



amsterdam

**Zuid
AS**

meedenken over Verdi

Participatie Investeringsnota

Deelplan 2

Samenvatting

Bij het opstellen van de investeringsnota van deelplan 2 hebben we voortgeborduurd op de participatieaanpak van de eerdere ontwikkelfasen van het project Verdi (principenota, projectnota en investeringsnota deelplan 1). We hebben de belanghebbenden langs vier sporen betrokken bij de ontwikkeling van deelplan 2:

- Gebiedsconferentie en Kick Off bijeenkomsten,
- één op één gesprekken,
- planpresentatie d.m.v. een online filmpje
- (digitale) inloopspreekuur tijdens de ter inzagelegging van de investeringsnota.

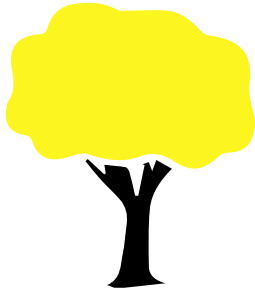
Deze aanpak heeft ons van waardevolle reacties, signalen en input voor het plan voorzien. Naast complimenten en begrip voor het plan hebben de belanghebbenden uit de omgeving zorgen en aandachtspunten met ons gedeeld. De belangrijkste daarvan zijn:

Verkeer en parkeren. Men ziet het aantal woningen, kantoren en andere voorzieningen in het gebied toenemen en men vraagt zich af of het IJsbaanpad, als enige echte ontsluitingsroute van het gebied, de toename van het autoverkeer aan kan. Een begrijpelijke vraag. In de investeringsnota hebben wij die als volgt beantwoord: we gaan uit van een lage parkeernorm voor de nieuwe woningen en we verminderen het aantal parkeerplaatsen op het IJsbaanpad. Daarmee zorgen we ervoor dat de nieuwe woningen en kantoren een relatief beperkte verkeersaantrekkende werking hebben. Tegelijkertijd vraagt een aantal (veelal sport gerelateerde) voorzieningen in het gebied om het faciliteren van parkeerplaatsen. De Sporthallen Zuid krijgen daarom een openbare inpandige parkeergarage, waar ook de bezoekers van de sportverenigingen terecht kunnen.

Verder verbeteren we de fietsverbindingen en de voetpaden. We kiezen ervoor om de fiets meer ruimte te geven; in sommige gevallen ten kosten van de auto. Ook dit draagt eraan bij dat we de buurt bereikbaar houden voor alle soorten van verkeer.



Vergroening, waar dan? Een veelgehoord geluid van de groenliefhebbers uit de omgeving is: jullie rekenen zorgvuldig uit hoeveel vierkante meter jullie gaan verdichten maar jullie geven niet aan hoeveel vierkante meter in het gebied vergroend wordt. Dat klopt. Het vergroenen van een gebied laat zich immers minder goed kwantificeren. Allereerst zorgen we er in deelplan 2 voor dat, ondanks het toevoegen van 500-600



woningen, de groenoppervlakte in de eindsituatie niet minder is dan nu. Zo hebben we de ambitie om Sportpark Zuid openbaarder te maken en groen toe te voegen en krijgt de woonwijk zelf een groen karakter. Daarnaast willen we het bestaande groen een kwalitatieve impuls geven. Ook dat zien we als vergroenen. Bovendien behouden en verbeteren we de groene waarde van een groot deel van het westelijk gebied van Verdi, door de nieuwe woonwijk zo ver als mogelijk van de Schinkel, Amsterdamse Bos en De Nieuwe Meer te ontwikkelen.

Verrommeling openbare ruimte en vrees voor overlast. Een deel van de belanghebbenden geeft aan dat intensiever gebruik van een gebied ook betekent dat de kans op overlast, zwerfvuil, slechte staat van de openbare ruimte, etc. toeneemt. Het is lastig om dit soort signalen een concrete plek te geven in een stedenbouwkundig plan. We hebben het plan uiteraard wel opgesteld met het oog op goed beheer en onderhoud van de buurt. Het is echter belangrijker om dit soort signalen als gemeente integraal op te pakken; dus in samenwerking met de gemeentelijke afdelingen die verantwoordelijk zijn voor het beheer, het onderhoud en de handhaving in de openbare ruimte. Om die reden hebben we de genoemde afdelingen regelmatig betrokken bij het participatieproces en houden we ze ook aangehaakt. In algemene zin is het in ieder geval wel een duidelijk signaal aan de stad dat bewoners, werknemers, gebruikers van het gebied vinden dat de gemeente hier meer aandacht aan zou moeten besteden: "maak het niet alleen mooi, maar houd het ook zo."

