



Gemeente
Amsterdam



In dit toetsingskader worden de uitgangspunten en voorwaarden beschreven die de gemeente Amsterdam stelt aan de inrichting van de kavels 1, 2 en 3, Noordzone IJsbaanpad onderdeel van het deelgebied Verdi Zuidas. Dit kader dient als toetsing voor de verdere uitwerking van het plan in een Schets Ontwerp (SO), Voorlopig Ontwerp (VO) en Definitief Ontwerp (DO) van de gebouwen en de omliggende publieke ruimte. Dit is niet het toetsingskader voor de omgevingsvergunning.

Toetsingskader Noordzone IJsbaanpad Deelplan 1, Verdi

November 2021

datum	November 2021
status	Definitief
informatie	www.amsterdam.nl/zuidas
contactpersoon	Heiko Vader, H.Vader@Amsterdam.nl , (+31 6 46705762) Murat Arslan, Murat.Arslan@Amsterdam.nl ,(+31 6 13974658)

Inhoudsopgave

1.	Stedenbouwkundig plan	5	
1.1	Stedenbouwkundig concept		5
1.2	Concept van de gebouwen		7
2.	Toetsingskader	10	
2.1	Juridisch planologische procedure		10
2.2	Bouwkavel		10
2.3	Plint		12
2.4	Bouwhoogte		13
2.5	Programma		14
2.6	Publiek toegankelijk maaiveld		15
2.7	Groen en natuur		16
2.8	Afvalinzameling		17
2.9	Ontsluiting		18
2.10	Parkeren		18
2.11	Kabels en leidingen		19
2.12	Milieu/Duurzaamheid		19
2.13	Fasering/planning		21
2.14	Bouwlogistiek		21
	Bijlagen	23	
O	Stedenbouwkundige randvoorwaarden zoom in		23
A	Geluid		24
B	Kabels en leidingen		26
C	Verhard/onverhard toekomst		27
D	Eigendomssituatie		28
E	WKO masterplan Verdi		29
F	Windhinderonderzoek		30
G	Bezonningsstudie		31
H	Supervisie protocol		33

In het document wordt verwezen naar de volgende beleidsdocumenten,

1. Plan voor een groene Zuidas
2. Nota Parkeernormen Auto def., november 2017
3. Nota Parkeernormen Fiets en Scooter def., maart 2018
4. Duurzaam bouwen in Amsterdam, kavel/gebouw niveau
5. Brochure Natuur inclusief bouwen en ontwerpen (NIBEO), mei 2018
6. BLVC kader Zuidas (november 2020)
7. NEN 2443 2013 Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in garage

1. Stedenbouwkundig plan

1.1 Stedenbouwkundig concept

Voor Noordzone IJsbaanpad wordt uitgegaan van gefaseerde, volledige sloop van de drie bestaande gebouwen en de halfverdiepte parkeergarage. Het terrein dat in volledig eigendom is van stichting Burgerweeshuis, wordt opgedeeld in drie te ontwikkelen kavels die in twee fasen ontwikkeld worden. Deze fasering komt voort uit de huidige huurcontracten die in verschillende perioden aflopen.

Het gehele ontwikkelveld wordt aan alle zijden omringd door openbaar toegankelijke ruimte en routes van het hoofdraamwerk. Noordzone IJsbaanpad voorziet binnen de eigen contouren in een mix van wonen, werken en (maatschappelijke) voorzieningen die per kavel verdeeld zullen worden.

Het IJsbaanpad ligt in het verlengde van de Fred. Roeskestraat en vormt de zuidelijke grens van de kavels Noordzone IJsbaanpad. Het Sporthotel is het einde van de bebouwingstrook ten noorden van de Fred Roeskestraat / IJsbaanpad. Het Sporthotel bestaat uit een onderbouw met daarboven twee noord-zuid georiënteerde hoogbouwvolumen.

Het concept voor de ontwikkeling van de kavels tussen de Na-druk-geluk-brug en de Amstelveenseweg bestaat uit vier gebouwvolumen die noord-zuid georiënteerd zijn; gelijk aan de oriëntering van de hoogbouw volumes van het Sporthotel. In het plan is ermee rekening gehouden dat elke toren, een meerlaagse (2-3 bouwlagen) onderbouw heeft ten behoeve van de benodigde interne en externe voorzieningen voor de verschillende functies. De torens vormen een stevige stedelijke wand richting het Olympisch Stadion. Deze creëren door hun vorm en oriëntatie ook een visuele verbinding met de ontwikkelingen

ten zuiden van het IJsbaanpad.

De pleinrand aan de zuidzijde van het Olympisch Stadion mist nu een goede afsluiting zoals het plein wel heeft aan de noordzijde waar ze begrensd wordt door het Olympisch kwartier, aan de oostzijde door bouwvolumen liggend aan de Amstelveenseweg en aan de westzijde door de stevige bomenrij aan de gracht. Door de visuele en ook fysieke verbinding te leggen met Verdi worden deze twee stukken stad met elkaar verbonden.

De vier te ontwikkelen torens waarvan één door een door de gemeente geselecteerde partij(kavel 4), hebben een speels ritme in maat en hoogte. Deze leggen een relatie met de bebouwing aan de noordzijde van de Fred. Roeskestraat en het Sporthotel ten westen van de kavels. De meest oostelijke toren aan de Amstelveenseweg is een kantoor-toren met voorzieningen. De middelste twee torens bieden ruimte aan woningbouw met in de plint voorzieningen en kantoor en de westelijke toren naast het Sporthotel huisvest een Alles-in-één-school met daarboven woningen. Deze westelijke toren is geen onderdeel van dit toetsingskader, maar zal wel onderdeel uitmaken van het architectonische ensemble bestaande uit de vier gebouwen.

De stedenbouwkundige opzet van de kavels, gebouwvolumen en bijbehorende rooilijnen houden rekening met het noordelijk gelegen gasreducerestation en in de ondergrond aanwezige kabels en (hoofddrinkwater-) leidingen. In verband met de externe veiligheid dienen gevoelige bestemmingen zoals wonen namelijk op meer dan 25 meter van het gasreducerestation gerealiseerd te worden. Bij het bouwen op/ in de



Figuur 2: Bird view beoogde gebouwvolumen Noordzone IJsbaanpad



Figuur 3 a/b/c: Bird view beoogde gebouwvolumen Noordzone IJsbaanpad: ZW-view, ZO-view, NW-view.

buurt van kwetsbare en/of belangrijke kabels en leidingen dienen er met de verantwoordelijke partij afspraken gemaakt te worden in het door de gemeente goed te keuren BLVC kader.

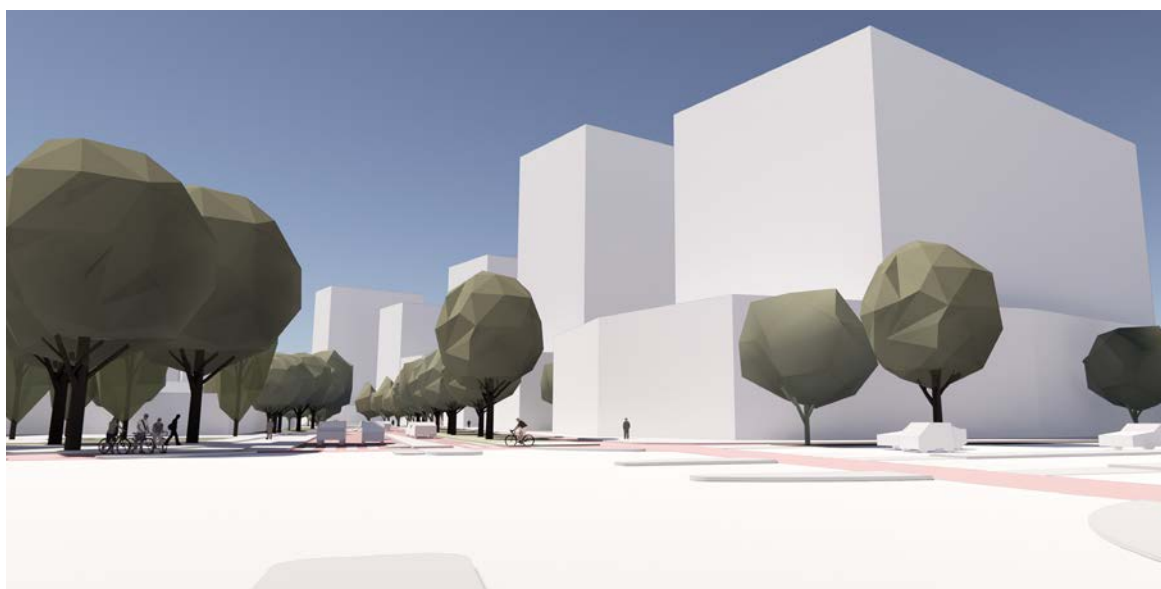
1.2 Concept van de gebouwen

De gebouwen van deze ontwikkeling vormen samen een ensemble dat gewicht biedt:

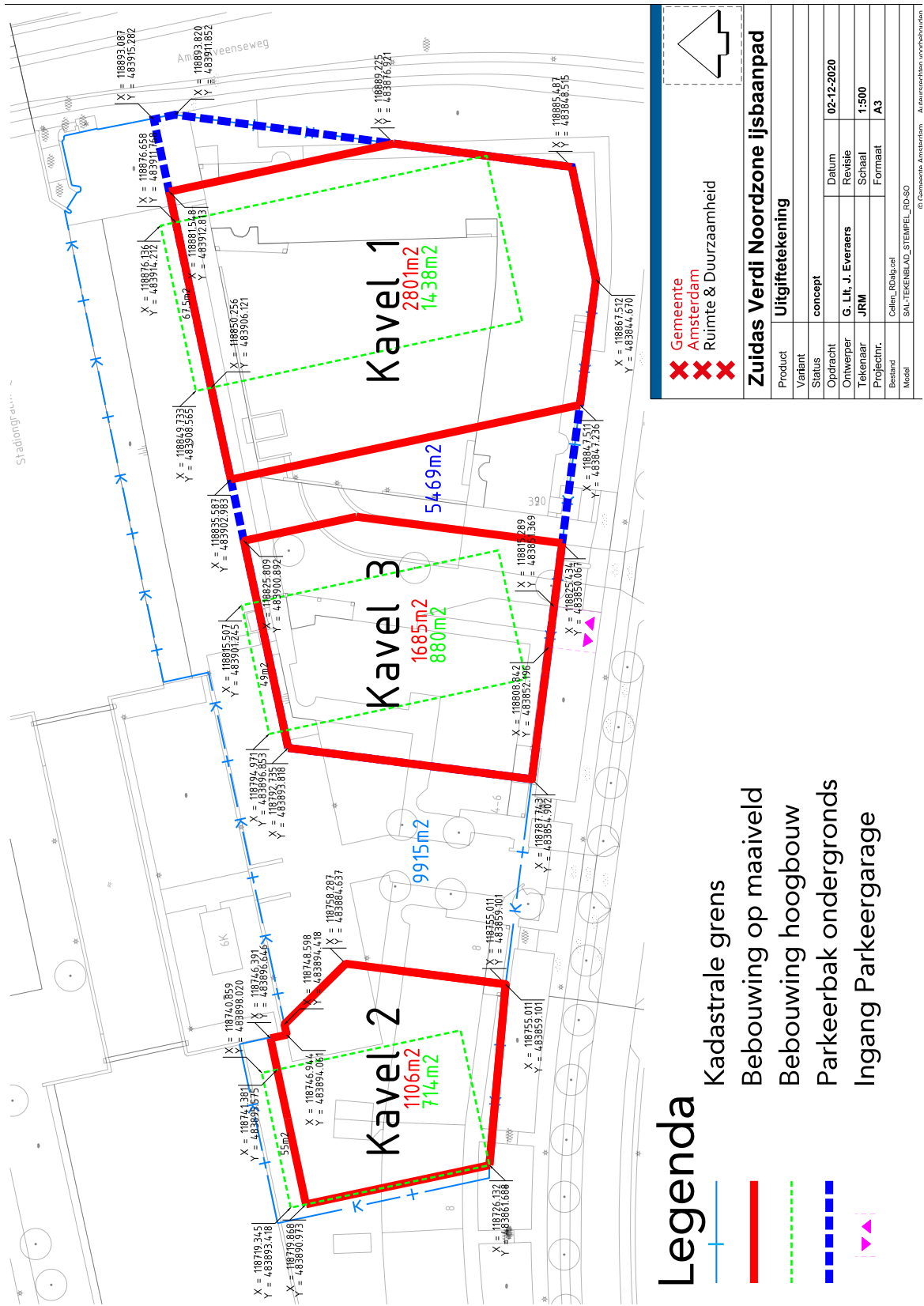
- richting het Olympisch stadion;
- aan het naastgelegen sporthotel;
- als stedelijk verlengstuk van de noordelijke bebouwing in de Fred. Roeskestraat;
- richting de vervolgentwikkelingen (Deelplan 2) binnen Verdi.

De gebouwen maken onderdeel uit van één plan, maar worden gefaseerd gebouwd. De verwantschap van het ensemble wordt gerealiseerd door de architectuur op elkaar af te stemmen. Het gaat hier dan om maatvoering en indeling van de façades, de afstemming van de plinten, woning gebonden buitenruimten en de materialisering van de gevels en daken. Elk gebouw heeft een stevige onderbouw om te voorzien in de benodigde functies (fiets- en scooter-parkeren, woning gebonden bergingen, een ruimte voor afvalinzameling, techniek en nutsvoorzieningen, e.d.) t.b.v. de bovenbouw. Daarnaast is er ruimte voor voorzieningen, werken en wonen in de plinten.

