



# Bouwenvelop Atrium

28 oktober 2014



Gemeente Amsterdam  
Dienst Zuidas

### **Bouwenvelop Atrium**

Projectgroep

Alfons Oude Ophuis  
Fianne van der Veeken  
Gerard Lebbink  
Gregor van Lit  
Jouke Eppenga  
Remco Bakker  
Rinske Schooneveld  
Sandra Thesing  
Luc Spee

datum

28 oktober 2014

informatie

[www.amsterdam.nl/zuidas](http://www.amsterdam.nl/zuidas)

contactpersoon

Fianne van der Veeken (tel: 06 4664 6975, email: [fvn@zuidas.nl](mailto:fvn@zuidas.nl))



**Gemeente Amsterdam**

Dienst Zuidas

# Inhoudsopgave

H1	Algemeen	5
H2	Context	7
H3	Stedenbouwkundig concept en Randvoorwaarden	11
	Stedenbouwkundig concept	11
	Bouwkavel, bouwprogramma en dichtheid	11
	Bouwhoogte	13
	Kavelgrenzen en rooilijnen	13
	Openbare ruimte	14
	Ontsluiting en parkeren	16
	Straatwanden	17
	Duurzaamheid, Welstand en Energieprestaties	17
	Ondergrondse infrastructuur	19
	Secundaire waterkering	19
	Bouwlogistiek	19
	Bijlagen	
	Bezonningsstudie	23
	Maaiveldhoogtes	27
	Plankaarten A4	28
	Ruimtegebruikskarta Atrium	33

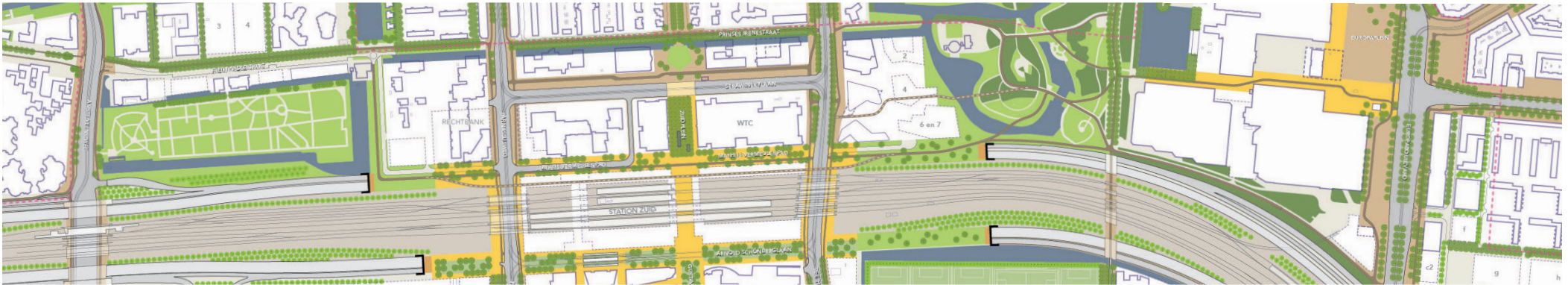






# 1

## Algemeen



Afb1: Ligging van het plangebied in Zuidas (concept Stadsplattegrond Zuidas 2025).

Als onderdeel van het centrumgebied Zuidas zal het karakter en gebruik van het gebied Strawinsky sterk gaan veranderen. De ontwikkelingen op en rondom het ZuidasDok zullen meer mensen, meer functies en een drukker gebruik van het station opleveren. De herontwikkelingsopgave voor het gebied dient een tweeledig doel: enerzijds het garanderen en verbeteren van de verbinding van het Zuidasproject en station Zuid met de stad gedurende de bouw van het ZuidasDok en anderzijds het transformeren van het gebied zodat het weer voldoet aan moderne eisen van gebruik en het Zuidasniveau: een levendige en gemengde stad van internationale allure.

De (her)ontwikkeling van het Atriumgebouw biedt kansen voor de invulling van een onderdeel van

de stedenbouwkundige en kwalitatieve strategie voor dit gebied.

