Gemeente Amsterdam



Investeringsnota

Deelplan 1, Verdi

CONCEPT februari 2019

Colofon

Opdrachtgever
Gemeente Amsterdam, Zuidas

Auteur
Directie Zuidas

Danique Barendregt	Assistent projectmanager
Miks Berzins	Assistent ontwerper stedenbouw
Sven van Beusekom	Planeconoom
David Bout	Senior projectmanager
Jeannette Driessen	Public affairs Zuidas
Patrick van den Elshout	Projectleider Ingenieursbureau
Judith Everaers	Stedenbouwkundig ontwerper
Mai van der Heide	Projectmanager
Marlies Hulshof	Communicatie
Kim Kool	Senior Openbare ruimte ontwerper
Gregor van Lit	Senior Stedenbouwkundig ontwerper
Klara Mitlerenova	Assistent ontwerper stedenbouw
Kirsten Plattje	Planoloog
John Smit	Jurist
Ron van Soest	Medewerker realisatie Ruimte en Economie
Frans Versloot	Junior planningsadviseur
Bernard Wigboldus	Senior projectleider grondzaken

Concept februari 2019

Inhoudsopgave

1. Inleiding 4
1.1 Inleiding 4
1.2 Aanleiding 5
1.3 Opgave Verdi 7
1.4 Leeswijzer 7

2. Kader
2.1 Relevante ontwikkelingen 8
2.2 Participatietraject 9

3. Stedenbouwkundig Plan 12
3.1 Plangrens 13
3.2 Huidige situatie 13
3.3. Hoofdnetwerk openbare ruimte 15
3.3.1 Ontwikkelvelden 17
3.4 Bebouwing 19
3.4.1. Bouwhoogte, rooilijnen en entrees 23
3.3.2. Eigendomsposities 25
3.5 Openbare ruimte 25
3.6 Verkeer 31
3.6.1 Parkeren 31
3.6.2 Ontsluiting 32
3.6.3 Openbaar vervoer 33

4. Programma 34
4.1 Programma 35
4.2 Functies 35

5. Milieu 37
5.1 Verkeer 37
5.2 Geluid 37
5.3 Windhinder 37
5.4 Bezonning 38
5.5 Duurzaamheid 38
5.5.1 Schone lucht 38
5.5.2 Duurzame mobiliteit 38
5.5.3 Groen 39
5.5.4 Water 39
5.5.5 Duurzame warmte en koude 39
5.5.6 Zonnepanelen 40
5.5.7 Breeam excellent 40
5.5.8 Circulair bouwen en materialen 40
5.6 Afvalinzameling 40
5.7 Externe veiligheid 40
5.8 Archeologie en Cultuurhistorische waarde 41
5.9 Bodem 41
5.10 Wateronderzoek 41

6. Uitvoering 43
6.1 Bouwlogistiek 43
6.2 Beheer 43
6.2.1 Bestrating 43
6.2.2 Bruggen 43
6.2.3 Groen 45
6.3 Kabels en leidingen 45

7. Ontwikkelstrategie en financiering 46

8. Planning, fasering en proces 47

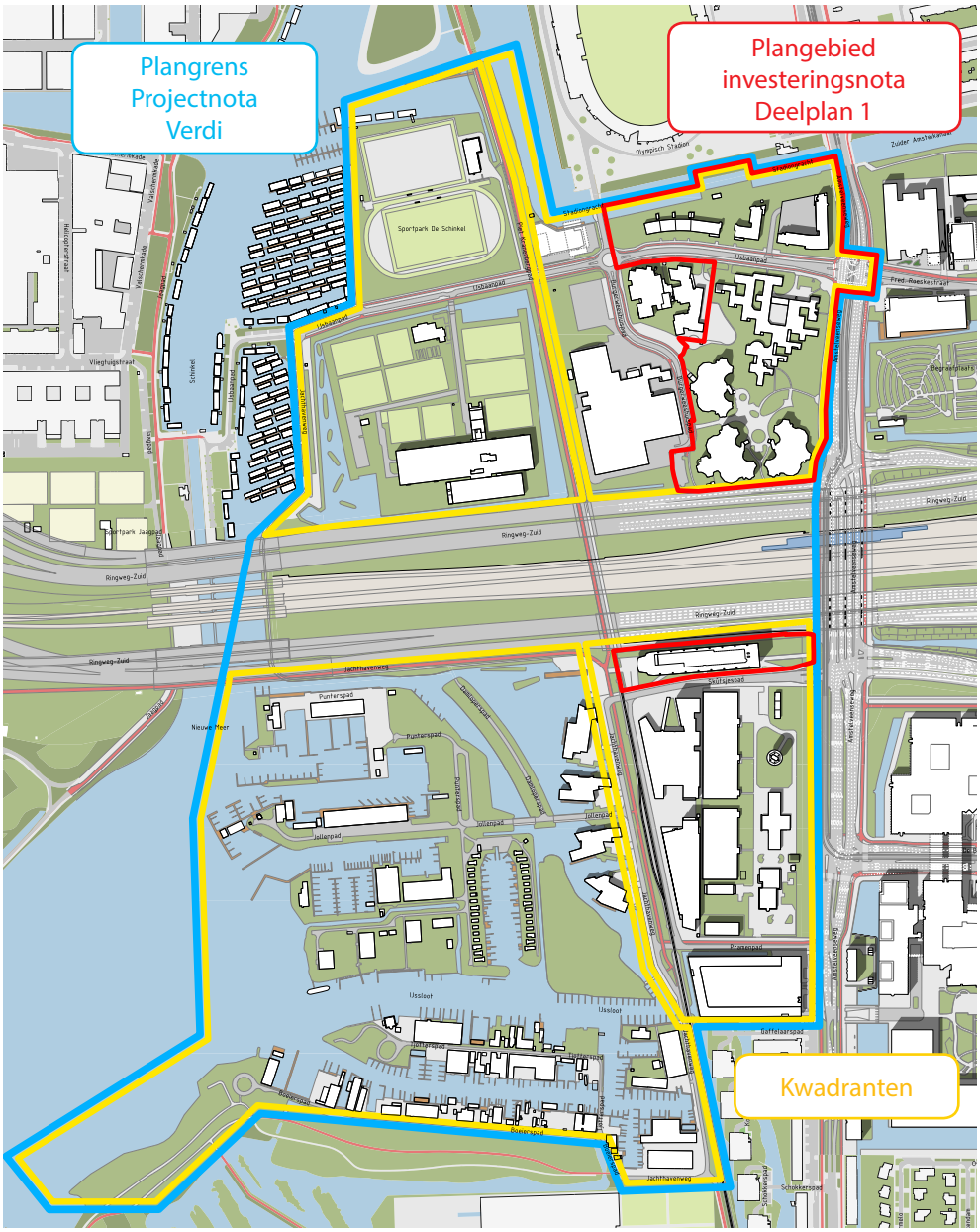
BIJLAGEN 50
A. Bestemmingsplannen 50
B. Bezonning 51
C. Geluid 57
D. Nieuw over Oud 59
E. Archeologie 60

1. Inleiding

1.1 Inleiding

Amsterdam is in trek en blijft groeien, de laatste jaren met meer dan 10.000 inwoners per jaar. De behoefte aan nieuwe plekken om te wonen en werken is groot. Wat voorheen beschouwd werd als de rand van de stad, wordt nu stap voor stap echt onderdeel van de stad. Een aantal voorbeelden van deze ontwikkeling zijn: Amsterdam-Noord (IJ-oevers), delen van Nieuw-West, Amstelkwartier en zo ook Verdi. Een wat vergeten gebied ingeklemd tussen de binnenstad en het landschap. Het gebied heeft veel potentie om ontwikkeld te worden en onderdeel te zijn van de 'inclusieve' stad.

Na de vaststelling van Principebesluit Verdi is een projectnota opgesteld waarin de ambities uit het principebesluit verder uitgewerkt zijn. Hierin zijn een aantal belangrijke dragers voor transformatie van het gebied en het raamwerk van de openbare ruimte benoemd en getekend. Deze investeringsnota voor Deelplan 1 is de eerste stedenbouwkundige uitwerking voor een deel van het plangebied Verdi. Het gaat in dit deel met name om transformatie van bestaand gebied met verschillende erfpachters en eigenaren. De ambitie van Amsterdam is om deze ontwikkelingen te faciliteren zodat het gebied onderdeel wordt van de groeiende stad. Door de (her)ontwikkeling van Noordzone IJsbaanpad, Tripolis en Infinity kan meer programma aan het gebied toegevoegd worden. Naast kantoren en voorzieningen zijn dat met nadruk ook woningen. Hierdoor wordt het gebied levendiger, de Amstelveenseweg meer een stadsstraat en krijgt Verdi een



Figuur 1: plangrens Verdi totaal en Deelplan 1

duidelijkere entree.
Doordat het met name om transformatie van het gebied gaat, is de ontwikkeling van Verdi mede afhankelijk van de zittende erfpachters en eigenaren.

1.2 Aanleiding

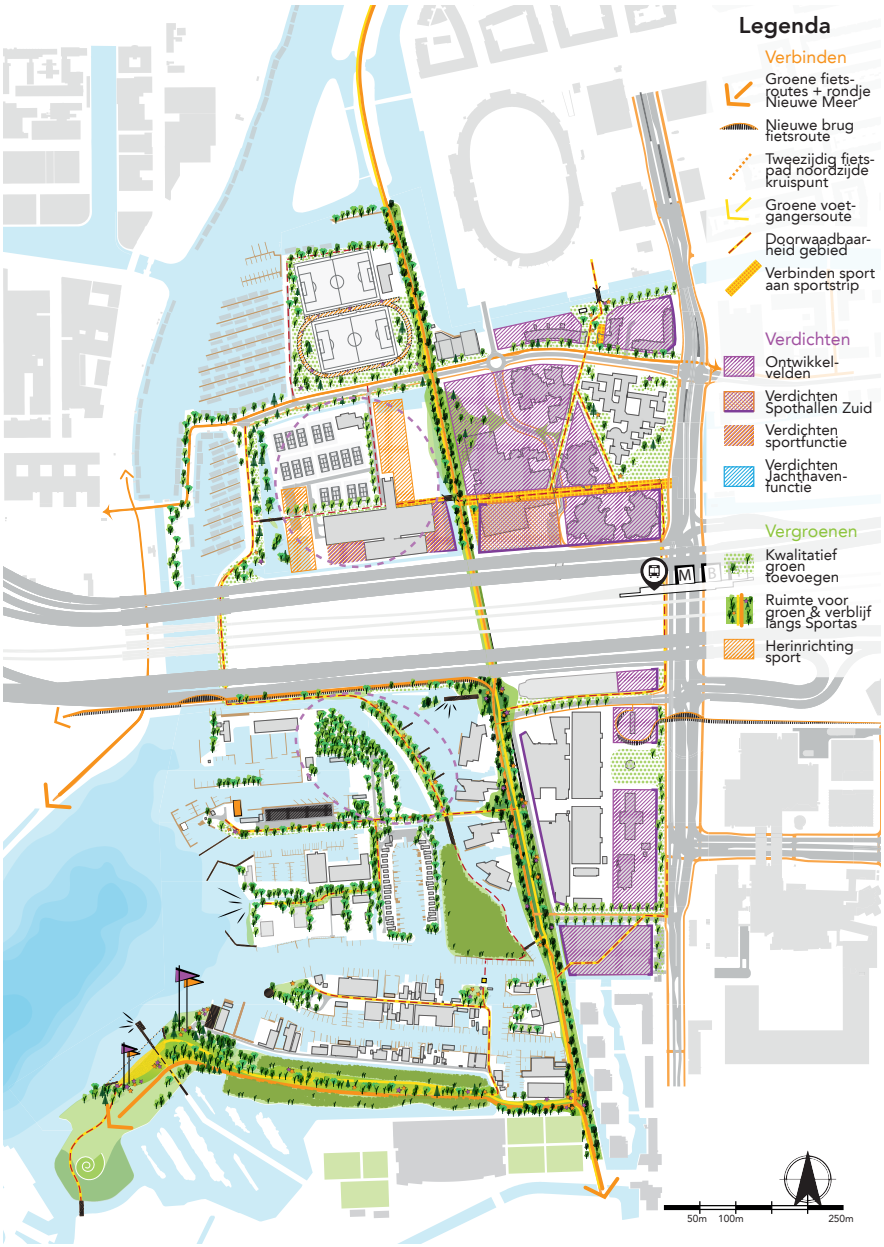
In Koers 2025, de ontwikkelstrategie van Amsterdam, wordt een groot deel van het gebied Verdi al genoemd als potentiële ontwikkel- en transformatielocatie. Het gaat hierbij onder andere om de zuidzone van het IJsbaanpad, Park Schinkeleilanden en de Jachthavenweg en omgeving. Bij de vaststelling van Visie Zuidas 2016 heeft de gemeenteraad Motie 1224.16 aangenomen waarin het college wordt verzocht om te onderzoeken of en hoe Zuidas uitgebreid kan worden richting onder andere de Riekerpolder en/of Buitenveldert door die gebieden planmatig en voor wat betreft organisatie, aanpak, bereikbaarheid en kwaliteit bij Zuidas te betrekken.

Op 14 november 2017 heeft het college ingestemd met Principebesluit Verdi en daarmee met de verdere uitwerking van de ruimtelijke mogelijkheden in het gebied.

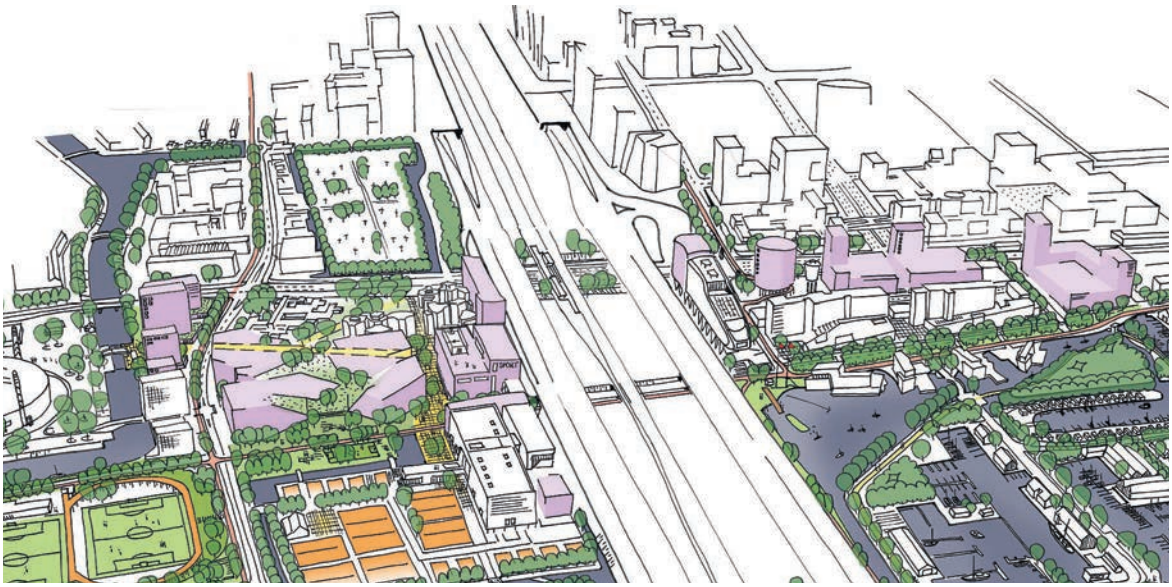
In het principebesluit is het voorstel opgenomen om het plangebied in de vervolgfase in vier kwadranten op te delen (noordoost, noordwest, zuidoost en zuidwest) waarbij het totale gebied financieel als één gebied beschouwd wordt (één grondexploitatie of één financieel kader met onderliggend meerdere grondexploitaties). Voor het gehele gebied wordt een projectnota opgesteld en voor een deel van het gebied (Deelplan 1) wordt parallel aan de projectnota deze investeringsnota opgesteld. Deelplan 1 omvat, gezien de ontwikkelingen in de markt: de kavel van Infinity, Tripolis, Noordzone IJsbaanpad en de openbare ruimte rondom het Burgerweeshuis (zie rode plangrens in figuur 1). In het principebesluit werd voorzien dat ook Pand Zuid, de Van Detschool en het parkeerterrein van Sporthallen Zuid in het investeringsnota opgenomen werden. De ontwikkeling van deze locaties hangt echter nauw samen met de eventuele herontwikkeling van Sporthallen Zuid, hierdoor worden deze locaties pas in de volgende fase opgenomen in een investeringsnota.



Figuur 2: luchtfoto



Figuur 3: projectnota plankaart



Figuur 4: projectgebied impressie

1.3 Opgave Verdi

Verdi is de plek waar de stad en het landschap elkaar ontmoeten (zie blauwe plangrens in figuur 1). Het gebied ligt tussen Oud Zuid, Buitenveldert, de deelgebieden Kenniskwartier en Fred Roeske van Zuidas, de Schinkel en de Nieuwe Meer in. Het gebied als schakel verbindt deze delen van de stad en het landschap met elkaar. De Amstelveenseweg is daarin een belangrijkenoord-zuid verbinding. Het verbindt grotere ecologische structuren op het land, via het water en in de lucht en is een plek waar men even aan de hectiek kan ontvluchten. Verdi heeft potentie en door woningen te realiseren in het gebied, krijgt het een meer open karakter en kan het uitgroeien tot een divers en levendig onderdeel van de stad.

Zoals opgenomen in de projectnota is de opgave voor heel Verdi om het een plek te laten zijn tussen het Vondelpark en het Amsterdamse Bos waar sport en recreatie hand in hand kunnen gaan met wonen en werken. Door in te zetten op verbinden, verdichten en vergroenen in Verdi, ontstaat er een interessante plek voor heel Amsterdam. Om dit te verwezenlijken is het van belang om aan de westzijde sport en recreatie in het groen
en op het water te versterken en landschappelijk in te passen. Aan de oostzijde wordt ingezet op intensivering en verdichting door woningen, kantoren en voorzieningen toe te voegen. Door het toevoegen van woningen en het verbeteren van de zichtbaarheid en toegankelijkheid van het gebied zal Verdi meer onderdeel worden van de stad. Aan de hand van de drie thema's: verbinden, verdichten en vergroenen zijn de ambities en de gewenste ingrepen in het gebied in de projectnota in kaart gebracht.

Opgave Investeringsnota Deelplan 1 Verdi

Deelplan 1 omvat: de kavel van Infinity, Tripolis, Noordzone IJsbaanpad en de openbare ruimte rondom het Burgerweeshuis (zie rode plangrens in figuur 1).
Voor dit gebied is een stedenbouwkundig plan gemaakt vanuit de uitgangspunten van de projectnota. Met het stedenbouwkundig plan wordt inzicht gegeven in de visie van gemeente Amsterdam op de ontwikkeling van de betreffende locaties binnen Verdi. De volgende punten zijn voor deze nota nader onderzocht:

- Verdichtingsmogelijkheden in relatie tot de bereikbaarheid van het gebied;
- Realisatie van woningen in relatie tot het geluid van de A10 en Amstelveenseweg;
- Meer toegankelijk maken van het gebied en het creëren van voldoende openbare verblijfsplekken voor bewoners en gebruikers;
- Wijzigingen in de infrastructuur zoals de realisatie van nieuwe langzaamverkeersverbindingen en de herprofilering van het IJsbaanpad en daarmee samenhangend de aanpassing van het kruispunt Amstelveenseweg/ IJsbaanpad;
- Creëren van meer ruimte voor de fiets door het aanpassen en toevoegen van fietsinfrastructuur waardoor fietsen aantrekkelijker en veiliger wordt;
- Inpassen van een alles-in-één-school in verband met de realisatie van woningen in het gebied, deze ontwikkeling staat los van de mogelijke herontwikkeling van de Van Det school in het gebied.

1.4 Leeswijzer

In deze nota wordt eerst ingegaan op de kaders in het gebied zoals de relevante ontwikkelingen en de uitkomsten van het participatietraject. Vervolgens komt in hoofdstuk 3 het stedenbouwkundigplan voor Deelplan 1 aan de orde. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de huidige situatie, de stedenbouwkundige visie, bebouwing, openbare ruimte en verkeer. In hoofdstuk 4 wordt het programma beschreven. In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de uitkomsten van de milieuonderzoeken die voor Deelplan 1 zijn uitgevoerd. Daarna volgen de hoofdstukken over de uitvoering, ontwikkelstrategie en financiën, planning en proces, consultatie, participatie en communicatie en tot slot het voorgestelde besluit.

2. Kaders

Om tot een goed stedenbouwkundig plan te komen voor Deelplan 1 zijn enkele kaders onderzocht. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de relevante ontwikkelingen die hebben plaatsgevonden en het participatietraject dat georganiseerd is om de belangen uit de omgeving op te halen. Tevens zijn voor Deelplan 1 diverse milieuonderzoeken uitgevoerd. De uitkomsten van deze onderzoeken worden behandeld in hoofdstuk 5. Het huidige juridisch planologisch kader is beschreven in bijlage A.

2.1 Relevante ontwikkelingen

Sinds de vaststelling van het Principebesluit Verdi hebben diverse ontwikkelingen zich voorgedaan die relevant zijn voor gebied Verdi. Deze ontwikkelingen worden hier beschreven:

Coalitieakkoord 2018

Het nieuwe college van burgemeester en wethouders heeft op 24 mei 2018 het coalitieakkoord gepresenteerd. Een aantal doelen uit het nieuwe coalitieakkoord is van toepassing op Verdi en heeft een rol gespeeld in de laatste verkenningen voor het gebied:

- De uitbreiding van de stad moet met behoud van de groene kwaliteiten van Amsterdam. Waar mogelijk vergroenen we de stad.
- We versterken de netwerken in de buurt en creëren voldoende fysieke plekken voor buurtbewoners om samen te komen.
- We investeren in de openbare ruimte in wijken.
- Om de druk op het groen in de stad te verminderen worden recreatieschappen beter op de kaart gezet. Groen buiten de ring moet beter bereikbaar zijn en toegankelijk voor Amsterdammers.
- Groen en parken worden verbonden door netwerken van groene stadsstraten en groene verbindingen.
- Er komt meer ruimte voor de fiets en dat betekent dat er ook meer wordt geïnvesteerd in fiets-infrastructuur om fietsen aantrekkelijker en veiliger te maken. Het huidige meerjarenplan fiets wordt aangescherpt.
- Sporten in de openbare ruimte wordt gestimuleerd door meer sporttoestellen te plaatsen, meer openbare zwemplekken te realiseren, en de openbare ruimte uitdagend en veilig te maken om te spelen of sporten.

Plan voor een groene Zuidas

Verder is het 'Plan voor een groene Zuidas' in februari 2018 door de raad vastgesteld. Hierin is opgenomen dat wordt ingezet op de vergroening van Zuidas, zo ook in Verdi.

Zuidasdok

Daarnaast hebben de plannen voor Zuidasdok invloed op het gebied. Zo wordt het Skûtsjespad een eenrichtingsweg en wordt de kruising van de Amstelveenseweg ter hoogte van Skûtsjespad aangepast om de doorstroming op de Amstelveenseweg te verbeteren. De toerit richting Schiphol wordt 'omgeklapt' zodat het verkeer langs het Tripolis-complex richting snelweg geleid wordt.

Diverse onderzoeken

Verder worden op dit moment diverse onderzoeken in aangrenzende gebieden uitgevoerd. Zo wordt onderzoek gedaan naar de gebiedsontwikkeling en bereikbaarheid van Zuidwest Amsterdam (zoals Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT) en het onderzoek Zuidwest Amsterdam - Schiphol (ZWA-S)). Voor het Schinkelkwartier, het gebied ten westen van Verdi, wordt een principebesluit opgesteld waarin op hoofdlijnen de ruimte voor verdichting en transformatie tot stedelijk gebied wordt beschreven. Ook wordt een studie uitgevoerd naar de mogelijkheden voor het Groot Amsterdamse Bos (het gebied ten noorden, westen en zuiden rondom de Nieuwe Meer). Tot slot is aan de noordzijde van Verdi het bestemmingsplan Havenstraatterrein vastgesteld.

Plannen erfpachters en eigenaren

In Deelplan 1 van Verdi hebben zich ook ontwikkelingen voorgedaan die van invloed zijn op het plan. Zo voeren de erfpachter van Tripolis, de eigenaar van Noordzone IJsbaanpad en de erfpachter van Infinity een studie uit naar de (her)ontwikkelmogelijkheden van hun gebouwen en de omliggende omgeving. Met de omgeving is gesproken over de belangen, zorgen en wensen van de direct betrokkenen in en om het gebied.

Sportas

Tot slot worden momenteel de 'Optimalisering Sportas: ruimtelijk en programmatisch kader' en de principenota voor de fiets- en wandelroute 'Sportas' uitgewerkt. De Sportas(route) verbindt de Amsterdamse Bosscheg met de centrale stad en bestaat uit een samenspel van top- en breedtesportvoorzieningen. Het doel is de



Figuur 5: foto's participatie (kwadranten sessies)

helderheid en aantrekkelijkheid van de route te verbeteren. Het toenemende fietsverkeer tussen Amstelveen en Amsterdam heeft zo een veilig en snel alternatief voor de drukke Amstelveenseweg. Daarnaast dienen de sportaccommodaties aan deze route beter zichtbaar en ontsloten te worden. Het streven is om het ruimtelijk en programmatisch kader en Principenota Sportas eind 2018 door het college vast te laten stellen.

2.2 Participatietraject

In samenwerking met stadsdeel Zuid is voor de Projectnota Verdi een participatietraject van drie rondes georganiseerd om met alle direct betrokkenen in en om het gebied Verdi over de eerste ideeën in gesprek te gaan. De uitkomsten van dit traject zijn ook meegenomen in deze investeringsnota.

De belangstelling was groot. Bij de eerste ronde hebben meer dan 200 bewoners, sporters, recreanten en bedrijven verteld wat voor hen belangrijk is. De grote opkomst verraste de gemeente positief. Aanwezig waren veel (woonboot)bewoners, gebruikers (zoals booteigenaren), ontwikkelaars en vertegenwoordigers van watersport-, tennis-, en scoutingverenigingen, het Olympisch Stadion, de Fietsersbond, Waternet en Nuon.