De torens zijn rechthoekig wat in het ontwerp leidend zal zijn. Balkons/buitenruimten maken integraal onderdeel uit van dit principe.



Figuur 4: Street view vanuit de Fred.Roeskestraat in noordwestelijke richting.



Figuur 6: Coördinaten kavels

2. Toetsingskader

2.1 Juridisch planologische procedure

Het huidige bestemmingsplan biedt geen ruimte voor de voorziene ontwikkeling. Daarom wordt een nieuw bestemmingsplan opgesteld waarin de ruimtelijke randvoorwaarden op het gebied van volumes, situering en gebruiksmogelijkheden met - waar mogelijk - enige flexibiliteit zijn vastgelegd. Bij het opstellen van het bestemmingsplan is, naast de formele wettelijke kaders en het algemene gemeentelijk beleid, het investeringsbesluit voor Deelplan 1 van Verdi het uitgangspunt geweest. Voor Verdi als geheel is een milieu effectrapportage gemaakt. De uitkomsten hiervan zijn meegenomen bij het opstellen van Deelplan 1 en dienen voor wat betreft de verschillende milieuthema's ook als onderbouwing van het bestemmingsplan. Op een aantal punten zijn, in vervolg op de milieueffectrapportage en de in dat kader uitgevoerde onderzoeken, ten behoeve van het bestemmingsplan nog nadere studies uitgevoerd.

In 2021 is het ontwerp bestemmingsplan opgesteld en, in het kader van het wettelijk verplichte vooroverleg, besproken met betrokken overheden van onder meer het rijk en de waterschappen. Volgens planning wordt het ontwerpbestemmingsplan in het vierde kwartaal van 2021 ter inzage gelegd. Dan bestaat de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen. Behandeling van het bestemmingsplan in de gemeenteraad wordt begin 2022 verwacht. Indien daarna geen beroep wordt ingesteld treedt het plan in het tweede kwartaal van 2022 in werking. In principe wordt door een beroep de inwerkingtreding met een half jaar vertraagd.

Na inwerkingtreding van het bestemmingsplan kunnen bouwaanvragen die passen binnen de voorwaarden van het bestemmingsplan met een reguliere procedure worden vergund. Dat wil zeggen; in principe binnen acht weken na aanvraag.

2.2 Bouwkavels

Het ontstaan van de kavelgrenzen en zo ook de rooilijnen van de kavels op deze locatie komen voort uit de volgende aanwezige factoren:

- Het gasreducerstation aan de noordkant tussen de kavels 2 en 3. Dit is een station dat zowel lage als hoge druk gasleidingen ontvangt en een omliggende plofcirkel heeft van 4m (categorie II, NEN 1059) en 25m (categorie I). Dit houdt in dat er binnen deze cirkels geen verblijfsfuncties mogen komen.
- De lage- en hogedruk aardgasleidingen van en naar het gasreducerstation liggen aan de noordzijde van kavels 1 en 3, en onder de geplande openbare ruimte midden op het ontwikkelveld tussen kavel 2 en 3. De nieuwbouw (zowel de eerste lagen van het bovengrondse gebouwvolume als ondergrondse gebouwdelen) moet op een afstand van minimaal 3,5 meter van 'buitenkant leiding' komen te staan.

- Ten zuiden van het ontwikkelveld ligt een drietal hoofddrinkwaterleidingen die een groot deel van Amsterdam voorzien van drinkwater. Om de zuidelijke rooilijnen (boven en ondergronds) te bepalen is hier op verzoek van deze assetbeheerder (Waternet), een afstand van de buitenzijde van de leidingen aangehouden van minimaal 5,0 meter.

Bij de uitwerking van het ontwerp dienen in de VO fase afspraken gemaakt te worden met de beheerders van verschillende (ondergrondse en bovengrondse) assets op en rond de kavel.

Voor verdere toelichting op bovenstaande, zie de paragraaf Kabels en leidingen en Bouwlogistiek.

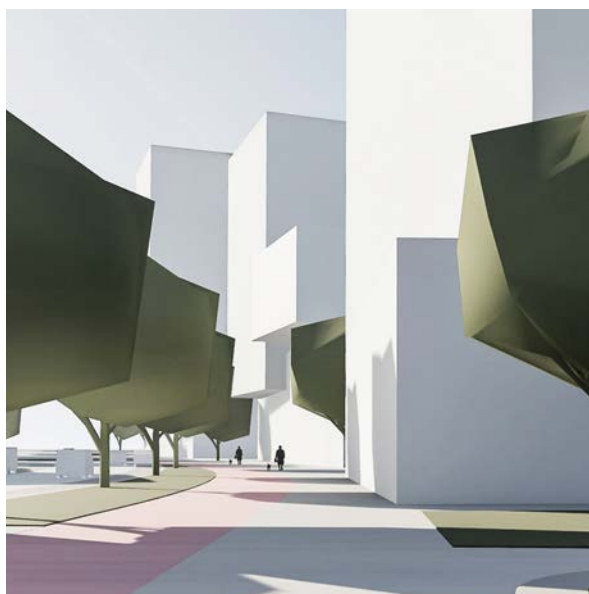
Op basis van bovenstaande technische randvoorwaarden is het terrein opgedeeld in twee ontwikkelveld(en), waar kavel 1 de meest oostelijke en eerst te bouwen ontwikkeling is. Kavel 2 en 3 volgen wanneer de oorspronkelijke bouw gesloopt kan worden door het eindigen van lopende huurcontracten. (zie figuur 5 voor kavelnummers).

- Kavel 1 heeft een grondoppervlak van 2.801m²;
- kavel 2 heeft een grondoppervlak van 1.106 m²;
- kavel 3 heeft een grondoppervlak van 1.685 m².

De kavels zijn vastgelegd door de aangegeven coördinaten (zie figuur 6) en definiëren tevens het uit te geven bouwgebied. Alle ondergrondse constructies moeten binnen de gestelde kavelgrenzen gerealiseerd worden. Met uitzondering van een gedeelte van de ondergrondse parkeergarage ten oosten en westen van kavel 1. De kavels hebben samen een grondoppervlak van 5.592 m² met een totaal te realiseren programma van 37.410 m² bruto vloeroppervlak (BVO). De kavels zijn bij voorkeur 100% bebouwd.

Ruimtelijk is er een mogelijkheid voor een ontsluitingsweg van circa 2m breed rondom kavel 2, daar waar eigen grond van de stichting grenst aan gemeentegrond, aan het schoolplein. Deze mogelijkheid voor een ontsluitingsroute ten westen en noorden van kavel 2 is naar eigen wens van de stichting in te richten. De rest van de openbare ruimte op grond van de stichting is een onderdeel van de groen en voor iedereen toegankelijke openbare ruimte ten noorden van het IJsbaanpad. De inrichting van het maaiveld zal in overleg met de gemeente gebeuren. Verdere specificaties zijn terug te vinden in paragraaf 2.6.

Onder de kavels 1 en 3 is het mogelijk een ondergrondse parkeergarage te realiseren. Door verschil in de fasering is het toegestaan een tijdelijke in-/uitrit van de parkeergarage te realiseren. Het SO ontwerp inclusief bouwplan met rijroutes/verkeer en pitstraat tijdens de bouw, dient ter goedkeuring te worden voorgelegd aan de WVA en CVC. De gemeente faciliteert dit proces. Het zoekgebied en zo de locatie van de definitieve inrit is vastgesteld door de gemeente



Figuur 7: impressies stedenbouwkundige volumen vanaf maaiveld

in verband met het veilig op- en afrijden van het IJsbaanpad en de veiligheid op deze straat voor alle verkeersdeelnemers. De inrit van de parkeergarage bevindt zich in de definitieve fase inpandig in kavel 3. (zie figuur 6 & 12).

Tussen de kavels 2 en 3 ontstaat een grote openbare ruimte die deel uit maakt van de stedenbouwkundige opzet van Verdi (deelplan 1 en 2). Deze ruimte is bedoeld voor een publiek toegankelijke doorsteek tussen de gebouwen die ook recreatief te gebruiken is. Er zijn geen afsluitingen/afasteringen of hekken in welke vorm dan ook toegestaan op de plot, met uitzondering van kavel 2 waar aan de west(schoolzijde)- en noordzijde (stadiongracht) ten behoeve van veiligheid en beperkte toegankelijkheid van de bij de gebouw behorende ontsluitingsweg wel een hek/schutting of groene afscheiding is toegestaan. (zie kavelregels figuur 5) En met uitzondering van de zone tussen kavel 1 en 3, zone 2: zie uitleg figuur 11.

Om het groene karakter mogelijk te maken moet er rekening gehouden worden met de benodigde gronddekking en de mogelijkheden met betrekking tot in de ondergrond liggende kabels en leidingen. Aan deze ruimte kunnen bijvoorbeeld de toegangen komen naar gemeenschappelijke fietsenstalling(en), bergingen, ruimten voor afvalinzameling, techniek, woningen en voorzieningen zoals horeca of een andere (maatschappelijke) voorziening.

De maaiveldhoogte voor deze kavels en de groene doorsteek zijn bepaald en dienen voor een goede aansluiting op de openbare ruimte aangehouden te worden. Een toekomstig concept Profiel IJsbaanpad en de maaiveldhoogte waar met de façade van het gebouw op aangesloten dient te worden zijn te zien in figuur 9. De maaiveldhoogte waarop de gebouwen dienen aan te sluiten is + 1,0m NAP.

De rooilijnen van de gebouwen, aan het IJsbaanpad, de Amstelveenseweg en de westzijde van kavel 2

zijn verplicht te bebouwen rooilijnen. Eventuele gewenste terugspringen, setbacks of een andere soort van inkeping/terugligging in/van de rooilijn van de overige gebouw(en)zijden zijn voor te leggen aan de gemeente in alle ontwerpfasen (SO-VO-DO).

2.3 Plint

De ambitie die wordt gesteld aan de straatwanden is dat deze bijdragen aan een levendig en aantrekkelijk straatbeeld in Zuidas. De plint is daarmee een essentieel onderdeel van een succesvolle straat en deze moet dan ook een eigen architectonisch karakter hebben. De plinten zijn uitnodigend en transparant en dragen bij aan een levendig en aantrekkelijk beeld op ooghoogte en zijn van belang voor de ervaring van 'de menselijke maat' in het gebied. Blinde gevels moeten worden voorkomen, waarbij de eis geldt dat minimaal driekwart van de gevel grenzend aan de openbare ruimte open en transparant moet zijn. De plint is een essentieel onderdeel van een succesvolle overgang van gebouw naar openbare ruimte. Om deze reden behoeft de architectonische en programmatische uitwerking hiervan speciale aandacht. Omdat de torens allen een meerlaagse onderbouw hebben kan deze plint als eerste bouwlaag esthetisch en programmatisch versterkt worden door de 2e en 3e bouwlaag van de onderbouw.

Voor de plint gelden daarbij de volgende eisen:

- De plintverdieping – ofwel eerste bouwlaag – heeft een minimale netto hoogte van 4,0 m over de gehele bouwlaag. Dit geldt voor alle drie de kavels;
- Half verdiepte bouwlagen zijn niet toegestaan, de eerste bouwlaag ligt geheel boven maaiveld

en sluit met het vloerpeil aan op het maaiveld;

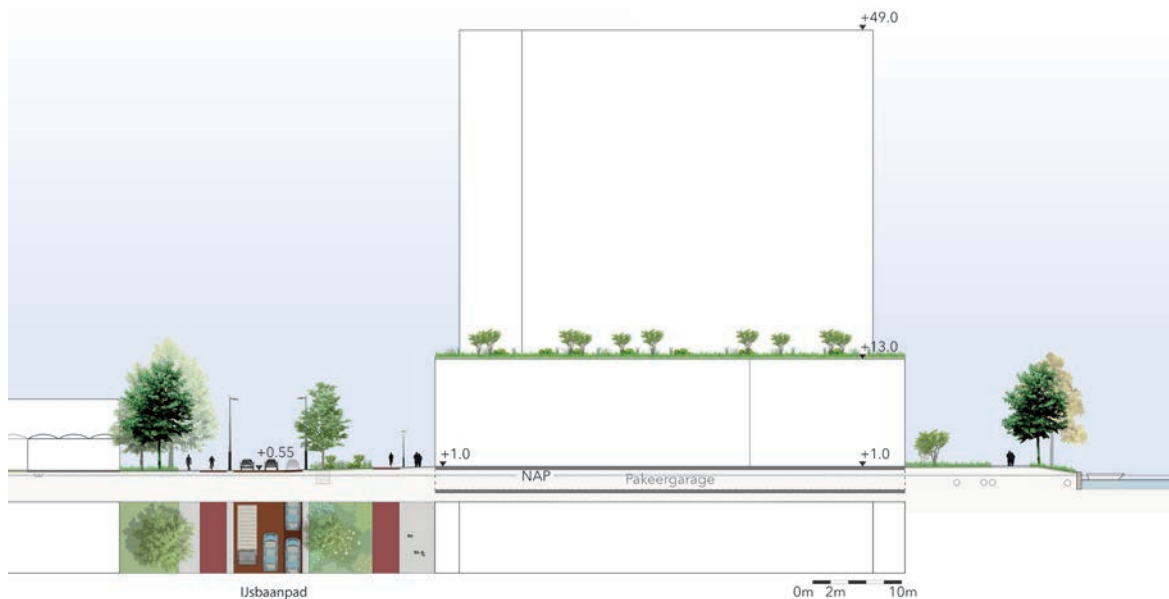
- De plint is onder te verdelen in kleinere units met meerdere voordeuren;



Figuur 8: Eigendomsgrenzen stichting bestaand(geel + oranje), toekomst (geel).



