Gemeente Amsterdam



Projectnota Verdi
Zuidas

Vastgesteld op 2 juli 2019
door het college van Burgemeester en Wethouders

Colofon

Opdrachtgever
Gemeente Amsterdam, Zuidas

Auteur
RVE 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	Junior 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

Vastgesteld door het college van Burgemeester en Wethouders op 2 juli 2019.

Inhoud

Projectnota samenvatting 4

1. Inleiding 6
2. Kaders 8
3. Ontwikkelrichting 18
4. Ontwikkelstrategie 34
5. Planning en proces 35
6. Consultatie, participatie en communicatie 36
7. Organisatie 38
8. Financiën 39

Bijlagen

1. Uitgevoerde onderzoeken 41
2. Bestemmingsplannen 42
3. Quickscan Bomen 43
4. Archeologie 44
5. Luchthavenindelingsbesluit 45
6. Bestaande situatie 46
7. Hardlooprondjes Strava 47
8. Geluidsonderzoek 48
9. Hoofdgroenstructuur en Ecologische structuur 49
10. Openbaar toegankelijke oevers 50

Projectnota samenvatting

Aanleiding
Naar aanleiding van de opdracht van Koers 2025 en motie 1224.16 heeft directie Zuidas, in opdracht van Team Ruimte voor de Stad en de wethouder Zuidas, in 2017 een principenota opgesteld voor de ontwikkeling van het gebied Verdi. Op 14 november 2017 heeft het college het principebesluit Verdi vastgesteld. In de principenota is opgenomen dat voor heel Verdi een projectnota en –besluit wordt opgesteld en parallel daaraan voor het Noordoost kwadrant van Verdi een investeringsnota en –besluit.

In het coalitieakkoord 2018-2022 zijn diverse ambities voor de stad geformuleerd. De voorgestelde ontwikkelrichting in de projectnota draagt bij aan de doelen van de coalitie om de woningbouw op gang te brengen, sport en haar accommodaties te verbeteren, de stad te vergroenen en groen buiten de ring beter bereikbaar en toegankelijk te maken voor Amsterdammers.

Belangen van de omgeving
In samenwerking met stadsdeel Zuid is in deze fase een participatietraject georganiseerd om met de belanghebbenden in het gebied de ontwikkelrichting voor het gebied te bespreken en verder vorm te geven. De belangrijkste uitkomsten uit het participatietraject zijn:

- De zijde ten westen van het Piet Kranenbergpad moet zo groen mogelijk blijven, de bebouwde stad mag het groen daar niet te veel verdrukken.
- Verdichting aan de oostzijde van het Piet Kranenbergpad wordt door de meeste mensen als een logische ontwikkeling gezien onder de voorwaarde dat goed gekeken wordt naar de bereikbaarheid van het gebied. Daarbij vonden ze dat bij verdichting voornamelijk ingezet moet worden op woningen en voorzieningen om het gebied leefbaarder te maken.
- De term vergroenen zorgde bij veel deelnemers voor verwarring, Verdi is toch al groen? Wel zien zij kansen in het groener inrichten van de Sportas en het spoor van de museumtramlijn en kan de kwaliteit van het groen op sommige plekken verbeterd worden.
- Over het algemeen was men het eens dat het gebied toegankelijker en aantrekkelijker gemaakt kan worden, maar dan wel met een goede balans tussen rust en drukte.

Deze belangen zijn meegenomen in de ontwikkelrichting voor Verdi.

Ontwikkelrichting
Gemeente Amsterdam wil Verdi verder ontwikkelen en onderdeel maken van de groeiende stad. Verdi is de plek waar het landschap en de stad elkaar ontmoeten; de plek 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. Aan de oostzijde wordt voorgesteld om te verdichten door woningen, kantoren en voorzieningen toe te voegen. Voor de westzijde wordt voorgesteld om sport en recreatie in het groen en op het water te versterken en landschappelijk beter in te passen.

Voor de projectnota zijn verschillende planscenario's onderzocht en uitgewerkt in een ontwikkelrichting. Hierbij zijn onderwerpen als bestemmingen, ontsluiting, mobiliteitseisen, ondergrondse zaken, sociale infrastructuur, milieu- en duurzaamheidselementen en integrale veiligheid meegenomen. Tevens zijn de uitkomsten van het participatietraject en de belangenafwegingen in de projectnota verweven.

Om de ambitie voor Verdi te verwezenlijken wordt enerzijds ingezet op verdichting en intensivering door het toevoegen van woningen, voorzieningen en kantoren. Kansen voor verdichting worden onder andere gezien:

- transformatie en toevoeging van programma bij Tripolis, IJsbaanpad Noord, Infinity en Meerparc;
- verplaatsing en vernieuwing van Sporthallen Zuid binnen het gebied waardoor er plek vrij komt voor woningen;
- herschikking van het Pompstation Waternet Amstelveenseweg en
- het toevoegen van programma bij kleinschalige transformatie/ herontwikkeling/uitbreiding op overige kavels waaronder het Frans Otten Stadion.

Anderzijds wordt ingezet op verbinden en vergroenen. Onder andere door sport en recreatie landschappelijk beter in te passen, de ecologische verbindingszones te versterken, de

(verblijfs-) kwaliteit van het groen te verbeteren en het groen en water beter toegankelijk te maken. In het gehele gebied worden mogelijkheden gezien om de bereikbaarheid te verbeteren. Hierbij wordt gedacht aan een mogelijke langzaamverkeerbrug over de Amstelveenseweg maar ook het verduidelijken van routes naar de Schinkel, Nieuwe Meer en het Amsterdamse Bos.

10 ambities
In de projectnota zijn voor het verbinden en vergroenen tien ambities geformuleerd voor gebieden waarvoor momenteel geen duidelijke uitwerking is bepaald omdat bijvoorbeeld belangen uiteenlopen of overleg met de gevestigde partijen noodzakelijk is. Het gaat hierbij onder andere om het realiseren van een openbare verblijfsplek aan de Nieuwe Meer, het verbinden en beleefbaar maken van het Elzenbos en het realiseren van kwalitatief verblijfsgroen met sport- en spel elementen in relatie tot de huidige sportvoorzieningen. In de investeringsnota's wordt hier samen met de belanghebbenden uit het gebied vervolg aan gegeven.

Planning en mijlpalen
Uitvoering van alle plannen zoals opgenomen in deze projectnota laat een positief financieel resultaat zien. In deze fase van de planvorming is het nog onzeker of het geambieerde programma en de bijbehorende grondopbrengsten gerealiseerd kunnen worden. De (her) ontwikkeling van de gebouwen en kavels in Verdi is namelijk afhankelijk van de eigenaren en erfpachters van de grond en gebouwen. Hierdoor is er ook geen blauwdruk voor de planning, het is een dynamische ontwikkeling in een functionerend stuk stad.

Voor het gebied waarin Tripolis, Infinity en IJsbaanpad Noord zijn gelegen, is parallel aan de projectnota, investeringsnota Deelplan 1 opgesteld. Dit besluit wordt gelijktijdig met de projectnota bestuurlijk voorgelegd. Voor de overige delen van Verdi wordt volgend op deze projectnota, meerdere investeringsnota's opgesteld. Voor Deelplan 1 geldt dat de belanghebbenden na de investeringsnota betrokken kunnen worden voor de verdere uitwerking van de inrichting van de openbare ruimte. Voor de overige delen geldt dat de belanghebbenden in de volgende fase benaderd zullen worden om mee te denken over de verdere uitwerking van de opgaven.

1. Inleiding

Voor u ligt een aanzet tot een plan voor een bijzonder gebied. Dit plan gaat over een gebied dat tot op heden als een rand van de stad beschouwd werd. Het gaat om het gebied tussen het Olympisch Stadion, een waar icoon van de stad Amsterdam, en het Amsterdamse bos. Aan de oost- en westzijde zijn de Amstelveenseweg en de Nieuwe Meer/ Schinkel de grens. De ambitie van Amsterdam is om dit gebied verder te ontwikkelen en onderdeel te maken van de groeiende stad. Het is een gebied met veel (sport)voorzieningen, groen, water, haventjes en een aantal kantoren. De metro, tram en bussen stoppen bijna voor de deur en station Zuid ligt, net als Schiphol, op steenworpafstand van het gebied. Kortom een mooi gebied om te wonen, recreëren en werken.

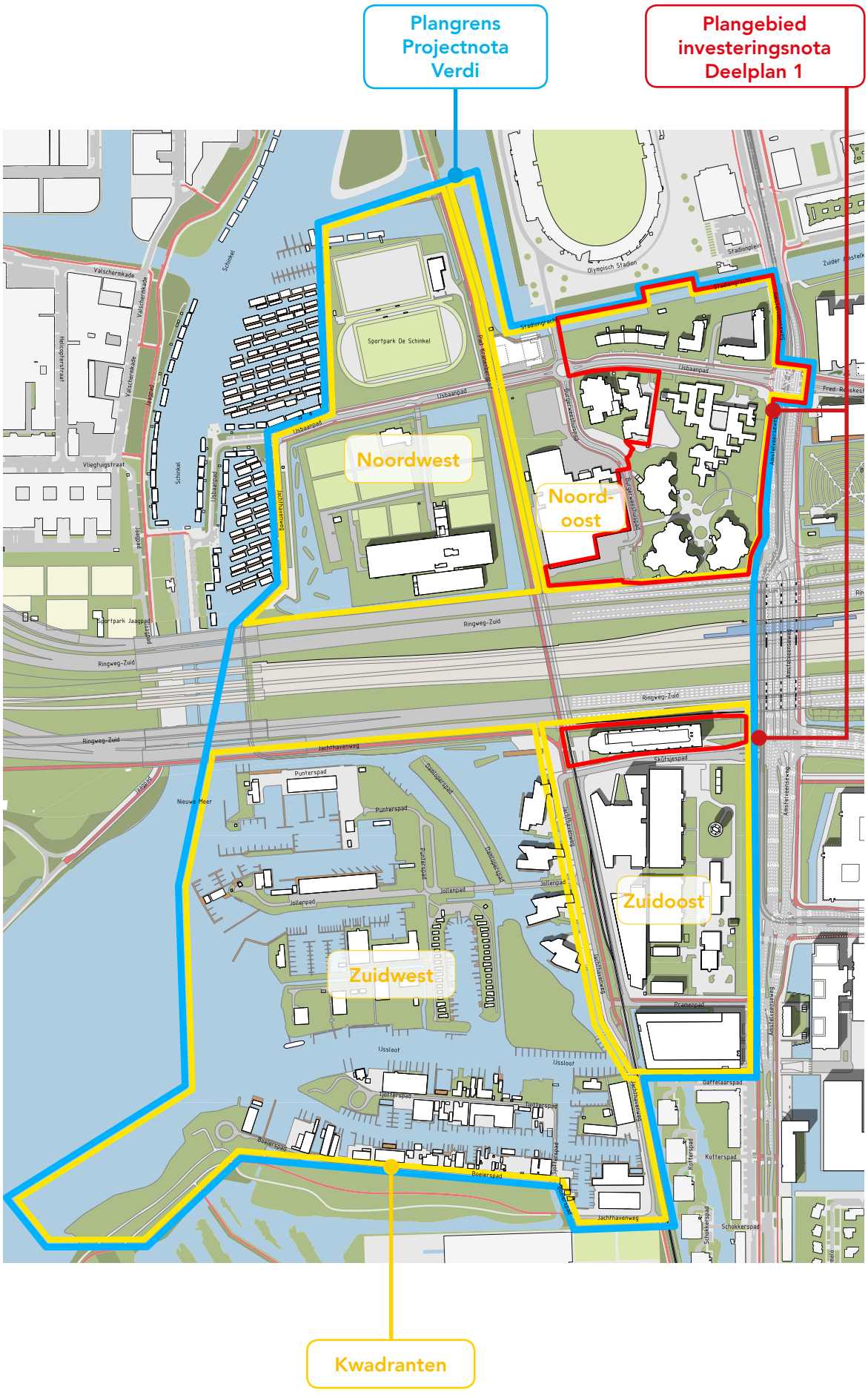
Aanleiding
In Koers 2025, de ontwikkelstrategie van Amsterdam, wordt een groot deel van het gebied Verdi al genoemd als potentiële ontwikkel- en transformatielocatie. Het gaat hierbij onder andere om de zuidzone van het IJsbaanpad, Park Schinkeleilanden en de Jachthavenweg en omgeving. Bij de vaststelling 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.

Opgave
Het gebied Verdi is de plek waar het landschap en de stad elkaar ontmoeten. De plek 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.

Planvorming
Het gebied bestaat uit vier delen. Het wordt van oost naar west doorsneden door de A10, trein- en metrosporen en van noord naar zuid door een recreatieve fiets-, voet- en tramroute; de Sportas.
In het principebesluit is daarom het voorstel opgenomen om het plangebied in de vervolgfase in vier kwadranten op te delen: Noordoost, Noordwest, Zuidoost en Zuidwest. Het totale gebied wordt financieel als één gebied beschouwd (één grondexploitatie of één financieel kader met onderliggend meerdere grondexploitaties). Voor het gehele gebied is volgend op het principebesluit deze projectnota opgesteld. Parallel hieraan wordt in verband met de ontwikkelingen in de markt voor een deel van het gebied, te weten; de kavel van Infinity, Tripolis en Noordzone IJsbaanpad een investeringsnota 'Deelplan 1' opgesteld. In de principenota werd voorzien dat ook Pand Zuid, de Van Detschool en het parkeerterrein van Sporthallen Zuid in de investeringsnota opgenomen werden. De ontwikkeling van deze locaties hangt echter nauw samen met de eventuele herontwikkeling van Sporthallen Zuid waardoor deze locaties alleen opgenomen zijn in de projectnota en in de volgende fase pas in een investeringsnota.

Leeswijzer
In deze nota wordt eerst ingegaan op de huidige situatie, de kansen en risico's, het juridisch-planologisch kader, de uitkomsten van diverse milieuonderzoeken en het participatietraject. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 de voorgestelde ontwikkelrichting voor het gebied beschreven. Dit wordt gedaan aan de hand van de thema's verbinden, verdichten en vergroenen. In hoofdstuk 4 komt de ontwikkelstrategie om tot de gewenste ontwikkeling te komen aan bod. Daarna volgen de hoofdstukken over de planning en het proces, de uitkomsten van het participatietraject, de voorgestelde organisatie en tot slot de financiën.



Figuur 1. Kaart projectgebied Verdi met grenzen en kwadranten

2. Kaders

Om tot een goede ontwikkelrichting te komen voor Verdi zijn enkele kaders onderzocht zoals de kansen en risico's, het huidige juridisch-planologisch kader, relevante ontwikkelingen, diverse milieuonderzoeken (zie bijlage 1 voor een overzicht) en er is een participatietraject opgezet met de omgeving.

2.1 Huidige situatie, kansen en risico's

Verdi als schakel tussen stad en landschap

Het gebied Verdi, met zijn unieke ligging aan de Nieuwe Meer, is langzaam gegroeid naar een schakel tussen stad en landschap. De Nieuwe Meer was een belangrijke aanleiding om in de jaren twintig dichtbij Amsterdam een nieuw natuur- en recreatiegebied aan te leggen; het Amsterdamse Bos. Bij de aanleg in 1934 lag het Amsterdamse Bos nog aan de rand van de stad.

Tot de ontwikkeling van het AUP (Algemeen Uitbreidings Plan, 1935) was het gebied onderdeel van het slagenlandschap, een niet ingepolderd veenlandschap. Het gebied werd in de loop der tijd in noordzuidelijke richting doorkruist door de tramlijn en de Jachthavenweg en in oostwestelijke richting door de A10 en het IJsbaanpad. Zo is er een verdeeld gebied ontstaan met verschillende karakters.

Vandaag de dag is het Amsterdamse Bos omringd door stedelijk weefsel. Het belang van deze plek in de groeiende stad is een feit. Verdi is een schakel tussen ecologische structuren, maar ook voor bezoekers met zijn toenemende recreatiebehoefte in en om de stad. Er ligt een kans om het gebied goed in te bedden in het omringende stedelijk weefsel, zonder het groen van de scheg te verdringen.

Kans: *Versterken sportkarakter*

Het gebied ten noordwesten van de A10 was vijftig jaar geleden nog in gebruik als opslagterrein van goederen die via het spoor van de 'museumtramlijn' de stad in werden gebracht. Het sportkarakter, begon met de bouw van het stadion voor de Olympische Spelen van 1928 en het openluchtzwembad. Daarna werd het versterkt door de aanleg van diverse sportvelden, een ijsbaan, Sporthallen Zuid en doordat de eerste recreatieve functies hun plek innamen in het gebied.

Met de ontwikkelingen rondom de Sportas ligt er een kans om het sportkarakter nog meer te versterken, de sportvoorzieningen toegankelijker te maken en waar mogelijke intensiever te gebruiken. Daarnaast zal ook het



1925


1950


1970



2000

Figuur 2. Historische ontwikkeling Verdi

sporten in de openbare ruimte gestimuleerd kunnen worden door sporttoestellen te plaatsen en de openbare ruimte uitdagend en veilig te maken om te spelen of sporten.

Kans: Versterken Nautisch karakter
Het jachthavengebied heeft een nautisch karakter. In het gebied liggen watersportverenigingen en diverse bedrijvigheid die gebonden zijn aan de watersport en (recreatieve) scheepvaart. Het jachthavengebied ligt door de bouw van vier kantoorpanden aan de Jachthavenweg grotendeels verscholen waardoor vergezichten over de Nieuwe Meer belemmerd worden. Er ligt hier een kans om de zichtbaarheid van het jachthavengebied te vergroten en langs de oevers openbare zwemplekken te maken.

Kans: Versterken Levendigheid
In het gebied ten noordoosten van de A10 vormen het Burgerweeshuis en Tripolis van de architect Aldo van Eyck de entree van het gebied. Ook hier is sport in het karakter verweven door de Sporthallen Zuid en de bouw van het Amsterdam Olympic (sport) hotel. Tevens bevindt de Van Detschool zich in dit gebied en zijn diverse maatschappelijke voorzieningen aan de noordzijde van het IJsbaanpad gehuisvest. Door Sporthallen Zuid te vernieuwen en te verplaatsen, ligt er een kans om ruimte te maken voor de ontwikkeling van woningen, kantoren en voorzieningen. Daarnaast zijn de eigenaren van Tripolis en Noordzone IJsbaanpad bezig met plannen voor herontwikkeling van hun kantoren.