Ronde 1: Ophalen

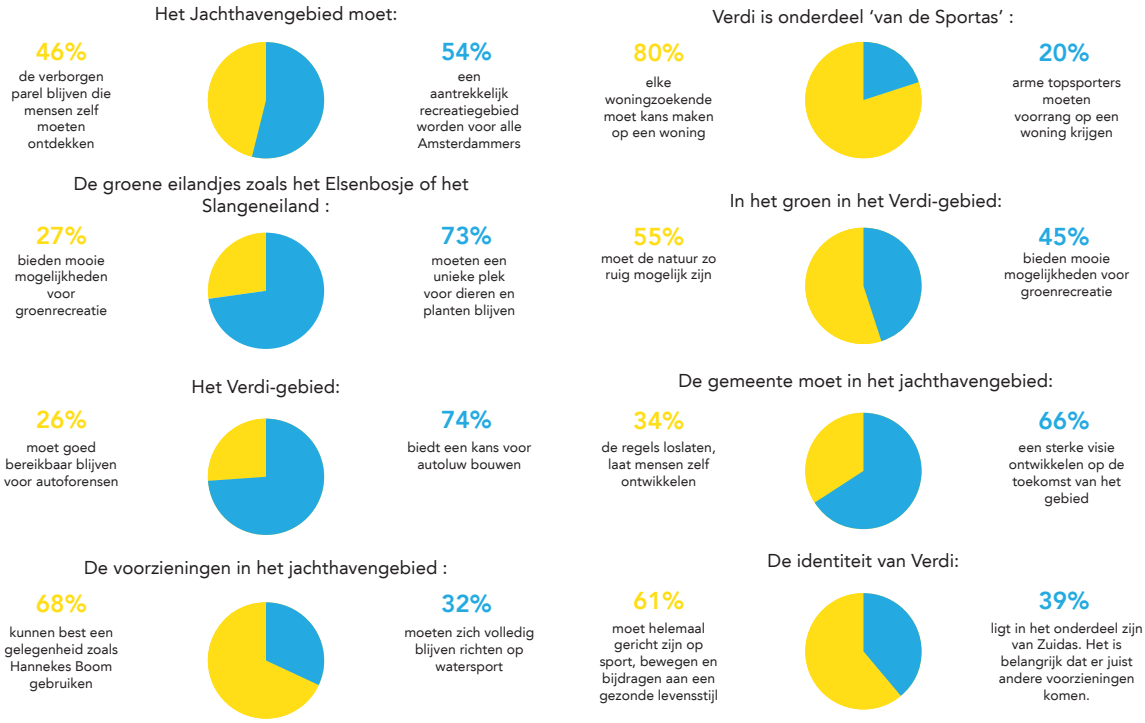
De sfeer was positief kritisch tot achterdochtig vanuit de gedachte "Is er echt niet meer dan het principebesluit?". Sommige deelnemers geloofden de gemeente niet dat er nog geen verdere plannen waren. De insteek van de gemeente was dat het principebesluit een richting geeft, en dat de gemeente vooral van de deelnemers wil weten wat hun belang is, zodat daar zoveel mogelijk rekening mee gehouden kan worden bij de verdere uitwerking van het plangebied Verdi.

De meest genoemde belangen zijn:

- een goede doorstroming van verkeer van het IJsbaanpad en een verbetering van het kruispunt Amstelveenseweg/ IJsbaanpad;
- behoud van het groen;
- goede doorstroming van de Amstelveenseweg;
- veilige fiets- en voetpaden en;
- voldoende parkeergelegenheid.

Ronde 2: Belangen wegen

Alle kennis en ervaring van de bewoners en de gebruikers in het gebied is waardevolle inbreng gebleken. Het laat ook zien waar conflicterende belangen en knelpunten zitten. En dan is de vraag: hoe ga je daarmee om, hoe maak je keuzes? Dat is besproken tijdens de tweede ronde in kleinere sessies



Figuur 6. uitkomst van alle stemmen in ronde 3

met een selecte groep vertegenwoordigers uit alle groepen belanghebbenden. Allereerst hebben zij gecontroleerd of het overzicht van alle opgehaalde belangen volledig en juist is geformuleerd. Die stap zorgde voor nog wat aanvullingen en scherpere formuleringen. Bij de sessie over de noordzijde van Verdi kwam naar voren dat de kruising IJsbaanpad/ Amstelveenseweg niet goed functioneert en het autoverkeer daardoor vaak op het IJsbaanpad vast staat, het IJsbaanpad beter ingericht kan worden, de parkeergarage van Tripolis geen openbaar karakter heeft en het bij evenementen niet duidelijk is waar men mag parkeren. Verder spraken de deelnemers de zorg uit dat aan de noordkant van Verdi groen verdwijnt en het gebied door verdichting minder goed bereikbaar wordt.

Als oplossingen werden genoemd:
- het anders afstellen van verkeerslichten bij de kruising IJsbaanpad/ Amstelveenseweg,
- het realiseren van een tweerichtingen fietspad aan de noordzijde van het IJsbaanpad en daarmee het opheffen van het fietspad aan de zuidzijde van het IJsbaanpad en
- een tweede ontsluiting voor autoverkeer bij het Piet Kranenbergpad of de Jachthavenweg.

Voor wat betreft parkeren werden als oplossingen genoemd:
- een verwijssysteem naar beschikbare parkeerplekken,
- de inzet van stewards,
- het goed afstemmen van diverse evenementen en
- het verwijderen van parkeerplekken op straat, met name op het IJsbaanpad.

Verder werd de mogelijkheid om op zondag betaald parkeren in te voeren en bij evenementen alle parkeermogelijkheden in het gebied beschikbaar stellen benoemd. Tot slot moet de openbare ruimte goed beheerd worden en moeten er meer speelplekken voor jeugdige gebruikers komen in het gebied.

Ronde 3: Amsterdammers

Tijdens de week van "We make the City" is in paviljoen Circl een bijeenkomst georganiseerd om de mening van de Amsterdammers te horen die geen direct belang hebben bij het gebied, maar er doorheen fietsen, sporten of genieten van de natuur. Dertig Amsterdammers hebben hun

mening gegeven op verschillende dilemma's zoals: "Verdi is een ideale woonplek voor autoforensen versus moet autoluw worden ontwikkeld" en "Elke woningzoekende moet kans maken op een woning in Verdi versus arme topsporters moeten voorrang op een woning krijgen".
Deze dilemma's zijn ook online uitgezet. Daar hebben 421 mensen op gereageerd. Van deze respondenten kwam ongeveer een kwart uit Verdi (en naastgelegen woonboten), ongeveer 55% uit overig Amsterdam, ongeveer 15% uit overig Nederland en 5% van de respondenten heeft niet aangegeven waar hij of zij vandaan kwam. Tevens zijn de dilemma's behandeld tijdens de membersmeeting van Hello Zuidas, een stichting waarbij diverse bedrijven en ondernemers in Zuidas zijn aangesloten. Bij deze bijeenkomst waren ongeveer 80 deelnemers aanwezig.

De uitkomsten van de behandeling van de dilemma's in Circl, online en bij de membersmeeting zijn bij elkaar gevoegd. De drie groepen respondenten verschilden van elkaar van mening voor wat betreft het karakter van het groen in Verdi. Zo neigde het overgrote deel van de deelnemers van de bijeenkomst in Circl naar parkachtig groen. Online en bij de bijeenkomst van Hello Zuidas neigde het overgrote deel naar ruig groen. Bij de overige stellingen waren de groepen meer eensgezind. Tijdens de bijeenkomsten in Circl en van Hello Zuidas werd al duidelijk dat veel mensen de stellingen graag hadden willen nuanceren. Zo gaf één van de deelnemers aan: "Zoek naar een balans in het gebied. De vragen zijn te veel elkaar uitsluitend. De menging van functies kan het gebied juist aantrekkelijk houden, zoals het nu eigenlijk ook is, maar dan zonder het parkeren". In het plan voor Verdi is dan ook zo veel mogelijk aan de achterliggende belangen gedacht.

Samenvatting projectnota omgeving Verdi

De uitkomsten van het participatietraject en de belangenafwegingen zijn in de investeringsnota verweven. Daarnaast wordt in het terugkoppeldocument projectnota omgeving Verdi een overzicht gegeven van de dominante belangen en wensen die uit het participatietraject naar voren zijn gekomen en hoe hiermee tot nu toe omgegaan is. Deze belangen en wensen worden voor zo ver mogelijk mee genomen in het vervolgtraject, met inachtneming dat het de gemeenteraad Amsterdam is die uiteindelijk besluit.

3. Stedenbouwkundig plan



Figuur 7: huidige situatie met plangrens (rode lijnen, blauwe lijnen zijn ontwikkelingen)

Tijdens de uitwerking van Principenota Verdi hebben de eigenaren en erfpachters van de terreinen Noordzone IJsbaanpad, Tripolis en Infinity aangegeven hun gebouwen te willen (her)ontwikkelen. Gezamenlijk met deze partijen wordt onderzocht wat de mogelijkheden zijn op hun kavels. In deze investeringsnota worden deze ontwikkelingen gezamenlijk beschouwd en de ruimtelijke en programmatische mogelijkheden beschreven. Voor de rest van Verdi is nader onderzoek noodzakelijk waardoor het niet mogelijk is om voor heel Verdi al een stedenbouwkundig- en landschappelijk plan voor te leggen. Dit zal later volgen in een aparte investeringsnota.

Om de uitgangspunten en randvoorwaarden voor Deelplan 1 te kunnen bepalen, is een stedenbouwkundige visie opgesteld die hieronder beschreven wordt. Omdat het over een bestaand gebied gaat, wordt eerst ingegaan op de huidige situatie waaruit vervolgens een stedenbouwkundige visie en plan voor de toekomst volgt.

3.1 Plangrens

Deelplan 1 bestaat uit twee delen, het noordelijk deel en het zuidelijk deel (zie figuur 7). De plangrens van het noordelijk deel volgt het midden van de Stadiongracht richting de Amstelveensweg, waarbinnen de kruising IJsbaanpad/Amstelveenseweg valt, naar het Burgerweeshuis en de Tripolis kavel tot aan de A10. Hier loopt de grens gelijk aan de tracébesluitgrens van Zuidasdok en volgt de plangrens de kadastrale grens van Tripolis en vervolgens de Burgerweeshuis kavel tot aan het IJsbaanpad richting de Na-druk-geluk-brug.
Ten zuiden van de A10 ligt de grens op de kadastrale grens van het Infinity gebouw.

Ligging ontwikkellocaties:
- Noordzone IJsbaanpad: tussen de Stadiongracht, de Amstelveenseweg, het IJsbaanpad en de Na-druk-geluk-brug.
- Tripolis complex: tussen het Burgerweeshuis, de Amstelveenseweg, de A10 en het Burgerweeshuispad.
- Infinity: tussen busafrit van de A10, de Amstelveenseweg, het Skûtsjespad en de Jachthavenweg.

3.2 Huidige situatie

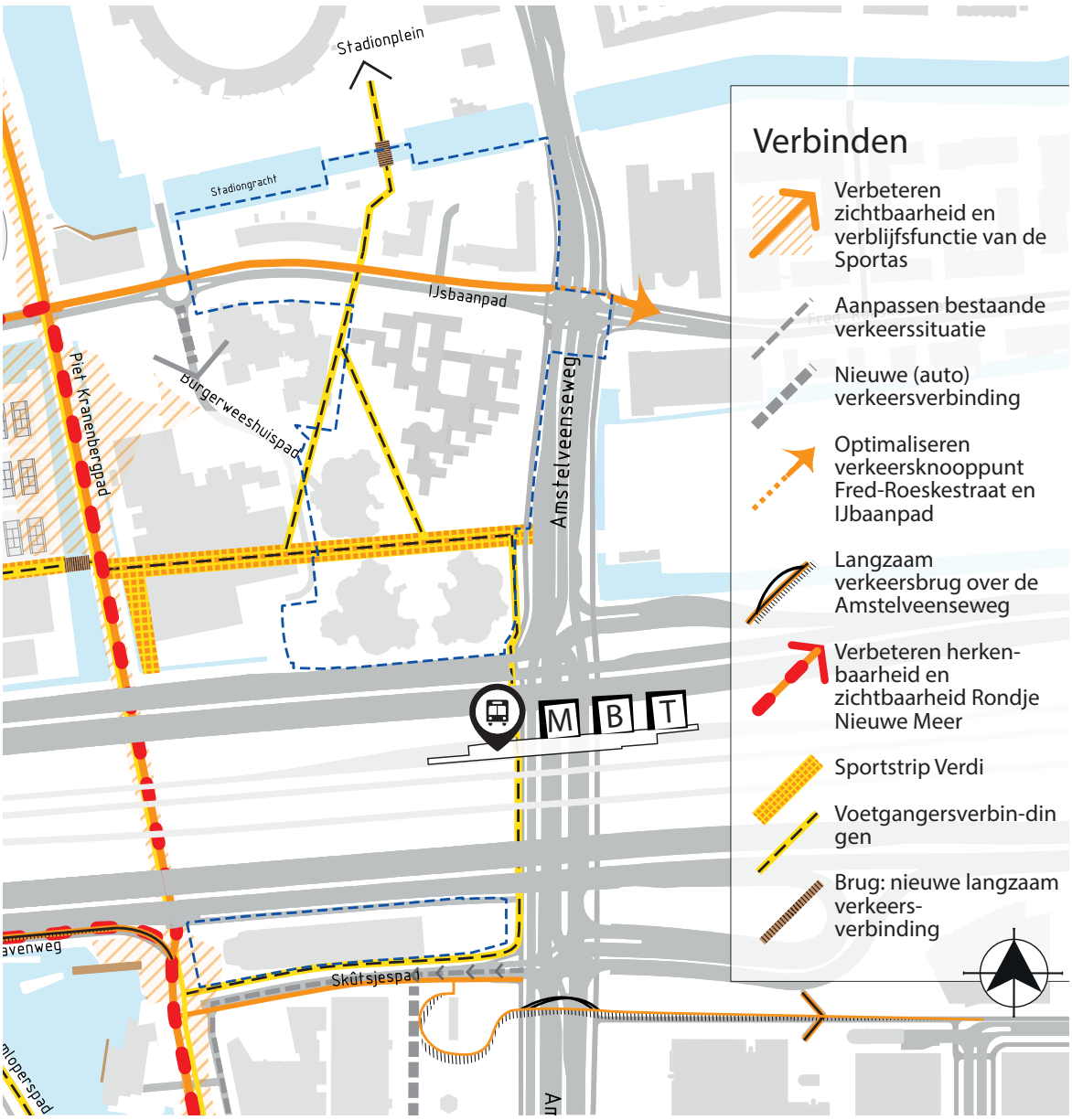
Verdi ligt in het westelijk deel van Zuidas. Het gebied is nu vrij onbekend maar biedt veel ontwikkelpotentie. De huidige stedenbouwkundige structuur van het gebied is te omschrijven als amorf. Aan de noordzijde van het IJsbaanpad staan de gebouwen georiënteerd naar de straat, al hebben ze weinig relatie met de straat. Dit komt door de deels opgetilde begane gronden en het weelderige groen tussen de gebouwen en het voetpad. De gebouwen zijn opgeleverd in de jaren-90 en hebben één architectuur wat de gebouwen met elkaar verbindt. Het beeld van de niet bebouwde ruimte aan de noordzijde van het IJsbaanpad wordt gedomineerd door geparkeerde auto's. Daarnaast is destijds geen stedenbouwkundige relatie gelegd met het ten noorden gelegen monumentale Olympisch Stadion.

De gebouwen ten zuiden van het IJsbaanpad, waaronder het monumentale Burgerweeshuis, staan allemaal op zichzelf. Het Burgerweeshuis (uit 1960) en de Tripolis gebouwen (uit 1994) zijn beide ontworpen door de architect Aldo van Eyck. Het Burgerweeshuis ligt op de zuidelijke hoek van het IJsbaanpad en de Amstelveenseweg, is maximaal twee verdiepingen hoog en een rijksmonument. Recentelijk is het gebouw gerestaureerd en heeft Bouwfonds Property Development (BPD) haar intrek in het gebouw genomen. Het Burgerweeshuis en de Tripolis gebouwen hebben elk een andere structuur en zijn ruimtelijk van elkaar gescheiden door het hoogteverschil in het maaiveld. De Tripolis gebouwen hebben cultuurhistorische waarde, maar zijn geen monument. Sinds de oplevering hebben de Tripolis gebouwen regelmatig leeg gestaan. Daarnaast keert het gebouw zich af van de omgeving waardoor het weinig uitnodigend is.

Ten zuiden van de A10 (zuidoostkwadrant) zijn de rooilijnen iets duidelijker, maar wordt vanuit de gebouwen weinig relatie gelegd met de omgeving. Het Infinity gebouw (2002) is vanuit het noorden gezien het eerste kantoorgebouw aan de zuidzijde van de A10 in deelgebied Verdi. Komend vanuit het westen op de A10 markeert het de Zuidas. Het gebouw staat op poten en de plint is transparant. Door de solitaire, verhoogde en terugliggende positie van het gebouw is er weinig relatie met het maaiveld aan de Amstelveenseweg.

Openbare ruimte en het groen

Het meeste groen rondom het IJsbaanpad ligt buiten het openbaar gebied, waardoor het een afschermende werking heeft tussen de gebouwen en de straat. De groeiomstandigheden van de bomen (moseiken) in het straatprofiel zijn niet optimaal doordat deze ingeklemd staan in de bestrating en weinig ondergrondse groeiruimte hebben (doorwortelbare grond). De inrichting van de straat



Figuur 8: hoofdraamwerkkaart openbare ruimte uit Projectnota Verdi

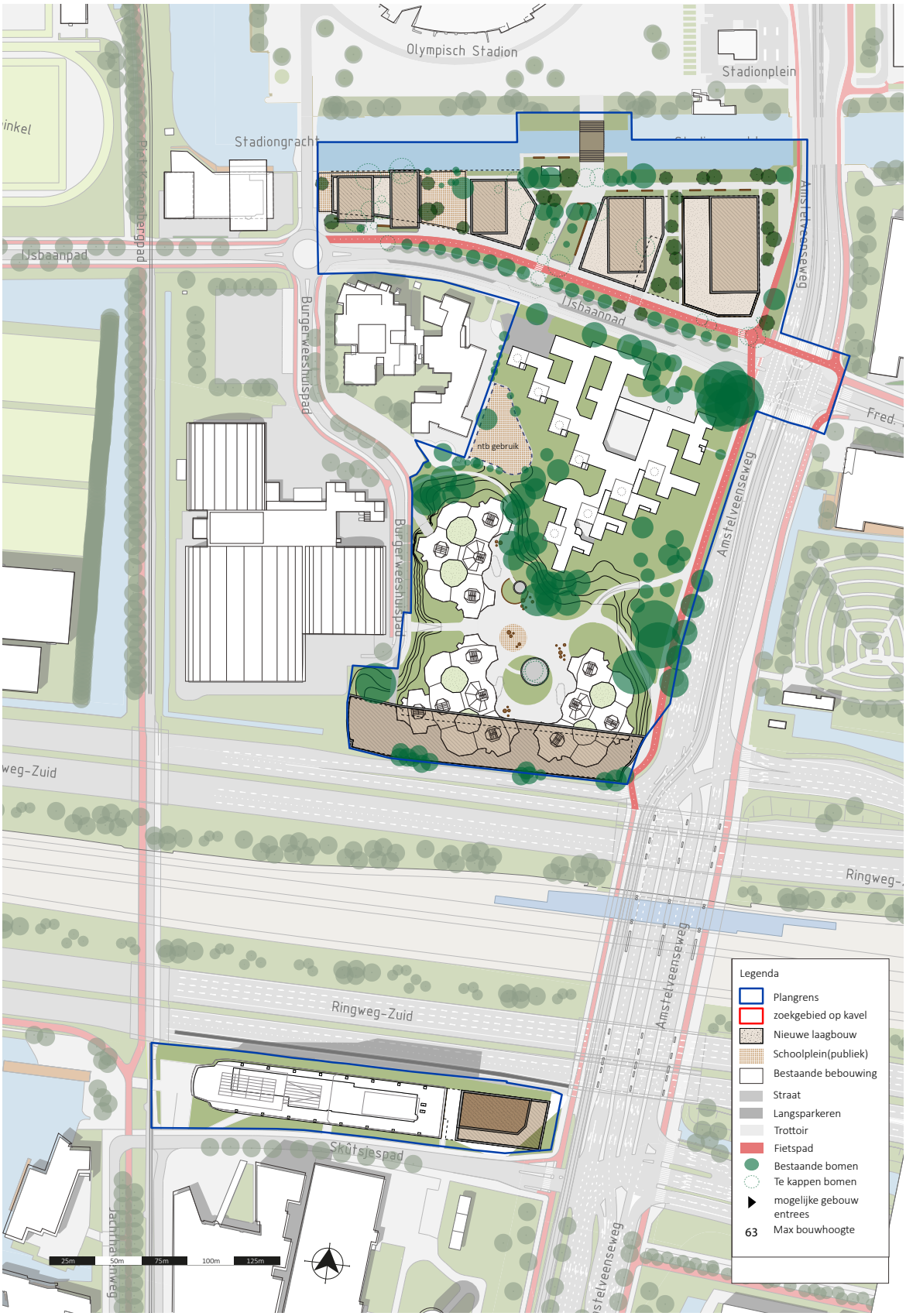
doet denken aan een 50km/u straat in plaats van een 30 km/u straat.
Het groen tussen het Burgerweeshuis en de Tripolis gebouwen bestaat uit een glooiend graslandschap met daarop voornamelijk populieren en esdoorns. Het terrein rondom het Tripolis complex is openbaar toegankelijk, maar er wordt weinig gebruik gemaakt van de routes die over het terrein heen lopen. Ook de zichtbaarheid van de routes en het voorplein (opgetild maaiveld) worden door hagen afschermd (verstopt) waardoor niet duidelijk is dat je hier als passant gebruik van kan maken.
De open ruimte ten oosten van het Infinity gebouw is nu vooral in gebruik als groene loper (gras met een pad met vlaggemasten) naar het gebouw toe. Daaromheen ligt een voetpad en fietspad als onderdeel van de infrastructuur.
De verbreding van de A10 (Zuidasdok) zorgt ervoor dat de zuidzijde van het Burgerweeshuispad (fietspad) verdwijnt. Daarnaast zal de busbaan aan de zuidzijde die momenteel de Jachthavenweg kruist, zodanig aangepast worden dat de bus pas na de Jachthavenweg naar maaiveldniveau rijdt. Hierdoor krijgt de bushalte ten noordoosten van Infinity ook een nieuwe plek.

3.3 Hoofdnetwerk openbare ruimte

In Deelplan 1 vormen diverse bestaande en nieuwe routes de basis van het hoofdraamwerk van de openbare ruimte. De nieuwe routes zorgen ervoor dat de doorwaadbaarheid van het gebied vergroot wordt en zo ook de toegankelijkheid en veiligheid van het gebied verbeterd wordt.
Belangrijke routes die binnen Deelplan 1 worden verbeterd en gerealiseerd, zijn:

- Nieuwe oostwest langzaamverkeersverbinding (De sportstrip): dit is een schakel tussen station Amstelveenseweg, het Tripolis-complex, het gewenste nieuw te realiseren (top) sportcomplex (in plaats van Sporthallen Zuid) en het Frans Otten stadion. De Sportstrip gaat zo ook een verbinding aan met de bestaande en veel gebruikte Sportas en draagt bij aan de wens om sport in het gebied een duidelijkere entree te geven en beter te verbinden met OV-station Amstelveenseweg. Deze route loopt over de kavel van het Tripolis complex en gaat tussen gebouw 100 en 200 door.
- Nieuwe noord-zuid verbinding: deze zal het Olympisch Stadion verbinden met OV-station Amstelveenseweg via het IJsbaanpad. Voor deze route wordt een nieuwe voetgangersbrug aangelegd over de Stadiongracht, ter hoogte van de sluis. Vanaf het IJsbaanpad naar het zuiden splitst de route zich om aan beide zijden van gebouw Tripolis 100 verbonden te worden met de Sportstrip. De route kan nog niet in zijn geheel aangelegd worden aangezien het gebouw van de Van Detschool geen onderdeel uitmaakt van Deelplan 1. Naast de noord-zuid verbinding over het terrein van Noordzone IJsbaanpad is het herstellen van de aantakking van de trapverbinding vanaf de brug van de Amstelveenseweg over de Stadiongracht naar deze noord-zuid verbinding meegenomen in de routing (zie figuur 8).
- Het tweerichtingen fietspad aan de noordzijde van de Fred. Roeskestraat wordt in het IJsbaanpad doorgetrokken. In Deelplan 1 is het deel vanaf de Amstelveenseweg tot aan de rotonde opgenomen. In de toekomst kan het tweerichtingen fietspad doorgetrokken worden tot aan de Schinkel-sluizen. Met deze wijziging dient tevens het kruispunt IJsbaanpad/Amstelveenseweg aangepast te worden. Eveneens is een voorstel gemaakt voor het nieuwe profiel van het IJsbaanpad. Door het voet- en fietspad langs de gebouwen te laten lopen wordt er ruimte gecreëerd voor meer groen rond de bestaande bomen en wordt een betere relatie gelegd tussen het gebouw en de openbare ruimte.
- De Amstelveenseweg is een belangrijke toegangsweg van de stad maar is rondom het knooppunt A10 niet goed ingebed in het stedelijk weefsel. Vanaf de brug over de Stadiongracht tot voorbij de De Boelelaan voelt de weg niet als stadstraat omdat het niet begeleid wordt door straatwanden, voorzieningen in de plinten, bomenrijen en publieke groenplekken (parken/pleinen). Binnen deelplan 1 kan hier een eerste aanzet voor gemaakt worden door het toevoegen van gebouwen, het oriënteren van bestaande gebouwen naar de Amstelveenseweg en het beter verbinden van het groen met de weg.

De openbare ruimte en routes doorsnijden terreinen die in volledig eigendom of in erfpacht zijn van derden. Het streven is dat de routes openbaar toegankelijk worden. De routes worden in gezamenlijk overleg tussen eigenaren, erfpachters en de gemeente vormgegeven, aangelegd en beheerd.



Figuur 9: plankaart Deelplan 1, Verdi

3.3.1 Ontwikkelvelden

Hieronder wordt beschreven wat de ontwikkelvelden zijn voor de 3 locaties (zie figuur 7). Het Burgerweeshuis is meegenomen in deelplan 1 omdat de tuin daarvan grenst aan twee ontwikkellocaties en de openbare ruimte. De ontwikkelvelden zijn voor een deel de contramal van het hoofdraamwerk van de openbare ruimte.

Noordzone IJsbaanpad

Voor Noordzone IJsbaanpad wordt uitgegaan van gefaseerde, volledige sloop van de bestaande gebouwen en de halfverdiepte parkeergarage. Het terrein dat in volledig eigendom is, wordt opgedeeld in twee ontwikkelvelden met vier bouwkavels welke in drie fasen ontwikkeld worden. Deze fasering komt voort uit de huidige huurcontracten die in verschillende perioden aflopen.
Het oostelijke ontwikkelveld wordt aan alle zijden omringd door openbaar toegankelijke ruimte en routes van het hoofdraamwerk. Het westelijke ontwikkelveld grenst aan de Stadiongracht en de Na-druk-geluk-brug. Naast de school wordt hier voorzien in een mix van wonen, groot- en kleinschalige kantoren en (maatschappelijke) voorzieningen.

