

Wet Geluidhinder

Indien woningen gerealiseerd worden waarbij de voorkeurswaarde overschreden wordt en geen voorzieningen getroffen kunnen, kan een ontheffing hogere waarden worden aangevraagd. De ontheffing dient verkregen te zijn voor vaststelling van het bestemmingsplan.

In de onderzoeksfase zal nader onderzoek op het gebied van geluid plaatsvinden.

Welstand

De herontwikkeling zal recht moeten doen aan de waardering van stedenbouw en architectuur zoals opgenomen in de Atlas Gordel 20-40 en de Welstandsnota De Baarsjes en de Welstandsnota Oud Zuid. Desgewenst worden aanvullende criteria voor welstand in het investeringsbesluit opgenomen.

7.2 Krachtenveld- en risicoanalyse

Risicoanalyse

Hoge kosten voor aanpassing infrastructuur

Een aanpassing van hoofdnnet auto, fietspaden, ventwegen en rotonde zijn een grote kostenpost in dit project. De dekking van deze kosten kan slechts ten dele worden opgevangen door hieraan gerelateerde gronduitgifte. Om dit risico te beheersen is het van belang om de verantwoordelijkheden voor de uitvoering helder in het vizier te houden, de mogelijkheden van fasering in de uitvoering nader te onderzoeken, en de mogelijkheden van externe subsidie (Stadsregio) in de volgende fase expliciet te onderzoeken.

Potentiële overschrijding van de normen voor luchtkwaliteit

De luchtkwaliteit op het Surinameplein is op bepaalde tijdstippen van de dag zorgelijk, wat in hoge mate veroorzaakt wordt door het stilstaande auto-verkeer, dat via de Overtoom de stad in wil. Op de langere termijn is het belangrijk om goed te monitoren wat de effecten zijn van de maatregelen vanuit Buro Luchtkwaliteit. Ook maatregelen in het kader van De auto en de stad, op weg naar een autoluwe stad, kunnen een bijdrage leveren aan een betere luchtkwaliteit op het Surinameplein.

In het krachtenveld rond het project spelen de volgende belanghebbenden een rol:

Belanghebbenden	Belang
Stadsdeel De Baarsjes	Een voor omwonenden acceptabel plan met de allure en ambiance, die overeenkomen met de betekenis van een van de belangrijkste poorten van de stad en dat een oplossing biedt voor het parkeerprobleem en een verbetering is voor de verkeersdoorstroming en –veiligheid.
Stadsdeel Oud Zuid	Een voor omwonenden acceptabel plan met de allure en ambiance, die overeenkomen met de betekenis van een van de belangrijkste poorten van de stad en dat een oplossing biedt voor het parkeerprobleem en een verbetering is voor de verkeersdoorstroming en –veiligheid.
Stadsdeel Oud West	Een plan, dat een oplossing biedt voor het parkeerprobleem en een verbetering is voor de verkeersdoorstroming en –veiligheid.
Stadsdeel Slotervaart	Een plan met voorzieningen die ten goede komen aan de (toekomstige) bewoners van de nabij bouw- en ontwikkelingslocaties aan de Corn. Lelylaan (bv. Andreas-locatie).
Centrale stad	Een representatieve poort naar de stad, met voldoende ruimte voor het goed functioneren van de hoofdnetten en een mogelijkheid voor een P+R garage.
Delta Lloyd	Een rendabele herontwikkeling van haar vastgoed.
Bewoners	Een overheid die bij de planvorming en uitvoering rekening houdt met de belangen van bewoners.

Te lange doorlooptijd van het project

Het project Surinameplein kent reeds een periode van 10 jaar, waarin is nagedacht over mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen voor het Surinameplein. Nu is het moment daar dat er overeenstemming is over de potenties van het plein, en dat er twee grote investeerders zijn (de gemeente Amsterdam en Delta Lloyd) die hier graag vastgoed willen ontwikkelen. Om de potenties van het plein ook daadwerkelijk te kunnen realiseren is het van belang om nu door te pakken en de benodigde vervolgonderzoeken en hiermee samenhangende besluitvorming conform planning uit te voeren. Tegelijkertijd kan er met deze vastgoedinvesteerders gerekend en getekend worden aan de mogelijkheden van realisatie van hun plannen.