Het gebied ten zuidoosten van de A10 wordt gekenmerkt door de bijzondere architectuur van Infinity (ook wel de 'schoen' genoemd). In dit gebied bevinden zich diverse kantoren, bedrijven en het Pompstation Waternet Amstelveenseweg. Door de functies op het terrein te herschikken, ligt ook hier een kans om woningen, kantoren en voorzieningen toe te voegen.

Risico's
- Een risico bij het verwezenlijken van de opgave is dat de opbrengsten (uit grondproductie en meerwaarde uit bestaande erfpachtrechten) onzeker zijn vanwege de afhankelijkheid van de markt.
- Het geluid van de A10 is een risico bij realisatie van woningen. Dit kan worden ondervangen door nieuwe (kantoor) gebouwen langs de A10 zodanig te positioneren zodat deze als geluidsscherm kunnen functioneren in het gebied.
- Uit verkeersonderzoek blijkt dat met de verwachte ontwikkelingen slechts een minimale aanpassing van de kruising Amstelveenseweg/IJsbaanpad voldoet
- (een exclusief rechtsafvak vanuit het IJsbaanpad de Amstelveenseweg op). De gemeente blijft dit, ondere andere naar aanleiding van zorgen vanuit de omgeving, monitoren bij de verdere ontwikkeling van Verdi of dit ook daadwerkelijk voldoende is.
- Verder is, mede door de aangrenzende werkzaamheden van Zuidasdok, de bouwruimte op diverse kavels minimaal. Bouwlogistiek dient daarom al in een vroeg stadium meegenomen te worden om de bereikbaarheid en leefbaarheid van het gebied te borgen.
- Een risico bij het toegankelijker maken van de westzijde van het gebied is dat de druk op het gebied te groot wordt. Een hogere druk, bijvoorbeeld in de vorm van overlast, afval, sociale veiligheid en parkeren, op een (groen) gebied. Dit vraagt, naast een zorgvuldig ontworpen inrichting, ook om een intensief beheerplan en handhaving.

2.2 Huidige juridisch planologisch kader

Binnen het plangebied gelden op dit moment meerdere bestemmingsplannen (zie bijlage 2). Op basis van de projectnota 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 voorafgaand een voorbereidingsbesluit genomen om ongewenste ontwikkelingen die binnen het huidige beleid mogelijk zijn te voorkomen.

<u>1. Olympisch stadion e.o.</u>
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 (onderdeel van gemeente Amsterdam). De kantoorgebouwen kunnen na het wijzigen van het bestemmingsplan worden getransformeerd 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.

2. Groengebied Schinkel
Het meest westelijk deel van het plangebied valt onder het bestemmingsplan 'Groengebied Schinkel'. Dit betreft het gebied waar nu de sluizen en woonboten liggen. Het bestemmingsplan voorziet dan ook voornamelijk in de aanduiding 'woonschepenligplaats', groen en water. Het bestemmingsplan staat op de planning om te worden herzien.

3. Jachthavenweg e.o.
In het gebied rondom de Jachthavenweg (ten zuiden van de A10) voorziet het bestemmingsplan hoofdzakelijk in werk-gebieden met kantoor- 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, na advies van de Technische Advies Commissie niet langer aangewezen is als hoofdgroenstructuur. 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.

4. Herziening Bestemmingsplan Jachthaven-gebied en Amsterdamse Bos
Dit bestemmingsplan voorziet voornamelijk in groen, water, recreatie en watersport gebonden bedrijvigheid. Op enkele locaties is wonen mogelijk gemaakt, zijnde beschikbaar als ligplaats ten behoeve van (bedrijfs) woonboten. Het bestemmingsplan is zeer conserverend van aard en heeft met name tot doel de kleinschalige water(sport)gebonden bedrijvigheid te faciliteren en beschermen. Andere functies zoals (niet-bedrijfsgebonden) woningen, kantoren, horecagelegenheden en detailhandel worden uit het gebied geweerd. De bestemmingen zijn nauwkeurig begrenst en de bouwmogelijkheden zijn vaak beperkt tot hetgeen reeds aanwezig is.

2.3 Relevante ontwikkelingen

Sinds het vaststellen van Principenota Verdi in november 2017 hebben diverse ontwikkelingen zich voorgedaan die relevant zijn voor de ontwikkeling van Verdi. Zo heeft het nieuwe college van burgemeester en wethouders op 24 mei 2018 het coalitieakkoord gepresenteerd. Een aantal doelen uit het nieuwe coalitieakkoord zijn van toepassing op Verdi en hebben een rol gespeeld in de laatste verkenningen voor het gebied.

Hieronder een aantal doelen uit het nieuwe coalitieakkoord die op Verdi van toepassing zijn en een rol gespeeld hebben in de laatste verkenningen voor het gebied:

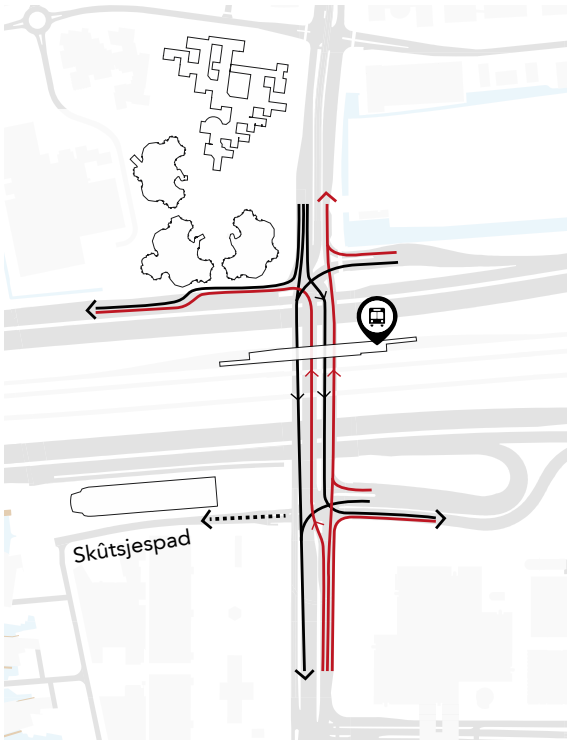
- De uitbreiding van de stad moet met behoud van de groene kwaliteiten van Amsterdam. Waar mogelijk vergroenen we de stad.
- We versterken de netwerken in de buurt en creëren voldoende fysieke plekken voor buurtbewoners om samen te komen.
- We investeren in de openbare ruimte in wijken.
- Om de druk 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.
- We gaan sportparken, gymzalen en sporthallen intensiever gebruiken en maken deze waar mogelijk openbaar toegankelijk.
- Sporten in de openbare ruimte wordt gestimuleerd door vaker sporttoestellen te plaatsen, de openbare ruimte uitdagend en veilig te maken om te spelen of sporten, en met meer openbare zwemplekken.
- Topsport is belangrijk om breedtesporters te stimuleren en inspireren.

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

De vastgestelde woonagenda 2025 betekent dat het woonprogramma van nieuwe ontwikkelingen moet voldoen aan een woningdifferentiatie van 40% sociale huur, 40% middensegment huur en koop en 20% vrije sector.

In 2017 is het detailhandelsbeleid voor de stad vastgesteld waarbij het noordelijke deel van Verdi onder centrumzone valt en het zuidelijk deel onder stadszone. Daar waar in de toekomst in Verdi in detailhandel wordt voorzien, wordt rekening gehouden met dit beleid.

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 de snelweg geleid wordt.



Figuur 3. Schematische weergave plannen Zuidasdok

Op dit moment worden diverse onderzoeken in aangrenzende gebieden uitgevoerd. Zo wordt er onderzoek gedaan naar de gebiedsontwikkeling en bereikbaarheid van Zuidwest Amsterdam, (zoals MIRT onderzoek Zuidwest Amsterdam-Schiphol, ZWA-S). Voor het Schinkelkwartier (het gebied ten westen van Verdi) wordt een projectnota opgesteld waarin de ruimtelijke structuur en ontwikkelstrategie voor de transformatie van het gebied verder wordt uitgewerkt.
Daarnaast wordt er een studie uitgevoerd naar de mogelijkheden voor Groot Amsterdamse Bos (het gebied ten noorden, westen en zuiden rondom de Nieuwe Meer) en wordt aan de noordzijde van Verdi voor het Havenstraatterrein een nieuw bestemmingsplan opgesteld.

Er zijn meer ontwikkelingen die van invloed zijn op de eventuele planvorming in het gebied. Zo heeft Meerparc een nieuwe eigenaar en 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. Verder is in dialoog met de omgeving gesproken over de belangen, zorgen en wensen van de direct betrokkenen in en om het gebied. Tot slot is de 'Optimalisering Sportas: ruimtelijk en programmatisch kader' en de principenota voor de fiets- en wandelroute Sportas uitgewerkt. De principenota voor de fiets- en wandelroute Sportas is op 2 april 2019 vastgesteld door het college van B&W. De Sportas(route) verbindt de Amsterdamse Bosscheg met de centrale stad en bestaat uit een samenspel van top- en breedtesportvoorzieningen. Het doel van het project is de helderheid en aantrekkelijkheid van de route te verbeteren. Hiermee wordt het toenemende fietsverkeer tussen Amstelveen en Amsterdam en het groeiend aantal bezoekers van de sport- en recreatievoorzieningen in het gebied een aangenaam en veilig alternatief geboden voor de drukke Amstelveenseweg.

<u>Normen Maatschappelijke voorzieningen</u>
De gemeente Amsterdam heeft in maart 2018 de "referentienorm voor maatschappelijke voorzieningen, groen en spelen" vastgesteld. Die is bedoeld voor gebieden waar nieuwbouw komt. Het betreft normen voor ruimte voor onderwijs, jeugd, zorg, basisvoorzieningen, kunst & cultuur, groen, spelen en sport. De referentienormen zijn een ruimtelijke vertaling van bestaand beleid. De referentienormen kunnen gezien worden als richtlijn, verdere inkleuring per gebied is altijd noodzakelijk. Deze inkleuring heeft in de hoofdstukken verdichten en vergroenen een verdere uitwerking gekregen.

2.4 Milieuonderzoeken

Als input voor de projectnota zijn voor Verdi diverse milieuonderzoeken uitgevoerd.

Quickscan natuur

Voor Verdi is een quickscan natuur uitgevoerd. Op basis van beschikbare gegevens en het aanwezige groen kwam naar voren dat bij de ontwikkeling van Verdi rekening gehouden moet worden met vogels (waaronder vogels waarvan het nest jaarrond beschermd is), vleermuizen en (kleine) marterachtigen. Mogelijke risico's bij de ontwikkeling van Verdi liggen in het verstoren of verdwijnen van rust- en verblijfsplaatsen in het groene en waterrijke westelijke deel van Verdi en de eventueel te slopen bebouwing ten noorden van de A10.

Kansen voor het toevoegen van kwalitatief groen liggen in het versterken van de groenstructuur, het ontwikkelen van meer natuurlijke oevers en het verbeteren van de waterkwaliteit onder andere gericht op de ontwikkeling van waterplanten, wat gunstig is voor amfibieën, libellen en andere aquatische fauna. De betekenis van de natuur van een aantal lijnelementen (dubbele bomenrijen bij de Jachthavenweg en het Damloperspad en het groen langs het zuidelijk deel van de oude tramlijn) kan hier versterkt worden als deze deel uitmaken van een doorgaande groenstructuur met bomen, struiken en een kruidenrijke begroeiing. Kansen voor natuur en verbetering van het leefklimaat in het oostelijk deel van Verdi liggen bij het inpassen van typisch stedelijke groene elementen zoals groene muren en groene daken in combinatie met open waterpartijen. In de volgende fase wordt vervolg gegeven aan de quickscan en een uitgebreid natuuronderzoek uitgevoerd in het kader van de Milieu Effect Rapportage (MER).

Quickscan bomen

Binnen het plangebied staan ongeveer 2500 bomen. Een aantal bomenrijen en -clusters uit het gebied hebben een beleidsstatus: Hoofdbomenstructuur, Stadspark en Corridor. Er is voor Verdi een quickscan Bomen uitgevoerd om de behoudenswaardige exemplaren en boomclusters in het plangebied in beeld te brengen. Deze beoordeling is gewenst om in het licht van de komende ontwikkelingen de juiste afwegingen te kunnen maken voor behoud of vervanging van het huidige groen. Voor Deelplan 1 van Verdi is in het kader van de investeringsnota Deelplan 1 al een Bomen Effect Analyse uitgevoerd. Dit zal te zijner tijd ook voor de rest van Verdi worden gedaan.

Uit de quickscan (zie bijlage 3) komen elf plekken die in aanmerking komen voor behoud en versterking van groen en dus functioneel en van toegevoegde waarde zijn voor de planontwikkeling van het gebied. Verder zijn de meest dominante boomsoorten in Verdi, vanwege de grote hoeveelheid water in het gebied, waterminnende soorten, zoals els, populier, wilg en es. Ondanks de dominantie van de voorgenoemde soorten is de variatie aan boomsoorten in het gebied redelijk groot.

Quickscan water

Een groot deel van het water in Verdi is onderdeel van Hoogheemraadschap Rijnland (HH Rijnland) met uitzondering van het eiland met de sportvelden van Arsenal. Uit het wateronderzoek blijkt dat de ecologische kwaliteit ontoereikend of onvoldoende is. Het streven van HH Rijnland is dat de beoordeling van ecologie in 2027 goed is. Doorstroming en vegetatie langs de oevers, het opheffen van riooloevers en de aanleg van natuurvriendelijke oevers dragen hier aan bij. Om van het water in de Nieuwe Meer een zwemwaterlocatie te maken, dient de kwaliteit van het water twee jaar te worden gemeten om aan te tonen dat het voldoet aan de eisen. Daarnaast dient de omgeving zwemvriendelijk te zijn ingericht. Voor wat betreft het grondwater zijn er geen knelpunten.

In de planuitwerking zullen de principes van het programma Rainproof een voorname plek krijgen en wordt zoveel mogelijk ingezet op het bergen en vertraagd afvoeren van hemelwater, bij voorkeur via een open verbinding naar het oppervlaktewater zonder het gebruik van een rioleringsstelsel. Een groot deel van Verdi ligt in de directe nabijheid van oppervlaktewater, wat goede kansen biedt voor de afkoppeling van regenwater.

Luchtonderzoek

Uit berekeningen blijkt dat de ontwikkelingen binnen het projectgebied 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 luchtkwaliteit gevoelige functies geldt het gemeentelijk beleid als uitgangspunt.

Bodemgesteldheid

Uit archiefonderzoek blijkt dat de milieu-technische bodemgesteldheid per kwadrant

verschilt. Voor het Noordoost kwadrant wordt de kwaliteit van de grond ingeschat op niet tot licht verontreinigd. De zuidelijke kwadranten kunnen aangemerkt worden als matig verontreinigd waarbij opgemerkt wordt dat jachthavengebieden vrijwel zonder uitzondering sterke verontreinigingen laat zien. Het Noordwest kwadrant kan verdeeld worden in twee delen: het zuidelijk gelegen ''tenniseiland" kan ook worden aangemerkt als matig verontreinigd, maar het noordelijke "voetbaleiland" is sterk verontreinigd. De kwaliteit van de bodem heeft voor de ontwikkelingen in het Noordoost kwadrant geen gevolgen.

Archeologisch onderzoek

Volgens de monumentenwet dient ook rekening te worden gehouden met de archeologische waarde van de ondergrond. Uit onderzoek blijkt dat één van de drie gebieden (zie bijlage 4) in Verdi een hoge verwachtingswaarde heeft, namelijk de bewoningszone langs de Amstelveenseweg. Deze heeft een hoge verwachtingswaarde van laatmiddeleeuwse (12de/13de-eeuwse) bewoning. Uitzondering van archeologisch veldonderzoek geldt hier enkel bij bodem-ingrepen kleiner dan 500m² of ondieper dan 2,5 meter onder maaiveld. Daarnaast geldt voor het water(gebied) van de Nieuwe Meer en de Schinkel een uitzondering van archeologisch veldonderzoek bij ingrepen in de waterbodem kleiner dan 10.000m². 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.

Cultuur historische waarden

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.

Ondergrondse infrastructuur

De ondergrondse infrastructuur in en om Verdi is druk bezet. Met name in het IJsbaanpad, de Amstelveenseweg en rondom het Pompstation Waternet Amstelveenseweg is er nauwelijks ruimte voor nieuwe ondergrondse infrastructuur. Voor de ontwikkelingen aan de zuidzijde van de A10 dient nader te worden onderzocht hoe de verschillende ontwikkelingen op nutsvoorzieningen kunnen worden aangesloten. Dit is mede afhankelijk van de planvorming op en rondom het terrein van Waternet, wat een grote impact heeft op de ondergrond. Tot slot bevindt zich in Verdi een waterkering. Daar zijn eisen aan verbonden met betrekking tot werkzaamheden en bouwactiviteiten. Zowel het HH Rijnland als Waternet/AGV worden vroegtijdig bij de plannen betrokken.

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, oftewel de kans op een ramp) is met de ontwikkeling van Verdi geen sprake van een toename van het groepsrisico.
Daarnaast dient bij ontwikkelingen tot 30 meter 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 aanvullende bouwvoorschriften. Tot slot bevindt zich ten noorden van het IJsbaanpad een gasdrukmeet- en regelstation. 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.

Geluidsonderzoek
Voor Verdi is voor verschillende ontwikkelscenario's de geluidsbelasting onderzocht. In zijn de effecten van het geluid op de voorziene toekomstige ontwikkeling van het gebied 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. 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 Verdi worden woningen voorzien. De mogelijke locaties ondervinden in de huidige situatie geluidbelasting van de A10 en voor een aantal ook van de Amstelveenseweg. Het realiseren van een wand in de vorm van een gebouw heeft een positief effect op het weren van geluid van de A10 en daarmee de mogelijkheden tot realisatie van woningen op locaties aan de noordzijde van de A10. Aan de zuidzijde hebben extra geluidschermen een positief effect op het weren van geluid. 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 ontwikkeling van woningen op de locaties herontwikkeling van de noordzone IJsbaanpad en de transformatie van Tripolis 100 (een van de gebouwen van het Tripolis-complex) van kantoor naar wonen wordt nader onderzoek gedaan naar welke ruimtelijke randvoorwaarden nodig zijn om de woonkwaliteit in relatie tot bezonning en geluid zo gunstig mogelijk te maken. Voor de overige locaties wordt in de fase van de investeringsnota nader onderzoek gedaan naar de stedenbouwkundige mogelijkheden om de geluidbelasting zo veel mogelijk te beperken.

