



In opdracht van de gemeenteraad heeft Zuidas, in samenwerking met stadsdeel Zuid, in 2017 onderzocht wat de kansen, mogelijkheden en obstakels zijn voor de ontwikkeling van Verdi, het gebied tussen de Amstelveenseweg, de Schinkel, de Nieuwe Meer en het Amsterdamse Bos. Verkenningen met diverse eigenaren en experts resulteerden in een ontwikkelrichting: door in te zetten op verbinden, verdichten en vergroenen ontstaat een interessante plek voor heel Amsterdam. Met de uitkomsten van deze verkenningen kon de principenota Verdi worden opgesteld, die in november 2017 door het college van B&W is vastgesteld.

In 2018 zijn we in gesprek gegaan met bewoners en gebruikers in en om het gebied. Bij de eerste ronde vertelden meer dan 200 bewoners, sporters, recreanten en bedrijven wat voor hen belangrijk is. Deze eerste bijeenkomst liet zien waar conflicterende belangen en knelpunten zitten. En dan is de vraag: hoe ga je daar mee om, hoe maak je keuzes? Dat bespraken we tijdens de tweede ronde, in kleinere sessies met een selecte groep vertegenwoordigers uit alle groepen belanghebbenden. Tijdens de week van 'We make the City' organiseerden we in paviljoen Circl een bijeenkomst om de mening van Amsterdammers te horen die geen direct belang hebben bij het gebied, maar er bijvoorbeeld doorheen fietsen, er sporten of genieten van de natuur. Dertig Amsterdammers gaven hun mening op verschillende dilemma's. Deze dilemma's hebben we vervolgens ook online uitgezet. Daar reageerden 421 mensen op. Daarnaast organiseerde Hello Zuidas haar members meeting in het najaar rondom het deelgebied Verdi, waarbij de aanwezigen konden stemmen en meepraten over de ontwikkelrichtingen.

Doel van dit traject was belangen, ideeën en meningen van direct betrokkenen en van Amsterdammers in het algemeen te inventariseren en te wegen. Ze dienden als input voor het vervolg op de principenota: ten eerste de projectnota Verdi, waarin een eerste plan voor het gebied staat beschreven; en ten tweede de investeringsnota voor Deelplan 1 van Verdi, waarin het plan voor dit deelgebied ook financieel is onderbouwd.

U en andere betrokkenen hebben belangen naar voren gebracht en het overzicht van alle belangen kunnen controleren op juistheid en volledigheid. In dit document verantwoorden wij ons voor de keuzes die zijn gemaakt in de projectnota en daarmee voor de manier waarop we uw belangen hebben verwerkt. We beschrijven de belangen en wensen die door u zijn geuit, aan welke belangen en wensen we tegemoet zijn gekomen en aan welke niet, en de belangen en wensen waarnaar we nog verder onderzoek moeten doen om een verantwoorde keuze te kunnen maken.

Over de inhoud van de projectnota, en daarmee over de ontwikkeling van Verdi, beslist het College van Burgemeester & Wethouders. De gemeenteraad van Amsterdam beslist over de investeringsnota Deelplan 1 Verdi. Voor de overige deelgebieden in Verdi wordt, nadat de projectnota is vastgesteld, eveneens een investeringsnota opgesteld. Uiteraard gaan we ook daarover met u in gesprek.

Hierna gaan we in op:

1. Belangen en wensen waaraan we tegemoet zijn gekomen.
2. Belangen en wensen die we verder onderzoeken ten behoeve van het maken van een verantwoorde keuze.
3. Belangen en wensen waaraan we niet tegemoetkomen.

1. Belangen en wensen waaraan we tegemoet zijn gekomen

Verbinden

1. Ongehinderde bereikbaarheid en doorvaart voor (zeil)boten jachthaven

Watersportverenigingen vinden dit het grootste belang. Voor een goede doorvaart is voldoende hoogte, diepte en breedte nodig. In de projectnota is de aanvankelijk voorgestelde brug van kop Jollenpad naar de kop van het Boeierspad niet meer opgenomen.



2. Goede bereikbaarheid van het gebied, met goede ontsluiting van het IJsbaanpad, ook als het drukker wordt

Het gaat hier om een goede bereikbaarheid van de woonboten, voorzieningen en kantoren aan en in de buurt van het IJsbaanpad. Vooral in de spits is het lastig het IJsbaanpad uit te komen. Dat geldt vooral voor auto's, maar ook voor fietsers en voetgangers.