Weerstand tegen verandering

Niet iedere verandering is een verbetering, maar iedere verbetering is wel een verandering. Het transformeren van het Surinameplein van een auto-corridor naar een knooppunt van schoon vervoer en ontmoeting is een verandering, die de belofte van een grote verbetering in zich houdt. Wel is duidelijk dat de hiermee samenhangende werkzaamheden en onzekerheden ook een negatieve kant hebben gedurende een bepaalde periode voor bewoners en gebruikers van dit gebied. Het is van belang om bewoners en belanghebbenden optimaal te informeren als het gaat om ingrepen in het hoofdnet auto en OV. Daarnaast geven we de bewoners waar mogelijk een actieve rol in de planvorming.

7.3 Communicatie

“...daarnaast is de communicatie van belang met de bestaande of nieuwe gebruikers van het gebied. Wat zijn de gevolgen van de ontwikkeling voor geluid, licht en luchtkwaliteit? Rekening houden met elkaar en elkaars belangen kan in plaats van de bekende bezwaarprocedures ook gewoon leiden tot innovatieve en creatieve oplossingen. Communicatie is het smeermiddel tussen de gemeente en de toekomstige gebruikers om als goede burens in de toekomst met elkaar in een nieuwe ontwikkeling om te gaan”.
Sandra Korthuis, directie VNG

Het ontwikkelen van een visie op een mogelijke herontwikkeling van de ruimte van het Surinameplein biedt de kans om van meet af aan een brede groep van belanghebbenden (stake holders) aan te spreken en te betrekken. Meer dan alleen op de door de inspraakverordening verordonnerde momenten is het van belang om mee- en tegendenkers in de directe, maar ook de meer perifere omgeving, al vroeg naar hun visie te vragen. Zodanig dat deze bij een uiteindelijk door de politiek vast te stellen visie en de daaropvolgende planontwikkeling open en helder meegewogen kan worden. Door betrokkenen deel te laten nemen in de visievorming en inzicht te verschaffen in de diverse afwegingen die vanuit de politiek, de markt, de regelgeving en dergelijke een rol spelen ontstaat ruimte voor draagvlak.

Het communicatieproces voor de strategiefase herontwikkeling Surinameplein had tot doel om bij diverse groepen belanghebbenden zoveel mogelijk informatie op te halen en draagvlak te creëren voor een visie op die herontwikkeling. Daartoe worden diverse middelen ingezet. Allereerst is een selecte groep belanghebbenden – bewoners, ondernemers, gebruikers, ontwikkelaar Andreas Ensemble, aanpalende stadsdelen, centrale stad, geïnterviewd. De uitkomst van deze interviews vindt u als bijlage bij deze strategievisie.

Tijdens diverse voorlichtings- en thema-avonden in 2008 en 2009 hebben bewoners en andere betrokkenen de gelegenheid gekregen commentaar te leveren op de in ontwikkeling zijnde visie. Belanghebbenden die bijeenkomsten niet konden bijwonen kregen de gelegenheid om hun mening op een daarvoor ingerichte website **Surinameplein, toen, nu en straks** te ventileren. Zij die wel aanwezig waren werden uitgenodigd om zich aan te melden op de website. In het verloop van het ontwikkelingsproces zullen dergelijke fysieke bijeenkomsten aan de vooravond van beslismomenten worden herhaald.

Naast de diverse voorlichtings- en thema-avonden heeft de Amsterdamse Raad voor de Stadsontwikkeling in juni 2008 een reactie gegeven aangaande de strategienota (zie bijlage 12).

In het voorjaar van 2009 is er ook een speciale avond georganiseerd voor bestuurders van de betrokken stadsdelen, voor het bestuur van Delta Lloyd en voor bestuurders van een aantal grote woningbouwcorporaties. Op deze avond is er een uitgebreide dialoog gevoerd over het Surinameplein als knooppunt van schoon vervoer. Ook is toen gesproken over de samenhang van de investeringen op het Surinameplein en het gebied Cornelis Lelylaan. Tevens zijn er in het voorjaar van 2009 twee digitale fora actief geweest: één voor amsterdamse professionals en één voor landelijke professionals. Ook aan hen is de vraag voorgelegd hoe zij aankijken tegen de ambitie om van het Surinameplein een knooppunt van schoon vervoer te maken. Vanuit de professionele wereld ziet men veel aanknopingspunten, om deze ambitie juist op het Surinameplein te realiseren. Voor een uitgebreid verslag van deze fora zie bijgevoegde document eindrapportage forumdiscussie Surinameplein.