Verkeersonderzoek
Voor de ontwikkeling van Verdi is een verkeersonderzoek uitgevoerd. In dit onderzoek is het programma uit Projectnota Verdi doorgerekend (het realistisch programma) en het programma dat gerealiseerd zou kunnen worden als meer ontwikkelingen dan momenteel voorzien doorgang vinden (het 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 een extra toename van de belastingen maar alle kruisingen blijven regelbaar. In deze berekening is de aanpassing (uitvoering 2019) van de kruising Amstelveenseweg/IJsbaanpad al meegenomen waarbij de opstelvakken op het IJsbaanpad en het verkeerslichtensysteem worden aangepast. Deze aanpassing houdt in dat voor auto's die vanaf het IJsbaanpad linksaf en rechtdoor willen een gecombineerd opstelvak is en voor auto's die vanaf het IJsbaanpad rechtsaf willen een apart opstelvak is. Daarnaast is het verkeerslichtensysteem zo ingesteld dat het verkeerslicht voor het autoverkeer dat rechtsaf gaat en het fietsverkeer/voetgangers dat rechtdoor gaat, niet meer tegelijk groen zijn. Deze aanpassingen zullen zorgen voor een betere doorstroming van het kruispunt. Deze aanpassingen worden mede naar aanleiding van het participatietraject vroegtijdig uitgevoerd.

De realisatie van het maximale programma en het realistisch programma hebben vergelijkbare effecten op de bereikbaarheid van het gebied. 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 Amstelveenseweg/Pramenpad 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.

Luchthavenindelingsbesluit
Verdi valt binnen de invloedssferen van het luchthavenindelingsbesluit. Dit legt beperkingen op voor de bouwhoogtes van de ontwikkeling. Hiervoor geldt een zachte grens waaronder zonder verklaring gebouwd mag worden. Wanneer de bouwhoogte opgerekt wordt tot de harde grens is verklaring van geen bezwaar nodig. Zie voor de harde hoogtegrenzen bijlage 5.

2.5 Participatietraject

In samenwerking met stadsdeel Zuid is in deze fase 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 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: zoveel mensen die zich betrokken voelen bij het gebied. Aanwezig waren (woonboot) bewoners, watersportbedrijven, botenbezitters, (leden van) watersport-, tennis-, en scoutingverenigingen, ontwikkelaars, het Olympisch Stadion, de Fietsersbond, Waternet en Nuon en een aantal gebruikers van het gebied.

Ronde 1: Ophalen
De sfeer was positief kritisch tot terughoudend vanuit de gedachte "Is er echt niet meer dan het principebesluit?". Sommigen konden zich niet voorstellen dat er vanuit de gemeente nog geen plannen waren. De insteek van de gemeente is dat de principenota 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 plan Verdi.
De meest genoemde belangen zijn een goede bereikbaarheid van het jachthavengebied en de woonboten aan het IJsbaanpad, behoud van het groen, goede doorstroming van de Amstelveenseweg, veilige fiets- en voetpaden, bereikbaarheid en doorvaart van de jachthavens voor (zeil)boten en voldoende parkeergelegenheid. Velen wensen dat de Museumtramlijn behouden kan blijven. Dat besluit ligt echter niet bij de plannen voor Verdi voor, maar bij de uitwerking van de plannen voor het Havenstraatterrein.

Zorgen
De aanwezigen hebben daarnaast een aantal zorgen op tafel gelegd. Belangrijke aandachtspunten zijn de momenteel slechte doorstroming van het IJsbaanpad, de Amstelveenseweg, Jachthavenweg en Pramenpad. Ook het idee van een fietsbrug over de koppen van Tjotterspad naar Boeierspad om een rondje Nieuwe Meer te realiseren stuitte op bezwaar omdat dan de ongehinderde doorvaart van (zeil) boten niet meer gewaarborgd is. Iedereen is het erover eens dat de ecologische waarde van het Elzenbos behouden moet blijven. De meningen zijn verdeeld over de toegankelijkheid. Een meerderheid van bewoners en gebruikers van het gebied vindt dat het Elzenbos moet blijven wat het nu is: een niet voor publiek toegankelijk gebied. Het andere perspectief is het bredere maatschappelijke belang van de stadsbewoners van Amsterdam. De stad wordt steeds drukker en daarmee ook de behoefte aan toegankelijke groene ruimte. Zowel bij het toegankelijk maken van het Elzenbos en het havengebied Nieuwe Meer, wordt gevreesd voor hinder en zwerfvuil. Hoe kan er gezorgd worden voor een goede balans tussen rust en drukte is een belangrijke vraag en uitdaging.

Ronde 2: Belangen wegen
Alle kennis en ervaring van de bewoners en de gebruikers in het gebied zijn 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 met een selecte groep vertegenwoordigers uit alle groepen belanghebbenden. Allereerst hebben zij gecontroleerd of het overzicht van alle opgehaalde belangen volledig en juist zijn geformuleerd. Die stap zorgde voor nog wat aanvullingen en scherpere formuleringen, zoals het besef dat de verenigingen in dit gebied er willen zijn en blijven voor iedereen, ook voor mensen die minder te besteden hebben. Bij de sessie over de noordzijde van het gebied ging het over bereikbaarheid, parkeren en verdichting. Bij het Zuidoost kwadrant ging het ook om de bereikbaarheid van het gebied en vooral over mogelijkheden voor ontwikkeling. Tot slot ging het bij het Zuidwest kwadrant over het behoud en de verrijking van het nautische karakter van het havengebied en de kwaliteit en beleving van mooie en groene openbare ruimte. De deelnemers dachten actief mee over de mogelijke oplossingen voor de verschillende belangen en hebben voor- en nadelen



Ronde 1: Ophalen



Ronde 2: Belangen wegen



Ronde 3: Amsterdammers

benoemd. Het is een goede discussie geweest met een kritische en realistische insteek die heeft bijgedragen aan betere ontwerpoplossingen.

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 peilen die geen direct belang hebben bij het gebied, maar er doorheen fietsen, sporten of recreëren. De dertig aanwezige Amsterdammers hebben hier hun mening gegeven op verschillende dilemma's zoals: "de groene eilandjes zoals het Elzenbos of het Slangeneiland moeten een unieke plek voor dieren en planten blijven versus bieden mooie mogelijkheden voor groenrecreatie".

Deze dilemma's zijn ook online uitgezet. Daar hebben 421 mensen op gereageerd. Van deze respondenten kwam ongeveer een kwart uit Verdi (en het naastgelegen woonbotendorp), 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 en besproken tijdens de membersmeeting van Hello Zuidas, bij deze stichting zijn diverse bedrijven en ondernemers in Zuidas aangesloten. Bij deze bijeenkomst waren ongeveer 80 deelnemers aanwezig. De uitslagen zijn gebundeld en in figuur 4 verwerkt.

In het terugkoppeldocument Verdi laat de gemeente zien wat betrokkenen tijdens het proces verteld hebben. De dominante belangen en wensen zijn hierin samengevat. Deze belangen en wensen zijn meegenomen in het vervolgtraject, met inachtneming dat het de gemeenteraad Amsterdam is die uiteindelijk besluit.

Een paar voorbeelden uit het document zijn het voorstel om af te zien van een fietsbrug over de koppen Tjotterspad naar Boeierspad omdat dit de ongehinderde doorvaart verstoort. De dialoog heeft dit inzicht duidelijk naar voren gebracht. Een ander voorstel is om, gezien de verdeeldheid, te onderzoeken hoe het Elzenbos meer beleefbaar gemaakt kan worden. Daarbij wordt ook onderzocht of het mogelijk is om het Elzenbos toegankelijk te maken voor het publiek waarbij de ecologische waarde van het bos behouden blijft. Bij dit onderzoek betrekken we bewoners en gebruikers van Verdi. Verder is de behoefte opgenomen dat aandacht wordt besteed aan een beheer- en handhavingsplan zodat het toegankelijk maken van het havengebied geen extra hinder oplevert. De uitkomsten van het participatietraject en de belangenafwegingen zijn in de projectnota verweven. De voorstellen zijn in relatie tot de inbreng van de deelnemers uit de participatierondes onderbouwd. De volledige conclusies zijn te vinden in hoofdstuk 6.



Figuur 4. Uitkomst van alle stemmen in ronde 3



Figuur 5: Projectplankaart, voor de bestaande situatie zie bijlage 6.

3. Ontwikkelrichting

Voor de projectnota zijn verschillende planscenario's onderzocht en uitgewerkt in een ontwikkelrichting. Hierbij zijn onderwerpen als bestemmingen, ontsluiting, mobiliteitseisen, ondergrondse zaken, sociale infrastructuur, milieu- en duurzaamheidselementen en integrale veiligheid meegenomen. Dit is net als in het principebesluit gedaan door de thema's verbinden, verdichten en vergroenen te gebruiken. De thema's zijn niet los van elkaar te zien en overlappen elkaar ook vaak. Binnen verdichting kan ook vergroening en verbinding plaatsvinden en andersom. De ambitie voor Verdi is om het een plek te laten worden waar groen, sport en recreatie hand in hand gaan met wonen en werken.

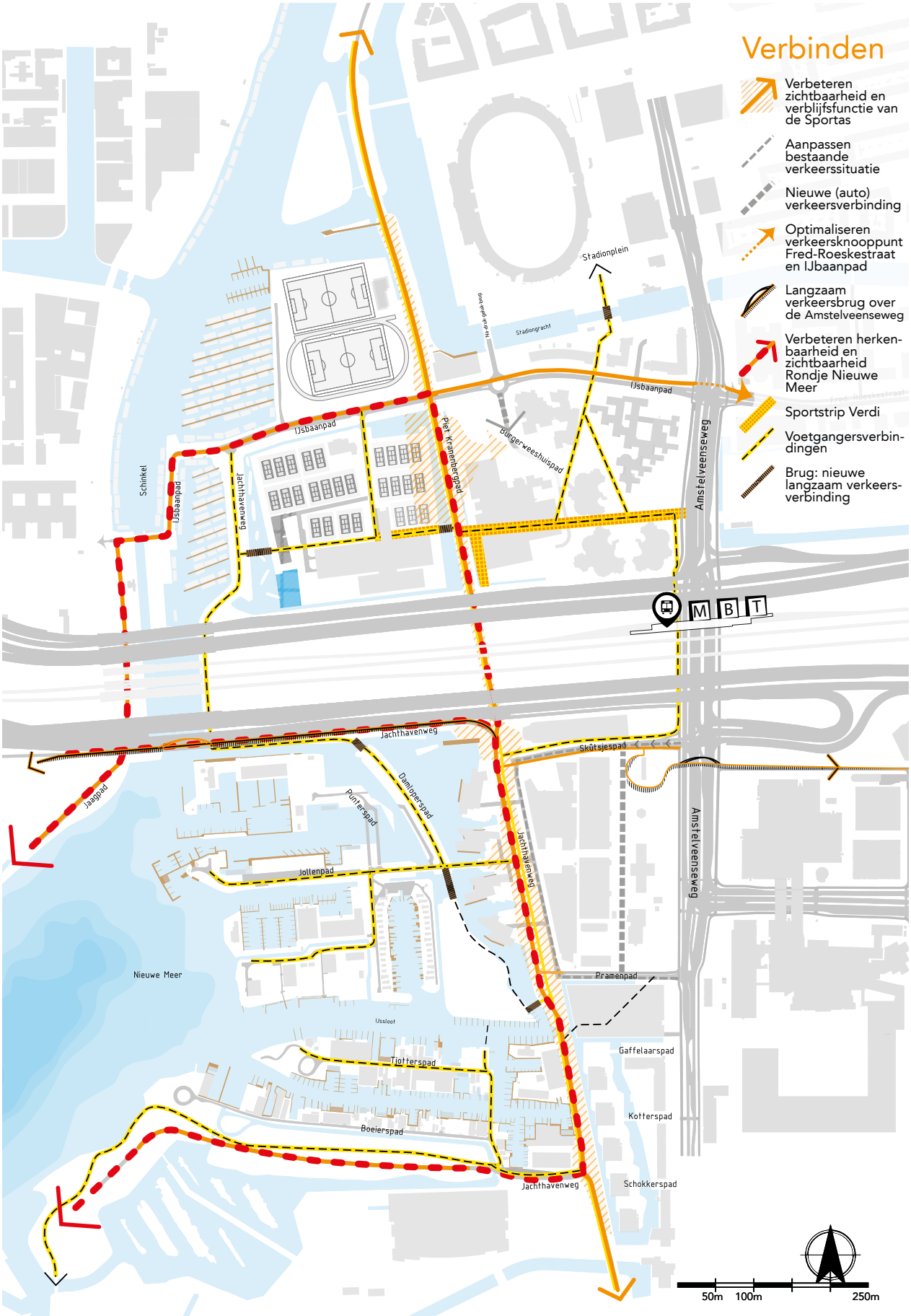
Om dit te verwezenlijken wordt enerzijds ingezet op intensivering en verdichting door het toevoegen van woningen, kantoren en voorzieningen (zie de letters in figuur 5). Dit kan door:

A. Transformatie (sloop/nieuwbouw) van Noordzone IJsbaanpad;
B. Transformatie en nieuwbouw van Tripolis;
C. Verplaatsen en vernieuwen van Sporthallen Zuid binnen het gebied, waardoor ruimte ontstaat voor een nieuwe woonbuurt (1);
D. Transformatie van Pand Zuid;
E. Herontwikkeling/transformatie van De Van Detschool;
F. Ontwikkeling van de kavel van Infinity;
G. Transformatie van Meerparc;
H. Herontwikkeling/transformatie van het Pompstation Waternet Amstelveenseweg (uitplaatsen is onderzocht en blijkt financieel niet haalbaar);
I. Uitbreiding van Het Frans Ottenstadion;
J. Kleinschalige uitbreiding/transformatie/ herontwikkeling van kavels binnen het jachthavengebied.

Anderzijds wordt ingezet op vergroenen en verbinden. Onder andere door sport en recreatie landschappelijker in te passen, de ecologische verbindingszones te versterken, de (verblijfs-) kwaliteit van het groen te verbeteren en het groen en water beter toegankelijk te maken. In het gehele gebied worden mogelijkheden gezien om de bereikbaarheid te verbeteren. Hierbij kan gedacht worden aan verbindingen die de oversteekbaarheid van de Amstelveenseweg verbeteren maar ook het verduidelijken van routes naar de Schinkel, Nieuwe Meer en het Amsterdamse Bos.
In de plankaart van de projectnota zijn gebieden genummerd waarvoor ambities zijn geformuleerd. Dit zijn gebieden waar de wens helder is, maar waarvoor nog geen duidelijke uitwerking is bepaald omdat bijvoorbeeld de belangen over het gebied sterk uiteenlopen, nader overleg met gevestigde partijen noodzakelijk is of omdat er nog op een onderwerp vervolgonderzoek nodig is. In de investeringsnota's wordt hier samen met de belanghebbenden uit het gebied vervolg aan gegeven. Het gaat om de volgende ambities:

1. Groene 'binnenwereld' in nieuwe woonbuurt die aansluit op de nieuwe voet- en fietsroutes in de noordoostkwadrant, waaronder de oostwest 'Sportstrip';
2. Verbinden van havengebied met Zuidas (VUMC-zijde); door oversteekbaarheid Amstelveenseweg te verbeteren en nieuwe/verbeterde voet- en fietsverbindingen door de zuidoostkwadrant aan te leggen;
3. Ruimte maken voor kwalitatief verblijfsgroen met sport- en spel elementen naast/op/onder de huidige sportvoorzieningen;
4. Het landschappelijk inpassen van het tennisgebied zodat er een openbaar toegankelijk en zichtbaar sportpark ontstaat;
5. Herstellen en toevoegen van wandelroutes door het jachthavengebied. Zichtbaarheid van de havenactiviteiten en de toegankelijkheid van het water(kwaliteit) verbeteren;
6. Het openbaar toegankelijk maken voor waterrecreatie en ruimte voor passantenhaven;
7. Het beleefbaar maken van het Elzenbos en verbeteren van de oever- en waterkwaliteit rondom;
8. Een openbare zwemplek/strand maken aan de Nieuwe Meer met ruimte voor voorzieningen;
9. Een duidelijke nieuwe entree naar het Amsterdamse Bos maken, aanzet tot rondje Nieuwe Meer;
10. Toevoegen van verblijfskwaliteit, groene inrichting en functies aan de Sportas.

De thema's verbinden, verdichten en vergroenen zijn verwerkt in de projectnotakaart. De projectnotakaart geeft een compleet beeld van de beoogde ontwikkelrichting voor Verdi. In dit hoofdstuk wordt per thema dieper ingegaan op de ruimtelijke en programmatische uitgangspunten.


Verbinden
Verbeteren zichtbaarheid en verblijfsfunctie van de Sportas
Aanpassen bestaande verkeerssituatie
Nieuwe (auto) verkeersverbinding
Optimaliseren verkeersknooppunt Fred-Roeskestraat en IJbaanpad
Langzaam verkeersbrug over de Amstelveenseweg
Verbeteren herkenbaarheid en zichtbaarheid Rondje Nieuwe Meer
Sportstrip Verdi
Voetgangersverbindingen
Brug: nieuwe langzaam verkeersverbinding
Stadionplein
Stadionwal
Stadionwal-dijk
Stadionbrug
Stadionbrug
Stadionbrug

Verbinden

De belangrijkste punten die door de omgeving kenbaar zijn gemaakt over verbinden gaan over veiligheid (Jachthavenweg, oversteken Amstelveenseweg, Piet Kranenbergpad) en bereikbaarheid (drukke kruisingen, parkeerdruk, geen bruggen voor de bereikbaarheid vanaf het water). Maar ook de beleefbaarheid van een aantal routes wordt genoemd: de Museumtramlijnroute en de route Jachthavenweg-Damloperspad ("Realiseer een loopbrug van het schelpenpad langs het Elzenbos naar de Jachthavenweg, zo wordt die hoek minder doods").