Figuur 9: huidige profiel IJbaanpad



Figuur 10: Concept toekomstig profiel IJbaanpad (aanleg na oplevering kavels), status niet definitief. Wel definitief is de met de ontwikkeling op aan te sluiten afgegeven maaiveld hoogte van + 1,0 m NAP, geldend voor alle drie de kavels.

- De hoofdentree('s) van de gebouwen zijn vanaf het IJbaanpad en de Amstelveenseweg te bereiken;
- De actieve functies op de begane grond (2e en- mogelijk in kavel 1 en 3 op de- 3e bouwlaag) in de gebouwen, zoals secundaire entrees maar ook woonkamers en gemeenschappelijke functies en ruimten richten zich op de openbare ruimte rondom de kavels om de sociale controle in de buurt te bevorderen en de interactie te vergroten;
- Technische ruimten en installaties ten behoeve van energie- en nutsvoorzieningen zijn op vanzelfsprekende wijze onderdeel van het gebouw. Ze vormen geen beperking voor het functioneren van de plint en vormen geen visuele belemmering in het straatbeeld. Deze ruimten worden bij voorkeur gesitueerd: bij kavel 1 aan de westzijde; bij kavel 2 aan de westzijde; bij kavel 3 aan de oostzijde.

2.4 Bouwhoogte

De bouwhoogten verschillen en volgen uit de compositorische hoogte opbouw van het plan. In figuur 5 zijn alle maximale bouwhoogten per **gebouw** opgenomen. Het zijn hoogten ten opzichte van NAP Voor de drie kavels geldt:

- Kavel 1: Bouwhoogte onderbouw: 13,0 m; Maximale gebouwhoogte: 38,0 m.
- Kavel 2: bouwhoogte onderbouw: 9,0 m ; maximale gebouwhoogte: 42,0 m
- Kavel 3: bouwhoogte onderbouw: 9,0 m en 13,0 m; maximale gebouwhoogte: 49,0m.

De maximale bouwhoogte mag in overleg en na goedkeuring van de gemeente, overschreden worden ten behoeve van energie opwekking en liftschachten.

De 2e en (in geval van kavel 1 en 3) 3e bouwlaag zijn minimaal bruto 3,5m hoog. De minimale verdiepingshoogte voor woonlagen is bruto 3,3 meter.

De bovenbouw van beide kavels: 2 en 3 hebben dus een bruto verdiepingshoogte van minimaal 3,3m. De bovenbouw van kavel 1 heeft een bruto verdiepingshoogte van minimaal 3,5m. Dit om flexibiliteit voor nu en de toekomst te hebben en omdat hiervoor een

gemengd programma geldt (voorzieningen, kantoor en wonen).

Alle bouwhoogten vallen onder het zachte vlak van het LIB, waarvoor geen verklaring van geen bezwaar aangevraagd hoeft te worden. Om de speelsheid, dieptewerking en het ritme van de gebouwen te versterken zijn er overstekten/uitkragingen in de bouwvolumen opgenomen:

- Kavel 1 heeft aan de noordzijde een overstek van 2,5 m die ingezet moet worden vanaf de 3de bouwlaag.
- Kavel 2 heeft ook aan de noordzijde een overstek van 2,5 m die moet worden ingezet vanaf de derde bouwlaag.
- Kavel 3 heeft eveneens aan de noordzijde een overstek van 2,5 m die moet worden ingezet vanaf bouwlaag 4.

Hierbij is rekening gehouden met de toegankelijkheid van kabels en leidingen die onder of net naast de toekomstige bebouwing liggen. Het ontwerp zal afgestemd moeten worden met de betrokken nutsbedrijven/assetbeheerders en gemeente.

Balkons zijn gewenst, maar mogen niet buiten de aangegeven bouwvolumen uitsteken en maken integraal onderdeel uit van het ontwerp.

Alle technische installaties en bouwwerken dienen uit het zicht binnen de maximale bouwhoogte opgelost te worden.

2.5 Programma

De gebouwen samen in de huidige situatie hebben een oppervlak van circa 8.500 m² brutovloeroppervlak (bvo). In de nieuwe stedenbouwkundige opzet is

ruimte voor maximaal 37.410 m² bvo. Dit betekent een toename van 28.894 m² bvo. Voor het woonprogramma wordt uitgegaan van het volgende principe: een verdeling van 56 % middensegment en 44 % vrije sector woningen.

Voor IJsbaanpad Noord komt dit uit op de programma verdeling te zien in tabel 1.

Wonen

Het plan biedt ruimte aan maximaal 16.500 m² bvo woonprogramma circa 175-200 woningen.

Kantoor

Kantoorgebruik moeten aansluiten op de Visie Zuidas en de daarin geformuleerde criteria. Doel is het creëren van een gezonde werkplek waar het welzijn van de werknemers voorop staat. Voor de ontwikkeling geldt de volgende eis: Maximaal 17.886 m² bvo kantoorprogramma.

Voorzieningen

Op de begane grond van gebouwen (de plint) streven we op de meeste plekken naar een grote verscheidenheid aan voorzieningen. Het bieden van flexibiliteit is hierbij een vereiste.

Van het totale programma is minimaal 3.025 m² bvo voor voorzieningen bestemd. Dit is exclusief technische ruimten, fietsenstalling e.d. Het uitgangspunt is behoud van de huidige maatschappelijke voorziening, een kinderdagverblijf in een van de gebouwen.

Het gaat om een of meerdere maatschappelijke voorziening(en) die naar eigen invulling aan te vullen zijn met m² bvo andere voorzieningen. Dit deel van het programma zal bestaan uit de volgende maatschappelijke functie:

Kavel	Bouwlaag	Functie	Aantal bouwlagen	Vloer oppervlak	Max. vloeroppervlak per bouwlaag	Max. ruimte in envelop per kavel	Max. laadvermogen per kavel	waarvan Wonen	waarvan Kantoren/Voorzieningen
1	1	K/Vz	1	2.800	2.800	18.466	17.000	-	17.000
	2,3	K	2	2.800	5.600				
	toren	K	7	1.438	10.066				
2	1	Vz/K	1	1.106	1.106	9.352	8.440	7.000	1.440
	2	Vz/K	1	1.106	1.106				
	toren	W	10	714	7.140				
3	1	Vz/K	1	1.685	1.685	14.346	11.970	9.499	2.471
	2	Vz/K	1	1.685	1.685				
	3	W	1	1.296	1.296				
	toren	W	11	880	9.680				
							37.410	16.499	20.911
							100%	44%	56%

De tabel gaat uit van m² bvo.

In het maximaal laadvermogen per kavel is, in afstemming met de ontwikkelende partij, rekening gehouden met:

- De benodigde m² ten behoeve van wonen in de onderste bouwlagen van de woontorens zoals: entreezone, fietsparkeren, afval, techniek, e.d;
- Ruimte ten behoeve van architectonische uitwerking ten behoeve van licht, lucht en ruimte voor zowel de woningen (balkons/buitenruimte) als het kantoorvolume;
- Gasreducerstation beperkingen t.a.v. wonen.

Tabel 1: Programma overzicht per kavel

- Kinderdagverblijf met minimaal 500m² bvo en bijbehorende buitenruimte. Hierbij is de benodigde m² buitenruimte afhankelijk van het aantal kindplaatsen. Vooralsnog wordt er uitgegaan van behoud huidige aantal kindplaatsen en de daarbij behorende m² bvo.

2.6 Publiek toegankelijke maaiveld

Het merendeel van de ruimte rondom de te ontwikkelen kavels is privaat eigendom van de stichting. Bij de gezamenlijke totstandkoming van het plan is afgesproken dat deze ruimte in samenwerking met de gemeente wordt ontworpen als één geheel met de aangrenzende openbare ruimte in eigendom van de gemeente. Het uitgangspunt voor Verdi, zoals ook opgenomen is in de Projectnota Verdi, is dat het gebied meer open en beter doorwaadbaar wordt. Voor de stichting is het van belang dat zij, in het geval van overlast op het publiek toegankelijke eigen terrein, kunnen handhaven.

Zowel in de huidige situatie als in de toekomstige situatie ligt er een aantal routes op of grenzend aan de

plot van de stichting, ook te zien op figuur 5:

- De nieuw aan te leggen en in te richten noord-zuid verbinding vanuit het Olympisch Stadion over het IJsbaanpad via het Tripolis-complex naar metrostation Amstelveenseweg;
- Herstellen van de oost-west voetgangers verbinding vanaf de brug over de Amstelveenseweg naar deze nieuwe noord-zuid verbinding, zuidelijk van de stadiongracht en ten noorden van de kavels 1 en 3;
- De noordelijke fietsroute op het IJsbaanpad die onderdeel uitmaakt van het Hoofdnet Fiets in Amsterdam, aangrenzend aan het voetpad;
- De westelijke fietsroute op de Amstelveenseweg liggend oostelijk van kavel 1.

Inrichting van het maaiveld

Minimaal 50% van de onbebouwde (openbare) ruimte dient groen te worden ingericht. Het kappen van bomen voor het mogelijk maken van de bouw wordt zo veel mogelijk voorkomen. Naast de bestaande bomen worden nieuwe bomen en een diversiteit aan



Figuur 11: Zone 1-5 voor maaiveldinrichting.

Uitgangspunten per zone:

- Zone 1: Eigendom stichting en publiek toegankelijk; Intensieve groene inrichting vereist: hoogteverschil overbruggen met groen talud. Mogelijkheid ondergrondse constructie, zoekgebied WKO warmtebron(nen), minimale gronddekking van 0,3m(direct aan gebouw) tot minimaal 1,5m, belasting op ondergrondse parkeergarage moet 1e orde bomen kunnen situeren, openbaar karakter;
- Zone 2: Eigendom stichting, mag met lage hekjes of vergelijkbare afscheiding worden omzoomd in geval van een Kinderdagverblijf of een andere bescherming nodig hebbende functie, anders publiek toegankelijk. Groene inrichting vereist; minimale gronddekking van 0,3m;
- Zone 3: Eigendom stichting en publiek toegankelijk: Intensieve groene inrichting vereist; openbaar toegankelijk karakter met oost-west route, het plaatsen van een bordje om te wijzen op handhaving is toegestaan; volle grond voor 1e orde bomen, aanwezigheid in de grond van hoge en lage druk gasleidingen;
- Zone 4: Eigendom stichting en publiek toegankelijk, m.u.v. langzaamverkeersroute tussen brug en straat, daarvan overdracht aan gemeente na inrichting; omvang en exacte situering nader te bepalen, gemeente en stichting maken afspraken over kosten en beheer. Intensieve groene inrichting vereist: Zoekgebied koude bron(nen) WKO, volle grond voor 1e orde bomen, aanwezigheid in de grond van lage druk gasleidingen;
- Zone 5: Eigendom stichting, niet publiek toegankelijk. Hekken of andere afscheidende middelen met een maximale hoogte van 3,0 meter. gewenste zone voor ontsluiting van technische ruimten.

groen zoals vaste planten, bloemrijk grasland en heesters toegevoegd. Met de transformatie van Verdi wordt de openbare ruimte, waaronder het IJsbaanpad, volgens de Puccini methode ingericht. Dit betekent dat de materialisering bestaat uit rode gebakken klinkerkeien in de rijweg en 30x30cm lichtgrijze betontegels in het trottoir. Trottoirbanden zijn van beton, voorzien van de blauwgrijze 'Amsterdamse toeslag' van granietsplit. De meeste pleinen/openbaar toegankelijke tuinen (dit geldt ook voor noordzone) kennen een rijke groene inrichting met sport- en speel of gebruik voorzieningen zoals bankjes of zitranden. Voor de betontegels wordt uitgegaan van een zogenaamde Puccini-plus tegel (30x30 betontegels, Breccia antraciet 620, licht uitgewassen) om aan te sluiten bij de aangrenzende buurten van Zuidas (Fred. Roeskestraat en Kenniskwartier). Het heeft de voorkeur van de gemeente om de inrichting van Noordzone IJsbaanpad aan te sluiten bij deze puccini inrichting. De niet te bebouwen ruimte is onder te verdelen in 5 zones waar verschillende eisen worden gesteld omtrent maaiveldinrichting, behoud en terugplaatsing van bomen en struiken, gronddekking, wandelpaden, en routes voor aanwezige assets. Figuur 11 geeft deze zones in meer detail weer.

Techniek ten gunste van kwaliteit landschap

Daar waar verhard maaiveld aansluit op het maaiveld bovenop de parkeergarage worden stootplaten aangebracht door de ontwikkelende partij voor het opvangen van zettingsverschillen.