Tenslotte klinkt in het contact met de belanghebbenden, in grote bijeenkomsten, in kleiner verband en in één op één gesprekken, telkens de wens door om goed op de hoogte te worden gehouden en meegenomen te worden in de verschillende onderdelen van de ontwikkeling van Verdi. We vinden het belangrijk om aan die wens gehoor te blijven geven.

1. Inleiding

In de afgelopen jaren is er intensief en veelvuldig met de belanghebbenden van Verdi gesproken in het kader van de inmiddels vastgestelde principenota Verdi, de projectnota Verdi en de investeringsnota van Deelplan 1 (in het noordoosten van het projectgebied). Er zijn grote en kleine bijeenkomsten georganiseerd, er zijn één op één gesprekken gevoerd en ook online is de dialoog aangegaan.

Ten behoeve van de totstandkoming van de investeringsnota van Deelplan 2 van Verdi is het uitgebreide participatietraject voortgezet en is voortgebouwd op de ontstane

relaties met de belanghebbenden.

In dit terugkoppeldocument wordt o.a. beschreven:

- op welke manier de belanghebbenden betrokken zijn (aanpak),
- welke belangen daaruit naar voren zijn gekomen,
- hoe we daarmee rekening hebben gehouden in de investeringsnota.

Kortom, we leggen in dit document verantwoording af aan de omgeving.

2. Aanpak

Zoals hierboven al beschreven is, hebben we de afgelopen jaren met vele partijen uit de omgeving van Verdi kennisgemaakt en hen betrokken bij de planvorming. Voor de investeringsnota van Deelplan 2 zijn we daarmee verder gegaan. We hebben daarvoor vier sporen uitgezet.

Spoor 1

Na de vaststelling van de projectnota en de investeringsnota van Deelplan 1 hebben we in het najaar van 2019 de belangrijkste eerder opgevangen signalen van de belanghebbenden met verschillende stakeholders besproken in een aantal "Kick-Off sessies" en een gebiedsconferentie.

Deze bijeenkomsten kunnen gezien worden als de schakel tussen het participatietraject van de projectnota (en de eerste investeringsnota) en het participatietraject van de investeringsnota voor Deelplan 2.

We hebben de gebiedsconferentie van 20 en 21 november 2019 (met ongeveer 50 deelnemers) en de twee voorbereidende kick-off sessies (met ongeveer 35 deelnemers) in oktober gebruikt om dieper in te gaan op de issues en signalen die ons in de projectnotafase bereikt hebben en op basis daarvan gezamenlijk naar de toekomst te kijken. In het eerstgenoemde participatietraject hebben we namelijk veel signalen opgevangen die in onze ogen geconcretiseerd moesten worden om elkaar goed te kunnen begrijpen. Om een voorbeeld te geven: het was ons inmiddels wel duidelijk dat belanghebbenden op dit moment al parkeeroverlast ervaren in de omgeving van het IJsbaanpad. De vraag die we in de kick-off sessies met elkaar wilden beantwoorden was: op welke momenten van de week doet die overlast zich voor? Is dat in het weekend? Is dat op dinsdagmiddag? Vooral in de winter? Wie veroorzaakt de parkeeroverlast, etc.? Dit heeft ons een beter beeld gegeven van de situatie en deze kennis maakt het makkelijker om gericht naar oplossingen te zoeken. Zo hebben we in het geval van parkeren met Sporthallen Zuid, het Olympisch Stadion, gebruikers en bewoners van het gebied doorgesproken over dit onderwerp.

In de gebiedsconferentie zochten we vervolgens gezamenlijk naar oplossingsrichtingen met de verschillende belanghebbenden en collega's die aan het project Verdi werken. We zijn in de tweedaagse conferentie door middel van verschillende workshops en sessies in gesprek gegaan over de volgende thema's:

- Mobiliteit en bereikbaarheid
- Recreatie en kwaliteit leefomgeving (rust versus drukte, vooral in het zuidelijker

- gelegen Jachthavengebied)
- Groen en toekomst Elzenbosje
- Toegankelijk, schoon, heel en veilig

Met de uitkomsten van de gebiedsconferentie zijn we gestart met het maken van een plan voor deelplan 2.