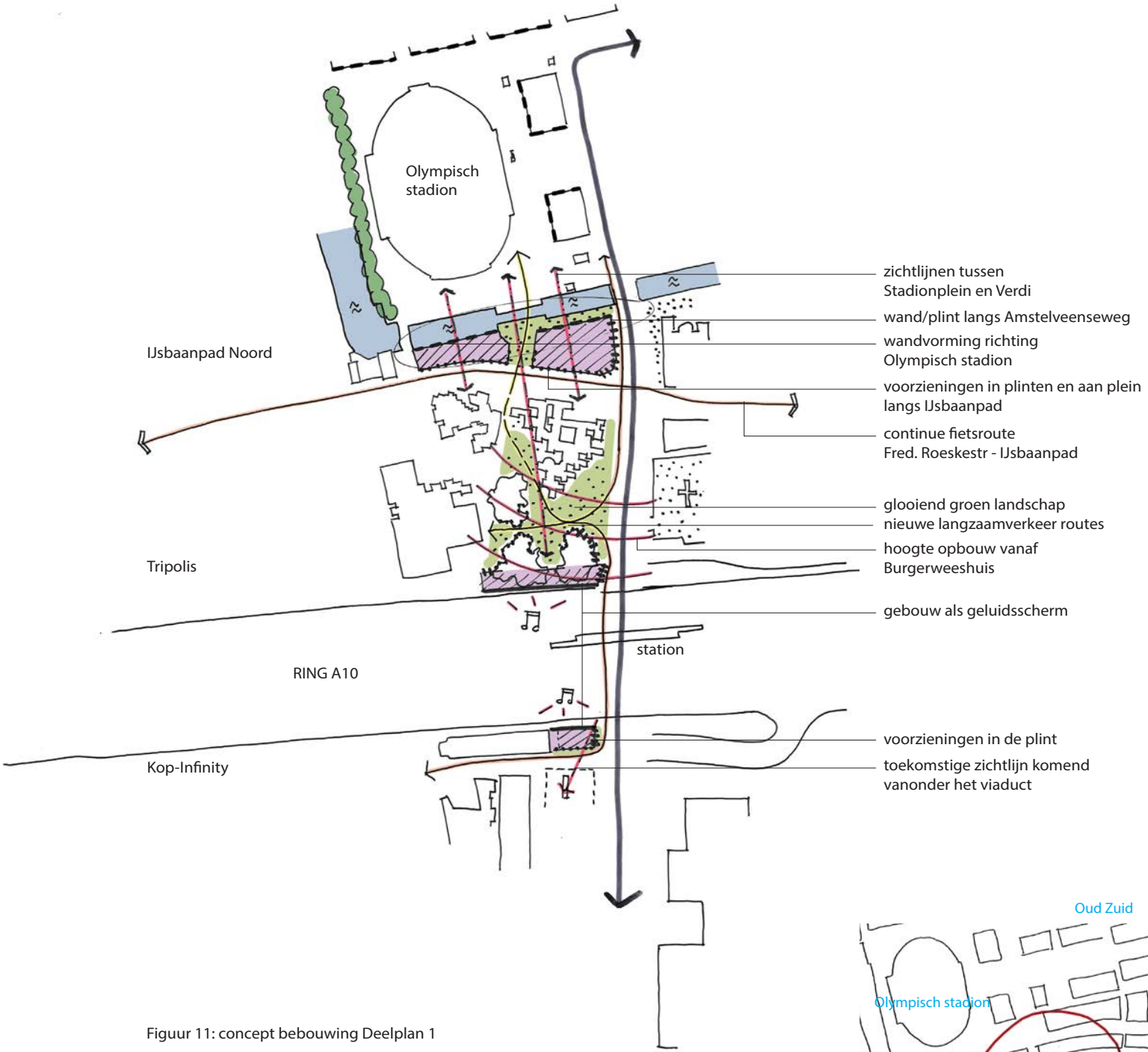
Tripolis complex (100-200-300)

Het Tripolis complex bestaat uit drie los staande gebouwen: gebouw 100, gebouw 200 en gebouw 300. Voor dit complex wordt vanwege duurzaamheidsoverwegingen en de cultuur-historische waarde van het gebouw, ingezet op zoveel mogelijk behoud van de bestaande constructie (minimaal 50-75%, op advies van Monumenten en Archeologie). Nieuwe routes door en om de bestaande gebouwen heen moeten zorgen voor een betere aansluiting met de omgeving. Ook de uitstraling van en de functies in de plinten van de gebouwen hebben een rol in de verbinding met de omgeving.

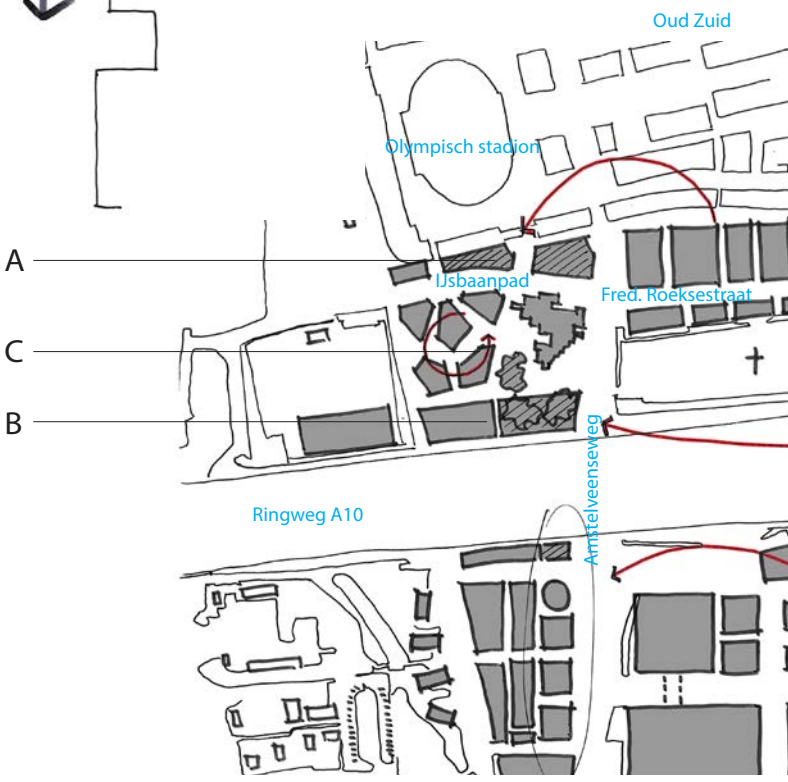
Het geluid afkomstig van de A10 maakt het lastig om woningen in de Tripolis gebouwen 200 en 300 te realiseren. Om het gebied te verdichten en herontwikkeling/transformatie van de gebouwen haalbaar te maken wordt kantoor- en voorzieningen programma toegevoegd aan de gebouwen 200 en 300. Dit wordt mogelijk gemaakt door extra volume aan de zuidzijde dat om en over gebouw 200 en 300 heen loopt. Door het toevoegen van het volume wordt een koppeling gelegd met de bestaande gebouwen, een geluidswand gecreëerd voor de ontwikkeling van woningen in Verdi en kan een duidelijke voorkant gemaakt worden aan de Amstelveenseweg. Gebouw 100 voorziet in woningbouw welke deels mogelijk wordt door de afschermende werking van het nieuwe volume bij 200 en 300.

Kavel van Infinity

Er is behoefte aan kantoren op gemengde en goed verbonden locaties (Kantorenstrategie 2017). De oostzijde van de kavel van Infinity (kop Infinity) biedt verdichtingsmogelijkheden voor kantoorprogramma. Dit potentiële nieuwe gebouw kan een connectie aangaan met het bestaande gebouw, maar dat is afhankelijk van de architect die het ontwerp van het gebouw gaat maken. Het nieuwe gebouw komt aan de Amstelveenseweg te staan waarmee een eerste aanzet gegeven wordt voor de wandvorming langs de Amstelveenseweg. Voetgangers en fietsers komend vanaf het noorden worden daardoor het gebied beter in geleid. Door actieve functies in de plint mogelijk te maken (zoals bijvoorbeeld horeca), kan de Amstelveenseweg op deze plek een stuk levendiger worden.



Figuur 11: concept bebouwing Deelplan 1



Figuur 10: ontwikkelvelden structuur Verdi i.r.t. Zuidas

3.4 Bebouwing

De oostzijde van Verdi ligt op de overgang van Berlage's Oud Zuid en van Eesteren's Buitenveldert. Aan de oostzijde liggen de bij Zuidas horende deelgebieden Fred. Roeske en Kenniskwartier, beiden met hun eigen stedenbouwkundige structuur. De A10 is de scheiding tussen de noord- en zuidzijde van Verdi. De ontwikkeling van Deelplan 1 valt voor het grootste deel binnen het noordoost kwadrant van Verdi en voor een klein deel binnen het zuidoost kwadrant. Binnen het plangebied zijn de meeste percelen uitgegeven in erfpacht. Het perceel Noordzone IJsbaanpad is in vol eigendom van derden. De openbare ruimte zoals IJsbaanpad, Amstelveenseweg en Skûtsjespad zijn in eigendom van de gemeente.

Noordoostkwadrant

Het noordoostkwadrant is ruimtelijk op te delen in drie zones, zie figuur 10:

A. Noordzone IJsbaanpad;
B. Zuidzone aan de A10;
C. Middenzone ten westen van het Burgerweeshuis.

In Deelplan 1 valt Noordzone IJsbaanpad onder zone A, de Tripolis gebouwen 200 en 300 onder zone B en het Tripolis gebouw 100 onder zone C. Hieronder wordt ingegaan op de invulling van het stedenbouwkundige principe van de ontwikkelvelden.

A. Noordzone IJsbaanpad

Het IJsbaanpad ligt in het verlengde van de Fred. Roeskestraat en vormt de zuidelijke grens van het aan de andere kant van de Stadiongracht liggende plein van het Olympisch Stadion. Het recent gebouwde Sporthotel vormt het einde van de bebouwingstrook ten noorden van het IJsbaanpad. Het Sporthotel bestaat uit een onderbouw met daarboven twee noord-zuid georiënteerde hoogbouwvolumen.
Het concept voor de ontwikkeling van de kavels tussen de Na-druk-geluk-brug en de Amstelveenseweg bestaat uit vier gebouwvolumen die noord-zuid georiënteerd zijn gelijk aan de oriëntering van de hoogbouw volumes van het Sporthotel. In het plan is rekening gehouden dat elke toren, een meerlaagse (2-3) onderbouw kan hebben ten behoeve van de benodigde interne en externe voorzieningen voor de verschillende functies. De torens vormen een stevige stedelijke wand richting het Olympisch Stadion, maar creëren door hun vorm en oriëntatie ook een visuele verbinding met de ontwikkeling ten zuiden van het IJsbaanpad.
De pleinrand aan de zuidzijde van het Olympisch Stadion mist nu een goede afsluiting zoals deze





Figuur 12: impressie Ijsbaanpad Noord vanuit Fred. Roeskestraat

wel heeft aan de noordzijde waar ze begrensd wordt door het Olympisch kwartier, aan de oostzijde door bouwvolumen liggend aan de Amstelveenseweg en aan de westzijde door de stevige bomenrij. Door de visuele en ook fysieke verbinding te leggen met Verdi worden deze twee stukken stad met elkaar verbonden.

De torens hebben een speels ritme in maat en hoogte die een relatie leggen met de bebouwing aan de noordzijde van de Fred. Roeskestraat en het Sporthotel ten westen van de kavel. De meest oostelijke toren (zie figuur 12) aan de Amstelveenseweg is een kantoortoren. De middelste twee torens bieden ruimte aan woningbouw met in de plint voorzieningen en kantoor en de westelijke toren naast het Sporthotel huisvest een Alles-in-één-school met daarboven woningen. Over de precieze inpassing van alle benodigde functies voor deze alles-in-één-school is nader onderzoek nodig over situering op de kavel.
De stedenbouwkundige opzet van de kavels houdt rekening met het gasreduceerstation en de kabels en leidingen die hier naartoe en vanaf lopen. In verband met de externe veiligheid dienen gevoelige bestemmingen zoals wonen namelijk op meer dan 25 meter van het gasreduceerstation gerealiseerd te worden.

B. Zuidzone aan de A10

De zuidzijde van het gebied wordt begrensd door de toekomstige Sportstrip en de A10. Om woningbouw aan Verdi toe te kunnen voegen is het belangrijk om het geluid van de A10 af te schermen. Hiervoor is een in de lengte gebouwde massa nodig, parallel aan de A10 met een minimale hoogte van 30 meter. De herontwikkeling van het Tripolis complex speelt hier een belangrijke rol in.

Sinds de start van Verdi wordt gesproken met de ontwikkelende partij die het Tripolis complex wil herontwikkelen. De erfpachter heeft aan de hand van een aantal ruimtelijke uitgangspunten, die meegegeven zijn vanuit de gemeente, een uitgebreide en zorgvuldige studie gedaan naar de mogelijkheden voor herontwikkeling van dit complex. Deze uitgangspunten hielden onder andere in: het mogelijk maken en realiseren van de Sportstrip, hergebruik van 50-75% van het huidige complex, werken vanuit het gedachtegoed van Aldo van Eyck (het complex als achtergrond ‘silhouet’ van het Burgerweeshuis), afschermende werking in verband met geluid en het toevoegen van wonen. Uit deze opgave is een volume gekomen waarbij de huidige gebouwconstructies van 200 en 300 behouden blijven en een nieuw rechthoekig langgerekt volume deze gebouwen overkraagt. Dit nieuwe volume wordt het ‘Venster’ genoemd en staat vrijwel parallel aan de A10 met entrees aan de Sportstrip en de Amstelveenseweg. Dit haakt aan op de massa’s aan de zuidzijde van de A10.



Figuur 13: impressie 'Venster' Tripolis en volume op ruimte naast Infinity vanaf kruising IJsbaanpad-

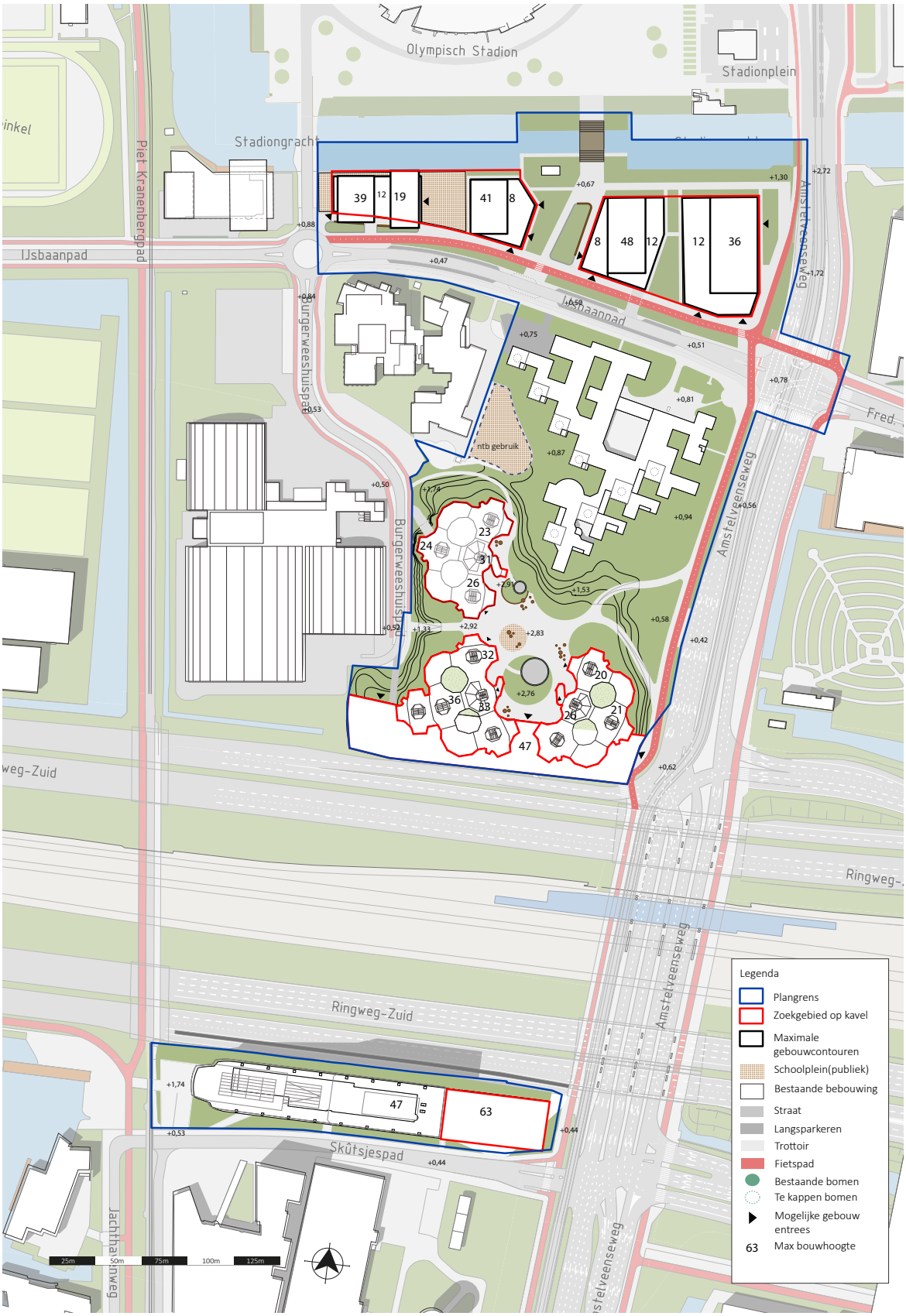
C. Middenzone ten westen van Burgerweeshuis

Voor de middenzone wordt onderzocht of een nieuwe woonbuurt gerealiseerd kan worden. Gebouw 100 van Tripolis wordt getransformeerd naar woningen en maakt onderdeel uit van de nieuwe woonbuurt. De stedenbouwkundige opzet van de nieuwe woonbuurt is afhankelijk van het wel of niet slopen van de bestaande gebouwen. Hierdoor zijn nog meerdere stedenbouwkundige configuraties mogelijk. Wat wel duidelijk is, is dat de middenzone een eigen stedenbouwkundige entiteit is.
Rondom het Burgerweeshuis worden nieuwe langzaam verkeerroutes gerealiseerd waardoor dit gebouw van alle zijden goed zichtbaar wordt. Dit wordt versterkt door het hoogteverschil in het maaiveld aan de zuid- en oostkant. Vanaf het verhoogde maaiveld is het bijzondere daklandschap goed zichtbaar. In de stedenbouwkundige structuur voor Noordzone IJsbaanpad, wordt in de zichtlijnen rekening gehouden met de zichtbaarheid van het Burgerweeshuis komend vanaf het Stadionplein.

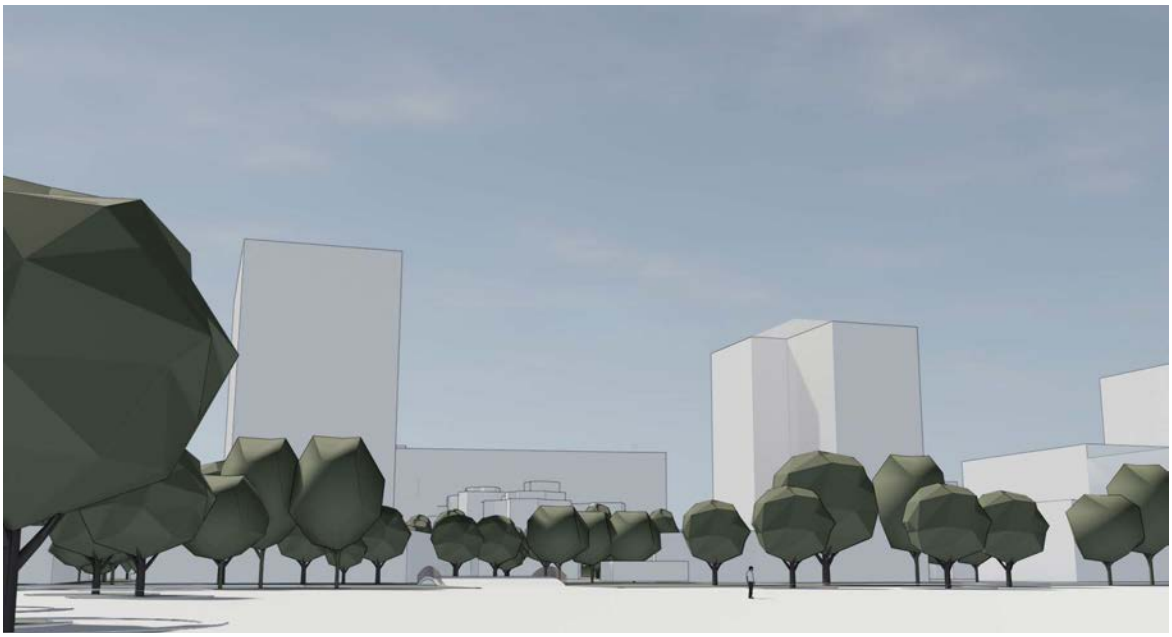
Zuidoostkwadrant

Alleen de ruimte naast het Infinity gebouw maakt onderdeel uit van Deelplan1. De stedenbouwkundige structuur waar voor de zuidoostkwadrant op ingezet wordt zal aanhaken op het daar ten oosten van gelegen onderdeel van Zuidas, Kenniskwartier. Dit komt terug in de maatvoering van de kavels, de bouwhoogte, de bebouwingstructuur van losstaande gebouwen en rechthoekige bouwblokstructuren. Hierbij zijn de bestaande gebouwen zoals Infinity en de kantoorpanden gelegen aan de Jachthavenweg al structuurbepalend. Op de ruimte naast het Infinity gebouw is een losstaand of gekoppeld volume mogelijk dat in maat en hoogte een vervolg is van het bestaande gebouw. Het volume staat aan de Amstelveenseweg en de plint van het nieuwe volume begeleidt voetgangers die vanuit het noorden (station Amstelveenseweg) het Skûtsjespad op gaan.

In bijlage D is een nieuw over oud kaart opgenomen waarin de aanpassingen van de gebouwcontouren ten opzichte van de huidige situatie weergegeven zijn.



Figuur 14: bouwhoogte, rooilijnen, entrees en maaiveldhoogten



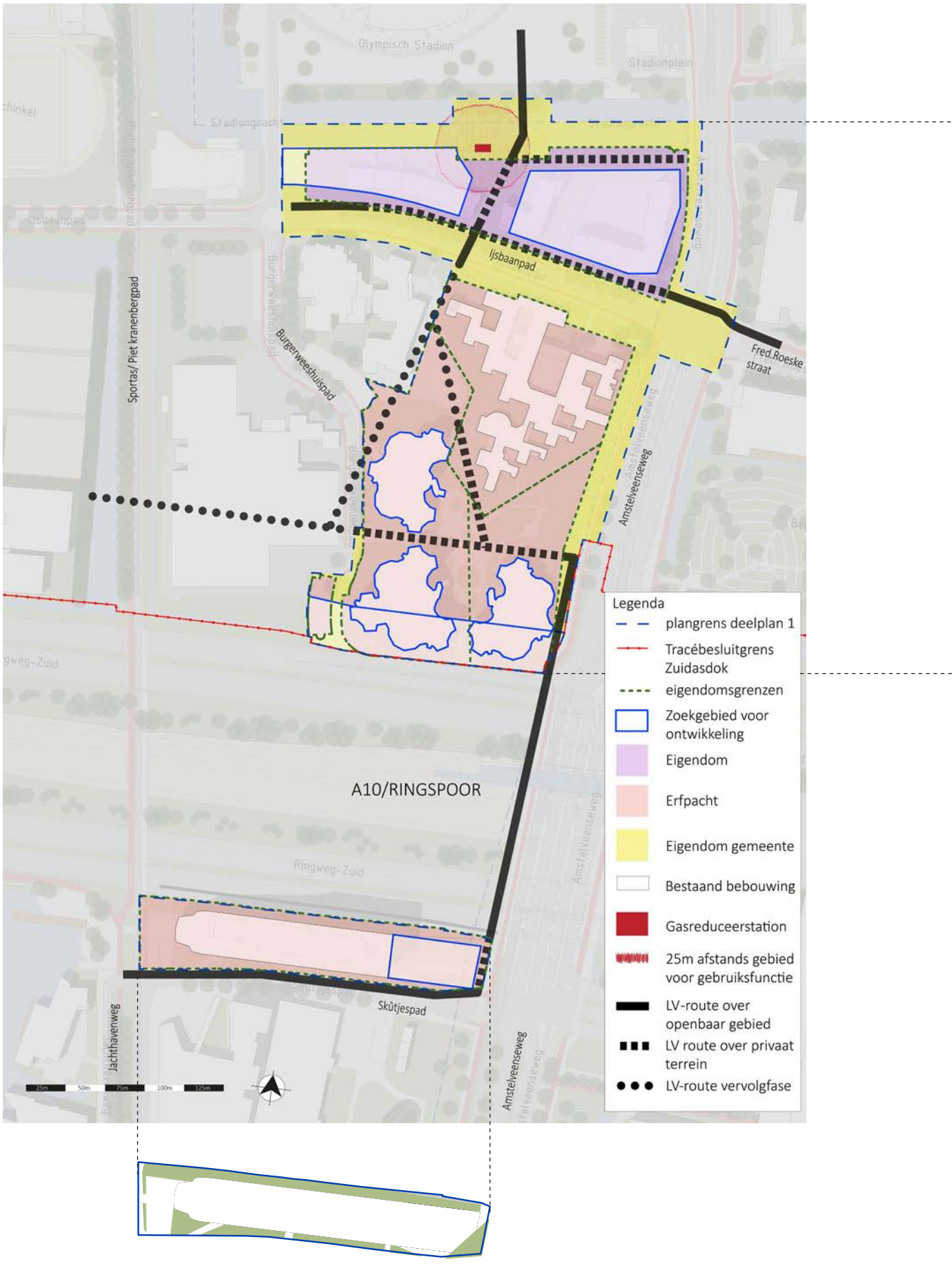
Figuur 15: impressie IJsbaanpad en op de achtergrond Tripolis vanaf het Stadionplein

3.4.1 Bouwhoogte, rooilijnen en entrees

Verdi ligt in het beperkingsgebied van het luchthavenindelingsbesluit (LIB) van Schiphol. Bij de ontwikkeling van de kavel van Infinity wordt mogelijk afgeweken van de voorgeschreven hoogte voor gebouwen en moet een verklaring van geen bezwaar aangevraagd worden. De bouwhoogten worden gerekend vanaf +NAP. Binnen de gebouwen heeft de begane grond een minimale netto hoogte van 4,0 meter. De verdiepingen hebben een bruto hoogte van minimaal 3,3 meter.