Voor de locaties waar windhinder optreedt, door de bebouwing, op maaiveld wordt op gebouwniveau gekeken wat voor aanpassing daarvoor nodig zijn. (zie bijlage F. Windhinder)

Op het IJsbaanpad zal met de herprofilering ingezet worden op een mooie en gezonde groenstrook onder de bomenrij. Deze strook zal voorzien in de putten die de huisaansluitingen vanuit de kavels toegankelijk maken. Vanuit dit oogpunt is het vereist om per kavel maximaal één bundel van kabels en leidingen te maken naar de technische ruimtes op de kavels. Voor de uitwerking dient overleg plaats te vinden vanaf de SO fase tussen de ontwikkelende partij en de gemeente.

2.7 Groen en natuur

Voor de kwaliteit van leven in een stad is groene ruimte essentieel. Dit geldt zeker voor het dichtst bebouwde stukje Nederland, juist hier neemt de behoefte aan bruikbaar en betekenisvol groen toe. Daarom wordt de (groene) lat op de Zuidas extra hoog gehouden en wordt hier de nieuwe standaard gelegd voor toekomstige stedenbouw.

Verdi is uniek omdat het een overgangsgebied is van de hoogstedelijke Zuidas naar de groene natuurlijke omgeving van de Nieuwe Meer. Verdi heeft als doelstelling om het groen van het buitengebied te

verbinden met de hoogstedelijke Zuidas.

Voor deze kavel worden de volgende ambities opgenomen aanvullend op specifieke eisen opgenomen in dit Toetsingskader:

- groen- en Natuurinclusief bouwen integraal toegepast binnen elke ontwerpopgave;
- grote diversiteit in typen groen (bomen, heesters, vaste planten, inheemse kruiden, waterplanten, etc.);
- optimale functionaliteit van groen (klimaatbestendig, beeldkwaliteit, ecologie, leefbaarheid, etc.);
- duurzaamheid van groen (extensief beheer, toekomstbestendig en plantmateriaal van duurzame en lokale herkomst);
- onderdeel uitmakend van grotere groene structuren en netwerken binnen de Zuidas en omgeving.

Een groen dak staat niet op zichzelf maar is deel van het groene netwerk om en op de kavel. Elke nieuwe ontwikkeling levert een bijdrage aan bestaande en toekomstige groenstructuren en biedt de kans de biodiversiteit op de Zuidas te vergroten. Alleen op die manier blijft de Zuidas, ook in de toekomst, een prettige plek om te wonen, werken en verblijven.

Groene daken

Nieuwe daken in de stad worden ingezet voor groen en leefruimte, waar mogelijk in combinatie met waterberging en energieopwekking. Op daken tot een hoogte van 35 meter moet volledig ingezet worden op een intensieve, hoogwaardige en toegankelijke dakbegroeiing in combinatie met waterberging. Op hogere dakdelen kan de nadruk op energieopwekking en zal de nadruk op waterberging liggen. Weet dat zonnepanelen een hoger rendement leveren wanneer ze in combinatie met een groen dak worden geplaatst omdat ze hierdoor minder heet worden.

Een intensieve, hoogwaardige dakbegroeiing bestaat uit een grote variatie van bij voorkeur inheemse beplanting (beplanting die een functie vertegenwoordigt voor fauna die van nature voorkomt in Amsterdam), uiteenlopend van vaste planten tot houtige gewassen, die gedurende alle jaargetijden een fraai beeld geeft en ecologische waarde vertegenwoordigd. In het kader van biodiversiteit zijn dichtere groenstructuren van belang. Daarbij heeft het de voorkeur als de groendaken van de verschillende kavels in groenstructuren en beplanting bij elkaar passen en als een groene verbinding voor vogels en insecten kan dienen.

De groene daken zijn verplicht op de sokkels ofwel onderbouw van de drie gebouwen. Deze daken zijn toegankelijk en gebruiksvriendelijk.

Het uitgangspunt voor een intensieve dakbegroeiing is het minimaal inrichten van 75% van het beschikbare dakoppervlak. Dit houdt in een

grondlaag met voldoende dikte met een natuurlijk substraat waar bodemleven mogelijk is. Technische voorzieningen (zoals de gevelwasinstallatie, waterberging en energieopwekking) vormen een integraal onderdeel van alle daken en zijn aan het zicht onttrokken.

Groenplan

Bij het ontwerp van het gebouw moet een VO- en DO groenplan aangeleverd worden waarin (in ieder geval) is uitgewerkt op welke wijze, met welk doel en met welke beplanting groen wordt gerealiseerd op de kavel en hoe invulling wordt gegeven aan natuurinclusief bouwen. Dit kan in de vorm van binnen- en buitenterreinen, gevels en daken. Met betrekking tot een intensieve, hoogwaardige dakbegroeiing moet ook een principe- dwarsdoorsnede van de ondergrondse groeiplaats en watervoorziening worden toegevoegd.

In de definitieve ontwerpfase is een volledig landschapsontwerp deel van het ontwerp. Hier dient geheel duidelijk te zijn hoe de daken, openbare ruimte en andere gebouwdelen met groen en natuurinclusieve maatregelen worden ingericht. Het ontwerp, concept, beplantingsplan, technische inpassing en aansluiting op het gebouw, beheerplan met garantie voor 10 jaar en impressies maken deel uit van het definitieve ontwerp.

Natuur inclusief bouwen

Natuurinclusief bouwen is de norm in Amsterdam. Elke ontwikkeling moet laten zien dat het de biodiversiteit helpt verhogen. Dit hangt op de basisprincipes; voedselbeschikbaarheid, schuilmogelijkheden en verblijfmogelijkheden. Door de juiste beplanting toe te passen zorg je voor jaarronde voedselbeschikbaarheid. Door dichtere groenstructuren toe te passen zorg je voor schuilmogelijkheden en met nestkasten voor vogels, vleermuiskasten en insectenhôtels zorg je voor voldoende verblijfplaatsen. Voor Verdi deelgebied 1 ligt de kans om een groene verbinding via de daken en het IJsbaanpad in oost-west richting te krijgen. Dit werkt alleen wanneer alle gebouwen hieraan bijdragen met hun groenstructuren aan de gevels en op de daken.

Voor Verdi deelgebied 1 liggen kansen voor gierzwaluw, huismussen, zwarte roodstaart, witte kwikstaart, gebouw bewonende vleermuizen en wilde bijen. De Amsterdamse brochure 'Natuur inclusief bouwen en ontwerpen (NIBEO), mei 2018' van Blokker en Timmermans (2018) kan als inspiratiebron dienen hoe hier invulling aan gegeven kan worden.

Wet Natuurbescherming

Bij de ontwikkelingen moet rekening gehouden worden met de Wet Natuurbescherming. De bestaande bebouwing en het omliggende groen kan een essentiële functie voor beschermde soorten

hebben. Dit moet vooraf worden getoetst. Eventuele mitigerende maatregelen hieruit voortkomend dienen vooruitlopend van de werkzaamheden te zijn aangebracht. Daarnaast moeten compenserende maatregelen worden ingepast in het nieuwe ontwerp. Deze maatregelen dienen bovenop de te nemen kansen van natuurinclusief bouwen te worden genomen.

Water

Opgaven voor de stad ten aanzien van extremere neerslag en klimaatverandering vraagt ook om een bijdrage op particulier terrein. Bij het ontwerpen van gebouwen moet het vasthouden en vertragen van hemelwater worden meegenomen. De onderstaande eisen gelden hiervoor:

- De minimale waterberging op de kavel is de totale kaveloppervlakte x 60 mm per 24 uur;
- Het opgevangen hemelwater wordt in minimaal 24 uur afgevoerd met een constant debiet (ca. 2,5 mm/uur).
- Hanteer de in 2020 uitgebrachte Hemelwaterafvoerorder (leegloop kan een andere eis hebben).

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

2.8 Afvalinzameling

Afvalinzameling vindt voor alle functies (wonen, kantoren en voorzieningen) en alle typen afval in pandig plaats. De inpandige locatie moet voldoende groot zijn voor het opstellen van alle benodigde containers en goed toegankelijk zijn voor het inzamelen en ophalen van het afval. Bij voorkeur is deze ruimte op begane grond gesitueerd, dit vergemakkelijkt het uitrijden en aanbieden van afvalcontainers op het IJsbaanpad en is gebruiksvriendelijk voor de bewoners. Er wordt onderscheid gemaakt tussen het ophalen van huishoudelijk afval (wonen) en bedrijfsafval (kantoren en voorzieningen). Afvalinzameling van bedrijfsafval dient door de gebruikers zelf georganiseerd te worden. Het streven is om maximale afvalscheiding bij de bron te behalen. Voor de inzameling van huishoudelijk afval dient een doordachte ruimtereservering gedaan te worden. Dit dient te worden afgestemd met de Gemeente in de VO en DO fase. In het geval van toekomstige herontwikkeling/transformatie van de kavel wordt aangesloten op het bestaande afval ophaalsysteem in overleg met Dienst Afval en Grondstoffen.

2.9 Ontsluiting

Het IJsbaanpad is en blijft de ontsluiting voor de kavels aan de Noordzijde van het IJsbaanpad. Om een goede ontsluiting van het IJsbaanpad te bewerkstelligen zijn er specifieke eisen gesteld aan de ontsluiting van de kavels:

- Het is zowel in de tijdelijke situatie als in de definitieve situatie mogelijk om één ondergrondse parkeergarage te maken die in twee richtingen een aansluiting krijgt op het IJsbaanpad. Het zoekgebied voor de definitieve situatie is aangegeven in figuur 12;
- In het maaiveldontwerp, herprofilering van het gehele IJsbaanpad wordt in relatie tot de bereikbaarheid rekening gehouden met het voorrijden bij de school, plekken om te laden en lossen op maaiveld ten behoeve van alle kavels, kiss&ride, parkeren op straat en afvalinzameling;
- Het uitgangspunt voor de ondergrondse parkeergarage is een doorrijhoogte van minimaal 2,2m netto (*NEN 2443 2013 Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in garages*) aan te houden;
- Bezorgdiensten, verhuizingen, e.d. voor het wonen, de kantoren en voorzieningen zullen gebruik moeten maken van de langspaarkeerplekken. Dit is niet ideaal in verband met de belangrijke fietsroute die gekruist moeten worden. In verband met de incidentele bewegingen die dit zal meebrengen worden deze toch hierin voorzien;
- Laden en lossen vindt op maaiveld plaats;
- De hellingbaan inclusief vlakstand van de gebouwde autoparkeergarage ligt volledig in-

pandig en niet in lengterichting aan een gevel. Dit om zoveel mogelijk actieve plint met programma te kunnen realiseren. De vlakstand is tenminste 5,0 meter lang met een helling van maximaal 3 %. Dit dient als bufferruimte i.v.m. het kruisen van langzaam verkeer (hoofdnet fiets) en de overzichtelijkheid bij het in- en uitrijden van de parkeergarage.

2.10 Parkeren

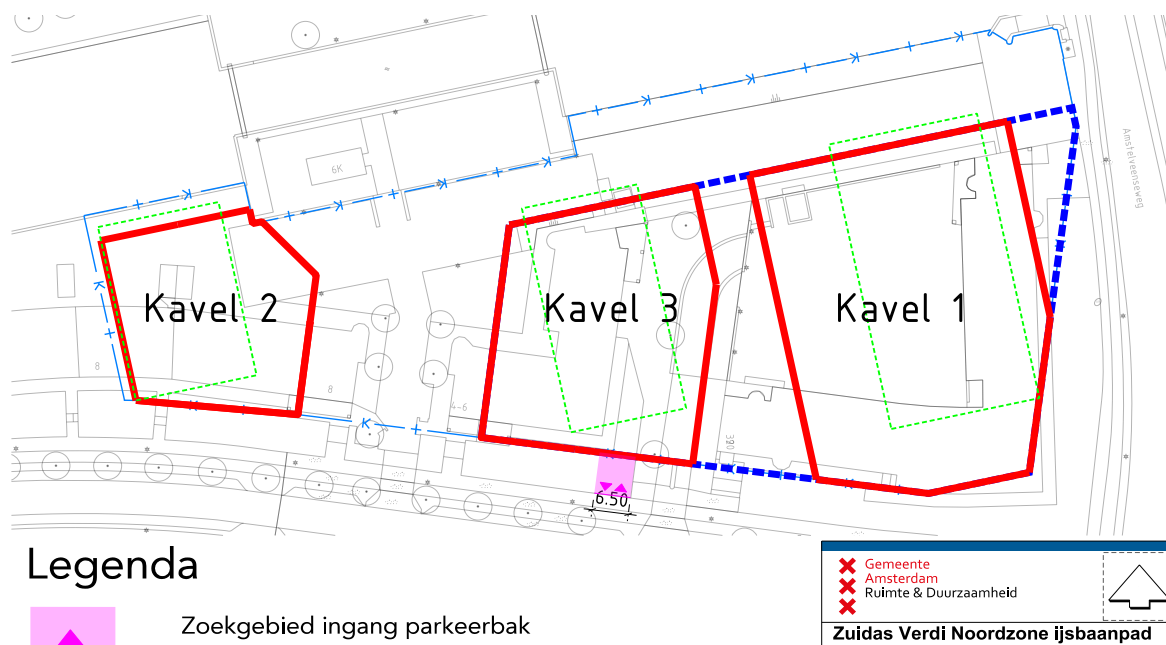
Stichting Burgerweeshuis, maar ook de andere eigenaren/erfpachters hebben in de participatiebijeenkomsten aangegeven dat er slim met het parkeren omgegaan moet worden en dat gemeenschappelijk gebruik van de parkeergarages mogelijk moet zijn. Belangrijkste voorwaarde hiervoor is dat de ondergrondse parkeergarage toegankelijk is voor zowel de kantoorgebruikers en bezoekers van kavel 1, als de bewoners en bezoekers van kavel 3. Dubbelgebruik en openbaarheid van de parkeergarage is niet geëist. Kantoorgebruikers maken geen gebruik van de parkeerplekken gereserveerd voor woningen en andersom.