In de projectnota doen we een aantal voorstellen:

- Vergroting van de capaciteit van de kruising van de Amstelveenseweg met de Fred. Roeskestraat en het IJsbaanpad. In 2019 voeren we al een aanpassing uit aan de opstelvakken voor de auto's op het IJsbaanpad en het verkeerslichtensysteem. 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 licht geven. Deze aanpassingen zullen zorgen voor een betere doorstroming voor auto's op het kruispunt. Deze aanpassingen worden mede naar aanleiding van het participatietraject vroegtijdig uitgevoerd. Daarnaast is naar aanleiding van de ideeën uit het participatietraject in de investeringsnota voor Deelplan 1 opgenomen dat er een tweerichtingenfietspad aan de noordzijde van het IJsbaanpad gerealiseerd wordt en het fietspad aan de zuidzijde opgeheven wordt. Wanneer deze aanpassing gaat plaatsvinden is nog niet bekend en is mede afhankelijk van de herontwikkeling van het pand IJsbaanpad Noord. Vanwege deze aanpassing zal ook het kruispunt IJsbaanpad/Amstelveenseweg worden aangepast.

3. Veilige en op drukte aangepaste fiets- en voetgangerspaden

Dankzij het toevoegen van nieuwe alternatieve routes en het verruimen en versimpelen van de bestaande routes, kan het langzaam verkeer door Verdi beter worden begeleid en verspreid. Alle langzaamverkeeroutes die we willen realiseren zijn er om de verkeersdruk te verminderen.

- We zetten in op het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer. Fietsen door het gebied, evenals het stallen van fietsen bij OV-station Amstelveenseweg, maken we zo snel, goedkoop, veilig en gemakkelijk mogelijk. Het OV station Amstelveenseweg wordt beter ontsloten voor langzaamverkeer. Wanneer we deze verbeteringen realiseren, hangt mede af van het project Zuidasdok, waarvoor eveneens in dit gebied werkzaamheden worden uitgevoerd.

- Voorgesteld wordt om een nieuwe voet-/fietsverbinding tussen OV station Amstelveenseweg en het Frans Otten Stadion te realiseren die het gebied van oost naar west verbindt, 'door' het Tripolis-complex, langs de nieuwe Sporthallen Zuid. Hiermee leggen we een verbinding tussen het Olympisch stadion, het station Amstelveenseweg en de nieuwe Sporthallen Zuid. De hele Sportas-route wordt verbeterd voor de veiligheid van de fietsers.



Samen met belanghebbenden is gekeken wat de mogelijkheden zijn voor de inrichting van de Jachthavenweg en het Pramenpad. Wij onderzoeken hoe het zuidelijke deel van de Jachthavenweg overzichtelijker gemaakt kan worden, zodat er een veiligere verkeerssituatie ontstaat, vooral voor fietsers. Het weghalen van een van de autorijbanen is hierbij een van de mogelijkheden.

Verdichten

4. Zekerheid dat bebouwing niet oprukt in het huidige groene gebied

De grootste verdichtingsopgave is voorzien aan de oostzijde van het plangebied. Aan de westzijde wordt alleen op enkele plekken, zoals bij het Frans Otten Stadion en in het jachthavengebied, verdichting voorzien die past bij de functie en het karakter van de plek. Voor het jachthavengebied geldt dit voor enkele locaties, bijvoorbeeld de koppen van het havengebied, braakliggende terreinen en wellicht daar waar eigenaren willen



uitbreiden.

5. Duurzame ontwikkelingen

Voor Verdi worden de duurzaamheidsambities van de stad meegenomen op gebied van groen, water, geluid, hitte, fijnstof, bewegen en energie. Nieuwbouw in Verdi voeren we uit met een extra ambitie op het gebied van duurzaamheid. Nieuwe gebouwen moeten energieneutraal worden opgeleverd en we nemen de duurzaamheidseisen van BREEAM Excellent als uitgangspunt. We dagen ontwikkelaars uit op circulariteit door herbruikbare materialen te gebruiken en door flexibel en multifunctioneel te ontwerpen. De plannen moeten een bijdrage leveren aan een goed stadsklimaat. Ook bij mobiliteit zetten we in op duurzaamheid. Het verbeteren van het microklimaat (door bijvoorbeeld een daktuin of binnentuin) moet zichtbaar aangetoond worden. Het stedelijk beleid Rainproof is van toepassing en aanvullend daarop wordt gevraagd een groot deel van het regenwater op de kavels zelf op te vangen. Afvalverwerking moet zoveel mogelijk in pandig worden opgelost. Nieuwbouw in Verdi is gasloos.