Het streven is om het gebied Verdi beter te verbinden met de omliggende gebieden. Het gebied heeft een aantal belangrijke fietsroutes die nu al intensief gebruikt worden. Door het toevoegen van nieuwe alternatieve routes en het verruimen van de bestaande paden, kan het langzaam verkeer door Verdi beter begeleid en verspreid worden. Daarnaast moet de oversteekbaarheid van de Amstelveenseweg verbeterd worden.

Voor het autoverkeer is Verdi volledig afhankelijk van de Amstelveenseweg. Deze is nu al druk en volgens sommige belanghebbenden zelfs te druk. Het toevoegen van extra programma heeft effect op de verkeersafwikkeling van de Amstelveenseweg.

Uitgangspunten

Om de bereikbaarheid, zichtbaarheid en toegankelijkheid van Verdi te vergroten wordt een aantal inrichtingsvoorstellen gedaan waarvoor de uitgangspunten hieronder beschreven zijn.

1. Duurzaamheid: kiezen voor fiets en OV

Om de bereikbaarheid van Verdi niet te verslechteren en tegelijkertijd een aantrekkelijk verblijfsgebied te vormen, wordt net als voor heel Zuidas (zie Visie Zuidas 2016) bij nieuwe ontwikkeling ingezet op het gebruik van fiets en openbaar vervoer. Met het station Amstelveenseweg is Verdi al goed bereikbaar met tram, bus en metro. De langzaam verkeersroutes naar het station worden verbeterd en de parkeernorm wordt voor de oostzijde van het gebied verlaagd om autoverkeer minder aantrekkelijk te maken. Ook uit de peiling kwam naar voren dat het overgrote deel van de belanghebbenden voor een autoluw gebied zijn. Verder kent Verdi al diverse goed gebruikte langzaam verkeersverbindingen. Het fietsen van en naar Zuidas en het stallen van fietsen wordt zo snel, goedkoop, veilig en gemakkelijk mogelijk gemaakt en de langzaam verkeersverbindingen worden verbeterd. Het zuidelijk deel van de Jachthavenweg, 'de fietsstraat' richting Boeiers- en Tjotterspad, is een voorbeeld van een route die overzichtelijker gemaakt/verbreed moet worden zodat er een veiligere verkeerssituatie ontstaat. Bij verdere ontwikkeling van het zuidwest kwadrant rondom het Pramenpad moet worden bekeken of er een nieuwe halte voor openbaar vervoer moet komen.

2. Verbeteren en toevoegen van langzaam verkeersverbindingen

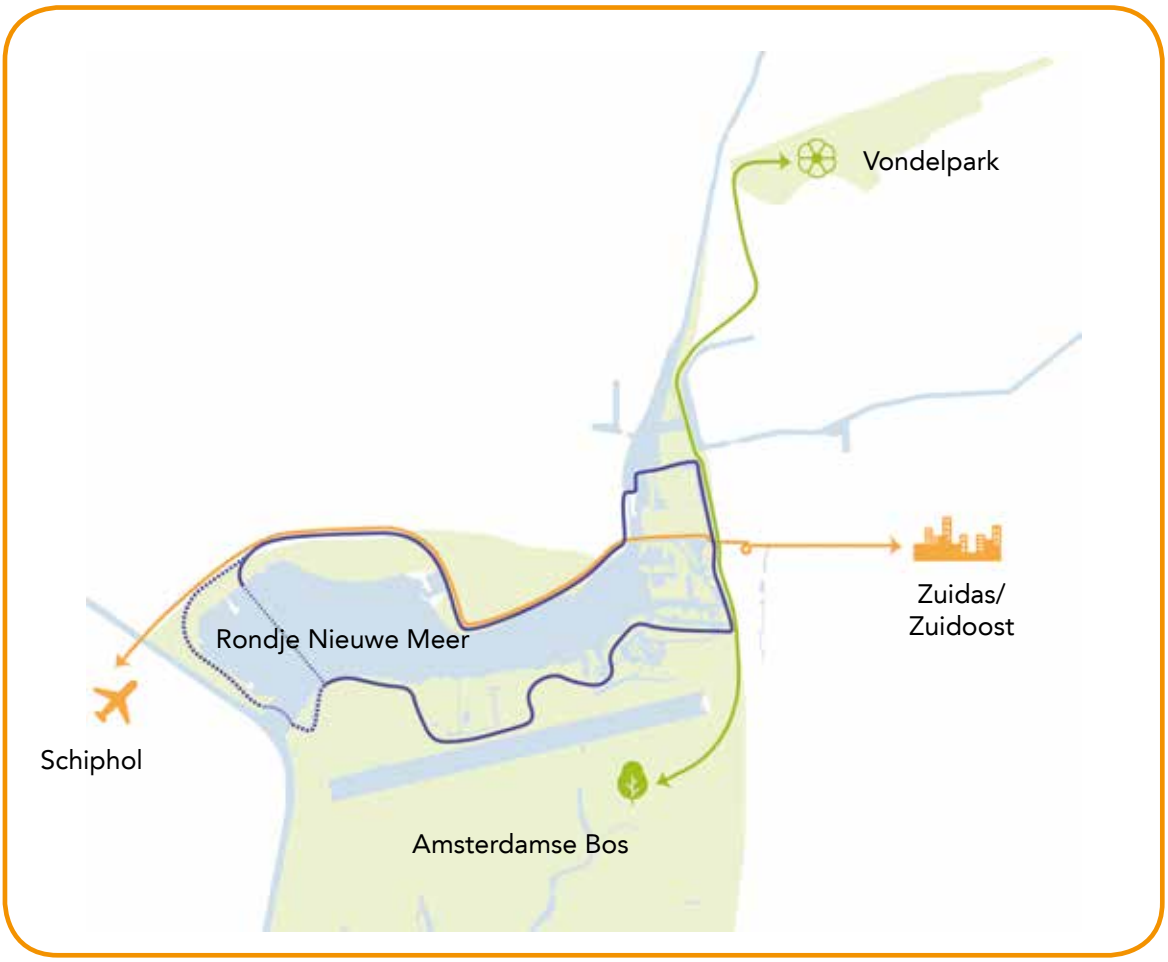
Om de druk op de langzaam verkeersroutes beter te verdelen is het herstellen en toevoegen van routes belangrijk. 'De Sportstrip', een nieuwe voet-fietsverbinding tussen station Amstelveenseweg en het Frans Otten Stadion, verbindt het gebied oostwest 'door' het Tripolis-complex langs de nieuwe Sporthallen Zuid naar de Sportas. Aan deze route liggen de entrees van de functies en er is ruimte voor verblijf en urban sport functies. De Sportstrip wordt via een nieuwe diagonaal verbonden met het plein van het Olympisch Stadion. Hiermee wordt een verbinding gelegd tussen het Olympisch Stadion, het station en de nieuwe Sporthallen Zuid. Het herstellen van de route Jachthavenweg-Damloperspad in een nieuwe vorm en/of ligging is onder de belanghebbenden in het gebied erg gewenst en levert een extra noordzuid route op die het gebied meer zichtbaar maakt. In de volgende fase wordt onderzocht of deze langs het Elzenbos, met het rondje Nieuwe Meer verbonden kan worden.

3. Verbeteren zichtbaarheid en verblijfs-functie van de Sportas

De Sportas(route) verbindt als belangrijke noordzuid plusnet fietsroute de stad met het Amsterdamse Bos en Amstelveen. Het is de as die alle voorzieningen voor top- en breedtesport in het gebied met elkaar verbindt. Het veiliger maken van de route is onder andere van belang voor alle kinderen die gebruik maken van de sportvoorzieningen. Daarnaast is het uitgangspunt de zichtbaarheid en toegankelijkheid van de sport- en recreatievoorzieningen te vergroten door deze (entrees) beter te verbinden aan de route. Daarnaast kan de parkachtige route ruimte bieden aan nieuwe 'groene' openbare speel-, sport- en verblijfsplekken.

4. Verbeteren herkenbaarheid en zichtbaarheid Rondje Nieuwe Meer

De diverse waterplassen in Amsterdam bieden



Figuur 7. Verbindingen op grote schaal met Verdi als schakel

aanleiding om bijvoorbeeld te hardlopen, wandelen, skeeleren en fietsen zoals het rondje Sloterplas van 5.9 kilometer (zie bijlage 7). Vanuit Amsterdam Zuid, Zuidas, Schinkelkwartier en Nieuw Sloten is de Nieuwe Meer een voor de hand liggende plek om een rondje te maken. Hiervoor is een brug aan de westzijde van de Nieuwe Meer een belangrijke schakel (dit valt buiten plangebied Verdi). De in de principenota opgenomen brug van de kop van het Jollenpad naar het Boeierspad stuitte onder de belanghebbenden op veel weerstand. Deze brug is daarom uit het plan gehaald. Belanghebbenden in het gebied gaven aan dat de bestaande paden in het gebied beter benut kunnen worden. De opgave is nu om de route van het rondje Nieuwe Meer vanaf de Sportas herkenbaar en zichtbaar te maken door deze paden beter te begeleiden, programmeren en verbinden met de zuidzijde van de Nieuwe Meer. De beleefbaarheid van de Nieuwe Meer en de bereikbaar van het water en de oevers vergroten sluit ook aan op de ambities uit de Watervisie 2040 en bij Stad in Balans omdat het voor spreiding in de stad zorgt.

5. De oversteekbaarheid en veiligheid bevorderen van de Amstelveenseweg

Ondanks dat het verkeeronderzoek geen verdere aanpassingen aan de infrastructuur voorschrijft, waren de signalen uit het participatietraject helder. Om de doorstroming van de verschillende verkeerstromen op de kruising verder te verbeteren zal aan de noordzijde van het IJsbaanpad een tweerichtingsfietspad 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 Amstelveenseweg/IJsbaanpad opgeheven worden. Dit leidt tot een vereenvoudiging van de verkeersregelinstallatie wat de doorstroming van de kruising ten goede komt.

Momenteel is de Amstelveenseweg aan de zuidzijde van de A10 voor langzaam verkeer lastig over te steken met lange wachttijden. Een tunnel is in verband met de aanwezige leidingen van het Pompstation Waternet

Amstelveenseweg niet haalbaar. Uitgangspunt is de realisatie van een doorgaande langzaam verkeersverbinding, door middel van een brug, in het verlengde van de Gustav Mahlerlaan en het Skûtsjespad die de Zuidas met de Nieuwe Meer verbindt. Op grote schaal is de brug over de Amstelveenseweg samen met de brug over de Schinkel (Zuidasdok, zie ook meerjarenplan fiets 2017-2022) een belangrijke oostwest fietsroute die Amsterdam-Zuidoost verbindt met Schiphol (zie figuur 7). Daarnaast heeft de brug toegevoegde waarde voor de bereikbaarheid van bus- en tramhaltes bij station Amstelveenseweg en zorgt het voor een optimale verbinding met de omgeving. In de volgende fase wordt de haalbaarheid van de brug nader onderzocht door middel van een maatschappelijke kosten-baten analyse.

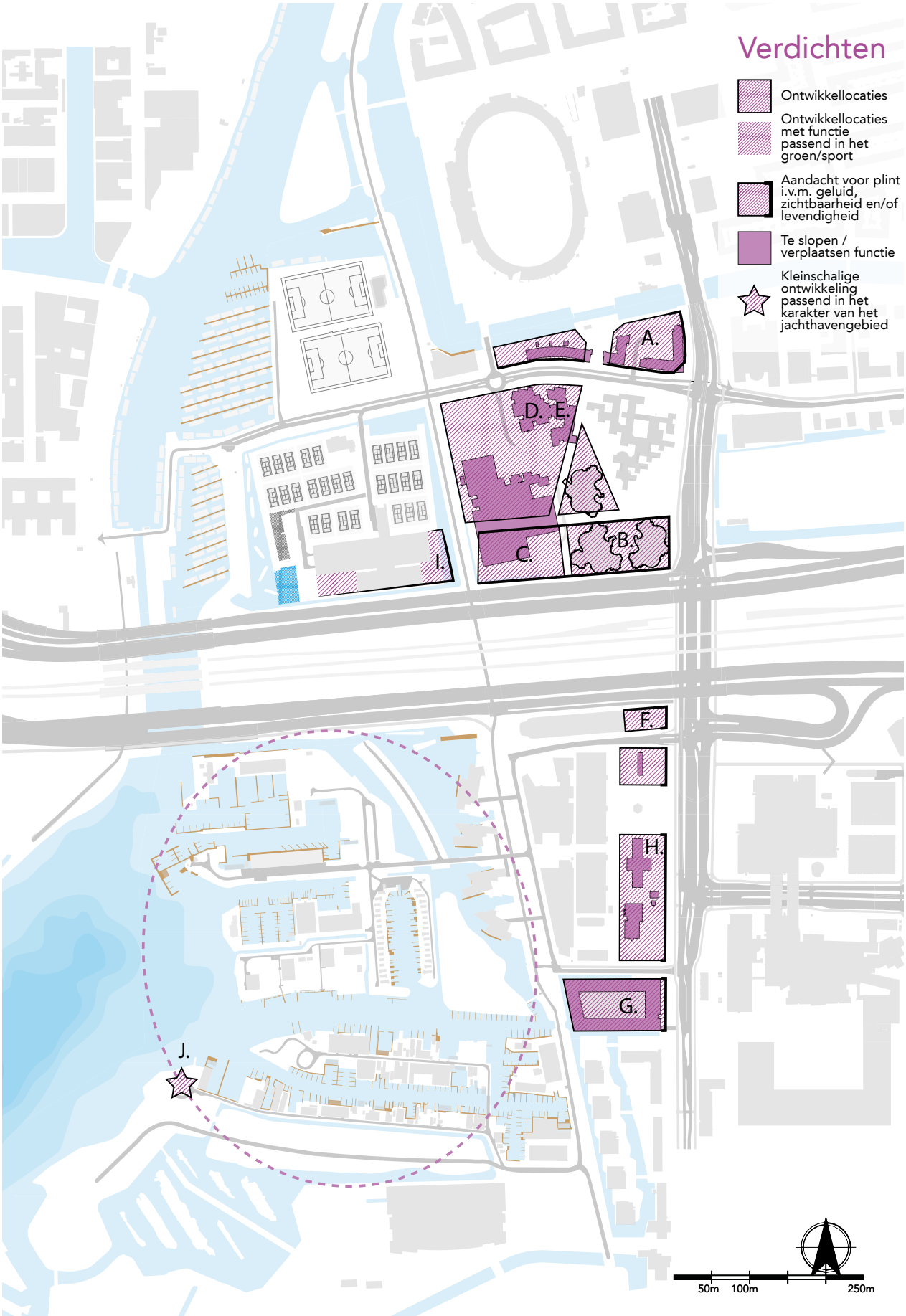
6. Aanpassen parkeernorm van B-locatie naar A-locatie

Het gebied is in de parkeernota bestemd als B-locatie. Dit moet minimaal voor de oostzijde van plangebied Verdi (tussen Piet Kranenbergpad/Jachthavenweg en de Amstelveensweg) aangepast worden in A-locatie, zo sluit het aan bij de parkeernorm die voor heel Zuidas geldt. Het gebied is met het openbaar vervoer goed bereikbaar. Hierdoor kan de parkeernorm aangescherpt worden. Het voornemen is om een openbaar parkeerverwijssysteem te maken waarin alle eigenaren hun parkeergarages openstellen voor mensen die in het gebied wonen en werken maar ook bezoekers van bijvoorbeeld Sporthallen Zuid. Dit kwam ook uit de tweede participatieronde als voorkeur van de deelnemers, zowel bewoners, gebruikers als ontwikkelaars, naar voren. Tevens wordt op diverse plekken (zoals in wooncomplex de Boel) geëxperimenteerd met deelauto's waar alle gebruikers (bewoners maar ook werknemers) binnen een gebouw gebruik van kunnen maken. Het voorstel is om ook in Verdi te kijken of dit concept kan worden uitgevoerd.

7. Afwikkeling eenrichtingsverkeer Skûtsjespad verbeteren

Als gevolg van de uitvoering van Zuidasdok, wordt het Skûtsjespad een éénrichtingsweg. Deze ingreep is een feit en heeft consequenties voor het Skûtsjespad en het omrijden van het verkeer aan de zuidzijde van Verdi.

Met de omgeving is bekeken wat gezien deze wijziging en de ontwikkeling van Verdi, de mogelijkheden zijn voor de inrichting van de Jachthavenweg en het Pramenpad. Het reduceren van het areaal asfalt (er liggen nu twee rijbanen in dezelfde richting) is het uitgangspunt. Hierdoor komt er meer ruimte voor verblijf, sport en spel in een groene inrichting. Dit is wel afhankelijk van de oversteekbaarheid van de sporen van de tram die daar liggen. Momenteel heeft het spoor een bepaalde status waardoor officiële, gecontroleerde spoorovergangen nodig zijn. Het voorstel is om met de diverse bij de spoorlijn betrokken organisaties (gemeente Amsterdam, Vervoerregio, gemeente Amstelveen, de exploitant van de spoorlijn, het ministerie, GVB, enzovoort) samen op te trekken en te onderzoeken in hoeverre een statuswijziging de oversteekbaarheid kan vergemakkelijken. Aan het spoor zelf wijzigt dan niets, enkel de status. Daarnaast zal de herinrichting van de Jachthavenweg in samenhang met de herinrichting Sportas uitgevoerd worden.



Figuur 8: Projectplan themakaart Verdichten

Verdichten

De belangrijkste punten die uit de omgeving naar voren zijn gekomen over verdichten, gaan over programma (liever woningen dan kantoren), en de plaatsing daarvan (liever aan de oostzijde en niet in de groene scheg) en stapel Sporthallen Zuid (hoogbouw draagt bij aan minder geluidsoverlast) en bebouw de vrijgekomen ruimte.