Het parkeerbeleid voor auto's, fietsen en scooters is vastgelegd in de volgende documenten, waar deze ontwikkeling in een "zone 1" gebied valt:

- Nota Parkeernormen Fiets en Scooter, maart 2018;
- Nota Parkeernormen Auto, nov 2017.

Fiets en scooter

Gelet op de druk op de openbare ruimte is het belangrijk dat de fietsen van, in ieder geval bewoners, kantoorgebruikers en bezoekers, inpandig en gebruiksvriendelijk opgelost worden. Gebruiksvriende-



Figuur 12: Maximale contour ondergrondse parkeergarage

lijk betekent dat het een gemeenschappelijke ruimte moet zijn die makkelijk toegankelijk is, bij voorkeur gelijkvloers met omliggende openbare ruimte.

Bij het ontwerp van de stalling moet ook ruimte gecreëerd worden voor bijzondere modellen zoals bakfietsen, fietsen met kratjes/kinderstoeltjes en elektrische fietsen. Voor specifieke maatvoering van de stalling en verdere (technische) eisen zie de eerder genoemde Nota. ("*H5.kwaliteitseisen stallingen*")

Aantal te realiseren parkeerplekken fietsen en scooters voor woningen, voorzieningen en kanto(o)r(en) volgens de norm. Er wordt dringend geadviseerd om naast vereisten ook de richtlijnen in pandig op eigen kavel te realiseren om overlast op het maaiveld te voorkomen. De gemeente realiseert geen fiets- en scooterparkeerplekken in de openbare ruimte voor deze ontwikkeling.

Voor de maatschappelijke voorziening(en) wordt maatwerk geleverd naar de behoefte van de huurder in overleg met de gemeente.

Auto

Ondergrondse constructies zoals kelders en parkeergarages moeten waterdicht worden uitgevoerd. Permanente polderconstructies en kunstmatige ontwateringsmiddelen zijn niet toegestaan. Bij de ondergrondse bouwlaag moet voldaan worden aan de gemeentelijke grondwaternorm. Hierover dient met het Waterschap AGV/Waternet overlegd te worden.

Normen voor autoparkeren zijn gemaximeerd:

Wonen:

- maximaal 1 parkeerplek per woning;
- bezoekers (van de woningen) 0,1 parkeerplek per woning die aangesloten is op de parkeergarage;
- Er worden geen parkeervergunningen voor bewoners bij nieuwbouw verstrekt in de openbare ruimte.

Kantoor:

- maximaal 1 parkeerplek per 250 m² bvo.

Voorzieningen:

- zie Nota Parkeernormen Auto, nov. 2017.

Er wordt niet voorzien in parkeerplekken in de openbare ruimte ten behoeve van voorzieningen en andere functies. Ook worden geen parkeervergunningen voor parkeren in de openbare ruimte verstrekt. De straat zal voorzien in betaalde parkeerplekken die gebruikt kunnen worden door bezoekers.

Het beschikbare oppervlak voor het ondergronds parkeren is maximaal 5.469m². Er wordt een 1-laagse ondergrondse parkeergarage toegestaan.

2.11 Kabels en leidingen

Bij de uitwerking van het stedenbouwkundig plan is rekening gehouden met de aanwezige kabels en leidingen, zie bijlage B. Er ligt hier een aantal belangrijke gas- en waterleidingen die niet zomaar verplaatst kunnen worden.

Tijdens het ontwerpproces en de uitvoering van het project zal de ontwikkelende partij zorgen voor een goede afstemming met de nutspartijen/assetbeheerders en dan in het bijzonder Waternet en Alliander. Er zal gemonitord moeten worden tijdens de sloop en bouw om zettingsverschillen in de gaten te houden. De risico's van het ontwerpproces en de bouwfase(n) zijn volledig voor de ontwikkelende partij.

Tijdens de sloop/bouw van gebouwen in de buurt van deze leidingen moet rekening gehouden worden met de aanwezigheid van deze leidingen (kunnen niet te zwaar belast worden) en dienen er hekken te worden opgesteld ter bescherming hiervan.

Gasleidingen

Voor de bestaande gasleidingen die op de eigendomsgrond aanwezig zijn (en ook daarbuiten) worden door Alliander naast de geldende NEN norm eisen gesteld. Eveneens dienen er in de ontwerpfase(SO fase) proefsleuven gegraven te worden om de diepte en preciese ligging van de bestaande leidingen te kunnen vastleggen.

De eisen die in ieder geval gelden zijn:

- de minimale gronddekking op de leidingen is 0,8m; de maximale dekking op de leidingen is 1,5m;
- op maaiveld niveau, moet er vanuit hart leiding aan beide zijden 0,5m vrij zijn van gegoten verharding. De inrichting in deze zone moet gasdoorlatend zijn in verband met eventuele gaslekken en het snel kunnen opsporen en verhelpen hiervan;
- Wko boringen moeten minimaal 2,0m afstand hebben van de leidingen aan beide zijden. Geldend voor de verticale leiding en de wko-put;
- het aanplanten van kleine bomen(3e orde en kleiner, inclusief wortelscherm) kan met een minimale afstand tot de leidingen van 1,0m gepland worden. Voor 1e en 2e orde bomen geldt een minimale afstand tot de leiding van 2,0m;
- er mogen geen obstakels (speelobjecten, straatmeubiler enzovoorts) boven de leidingen aangebracht worden met een zone van 0,5m aan beide zijden van de leidingen.

2.12 Milieu/Duurzaamheid (stadklimaat)

Gemeente Amsterdam heeft in juli 2018 een notitie opgesteld *'Duurzaam bouwen in Amsterdam, kavel/gebouw niveau'*. Hierin zijn eisen en ambities opgenomen ten aanzien van duurzaamheid. Binnen Zuidas is een aantal onderwerpen specifiek toegelicht of aangevuld. Het gaat over de volgende onderwerpen.

Energie neutraal en duurzaamheid certificering

Gebouwen moeten vanaf 1 januari 2021 voldoen aan de BENG norm en minimaal beschikken over een BREEAM Excellent certificering (of gelijkwaardig alternatief) voor kantoren, voorzieningen en woningen. Voor woningen en voorzieningen geldt een GPR van minimaal 8.

Duurzame warmte en koude

In Verdi ligt geen stadswarmte- en koudenetwerk. Er zal geen mogelijkheid zijn tot aansluiting op het gasnet. Bronnen en leidingen ten behoeve van wko worden gerealiseerd binnen de eigendomsgrenzen. In overleg met de gemeente wordt bepaald waar deze, op basis van het masterplan, ingepast kunnen worden. Zie Wko masterplan Verdi.

Bij de keuze voor een gelijkwaardig alternatief (bijvoorbeeld lucht-water warmtepompen) moet de keuze onderbouwd worden en moet met cijfers worden aangetoond dat de gekozen installaties gelijkwaardig duurzaam zijn als een WKO.

Zonnepanelen

Duurzame energieopwekking is van belang om energieneutraal te kunnen bouwen. Op de Zuidas gaat het dan voornamelijk om het plaatsen van zonnepanelen. Omdat groene daken en waterberging andere belangrijk thema's zijn zal het niet altijd mogelijk zijn om een maximaal aantal zonnepanelen op het dak te realiseren. Op daken die hoger zijn dan 35 meter zal de nadruk liggen op inzet van zonnepanelen.

Duurzame mobiliteit

Het is van groot belang om het autogebruik in de stad terug te brengen. Goede alternatieven voor de auto, zoals de fiets en het openbaar vervoer, zijn cruciaal om de stad nu en in de toekomst bereikbaar, leefbaar en duurzaam te houden. Duurzame mobiliteitsoplossingen moeten daarom onderdeel zijn van de nieuwbouw. Denk hierbij aan (schone) autodeelconcepten en het stimuleren van (gedeeld) fietsgebruik.

De ambitie van Amsterdam is zo veel mogelijk verkeer uitstootvrij te faciliteren (of zo schoon mogelijk) in 2025 en om dit te bereiken wordt elektrisch rijden gestimuleerd. Van alle parkeerplaatsen dient 50% voorzien te zijn van een oplaadpunt voor elektrische auto's. Verder dient rekening te worden gehouden met uitbreidingsmogelijkheden voor de toekomst waarbij alle parkeerplaatsen voorbereid zijn om een

oplaadpunt te kunnen aansluiten (benodigde leidingwerk en capaciteit).

Circulair bouwen en materialen

Een circulair gebouw is een gebouw dat slim ontworpen, ontwikkeld, beheerd en gebruikt wordt volgens het systeem van de circulaire economie, een lange levensduur en waarbij het voorkomen van grondstofuitputting centraal staat. Het doel is zo min mogelijk nieuwe grondstoffen te gebruiken en daar waar producten, grondstoffen en/of systemen worden ingezet, deze zo lang mogelijk hoogwaardig in de keten te houden. Het gaat hierbij nadrukkelijk om de hele levenscyclus van een gebouw, tot het einde van de functionele levensduur.

Door een grondstoffenpaspoort/materialenpaspoort toe te passen kan hergebruik worden gestimuleerd en de transparantie worden vergroot. Het gebruik van materialen met een lage milieu-impact is verplicht. Voor de indicatie van deze milieu impact wordt de Milieu Prestatie Gebouw norm (MPG) gebruikt. Landelijk geldt het minimum 1,0. Amsterdam streeft als stad naar een lagere MPG, namelijk 0,5 (exclusief PV-panelen).

Wat betreft de toegepaste materialen is het aanleveren van een materialenpaspoort als onderdeel van het definitief ontwerp een vereiste.

In geval er wordt gekozen voor het gebruik van hout, wordt er alleen hout toegepast met een FSC-keurmerk of een vergelijkbare kwaliteit. Ook de toepassing van biobased bouwmaterialen kunnen hierin een rol spelen. Verontreiniging van het hemelwater door bouwmaterialen moet worden voorkomen door geen gebruik te maken van ongewenste materialen zoals lood, ongecoat zink en verzinkte materialen, teerhoudende dakbedekking, koperen waterleidingen en koperen dakbedekking.

Dit grondstoffenpaspoort dient met het DO te worden aangeleverd.

Een van de aspecten van slim ontwerpen is een modulaire en flexibele aanpak, waardoor gebouwen kunnen worden aangepast op nieuwe gebruikers en andere toepassingen. Gebouwen op Zuidas moeten tot in de verre toekomst uiteenlopende bestemmingen en levensstijlen kunnen herbergen.



Figuur 13: Fasering kavels 1,2,3

Wind

De gemeente heeft een windhinderzoek laten uitvoeren met de stedenbouwkundig gebouvvolumen. In de bijlage is het effect van de gebouvvolumen op maaiveld te zien. Een windhinderstudie voor effecten of andere hoogten dan maaiveld op bijvoorbeeld buitenruimte in/aan de gebouwen kan op eigen initiatief van de ontwikkelaar.

Uit het windhinderonderzoek blijkt dat er wind-effecten klasse A t/m D zijn op maaiveldniveau die op gebouwniveau kunnen worden opgelost. Uitgangspunt hierbij is dat rondom het gehele gebouw een goed windklimaat behaald wordt. Dit betekent dat score 'goed' moet worden behaald bij de activiteit slenteren in kwaliteitsklasse A of B.

Bezonnig

De gemeente heeft een bezonningsstudie uitgevoerd voor de maximale kavelvolumen. De resultaten op de twee meetdagen (21 maart en 21 september) zijn te zien in bijlage G. Hierin is te zien dat de gevels van de kavel op deze meetdagen meer dan 2 uur per dag direct zonlicht ontvangen. De noordzijde is hierin minder goed bedeed, wat meegenomen dient te worden bij het ontwerpen en intekenen van plattegronden, met betrekking tot een goede woonkwaliteit voor alle woningen.

Geluid

In bijlage A zijn de pagina's uit het geluidsonderzoek opgenomen die van toepassing zijn op de ontwikkeling voor Noordzone IJsbaanpad. Het gaat hier om wegverkeerslawaaï (inclusief tram/metro) en spoorweglawaaï. Op woonkavel 2 heeft de zuidelijke gevel van de bovenste verdieping een te hoge geluidbelasting en zal deze zijde voorzien moeten worden van een dove gevel. Daarnaast zijn er meerdere gevels met hogere geluidwaarden.

Naast het (spoor)weggeluid is ook het evenementengeluid vanuit het Olympisch Stadion een factor waar bij de ontwikkeling van Noordzone IJsbaanpad wellicht rekening gehouden moet worden. In het Olympisch Stadion zijn 12x per jaar evenementen met een hogere geluidbelasting dan in de reguliere bedrijfssituatie toegestaan. Momenteel wordt onderzocht wat de geluidbelasting van deze evenementen op de woningen bij Noordzone IJsbaanpad is en hoe met de eventuele geluidbelasting omgegaan kan worden. Dit kan consequenties hebben voor de nieuwbouw.