Voor de zomervakantie van 2009 heeft stadsdeel De Baarsjes een digitale enquête uitgezet onder 500 bewoners van De Baarsjes, met vragen welke voorzieningen bewoners interessant vinden om te gaan realiseren op een vernieuwd Surinameplein. De grootste vraag bleek te zijn naar meer

horeca en terrassen. Meer informatie over de uitslag vindt u in bijlage 13. Tot slot heeft de projectgroep in september 2009 tijdens autoloze zondag diverse activiteiten op het Surinameplein laten organiseren, waaronder veel activiteiten voor kinderen, een craftymarkt voor volwassenen en een speciale bijeenkomst over luchtkwaliteit voor bewoners. Op deze dag was het mogelijk om alvast een voorproefje te nemen van de mogelijkheden van het Surinameplein als knooppunt van ontmoeting. Een verslag van deze dag vindt u in bijlage 14.

Een groepje bewoners en ondernemers, die wonen rond het Surinameplein, hebben besloten hun wensen voor het Surinameplein ook op internet te zetten. Deze informatie is te vinden op www.surinameplein.com.

Ook de stadsdelen willen internet blijven inzetten om informatie te delen en te vragen bij de betrokken partijen. Deze Strategienota is, na besluitvorming in de dagelijks besturen van de stadsdelen, te downloaden via de website van stadsdeel De Baarsjes. De reguliere communicatiemiddelen, bewonersbrief, flyer, advertentie Stadsblad, informatiepagina op website De Baarsjes, digitaal bewonerspanel, De Baarsjes/Hyves worden ingezet op daarvoor geëigende momenten.

Stadsdeel Oud-Zuid informeert haar burgers en ondernemers met behulp van de Stadsdeelkrant. Deze eigen uitgave komt wekelijks uit. Tussentijdse ontwikkelingen, uitnodigingen voor bijeenkomsten en aanverwante zaken worden hierdoor op een uiterst directe en effectieve manier richting belanghebbenden gecommuniceerd. De website van het stadsdeel verwijst met behulp van een link naar de projectpagina van het Surinameplein op de website van stadsdeel De Baarsjes.

In de nabije toekomst worden de betrokkenen geïnformeerd met behulp van de al bestaande (digitale) communicatiemiddelen. Hierbij valt te denken aan de informatiepagina op de website van stadsdeel De Baarsjes (in de toekomst stadsdeel West). Daarnaast worden er regelmatig contactmomenten gecreëerd met de betrokkenen. In januari 2010 wordt er een geheel vernieuwd communicatieplan

8. Keuze en strategie

8.1 De transformatie van het Surinameplein

De transformatie van het Surinameplein van een autocorridor naar een gebied met een gemengd stedelijk milieu zal geleidelijk geschieden. Een belangrijke schakel om deze transformatie in gang te zetten is actief activiteiten programmeren, die voor een groter publiek aanleiding zijn om het Surinameplein op te zoeken. De ruimte op het Surinameplantsoen is hiervoor, zeker in de periode van april t/m september, op eenvoudige wijze heel geschikt te maken. Het perspectief op iets langere termijn is het gemengde programma, dat gerealiseerd kan worden in de nieuwbouw van Delta Lloyd. Ook een horecafunctie op de begane grond in het kantoorpand, dat grenst aan het plantsoen, kan een grote impuls betekenen om creatieve werkenden en bewoners van de omliggende stadsdelen een verblijfsfunctie op het Surinameplein aan te bieden. Dit past in de uitdrukkelijke vraag van bewoners naar meer horeca en terrassen in dit gebied.