Verdi als onderdeel van de stad. Dat is het streven. Dit kan onder andere door het gebied te verdichten met functies die de levendigheid vergroten. Het is de ambitie om van Zuidas een populair woongebied te maken met een grote diversiteit aan woningen en de daarbij horende voorzieningen. Voor Verdi is het doel om van dit tot nu toe onbekende naar binnen gekeerde gebied een stedelijke plek te maken, grenzend aan het landschap van het Amsterdamse Bos. Toevoeging van woningen, (basis)voorzieningen en kantoorprogramma zorgt voor meer levendigheid in het gebied wat bijdraagt aan de leefbaarheid en de sociale veiligheid.

De grootste verdichtingsopgave is voorzien in de oostzijde van het plangebied. Aan de westzijde wordt alleen op enkele plekken (rond het Frans Otten Stadion en enkele kleinschalige locaties in het jachthavengebied) verdichting voorzien, passend bij de functie en het karakter van de plek. Ten opzichte van de principenota, waarin een grove aanname van het programma is gedaan, is voor de projectnota een verdere stedenbouwkundige verkenning gedaan. Door middel van massastudies is achterhaald wat de verdichtingsmogelijkheden zijn. Hierbij is rekening gehouden met de uitkomsten van diverse onderzoeken zoals geluid en verkeer.

Uitgangspunten

Om onderdeel te zijn van een inclusieve, leefbare, hoogstedelijke buurt, wordt een aantal inrichtings- en programmavoorstellen gedaan. De uitgangspunten zijn hieronder beschreven.

1. Toevoegen programma

De plancapaciteit van het toe te voegen programma is in de tabel weergegeven. Het streven is om in Verdi programma toe te voegen in de verhouding van 2/3 wonen en 1/3 werken. In verband met het geluid van de A10 is deze verhouding in sommige gevallen niet mogelijk. In de vervolgfase moet onderzoek uitwijzen of deze verhouding, met geluid beperkende maatregelen, haalbaar is.

De nadruk van het toe te voegen programma ligt op woningbouw. Het woningbouwprogramma komt in totaal op 134.000m² bruto vloeroppervlakte (bvo). Het programma voor kantoor/bedrijven komt op 66.000m². Het sportprogramma van Sporthallen Zuid en het Frans Otten stadion kan toenemen met 16.000m² en voor overige voorzieningen geldt een toename van 7.000m² bvo. Dit voorzieningenprogramma bestaat uit zowel maatschappelijke- als commerciele voorzieningen. Er wordt onderzocht of en hoe een 24-uursopvang in te passen is en of de huidige maatschappelijke voorzieningen terug kunnen komen in het gebied. Ook wordt er een alles-in-een school van 3.500 m2 bvo gerealiseerd de overige 500 m2 school is mogelijke uitbreiding van de Van Det-school.

Plancapaciteit principenota	205.000m²
wonen	120.000m²
kantoor/bedrijf	59.000m²
sport (SHZ)	18.000m²
voorzieningen	4.000m²
school	4.000m²
Plancapaciteit projectnota	227.000m²
wonen	134.000m²
kantoor/bedrijf	66.000m²
sport (SHZ* en FR. Otten)	16.000m²
voorzieningen	7.000m²
school	4.000m²

Figuur 9: Plancapaciteit programma

*In de berekening van de plancapaciteit is voor SHZ alleen de gewenste uitbreiding (opgegeven door Sport en Bos) opgenomen i.p.v. het totaalprogramma, zoals wel gedaan is in de principenota.

Onderwijs

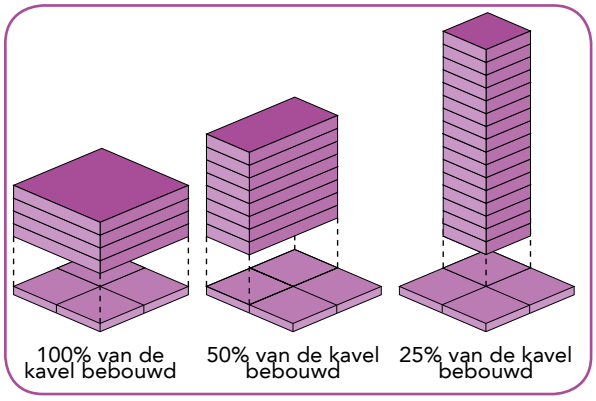
Vanwege het woningbouwprogramma en de daaruit vloeiende onderwijsbehoefte is het noodzakelijk om een Alles-in-één school te realiseren. Een school is een buurtvoorziening. Het is van belang dat deze in de directe omgeving van de plek waar kinderen wonen gerealiseerd wordt. In Verdi wordt daarom ook rekening gehouden met het realiseren van primair onderwijs, inclusief ruimte voor kinderdagverblijf, buitenschoolse opvang, buitenruimte en een gymzaal. Deze Alles-in-één school is voorzien aan het IJsbaanpad, naast de Na-Druk-Geluk-brug. Er wordt onderzocht op welke manier de school het best ingepast kan worden.

Verschil vierkante meters bvo tussen principe- en projectnota

Er is een toename te zien van vierkante meters bruto vloeroppervlakte tussen de principenota en de projectnota. Dit komt voort uit de

verdere verkenning van de stedenbouwkundige mogelijkheden. In de principenota is gerekend met een Floor Space Index van 3.0 die na bestudering van het gebied op sommige locaties hoger kan zijn. Floor Space Index is het aantal vierkante meters vloeroppervlak van een gebouw in relatie tot het aantal vierkante meters van de kavel.

Noordoost kwadrant
In het noordoost kwadrant liggen twee ontwikkel-locaties die onderdeel zijn van de investeringsnota Deelplan 1: IJsbaanpad Noord en het Tripolis-complex. De kavel naast Infinity ligt in het Zuidoost kwadrant, maar valt ook onder investeringsnota Deelplan 1. Er wordt ingezet op het zoveel mogelijk toevoegen van woningen, met bijbehorende voorzieningen.



Figuur 10. Alle bovenstaande modellen hebben een Floor Space Index van 4.0

In samenwerking met Sport en Bos is daarnaast een studie uitgevoerd naar het verplaatsen en vernieuwen van Sporthallen Zuid op de strook langs de A10. In de voorkeursvariant omvat de nieuwe Sporthallen Zuid 6 sporthallen en 5 topsport trainingsruimtes. Hierdoor ontstaat op een deel van het huidige terrein ruimte voor wonen. Ook uit het participatietraject kwam naar voren dat deze variant de voorkeur genoot boven het verplaatsen van Sporthallen Zuid naar het Noordwest kwadrant.

Zuidoost kwadrant
Voor het zuidoost kwadrant zijn in samenwerking met Waternet de mogelijkheden verkend voor het Pompstation Waternet Amstelveenseweg. Hieruit kwam naar voren dat verplaatsing van het Pompstation vanwege een gebrek aan goede locaties en de hoge kosten niet wenselijk is. Het voorstel is om de functies op het Pompstation te herschikken. Hierdoor ontstaat ruimte voor woningen, kantoren en voorzieningen. Daarnaast wordt er in dit kwadrant ingezet op de mogelijke herontwikkeling van het bedrijfsverzamelgebouw Meerparc en kleine ontwikkelingen rondom de Jachthavenweg.

Westelijke kwadranten
Voor de westzijde van het gebied is onderzocht wat de mogelijkheden zijn voor het toevoegen van programma (sportgerelateerde kantoorfunctie en sport) op de koppen bij het Frans Otten Stadion en het effect daarvan op geluidsreductie en presentatie (entree) richting de Sportas. Verder is op een aantal locaties in en aan de koppen van het havengebied gezocht naar mogelijkheden voor nautische en commerciële voorzieningen zoals horecagelegenheden. Onzeker zijn de wensen van de eigenaren van de kantoorpanden aan de westzijde van de Jachthavenweg. Hiervoor is in de plancapaciteit geen extra programma opgenomen, maar mogelijk zijn kleinschalige verbouwingen op termijn wel gewenst.

2. Woningbouwdifferentiatie
Bij het woonprogramma wordt uitgegaan van de woningdifferentiatie met een verdeling van 40% sociale huur, 40% middensegment huur en koop en 20% vrije sector. Van dit uitgangspunt wordt niet afgeweken omdat dit uitgangspunt tot nu toe is gehanteerd in de gesprekken en onderhandelingen met de diverse eigenaren in het gebied. Een mogelijke wijziging van dit beleid (50% sociale huur, 50% midden huur en eeuwigdurende erfpacht) heeft aanzienlijke consequenties voor de gemaakte afspraken met de diverse partijen en de begrote grondinkomsten. De woningdifferentiatie in Verdi wordt op gebiedsniveau uitgewerkt. Dit kan betekenen dat bij de investeringsnota Deelplan 1 nog niet volledig aan de juiste segmentering wordt voldaan. Dit wordt in de vervolgfase dan recht gezet. De vervolgstappen voor het Noordoost kwadrant bestaan uit nader onderzoek naar de verplaatsing van Sporthallen Zuid binnen het gebied, de mogelijke herontwikkeling van de Van Detschool (deze school komt terug in het gebied) en Pand Zuid. Hierdoor zou een grote ruimte vrijkomen voor een nieuwe woonbuurt (circa 600 woningen) waarin het woonprogramma en de verdeling van de woningdifferentiatie verder uitgewerkt worden.

3. Realisatie van meer programma zonder dat dit ten koste gaat van de bereikbaarheid
In het verkeersonderzoek is het programma uit de projectnota Verdi doorgerekend (het realistisch programma) en het programma dat gerealiseerd zou kunnen worden als meer

ontwikkelingen dan momenteel voorzien doorgang vinden (het maximaal programma). Het verkeersonderzoek laat zien dat na de realisatie van het realistisch programma een extra toename van de belastingen op de kruispunten ontstaat, maar ook dat alle kruisingen regelbaar blijven. De realisatie van het maximale programma heeft vergelijkbare effecten op de bereikbaarheid van het gebied als de realisatie van het realistisch programma. Uit de kruispuntanalyse blijkt dat de kruisingen extra belast worden, maar dat het effect beperkt is. Enkel de kruising Amstelveenseweg/ Pramenpad krijgt een dusdanig grote belasting waardoor de kruising gereguleerd moet worden.

4. Duurzame nieuwbouw
Nieuwbouw in Verdi wordt net als in de rest van Zuidas (Visie Zuidas 2016) uitgevoerd met een extra ambitie op het gebied van energie. Gebouwen moeten energieneutraal (EPC <0,15) opgeleverd worden, en BREEAM Excellent geldt als uitgangspunt. De komende jaren ligt de nadruk in Verdi voornamelijk op transformatie. In beide gevallen zetten we in op circulariteit door ontwikkelaars uit te dagen om zoveel mogelijk circulaire materialen te gebruiken en op flexibele en multifunctionele ontwerpen. In Zuidas wordt er bovendien op gestuurd dat plannen een bijdrage leveren aan een goed stadsklimaat door bijvoorbeeld de aanleg van groene daken of binnentuinen. Daarnaast dient, aansluitend op het stedelijke beleid omtrent Rainproof, regenwater voor een groot deel op de kavels zelf opgevangen en geborgen te worden. Hierbij dient aandacht te zijn voor bouwpeilhoogte ten opzichte van het maaiveld. Een extreme neerslag van 60 mm in een uur mag niet tot schade aan privaat eigendommen leiden door afstroming van de openbare ruimte. Wat betreft afvalverwerking is het uitgangspunt dat dit zo veel mogelijk inpandig opgelost wordt.

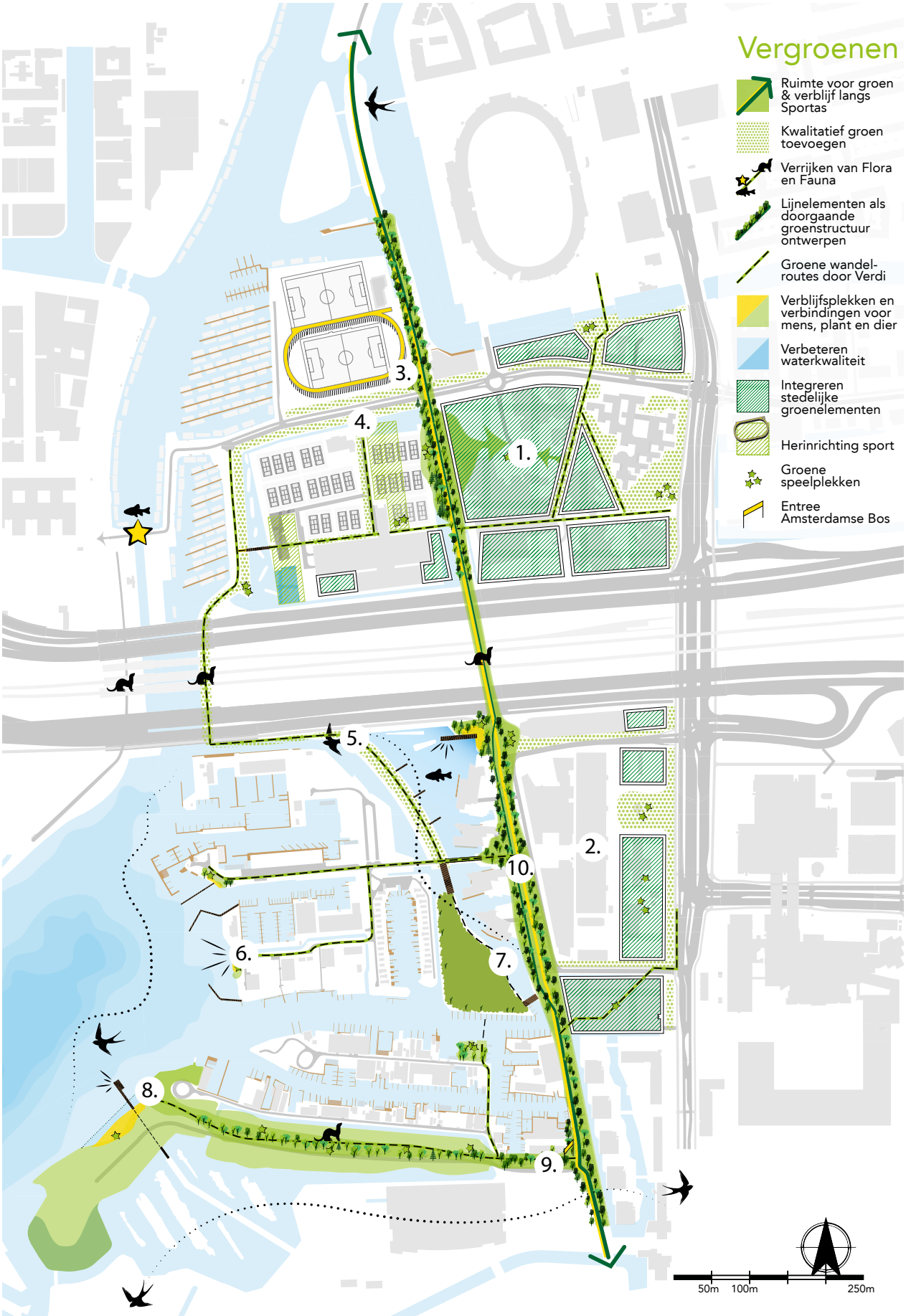
In lijn met gemeentelijk beleid zullen de nieuwe ontwikkelingen niet meer worden voorzien van een gasinstallatie. Dat betekent dat voor warmte en warm tapwater andere oplossingen nodig zijn. De eerste beschouwingen leveren het beeld op dat het toepassen van particulier of collectieve warmte-koude-opslagsystemen het beste past bij het programma van Verdi. In het zuidelijk deel van Verdi is de "koudefabriek" van NUON gevestigd. Dit biedt kansen om voorzieningen met voornamelijk een koudevraag op een duurzame manier te koelen, zoals bijvoorbeeld de Sporthallen Zuid. In de woningen worden tevens geen rookgasafvoerkanalen geïnstalleerd omdat houtstook kan leiden tot luchtverontreiniging en hinder.

5. Goede ondergrondse infrastructuur
De nutsvoorzieningen ten behoeve van de kavels in het Noordoost kwadrant dienen zoveel mogelijk geclusterd gevoed te worden vanuit de bestaande infrastructuur en een nieuw aan te leggen "backbone" langs het Piet Kranenbergpad. Na de sloop van de Sporthallen Zuid kan het gehele "binnengebied" van het noordoostelijk deel worden vrijgespeeld van kabels en leidingen om onder andere ondergronds parkeren mogelijk te maken.

6. Nieuwbouw geschiedt binnen de normen van het LIB
De meningen onder de belanghebbenden over hoogbouw in het gebied zijn verdeeld. De een vindt hoogbouw aan de oostzijde gepast terwijl de ander aangeeft dat het niet te hoog mag worden omdat het groene karakter van het gebied dan wordt aangetast. Voor de maximale bouwhoogte is dit gebied gebonden aan het luchthavenindelingsbesluit (LIB).

7. Kwaliteit van het gebied blijft ook tijdens de bouw hoog
Net als in andere delen van Zuidas zal ook in Verdi het "BLVC kader Zuidas" van toepassing zijn op bouw- en infraprojecten. Hierin worden strenge eisen gesteld om de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid te garanderen, zoals het verbieden van bouwverkeer tijdens de ochtend- en avondspits en een verplichting op geluids- en trilingsarm funderen.

8. Waar mogelijk worden tijdelijke initiatieven ten behoeve van de levendigheid mogelijk gemaakt
Omdat Verdi een gebied is met veel private gebouweigenaren en een aantal private grondeigenaren is de fasering nog niet helemaal duidelijk. Tot die tijd worden tijdelijke initiatieven die de levendigheid versterken in samenwerking mogelijk gemaakt. Hierbij kan gedacht worden aan een tijdelijke horecagelegenheden of evenementen die het gebied op de kaart zetten en levendiger maken.



Figuur 11: Projectplan themakaart Vergroenen

Vergroenen

De belangrijkste punten die uit de omgeving zijn gekomen over vergroenen, gaan over een duidelijk verschil tussen rustige en drukkere plekken. Er mag wel een mooie (drukkere) plek aan de kop van de Nieuwe Meer komen met een strandje, onder de voorwaarden dat er een beheerplan gemaakt wordt. Verder is Verdi een sport- en beweeggebied voor natuurliefhebbers. Voeg meer groen toe wat ook iets betekent voor biodiversiteit, bijvoorbeeld door de hoofdstructuur te versterken.