We stellen voor Verdi een Milieu Effect Rapportage (MER) op. De MER laat zien welke ontwikkelingen uit oogpunt van milieu haalbaar zijn. Deze rapportage is daarmee een belangrijke bron bij het opstellen van het nieuwe bestemmingsplan voor het gebied. Er gaat nog een andere nota aan de MER vooraf: de zogeheten Nota Reikwijdte en Detailniveau. Die beschrijft wat er allemaal ten behoeve van de MER onderzocht gaat worden. Deze nota, evenals de MER daarna, wordt ter inzage gelegd.

6. Beperking bouwhinder tijdens werkzaamheden

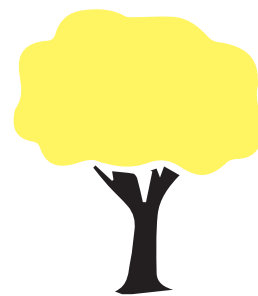
Bouwen gaat altijd gepaard met hinder. We doen er echter wel van alles aan om de overlast te beperken: op het gebied van de leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid. Zo leggen wij de bouwers in Zuidas (dus ook Verdi) extra verplichtingen op die de overlast moeten verminderen. Om een voorbeeld te geven: de fundering van de gebouwen wordt hier niet geheid vanwege geluids- en trillingsoverlast. Daar gebruiken we andere methoden voor.

Specifiek voor de bereikbaarheid: doordat het IJsbaanpad in het noordelijk deel van Verdi de enige volwaardige ontsluiting is naar de buurt, vragen we ontwikkelaars in een vroeg stadium aan te tonen dat het ontwerp maakbaar is zonder negatieve impact op de bereikbaarheid van het gebied. Dit geldt voor heel Verdi.

7. Behoud waarde van onlangs gedane investeringen en/of erfpachtafkoop en behoud van het uitzicht, de bezonning en privacy

We houden zo goed mogelijk rekening met deze belangen. Mochten deze belangen toch door de plannen worden geraakt, dan zal gehandeld worden conform gemeentelijke en landelijke procedures.

Vergroenen



8. Groen behouden en goed beheren

Er zijn verschillende ruimtelijke ingrepen mogelijk om de kwaliteit en kwantiteit van groen en water te verbeteren. In het havengebied, de sportzone, de Jachthavenweg, maar ook in de dichtbebouwde oostzijde van Verdi liggen mogelijkheden om het groen van de openbare ruimte te verbeteren. Daarnaast willen we gebouwen vergroenen en natuurinclusief bouwen (dat wil zeggen: natuur onderdeel maken van een gebouw). Ook het versterken van de hoofdgroenstructuur en het ontwikkelen van meer natuurlijke en toegankelijke oevers bieden kansen. Tegelijkertijd verdwijnt groen op enkele locaties, als gevolg van verdichting. Dat geldt bijvoorbeeld voor het grasveldje naast het gebouw Infinity, ook wel 'De Schoen' genoemd, voor het groen tussen de gebouwen op het waterleidingsterrein en voor het groen op een aantal braakliggende kavels in het jachthavengebied.



Bij de inrichting van het groen en de verblijfsplekken stellen we samen met de beheerorganisatie een integraal beheerplan op. Graag betrekken we u bij het maken van het ontwerp en een beheerplan.

9. Behoud van verscheidenheid aan planten en dieren

In de projectnota zijn uitgangspunten voor de inrichting opgenomen:

- Meerkwalitatief groen, met een hoge diversiteit in typen en verschijningsvormen. Het gaat dan om groen in verschillende soorten en maten, dus niet alleen bomen, maar ook heesters, vaste planten, kruiden en bloemrijk grasland. Zorgvuldig ontworpen en passend bij het 'wilde' natuurlijke karakter van Verdi. Bij de Schinkel en de oude tramlijn liggen mogelijkheden voor dieren om de A10 te passeren en de verbinding tussen de binnenstad van Amsterdam en de natuur van het Amsterdamse Bos te optimaliseren.
- Zoveel mogelijk behoud en waar mogelijk verrijken van de verschillende soorten flora en fauna.
- Zoveel mogelijk behoud van bestaande waardevolle bomen door ze mee te nemen in de nieuwe opgaven en, indien nodig, binnen het gebied te verplaatsen.
- Verbetering van de waterkwaliteit zorgt voor bijvoorbeeld ontwikkeling van waterplanten, wat weer gunstig is voor amfibieën, libellen en andere aquatische fauna.