Spoor 2

Nadat we onze eerste gedachten ten aanzien van Deelplan 2 hadden gevormd, werd het tijd om de denkrichtingen bij een aantal specifieke belanghebbenden van deelplan 2 te checken. Bovendien hadden we op sommige onderwerpen behoefte aan meer informatie en verdieping van de verschillende belangen van de betreffende stakeholders in en om het gebied. We hebben daartoe in de periode januari – maart van dit jaar (2020) een ronde 1 op 1 gesprekken georganiseerd met de volgende belanghebbenden:

- TC IJsbaanpad
- TC de Algemene
- TC DDV
- Het Witte Huis
- ASV Arsenal
- Olympic Hotel Amsterdam
- Stichting recreatietuinen De Groenlijn
- Elektrische Museumtramlijn Amsterdam
- Vereniging Woonschepen Zuid
- Atletiekvereniging Phanos
- Olympisch Stadion



Daarnaast zijn er in verband met de ontwikkeling van deelplan 2 buiten het participatietraject om gesprekken gevoerd met “mede ontwikkelaars” die zich binnen de grenzen van deelplan 2 bevinden: Pand Zuid, de Van Detschool, Sporthallen Zuid en het Frans Ottenstadion. Deze partijen hebben namelijk (mogelijk) hun eigen opgave, die al dan niet in Deelplan 2 een plek krijgen; afhankelijk van de termijn en de concreetheid ervan.

Tevens zijn de verschillende ontwikkelende partijen van Verdi deelplan 1 meegenomen in de ontwikkelingen van het naastgelegen deelplan (Flow / Tripolis, Stichting Burgerweeshuis / IJsbaanpad Noord).

De diverse gesprekken hebben ons waardevolle informatie opgeleverd. De geïnventariseerde verhalen, de opgehaalde belangen en soms ook klachten en wensen, hebben de verschillende denkrichtingen van het stedenbouwkundig plan voor Deelplan 2 gevoed. De specifieke belangen die we tijdens deze gespreksronde hebben opgehaald, komen later in dit document aan bod.

Spoor 3

Bij het maken van alle nota's hebben we ervoor gekozen om eerst de omgeving te benaderen alvorens zelf aan het werk te gaan. Dat roept traditioneel vragen bij belanghebbenden op, met als hoofdvraag: “hebben jullie echt nog geen uitgewerkt plan, waar wij op kunnen reageren?” Die begrijpelijke vraag hebben wij ook veel gekregen bij de totstandkoming van de investeringsnota van deelplan 2. Op een gegeven moment is het inderdaad ook tijd om te laten zien wat je zelf vindt, waar je

ambitie ligt en welke doelen je wil bereiken. Spoor 3 staat daarom bijna geheel in het teken van terugkoppeling en presentatie. Omdat we niet alleen een heldere toelichting willen geven aan de direct belanghebbenden (meestal burens van het plangebied) maar ook andere Amsterdammers willen bereiken in verband met de stedelijk toegevoegde waarde van deze plek, hebben we ervoor gekozen een filmpje te maken en dat online te zetten, in de hoop veel mensen te bereiken. In dat filmpje wordt in een kort tijdsbestek van ongeveer 5 minuten uitgelegd wat we gemaakt hebben, hoe we daartoe gekomen zijn, welke belangenafweging we hebben gemaakt en hoe de omgeving daarbij betrokken is geweest. Dit filmpje is op 2 september 2020 via onze social media kanalen, via mailings, bewonersbrieven en de website onder de aandacht gebracht van onze stakeholders maar dus ook daarbuiten. Het filmpje is te bekijken wanneer men zelf wil en gemakkelijk te delen met anderen.

Uiteraard kan de presentatie van een investeringsnota in de vorm van het filmpje vragen oproepen. Vragen, suggesties, complimenten en opmerkingen zijn verzameld door het informatiecentrum Zuidas en de website Zuidas.nl.

Spoor 4

Spoor 4 betreft de formele ter inzagelegging van de investeringsnota van Deelplan 2. We brengen de belanghebbenden hiervan tijdig op de hoogte, zodat ze de mogelijkheid hebben eventueel een zienswijze in te dienen. Ook hier geldt: bij vragen, onduidelijkheden, etc. zijn we bereikbaar via het informatiecentrum van Zuidas en de website. Bovendien organiseren we halverwege de formele inspraakronde een (digitaal en/of fysiek) spreekuur om onze belanghebbenden zo goed mogelijk te bedienen.

3. Welke belangen hebben we opgehaald?

Zoals hierboven al beschreven is, hebben we de afgelopen jaren al heel veel belangen hebben opgehaald in het kader van het participatieproces omtrent de principenota Verdi, de projectnota Verdi en de investeringsnota Deelplan 1. Daarom wordt hieronder eerst kort ingegaan op de meest relevante belangen die in dat proces naar voren zijn gekomen en van belang zijn voor de ontwikkeling van deelplan 2. Daarna worden de opgehaalde belangen van het participatieproces specifiek voor de investeringsnota van Deelplan 2 belicht.