Licht

Het is van belang dat tijdens evenementen, maar ook reguliere trainingen in het Olympisch Stadion, de lichtmasten (gedeeltelijk) worden gebruikt. Momenteel wordt onderzocht wat de

lichtbelasting bij evenementen en bij reguliere trainingen op de woningen bij Noordzone IJsbaanpad is en hoe met de eventuele lichtbelasting omgegaan kan worden. Dit kan consequenties hebben voor de nieuwbouw.

2.13 Fasering/planning

De ontwikkelingen ten noorden van het IJsbaanpad zullen niet gelijktijdig plaatsvinden. Wel geldt voor de gehele zone dat de bestaande bebouwing in haar geheel gesloopt zal worden, en er volledige nieuwbouw zal plaatsvinden.

- De eerste fase houdt het ontwerp en de bouw van kavel 1 in. Dit houdt ook in het eerste deel van de parkeergarage met een tijdelijke (door WVA en CVC goed te keuren) in- en uitrit in de openbare ruimte uitkomend op het IJsbaanpad;
- De tweede fase houdt het ontwerp en de bouw van kavel 4 in (op grond van de gemeente, niet in eigendom van de stichting en hierdoor maakt dit gebouw ook geen deel uit van dit Toetsingskader);
- De derde fase houdt het ontwerp en de bouw van kavel 2 en kavel 3 in. In deze fase wordt de bestaande en al in gebruik genomen parkeergarage onder kavel 1 uitgebreid onder kavel 3. De definitieve in- en uitrit zal inpandig op kavel 3 worden gerealiseerd.

2.14 Bouwlogistiek

Voor het onderdeel slimme bouwlogistiek wordt binnen Zuidas gebruik gemaakt van het BLVC kader Zuidas (nov 2020). Er dient door de ontwikkelende partij een BLVC plan opgesteld te worden met extra aandacht voor:

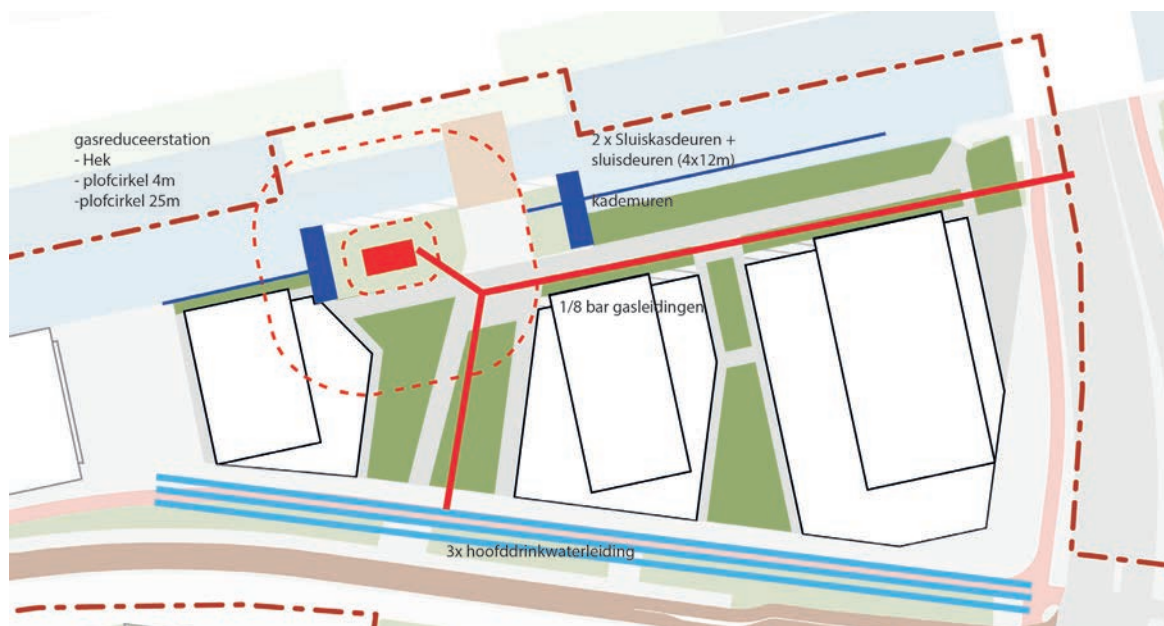
- Voor het aanbrengen van damwanden en funderingspalen moeten geluids- en trillingsarme methoden worden toegepast, conform BLVC kader Zuidas. Dat betekent dat het traditioneel heien en hoogfrequent trillen niet is toegestaan;
- bouwkransen dienen op de bouwkegel te worden geprojecteerd;
- een goede doorstroming van voetgangers, fietsers, OV en auto's mag niet belemmerd worden. Dit geldt met name voor de Amstelveenseweg en het IJsbaanpad;
- de bouwer is verantwoordelijk voor het nemen van maatregelen om de omgeving te beschermen tegen valgevaar;
- werkzaamheden dienen zodanig te worden uitgevoerd, dat het gebruik van de aangrenzende gebouwen en terreinen zonder gevaar, zonder overlast (lawaaï, stof, trillingen e.d) en overeenkomstig hun bestemming voortgezet kan worden;
- afstemming met en goedkeuring van de gemeente omtrent het laden en lossen van materiaal en materieel per bouwproject.

De ontwikkelende partij dient naast het opstellen van het BLVC kader ook in overleg te gaan met Dienst en bedrijven & beheerders van diverse aanwezige en wellicht beperkende assets, voor de bouw van gewenste (ondergrondse) constructies.

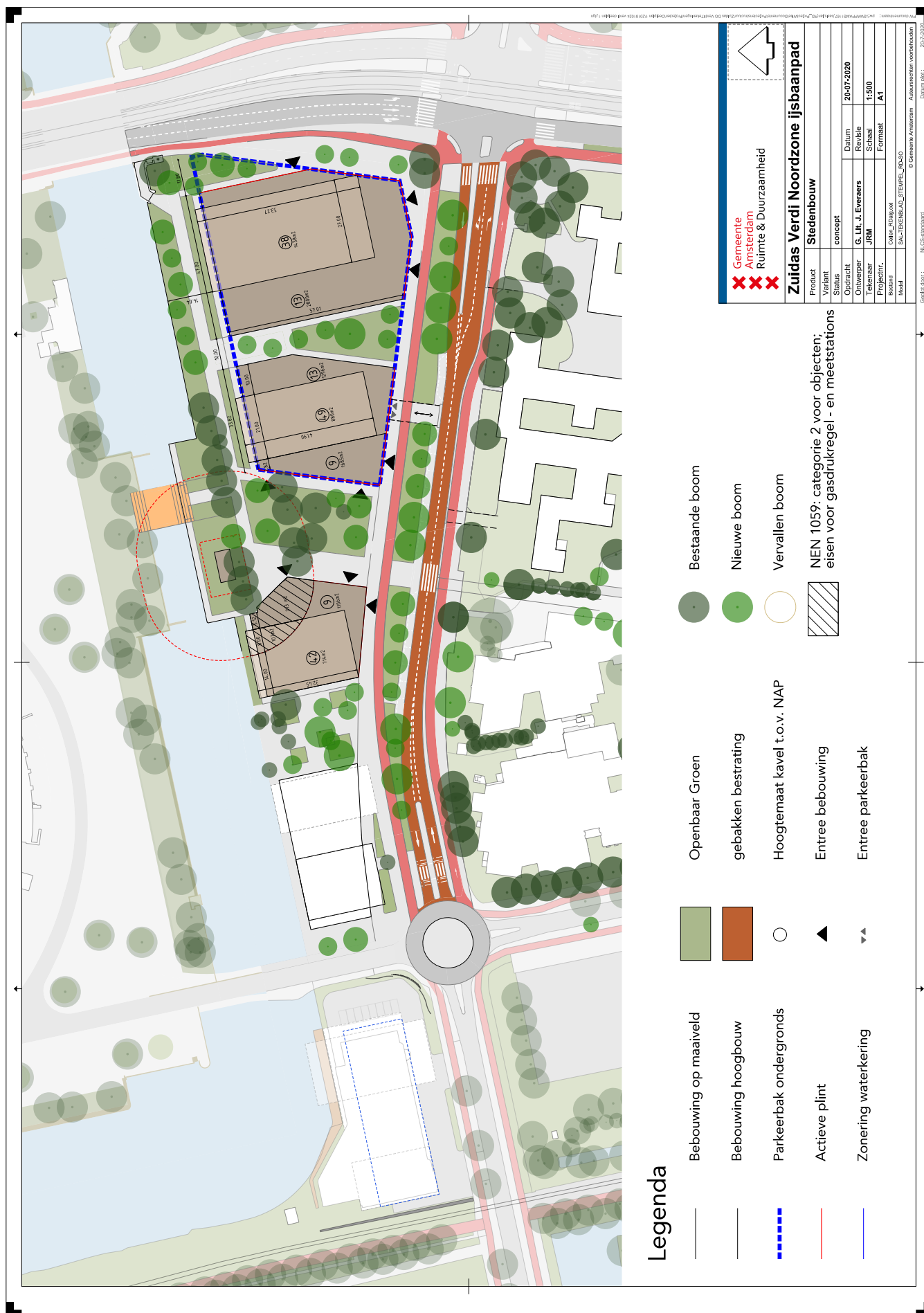
In de VO-fase moet er overeenstemming plaatsvinden met de belanghebbenden en assetverantwoordelijken over met de te gebruiken bouwmethode(n) en hetgeen er gebouwd wordt, initiatief en verantwoordelijkheid liggen bij de ontwikkelende partij.

Voor deze ontwikkeling moet er sowieso rekening gehouden worden met de volgende (ondergrondse) assets(zie figuur 14):

- (hoofd)drinkwaterleidingen onder het IJsbaanpad(waternet);
- Aanwezige gasleidingen en het gasreducerstation op en rondom eigendomsgrond(Alliander);
- De sluis ten noorden van de kavels in het Zuideramstelkanaal(V&OR gemeente Amsterdam);



Figuur 14: Schematische weergave belangrijkste aanwezige ondergrondse en bovengrondse assets op en rondom het te ontwikkelen gebied.



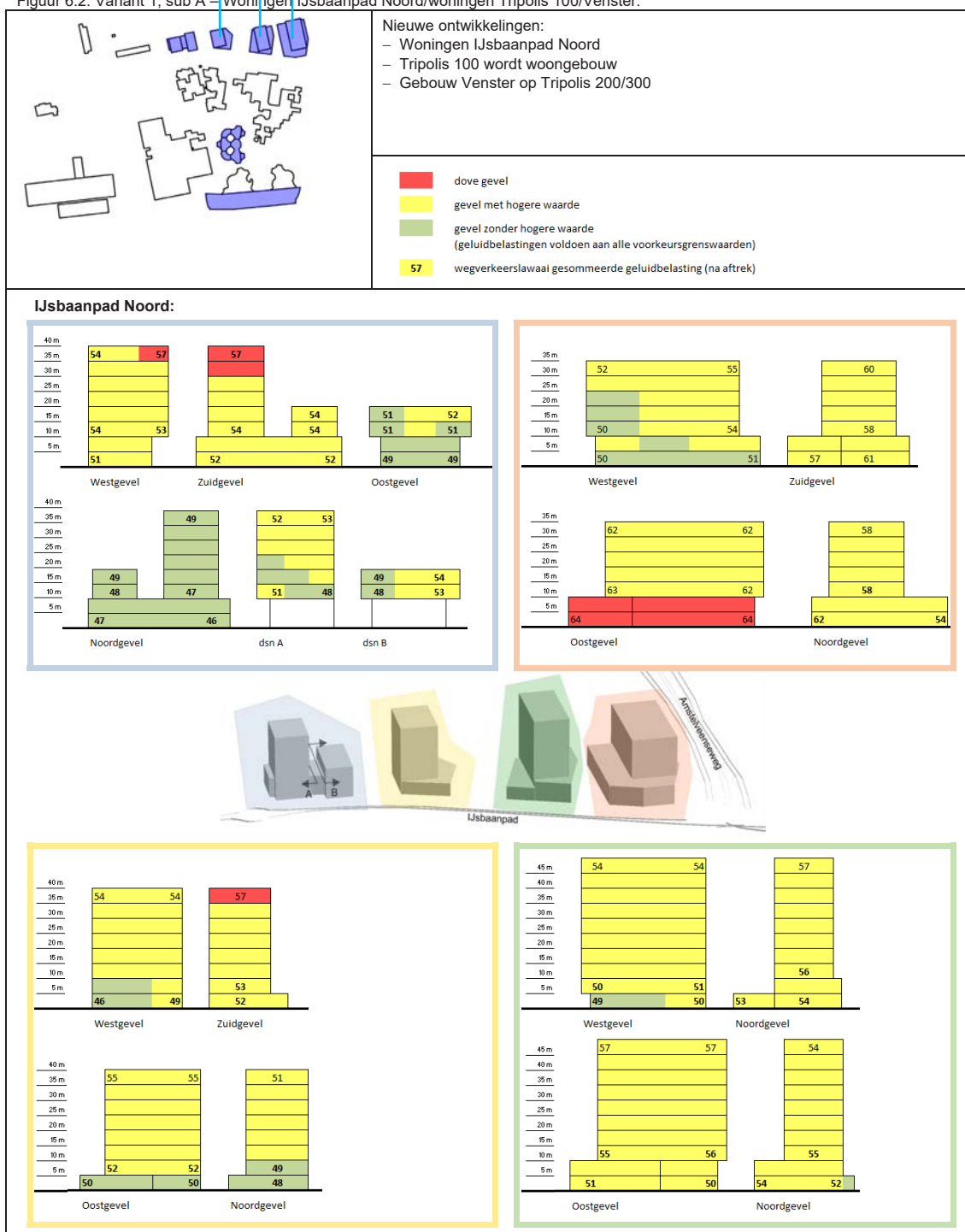
Bijlage A. Geluid

Geluidonderzoek wegverkeerslawaai (inclusief tram/metro) en spoorweglawaai. Onderstaande afbeelding laat de verschillende waarden zien op de gevels van de kavels. Hierin zijn zowel de luwe zijden, zijden met hogere waarde en dove zijden. Met het ontwerp dient hier rekening mee gehouden te worden, iedere woning dient ten minste 1 luwe zijde te hebben.