In de volgende fase doen we natuuronderzoek naar onder andere voldoende rust- en verblijfplaatsen voor dieren. We onderzoeken welke behoeften de verschillende soorten hebben. Hoe ze bijvoorbeeld foerageren en hoe het openbaar en tegelijkertijd natuurvriendelijk maken van oevers samen kan gaan.

10. Waterhuishouding in het gebied op orde

Binnen Verdi zetten we in op een robuuste waterstructuur die de verblijfskwaliteit verhoogt en die functioneel is voor het goed afvoeren van regenwater en voor regulering van het grondwater. Grondwater, oppervlaktewater en hemelwater, zowel in openbare ruimte als priveruimte, bekijken we in samenhang.

11. Schoon zwemwater

De waterkwaliteit van de Nieuwe Meer wordt steeds beter, maar kan in verschillende delen verder omhoog. Dat kan onder andere door de doorstroming te verbeteren en langs de oevers lage vegetatie te planten (zachte oevers te maken) en hogere vegetatie weg te halen omdat die licht tegenhoudt.



In het Jachthavengebied onderzoeken we welke oevers zich hiervoor lenen. We onderzoeken ook of het water rondom de kantoren kan worden verdiept.

12. Groen om te spelen en sporten, sociaal veilige sportplekken voor kinderen

De Sportas maken we veiliger. Deze route biedt ruimte voor groene openbare speel-, sport- en verblijfsplekken. In overleg met de sportverenigingen gaan we kijken naar inrichting voor gecombineerd gebruik van de ruimte, zodat er bijvoorbeeld overdag gespeeld kan worden en 's avonds vrij sporten kan plaatsvinden.



Het ontwerp voor speelgelegenheden maken we graag samen met de betrokkenen in de omgeving.

13. Een stem van bewoners en omgeving bij invulling groen



Voor de invulling van het groen organiseren we per opgave een apart participatietraject met de betrokkenen, om het ontwerp vorm te geven.

14. Open en eerlijke communicatie met volledige informatie

Zuidas communiceert vanuit een aantal kernwaarden. De belangrijkste zijn open (dat wil zeggen: we laten iedereen die iets van ons werk vindt graag aan het woord); realistisch (dat wil zeggen: we maken het niet mooier dan het is); en in samenwerking (dat wil zeggen: we zien Zuidas als een gemeenschap, waarvan wij – als gemeentelijke organisatie – onderdeel zijn, naast mensen die in Zuidas wonen en werken). Tegelijkertijd zijn wij niet de enige die in Verdi opereert, waardoor wij ook niet op de hoogte zijn van alles wat er gebeurt. Tot slot kunnen er redenen zijn om niet te communiceren. Bijvoorbeeld als er financiële belangen in het spel zijn, waarbij volledig openbare informatie de onderhandelingspositie van de gemeente verzwakt.

15. Behoud van plek woonboten en verplaatsbaar over water

De woonboten aan de noordzijde van het IJsbaanpad vallen buiten de projectgrenzen van Verdi. Aan de Schinkel en de sluis worden geen wijzigingen voorzien.

2. Belangen en wensen die we verder onderzoeken ten behoeve van het maken van een verantwoorde keuze

Verbinden

1. De auto gemakkelijk kunnen parkeren

De ambitie is om een openbaar parkeerverwijssysteem te maken waarin alle partijen hun parkeergarages openstellen voor mensen die in het gebied wonen en werken, maar ook voor bijvoorbeeld bezoekers van Sporthallen Zuid. Daarnaast willen we onderzoeken of het concept van de Boel, met deelauto's voor alle gebruikers van een gebouw (kantoormedewerkers en bewoners), ook in Verdi kan worden toegepast. Tegelijkertijd willen we autoparkeren niet aantrekkelijker maken, aangezien dit de bereikbaarheid van het gebied niet ten goede komt en er voldoende alternatieven zijn. Het openbaar vervoer is dichtbij en we willen langzaam verkeerverbindingen verder verbeteren.



Met een werkgroep van betrokkenen, zoals stadsdeel Zuid, eigenaren van parkeergarages, een vertegenwoordiging van bewoners, bedrijven en anderen willen we tot een voorstel en aanpak parkeren komen.