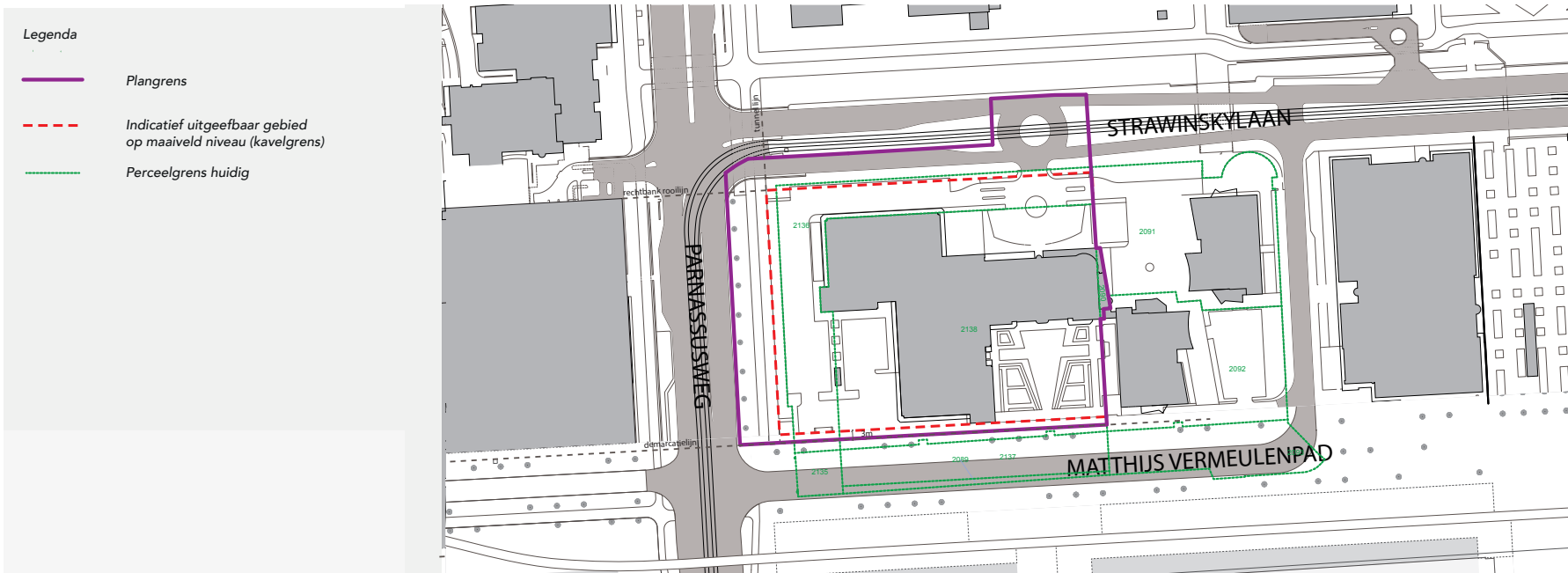
Voor de ontwikkeling van de Atriumkavel met (ver)nieuwbouw geldt een aantal randvoorwaarden dat er voor zorgt dat sprake zal zijn van een goede inpassing in de stad. De basisdocumenten voor Zuidas zijn:

- Visie Zuidas 2009. In de Visie Zuidas wordt het kader voor de hoofdontwikkeling geschetst.
- Startbesluit Strawinsky (2009), hierin worden de programmatische en ruimtelijke ontwikkelingen geschetst.
- Welstandsnota Zuidas. De Welstandsnota Zuidas (1 december 2011) is het formele kader voor de toetsing van bouwplannen.