In de afbeelding hieronder is enkel uitgegaan van de situatie met het in aanbouw zijnde Venster (Tripolis), de mogelijke toekomstige bebouwing van Deelplan 2 is niet in deze variant meegenomen.

CAUBERG
HUYGEN

Figuur 6.2: Variant 1, sub A – Woningen IJsbaanpad Noord/woningen Tripolis 100/Venster.



Gebied Zuidas-Verdi in Amsterdam; onderzoek omgevingsgeluid t.b.v. MER
Dit rapport heeft een separaat bijlagenrapport (02563-48365-06)

02563-48365-05
18 juli 2019
Pagina 26

In de afbeelding hieronder is uitgegaan van de situatie waarin zowel Verdi deelplan 1 als 2 is uitgevoerd.

Figuur 6.6: Variant 3 – Woningen IJbaanpad Noord, Tripolis 100, SHZ locatie, Pand Zuid/ Van Detschool locatie.





Legenda

- | | | | | |
|------------------------|---|-----------------------------|---|---|
| Bebouwing op maaiveld |  | Openbaar Groen |  | Bestaande boom |
| Bebouwing hoogbouw |  | gebakken bestrating |  | Nieuwe boom |
| Parkeerbak ondergronds |  | Hoogtemaat kavel t.o.v. NAP |  | Vervallen boom |
| Actieve plint |  | Entree bebouwing |  | NEN 1059: categorieën eisen voor gasdru |
| Zonering waterkering |  | Entree parkeerbak | | |

NEN 1059: categorie 2 voor objecten;
eisen voor gasdrukregel - en meetstations



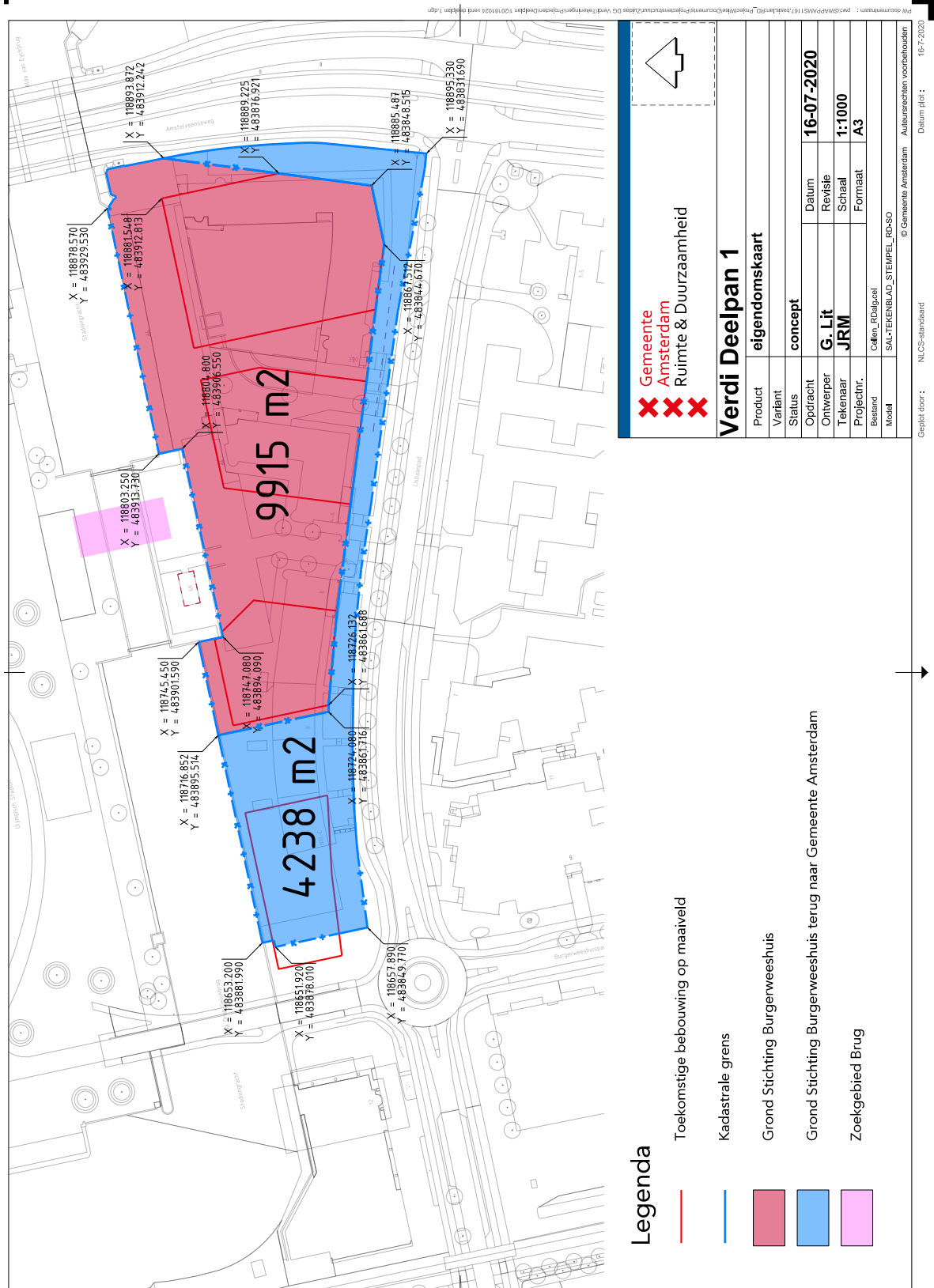
Gemeente Amsterdam
Ruimte & Duurzaamheid

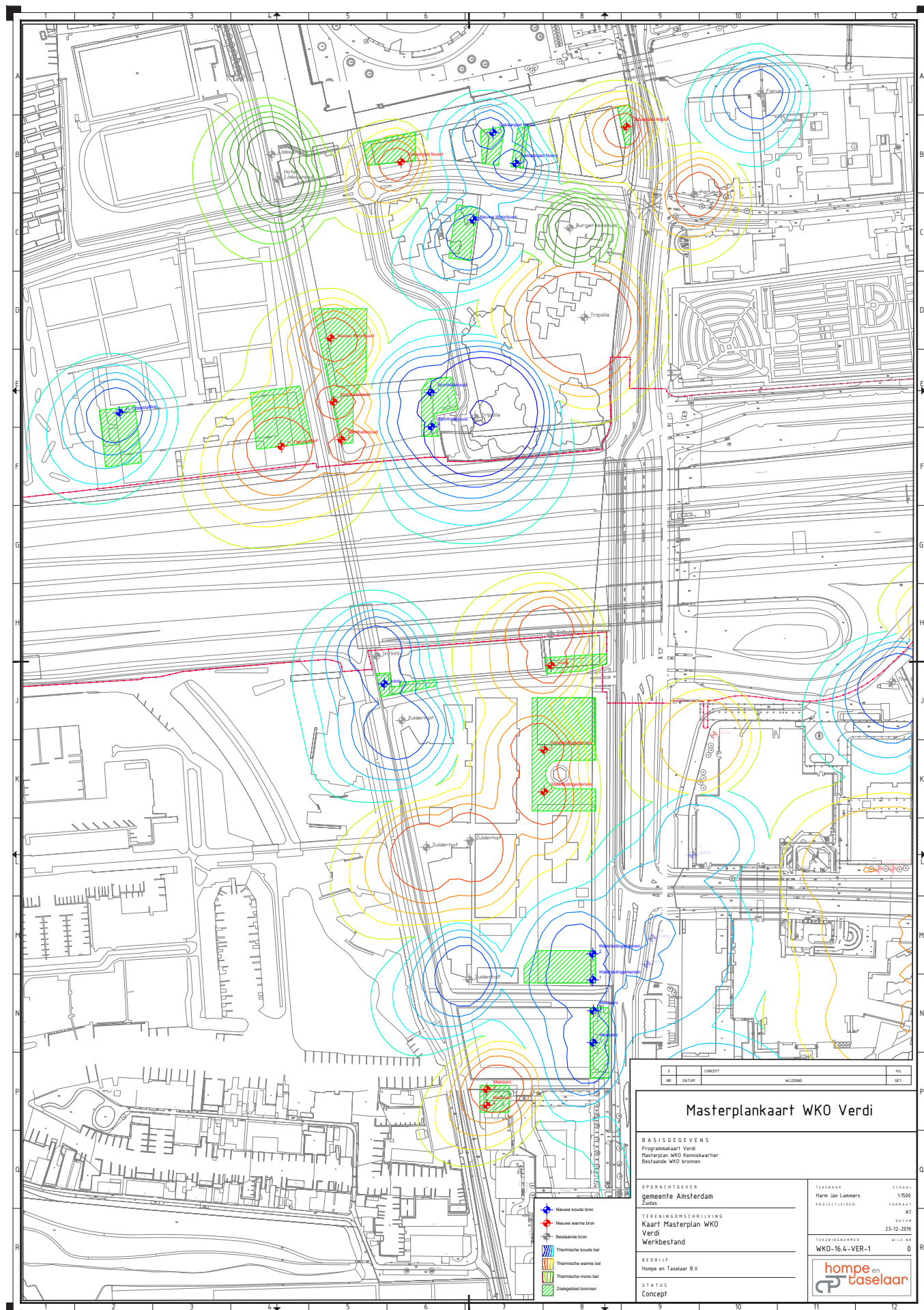
Zuidas Verdi Noordzone ijsbaanpad			
Stedenbouw			
Product	Variant		
Status	concept		
Opdracht	25-01-2021	Datum	
Ontwerper	G. Llt. J. Everaers	Revisie	
Tekenaar	JRM	Schaal	1:500
Projectnr.		Formaat	A1
Bestand	Collie_rijbaan_01		
Model	SAU-TEREINBUD_STUPEL_0000		

Mogelijk toekomstbeeld. Uitgaande van minimaal 50% van de niet bebouwde ruimte op eigendomsgrond, wordt groen ingericht.

Note: aansluiting gebouw op maaiveld + 1,0m NAP





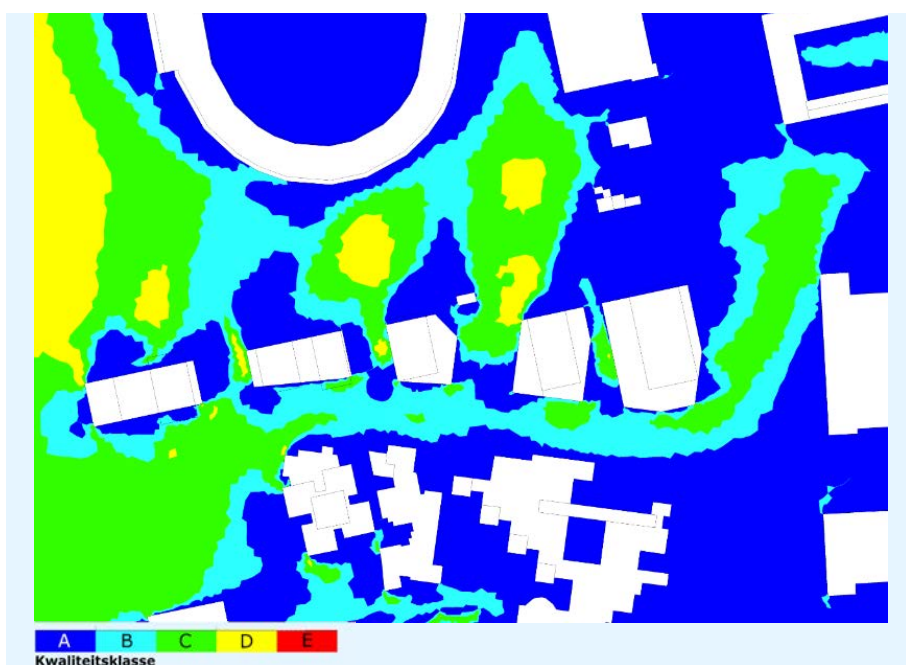
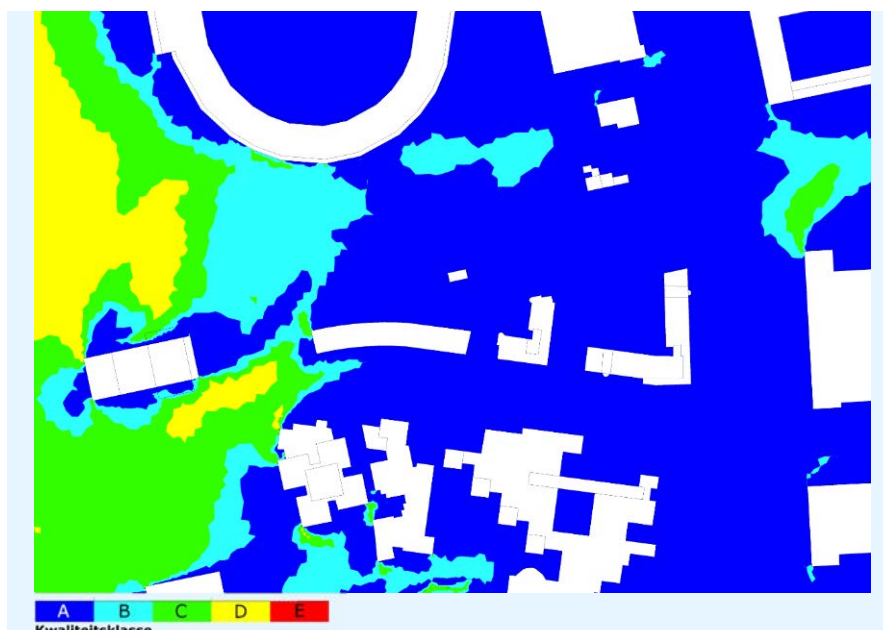


Bijlage F.