2. Verbeteren van de oversteekbaarheid van de Amstelveenseweg



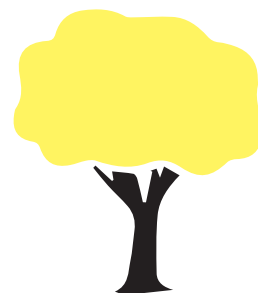
Het voorstel is om te onderzoeken of een doorgaand langzaam verkeerverbinding, met een brug van de Gustav Mahlerlaan naar het Skûtsjespad, wenselijk is.

Vergroenen

3. Behoud de verborgen parel, ruig, schoon, rustig en met veel groen

Een deel van de betrokkenen ziet niets in het toegankelijk maken van het havengebied. Een ander deel vindt dat Verdi wel toegankelijk mag worden, zolang de balans tussen rust en drukte goed blijft. Ook zijn er betrokkenen die openstaan voor het toevoegen van voorzieningen: recreatieplekken aan het water, strandtentjes waar je (betaalbaar) kunt eten en drinken. Er is vrees voor meer hinder en zwerfvuil.

Bij de ontwikkeling van Verdi willen we het jachthavengebied en de Nieuwe Meer toegankelijker maken voor mensen uit de omgeving, maar tegelijkertijd willen we er voor zorgen dat het een verborgen parel blijft die mensen zelf kunnen ontdekken. Voor de toegankelijkheid zetten we in op kleinschalige veranderingen bij de kom bij het Skûtsjespad, de kop van het Jollenpad en de strook ten zuidwesten van het Boeierspad.



Dit wordt in de volgende fase van Verdi nader onderzocht en ontworpen. Hier betrekken we ook belanghebbenden bij. Wij willen graag met u in detail bespreken wat

de huidige problemen zijn op het gebied van hinder en overlast en bekijken hoe dit aangepakt kan worden zodat het havengebied schoon, heel en veilig is en een gebied is waarvan iedereen kan genieten.

4. Behoud flora en fauna in het Elzenbos , in combinatie met het belang om te kunnen genieten van dit natuurgebied

De meningen zijn verdeeld over de vraag of het Elzenbos gesloten moet blijven of moet worden opengesteld. Om de beste ontwikkelrichting voor het Elzenbos te bepalen, gaan we vervolgonderzoek doen. Wij denken dat er mogelijkheden zijn om het Elzenbos beleefbaar te maken zonder aantasting van de natuur. Bijvoorbeeld door aanleg van een natuurgpad langs het Elzenbos, in plaats van door het Elzenbos.



In de volgende fase onderzoeken we of en zo ja, hoe het Elzenbos meer beleefbaar gemaakt kan worden waarbij de ecologische waarde van het bos behouden blijft. Bij dit onderzoek betrekken we bewoners en gebruikers van Verdi en experts, zoals een adviseur biodiversiteit.

3. Belangen en wensen waaraan we niet tegemoetkomen

Verbinden

1. De auto gemakkelijk kunnen parkeren, voldoende parkeerplekken

De parkeernorm wordt verlaagd om autoverkeer minder aantrekkelijk te maken. We kiezen voor het belang van goede bereikbaarheid van het gebied middels de fiets en het openbaar vervoer, boven het vergroten van het aantal parkeerplekken voor auto's.



2. Herstel van de brug over het Damloperspad

Veel bewoners en gebruikers van het gebied willen de oorspronkelijke brug over het Damloperspad terug. Dit onder meer om het Piet Kranenbergpad en de Jachthavenweg te ontlasten.

Wij hebben onderzocht of de brug tijdelijk teruggelegd kan worden. Dit is helaas niet mogelijk aangezien het deel van de Jachthavenweg waarop de brug van het Damloperspad uitkomt, vanaf maandag 10 december 2018 is afgesloten ten behoeve van de voorbereiding van de werkzaamheden van Zuidasdok aan de A10 en het spoor. Het huidige deel van de Jachthavenweg aan de zuidzijde van de A10 wordt door de werkzaamheden ten behoeve van Zuidasdok verwijderd en vervangen door een schelpenpaadje. Hierdoor is in de toekomst geen plek om de brug te laten aanlanden.



Wij gaan onderzoeken hoe het toekomstige Schelpenpaadje langs de A10 aangesloten kan worden op het Punterspad en de Sportas ten behoeve van

voetgangersverkeer. We bekijken of er een brug moet komen en of dit financieel haalbaar is.

3. Behoud van museumtramlijn, want de museumtramlijn is karakteristiek voor het gebied, biedt een kans voor een groene corridor en is goed voor de ontsluiting

Een besluit hierover ligt niet voor bij de plannen van Verdi, maar bij de vaststelling van het bestemmingsplan Havenstraatterrein.