De ontwikkelvelden worden met de volgende maximale hoogtes herontwikkeld (zie ook figuur 14):

- Het uitgangspunt is dat de kavels van Noordzone IJsbaanpad een plint (onderbouw) van 2-3 bouwlagen (7,6 -12 meter) hoog krijgen. Daarbovenop staan van oost naar west volumen met een respectievelijke hoogte van 36-48-41-19(gymzaal)-39 meter hoog. De begane grond van de onderbouw wordt gevormd door vaste rooilijnen en de plinten met de markering zijn verplichte plinten voor voorzieningen. In de onderbouw van de meest westelijke kavel zit een Alles-in-één-school met daaromheen ruimte voor het schoolplein en de buitenruimte voor het kinderdagverblijf. Belangrijk is dat de gebouwen entrees krijgen gericht op de straat en het plein.
- De bestaande gebouwen van het Tripolis complex hebben verschillende bouwhoogten (getrapt volume). Het is mogelijk om gebouw 100 (nu 5 bouwlagen) met respect voor de hoogteopbouw vanaf het Burgerweeshuis op te toppen met 1 á 2 lagen. Gebouw 100 grenst met al haar zijden aan openbare routes. Bij de uitwerkingen van de woningen/gemeenschappelijke ruimte op de begane grond wordt hiermee rekening gehouden (zoveel mogelijk connectie, voordeuren, naar buiten). De gebouwen 200 en 300 worden overkraagt met een nieuw volume met een maximale hoogte van 47 meter. Er zijn geen verplichte rooilijnen, maar de plinten en entrees (voorzieningen en kantoren) van het nieuw toe te voegen volume en de bestaande volumen richten zich zo veel mogelijk naar de Sportstrip en Amstelveenseweg.
- Het gebouw op de kavel van Infinity krijgt een maximale hoogte van 63 meter (boven 46 meter ontheffing nodig). De hoogte is afhankelijk van de architectonische uitwerking in relatie tot het bestaande gebouw. De plint van dit gebouw gaat een relatie aan met de huidige plint en vormt een entree voor beide gebouwen. Een publieke/actieve voorziening in de plint is vereist.



Figuur 16: aanpak openbare ruimte gemeentegrond versus eigendom/erfpacht terrein



3.4.2 Eigendomposities

Voor de toelichting op de eigendomsverhoudingen, zie figuur 16.

Het terrein van Noordzone IJsbaanpad is in vol eigendom van derden. Rondom de nieuwe ontwikkelvelden liggen publiek toegankelijke routes en een plein over/op privé terrein. Aan de zuid- en oostzijde is ruimte nodig voor verkeersareaal en in het midden en aan de noordzijde, grenzend aan het sluiscomplex, voor recreatief gebruik. Dit is gewenst om de doorwaadbaarheid en aantrekkelijkheid van het gebied te vergroten en het gebied onderdeel te laten zijn van de stad. Er dienen in de verdere ontwikkeling van het gebied afspraken gemaakt te worden over de aanleg en het beheer van deze terreinen. Het stuk gemeentegrond ten westen van de kavel tot aan de Na-druk-geluk-brug kan gebruikt worden voor realisatie van een Alles-in-één-school.

De erfpachtgrens van het Tripolis complex sluit aan de noordzijde aan op het Burgerweeshuis. Aan de zuidzijde is de nieuwe Tracébesluitgrens leidend en aan de oost- en westzijde zal op een paar plekken, in gezamenlijk overleg met erfpachter en gemeente, de grens gewijzigd worden ten gunste van de ontwikkeling van het 'Venster' over gebouw 200 en 300 heen. Het gehele onbebouwde terrein van de kavel met uitzondering van het parkeerterrein is publiek toegankelijk en zal dat ook blijven. De langzaamverkeersroutes over het verhoogde terrein worden versterkt (sportstrip) en in gemeenschappelijk overleg verder vormgegeven.

Het terrein rondom het Infinity gebouw is in erfpacht uitgegeven. De mogelijke ontwikkeling op de locatie maakt dit terrein meer bebouwd. De overige ruimte grenzen aan of zijn nu al onderdeel van de openbare ruimte en is nodig voor de begeleiding van voetgangers en fietsers.

3.5 Openbare ruimte

De locaties in Deelplan 1 zijn allemaal los van elkaar staande ontwikkelingen met een eigen openbare ruimte. Het streven is om deze openbare ruimtes met elkaar te verbinden door realisatie van nieuwe routes en qua materialisering. Daarnaast is het streven om het groen in het gebied te verbeteren en de bestaande bomen in het gebied zo veel mogelijk te behouden.

Zoals in de projectnota opgenomen moeten er volgens de referentienorm uit het Voorzieningenmodel 2018(Team Maatschappelijke Voorzieningen) op basis van het voorgestelde programma extra m2 groen toegevoegd worden. Volgens de referentienorm voor groen zou op basis van het voorgestelde programma circa 14.000m2 groen voor gebruik, ecosysteem, spelen en sporten extra gerealiseerd moeten worden. De groennorm houdt echter geen rekening met de bestaande situatie. Binnen Deelplan 1 is een groot onbebouwd deel al groen van karakter, welke binnen dit plan beter verbonden en kwalitatief hoogwaardig ingericht zal worden. Tevens zal een deel van het onbebouwde terrein publiek toegankelijk worden.

De transformatie van Deelplan 1 naar een locatie waar wonen, werken, sporten en recreëren in het groen hand in hand gaan, kan tegelijkertijd het karakter als overgangsgebied tussen stad en buitengebied versterken. Het huidige gebied heeft ondanks de kantoorgebouwen al een groen karakter. Dit komt niet door het groen op de grond, maar vooral door de aanwezigheid van grote bomen. Deze bomen brengen een extra dimensie in groen. Ze vergroten zowel het groenvolume als de groenprojectie op het grondoppervlak substantieel. De beplantingsvakken maken voor 15% deel uit van het grondoppervlak. Bomen voegen daar naar

schatting nog zo'n 5% aan toe doordat ze over wegen, parkeerplaatsen en gebouwen heen hangen. Uit de Boom Effect Analyse (BEA) die voor Verdi is uitgevoerd, komt naar voren dat het plangebied een opvallende hoeveelheid boomsoorten kent (25 families). De variatie in soorten wijkt sterk af van die in de rest van Amsterdam Zuid, dit maakt Verdi een unieke plek. Het overige groen bestaat voornamelijk uit gras, heesters, bodembedekkers en bermen. Wat opvalt, is dat geen enkel beplantingsvak in de BEA de classificatie 'goed' krijgt. Slechts de helft van de vakken is als 'redelijk' bestempeld, de rest matig. De kwaliteit van het groen op de grond kan dus flink verbeterd worden, uitgangspunt hierbij is om de diversiteit in typen (gras, heesters, bodembedekkers etc) te behouden en te versterken. Deels kan dit worden bereikt door het toepassen van robuuste beplanting met vaste planten, maar ook met intensiever beheer. Naast het verbeteren van het groen op maaiveld niveau, komt uit het natuuronderzoek dat voor Verdi is uitgevoerd naar voren dat er kansen liggen om de gebouwen in deelplan 1 te vergroenen. Hierbij kan ook gedacht worden aan natuurinclusief bouwen. In de openbare ruimte liggen wat betreft natuur kansen om de samenhang met groen buiten Verdi te versterken bij de verbinding met de begraafplaats en met het Zuider Amstelkanaal. Langs het kanaal staan aan weerszijde hoog opgaande bomen tot aan de Amstelveenseweg. Ter hoogte van het stadion is nauwelijks begroeiing aanwezig. Met de ontwikkelingen van Noordzone IJsbaanpad ontstaat de mogelijkheid om bomen langs de oever te planten.



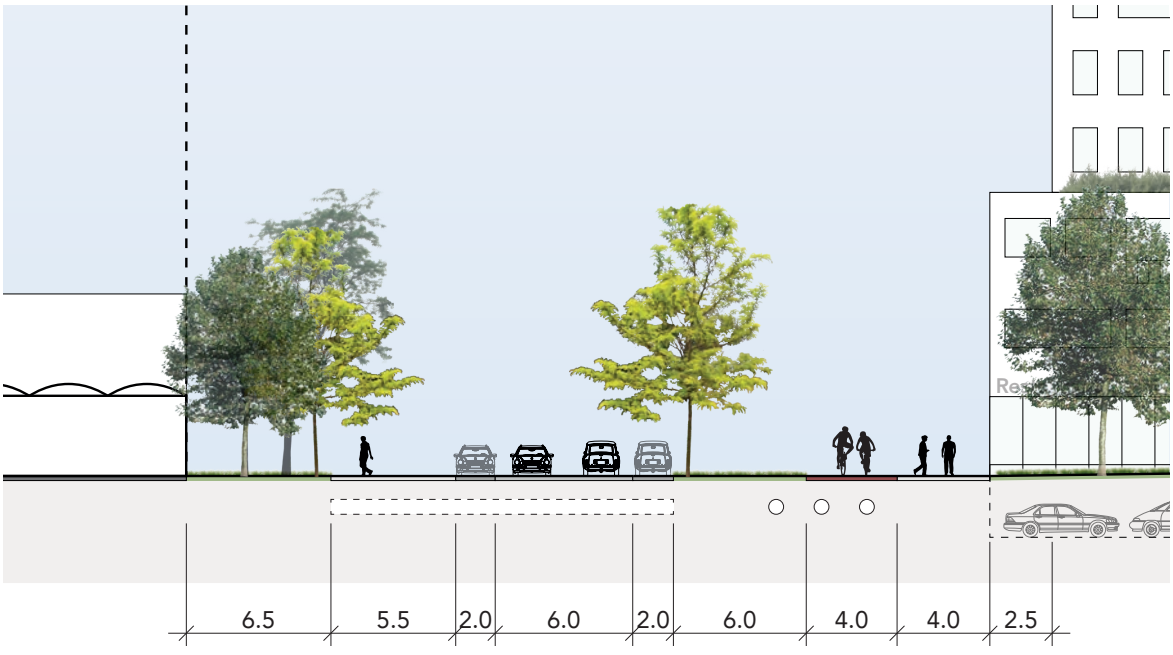
Figuur 17: bovenaanzicht en profieldoorsnede (A) IJsbaanpad bestaand en wensprofiel

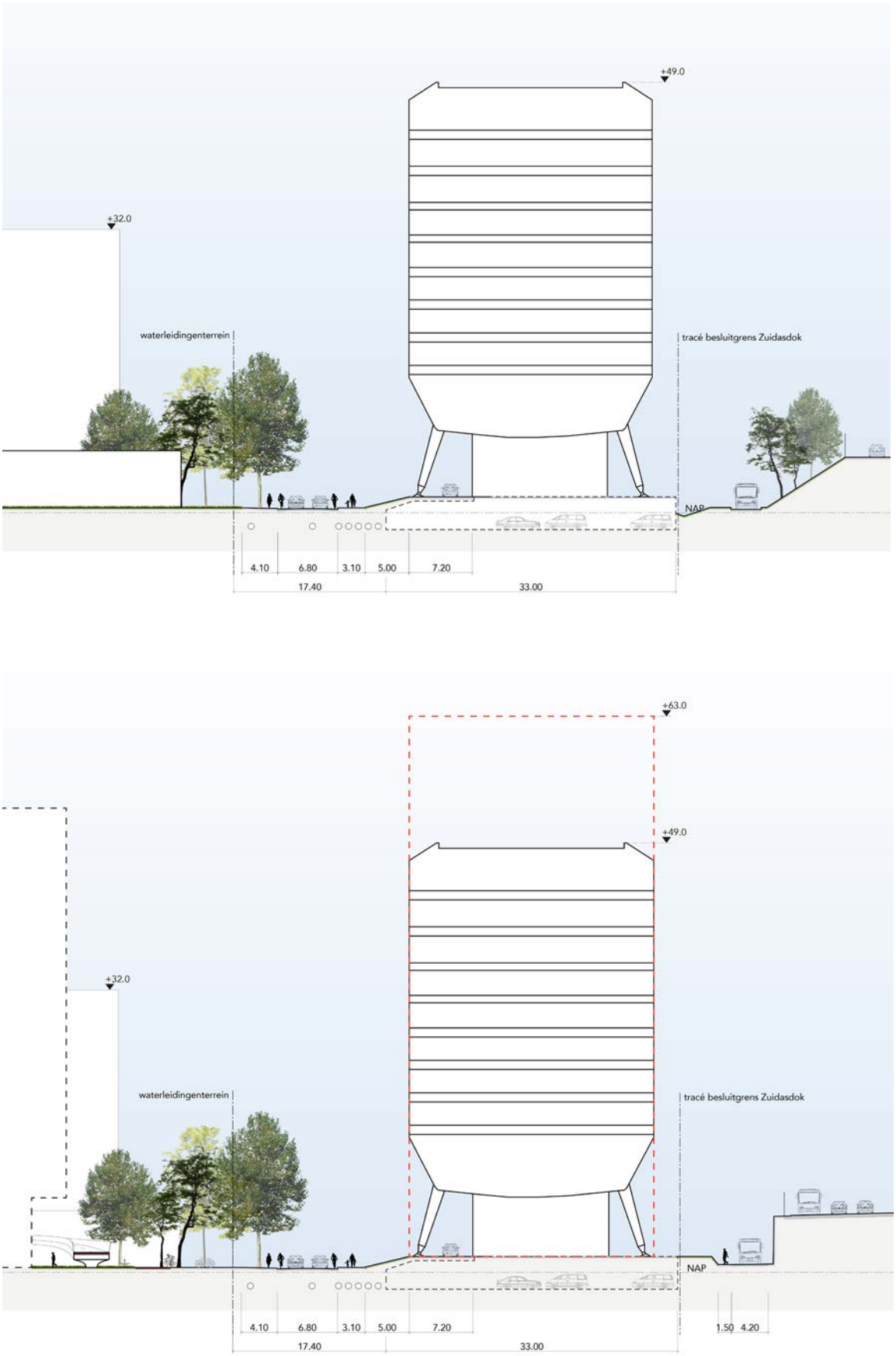
Herinrichting IJsbaanpad

Rondom het IJsbaanpad, zowel direct aan het IJsbaanpad als tussen het Burgerweeshuis en Tripolis, bevinden zich naast solitaire bomen, bijzondere clusters van bomen. Dit is een van de redenen dat bij het nieuwe profiel van het IJsbaanpad is uitgegaan van behoud van de bomen (zie figuur 17). Het IJsbaanpad (30km/u straat) wordt heringericht waarbij een tweerichtingsfietspad aan de noordzijde van de weg gerealiseerd wordt. Hierdoor sluit het profiel van het IJsbaanpad beter aan op het profiel van de Fred. Roeskestraat en ontstaat er een veiligere oversteek van de Amstelveenseweg. Tussen het fietspad en de rijbaan komt een brede strook met de bestaande bomen en een groene invulling met lage beplanting zoals in de Fred. Roeskestraat. In deze strook is ruimte voor parkeren, inritten en kiss and ride. Tussen de gebouwen aan de noordzijde van het IJsbaanpad en het fietspad komt een trottoir met een minimale breedte van 4 meter. Aan de zuidzijde van het IJsbaanpad komen langsparkeerplekken en een breed trottoir. In het vervolgonderzoek naar de inrichting van de straat wordt gekeken of het aantal langsparkeerplekken nog verminderd kan worden ten behoeve van een groene invulling. Daarnaast wordt daar waar mogelijk ingezet op het toevoegen van bomen in het profiel.

Vanaf het terrein van het Olymisch Stadion via het IJsbaanpad naar de nieuwe Sporthallen Zuid wordt een nieuwe route gerealiseerd. Aan deze route komt aan de noordzijde van het IJsbaanpad een plein in het groen te liggen. Het plein ligt gunstig op de zon en aan de hoofdnetfietsroute. Het plein biedt kansen voor ter-







Figuur 18: doorsnede Skutsjespad bestaand en toekomstig (incl. Zuidasdok)

rasruimte en voor horecafuncties in de plint(en) van de gebouwen. Het gasreduceerstation in dit gebied blijft behouden maar dient een betere, bij de omgeving passende uitstraling (zonder hekken) te krijgen en ingepast te worden in het maaiveldontwerp. De nieuwe voetgangersbrug over de Stadiongracht moet voldoende hoogte hebben. De verdere uitwerking hiervan wordt meegenomen in de uitwerking van het maaiveld.
Aan het IJsbaanpad komt ook een schoolplein te liggen. Dit wordt een plek die na schooltijd gebruikt kan worden als publieke speelplek voor de buurt.

Openbare ruimte Tripolis

De publieke ruimte rondom het Tripolis complex en de omgeving van het Burgerweeshuis sluiten op elkaar aan. Het glooiende landschap met hoogteverschillen legt een verbinding tussen het lager liggende Burgerweeshuis en het op verhoogd maaiveld staande Tripolis. Het bijzondere daklandschap van het Burgerweeshuis is hierdoor goed zichtbaar. Het landschap vloeit om de gebouwen heen en sluit aan alle zijden aan op de gebouwen.
De nieuw aan te leggen sportstrip vormt de drager die de zuidzijde van het Tripolis complex in oostwest richting verbindt met de omgeving. Deze route loopt vanaf het oosten (maaiveld niveau +0,60m NAP) vanuit twee richtingen voor langzaam verkeer op naar een hoogte van +2,8m NAP. De verbindingen om en naast de gebouwen worden geïntegreerd in de ontwerpstijl van het glooiende, organisch vormgegeven landschap. Aan de westzijde wordt een tijdelijke inrichting voorgesteld die aanpasbaar is in de toekomst (zowel in indeling als in hoogte) gezien de aangrenzende ontwikkeling die in de vervolgfase(n) van Verdi mogelijk gaan plaatsvinden. Tussen gebouw 200 en 300 wordt het landschap aan de zuidzijde begrensd door het Venster. De ruimte voor de gebouwen krijgt een zo groen mogelijke inrichting en biedt ruimte voor voorzieningen (bijvoorbeeld terrassen) in de plinten. De oostzijde van het vernieuwde complex grenst aan de Amstelveenseweg. Hier wordt een duidelijke ‘tweede’ entree (plint) van het complex gerealiseerd.
Aan de westzijde steekt het Venster uit. Deze haakt aan op het gewenste nieuw te realiseren sportcomplex. Net zoals tussen gebouw 200 en 300 ontstaat hier een voorruimte die gebruikt kan worden voor activiteiten rondom het sportcomplex en voor buitensportactiviteiten. Deze ruimte ligt aan het einde van de nieuwe noordzuid route die het Olympisch stadion verbindt met het nieuwe sportcomplex.
Van de gewenste routes aan de oost- en westzijde van gebouw 100 kan alleen een deel van de oostelijke verbinding gerealiseerd worden. Deze sluit aan op de route van de sportstrip. In de vervolgfase zullen afhankelijk van de ontwikkelingen andere routes worden toegevoegd.

Kavel naast Infinity

De publieke ruimte rondom het nieuwe gebouw(deel) naast Infinity is niet groot. Van belang is dat hier komend vanaf station Amstelveenseweg de route richting Skûtsjespad en het vervolg op de Amstelveenseweg goed begeleid wordt. Hier speelt de nieuwe plint van het gebouw (ruimtelijk en programmatisch) een grote rol. Het maaiveld is een breed trottoir voor voetgangers en fietsers. Aan de noordzijde van het plot landt de busbaan inclusief de halte vanaf de A10 op de Amstelveenseweg. Bij het ontwerp van de plint dient rekening gehouden te worden met voldoende zicht en ruimte aan de zuid- en oostzijde en de zichtbaarheid van de functies in de plint.

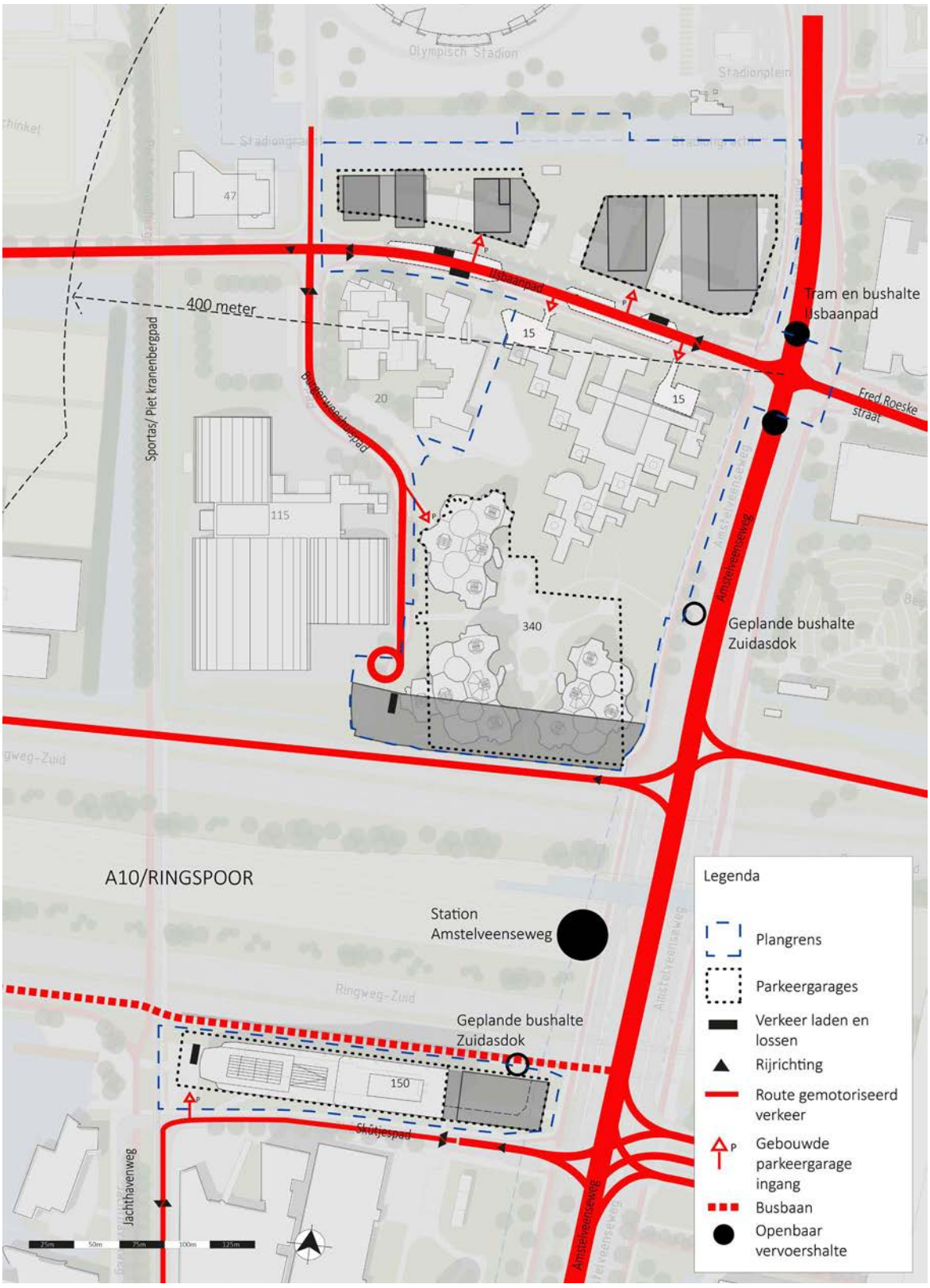
In de toekomst is de wens om een nieuwe brugverbinding voor fietsers en voetgangers te realiseren over de Amstelveenseweg in het verlengde van de Gustav Mahlerlaan. Deze zal aanlanden aan de zuidzijde van het Skûtsjespad en vervolgd worden in een tweerichtingsfietspad aan de zuidzijde van de straat. De aansluiting van het Skûtsjespad op de Amstelveenseweg wordt voor gemotoriseerd verkeer een eenrichtingsweg Verdi in. Dit is een onderdeel van de uitvoering van Zuidasdok.

Materialisering

De inrichting van de openbare ruimte in eigendom van de gemeente wordt uitgevoerd in de materialisering zoals voorgeschreven in de Puccini-methode. Daar waar de openbaar toegankelijke ruimte van de in eigendom of in erfpacht zijnde terreinen aansluit op de door de gemeente aangelegde openbare ruimte, wordt in nauw overleg het ontwerp en de overgang van mogelijk verschillende materialiseringen uitgewerkt.

Speelplekken

Er wordt nu en in de toekomst woningbouw aan Verdi toegevoegd waarvoor speelplekken nodig zijn. Bij het ontwerp van de openbare ruimte, welke voor een groot deel op vol eigendom of erfpachtterrein gelegen is, moet rekening gehouden worden met speelruimte voor kinderen in de verschillende leeftijdsgroepen. Hiervoor is ruimte op het (school)plein van Noordzone IJsbaanpad en in het glooiende landschap tussen het Burgerweeshuis en het Tripolis complex.



Figuur 19: ontsluiting gemotoriseerd verkeer, parkeergarages en laden en lossen

3.6 Verkeer

Voor het autoverkeer is Verdi volledig afhankelijk van de Amstelveenseweg. Uit het participatietraject kwam naar voren dat het kruispunt Amstelveenseweg/IJsbaanpad als druk wordt ervaren. Het Verkeeronderzoek Verdi laat zien dat het toevoegen van het beoogde programma tot een toename van het aantal verkeersbewegingen leidt, maar dat alle kruisingen in het gebied regelbaar blijven. In dit onderzoek is de aanpassing (uitvoering 2019) van de kruising IJsbaanpad/Amstelveenseweg al meegenomen waarbij de opstelvakken op het IJsbaanpad en het verkeerslichtensysteem worden aangepast. Deze aanpassing houdt in dat er voor auto's linksaf en rechtdoor vanaf het IJsbaanpad een gecombineerd opstelvak is en voor auto's rechtsaf een apart opstelvak. Daarnaast is het verkeerslichtensysteem zo ingesteld dat het verkeerslicht voor het autoverkeer dat rechtsaf slaat en het fietsverkeer/voetgangers dat rechtdoor gaat, niet meer tegelijk groen zijn. Deze aanpassingen zorgen voor een betere doorstroming van het kruispunt. Deze aanpassingen zijn naar aanleiding van het participatietraject vroegtijdig uitgevoerd.