De transformatie naar een knooppunt voor schoon vervoer betekent meer aandacht en betere voorzieningen voor de fietsers en de voetgangers, en behoud van het hoogwaardige OV-net op het Surinameplein inclusief de mogelijkheden van een keerpunt. In 2010 zullen hiervoor de eerste werkzaamheden worden uitgevoerd, door het verbeteren van de fietspaden in de Surinamestraat. Het Surinameplein zal ook in de toekomst de functie van hoofdnet auto behouden. Om de nieuwe ambities te kunnen realiseren, en tegelijkertijd de doorstroming van het autoverkeer niet te verslechteren, zal het model van de Surinamelaan uitgangspunt zijn bij de verdere planvorming. In dit model is het essentieel dat er minimaal twee keer twee rijstroken voor het autoverkeer blijven. De geplande aanleg van een een P+R garage in 2013/2014, biedt de mogelijkheden om het knooppunt van schoon vervoer nog beter te faciliteren. Met de bouw van deze garage kunnen ook automobilisten, die de stad in willen rijden, verleid worden om hun auto onder het Surinameplein te parkeren. Vanaf deze plek hebben zij de mogelijkheid om schoner en vaak ook sneller door te reizen met een ander vervoermiddel (fiets, tram, elektrische scooter) dan hun auto, naar hun plek van bestemming binnen de ring.

De aanleg van de P+R garage in opdracht van de gemeente Amsterdam is van groot belang voor het creëren van een knooppunt van schoon vervoer en een knooppunt van ontmoeten. De herontwikkeling van het complex

de Klokkenhof zal een positieve bijdrage leveren aan het creëren van een knooppunt van ontmoeting. De eigenaar van het complex heeft aangegeven het complex te willen herontwikkelen. De eigenaar heeft daarbij de volgende redenen benoemd. De woningen en commerciële/ maatschappelijke ruimtes in de panden hebben sterk verouderde plattegronden (klein, benauwd) en zijn niet binnen de bestaande gebouwen om te bouwen tot ruimtes en functies die voldoen aan de eisen van deze tijd. Daarbij hebben de panden het einde van hun levenscyclus bereikt. Het complex staat op de nominatie om te worden aangewezen als gemeentelijk monument in het kader van het Gemeentelijk Monumentenproject. Voor de planvorming is het noodzakelijk dat er op korte termijn duidelijkheid komt over het al dan niet aanwijzen tot gemeentelijk monument. Het Dagelijks Bestuur van Stadsdeel Oud-Zuid zal hierover in november 2009 een besluit nemen.

De intenties van de eigenaar voor het sloop/nieuwbouw plan zijn gebaseerd op het maken van eigentijds vastgoed met toekomstwaarde, waarin ook sociale huisvesting wordt opgenomen. Uitgangspunt is in het plan tevens ruimte voor kleinschalige functies (winkels, bedrijfsruimte) voor de buurt onder te brengen en een betere parkeeroplossing (auto's niet meer op straat, maar in een parkeerkelder). Dit alles passend in de ambitie om van het Surinameplein een knooppunt van ontmoeting te maken, inclusief een betere verkeersafwikkeling, betere bereikbaarheid en verlevendiging van de buurt.

Bovenstaande veranderingen zijn de eerste fase van de transformatie van het Surinameplein, waarvoor de benodigde financiën bij de gemeente Amsterdam zijn gereserveerd.

De tweede fase van de transformatie van het Surinameplein biedt de mogelijkheid om de noordzijde van het Surinameplein te transformeren. Voor beide fasen is het noodzakelijk een gezamenlijke visie te ontwikkelen om het Surinameplein te transformeren van een auto-corridor naar een knooppunt van schoon vervoer en een knooppunt van ontmoeting. Hiervoor is een nadere studie noodzakelijk op de stedenbouwkundige visie, de financiële mogelijkheden, en het politieke en maatschappelijke draagvlak. Het model van de Surinamelaan waarin de rotonde vervangen wordt door een t-splitsing, zal leidend zijn in deze verdere planvorming.