Het streven is om de kwaliteit en kwantiteit van het groen en water in Verdi te verbeteren en het gebied toegankelijker te maken voor een breder publiek met een goede balans tussen drukte en rust. Verdi maakt onderdeel uit van de kop van de Amsterdamse Bosscheg. Deze scheg bestaat voornamelijk uit bos maar ook uit enkele open plekken en de Nieuwe Meer. Het vormt samen met de overige scheggen in Amsterdam de longen van de stad waar men kan komen om te ontspannen, ontmoeten en sporten. Het belang van deze scheg wordt door de druk op de groene openbare ruimte in de stad alleen maar groter. Niet alleen Amsterdammers vinden groen en water in de buurt steeds belangrijker, maar ook voor flora en fauna zijn groene en waterrijke gebieden dichtbij en in de stad erg belangrijk. Met het 'Plan voor een Groene Zuidas' wordt in heel Zuidas, ook in Verdi, ingezet op vergroenen (zie figuur 12) . Daarnaast worden bij de uitwerking van Verdi ook de duurzaamheidsambities voor de stad meegenomen.

Volgens de referentienorm voor groen uit het voorzieningenmodel 2018 zou op basis van het voorgestelde programma circa 32.000m2 groen voor gebruik en ecosysteem extra gerealiseerd moeten worden en 3.750m2 voor spelen en sporten in de buitenruimte. De groennorm houdt echter geen rekening met de bestaande situatie. Aangezien in Verdi niet voldoende ruimte is om zoveel extra groen aan te leggen, al veel groen aanwezig is en Verdi aan de Nieuwe Meer en het Amsterdamse Bos grenst, kan van deze norm afgeweken worden.
Daarbij zal Verdi zoveel mogelijk aansluiten bij de kwaliteitsimpuls groen:

- Investeren in groen dichtbij: met name gebruiksgroen met variantie in (beplantings)typen toevoegen rondom nieuwe woningen met ruimte om te spelen. En door schoolpleinen openbaar te maken voor de buurt.
- Parken opwaarderen: door de sportparken te transformeren tot openbare plekken met doorlopende wandelroutes.
- Een groen/blauw netwerk ontwikkelen: door het vergroenen van een aantal belangrijke routes naar de Amsterdamse Bosscheg en door te zorgen voor een fijnmazig netwerk in de buurt voor mens, plant en dier.
- De kop van de scheg herinrichten (in samenwerking met omliggende projectgebieden): met een nieuwe entree en fiets- en wandelpaden naar/langs de oevers van de Nieuwe Meer.



Figuur 12. Vergroenen, uit Plan voor een groene Zuidas

Uitgangspunten

Om de waarde van het groen voor ecologie, sport en recreatie in het gebied te vergroten wordt een aantal inrichtingsvoorstellen gedaan waarvoor de uitgangspunten hieronder beschreven zijn.

1. Meer kwalitatief groen

Kansen hiervoor liggen in het versterken van de (hoofd)groenstructuur, het ontwikkelen van meer natuurlijke en toegankelijke oevers, het verbeteren van de algehele waterkwaliteit en ruimte maken voor groen. Hierbij gaat het om groen in verschillende soorten en maten, dus niet alleen bomen, maar ook heesters, vaste planten, kruiden en bloemrijk grasland. Deze moeten zorgvuldig ontworpen worden en passen bij het 'wilde' natuurlijke karakter van Verdi.

2. Behoud en verrijken van flora en fauna
Via de Amsterdamse Bosscheg hebben veel verschillende dieren via land, lucht en water toegang tot de stad. Er moet worden voorzien in voldoende rust- en verblijfplaatsen voor fauna. Onder andere door het verbeteren van broedlocaties voor diverse vogels, verblijfsplaatsen van kleine marterachtigen en (vlieg) lijnelementen voor vogels en vleermuizen.

3. Lijnelementen als groenstructuur
In de structuurvisie is een deel van Verdi in de hoofdgroenstructuur opgenomen en maakt het onderdeel uit van de ecologische structuur. In bijlage 9 is te zien dat beiden elkaar deels overlappen en dat vooral de ecologische structuur nogal versnipperd in het gebied ligt en geen aaneengesloten geheel vormt. De kop van de scheg wordt daarnaast doorsneden door de A10 met twee onderdoorgangen (passages) waar dieren gebruik van kunnen maken. De betekenis van de natuur kan hier versterkt worden als deze elementen deel uitmaken van een doorgaande groenstructuur door het toevoegen van verbindende elementen.

4. Behoud van groene karakter
De inzet binnen heel Verdi is om zoveel mogelijk bomen te behouden door deze mee te nemen in de nieuwe opgaven en indien nodig binnen het gebied te verplaatsen. Behoud en versterking van het groene karakter van het gebied is het best gebaat door behoud van (bijzondere) boomclusters en versterking door nieuwe aanplant of het vrijstellen van duurzame boomsoorten op markante locaties in de nieuwe plannen.

5. Mens, plant en dier
De Technische Advies Commissie geeft aan dat de hoofdgroenstructuur moet voorzien in groene verblijfsplekken en verbindingen die zowel voor plant, dier en mens zijn. Versterken van deze plekken en verbindingen is meegenomen bij de visievorming voor het plangebied en omgeving. Bij de nadere uitwerking van de inrichtingsvoorstellen zal onderzocht worden welke behoeften de verschillende soorten in hun leefgebied hebben. Hoe ze bijvoorbeeld foerageren en hoe het openbaar maken en natuurvriendelijk maken van oevers samen kan gaan. De oevers zijn nu grotendeels ontoegankelijk (zie bijlage 10). Voor de bewoners en met name de bezoekers geldt dat Verdi een grote aantrekkingskracht heeft als sport- en (water)recreatiegebied. Naast de sportvoorzieningen en verenigingen in het gebied worden er ook veelvuldig rondjes gelopen, gefietst enzovoort. Op het water wordt gevaren, gezeild, gesupt, gekanood enzovoort. Om hier in te kunnen voorzien is het van belang de toegankelijkheid van (de oevers van) het gebied te versterken en incomplete routes te herstellen of te vernieuwen.

6. Verbeteren van de waterkwaliteit
Water is een belangrijke voorwaarde voor het stedelijk leven. Water heeft een dempende werking op temperaturen in de stad en kan effectief zijn in het (tijdelijk) bergen van regenwater. Bovendien is goed verbonden water belangrijk voor diverse flora en fauna. Binnen Verdi wordt ingezet op een robuuste waterstructuur die de verblijfskwaliteit verhoogt en functioneel is voor het goed afvoeren van regenwater en voor regulering van het grondwater. Daarom wordt het water in samenhang bezien. Dat geldt voor grondwater, oppervlaktewater en hemelwater in zowel de openbare ruimte als op eigen terrein. Uit het natuuronderzoek blijkt dat de betekenis van de water- en bosrijke westkant van Verdi voor natuur versterkt kan worden door aanleg van natuurlijke oevers, en het verdiepen en het weghalen van opgaande begroeiing voor meer bezonning van de kleinere watergangen. Binnen het waterschap is er een mogelijkheid voor het uitruilen van water om enerzijds ruimte te bieden voor ontwikkeling en anderzijds om sloten die nu slecht functioneren toe te voegen aan de grote waterlopen/structuur.

7. Toegankelijkheid van het groen en water
Voor veel mensen is het jachthavengebied in Verdi en de oostzijde van de Nieuwe Meer een verborgen parel terwijl zij wel veel behoefte aan groen en water in de omgeving hebben. Het uitgangspunt is om de Nieuwe Meer en het jachthavengebied in Verdi meer toegankelijk te maken voor mensen uit de omgeving maar het ook een verborgen parel te laten zijn die mensen zelf kunnen ontdekken. Men moet zich in het gebied welkom voelen, maar het gebied moet niet komen te lijden onder grote aantallen mensen die in het gebied gaan recreëren. Daarom wordt ingezet op kleinschalige, lokaal gerichte ingrepen die de kom bij het Skûtsjespad, de kop van het Jollenpad en de strook ten zuidwesten van het Boeierspad meer toegankelijk maken. Gericht op mensen uit de omgeving zoals bijvoorbeeld bij het strand bij de Sloterplas.

8. Stedelijke groenelementen
Ook aan de dichter bebouwde oostzijde van Verdi liggen mogelijkheden om het groen

van de openbare ruimte te verbeteren en de gebouwen te vergroenen. Hierbij kan ook gedacht worden aan natuurinclusief bouwen. Bij transformatie en nieuwbouw liggen kansen voor het vergroenen in, om en aan gebouwen. Indien Sporthallen Zuid verplaatst en vernieuwd wordt, kunnen deze doelstellingen met behulp van een bouwenvelop, een plek in de nog te ontwikkelen gebouwen krijgen. Bovendien wordt in tenders aandacht besteed aan de wijze waarop de markt invulling geeft aan groen en duurzaamheid in (de ontwikkeling van) het gebouw. Per tender zal worden bepaald hoe zwaar deze aspecten meewegen.

9. Ruimte voor groen
Ondanks dat Verdi middenin het groen ligt en er veel sportvoorzieningen zijn, is er nog geen buurtpark of grotere groene openbare ruimte. Op een aantal plekken in het gebied kan ruimte worden gemaakt voor openbaar verblijfsgroen door het eenzijdige (privé) ruimtegebruik van onder andere de bestaande sportverenigingen optimaler in te richten. Dit gebeurt in afstemming met de betreffende sportverenigingen en de beheerorganisatie. De gebruikswaarde van de sportfaciliteiten en het openbaar groen kan toenemen door op de juiste plek te zorgen voor optimaal gebruik, zeker als de plek wordt ingericht voor gecombineerd gebruik (bijvoorbeeld overdag een speeltuin, 's avonds een plek voor sporten (bootcamp)). Met een groene herinrichting wordt het imago en de aantrekkelijkheid van een plek om te spelen, sporten of verblijven verbeterd.

10. Duurzaam groen
In het Plan voor een Groene Zuidas staat dat het groen wat binnen Zuidas wordt aangeplant en uitgevoerd duurzaam groen moet zijn. Dit betekent groen met een lange levensduur. Waar mogelijk worden nieuwe grote bomen onder optimale groeiomstandigheden geplant. Dit zorgt ervoor dat de bomen al bij aanplant het straatbeeld allure geven en ze door voldoende doorwortelbare ruimte kunnen uitgroeien tot grote volwassen bomen.

11. Goede beheerplannen en maatregelen
Het nieuwe groen en de verblijfsplekken dienen verzorgd te blijven. Ook uit het participatietraject kwam naar voren dat dit een aandachtspunt is. Het "harde/stenen" maaiveld in Verdi wordt ingericht conform de richtlijnen van Puccini (de nieuwe standaard voor de inrichting van de openbare ruimte in Amsterdam). Hiervoor is het (nog) niet nodig een beheerparagraaf op te stellen, bijzondere afspraken te maken of aanvullend beheerbudget aan te vragen.
Bij de inrichting van nieuwe verblijfsplekken wordt nagedacht hoe de plek net blijft door het bieden van voldoende afvalbakken maar ook toiletten bij grotere openbare voorzieningen. Bij de inrichting van de verblijfsplekken en het groen wordt gezamenlijk met de betreffende beheerorganisatie en met input van de omgeving een integraal beheerplan opgesteld. Ten noorden van Tripolis zal naar verwachting een deel van het in erfpacht uitgegeven terrein openbaar toegankelijk worden. Ten aanzien van ontwerp, aanleg, beheer en onderhoud worden in een later stadium afspraken gemaakt tussen Zuidas, de beherende organisatie en de erfpachter.

12. Elzenbos
Het Elzenbos ligt in de hoofdgroenstructuur, met de bestemming stadspark. Over de richtlijnen voor dit type groen wordt gezegd: "Een groene park- tot tuinachtige omgeving in een stedelijke context. Entreezone, parkzone met intensief en extensief gebruikte delen. Extensief gebruikte delen bij voorkeur met natuurlijk karakter."

Nu wordt het Elzenbos, wat als afgesloten natuurgebied fungeert, niet gebruikt als stadspark. De meerderheid van de belanghebbenden wenst dat dit zo blijft. Daarentegen zijn er ook belanghebbenden die juist vinden dat het Elzenbos geopend moet worden. Er zijn diverse mogelijkheden te bedenken om de beleefbaarheid van het Elzenbos te vergroten die passen bij het natuurlijke karakter. Zo kan bijvoorbeeld een natuurpad langs het Elzenbos aangelegd worden om de beleving te vergroten en aan te sluiten bij de uitgangspunten voor verbinden binnen Verdi. Het Elzenbos valt binnen de zes onderzoeksgebieden waar vervolgonderzoek nodig is om tot een gedragen besluit te komen. Bij dit onderzoek betrekken we bewoners en gebruikers van Verdi.

13. Kunst in het groen
Bij het Burgerweeshuis komt een beeld van kunstenaar André Volten. Daarnaast is er Zuidas breed aandacht voor het kunst- en cultuurklimaat, ook in de openbare ruimte. In de vervolgfase wordt gekeken hoe hier invulling aan gegeven kan worden.



Figuur 13. schetsmatige impressie van toekomstbeeld Verdi



4. Ontwikkelstrategie

Binnen het plangebied zijn de meeste kavels uitgegeven in erfpacht. Een tweetal kavels; Meerparc en Noordzone IJsbaanpad, zijn in eigendom van derden. De locaties Sporthallen Zuid, het Pompstation Waternet Amstelveenseweg, Sportpark De Schinkel en de openbare ruimte zijn in eigendom van de gemeente Amsterdam.

Uitgangspunt voor de ontwikkelingsrichting van Verdi is om het westelijk deel te vergroenen, verbeterde verbindingen aan te leggen en op kleinschalig niveau te verdichten. In het oostelijke deel wordt voorgesteld om tot verdichting en transformatie van de bestaande bebouwing te komen. Vanwege de verschillende eigendomsverhoudingen kan dit op verschillende manieren:

- Grond in eigendom van de gemeente; verdichten door de bestaande Sporthallen Zuid en het Pompstation Waternet Amstelveenseweg deels te herschikken, zodat ruimte ontstaat voor nieuwe gronduitgiften.
- In erfpacht uitgegeven grond; verdichten door toevoegingen en perceeluitbreidingen van bestaande rechten of, indien mogelijk en wenselijk, transformatie door sloop/nieuwbouw.
- Grond in vol eigendom derden; verdichten door toevoegingen en/of sloop / nieuwbouw.

Vanwege de verschillende eigendomsverhoudingen is samenwerking door de gemeente met andere partijen een vereiste om te komen tot de gewenste verdichting en transformatie van het plangebied. Dit geldt voor bestaande eigenaren en erfpachters, maar ook voor overige diensten binnen de gemeente (Sporthallen Zuid) en Waternet (Pompstation Waternet Amstelveenseweg).

Om tot ontwikkeling van het gebied te komen treedt de gemeente faciliterend op richting bestaande erfpachters en eigenaren door, voor zover passend binnen het gemeentelijk beleid en de gemeentelijke ambities, mee te werken aan initiatieven tot transformatie.

- Bij bestaande erfpachtrechten dienen hiervoor afspraken te worden vastgelegd (afsprakenbrieven) en de erfpachtcontracten te worden gewijzigd (onder andere voor de bestemming en financiële afspraken).
- Bij vol eigendom derden dienen er afspraken gemaakt te worden over kostenverhaal of exploitatiebijdragen door middel van een anterieure overeenkomst of een exploitatieplan.

Daarnaast treedt de gemeente actief op door bouwrijpe kavels te produceren en vervolgens in erfpacht uit te geven. Een geselecteerde ontwikkelaar gaat vervolgens het vastgoed realiseren. Het tenderbeleid van de gemeente dient als uitgangspunt voor de contractvorming.

Uitvoering van alle plannen zoals opgenomen in deze projectnota laat op financieel gebied een positief resultaat zien. In deze fase van de planvorming is het nog onzeker of het geambieerde programma en de bijbehorende grondopbrengsten gerealiseerd kunnen worden. Voor de ontwikkellocaties die niet in eigendom van de gemeente zijn en de bestaande erfpachtrechten geldt dat de gemeente beperkte sturingsmiddelen heeft. De rol van de gemeente is faciliterend; er worden stedenbouwkundige en programmatische randvoorwaarden opgesteld en het bestemmingsplan wordt aangepast om de ontwikkelingen mogelijk te maken. Het initiatief tot de daadwerkelijke transformatie van gebouwen en kavels ligt vervolgens bij de eigenaren en/of erfpachters in het gebied. Bij de ontwikkeling van de eigen, niet in erfpacht uitgegeven, gronden heeft de gemeente een actieve rol. Maar bij deze ontwikkellocaties (Sporthallen Zuid en het Pompstation Waternet Amstelveenseweg) zijn voorinvesteringen noodzakelijk, waaronder verplaatsingen van gemeentelijk vastgoed.

Het plangebied is in vier kwadranten opgedeeld waarbij het totale gebied financieel als één gebied beschouwd wordt. Dit wordt uitgewerkt in één financieel kader. In het vervolgtraject worden meerdere investeringsnota's uitgewerkt, die allen onderdeel zullen worden van dit financiële kader, te beginnen met de investeringsnota voor Deelplan 1. De grondexploitaties behorende bij de investeringsnota's zullen later worden samengevoegd tot één grote grondexploitatie.

De fasering van de uit te voeren ruimtelijke maatregelen in relatie tot de transformaties en nieuwe gronduitgiftes is hierbij cruciaal. De fasering wordt verder uitgewerkt in de investeringsnota's.

5. Planning en proces

Voor het gebied waarin Tripolis, Infinity en Noordzone IJsbaanpad zijn gelegen is parallel aan de projectnota, investeringsnota Deelplan 1 opgesteld. Dit besluit wordt gelijktijdig met de projectnota bestuurlijk voorgelegd. Op dit moment zijn diverse eigenaren en erfpachters in het gebied bezig met het opstellen van een ontwerp voor (her)ontwikkeling van de gebouwen aan Noordzone IJsbaanpad, het Tripolis-complex en de kavel van Infinity. Met de investeringsnota kunnen met de diverse eigenaren definitieve afspraken gemaakt worden. Vervolgens kan, zodra de benodigde vergunningen rond zijn, de sloop, transformatie en/of bouw plaatsvinden. De planning van de (her)ontwikkeling van deze gebouwen en kavels is afhankelijk van de eigenaren en ontwikkelaars van de grond en gebouwen. De huidige verwachting is dat na medio 2020 gestart kan worden met de eerste bouwactiviteiten. Er is geen blauwdruk voor de planning, het is een dynamische ontwikkeling in een functionerend stuk stad. De ontwikkeling van het gebied zal gefaseerd verlopen en hierbij zullen ingrepen, waarbij geen externe partijen benodigd zijn, geprioriteerd en gekoppeld worden aan deze fasering.