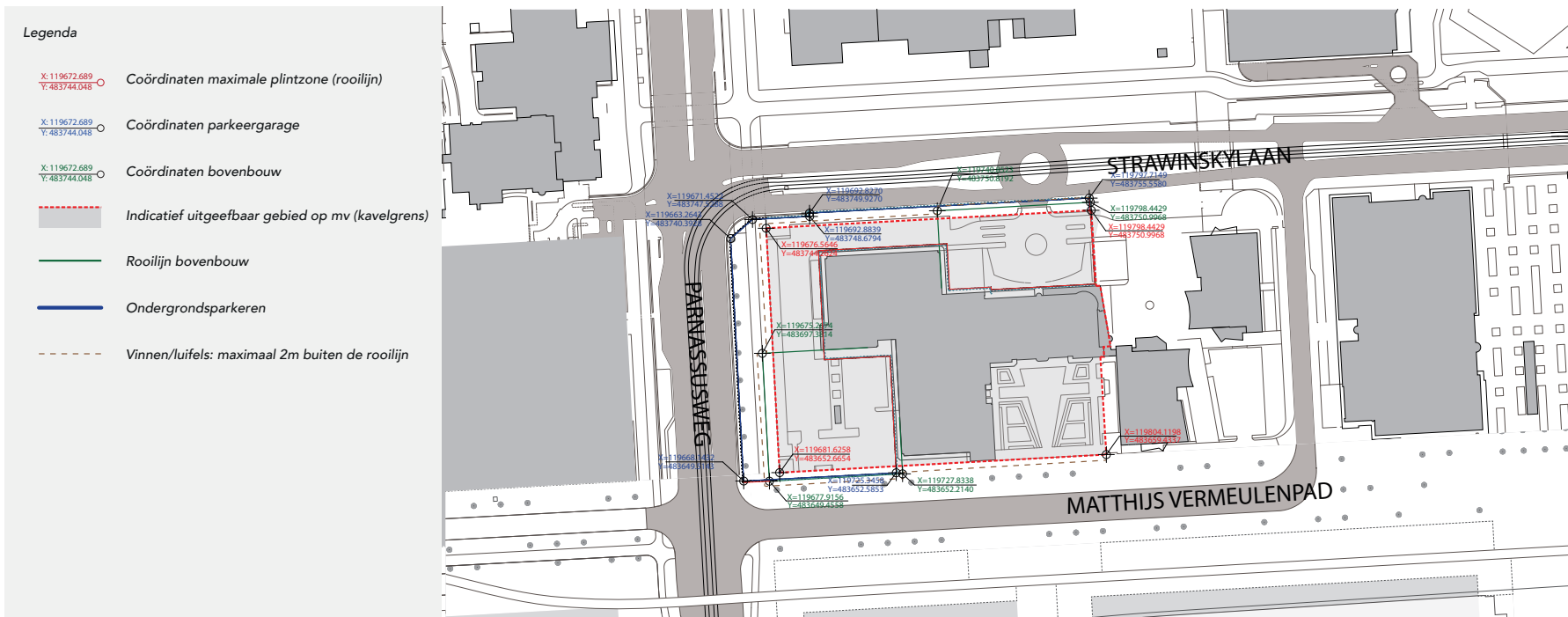
- ZIPS. De ontwerpuitgangspunten uit de Visie Zuidas zijn op hoofdlijnen uitgewerkt in de ZIPS (Zuidas Integrated Placemaking Strategy, 2010).

De hierboven genoemde documenten zijn te downloaden via [www.amsterdam.nl/zuidas](http://www.amsterdam.nl/zuidas).

In deze bouwenvelop wordt het kader beschreven waarbinnen de ontwikkeling van het Atrium moet plaatsvinden. Daarnaast moet de ontwikkeling passen binnen de genoemde Zuidasbrede documenten. Deze notitie is niet bedoeld als samenvatting van de vermelde documenten. De bouwenvelop is input voor het gebouwontwerp en het bestemmingsplan.