Windhinderonderzoek

In de huidige situatie is klimaatsituatie A te verwachten (al rekening houdend met een opgeleverd Tripolis, Venster). Met de nieuw toe te voegen stedenbouwkundige volumina ten noorden van het IJsbaanpad is er ten noorden van de kavels een verslechtering van het windklimaat te verwachten: klasse A t/m D.

“door de nieuwbouw wordt een lege ruimte in de huidige situatie opgevuld door een bouwvolume. Dit levert een obstakel voor de vrije doorstroming waardoor de wind minder vrij spel krijgt. Hierdoor wordt vooral klasse A t/m C verwacht, goed voor de activiteit “doorlopen”. Er is een klein gebied met klasse D, een matige situatie voor de activiteit “doorlopen”. Valk bij de volumina is klasse D niet te verwachten. Waarschijnlijk zijn er geen aanvullende maatregelen nodig nabij de entrees. Eventueel kunnen de gebieden nabij entrees met klasse C verbeteren.” (Windhinderonderzoek DGMR, juli 2020)



Beoordeling van het lokale windklimaat ten aanzien van windhinder (NEN 8100)

Overschrijdingskans dat $v > 5$ m/s in procenten van het aantal uur per jaar	Kwaliteitsklasse	Activiteiten		
		1. Doorlopen	2. Slenteren	3. Langdurig zitten
< 2.5	A	Goed	Goed	Goed
2.5 - 5.0	B	Goed	Goed	Matig
5.1 - 10.0	C	Goed	Matig	Slecht
10.1 - 20.0	D	Matig	Slecht	Slecht
> 20	E	Slecht	Slecht	Slecht

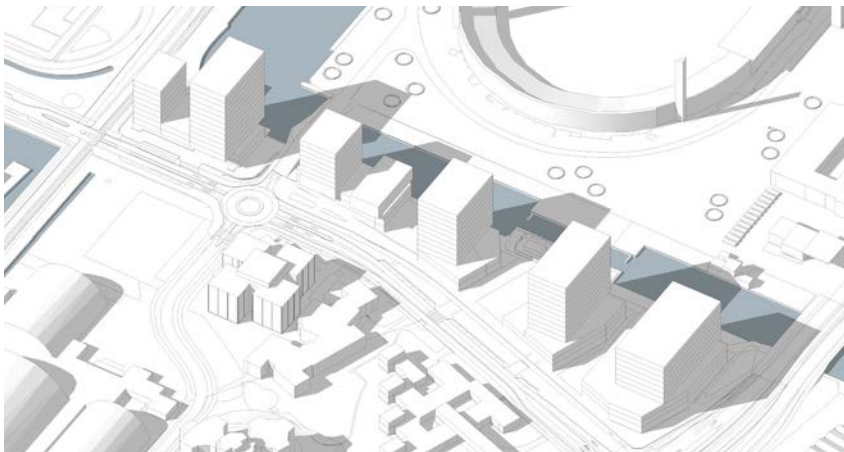
Bijlage G. Bezonningsstudie



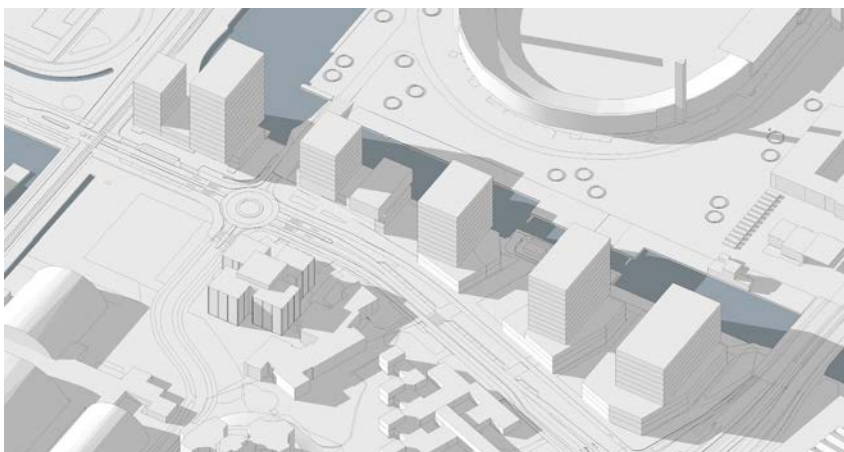
21 maart 9.00u



21 maart 12.00u



21 maart 15.00u



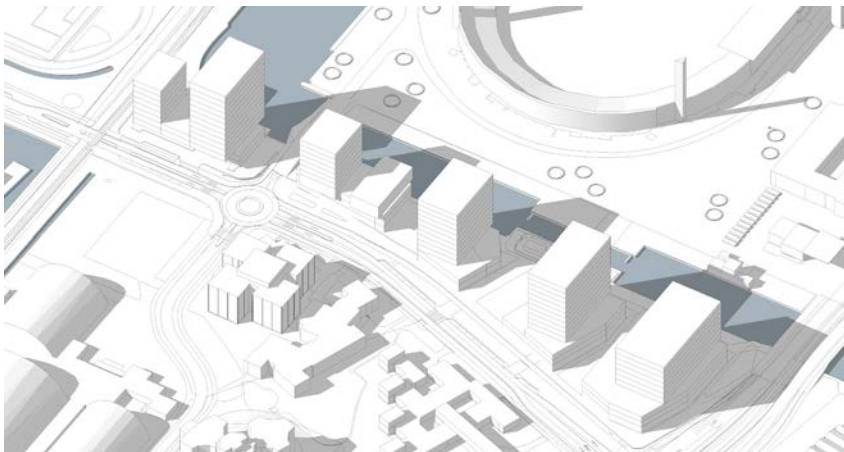
21 maart 17.00u



21 september 9.00u



21 september 12.00u



21 september 15.00u



21 september 17.00u

**Gemeente
Amsterdam**

2019

SUPERVISIEPROCEDURE ZUIDAS GEMEENTE AMSTERDAM

STEDENBOUW OPENBARE RUIMTE ARCHITECTUUR KUNST

Het doel van dit document is om alle partijen die betrokken zijn bij het ontwerpproces in Zuidas op de hoogte te brengen van de Supervisieprocedure ten aanzien van stedenbouw, openbare ruimte, architectuur en kunst.

Organisatie Supervisieprocedure Zuidas

Het Supervisieoverleg is het platform waar ontwerpen van stedenbouw, openbare ruimte, architectuur en kunst in Zuidas door de Supervisor worden beoordeeld en formeel van een advies voorzien. De Supervisor is aangesteld door en adviseert de directeur Zuidas Amsterdam. De Supervisor toetst de ontwerpen aan de vastgestelde Welstandsnota Zuidas van 2011 en de Welstandsnota Amsterdam 'de schoonheid van Amsterdam'. Elke ontwerpfase van architectenkeuze tot en met de aanvraag van de omgevingsvergunning wordt afgerond met een advies van het Supervisieoverleg. Met deze procedure wordt nagestreefd dat elke aanvraag omgevingsvergunning in Zuidas is voorzien van een advies van de Supervisor. Dit advies dient ter ondersteuning van de behandeling van de definitieve aanvraag omgevingsvergunning in de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit (crk) van de Gemeente Amsterdam. De projectmanager van het deelgebied waar de nieuwe ontwikkeling plaatsvindt, brengt uiterlijk 1 week voor het Supervisieoverleg een agendapunt in bij de secretaris en neemt de voor het deelgebied verantwoordelijke (interne) stedenbouwkundige, ontwerper openbare ruimte of kunstenaar mee naar het supervisieoverleg. De betrokken opdrachtgever en externe ontwerper(s) worden voor het supervisieoverleg uitgenodigd.

Het Supervisieoverleg Zuidas vindt één keer per twee weken plaats op dinsdag tussen 13.00 en 16.00 uur.

Fasen Supervisieprocedure Zuidas

Hierna volgt een beschrijving van elke ontwerpfase en een indicatie van de tijd die met elke fase gemoeid is.

Bouwenvelop

Bouwenveloppen worden getoetst in het supervisieoverleg. In de bouwenvelop wordt opgenomen dat cruciale details worden bewaakt tijdens de uitvoering van het project.

Architectenselectie

Voorafgaand aan de architectenselectie is het noodzakelijk dat de opdrachtgever zijn ambities vertaalt in een projectdefinitie. Deze projectdefinitie is een duidelijke, scherpe formulering van het beoogd cultureel en betekenisvol te ontwikkelen object. Dit is niet een programma van eisen maar de boodschap hoe het object zich maatschappelijk wenst te presenteren, hoe het object onder andere wenst deel te nemen aan de realisatie van de collectiviteit tussen de private en openbare ruimte in Zuidas. Een goede projectdefinitie is van belang voor de Supervisor om de opdrachtgevers te kunnen

Gemeente Amsterdam is partner in



adviseren bij de architectenkeuze. Het is noodzakelijk goede architecten van zeer hoog niveau voor te stellen, die passen binnen de gezamenlijk geformuleerde ambitie. Dit voorkomt dat er in een later stadium van het ontwerpproces veel inspanning geleverd moet worden om de vereiste kwaliteit in het ontwerp te behouden. De projectdefinities en voorstellen worden in het Supervisieoverleg besproken en afgewogen. De Supervisor geeft een advies over de keuze van een architect of ontwerper. Het is van belang dat de opdrachtgever dit advies meeweegt in zijn uiteindelijke keuze voor een architect of ontwerper. Agendastukken moeten 1 week voor het Supervisieoverleg worden aangeleverd bij de secretaris.

Toetsing tot advies: minimaal 2 weken

Schetsontwerp (SO)

Het SO kan worden voorgelegd aan de Supervisor in het Supervisieoverleg ter advisering.

Agendastukken moeten 1 week voor het Supervisieoverleg worden aangeleverd bij de secretaris.

Toetsing tot advies: minimaal 2 weken

Voorlopig Ontwerp (VO)

Het VO wordt voorgelegd aan de Supervisor in het Supervisieoverleg ter advisering. Het advies dient te worden meegenomen in de uitwerking van het definitief ontwerp of er kan een gewijzigd voorlopig ontwerp worden opgesteld.

Het door de Supervisor goedgekeurde VO wordt door de ontwerper met de crk besproken.

Agendastukken moeten 1 week voor het Supervisieoverleg worden aangeleverd bij de secretaris.

Toetsing tot advies: minimaal 2 weken

Definitief Ontwerp (DO)

Het DO wordt voorgelegd aan de Supervisor in het Supervisieoverleg ter advisering. Het advies dient te worden meegenomen in de aanvraag omgevingsvergunning.

Het door de Supervisor goedgekeurde DO wordt indien gewenst door de crk door de ontwerper met de crk besproken.

Agendastukken moeten 1 week voor het Supervisieoverleg worden aangeleverd bij de secretaris.

Toetsing tot advies: minimaal 2 weken

Aanvraag omgevingsvergunning

De stedenbouwkundige van het desbetreffende projectgebied toetst de bij de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (ODNZKG) ingediende omgevingsvergunning en adviseert de Supervisor, waarop de Supervisor een finaal advies geeft. De opdrachtgever dient hiertoe een overzicht aan te leveren aan de stedenbouwkundige van de in de aanvraag omgevingsvergunning verwerkte aanpassingen naar aanleiding van het DO advies van de Supervisor.

Het advies van de Supervisor dient ten behoeve van de behandeling van de aanvraag omgevingsvergunning door de crk. Indien de crk dit wenst geeft de ontwerper aan de crk een toelichting. De crk beslist of de aanvraag omgevingsvergunning voor wat betreft de welstandsaspecten akkoord is of moet worden aangehouden.

Agendastukken moeten 1 week voor het Supervisieoverleg worden aangeleverd bij de secretaris.

Toetsing tot advies: minimaal 2 weken