Het voorstel is om volgend op deze projectnota meerdere investeringsnota's op te stellen. Hiervoor wordt de (financiële) haalbaarheid van de diverse in de projectnota genoemde mogelijkheden nader onderzocht. Deze fase duurt twaalf tot vijftien maanden. Vervolgens kan begonnen worden met het uitwerken van de plannen om de westzijde van Verdi te vergroenen. Indien Sporthallen Zuid verplaatst en vernieuwd wordt, zal het traject ongeveer vier tot vijf jaar duren. Ook voor de mogelijke herinrichting van het Pompstation Waternet Amstelveenseweg dient ongeveer deze termijn aangehouden te worden. Vervolgens kan op die locaties ook het nieuwe programma gerealiseerd worden. Mocht de raad instemmen met de realisatie van een brug over de Amstelveenseweg, dan wordt daar op zijn vroegst in 2021 mee begonnen in verband met de benodigde demontage van het tijdelijke Cancer Center Amsterdam.

Voorgesteld wordt om ook in de volgende fasen voor heel Verdi een MER op te stellen dat aansluit op de MER dat voor de rest van de Zuidas is opgesteld. In de MER wordt, in vervolg op de milieuonderzoeken die al zijn uitgevoerd in het kader van voorliggende projectnota en investeringsnota Deelplan 1, 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.

Als eerste stap van de MER-procedure wordt een Notitie Reikwijdte en Detailniveau opgesteld en ter inzage gelegd. Deze notitie, inclusief de nota van beantwoording zienswijzen, wordt gelijktijdig met de projectnota en investeringsnota Deelplan 1 aan het bestuur voorgelegd. Het MER wordt gelijktijdig met het eerste ruimtelijke plan ter inzage gelegd. Op die manier zijn de uitkomsten van de MER-procedure medebepalend voor het kader dat het bestemmingsplan biedt.

6. Consultatie, participatie en communicatie

Zoals in hoofdstuk 1 aangegeven is een participatietraject georganiseerd. Uit dit traject zijn de belangen van diverse belanghebbenden naar voren gekomen, problemen in het gebied benoemd en met elkaar oplossingen bedacht. De belangrijkste conclusies voor de verschillende gebieden in Verdi zijn hieronder samengevat:

Noordoost en noordwest kwadrant

Voor het noordelijke deel van Verdi is naar voren gekomen dat de kruising Amstelveenseweg/ IJsbaanpad niet goed functioneert en het autoverkeer daardoor vaak op het IJsbaanpad vast staat, in de spits er te veel fietsers zijn om allen in één keer over te kunnen steken, het IJsbaanpad beter ingericht kan worden, voornamelijk op zondag wanneer het illegaal parkeren een probleem is, de parkeergarages van Tripolis geen openbaar karakter hebben 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 Amstelveenseweg/IJsbaanpad, het realiseren van een tweerichtingsfietspad aan de noordzijde 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. Als oplossingen voor wat betreft parkeren werden genoemd; een verwijssysteem naar beschikbare parkeerplekken te realiseren, stewards in te zetten, het afstemmen van 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. Het talud van de A10 moet na realisatie van Zuidasdok groen worden en er moeten in het gebied meer speelplekken komen voor kinderen.

Zuidoost kwadrant

De belanghebbenden in dit deel van Verdi lieten weten niet tevreden te zijn met de verandering naar éénrichtingsverkeer van het Skûtsjespad. Daardoor ontstaat extra drukte bij de kruising van De Amstelveenseweg/Boelelaan. Met name bij evenementen is de parkeerdruk in dit deel van Verdi hoog. Bovendien is het hier moeilijk om de Amstelveenseweg over te steken. Tot slot wordt het groen niet voldoende verzorgd en is het gebied niet levendig buiten kantooruren.
Enkele genoemde oplossingen: het realiseren van een verkeersbrug over de Amstelveenseweg voor langzaam verkeer, het maken van één in plaats van twee wegen op de Jachthavenweg, het aanleggen van voldoende autoparkeerplaatsen bij gebouwen, de bouw van een fietsenstalling met genoeg OV-fietsen bij station Amstelveenseweg. Ook het gedeeld gebruik van het museumtramspoor werd als optie genoemd. Verder kunnen horecagelegenheden en winkels het gebied levendiger maken en werden ideeën geöpperd om van de Jachthavenweg een groene boulevard te maken en naast de kop van het Boeierspad een strandje aan te leggen. Ook kunst en een markant gebouw in het gebied neerzetten werden als ideeën benoemd.

Zuidwest kwadrant

Voor het Zuidwest kwadrant gaven de belanghebbenden aan dat het water bij het Damloperspad een doods hoekje is, dat er geen voorzieningen zijn, er geen reuring is en het auto te gast deel van de Jachthavenweg niet goed functioneert. Ook hier stelden deelnemers dat het groen op diverse plekken onverzorgd is. Mogelijke oplossing voor de hoek bij het Damloperspad en het Elzenbos zijn: het Damloperspad weghalen, een strook van het Elzenbos weghalen, een wandelbrug maken in het water van het toekomstige schelpenpaadje langs het Elzenbos naar de Jachthavenweg, de plas dieper maken en de bruggen over de plas hoger maken. Een andere oplossing was het realiseren van een voetgangersbrug naar het toekomstige schelpenpaadje vanaf het parkeerterrein bij Punterspad of de oude brug van het Damloperspad te herstellen. De meningen over het toegankelijk maken van het Elzenbos waren verdeeld. De strook naast de kop van het Boeierspad kan aantrekkelijker en beter toegankelijk gemaakt worden, bijvoorbeeld door een zwemsteiger en het creëren van een breed overzichtelijk fietspad richting Nieuwe Meer. Maar het moet er niet te druk worden. Verder noemden aanwezigen onder meer het maken van een oplaadplek voor elektrische boten en het realiseren van een openbare plek waar boten in en uit het water geladen kunnen worden. Een mogelijke oplossing voor het auto te gast deel van de Jachthavenweg kan het voor auto's openstellen van de ingang van de Bosbaan zijn. Zo kunnen auto's het gebied binnen komen rijden langs de tennisbanen en het gebied weer uit gaan via de Jachthavenweg (die eenrichtingsverkeer wordt bij het auto te gast deel) en Pramenpad.

Dilemma's in Verdi

Op de eerste en tweede ronde kwamen voornamelijk belanghebbenden uit de omgeving af. Uit deze rondes kwamen diverse dilemma's naar voren die online en tijdens een sessie in paviljoen Circl en een sessie met de leden van Hello Zuidas breder aan de Amsterdammers zijn voorgelegd. Stichting Hello Zuidas is een netwerkorganisatie die met ruim honderdzestig participanten samenwerkt aan een Zuidas gebied dat nog aantrekkelijker is om te wonen. De uitkomsten van de behandeling van de dilemma's in Circl, online en bij de membersmeeting zijn bij elkaar gevoegd. De uitkomsten per dilemma zijn in figuur 4 op pagina 13 weergegeven. De drie groepen respondenten verschillen van elkaar van mening voor wat betreft het meer toegankelijk maken van het jachthavengebied. Zo vond een grote meerderheid van de deelnemers van de Hello Zuidas bijeenkomst dat het gebied toegankelijker gemaakt moet worden. Daarentegen vond een grote meerderheid van de deelnemers van de online peiling dat het een verborgen parel moet worden die men zelf kan ontdekken. De uitkomst onder de deelnemers van Circl bijeenkomst was precies gelijk verdeeld. Voor wat betreft de stelling over het karakter van het groen in Verdi neigde het overgrote deel van de deelnemers bij de bijeenkomst in Circl naar parkachtig groen, online en bij de bijeenkomst van Hello Zuidas naar ruig groen. Bij de overige stellingen waren de groepen meer eensgezind. De uitkomsten laten kwantitatief zien naar welke richting de meeste mensen neigen. Tijdens de Circl en Hello Zuidas bijeenkomsten werd al duidelijk dat veel mensen graag de stellingen hadden willen nuanceren: "Zoek naar een balans in het gebied." "De vragen sluiten teveel uit." "De menging van functies kan het gebied juist aantrekkelijk houden, zoals het nu eigenlijk ook is, maar dan zonder het parkeren". In deze nota is dan ook zo veel mogelijk aan de achterliggende belangen gedacht. In de volgende fase wordt voor de onderwerpen waar nog meerdere varianten mogelijk zijn, onderzocht in welke oplossing deze belangen samengebracht kunnen worden.

Vervolg participatie

Voor het noordoost kwadrant geldt dat de belanghebbenden na de investeringsnota Deelplan 1 betrokken kunnen worden voor de verdere uitwerking van de inrichting van de openbare ruimte. Daarnaast zal ook het MER en het nieuwe bestemmingsplan ter inzage worden gelegd. Voor de overige kwadranten geldt dat de belanghebbenden in de volgende fase, als een investeringsnota voor de kwadranten wordt opgesteld, benaderd zullen worden om mee te denken over de verdere uitwerking van de opgaven.

7. Organisatie

Het voorstel voor de organisatie van het vervolgproces is als volgt:

- Bestuurlijk opdrachtgever: Wethouder Zuidas
- Ambtelijk opdrachtgever: Directeur Directie Zuidas
- Inrichting projectorganisatie: Directie Zuidas

Voor wat betreft het besluit over verplaatsing en vernieuwing van Sporthallen Zuid is de bestuurlijk opdrachtgever van het onderzoek de wethouder Sport en de ambtelijk opdrachtgever is directeur Sport en Bos. De projectorganisatie wordt gevormd door medewerkers van Sport en Bos, aangevuld met medewerkers van projectteam Verdi van Zuidas.

Samenwerking met stadsdeel Zuid zal volgens 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 Wabo-omgevingsvergunningen in het Zuidwest kwadrant van Verdi en de gehele Jachthavenweg. De Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied neemt namens het college van burgemeester en wethouders een besluit op aanvragen van Wabo-omgevingsvergunningen in de overige delen van Verdi.

8. Financiën

Kijkend naar de opbrengsten en investeringen laat de uitvoering van alle plannen, zoals genoemd in de projectnota, een positief financieel resultaat zien. De geraamde opbrengsten zijn hoger dan de geraamde investeringen. In deze fase van de planvorming is het nog onzeker of het geambiëerde programma en de bijbehorende grondopbrengsten gerealiseerd kunnen worden. Voor de ontwikkellocaties die niet in eigendom van de gemeente zijn en voor de bestaande erfpachtrechten geldt dat de gemeente beperkte sturingsmiddelen heeft. Haar rol is meer faciliterend; zij stelt stedenbouwkundige en programmatische randvoorwaarden op en past het bestemmingsplan aan om de ontwikkelingen mogelijk te maken. Het initiatief tot de daadwerkelijke transformatie van gebouwen en kavels ligt vervolgens bij de eigenaren en/of erfpachters in het gebied. Bij de ontwikkeling van de eigen, nog niet in erfpacht uitgegeven, gronden heeft de gemeente een actievere rol. Echter, bij deze ontwikkellocaties zijn voorinvesteringen noodzakelijk, waaronder verplaatsing of herschikking van gemeentelijk vastgoed.

Het plangebied is in verschillende deelgebieden opgedeeld waarbij het totale gebied wel financieel als één gebied beschouwd wordt. Dit wordt uitgewerkt in één financieel kader, de bij deze projectnota horende financiële verkenning. In het vervolgtraject worden meerdere investeringsnota's uitgewerkt, die allen onderdeel zullen worden van dit financiële kader, te beginnen met de investeringsnota Deelplan 1. De grondexploitaties behorende bij de investeringsnota's zullen later worden samengevoegd tot één grote grondexploitatie. Dit financiële kader bevat geen kader stellend saldo of kaderstellende budgetten voor de uitgaven, maar borgt de financiële samenhang tussen de verschillende kwadranten. Dit is vooral van belang omdat besluitvorming over de verschillende kwadranten niet synchroon loopt.

Hoewel nu al rekening wordt gehouden met de kosten voor de realisatie van de bruggen en steigers en voorinvesteringen zoals verwervingen en verplaatsingen, wordt pas een definitieve beslissing genomen over deze kosten zodra zicht is op dekking uit bijvoorbeeld grondopbrengsten en meerwaarde erfpacht of de Algemene Reserve Zuidas. De fasering van de uit te voeren ruimtelijke maatregelen in relatie tot de transformaties en nieuwe gronduitgiftes is hierbij cruciaal. De fasering wordt verder uitgewerkt in de investeringsnota's.

BIJLAGEN

1. Uitgevoerde onderzoeken
2. Bestemmingsplannen
3. Quickscan bomen
4. Archeologie
5. Luchthavenindelingsbesluit
6. Bestaande situatie
7. Hardlooprondjes Strava
8. Geluidsonderzoek
9. Hoofdgroenstructuur en ecologische structuur
10. Openbaar toegankelijke oevers

1. Uitgevoerde onderzoeken

Titel: Bodemonderzoek; Archiefonderzoek Amstelveenseweg deelgebied Verdi (ZuidasWest)
Auteur: Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied
Datum: 30 maart 2018

Titel: Risico's en kansen natuur bij ontwikkeling Verdi, Zuidas Amsterdam: Toetsing in het kader van de Wet natuurbescherming
Auteur: Bureau Waardenburg b.v.
Datum: 24 mei 2018

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

Titel: Quickscan bomen Deelgebied Verdi (noordwestelijke- en zuidelijke kwadranten), Zuidas Amsterdam
Auteur: EKootree
Datum: 24 augustus 2018

Titel: Verkeersonderzoek Verdi - Uitgangspunt-en en resultaten berekeningen met VMA 2.0.4
Auteur: Verkeer en Openbare Ruimte: Team Onderzoek & Kennis
Datum: 14 november 2018

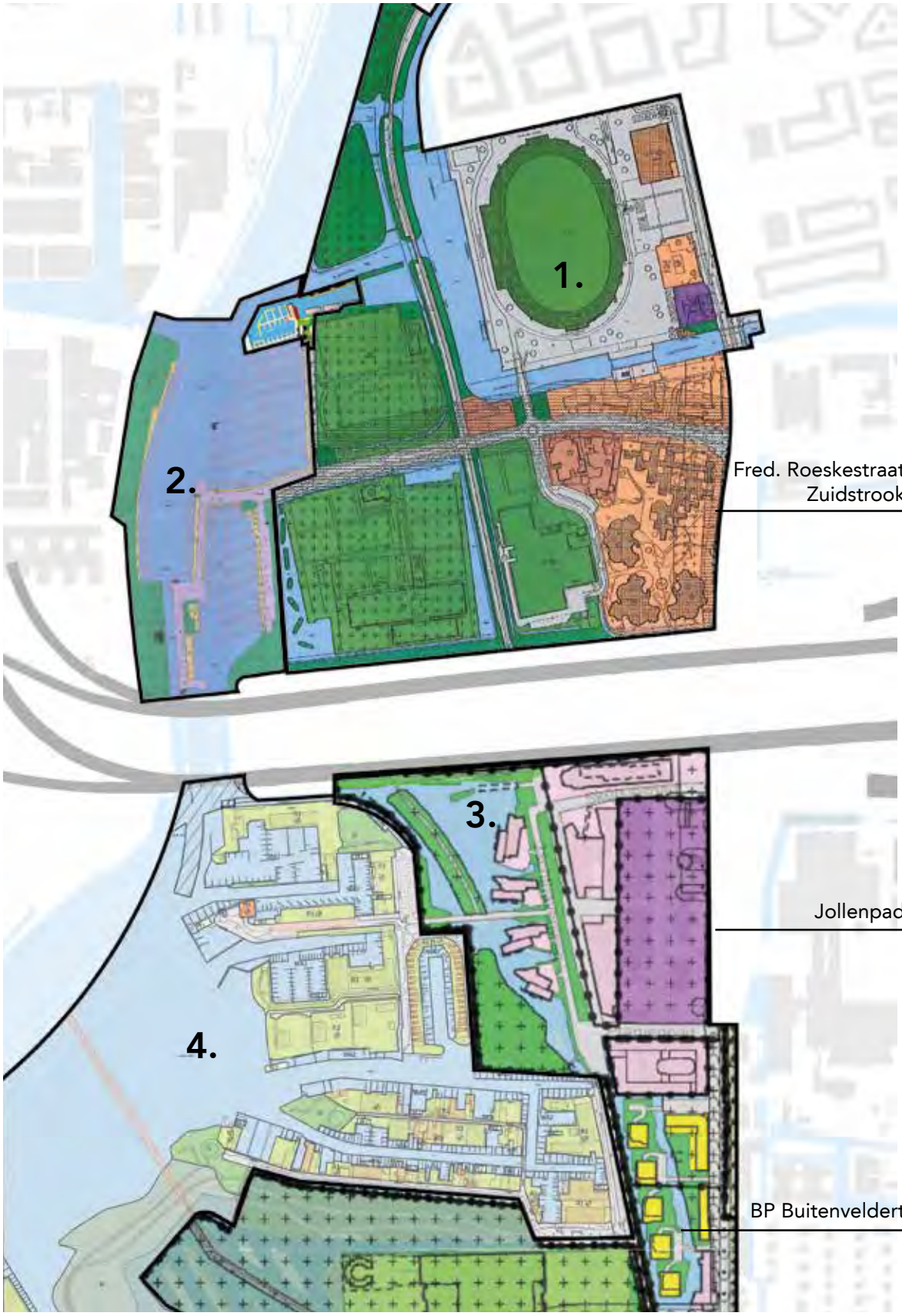
Titel: Externe veiligheid Verdi / project- en investeringsbesluit
Auteur: Adviesgroep AVIV BV
Datum: 28 januari 2019