Ondanks dat het verkeeronderzoek geen verdere aanpassingen aan de infrastructuur voorschrijft, wordt voorgesteld de volgende extra verkeersingrepen uit te voeren om Verdi beter toegankelijk en bereikbaar te houden:

- Herinrichten van het kruispunt IJsbaanpad met de Amstelveenseweg. Om de doorstroming van de verschillende verkeerstromen op de kruising verder te verbeteren zal aan de noordzijde van het IJsbaanpad een dubbelzijdig fietspad gerealiseerd worden en het fietspad aan de zuidzijde worden opgeheven. Hierdoor sluit het profiel van de weg beter aan op het profiel van de Fred Roeskestraat en kan de fietsoversteek aan de zuidzijde van de kruising IJsbaanpad/ Amstelveenseweg opgeheven worden. Dit leidt tot een vereenvoudiging van de verkeersregelinstallatie wat de doorstroming van de kruising ten goede komt.
- De langzaamverkeersverbindingen die toegevoegd worden, zijn toegelicht onder het kopje 'Hoofdraamwerk openbare ruimte'. Bij de uitwerking van het schetsontwerp van de hoofdnetfietsroutes is rekening gehouden met de vele fietsers die hiervan gebruik maken. De nieuwe routes hebben daarom ook een breedte van minimaal 3,5 meter. De Sportstrip en de langzaamverkeersverbinding tussen station Amstelveenseweg en Stadionplein zijn shared space zones voor langzaam verkeer.

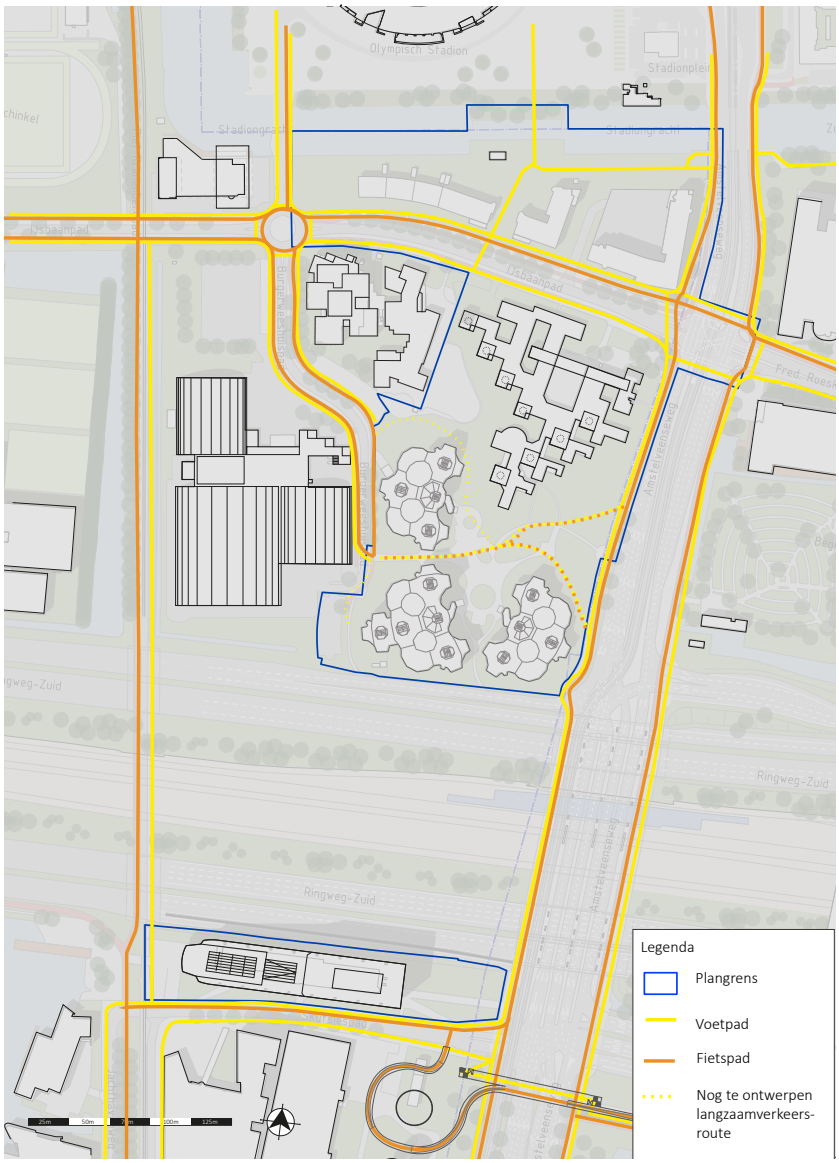
3.6.1 Parkeren

De erfpachters, eigenaren en ontwikkelende partijen van de eerste drie te ontwikkelen gebieden binnen Verdi hebben in de participatiebijeenkomsten aangegeven dat er slim met het parkeren omgegaan moet worden en dat gemeenschappelijk gebruik van de parkeergarages mogelijk moet zijn. De drie partijen worden dan ook uitgedaagd om bij te dragen aan een parkeerverwijzingssysteem, om zo het parkeren nu en in de toekomst (verdere deelplan(nen)) flexibel te maken en dubbelgebruik tussen werken en wonen, maar ook de voorzieningen zoals Sporthallen Zuid te stimuleren.

Auto

Voor het parkeren geldt de in 2017 vastgestelde 'Nota parkeernormen auto'. Het voorstel is om van Verdi een A-locatie te maken. Bij ontwikkeling van bestaand vastgoed met bestaande parkeerplekken is het inbreidingsbeleid van kracht. Dit houdt in dat extra parkeerplekken niet mogelijk zijn als het aantal parkeerplekken op basis van de huidige norm en het nieuwe programma lager is dan nu aanwezig. Daarnaast zet Zuidas zich in om de mobiliteitsopgave te verbeteren door de normering nog verder aan te scherpen, zie figuur 21.

Het uitgangspunt is om bij sloop-nieuwbouw de parkeergarages volledig ondergronds te realiseren. De half verdiepte parkeergarages van het Tripolis complex en het gebouw blijven gehandhaafd. Mogelijk zijn meer parkeerplekken voor Infinity gewenst en volgens het inbreidingsbeleid mogelijk. Uitgangspunt is dat deze dan wel volledig ondergronds worden gebouwd om een uitnodigende plint op maaiveld niveau te kunnen realiseren.
De toegangen voor de parkeergarages van Tripolis en Infinity blijven gehandhaafd. Voor Noordzone IJsbaanpad geldt dat (een) nieuwe toegang(en) gemaakt moet(en) worden voor de te realiseren ondergrondse parkeergarage(s). Dit wordt opgenomen in het totale plan voor de kavel. De hellingbaan is volledig inpandig en er kan minstens één voertuig inpandig opgesteld worden (op een helling van maximaal 6%). Dit in verband met het uitrijden en het kruisende langzaam verkeer.



Figuur 20: langzaamverkeer netwerk

Fiets

Voor het fiets- en scooterparkeren is de 'Nota parkeernomen fiets en scooter' van toepassing (zie figuur 21). Het parkeren gebeurt inpandig en zo gebruiksvriendelijk mogelijk. Dit betekent dat de ruimte eenvoudig toegankelijk moet zijn, ook voor bezoekers (bij voorkeur gelijkvloers met omliggende openbare ruimte). Bij het ontwerp van de stalling moet ook ruimte gecreëerd worden voor bijzondere modellen, zoals bakfietsen en elektrische tweewielers. Voor woningbouw geldt dat het fietsparkeren opgelost wordt in gemeenschappelijke bergingen. Met het oog op verdichten in Verdi en groei van het fietsgebruik rondom OV station Amstelveenseweg, zal de behoefte aan openbare fietsparkeerplekken toenemen. Voor het faciliteren van deze fietsparkeerplekken zou onder andere Tripolis een rol kunnen spelen.

3.6.2 Ontsluiting (laden en lossen)

De ontsluiting van Deelplan 1 geschiedt volgens het bestaande wegennet.

- De ondergrondse parkeergarage(s) van Noordzone IJsbaanpad wordt/worden aangesloten op het IJsbaanpad. Het laden en lossen wordt mogelijk gemaakt in de parkeervakken ten noorden van het IJsbaanpad. Fietsers kunnen direct vanaf de fietsroutes grenzend aan de kavels de gebouwen bereiken.
- Het Tripolis complex behoudt zijn half verdiepte parkeergarage die ontsloten is via het Burgerweeshuispad. De toekomst moet uitwijzen hoe dit verloopt via de nieuwe woonbuurt, maar voor nu wordt uitgegaan van de huidige situatie. Het laden en lossen van de gebouwen wordt gesitueerd aan de zuidwestzijde van de kavel tussen Tripolis en het gewenste nieuwe sportcomplex in. Fietsers kunnen

Normen voor auto parkeren:

Wonen		Gewenst normering Verdi
-Sociaal	0.0 – 1.0 p.p. / per woning	
-Midden	0.0 – 1.0 p.p. / per woning gemiddeld	0.3 p.p. / per woning
-Vrije	0.0 – 1.0 p.p. / per woning	
Werken	1 p.p. / 250m2 bvo	
Voorzieningen	1 p.p. / 100m2 bvo (hiervoor is maatwerk vereist, zie parkeernota 2017)	

*Note: Zie voor uitgebreidere informatie en normeringen de nota.

Normen voor fiets parkeren:

Wonen	1f.p.p. / 25m2 gbo, bij nieuwe woningen is de min. parkeernorm voor scooters 0,13 p.p./per woning
Werken	2 f.p.p. / 100m2 bvo, zie nota voor normering scooter parkeren bij kantoren
Voorzieningen	2 f.p.p. / 100m2 bvo, afhankelijk van functie zie nota

*Note: Zie voor uitgebreidere informatie en normeringen de nota

Figuur 21: normen auto- en fietsparkeren

vanaf meerdere zijden het complex benaderen. Bij de uitwerking wordt in ieder geval rekening gehouden met een logische fietsparkeerrouting vanaf de Amstelveenseweg.

- Voor het gebouw op de kavel naast Infinity wordt gebruik gemaakt van de in- en uitgang van de parkeergarage aan de zuidwestzijde van het bestaande gebouw. Dit geldt ook voor het laden en lossen. Dit is namelijk niet mogelijk aan de oostzijde van het Skûtsjespad. Fietsverkeer moet een toegang krijgen op de hoek Amstelveenseweg-Skûtsjespad, of gebruik kunnen maken van de bestaande ingang van de fietsenstalling van Infinity.
- Het realiseren van een dubbelzijdig fietspad aan de noordzijde van het IJsbaanpad en het opheffen van het fietspad aan de zuidzijde heeft ook invloed op de ontsluiting van Pand Zuid en de Van Det school. Fietsers met de bestemming Pand Zuid en de Van Det school kunnen via de rotonde of via de nieuwe langzaamverkeersoversteek (zebrapad) ten zuiden van het pleintje aan de noordzijde van het IJsbaanpad de gebouwen bereiken.

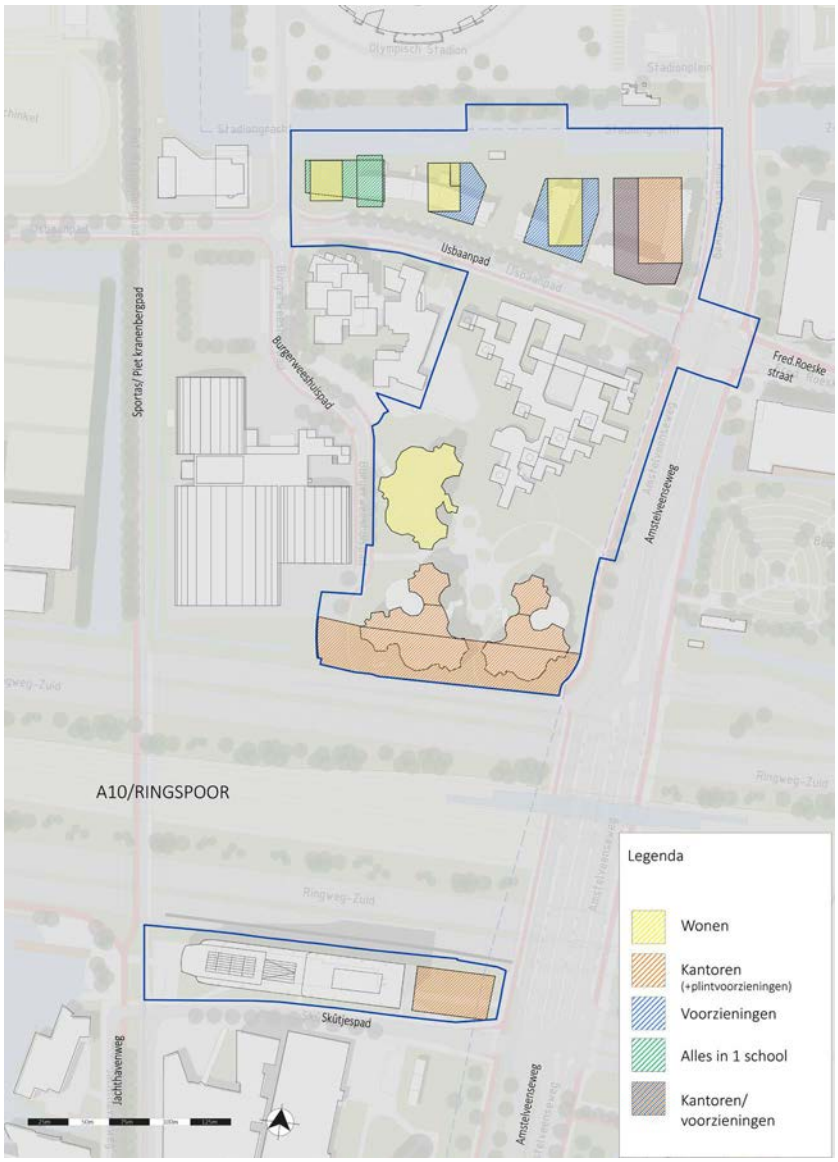
Daarnaast dient rekening gehouden te worden met het brengen en ophalen van kinderen van de scholen. Met extra aandacht voor verkeersbewegingen gerelateerd aan Speciaal Onderwijs (vervolgfase).

3.6.3 Openbaar vervoer

Er worden vanuit Verdi geen aanpassingen gedaan aan het openbaar vervoersysteem. Wel wordt ervoor gezorgd dat deze locaties zo goed mogelijk bereikbaar zijn. In de omgeving staat wel een aantal aanpassingen gepland:

- Verplaatsen bushalten voor de regionale lijnen in opdracht van Zuidasdok.
- Optimalisatie van uitstapmogelijkheden voor de tramhalten bij station Amstelveenseweg. Dit heeft als gevolg dat het tweerichtingsfietspad vanaf de A10 tot en met het Skûtsjespad een eenrichtingsfietspad naar het zuiden wordt.

4. Programma



Figuur 22: functiekaart

IJsbaanpad Noord

Wonen	minimaal 18.000 m2 bvo en maximaal 21.000 m2 bvo
Kantoor	maximaal 20.500 m2 bvo (huidig 8.500 m2 bvo), waarvan 1.000 - 4.000 m2 bvo bestemd voor voorzieningen (afhankelijk van welke van de huidige voorzieningen teruggebracht worden)
Alles-in-één-school	3.500 m2 bvo, inclusief gymzaal

Voor de verhouding van het toe te voegen programma = wonen (incl. school) 24.500 m2 bvo versus kantoor 12.000 m2 bvo (20.500-8.500) is 1/3 vs 2/3.

Tripolis-complex

Wonen	minimaal 8.000 m2 bvo, waarvan ca. 500m2 bvo voorzieningen
Kantoor	maximaal 49.850 m2 bvo (huidig 25.500 m2 bvo), waarvan minimaal 1.500 m2 bvo voorzieningen (met name horeca)

Kop Infinity

Kantoor	minimaal 12.000 m2 bvo en maximaal 16.000 m2 bvo, waarvan minimaal 250 m2 bvo voorzieningen in de plint

note: Deze oppervlakten zijn exclusief halfverdiepte en of ondergrondse parkeergarages.

Figuur 23: programmaoverzicht Deelplan 1, Verdi

De opgave vanuit de principenota is om extra programma toe te voegen aan de kavels binnen Verdi. Er wordt ingezet op het zoveel mogelijk toevoegen van woningen. Door het toevoegen van woningen zijn ook voorzieningen zoals een Alles-in-één-school noodzakelijk. Binnen het nieuw toe te voegen programma wordt een verhouding aangehouden van 2/3 wonen en 1/3 voorzieningen en kantoren. Daarnaast wordt voor de woonopgave de verhouding 40% sociale huur, 40% middensegment en 20% vrije sector aangehouden. Deze uitgangspunten gelden voor heel Verdi. Deelplan 1 zal voor een deel voorzien in deze opgave (zie figuur 23) maar heeft in verband met het geluid van de A10 en de Amstelveenseweg een aantal beperkingen voor het realiseren van de woningopgave. Hieronder wordt ingegaan op het programma per ontwikkelveld en op de verschillende functies in het gebied.

4.1 Programma

Noordzone IJsbaanpad

Bij Noordzone IJsbaanpad wordt uitgegaan van volledige sloop van de bestaande gebouwen en de parkeergarage. Het terrein dat in volledig eigendom is van stichting BWRCJW, wordt opgedeeld in twee ontwikkelvelden die in drie fasen ontwikkeld zullen worden. De fasering, zoals opgenomen in de planning, heeft te maken met de huidige huurcontracten die in verschillende perioden aflopen. Het ontwikkelveld direct aan de oostzijde, aan de Amstelveenseweg voorziet in kantoren, voorzieningen en woningen. Het westelijk veld voorziet in een Alles-in-één-school, wonen, (maatschappelijke) voorzieningen en mogelijk kleinschalige kantoorruimte. Het totale programma wonen geschiedt aan de hand van de 40-40-20 verdeling. Het maximale programma aan het Noordzone IJsbaanpad betreft 45.000 m2 bvo (brutovloeroppervlak).

Tripolis complex (100-200-300)

Uitgangspunt bij de herontwikkeling van Tripolis is, waar mogelijk, behoud van de bestaande gebouwen vanwege duurzaamheid en 'cultuurhistorische' waarde van het complex. Het plan is om een nieuw kantoorvolume aan het complex toe te voegen in de vorm van het zogenoemde 'Venster' over gebouwen 200 en 300. Gebouw 100 wordt getransformeerd naar de functie wonen (100% sociale huur).

Infinity

De kavel van Infinity biedt verdichtingsmogelijkheden voor kantoorprogramma. Dit gebouw zal in samenhang met het bestaande gebouw Inifinity (ook wel "De Schoen" genoemd) ontwikkeld worden. Het nieuwe gebouw wordt naast station Amstelveenseweg gerealiseerd. Voetgangers en fietsers komend vanaf het noorden worden daardoor het gebied in begeleid. Door actieve functies in de plint mogelijk te maken (bijvoorbeeld horeca) kan de Amstelveenseweg beter geactiveerd worden.
De mogelijke toevoeging is afhankelijk van de manier waarop deze gaat aansluiten op het bestaande gebouw: een losstaand volume of een volume dat een vervolg is van het bestaande. Hierdoor zit er een bandbreedte voor het mogelijk te realiseren programma.

4.2 Functies

Plinten

Voor de begane gronden aan de Amstelveenseweg, het IJsbaanpad en de Sportstrip wordt gestuurd op levendige plinten met een uitnodigend en open karakter. De plinten op de begane grond hebben een aantrekkelijke hoogte (zie paragraaf bouwhoogte), zijn vrij indeelbaar en hebben bij voorkeur een verbijzonderd architectonisch karakter ten opzichte van de bovenbouw. Mogelijke functies in de plinten zijn horeca, sportvoorzieningen (sportschool), zorgvoorzieningen en consument verzorgende dienstverlening zoals een kapper, schoonheidsspecialist en dergelijke.

Detailhandel

Het detailhandelsbeleid sluit een supermarkt in Verdi uit. Vanwege de afstand tot de dichtstbijzijnde supermarkten (ca. 1000 meter), wordt een gemakssupermarkt van maximaal 375m2 bvo wel toegestaan. Overige detailhandel wordt uitgesloten.

Woningbouw

De goede bereikbaarheid, de ligging en de nabijheid van De Nieuwe Meer en het Amsterdamse Bos maken van het gebied Verdi een aantrekkelijke woonlocatie. Deelplan 1 zal voor een deel voorzien in deze opgave, maar heeft door het geluid van de A10, de Amstelveenseweg en het feit dat het transformatie van gebouwen betreft een aantal beperkingen in relatie tot de woonopgave. Het geraamde woningbouwprogramma voor Deelplan 1 bedraagt circa 27.500 m^2 bvo. Dit komt overeen met 380 tot 420 woningen.

Binnen het aangegeven bouwvolume is het mogelijk om een divers en uiteenlopend woningbouwprogramma te realiseren. Het streven is een grote diversiteit in doelgroepen, dus woningen voor een- en tweepersoons huishoudens en gezinnen in alle segmenten. Met de in

	Gemiddelde oppervlakte	Minimale oppervlakte
Sociale huur	56 m2 bvo	40 m2 bvo
Midden huur	76 m2 bvo	56 m2 bvo
Vrije sector	50% woningen tussen 84 en 140 m2 bvo	56 m2 bvo

het kader hierboven genoemde oppervlakten is het mogelijk om deze diversiteit tot stand te brengen.

Kantoren

Er wordt naast wonen ook ingezet op uitbreiding van kantoren in Verdi. De bereikbaarheid van het gebied is goed en er is ruimte voor ontwikkeling. De kantorenstrategie (2017) geeft aan dat er behoefte is aan kantoren op gemengde en goed verbonden locaties zoals Verdi. Er is veel behoefte aan kantoorruimte voor kleine ICT-bedrijven, communicatie- en zakelijke dienstverlening en voor innovatieve kantoorconcepten op meer informele plekken in de stad. Van de huidige kantoormeters wordt circa 8.000 m2 bvo getransformeerd naar wonen. De toevoeging van kantoormeters binnen Deelplan 1 wordt circa 45.000 m2 bvo.

Maatschappelijke voorzieningen

Voor de toekomstige maatschappelijke voorzieningen in het gebied zal naast Deelplan 1 gekeken moeten worden naar het gehele plan Verdi. In Verdi zijn circa 1500 tot 2000 woningen gepland. Dat betekent dat er in ieder geval behoefte is aan een Alles-in-één-school in het gebied. De school wordt meegenomen in Deelplan 1 en voorzien aan de noordzone van het IJsbaanpad. Ook zal er onderzocht worden of een 24-uurs opvang een plek kan krijgen in Verdi.
In het gebied Verdi is al een groot aantal sportvoorzieningen aanwezig: tennisbanen, voetbalvelden, sporthallen en watersport in het jachthavengebied. Voor Verdi wordt ingezet op verplaatsing en uitbreiding van Sporthallen Zuid binnen het gebied. Naast vernieuwing van de sporthallen wordt daarmee ruimte gecreeerd voor woningbouw.

Er is voldoende ruimte voor zorgvoorzieningen in de plinten van de gebouwen aan de Amstelveenseweg of het IJsbaanpad. In de volgende fase en in overleg met eigenaren en erfpachters zal deze behoefte nader ingevuld worden.

5. Milieu

Voor de investeringsnota Deelplan 1 zijn diverse milieuonderzoeken (quickscans) uitgevoerd. Hieronder wordt per onderwerp ingegaan op de kansen en risico's voor de ontwikkeling van Verdi die op basis van deze onderzoeken naar voren zijn gekomen. Tevens wordt met betrekking tot de onderwerpen duurzaamheid, afvalinzameling, windhinder en bezonning ingegaan op de uitgangspunten van de gemeente die aan de ontwikkelaars worden meegegeven.

5.1 Verkeer

Voor de ontwikkeling van Verdi is een verkeeronderzoek uitgevoerd. In dit onderzoek is het programma uit de projectnota Verdi doorberekend (realistisch) en het programma dat gerealiseerd zou kunnen worden als meer ontwikkelingen dan momenteel is voorzien, doorgang vinden (maximaal programma). Het verkeeronderzoek laat zien dat het realistisch programma tot een toename van het aantal verkeersbewegingen leidt. In de referentie situatie (verkeer in 2030 zonder realisatie van programma in Verdi) zijn de kruispuntbelastingen op de maatgevende kruispunten in Verdi al hoog: de kruispunten moeten al veel verkeer verwerken. Na de realisatie van het realistisch programma ontstaat nog een extra toename van de belastingen maar alle kruisingen blijven regelbaar. In deze berekening is de aanpassing (uitvoering 2019) van de kruising IJsbaanpad/Amstelveenseweg al meegenomen waarbij de opstelvakken op het IJsbaanpad en het verkeerslichtensysteem worden aangepast. Deze aanpassingen zorgen voor een betere doorstroming van het kruispunt. Deze aanpassing was ten tijde van het participatietraject nog niet doorgevoerd.

De realisatie van het maximale programma heeft vergelijkbare effecten op de bereikbaarheid van het gebied als de realisatie van het realistisch programma. Echter komen er meer huishoudens en arbeidsplaatsen bij, waardoor het effect groter is. Uit de kruispuntanalyse blijkt dat de kruisingen extra belast worden, maar dat het effect beperkt is. Enkel de kruising Pramenpad/Amstelveenseweg krijgt een dusdanig grote belasting dat de kruising gereguleerd moet worden. Deze kruising zal dan gekoppeld moeten worden met de kruising Amstelveenseweg/Boelelaan, wat gezien de verzadiging van die kruising, onwenselijk is.

5.2 Geluid

Voor Verdi is voor verschillende ontwikkelscenario's de geluidsbelasting onderzocht. In bijlage C zijn de effecten van het geluid met betrekking tot de ontwikkelingen binnen Deelplan1 en de voorziene toekomstige situatie opgenomen.

Uit het onderzoek komt naar voren dat de A10 (ook bij realisatie van Zuidasdok) en de Amstelveenseweg geluidshinder met zich mee brengen voor het realiseren van geluidsgevoelige functies in Deelplan 1. Wonen is een geluidsgevoelige functie en in aanvulling op de Wet geluidhinder schrijft het Amsterdamse geluidbeleid voor dat iedere woning een stille zijde moet hebben. Van een stille zijde is sprake indien een gevel een geluidbelasting heeft gelijk aan of lager dan de voorkeursgrenswaarde van 48db(A).