Terugblik en samenvatting van de eerder opgehaalde belangen, vertaald naar Deelplan 2

De onderwerpen waar men tijdens het participatieproces van de eerder genomen besluiten belang aan hechtte, is grofweg onder te verdelen in vier categorieën:

1. Verkeer, bereikbaarheid en parkeren
2. Behoud van het (groene) karakter van het gebied
3. Goede langzaam verkeersverbindingen die zowel sociaal als verkeersveilig zijn
4. "Overige" onderwerpen die vaak voor een beperkte groep belangrijk zijn

Hieronder wordt de essentie van de vier categorieën toegelicht. Verderop in dit document wordt beschreven hoe daarmee rekening is gehouden in de investeringsnota Deelplan 2.

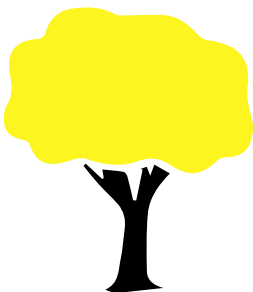


1. Verkeer, bereikbaarheid en parkeren.

Zowel de bewoners als de sportfuncties geven aan dat de auto bereikbaarheid van het gebied nu al af en toe te wensen overlaat en dat zij vrezen dat de situatie verslechtert op het moment dat er woningen, kantoren en andere voorzieningen worden toegevoegd. Met name bij evenementen van de Sporthallen Zuid, het Olympisch Stadion en het Frans Ottenstadion verslechtert de bereikbaarheid en ontstaat parkeeroverlast. Andere piekmomenten van verkeersdruk worden vooral ervaren tijdens de ochtendspitsen, wanneer de afrit S108 en de Amstelveenseweg door woon-werkverkeer wordt overspoeld. Op die momenten neemt de verkeersdruk op het IJsbaanpad ook toe. Temeer daar op hetzelfde moment de kinderen van de huidige (en alvast vooruitkijkend naar toekomstige) onderwijsvoorzieningen afgezet worden. Dit is de enige ontsluitingsroute van het gebied. Hoe gaat dat als er o.a. 600 woningen worden bijgebouwd? En waar parkeert men dan? Er zijn nu soms al te weinig parkeerplekken. Men denkt dat investeringen in de infrastructuur van auto, fiets en OV noodzakelijk zijn om alles in goede banen te leiden.

2. Behoud van het (groene) karakter van het gebied.

Het westelijk deel van Verdi kenmerkt zich door de aanwezigheid van het vele groen en water. Dit wordt zeer gewaardeerd en de angst bestaat dat het groen wordt opgeofferd voor het bouwen van woningen, kantoren en andere voorzieningen. Met alle gevolgen voor de aanwezige dieren en ecologische waarde van dien. Hetzelfde geldt voor de rust in het gebied: men vreest dat het met de rust gedaan is als het gebied verder ontwikkeld wordt en dat tegelijkertijd het ruige karakter van sommige delen naar de achtergrond verdwijnt.



Desalniettemin begrijpt men wel dat er woningen gebouwd moeten worden, de woningnood is bij een ieder bekend. Dat de woningen aan de oostkant van het plangebied bij de Sporthallen Zuid worden voorzien, op afstand van De Schinkel en de groene scheg, wordt daarom toegejuicht.

Tenslotte geeft men mee dat het bestaande en toekomstige groen wel beter beheerd mag worden dan nu het geval is.

3. Goede langzaam verkeersverbindingen die zowel sociaal als verkeersveilig zijn. Naast de autobereikbaarheid hecht men aan de fietsbereikbaarheid van het gebied. Zowel de Sportasroute (Piet Kranenbergpad) als het IJsbaanpad worden gezien als belangrijke fietsverbindingen. De drukte op die routes neemt echter wel toe, waardoor de verkeersveiligheid bij sommige kruisingen in het geding is; o.a. waar het Piet Kranenbergpad het IJsbaanpad kruist. Ook bij het stukje Jachthavenweg waar de auto te gast is, wijst men op verkeersonveilige situaties op het moment dat een busje zich mengt in het drukke fietsverkeer. Bovendien vreest men dat het bouwverkeer voor het te realiseren programma zal bijdragen aan de verkeersonveiligheid.

Hoe druk de fietspaden overdag zijn, zo rustig zijn ze 's avonds laat en 's nachts. Tijdens die donkere en rustige momenten worden de routes als sociaal onveilig ervaren; zowel voor fietsers als voor voetgangers (van en naar OV haltes).

4 "Overige" onderwerpen die vaak voor een beperkte groep belangrijk zijn. Tenslotte is er een kleinere groep die zich hard maakt voor voldoende sport- en speelplekken voor kinderen uit de buurt maar ook voor kinderen die op iets grotere afstand elders in stadsdeel Zuid wonen. Daarnaast wordt het zicht op de sportvelden (Arsenal, de tennisverenigingen, etc.) gewaardeerd. Het geeft een bijzonder karakter aan het gebied om de sporters bezig te zien. In het verlengde daarvan spreken de tennisverenigingen uit dat ze hun tennisbanen op maaiveld willen behouden; deels vanwege het uitzicht erop en deels vanuit praktisch oogpunt: een tennisbaan op hoogte vangt meer wind en het zoeken van over het hek geslagen ballen wordt vervelender dan het nu al is.