8.2 De organisatie

De organisatie van het project Herontwikkeling Surinameplein zal in dezelfde vorm worden doorgezet, zoals deze heeft gefunctioneerd in 2009. Dit betekent dat er een stuurgroep is, waarin de portefeuillehouders en de ambtelijk opdrachtgevers van de betrokken stadsdelen zitting hebben, de wethouder infrastructuur, verkeer en vervoer en de ambtelijk opdrachtgever voor de bouw van de P+R- garage. De stuurgroep wordt ondersteund door de coördinerend projectleider Surinameplein, en door de meest betrokken inhoudelijke ambtenaren.

De stuurgroep zet de grote lijnen uit, de coördinerend projectleider vertaalt deze in deelopdrachten die worden uitgezet naar de vertegenwoordiger van het betreffende stadsdeel en naar de projectleiders van DRO, OGA en IVV. De onderlinge afstemming gebeurt in de projectgroep Surinameplein, en in thematische werkgroepen.

De communicatie met bewoners en belangstellenden gebeurt zoveel mogelijk digitaal. Net als in het afgelopen jaar zullen de mogelijkheden van digitale raadpleging via een forum, een enquête of een nieuwsbrief worden ingezet. Daarnaast worden op gezette tijden ook fysieke ontmoetingen georganiseerd. Speciale aandacht hierbij is er voor de autoluwe zondag, de mogelijkheid bij uitstek om het Surinameplein te ervaren als knooppunt van ontmoeting.

De communicatie met belanghebbenden, waarbinnen Delta Lloyd, Vluchtelingenwerk en Eigen Haard belangrijke partners zijn, gebeurt thematisch en gebiedsgericht.

8.3 De planning

De planning op hoofdlijnen van de herontwikkeling Surinameplein is als volgt:

- Besluitvorming over strategienota november/december 2009
- Besluitvorming Oud-Zuid over monumentenstatus Klokenhof, november/december 2009
- Besluitvorming over investeringsbesluit 2011
- Ontwerp bestemmingsplan (globaal eindplan) 2011
- Uitwerkingsplan Delta Lloyd locatie 2011
- Onherroepelijk bestemmingsplan 2012/2013
- Start bouw vanaf 2013

Voor een meer gedetailleerde planning zie bijlage 15. De optimale vorm van het bestemmingsplan dient in de volgende onderzoeksfase nader vastgesteld te worden.

Het uitgangspunt is een globaal eindplan op te stellen voor het gehele plangebied, en een uitwerkingsplan voor de Delta Lloyd locatie. Voor alsnog is de aanname dat er geen milieueffectrapportage noodzakelijk is.

8.4 Gevraagde beslissingen

Aan de stadsdeelbestuurders van Oud-Zuid en de Baarsjes, en aan Burgemeester en Wethouders van Amsterdam wordt gevraagd om de volgende besluiten te nemen:

1. Een gezamenlijke visie te ontwikkelen om het Surinameplein te transformeren van een auto-corridor naar een knooppunt van schoon vervoer en een knooppunt van ontmoeting, en hiermee de “uitrol van de Binnenstad” op deze plek in de stad mogelijk te maken.
2. De ruimtelijke varianten Surinamelaan als basis te gebruiken voor een nadere uitwerking naar het investeringsbesluit.
3. De benodigde onderzoeken te starten om een investeringsbesluit in het kader van het Plaberum en een concept bestemmingsplan voor te bereiden voor de transformatie van dit gebied.
4. Planvorming te starten voor de benodigde herprofilering van het Surinameplein.
5. Nader onderzoek te doen naar de realisatiemogelijkheden van een P+R garage met 400 parkeerplaatsen, en de mogelijkheden hiervoor te presenteren in een investeringsbesluit.
6. De locatie met vastgoed van Delta Lloyd aan de zuidzijde van het Surinameplein onderdeel te laten vormen van de visievorming voor het Surinameplein en de locatie te benoemen als herontwikkelingslocatie.
7. De mogelijke grondopbrengsten, die kunnen voortvloeien uit de herontwikkeling van het bestaande erfpachtrecht van Delta Lloyd, mede in te zetten ter dekking van de kosten in de openbare ruimte, die samenhangen met de transformatie van het Surinameplein.
8. De proceskosten, die voortvloeien uit de benodigde samenwerking tussen stad en stadsdelen, in beeld te brengen en een voorstel te doen voor de verdeling van deze kosten.