In Deelplan 1 worden in Noordzone IJsbaanpad en Tripolis (gebouw 100) woningen voorzien. Beide locaties ondervinden geluidbelasting van de A10. Een deel van Noordzone IJsbaanpad ondervindt ook een geluidbelasting van de Amstelveenseweg. De realisatie van het Venster bij Tripolis heeft een positief effect op het weren van geluid van de A10 en daarmee de mogelijkheden tot realisatie van woningen op deze locaties. Daar waar de woningen alsnog niet over een geluidluwe zijde beschikken, moeten maatregelen getroffen worden. Mogelijke maatregelen zijn onder meer loggia's met glazen balkonhek en geluidabsorberend plafond, verglaasde serres en dubbele kozijnsystemen. Voor de herontwikkeling van de noordzone IJsbaanpad en de transformatie van Tripolis 100 van kantoor naar wonen, wordt nader onderzoek gedaan naar de ruimtelijke randvoorwaarden die nodig zijn om de woonkwaliteit in relatie tot bezonning en geluid zo gunstig mogelijk te maken.

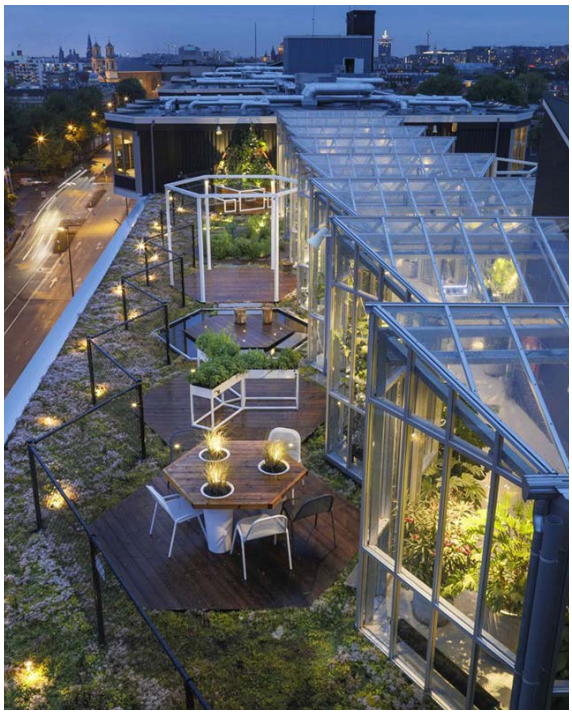
5.3 Windhinder

Boven de 30 meter hoogte kwalificeert bebouwing zich in Amsterdam tot hoogbouw en dient het gebouw zo te worden vormgegeven dat er op maaiveld geen last is van windhinder. Conform de windcriteria NEN 8100 wordt rondom de hoogbouw slenter- of loopkwaliteit geëist. Binnen deze criteria wordt ook rekening gehouden met de in de nabijheid gelegen fietsroutes.
Tijdens het schetsontwerp moet een windhinderstudie worden uitgevoerd. Daar waar nadelige windeffecten op maaiveldniveau optreden worden deze op gebouwniveau opgelost. Uitgangspunt hierbij is dat rondom het gehele gebouw een goed windklimaat behaald wordt. Dit betekent dat score 'goed' moet worden behaald bij de activiteit slenteren in kwaliteitsklasse A of B.

5.4 Bezonning

Landelijk zijn er geen wettelijk vastgelegde normen of eisen waaraan plannen ten aanzien van de bezonning in relatie tot bestaande





Figuur 24: voorbeelden van gebouwen met intensieve groene daken

functies moeten voldoen. In het Bouwbesluit is wel regelgeving voor daglichttoetreding opgenomen, maar dit heeft geen betrekking op schaduwwerking van het ene gebouw op het andere.
De raad heeft bij motie gevraagd om een eenduidige benadering over de normering binnen Amsterdam. In Amsterdam wordt dan ook 21 maart (of 21 september) als maatgevende datum gehanteerd. In bijlage B zijn de effecten van de bezonning voor Deelplan 1 opgenomen. In het kader van de vervolgonderzoeken voor het MER wordt dit nader onderzocht.

5.5 Duurzaamheid

5.5.1 Schone lucht

Amsterdam wil schone lucht en gaat verder dan de wettelijke eisen voor luchtkwaliteit (Agenda Duurzaam Amsterdam, 2015). Vooral het gemotoriseerde verkeer zorgt voor negatieve effecten op de lokale luchtkwaliteit. Het gebruik van de fiets wordt gestimuleerd en Amsterdam stimuleert het gebruik van elektrisch vervoer. Elektrisch vervoer draagt bij aan het schoner worden van de lucht in de stad en een reductie van CO2 uitstoot.

Uit berekeningen blijkt dat de ontwikkelingen binnen Verdi niet leiden tot overschrijding van de grenswaarden die gelden voor de luchtkwaliteit. Plaatselijk zal sprake zijn van een toename van het verkeer, maar de hiermee gepaard gaande toename van de uitstoot zal per saldo minder zijn dan de autonome verbetering van de luchtkwaliteit. Bij de situering van luchtkwaliteitgevoelige functies geldt het gemeentelijk beleid als uitgangspunt.

5.5.2 Duurzame mobiliteit

Voor Zuidas wordt ingezet op een laag autogebruik. De fiets en het openbaar vervoer zijn cruciaal om Zuidas nu en in de toekomst bereikbaar, leefbaar en duurzaam te houden. Duurzame mobiliteitsoplossingen moeten daarom onderdeel zijn van nieuwbouw. Denk hierbij aan (schone) autodeelconcepten en het stimuleren van fiets en OV-gebruik.
De ambitie van Amsterdam is zo veel mogelijk verkeer uitstootvrij te laten rijden in 2025. Om dit te bereiken wordt elektrisch rijden gestimuleerd. 50% van de parkeerplaatsen dient te zijn voorzien van een oplaadpunt voor elektrische auto's. Verder dient rekening te worden gehouden met uitbreidingsmogelijkheden voor de toekomst. Alle parkeerplaatsen moeten voorbereid zijn om een oplaadpunt te kunnen aansluiten (denk hierbij aan benodigd leidingwerk en capaciteit).

5.5.3 Groen

Uit het participatietraject kwam naar voren dat belanghebbenden het belangrijk vinden dat er zo min mogelijk groen aan de noordzijde van Verdi verdwijnt. Het ontwikkelen van groen op kavels, gevels en daken is ook een van de speerpunten van Zuidas (zie Plan voor een Groene Zuidas 2018) en kwam als kans naar voren uit het natuuronderzoek dat voor Verdi is uitgevoerd. Groen draagt in belangrijke mate bij aan de leefbaarheid en het klimaatbestendig maken van de Zuidas. Het uitgangspunt is daarom om op de gebouwen intensief en

hoogwaardig groen toe te passen. Dit betekent dat het groen aantrekkelijk moet zijn, moet bijdragen aan de biodiversiteit en bruikbaar en toegankelijk moet zijn.

Bij het voorlopige en definitief ontwerp van een gebouw moet een groenplan aangeleverd worden waarin tenminste is uitgewerkt op welke wijze, met welk doel en met welke beplanting groen wordt gerealiseerd op de kavel. Dit kan in de vorm van tuinen, binnenterreinen, gevels en daken. Niet alleen de flora is van belang maar ook de fauna.
Bij de sloop, renovatie of transformatie van gebouwen wordt rekening gehouden met mogelijk aanwezige verblijfplaatsen van vleermuizen.
De ontwikkelende partij licht in hun plan toe hoe zij omgaan met natuurinclusief bouwen. Uitgangspunten die bij transformatie worden meegegeven ten aanzien van daken zijn:

- Minimaal 30% van de kavel heeft een intensieve hoogwaardige dak begroeiing.
- Het dak is toegankelijk en bruikbaar voor gebruikers van het gebouw.

Als technische voorzieningen toch op de daken komen te staan, wat niet de voorkeur heeft, vormen deze een integraal onderdeel van het daklandschap en sluiten in verschijningsvorm aan bij de architectuur van het gebouw; deze zijn aan het zicht onttrokken.

5.5.4 Water (klimaatbestendige stad)

De opgaven voor de stad ten aanzien van extreme(re) neerslag en klimaatverandering vraagt ook om een bijdrage op particulier terrein. Voor de kavel(s) geldt dit voor het bebouwde deel. Bij het ontwerpen van gebouwen moet het vasthouden en vertragen van hemelwater worden meegenomen.
Bij transformatie van gebouwen worden onderstaande uitgangspunten meegegeven:

- De minimale waterberging op de kavel is de totale kaveloppervlakte x 60mm per 24 uur.
- Een afvoercapaciteit van maximaal 0,9 mm/uur (21,6 mm/dag).
- Aandacht voor bouwpeilhoogte ten opzichte van het maaiveld is hierin een belangrijke aanbeveling. Een extreme neerslag van 60 mm in een uur mag niet tot schade aan privaat eigendommen leiden door afstroming van de openbare ruimte.

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

5.5.5 Duurzame warmte en koude

In lijn met gemeentelijk beleid zullen de nieuwe en getransformeerde gebouwen niet meer aangesloten zijn op het gasnet. Daarnaast heeft het college van burgemeester en wethouders in november 2017 een motie aangenomen waarin de volgende uitgangspunten moeten worden gehanteerd bij warmteplannen voor nieuwbouw:

- De bebouwing moet geschikt zijn voor verwarming met laagtemperatuur warmte;
- Eventuele warmtenetten in het gebied zijn laagtemperatuur warmtenetten;
- Warmtebronnen zijn duurzaam en bij voorkeur lokaal
- Hierbij uit te gaan van het principe 'comply or explain'; warmte is laagtemperatuur en duurzaam, tenzij daar om zwaarwegende redenen van wordt afgeweken.

De eerste beschouwingen ten aanzien van de warmte- en koudevraag leveren het beeld op dat het toepassen van particulier of collectieve warmte-koude-opslag systemen het best past bij het programma van Deelplan 1. Het realiseren van een gezonde exploitatie van een warmtenet lijkt op het eerste gezicht niet goed mogelijk, met name doordat sprake is van een transformatieopgave waardoor het plan volledig afhankelijk is van de eigenaren in het gebied en omdat het gaat om relatief weinig woningen. Inventarisatie van de bestaande WKO bronnen, de verwachte toename van programma en de onderlinge afstanden wijst uit dat de benodigde bronnen inpasbaar zijn, zonder dat dit leidt tot beperkende randvoorwaarden voor de warmtevoorziening van het overige deel van Verdi. Voor het vastleggen van mogelijkheden van bronposities zal een warmte-koude-opslag masterplan worden opgesteld.

5.5.6 Zonnepanelen

Duurzame energieopwekking is van belang om energieneutrale gebouwen te realiseren, in Zuidas gaat het dan voornamelijk om het plaatsen van zonnepanelen. Zuidas wil daarmee bijdragen aan de Amsterdamse ambitie om in 2020 20% meer zonne-energie op te wekken. Doordat er aan gebouwen ook ambities en eisen gesteld worden betreffende waterberging en –vertraging, gebruiksvriendelijkheid, (groen) beleving en toekomstwaarde moet er een goed overwogen beslissing genomen worden welke duurzaamheidsmiddelen ingezet worden in het

ontwerp. Groene en gebruiksvriendelijke daken zijn – passend bij de functie - vooral geschikt op hoogten lager dan 50m. Op grotere hoogte zijn duurzaamheidsoplossingen zoals zonnepanelen geschikte oplossingen.

5.5.7 Breeam Excellent

Nieuwbouw in Verdi wordt net als in de rest van Zuidas (Visie Zuidas 2016) uitgevoerd met een extra ambitie op het gebied van energie. Nieuwe gebouwen moeten energieneutraal (EPC <0,15) opgeleverd worden, en BREEAM Excellent is het uitgangspunt. De komende jaren ligt de nadruk in Verdi echter voornamelijk op transformatie. In beide gevallen wordt ingezet op circulariteit door ontwikkelaars uit te dagen om zoveel mogelijk circulaire materialen te gebruiken en er wordt gestuurd op flexibele en multifunctionele ontwerpen.

5.5.8 Circulair bouwen en materialen

Het slim ontwerpen van gebouwen is belangrijk om gebouwen een lange levensduur te kunnen geven. Een van de aspecten van slim ontwerpen is een modulaire en flexibele aanpak, waardoor gebouwen kunnen worden aangepast op nieuwe gebruikers en andere toepassingen. Gebouwen op Zuidas moeten tot in de verre toekomst uiteenlopende bestemmingen en levensstijlen kunnen herbergen. Om deze reden wordt uitgegaan van een bruto verdiepingshoogte van minimaal 3,30 meter zodat uitwisselbaarheid van de functies wonen en niet wonen in de toekomst mogelijk blijft. Dit vraagt om flexibel indeelbare plattegronden met een optimale geluidsisolatie tussen de verschillende eenheden.
Bij circulair bouwen worden de gebouwen zo ontworpen dat de materialen een zo lang mogelijke levensduur krijgen door middel van hergebruik of herbestemming. Door een grondstoffenpaspoort toe te passen kan hergebruik worden gestimuleerd en de transparantie worden vergroot. Het gebruik van materialen met een lage milieu-impact is verplicht. In geval er wordt gekozen voor het gebruik van hout, wordt er alleen hout toegepast met een FSC-keurmerk of een vergelijkbare kwaliteit. Ook de toepassing van biobased bouwmaterialen kunnen hierin een rol spelen. Verontreiniging van het hemelwater door bouwmaterialen moet worden voorkomen door geen gebruik te maken van ongewenste materialen zoals lood, ongecoat zink en verzinkte materialen, teerhoudende dakbedekking, koperen waterleidingen en koperen dakbedekking.

5.6 Afvalinzameling

Afvalinzameling vindt voor alle functies (woningen, kantoren en voorzieningen) en alle typen afval inpandig plaats. De inpandige locatie moet voldoende ruimte hebben voor het opstellen van alle benodigde containers en goed toegankelijk zijn voor het ophalen van het afval. Ondergrondse laad- en losoplossingen hebben een hoogte van minimaal 3 meter. Er wordt onderscheid gemaakt tussen het ophalen van huishoudelijk afval (van woningen) en bedrijfsafval (afval uit kantoren en voorzieningen). Voor het ophalen van huishoudelijk afval is gemeente Amsterdam verantwoordelijk. De hiervoor benodigde containers zijn eigendom van de gemeente. Voor bedrijfsafval dienen bedrijven en instellingen zelfstandig een contract af sluiten. Voor huishoudelijk afval is het uitgangspunt een scheidingspercentage van 65%. Dit houdt in dat er rekening gehouden dient te worden met containers voor rest-, glas-, papier- en karton-, plastic- en gf(t)afval. Rest- en plasticafval zijn de enige afvalstromen waarbij een perscontainer mag worden wordt ingezet. De specifieke situatie dient vooraf te zijn afgestemd met de Afdeling Afvalinzameling Amsterdam Zuid.

5.7 Externe veiligheid

Bij nieuwbouw dient rekening gehouden te worden met de risico's die te maken hebben met externe veiligheid. Het uitgevoerde onderzoek laat zien dat Verdi binnen het invloedsgebied van buisleiding A-807 van Gasunie valt. Momenteel vindt over de A10 Zuid nog transport van gevaarlijke stoffen plaats, met de komst van Zuidasdok vervalt dit. Het plaatsgebonden risico (de kans per jaar dat een persoon die zich continu en onbeschermd op een bepaalde plaats in de omgeving van een transportroute bevindt, overlijdt door een ongeval met het transport van gevaarlijke stoffen op die route) vormt geen belemmering voor de ontwikkeling binnen Verdi. Voor wat betreft het groepsrisico (de kans op een ongeval met tien of meer dodelijke slachtoffers in de omgeving van de beschouwde activiteit, of de kans op een ramp) is met de ontwikkeling van Verdi geen sprake van een toename van het groepsrisico.

Verder dient bij ontwikkelingen tot 30 meter afstand van de A10, rekening gehouden te worden met plasbrand. Deze kan ontstaan wanneer bij een ongeval vrijgekomen brandbare vloeistof ontstoken wordt. Voor de ontwikkeling van de kavel van Infinity gelden daardoor op grond van het Bouwbesluit 2012 en de daarop berustende ministeriële regeling bouwvoorschriften, aanvullende bouwvoorschriften. Tot slot

bevindt zich ten noorden van het IJsbaanpad een gasreduceerstation. Dit betekent dat een afstand van 25 meter in acht dient te worden gehouden ten opzichte van (beperkt) kwetsbare objecten. Hier dient rekening mee gehouden te worden bij de ontwikkelingen aan de noordzijde van het IJsbaanpad.

5.8 Archeologie en cultuurhistorische waarde

Volgens de Monumentenwet dient ook rekening te worden gehouden met de archeologische waarde van de ondergrond. Uit het onderzoek dat voor Verdi heeft plaatsgevonden blijkt dat Verdi kan worden opgedeeld in drie gebieden (zie bijlage E).

- Gebied A. Bewoningszone langs de Amstelveenseweg (verwachting: hoog), In een 75m-zone langs de Amstelveenseweg kunnen sporen voorkomen van laatmiddeleeuwse (12de/13de-eeuwse) bewoning, in de vorm van (terp)ophogingen, diverse erfafscheidingen, houten en bakstenen funderingen, huishoudelijk afval (in de slootbodem) en losse vondsten. Uitzondering van archeologisch veldonderzoek geldt bij bodemingrepen kleiner dan 500 m2 of ondieper dan 2,5 m onder maaiveld.
- Gebied B. Buitenveldertse polder (verwachting: laag). Voor deze zone geldt uitzondering van archeologisch vervolgonderzoek bij alle bodemingrepen.
- Gebied C. Nieuwe Meer en Schinkel (verwachting: laag (lage trefkans waterbodems)). Uitzondering van archeologisch veldonderzoek geldt bij ingrepen in de waterbodem kleiner dan 10.000 m2.

Voor het gehele plangebied geldt conform de Erfgoedwet een meldingsplicht voor vondsten, die tijdens de uitvoering van bouwwerkzaamheden worden gedaan, waarvan redelijkerwijs kan worden vermoed dat deze van archeologische waarde zijn.

In Deelplan 1 is historische en architectonische relevante bestaande bebouwing aanwezig. Het betreft het erfgoed van Aldo van Eyck in de vorm van het Burgerweeshuis dat sinds 2009 een gemeentelijk monument is en sinds 2014 een rijksmonument. Het Tripolis complex, tevens werk van Aldo van Eyck, is in het bestemmingsplan beoordeeld als complex van cultuurhistorische waarde.

Voor diverse delen van Verdi is een cultuurhistorische verkenning uitgevoerd. Uit de cultuurhistorische verkenning Amsterdamse Bos komt naar voren dat het wegenstelsel weinig samenhang biedt. Dit is ontstaan doordat zonder visie op het geheel en de relatie met omliggende woonwijken voor de verschillende functies afzonderlijke toegangswegen zijn aangelegd. Hierdoor ontbreekt voor de bezoeker het overzicht. Uit het onderzoek cultuurhistorische verkenning Sportas komt naar voren dat de jachthaven een integraal onderdeel is van het Amsterdamse Bos en dat het van begin af aan de bedoeling was dat het scheppen van mogelijkheden tot watersport samen moest gaan met een aangename wandeling. Vanaf veel plaatsen was zicht op het water mogelijk, tot aan de punten van de schiereilanden toe. Door de aanleg van het Sportcentrum Amstelpark is er geen duidelijke visuele relatie meer met het entreegebied Amsterdamse Bos. In deze verkenning worden de volgende aanbevelingen genoemd:

- Onderzoek of de verbindingszone over de Jachthavenweg en het Piet Kranenbergpad naast de functie van doorstroming meer het karakter van een wandel- en verblijfsgebied kan krijgen.
- Houdt bij het vormgeven van de Sportas de spoorlijn als harde grens van groene scheg aan.
- Onderzoek hoe de verblijfskwaliteit in dit gebied naast de doorstroming van het verkeer, meer aandacht kan krijgen waarin voor het Burgerweeshuis (rijksmonument)' en de Sporthallen Zuid een belangrijke rol is weggelegd.

5.9 Bodem

Uit archiefonderzoek wordt voor het noordoost kwadrant de kwaliteit van de grond ingeschat op niet tot licht verontreinigd. Het zuidoost kwadrant wordt aangemerkt als matig verontreinigd. Bij de kostenramingen van grondwerk in dit gebied is met deze verontreinigingssituatie rekening gehouden. Er worden geen saneringsactiviteiten voorzien in het plangebied, verondersteld wordt dat de grond milieutechnisch geschikt is voor de geplande functies.

5.10 Wateronderzoek

Hieronder zijn de aandachtspunten die uit het wateronderzoek voor Deelplan 1 naar voren kwamen samengevat:

Waterveiligheid en waterkeringen

In Verdi zijn diverse waterkeringen aanwezig. De beschermingszone van de verholen kering overlapt met de geplande aanleg van de parkeergarages in Noordzone IJsbaanpad.

De beschermingszone van de half-verholen kering overlapt met de plannen van de parkeergarages van het zuidelijkste deel van Tripolis. De bovengrondse werkzaamheden ter hoogte van het Burgerweeshuis overlappen ook met de beschermingszone van de half-verholen kering. Het aanvragen van vergunning voor het bouwen in de beschermingszones is noodzakelijk. De initiatiefnemer van de beoogde werkzaamheden zal in overleg treden met het bevoegd gezag om te komen tot een aanpak waarbij de veiligheid en werkzaamheid van de waterkering is gewaarborgd. Op basis van ervaringen elders in de stad kan worden gesteld dat er mogelijkheden zijn om deze kwestie op een verantwoorde manier op te lossen.

Oppervlaktewater

Er bevindt zich geen oppervlaktewater binnen het plangebied, één op één compensatie van demping speelt in dit gebied dus geen rol. Bij een toename van het verharde oppervlak met meer dan 1.000 m^2 in stedelijk gebied, moet 15% van de verhardingstoename als extra oppervlaktewater worden gecompenseerd in hetzelfde watersysteem. Dit geldt voor de uitbreidingen van de gebouwen Tripolis.

Grondwater

De geplande garages onder de kavel van Infinity blokkeren de horizontale freatische grondwaterstroming. De geplande garages onder Noordzone IJsbaanpad reiken bij een 1-laagse parkeerbak net niet tot in het eerste watervoerende pakket maar blokkeren wel de freatische grondwaterstroming. Bij een 2-laagse parkeergarage zal hier ook een blokkade optreden in het eerste watervoerende pakket.
Voor het bepalen van de invloed van de parkeergarages op de horizontale grondwaterstroming dient een modelberekening uitgevoerd te worden waarbij moet worden aangetoond dat voldaan wordt aan de grondwaternorm en dat “geen of slechts verwaarloosbare” verslechtering van de grondwatersituatie optreedt. Gezien de beschikbare informatie ten tijde van het schrijven van deze nota zijn deze berekeningen nog niet uitgevoerd.



Figuur 13: impressie ‘Venster’ Tripolis vanaf kruising IJsbaanpad-Amstelveenseweg

6. Uitvoering

In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op de uitvoeringsaspecten van het plan. Achtereenvolgens wordt ingegaan op bouwlogistiek, beheer en kabels en leidingen.

6.1 Bouwlogistiek

De autobereikbaarheid van Verdi wordt als kwetsbaar ervaren. In het noordelijke deel van Verdi is het IJsbaanpad de enige volwaardige ontsluitingsweg van de buurt. De Na-druk-geluk-brug dient als ontsluiting richting het Olympisch Stadion, maar is niet geschikt voor zwaar verkeer. In het zuidoostelijk deel zal sprake zijn van een eenrichtingsverkeersituatie vanwege de realisatie van Zuidasdok. Dit betekent dat het uit gebruik nemen van openbare ruimte ten behoeve van bouwprojecten al snel leidt tot onveilige situaties of onacceptabele hinder. Naast dat aan de ontwikkelaars kaders en randvoorwaarden voor wat betreft de bouw worden meegegeven, worden ontwikkelende partijen in een vroeg stadium gevraagd aan te tonen dat het ontwerp maakbaar is zonder negatieve impact op de openbare ruimte. Door bouwlogistiek als belangrijke component mee te nemen in het ontwerpproces kan tot ontwerpkeuzes worden gekomen die een positieve invloed hebben op het beperken van hinder in de openbare ruimte. De drie ontwikkelingen in Deelplan 1 zijn wat dat betreft kritische locaties. Bij Tripolis en de kavel naast Infinity spelen ook de geplande werkzaamheden in het kader van Zuidasdok een prominente rol.