Opgehaalde belangen uit de gebiedsconferentie (spoor 1)

Tijdens de gebiedsconferentie en de bijbehorende kick-off sessies is voor ons bevestigd waaraan de diverse stakeholders het meeste belang hechten: a) bereikbaarheid in brede zin en b) groen. Dit keer werd door de belanghebbenden echter ook meer nadruk gelegd op c) het beheer en onderhoud van en handhaving in de openbare ruimte. Hieronder worden van deze drie thema's de belangrijkste zaken toegelicht, die aanvullend zijn en/of verdieping bieden ten opzichte van de eerder (beschreven) opgehaalde belangen.

a. Bereikbaarheid in brede zin

Begrijpelijkwijs geven de stakeholders in de gesprekken aan de bereikbaarheid van het gebied belangrijk te vinden. Per onderwerp:

- Naast verkeersveilige fietsroutes in het algemeen, geeft men aan dat ook het gedrag van fietsers zelf beter kan en moet. Mensen houden weinig rekening met elkaar, vooral op smalle fietspaden (westelijk deel IJsbaanpad en bij het sluisje) en op drukke kruisingen waar fietsers elkaar ontmoeten. Vooral voor kwetsbare, vaak jonge verkeersdeelnemers kan het gevaarlijk zijn. Het IJsbaanpad is een belangrijke fietsroute voor leerlingen van diverse onderwijsvoorzieningen en voor jonge sporters van de aanwezige sportverenigingen.



Volgens sommige belanghebbenden zou de drukte op de fietspaden verminderd kunnen worden als er meer ruimte zou komen voor de fiets; bijvoorbeeld ten koste van de auto. Meer en alternatieve routes zouden eveneens de grote fietsersstromen kunnen spreiden; denk aan een tweede verbinding over de Schinkel.

- Zoals eerder opgemerkt, is de parkeerdruk en het verkeersaanbod in het gebied soms hoog. Het blijkt vooral te gaan om de zondagen (gratis parkeren) tijdens het voetbalseizoen (bezoekende clubs van Arsenal) en om ongeveer drie grote evenementen per jaar. De inspanningen van het Olympisch Stadion en de Sporthallen Zuid om het verkeer tijdens die evenementen in goede banen te leiden wordt gewaardeerd. Het zou volgens de belanghebbenden interessant zijn om te onderzoeken of bij deelname aan evenementen of bij het bezoeken ervan het gebruik van combi tickets met OV verplicht gesteld kan worden. Een andere suggestie: zorg ervoor dat de bestaande en toekomstige particuliere parkeergarages dubbel gebruikt kunnen worden. Die staan leeg op de momenten dat het op straat druk is.

Wat betreft de autoverkeersdrukke tijdens de spits kan gezegd worden dat we met een aantal belanghebbenden geconcludeerd hebben dat de Amstelveenseweg erg druk is maar dat de drukke op het IJsbaanpad relatief meevalt. En omdat de bewoners vaak de tegenovergestelde beweging maken en we de kruising onlangs aangepast hebben (unieke rechtsaffer toegevoegd op IJsbaanpad), is de situatie op dit moment acceptabel te noemen.

- Desalniettemin vreest men voor een toename van auto's als gevolg van het te bouwen programma. Daarom ziet men reden om het OV knooppunt aan de Amstelveenseweg uit te breiden; o.a. door de Noord-Zuidlijn door te trekken en een nieuwe metrohalte te introduceren ter hoogte van het Piet Kranenbergpad. Een dergelijk alternatief voor de auto acht men aantrekkelijk. Zeker als dat gecombineerd wordt met goede fietsparkeervoorzieningen. Verder ziet men kansen om de ontwikkelaars van de woningen uit te dagen op deelmobiliteitconcepten en vraagt men zich af of het spoor van de Museum Tramlijn een reguliere OV verbinding zou kunnen worden.

- Tenslotte ziet men dat het halen en brengen van kinderen voor de Van Detschool en kinderdagverblijf Oya's kortstondig voor een toename aan auto's zorgt. Er zijn te weinig laad- en losplekken in de buurt. Een veel gehoord advies: zorg voor een goede kiss and ride oplossing; zeker als er meer van dit soort voorzieningen bij komen.

b. Groen

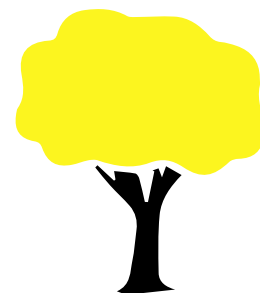
Al eerder werd geconcludeerd dat de meeste belanghebbenden waarde hechten aan het groene karakter van het gebied. Maar wat is groen? En wat is dat karakter?