Titel: Zuidas-Verdi in Amsterdam; verkennend onderzoek omgevingsgeluid
Auteur: Cauberg-Huygen B.V.
Datum: 30 januari 2019

Titel: Quickscan water MER gebied Verdi
Auteur: HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.
Datum: 11 februari 2019

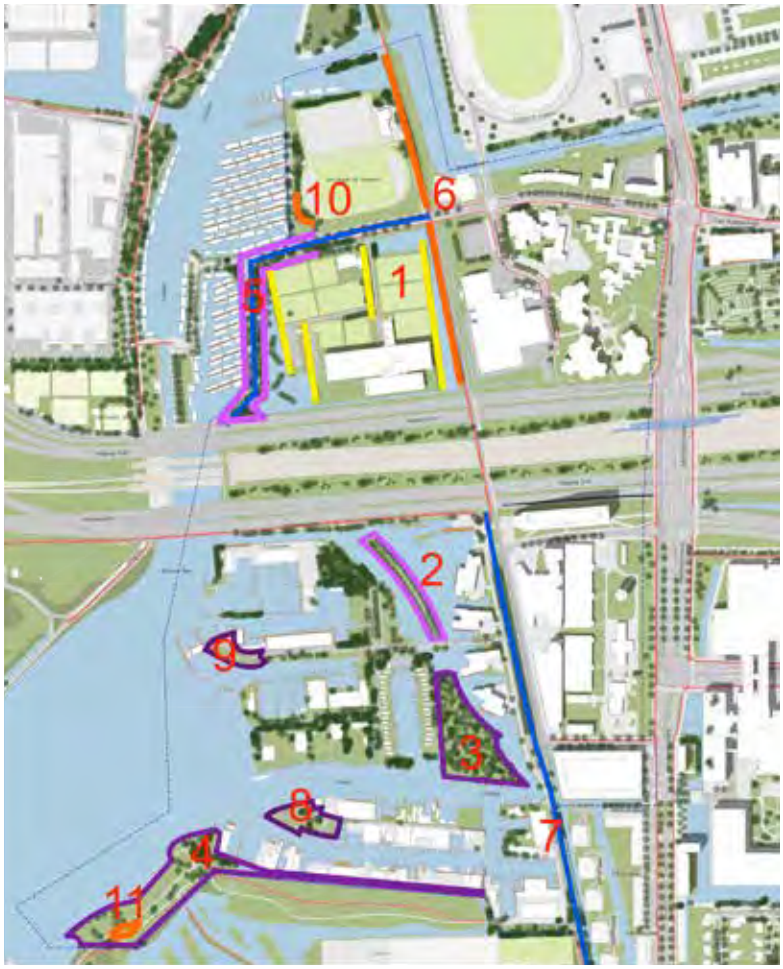
2. Bestemmingsplannen

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



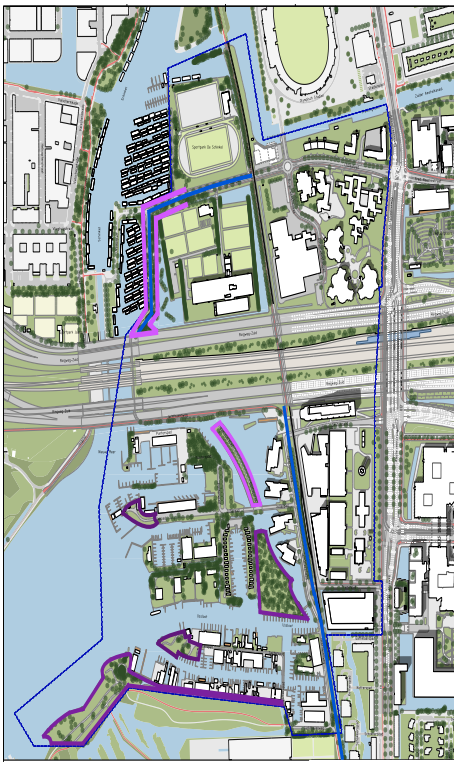
3. Quickscan bomen

Titel: Quickscan bomen Deelgebied Verdi (noordwestelijke- en zuidelijke kwadranten), Zuidas Amsterdam
Auteur: EKootree
Datum: 24 augustus 2018



De plekken die in aanmerking komen voor behoud en versterking van groen en dus functioneel en van toegevoegde waarde zijn voor de planontwikkeling van het gebied, zijn de volgende elf locaties:

1. Populieren(rijen) langs en rondom tennisvelden
2. Populierenrij aan beide zijden van het Damloperspad
3. Elzenbosje
4. Boomstructuren langs Boeierspad (rondom rotonde)
5. IJsbaanpad /Jachthavenweg
6. Peren langs Piet Kranenbergpad
7. Kop Trotterspad
8. Kop Jollenpad
9. Laanbeplanting Jachthavenweg
10. Groep goudberken
11. Groep Canadese populieren



Bomen met beleidstatus:

- Hoofdbomenstructuur
- Stadspark
- Corridor

4. 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 dieper dan 1,5 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.

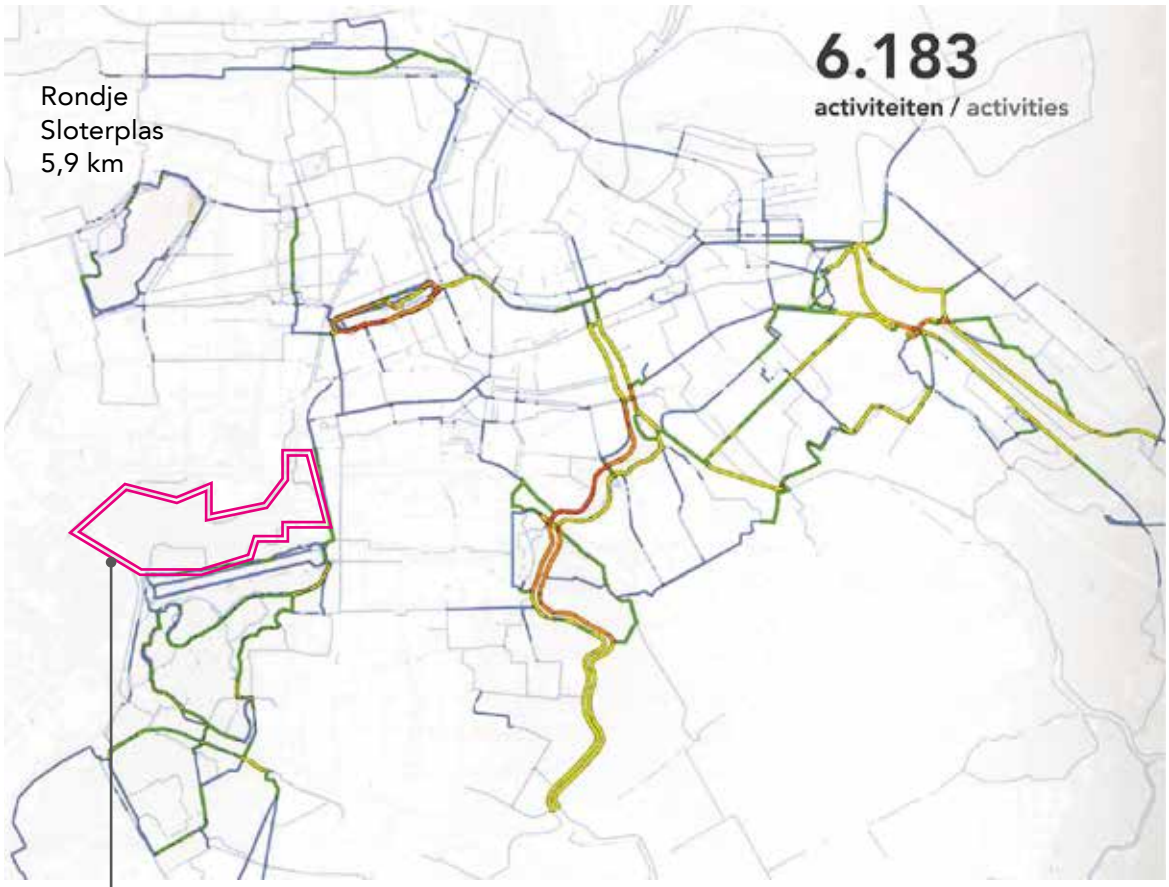
5. Luchthavenindelingsbesluit LIB-hoogten



6. Bestaande situatie

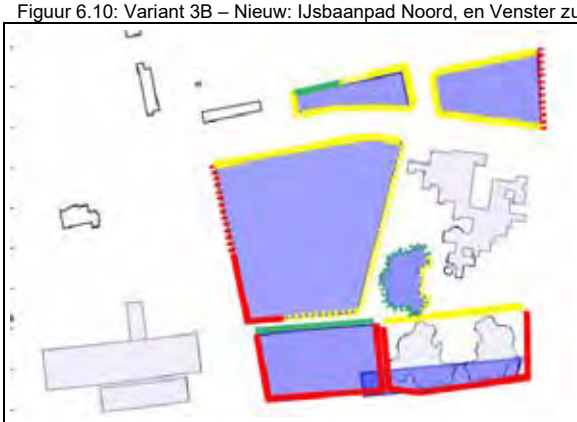


7. Hardlooprondjes Strava (9 km bestaand vs rondje NieuweMeer)



8. Geluidsonderzoek

Figuur 6.10: Variant 3B – Nieuw: IJsbaanpad Noord, en Venster zuidkant, nieuwbouw SHZ en nieuwbouw Pand Zuid/Van DetSchool.



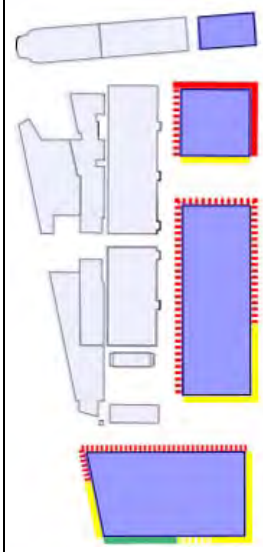
Nieuwe ontwikkelingen:
- IJsbaanpad Noord
- Bestaand Tripolis 100 geluidgevoelig
- Venster aan ***zuid***kant
- Woongebouwen op locaties SHZ, ***Pand Zuid en Van Detschool (30 m)***

- De zuidgevel van de locatie PZ/VD-school is bij zuidelijke ligging van Venster minder goed geluidafgeschermd ten opzichte van noordelijke ligging

figuur links:
- geluidsluwe gevels
- geluidsluwe gevels op bepaalde hoogten
- gevels met hogere waarden op alle hoogten
- dove gevel op bepaalde hoogten
- dove gevel op alle hoogten

figuur onder:
- dove gevel
- gevel met hogere waarde
- 57 geluidbelasting A10 (na aftrek)

Figuur 6.19: Variant 3 - Nieuwe ontwikkelingen locatie Waternet/Meerparc, Infinity gebouw met nieuw, los volume



Nieuwe ontwikkelingen:
- 2 woongebieden op locatie Waternet
- 1 woongebied locatie Meerparc
- ***Infinity gebouw met nieuw, los volume***

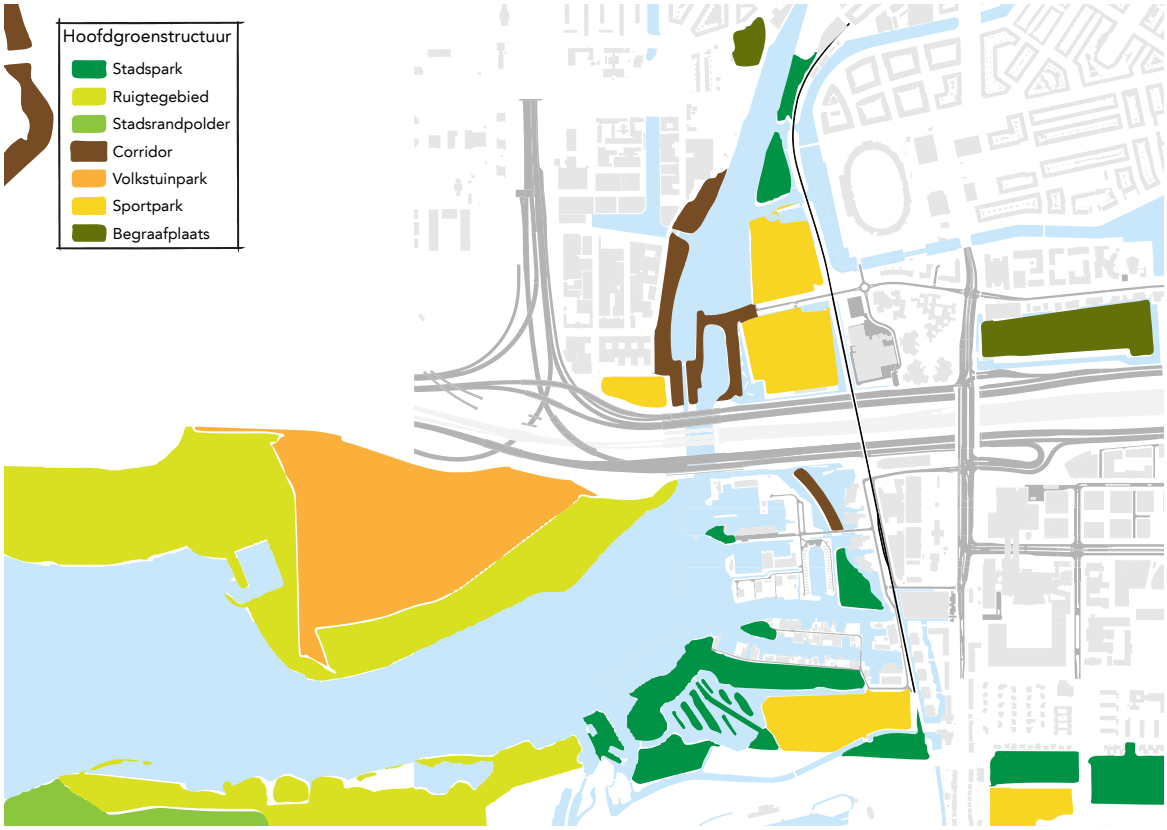
- Ook het plaatsen van een nieuw, los volume naast het gebouw Infinity heeft alleen een gering effect op de oostgevel van het middelste ontwikkelveld en op de noordgevel van het ontwikkelveld locatie Meerparc.

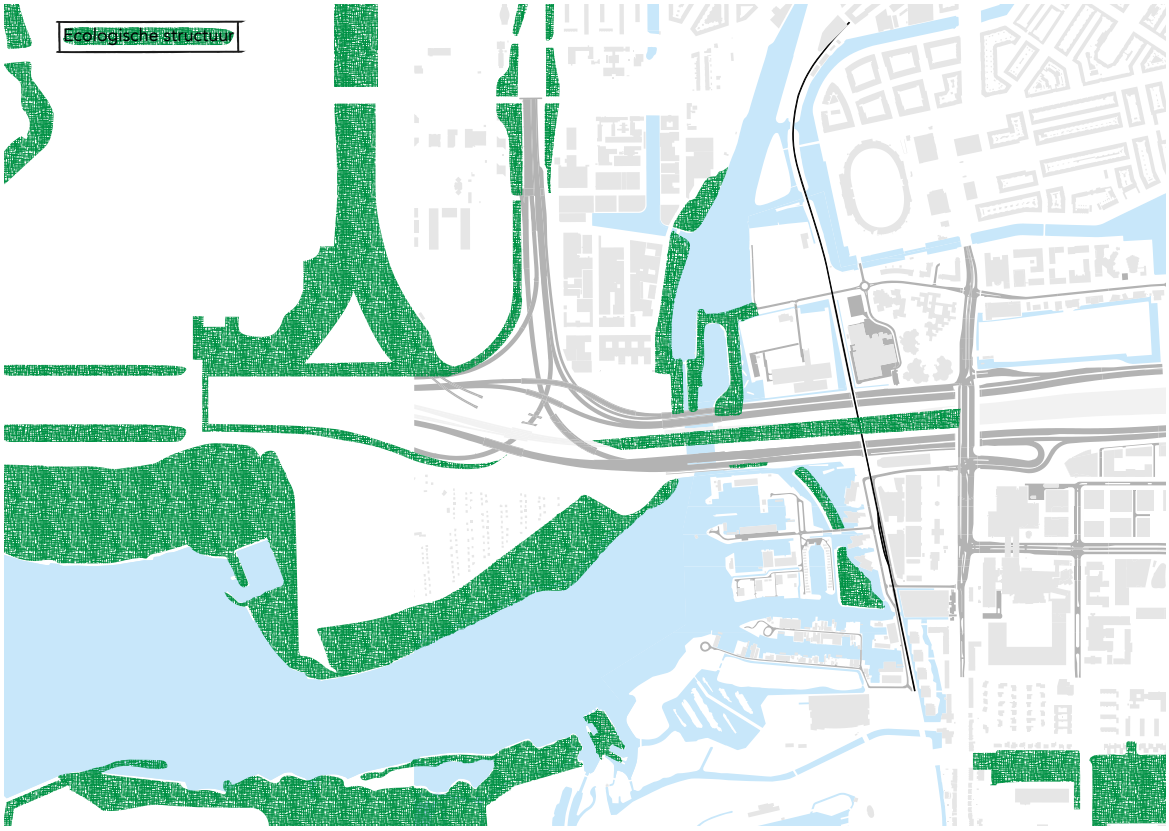
figuur links:
- geluidsluwe gevels
- geluidsluwe gevels op bepaalde hoogten
- gevels met hogere waarden op alle hoogten
- dove gevel op bepaalde hoogten
- dove gevel op alle hoogten

figuur onder:
- dove gevel
- gevel met hogere waarde
- 57/57 geluidbelasting A10/Amstelveenseweg (na aftrek)

Hierboven zijn voorbeelden uit het geluidsonderzoek verbeeld, waarbij gekozen is om de figuren met de minst gunstige situatie te laten zien. Onderzocht wordt of eventueel geluidsschermen langs A10 en/of bebouwing rondom Frans Otten stadion een positief effect hebben ten aanzien van woningbouw in relatie tot de investeringen die daarvoor nodig zijn.

9. Hoofdgroenstructuur en Ecologsiche structuur





10. Oevers openbaar vs prive