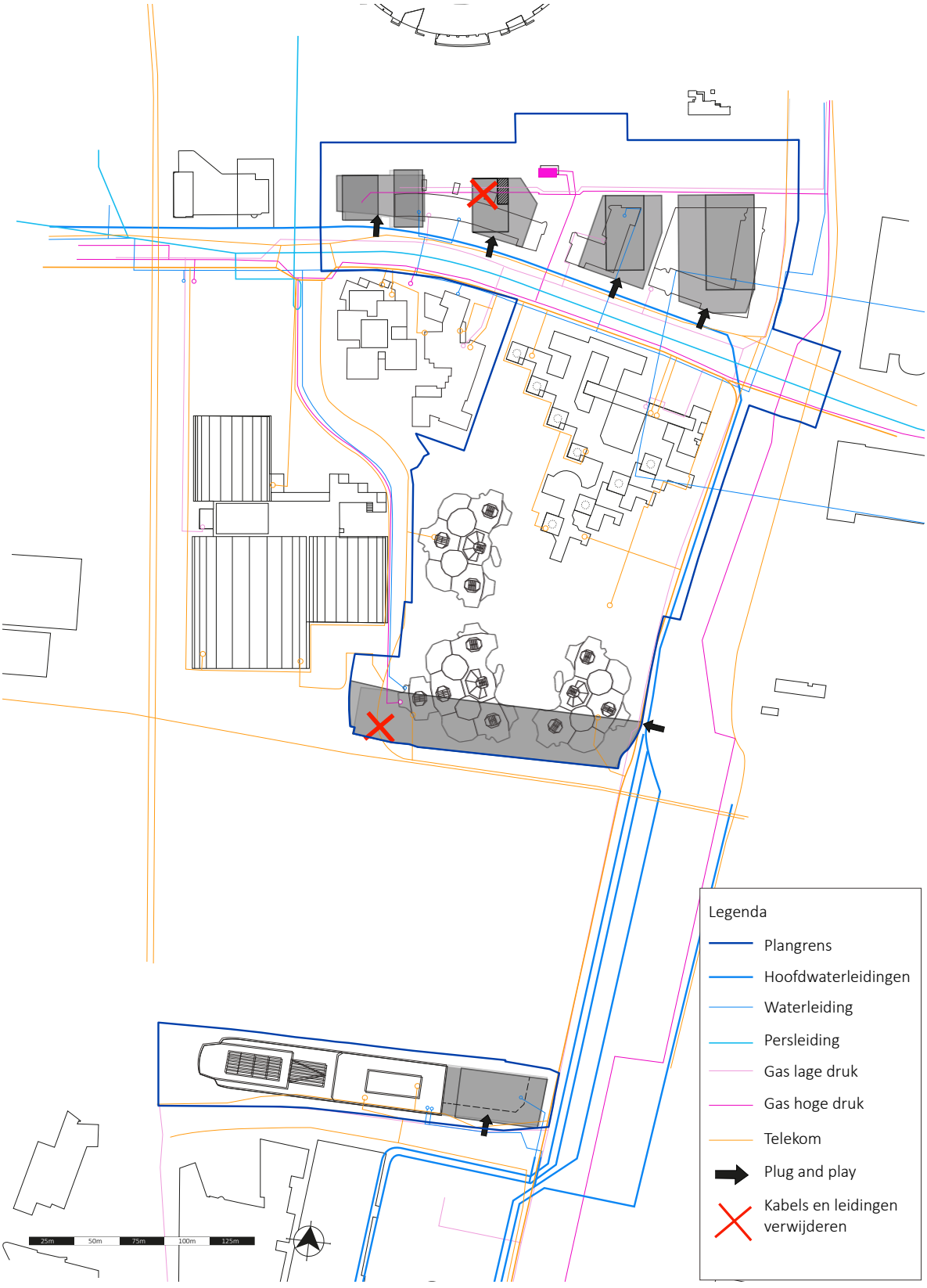
Het BLVC kader Zuidas is van toepassing in Verdi, de uitgangspunten die hierin worden beschreven moeten landen in projectspecifieke BLVC plannen van zowel infrastructurele werken als vastgoedprojecten. Het BLVC kader heeft als doel om de bereikbaarheid (B), de leefbaarheid (L), de veiligheid (V) en de communicatie (C) daarover tijdens bouwwerkzaamheden te waarborgen. Met andere woorden: er zijn in dit kader regels opgesteld voor de bouwers in het gebied, die ervoor moeten zorgen dat de hinder zoveel mogelijk beperkt wordt. Ter illustratie: heien is niet toegestaan, het trillen van lange damwanden evenmin. Daarnaast mag bouwverkeer niet in de spits aan- en afrijden en zorgt de gebiedsregie van Zuidas ervoor dat alle plannen die in uitvoering zijn op elkaar worden afgestemd. Het BLVC kader Zuidas geldt als bijlage bij de gronduitgifte en is daarmee onderdeel van de privaatrechtelijke erfpachtovereenkomst met bijvoorbeeld een ontwikkelaar. Indien de gemeente opdrachtgever is (bij werkzaamheden in de openbare ruimte, realisatie maatschappelijk vastgoed enzovoort) is het BLVC kader Zuidas één van de contractstukken.

6.2 Beheer

Tijdens het participatietraject kwam de vraag naar goede afspraken over beheer naar voren. Om nieuw aangelegde openbare ruimte net te houden, wordt het beheer al tijdens de ontwerpfase meegenomen. Hieronder wordt voor de diverse aspecten van de openbare ruimte nader ingegaan op de richtlijnen voor beheer.

6.2.1 Bestrating

Het maaiveld in deelgebied Verdi wordt ingericht conform de richtlijnen van Puccini. Het is daarom niet nodig een beheerparagraaf op te stellen, bijzondere afspraken te maken of aanvullend beheerbudget aan te vragen. Eventuele areaalwijzigingen zoals de verhouding groen/verharding worden jaarlijks doorgevoerd. Op basis van deze verhouding wordt het beheerbudget bepaald. Als wordt gekozen om delen van in erfpacht uitgegeven of in eigendom zijnde terrein openbaar



Figuur25: huidige kabels en leidingen met ontwikkelvelden

toegankelijk te maken, worden afspraken gemaakt tussen Zuidas, de beherende organisatie en de erfpachter(s) ten aanzien van ontwerp, aanleg, beheer en onderhoud.

6.2.2 Bruggen

Het beheerareaal zal worden uitgebreid met één brug. Relevante uitgangspunten ten aanzien van beheer die worden gehanteerd bij het ontwerp van bruggen zijn:

- Technische levensduur van 50 jaar;
- Tijdens het ontwerpproces worden de kosten voor zowel bouw als beheer geraamd door middel van de zogenaamde "total cost of ownership". Hiermee wordt geborgd dat de kosten voor beheer en onderhoud ook bij ontwerpkeuzes een rol spelen;
- Met name bij kwetsbare onderdelen wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van materialen die de beheerorganisatie voor handen heeft of eenvoudig en snel over kan beschikken. Dit komt ten goede aan de kwaliteit van de brug in de gebruiksfase.

6.2.3 Groen

Het nieuwe groen en de verblijfsplekken dienen mooi en net te blijven. Dit wordt geborgd door beheerbewust te ontwerpen. Het groen dient goed onderhouden te worden en bij de inrichting van nieuwe verblijfsplekken wordt goed nagedacht over het net houden van de plek door het bieden van voldoende afvalbakken. Bij de inrichting van de verblijfsplekken en groen wordt gezamenlijk met de betreffende beheerorganisatie en met input van de omgeving een integraal beheerplan opgesteld.

6.3 Kabels en leidingen

De ondergrondse ruimte in en om Deelplan 1 is druk bezet. Met name in het IJsbaanpad, de Amstelveenseweg en rondom het waterleidingterrein is er nauwelijks ruimte voor nieuwe ondergrondse infrastructuur. Prominent aanwezig zijn de verholen waterkeringen (Amstelveenseweg en IJsbaanpad), hoofdtransport drinkwaterleidingen (Amstelveenseweg en IJsbaanpad), en een telecombundel (Burgerweeshuispad). Direct ten zuiden van de A10 ligt een belangrijke internationale telecombundel die oost-west georienteerd is.

Ten zuiden van de Stadiongracht is een gasreduceerstation dat op deze locatie gehandhaafd blijft. Dit station is een belangrijke schakel in het stadsbrede netwerk. De aanwezigheid van het station en de leidingen geven beperkingen voor de bouw, het gebruik en het programma van het naastgelegen vastgoed.

Met het oog op de geplande ontwikkelingen in het overige deel van het noordoostkwadrant is het van belang om de huisaansluitingen van Tripolis te wijzigen. Deze liggen nu in het Burgerweeshuispad. Bij transformatie van Tripolis is het van belang de aansluitingen te verplaatsen naar de noordoostzijde van de kavel, aan de Amstelveenseweg. Uit gesprekken met Waternet en Liander is naar voren gekomen dat de bestaande infrastructuur hiervoor voldoende capaciteit heeft.

7. Ontwikkelstrategie en financiering

De gemeente zal faciliterend optreden om de ontwikkelingen op de kavels van de erfpachters en eigenaar mogelijk te maken. Hierbij zijn geen gemeentelijke voorinvesteringen noodzakelijk.

De financiële vertaling van de ambities in de investeringsnota Deelplan 1 vindt plaats in de grondexploitatie (580.30). De concept grondexploitatie kent een positief saldo. Dit betekent dat de opbrengsten hoger uitvallen dan de kosten. Uitgangspunt hierbij is dat alle kavels herontwikkeld worden conform het in deze investeringsnota voorgestelde programma.

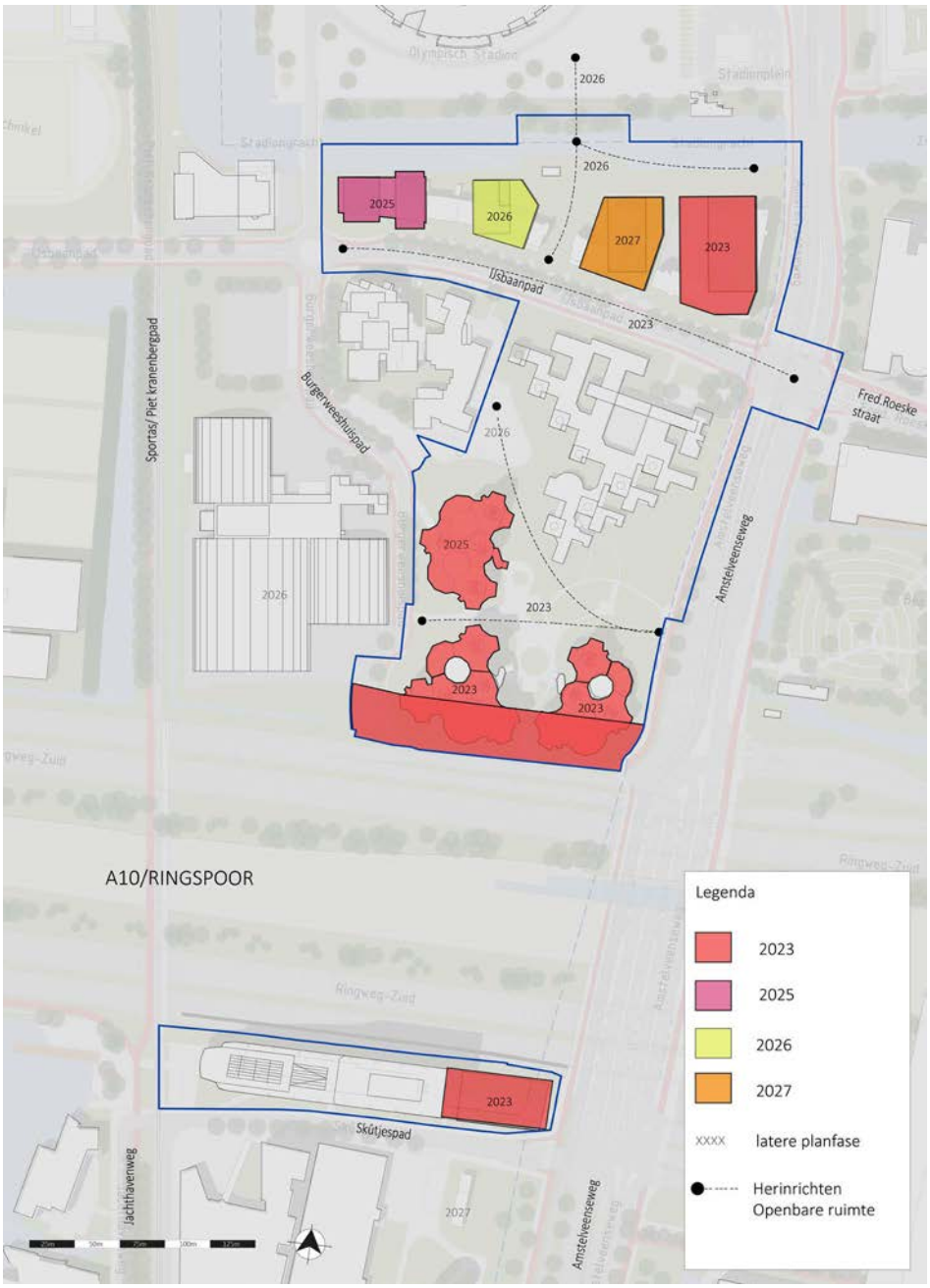
De grondopbrengsten bestaan voornamelijk uit meerwaarde erfpacht die ontstaat bij de herontwikkeling van de in erfpacht uitgegeven kavels Tripolis en Infinity. Noordzone IJsbaanpad is in eigendom van een derde partij. Hier wordt een exploitatiebijdrage verwacht in het kader van het kostenverhaal. Beide partijen streven ernaar om de afspraken vast te leggen in een anterieure overeenkomst.

De kosten in de grondexploitatie bestaan voornamelijk uit de herinrichting van het IJsbaanpad, de reconstructie van het kruispunt Amstelveenseweg/IJsbaanpad, het verleggen van kabels en leidingen en de realisatie van de voetgangersbrug over de Stadiongracht. Ook wordt een bijdrage aan Zuidasdok verwacht voor het verder ophogen van de geluidsschermen langs de A10.

Vanaf de start van het project wordt een positieve kasstroom verwacht, omdat er weinig voorinvesteringen nodig zijn en de opbrengsten naar verwachting eerder dan de kosten gerealiseerd worden. De opbrengsten (uit grondproductie en meerwaarde uit bestaande erfpachtrechten) is onzeker vanwege afhankelijkheid van de markt.

Zoals aangegeven in Principenota Verdi wordt na het vaststellen van de investeringsnota's van overige deelplannen, de deelexploitaties samengevoegd tot één grote grondexploitatie.

8. Planning, fasering en proces



Figuur 27: verwachte fasering Deelplan1

De (her)ontwikkeling van het deelgebied Verdi bestaat uit verschillende deelprojecten met een eigen dynamiek. De herontwikkeling van Deelgebied 1, is al in een verder stadium dan een aantal voorziene ontwikkelingen binnen de andere deelgebieden. Maar ook binnen Deelgebied 1 houden niet alle ontwikkelingen gelijke tred. Met de planning, fasering en juridische procedures wordt hier zo goed mogelijk bij aangesloten.

De ontwikkeling van het gebied zal gefaseerd verlopen, zie figuur 27. De planning van de (her)ontwikkeling is mede afhankelijk van de eigenaren en ontwikkelaars van de grond en gebouwen. Ingrepen waarbij geen externe partijen benodigd zijn, worden geprioriteerd en gekoppeld aan de hieruit volgende planning en fasering. Er is geen blauwdruk voor. Het is een dynamische ontwikkeling in een functionerend stuk stad.
Zo worden op dit moment door de eigenaren van IJsbaanpad Noord, de erfpachter van Tripolis en de erfpachter van de kavel naast Infinity de ontwerpen voor de (her)ontwikkeling van de betreffende gebouwen vorm gegeven. Nadat de definitieve afspraken met de gemeente zijn gemaakt en de benodigde juridische procedures zijn doorlopen kan de sloop, transformatie en bouw plaatsvinden. De huidige verwachting is dat in de tweede helft van 2020 gestart kan worden met de eerste bouwactiviteiten.

Juridisch procedures

Parallel aan de procedure om te komen tot vaststelling van voorliggende investeringsnota, wordt een start gemaakt met de procedure die hoort bij een milieueffectrapportage. Het op te stellen milieueffectrapport (MER) heeft betrekking op geheel Verdi en sluit aan bij het MER dat al eerder is opgesteld voor de Zuidas als geheel (destijds nog zonder deelgebied Verdi). Ook sluit het MER aan op de milieuonderzoeken die al zijn uitgevoerd in het kader van Projectnota Verdi en deze investeringsnota.

Als eerste formele stap van de MER-procedure is een Notitie Reikwijdte en Detailniveau opgesteld. Deze notitie wordt gelijktijdig met deze investeringsnota aan het bestuur voorgelegd en vervolgens ter inzage gelegd. Mede op grond van de reacties op deze notitie wordt het MER opgesteld. Het MER wordt, conform de wettelijk voorgeschreven procedure, samen met het op te stellen ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd. Met het bestemmingsplan worden de ruimtelijke randvoorwaarden aangegeven waarbinnen de ontwikkelingen kunnen plaatsvinden. Het bestemmingsplan wordt, met inachtneming van eventuele zienswijzen op het MER en bestemmingsplan, door de gemeenteraad vastgesteld. Het MER en de daarbij behorende onderzoeken dienen daarbij als onderbouwing van de milieuaspecten.

Om aan te sluiten bij de planning van de herontwikkelingen is het mogelijk om, vooruitlopend op het MER en het bestemmingsplan, een bouwvergunning te verlenen voor een concrete herontwikkeling. Dit speelt onder andere bij Tripolis. Voorwaarde is wel dat geen sprake is van mogelijke, significante milieueffecten. De Wet milieubeheer kent in dit verband de zogeheten MER-beoordelingsprocedure. Als kan worden aangetoond dat een ontwikkeling naar verwachting geen significante negatieve milieueffecten tot gevolg heeft hoeft voor dat onderdeel van de ontwikkeling geen MER te worden opgesteld.

Milieueffectrapportage

Om inzicht te krijgen in de mogelijk milieueffecten van de (her)ontwikkeling van Verdi wordt voor verschillende varianten bezien wat de mogelijke gevolgen voor het milieu zijn. Daar komen kansen en bedreigingen in beeld die bij de invulling van het gebied worden betrokken. Aldus zijn de uitkomsten van de MER-procedure medebepalend voor het kader dat het bestemmingsplan biedt.

Voorafgaand aan het opstellen van de projectnota en de investeringsnota zijn al milieuonderzoeken uitgevoerd. Daarbij is geconstateerd dat bij de herontwikkeling van Deelgebied 1 slechts in beperkte zin milieugevolgen zijn te verwachten. De mogelijke milieueffecten zijn met name bepalend voor de nadere invulling van de ontwikkelingen, volgend op de investeringsnota. De belangrijkste: door bij het kruispunt IJsbaanpad/Amstelveenseweg de juiste inrichting en verkeersmaatregelen te nemen worden problemen met betrekking tot de doorstroming voorkomen. Dit aspect wordt in de uitvoeringsfase meegenomen. Door de juiste randvoorwaarden te stellen ten aanzien van de situering van gebouwen kan een zo gunstig mogelijke situatie worden gecreëerd in relatie tot geluidhinder die wordt veroorzaakt door het wegverkeer van de A10. Op dit punt zal het MER nadere inzichten genereren. Vervolgens zal de bestemmingsplanregeling op grond van deze inzichten randvoorwaarden stellen.

Voor de overige deelgebieden van Verdi zal het MER naar verwachting meer uitkomsten opleveren die bepalend zijn voor de herontwikkeling.

Bestemmingsplan

Naast de randvoorwaarden ten aanzien van milieuaspecten betreft het bestemmingsplan ook de overige ruimtelijke aspecten. De stedenbouwkundige en planologische uitgangspunten van de investeringsnota bieden de basis voor de bestemmingsplanregeling. Daar waar de investeringsnota een beeld schetst van de voorziene ontwikkelingen worden hieruit ten behoeve van het bestemmingsplan de harde randvoorwaarden gedestilleerd. Het bestemmingsplan biedt enerzijds de mogelijkheid om sturing te geven aan de ontwikkelingen. Anderzijds biedt het bestemmingsplan, waar mogelijk, de flexibiliteit om ruimte te geven aan de concrete invulling van het gebied.

Participatie

Zoals in hoofdstuk 2 aangegeven is een participatietraject georganiseerd. Uit dit traject zijn de belangen van diverse belanghebbenden naar voren gekomen, zijn problemen in het gebied benoemd en gezamenlijk oplossingen bedacht. Voor Deelplan 1 geldt dat de belanghebbenden na het bestuurlijk vaststellen van de investeringsnota, betrokken worden bij de verdere uitwerking van de inrichting van de openbare ruimte. Daarnaast zal ook het MER en het nieuwe bestemmingsplan ter inzage worden gelegd.

Organisatie

De uitvoeringsorganisatie komt er als volgt uit te zien:

- Bestuurlijke opdrachtgever: Wethouder Zuidas
- Ambtelijk opdrachtgever: Directeur Directie Zuidas
- Inrichting projectorganisatie: Projectteam Verdi Zuidas

Samenwerking met stadsdeel Zuid zal conform de huidige afspraken met betrekking tot de grootstedelijke gebieden plaatsvinden. De Bosorganisatie blijft verantwoordelijk voor het beheer en handhaving in het deel van het plangebied dat onder beheergebied Amsterdamse Bos valt. Het college trekt de voorbereidingsfase van het bestemmingsplan en Stadsdeel Zuid neemt namens het college een besluit op aanvragen van omgevingsvergunningen in het zuidwestkwadrant van Verdi, de gehele Jachthavenweg en de ruimtes behorende bij woonboten aan het IJsbaanpad. De Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied neemt namens het college een besluit op aanvragen van omgevingsvergunningen in de overige delen van Verdi.

A. Bestemmingsplannen



- Olympisch Stadion e.o. 2015 (1)
- Groengebied Schinkel 2009 (2)
- Jachthavenweg e.o. 2013 (3)
- Herziening Bestemmingsplan Jachthavengebied en Amsterdamse Bos 2009 (4)

Binnen het plangebied gelden op dit moment meerdere bestemmingsplannen (zie opsomming en kaart hieronder voor een overzicht.) Op basis van het investeringsbesluit wordt het juridisch-planologisch kader waar nodig aangepast om de ontwikkelingen te faciliteren. Daarbij moet rekening worden gehouden met de overgang van de Wet Ruimtelijke Ordening (bestemmingsplannen) naar de Omgevingswet (omgevingsplannen). Zo nodig wordt vooraf-gaand een voorbereidingsbesluit genomen om ongewenste ontwikkelingen die binnen het huidige regime mogelijk zijn te voorkomen.

1. Olympisch stadion en omstreken

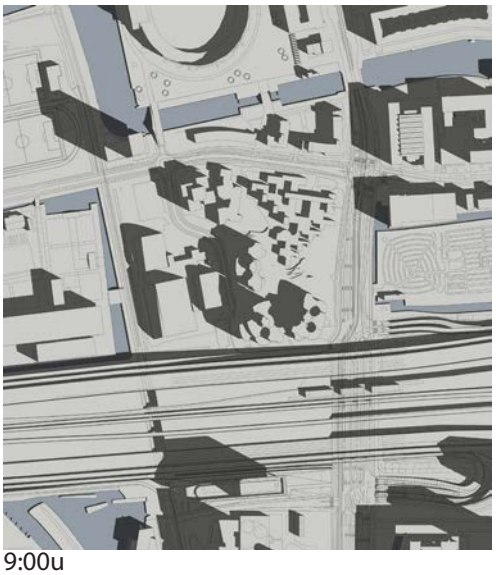
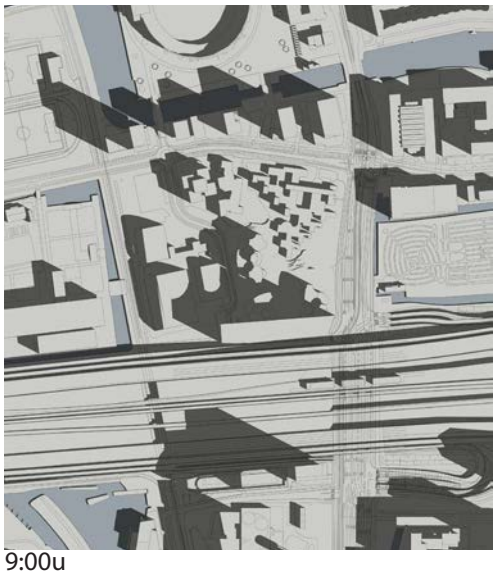
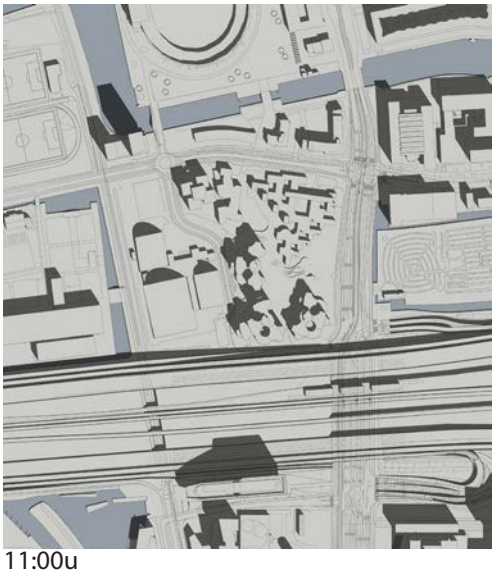
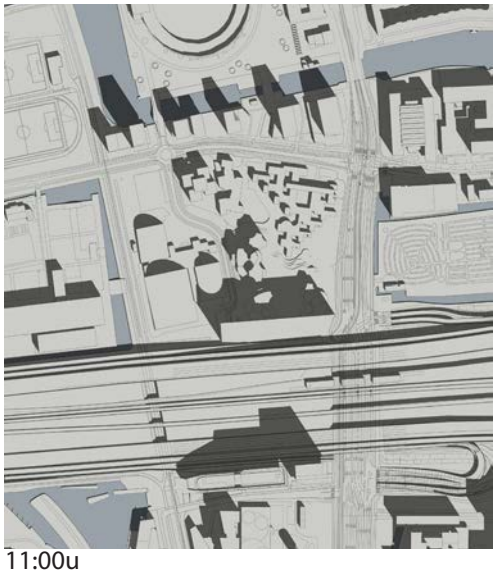
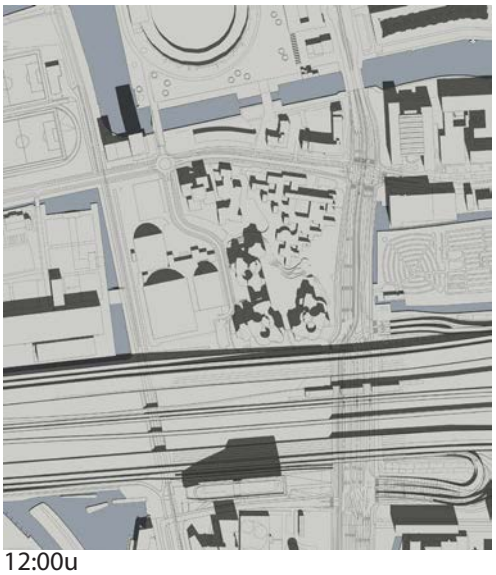
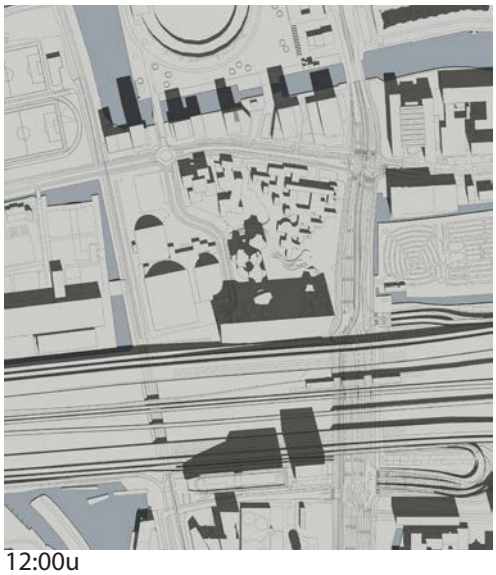
Het gebied ten noorden van de A10 valt onder het bestemmingsplan 'Olympisch stadion e.o.'. Hierin wordt voornamelijk voorzien in sportfuncties. Het westelijk deel van dit gebied valt onder de hoofdgroenstructuur. Daarnaast is er rondom het Burgerweeshuispad plek voor maatschappelijke functies en valt een groot deel van dit gebied (ten behoeve van het kantoorgebied) onder de gemengde bestemming met cultuurhistorische waarde (Burgerweeshuis). Hier mag uitsluitend gebouwd worden na advies van Bureau Monumenten en Archeologie. De kantoorgebouwen kunnen na het wijzigen van het bestemmingsplan worden omgezet naar woningen. Hier worden wel eisen gesteld ten aanzien van geluidshinder en luchtkwaliteit. Naar verwachting zijn er nieuwe juridisch-planologische kaders nodig om hier transformatie mogelijk te maken.