- Allereerst vindt men dat het groen best ruig en wild mag zijn; in ieder geval niet te aangeharkt zoals de rest van Zuidas. Dit gebied is echt anders. Slingerende paden passen hier bijvoorbeeld beter dan rechte lijnen.

- Ruig en wild groen zou ook beter zijn voor de biodiversiteit. Daarnaast hechten mensen waarde aan het feit dat een gebied blijft dat aantrekkelijk is voor vele verschillende diersoorten.

- Mensen zien niet alleen kansen om het groen in de openbare ruimte aantrekkelijker te maken maar ook de bebouwing zelf kan een groene uitstraling meekrijgen.

- Tenslotte blijft men op de hoede als het gaat om de vergroeningsambities van Verdi: laat maar eens zien wat dat betekent: "haal geen groen weg maar voeg het toe. En voeg niet alleen gras en struikjes toe maar vooral bomen".



c. Beheer, onderhoud en handhaving

Nog meer dan tijdens het participatietraject in het kader van de projectnota, kwam in deze fase het beheer en onderhoud van en handhaving in de openbare ruimte aan de orde. Hoewel de projectorganisatie Zuidas geen primaire verantwoordelijkheid draagt als het gaat om deze onderwerpen, verdient dit thema aandacht in dit terugkoppeldocument. Men vindt dat de gemeente niet goed voor Amsterdam zorgt. Daarvan hebben we in het participatietraject vele voorbeelden gekregen, waarvan we er drie noemen.

- Men vindt het belangrijk dat het gebied schoon is en er voldoende afvalbakken en prullenbakken aanwezig zijn om zwerfvuil tegen te gaan. Ook wordt er gewezen

op het feit dat er ongedierte afkomt op het afval, misschien wel meer in een groen en faunarijk gebied als Verdi.

- Veel mensen wijzen erop dat het gebied vanwege de rust en enigszins afgelegen ligging mensen met onwenselijk gedrag aantrekt. De overlast bestaat onder andere uit jongeren die veel geluid maken en troep achterlaten, inbraak in woningen en auto's en onzedelijke handelingen. Met name de woonbootbewoners zien dit type overlast toenemen maar ook voetbalclub Arsenal kampt met jongeren die troep achterlaten op de voetbalvelden.

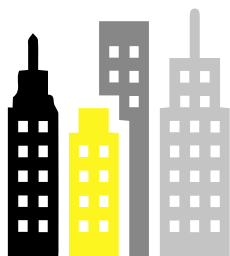
- De laatste jaren is de overlast op het water toegenomen. Op zomerse dagen kan het heel druk zijn in de sluisjes met feestende jongeren, die wegens gebrek aan sanitair aan boord, hun behoeften doen in de openbare ruimte of zelfs in de tuinen van de bewoners.

Opgehaalde belangen uit de 1-op-1 gesprekken (spoor 2)

Bij het maken van het stedenbouwkundig plan, werd langzaam aan duidelijker wat de consequenties van het plan zouden zijn voor een aantal directe "buren" van het plangebied. In de 1-op-1 gesprekken zoomden we in op de specifieke situatie van de betreffende stakeholders en haalden we zeer lokale en specifieke belangen op. Hieronder volgt een overzicht van de belangrijkste zaken voor de investeringsnota. Omdat de meeste belangen en signalen in het verlengde liggen van wat al eerder aan bod is gekomen, worden alleen nieuwe belangen genoemd en zaken die aandacht verdienen bij het maken van de investeringsnota Deelplan 2.

Zo konden de gesprekspartners zich zonder uitzondering goed vinden in hetgeen aan hen werd toegelicht over de intenties van het projectteam met het gebied. De nieuwe Sporthallen Zuid, een nieuwe woonwijk en de investering in het groen kunnen op goedkeuring rekenen. De veranderingen van de toekomst worden over het algemeen begrepen, zo lang het aantal banen, velden, tuintjes, ledenaantallen, etc. van de recreatie- en sportverenigingen en de exploitatie van de organisaties er niet op achteruitgaat. Groei van de eigen mogelijkheden zou men helemaal omarmen.

Verder wordt aandacht gevraagd voor een aantal bestaande faciliteiten als opslagloodsen die als gevolg van de ontwikkelingen mogelijk moeten wijken; begrijpelijkerwijs verzoekt men daarmee rekening te houden.



Daarnaast is een aantal randvoorwaarden voor de stakeholders van belang. Het gaat om zaken waar zij zelf niet zoveel invloed op hebben als: voldoende parkeerplaatsen, verkeersveilige en sociaal veilige routes. Ook in deze gesprekken kwamen onderwerpen als (jongeren)overlast, vandalisme en zwerfvuil aan de orde; vaak vergezeld met de wens om de eigendommen van de verenigingen en de bijbehorende faciliteiten goed beschermen.

Reacties op het informatiefilmpje over het stedenbouwkundig plan (spoor 3)

Belanghebbenden en belangstellenden hebben op de website en via email (op het moment van schrijven) iets meer dan 20 reacties achtergelaten naar aanleiding van het informatiefilmpje dat op 2 september 2020 online gezet werd. Ongeveer de helft van die reacties betreft zorgen over de ontwikkeling van het gebied. Zoals eerder geschetst, geeft men vooral aan dat men onvoldoende onderbouwd vindt dat het gebied straks

met de auto goed bereikbaar en veilig blijft; zowel als het gaat om doorstroming als om parkeermogelijkheden. Daarnaast wordt ook hier de zorg geuit over het feit dat de nieuwe woonbuurt ervoor zorgt dat groen verdwijnt in plaats van dat er vergroend wordt, zoals in de projectnota beloofd wordt.

De andere helft van de reacties op het informatiefilmpje zijn complimenten. Over het filmpje zelf maar ook over het stedenbouwkundig voorstel voor de buurt. Bovendien zijn er veel positieve reacties over het feit dat er betaalbare woningen worden gerealiseerd. Tenslotte vraagt een aantal buurtbewoners zich af of er een zwembad kan komen: dat zou volgens hen goed passen in de Sporthallen Zuid.

4. Wat hebben we met de opgehaalde belangen gedaan in de investeringsnota van Deelplan 2?

We hebben de afgelopen periode ontzettend veel informatie en belangen opgehaald. Deze informatie heeft ons geholpen om een goede investeringsnota te kunnen schrijven. Op sommige onderwerpen hebben we als projectorganisatie Zuidas geen directe invloed. Denk aan de signalen die we hebben ontvangen over handhaving, het beheer onderhoud van de openbare ruimte. Bovendien doen sommige problemen zich voor buiten de grenzen van het projectgebied Verdi. Omdat we deze signalen wel serieus nemen, adresseren we deze onderwerpen bij de afdelingen en projecten binnen en buiten de gemeentelijke organisatie, waar ze thuis horen. Hieronder volgt daarom een overzicht van wat we wel in de investeringsnota Deelplan 2 kunnen opnemen.

Daarbij wordt opgemerkt dat niet alle wensen, suggesties en meningen in Deelplan 2 een plek kunnen krijgen. Sommige belangen van zowel stakeholders onderling als die van de gemeente conflicteren. In die gevallen is het noodzakelijk om uit te leggen waarom we bepaalde keuzes hebben gemaakt en welke belangenafweging daaraan ten grondslag ligt.

Hieronder verantwoorden we de dat per thema.

a. *Bereikbaarheid*

We zorgen ervoor dat de (auto)bereikbaarheid van het gebied op peil blijft. Dat doen we o.a. door in te zetten op een lage parkeernorm voor de nieuwe woonwijk, conform de mogelijkheden van het gemeentelijke parkeerbeleid. De 500 tot 600 nieuwe woningen krijgen twee parkeergarages met ongeveer 180 parkeerplaatsen. Bovendien zullen we de toekomstige ontwikkelaars van de woningen uitdagen om woon- en mobiliteitsconcepten te realiseren die autobezit ontmoedigen. Daarnaast zullen we het aantal parkeerplekken in de openbare ruimte terugbrengen; met name langs het IJsbaanpad. De gedachte hierachter: hoe minder parkeerplaatsen, hoe minder auto's, hoe beter de bereikbaarheid. We houden daarbij wel rekening met de bestaande bewoners die al in het bezit zijn van een parkeervergunning voor parkeerplaatsen in de openbare ruimte.

Tegelijkertijd onderkennen we de noodzaak voor voldoende parkeerplekken voor



bezoekers, vooral tijdens de eerder genoemde piekmomenten. Sporthallen Zuid krijgt daarom een openbare parkeergarage en dubbelgebruik van de particuliere parkeergarages wordt in een latere fase verder onderzocht.

Voor het toevoegen van laad- en losplekken zien we kansen langs het IJsbaanpad. Deze zijn te gebruiken voor leveranciers en pakketdiensten maar ook voor het halen en brengen van kinderen van bijvoorbeeld de toekomstige alles-in-één school in deelplan 1. Voor het halen en brengen van de Van Detschool introduceren we een nieuwe kiss and ride voorziening.