4. Jachthavenweg en omstreken

In het gebied rondom de Jachthavenweg (ten zuiden van de A10) voorziet het bestemmingsplan hoofdzakelijk in werkgebieden met kantoren- en bedrijfsfunctie (ten behoeve van het Pompstation Waternet Amstelveenseweg). Ook geldt voor een deel van het gebied 'groen' met waarde hoofdgroenstructuur. In principe is het niet toegestaan om gebouwen toe te voegen, te verplaatsen of uit te breiden in gebieden met deze aanduiding. De wijzigingsbevoegdheid biedt echter ruimte, omdat de dubbelbestemming gewijzigd kan worden als de grond niet langer aangewezen is als hoofdgroenstructuur, na advies van de Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur (TAC). Afhankelijk van de wijze waarop nadere invulling wordt gegeven aan het plan, moet worden nagegaan of het noodzakelijk is nieuwe juridisch-planologische kaders op te stellen of dat dit mogelijk is binnen de huidige bestemmingen.

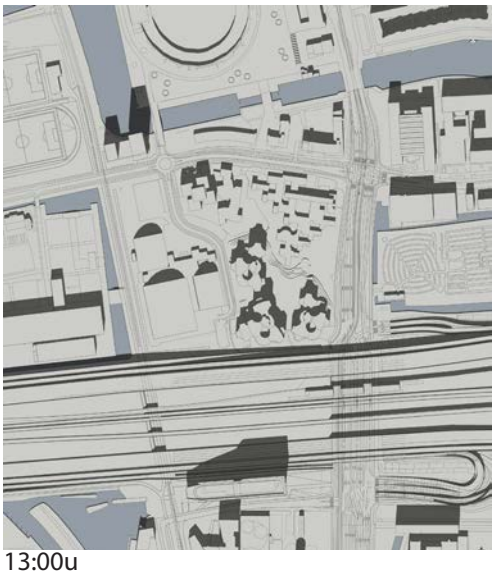
B. Bezonning

21 maart/september

Huidig	UB
	
9:00u	9:00u
	
11:00u	11:00u
	
12:00u	12:00u

21 maart/september

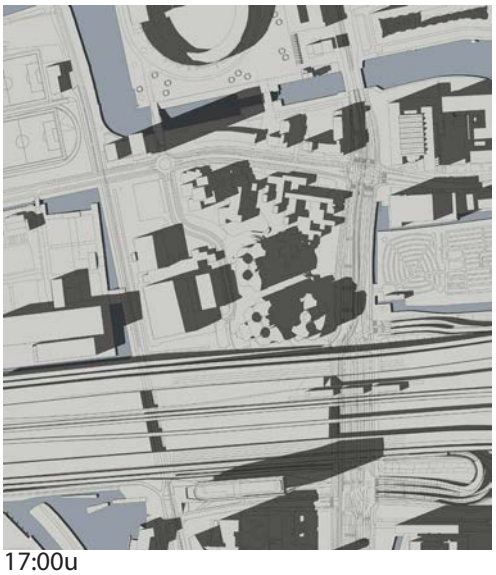
Huidig



13:00u



15:00u

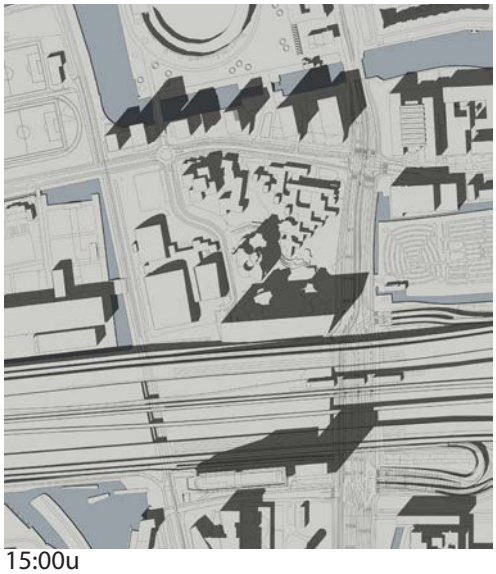


17:00u

UB



13:00u



15:00u



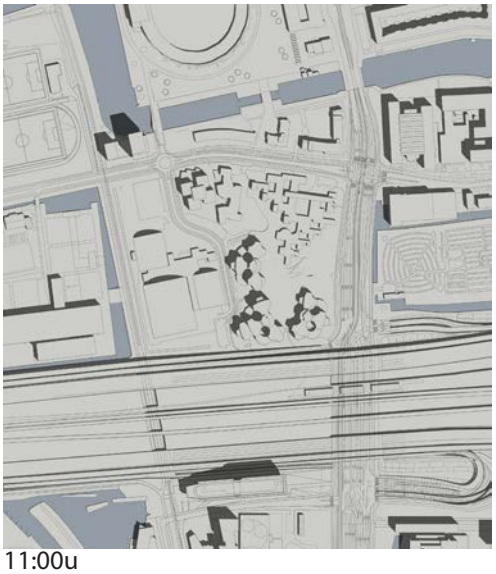
17:00u

21 juni

Huidig



9:00u

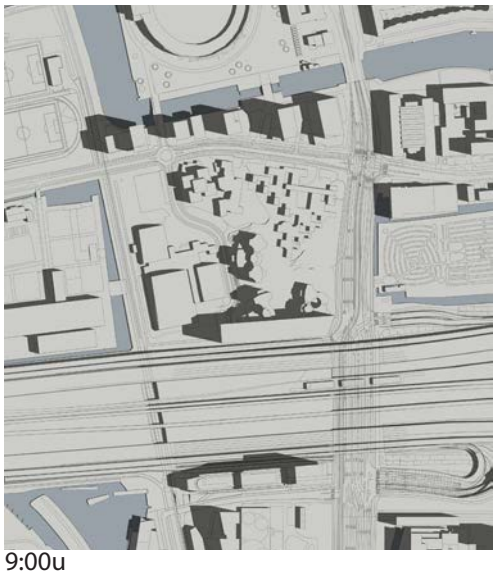


11:00u

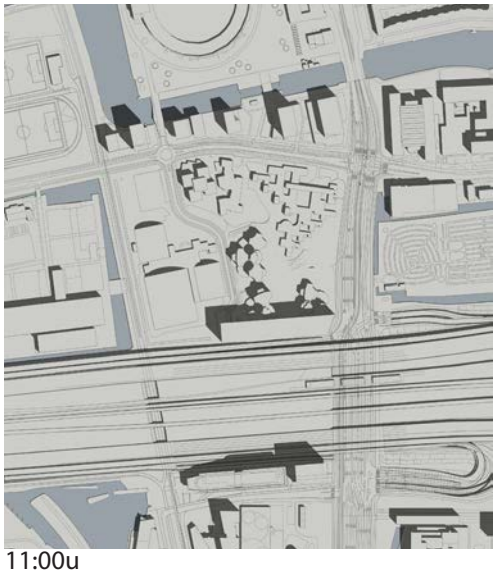


12:00u

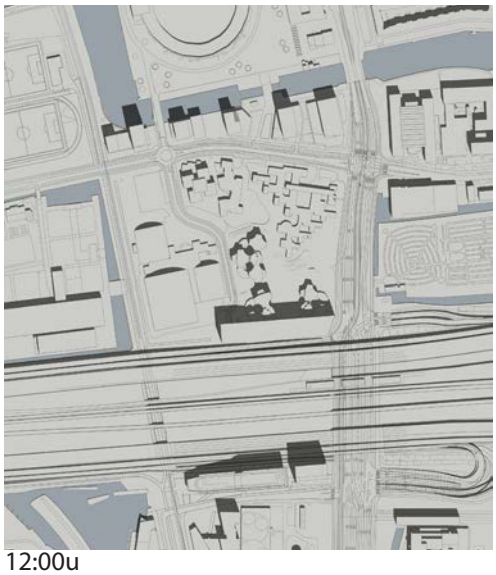
UB



9:00u



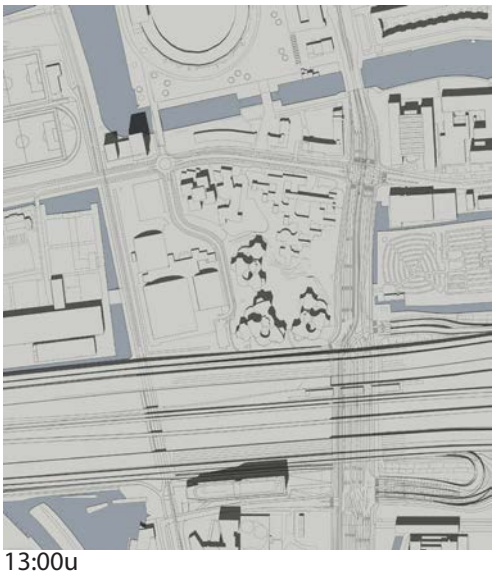
11:00u



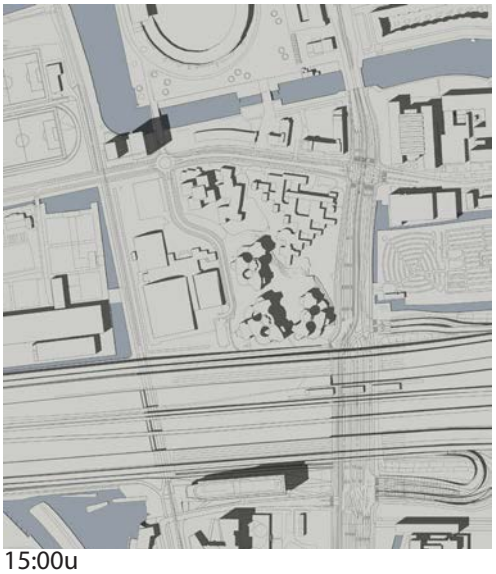
12:00u

21 juni

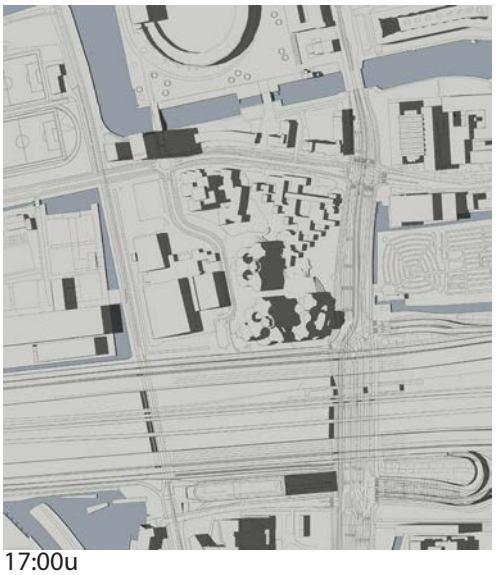
Huidig



13:00u

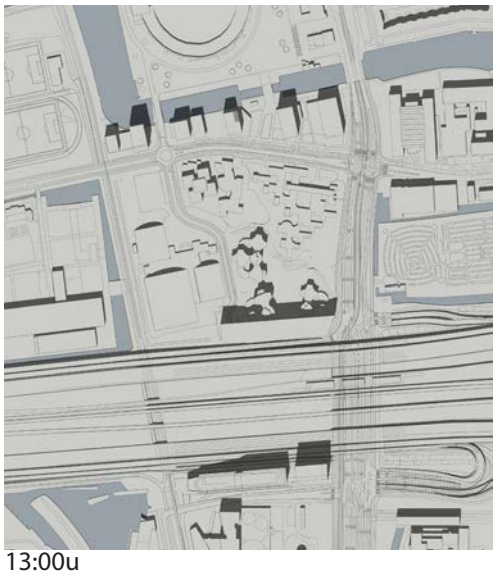


15:00u

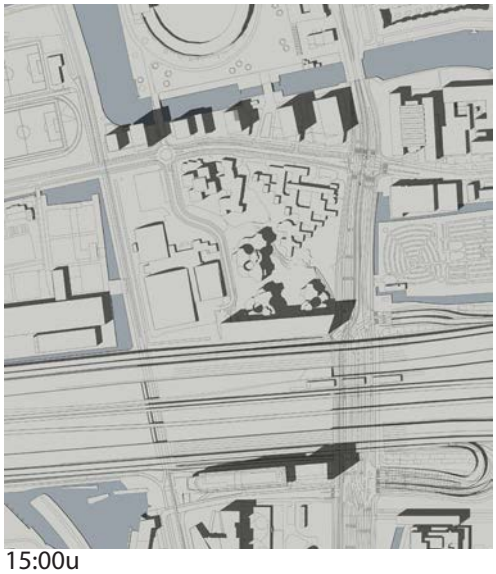


17:00u

UB



13:00u



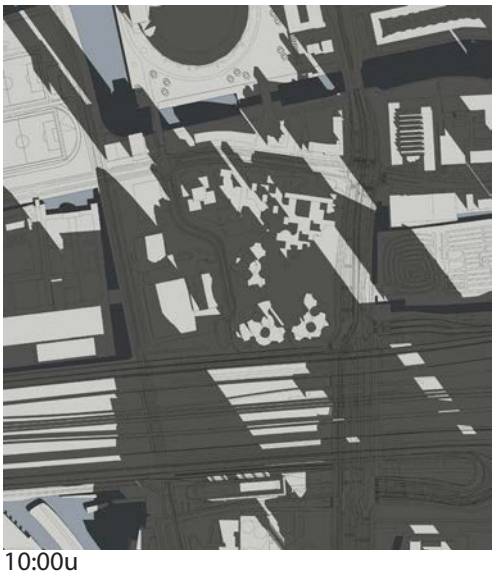
15:00u



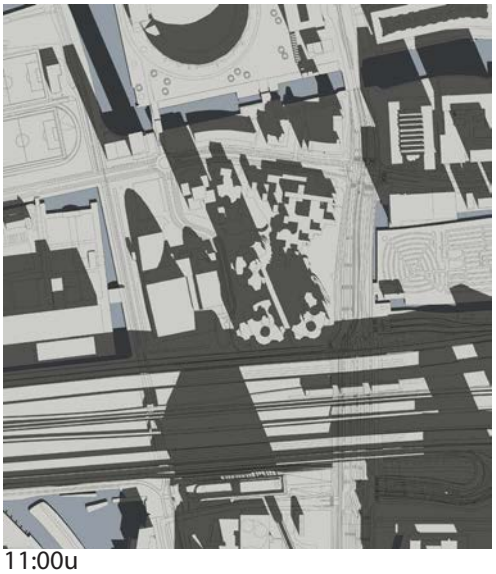
17:00u

21 december

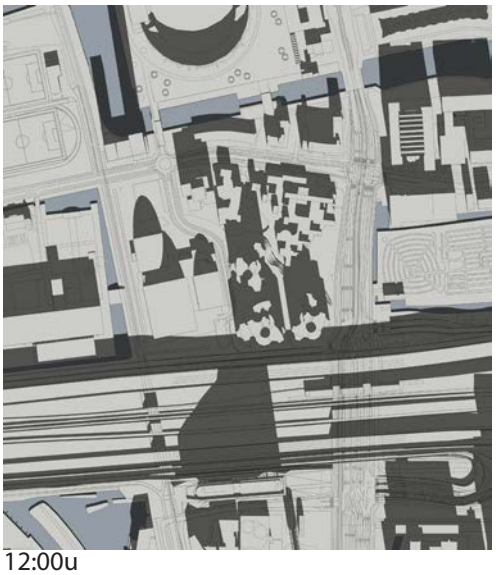
Huidig



10:00u



11:00u



12:00u

UB



10:00u



11:00u



12:00u

21 december

Huidig



13:00u



14:00u



15:00u

UB



13:00u



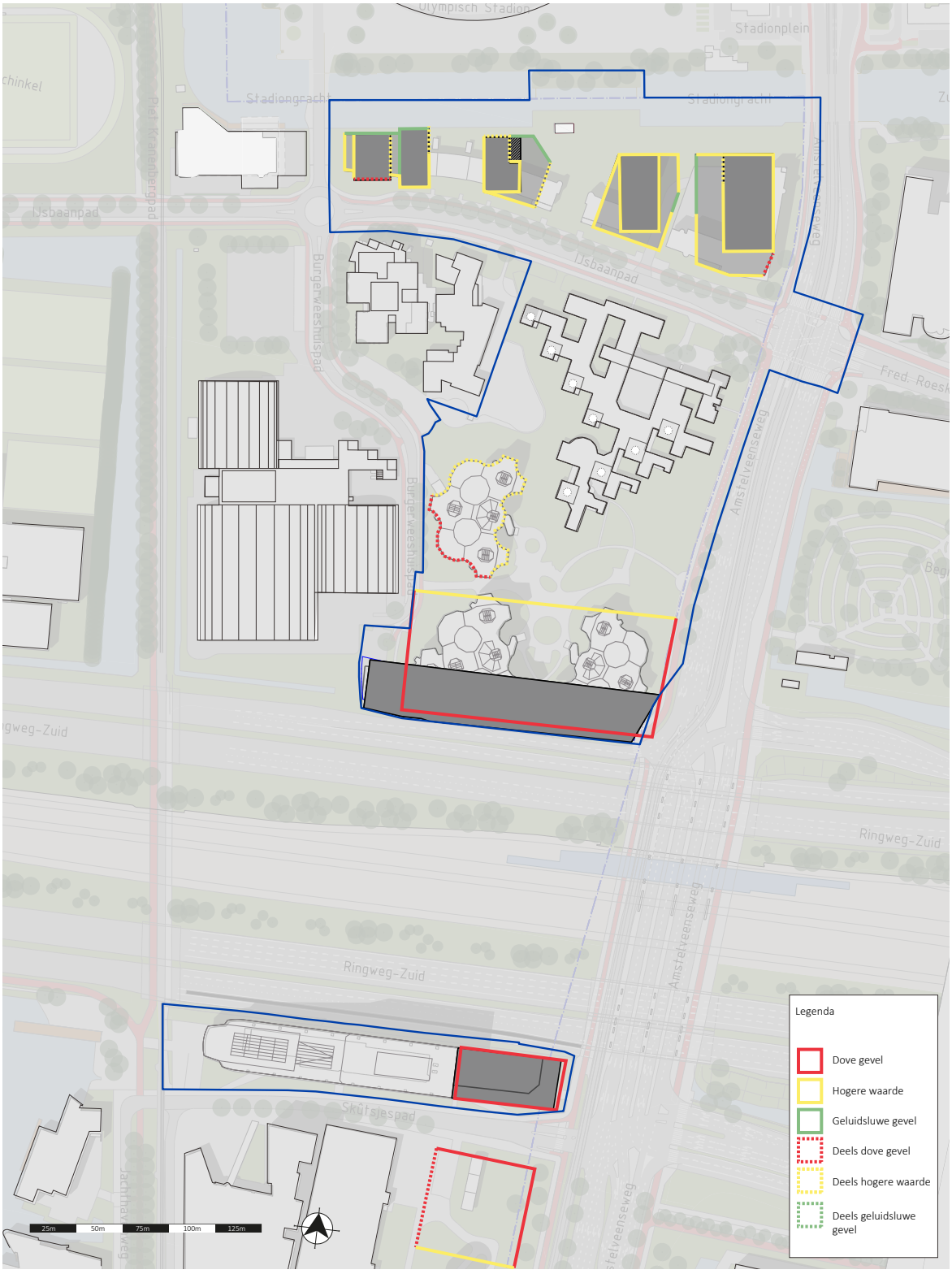
14:00u

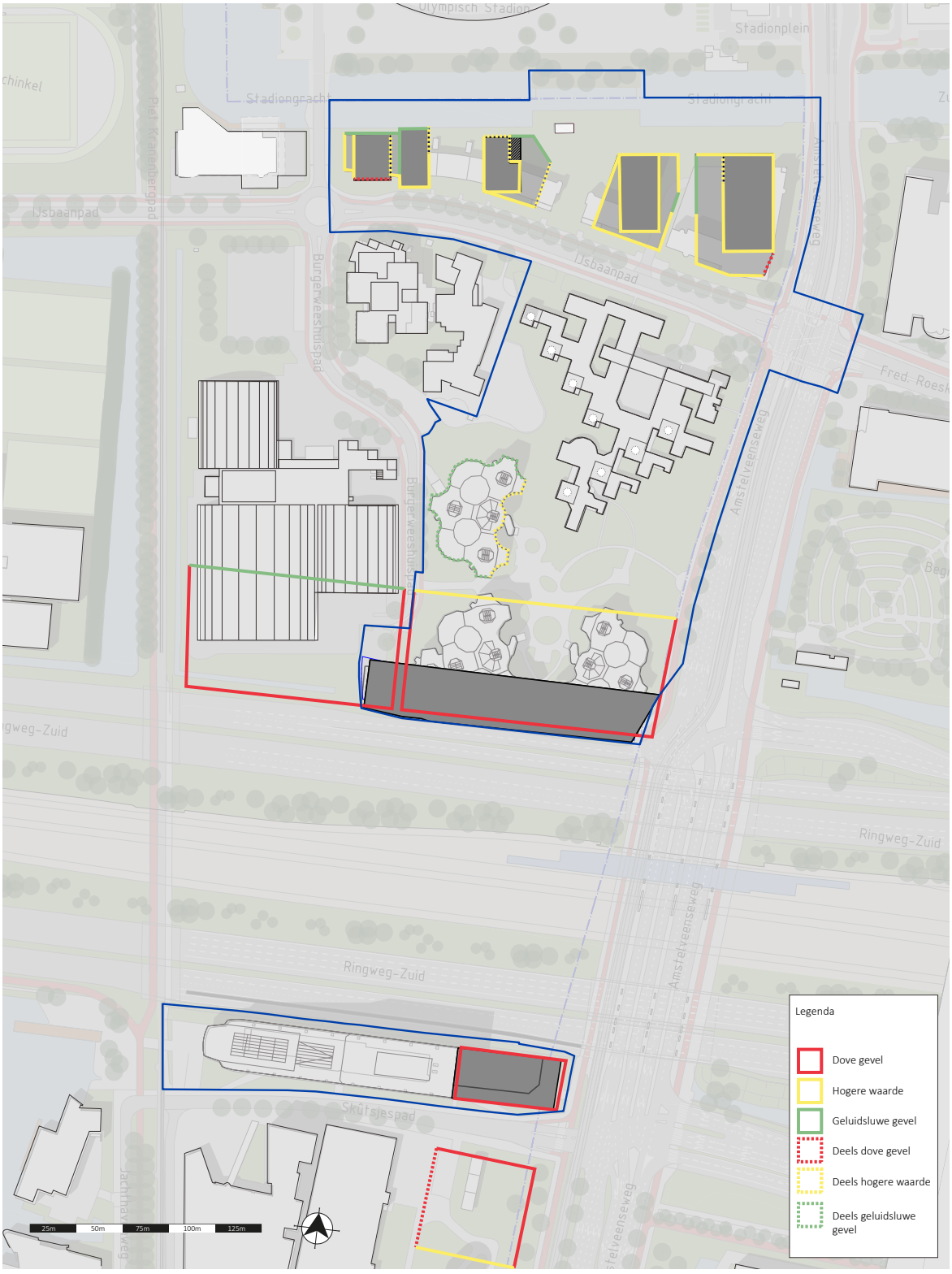


15:00u

C. Geluid

In Deelplan 1 wordt er uitgegaan van verdichting op de locaties van Tripolis, Noordzone IJsbaanpad en het Infinity plot.
In het geluidsonderzoek is uitgegaan van verschillende fasen, waarin aangetoond wordt wat de verschillende geluidseffecten zijn voor de verschillende locaties, zowel voor nieuwbouw als transformatie. In het linker figuur zijn alleen de ontwikkelingen van Deelplan 1 meegenomen en in de rechter figuur (blz.59) is uitgegaan van de gewenste toekomstituatie waarbij een nieuw Sportcomplex wordt gerealiseerd direct ten noorden van de A10.




Stadionplein
Stadiongracht
IJsbaanpad
Burgerweeshuispad
Amstelveenseweg
Ringweg-Zuid
Skûtsjespad
Legenda
Dove gevel
Hogere waarde
Geluidsluwe gevel
Deels dove gevel
Deels hogere waarde
Deels geluidsluwe gevel
25m
50m
75m
100m
125m

D. Nieuw over oud



E. Archeologie

Titel: Archeologisch bureauonderzoek BO 18-074 - Bestemmingsplangebied Verdi
Auteur: Monumenten en Archeologie,
Gemeente Amsterdam
Datum: 1 juni 2018





A. Buitenvelderse polder
Verwachting: laag
Hier kunnen archeologische resten voorkomen die verband houden met bewoning en landgebruik vanaf de 11de tot in de 20ste eeuw, zoals sloten en losse vondsten. Ook kunnen huisplaatsen uit de ontginningsperiode aanwezig zijn, maar deze kennen een lage trefkans.

B. Bewoningszone langs de Amstelveenseweg
Verwachting: hoog
In een 75 m-zone langs de Amstelveenseweg kunnen sporen voorkomen van laatmiddeleeuwse (12de/13de-eeuwse) bewoning, in de vorm van (terp)ophogingen, diverse erfafscheidingen, houten en bakstenen funderingen, huishoudelijk afval (in de slootbodem) en losse vondsten.

C. Nieuwe Meer en Schinkel
Verwachting: laag (lage trefkans waterbodems)
De Nieuwe Meer en Schinkel maakten vanaf de 13de/15de eeuw deel uit van een scheepvaartverbinding tussen Amsterdam en steden als Haarlem, Leiden en Delft. De enige samenhangende structuren bestaan uit wrakken van kleinschalige vrachtschepen, maar dit zijn geïsoleerde vindplaatsen met een kleine trefkans. Daarnaast kunnen in de waterbodem losse voorwerpen aanwezig zijn die bij het transport te water zijn geraakt.

Beleidsvariant 5
Uitzondering van archeologisch veldonderzoek geldt bij bodemingrepen kleiner dan 500 m² of ondieper dan 2,5 m onder maaiveld.

Beleidsvariant 9
Uitzondering van archeologisch veldonderzoek geldt bij ingrepen in de waterbodem kleiner dan 10.000 m².

Beleidsvariant 11
Voor deze zone geldt uitzondering van archeologisch vervolgonderzoek bij alle bodemingrepen.

Voor het gehele plangebied geldt conform de Erfgoedwet een meldingsplicht. Indien tijdens de uitvoering van bouwwerkzaamheden vondsten worden gedaan waarvan redelijkerwijs kan worden vermoed dat deze van archeologische waarde zijn, wordt dit aan Monumenten en Archeologie, Gemeente Amsterdam gemeld zodat in overleg met de opdrachtgever maatregelen getroffen worden tot documentatie en berging van de vondsten.