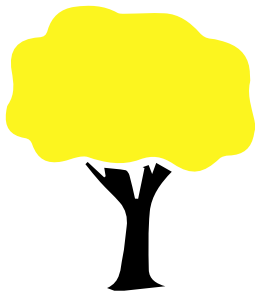
b. Veilige langzaam verkeersroutes

Een goed alternatief voor de auto is de fiets. Vanwege de reeds ervaren drukte op de fietspaden en de wens om het gebruik van de fiets te stimuleren, investeren we in meer ruimte voor de fiets. Zowel op het IJsbaanpad als op het Piet Kranenbergpad (Sportas) zoeken we naar meer ruimte voor fietsers, zonder dat we het kenmerkende groen van beide routes aantasten. Op het westelijk deel van het IJsbaanpad kan dit ten koste gaan van ruimte voor de auto maar dat moet nog verder onderzocht worden. Dit is op een later moment uit te werken als de nieuwe inrichting voor het IJsbaanpad en Piet Kranenbergpad ontworpen wordt. Zover zijn we nu nog niet.

Voor fietsers en voetgangers gaat het niet alleen om verkeersveilige situaties maar ook om sociale veiligheid, bijvoorbeeld als het donker is. We denken dat het toevoegen van ongeveer 500 tot 600 huishoudens een positief effect heeft op het gevoel van veiligheid. Bij het ontwerpen van de openbare ruimte zal dit onderwerp eveneens aan de orde komen.

c. Groen karakter

Hoewel de nieuwe woonwijk een groene opzet krijgt, zal de komst ervan ten koste gaan van een deel van het bestaande groen in het gebied. Door de nieuwe woningen zo ver mogelijk van de Schinkel te realiseren, zorgen we ervoor dat het groen dat leidt naar het Amsterdamse Bos, De Nieuwe Meer en de Schinkel intact blijft. Sterker nog, we investeren in het groen aan deze westelijke zijde van Verdi deelplan 2. Op verzoek van de belanghebbenden krijgt het groen aldaar een wat ruiger en wilder karakter dan in de wat meer stedelijke plekken in de omgeving. Bovendien beogen wij in een volgende fase van Deelplan 2 een openbaar park toe te voegen op het "eiland" van de drie



tennisverenigingen, het Witte Huis en het Frans Ottenstadion. Dat werken we nader uit met de genoemde partijen en de omwonenden. Verder zien we kansen om rondom voetbalclub Arsenal het bestaande groen meer kwaliteit te geven en de biodiversiteit te versterken in de buurt van de Schinkel. Tenslotte behouden we de functie van de recreatietuinen van De Groenlijn en vervolgen we met het bestuur van de Groenlijn het gesprek over eventuele verplaatsing en inpassing van de tuintjes ter hoogte van de beoogde woonwijk.

5. Conclusie & Vervolg

Hoewel het nooit mogelijk is om alle wensen en belangen in één plan te verenigen, denken we dat de meeste belanghebbenden zich kunnen vinden in de belangrijkste uitgangspunten van de investeringsnota Deelplan 2. Het is wel van belang om de signalen en de belangen van de verschillende partijen te blijven monitoren in de vervolgfasen van het project. Nadat de investeringsnota is vastgesteld, wordt de nieuwe toekomst van het gebied voor de stakeholders juist steeds concreter. Vandaar dat we hen graag betrekken bij de nog te nemen stappen in de verdere ontwikkeling van Verdi deelplan 2, waaronder:

- Het ontwerpen van de inrichting openbare ruimte rondom voetbalclub Arsenal (bijvoorbeeld de groenstrook ten zuiden van Arsenal langs het IJsbaanpad).
- Het behoud en inpassing van tuindersvereniging de Groenlijn in deelplan 2; samen met het bestuur van de Groenlijn (het betreft de tuinen die zijn gelegen ter hoogte van Sporthallen Zuid).
- Het behoud en aanpassing van het spoor van de museumtramlijn samen met Electric Museumtramlijn Amsterdam (t.b.v. meer ruimte voor langzaam verkeer).
- Het ontwerpen van een nieuwe inrichting van het IJsbaanpad en Piet Kranenbergpad.
- Het uitwerken van het openbaarder en groener maken van "het tenniseiland" samen met o.a. de drie tennisverenigingen, Het Frans Ottenstadion, het Witte Huis en de omwonenden.

Het is hierbij van belang om rekening te houden met het feit dat de ontwikkeling van het gehele gebied van lange duur is en dat de betreffende belanghebbenden een lange adem moeten hebben om van begin tot eind betrokken te blijven. Dat merken we nu al enigszins, terwijl het ontwikkelproces van heel Verdi nog jaren in beslag neemt. Het is dus de kunst om de omgeving voor langere tijd enthousiast te houden voor deelname aan bijvoorbeeld participatietrajecten en binding met het project in het algemeen.