Afbeelding 2a: Plangebied en kadastrale onderlegger kavel Atrium



Afbeelding 2b: Coördinaten kavel Atrium

# 2

## Context

De bestaande situatie met de A10 op een hoog dijklichaam zal binnenkort ingrijpend worden gewijzigd. De ambities voor het gebied zijn hoog, waarbij er van uit wordt gegaan dat het OV-station Amsterdam Zuid wordt vergroot, dat de autowegen ondergronds gaan en viaducten worden versmald. Ook wordt ernaar gestreefd om naast de huidige middenpassage (Minerva-as) een tweede, meer westelijk gelegen (Benjamin Britten) passage bij het station te maken. De ambitie is om de huidige toegangen onder de viaducten Parnassusweg en de bestaande tramhaltes op te heffen en bij het nieuwe stationsgebied nieuwe tram-bushaltes en commerciële voorzieningen / fietsenstallingen te realiseren. Rondom het huidige dijklichaam en het station zullen over een lange periode bouwactiviteiten plaats vinden. Na aanleg van de tunnels en inrichting van de doklanen zal voorgesteld worden het huidige Matthijs Vermeulenpad in analogie met de overige oost-westlanen in Zuidas te wijzigen in Matthijs Vermeulenlaan. Voorlopig wordt in deze Bouwvelop nog uitgegaan van –pad.

Rondom het huidige Atriumgebouw komen daar de bouwactiviteiten bij van de sloop van de parkeergarage langs de A10, de renovatie en de nieuwbouw van het huidige complex.

Ten westen van de Atriumkavel zal aan de indeling van de gedeeltelijk hoger gelegen Parnassusweg vooralsnog niets veranderen. Het kruispunt met de Strawinskylaan blijft ongewijzigd. Op termijn moet rekening worden gehouden met een mogelijke verlaging van het kruispunt. Aan deze zijde is een aantrekkelijke, sociaal veilige en publieksvriendelijke plint een vereiste. Aan de overzijde van de Parnassusweg is voorzien in nieuwbouw van de rechtbank.

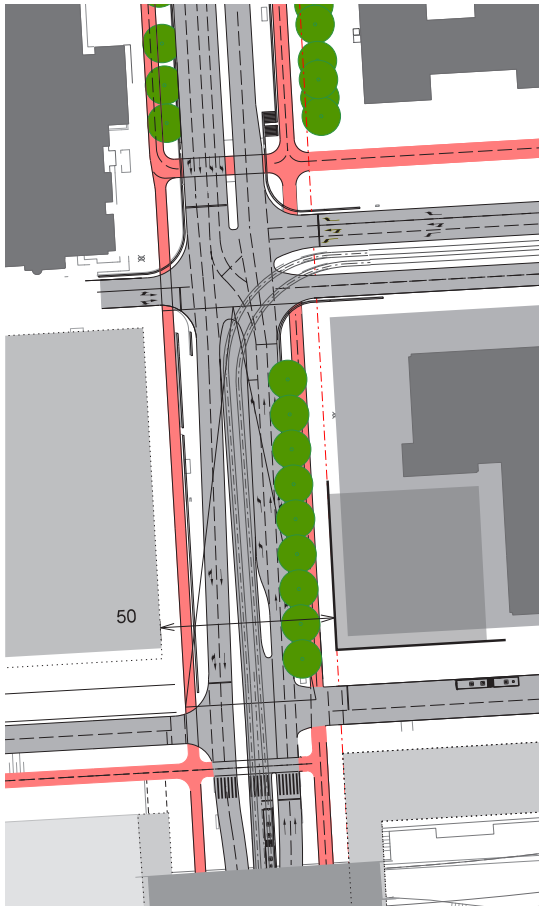
Aan de noordzijde van het Atriumkavel blijft de auto-ontsluiting van het plangebied gesitueerd, ter hoogte van de huidige doorsteek in de middenberm. Uitgangspunt voor de nieuwe gebouwde parkeervoorziening CRI is dat deze ontsloten wordt via de Eduard van Beinumstraat.

Aan de zuidzijde van het Atriumkavel wordt de autotunnel A10 aangelegd tot bijna tegen de kavelgrens aan. De kavelgrens is de demarcatielijn, de plintbebouwing van het Atrium staat hier 3 meter achter (rooilijn noordelijke bebouwing Doklaan). Na de realisatie van de tunnels komt hier een openbare ruimte met openbaarvervoersfaciliteiten (bus op- en uitstaphalte). Het Matthijs Vermeulenpad sluit aan de westzijde aan op de Parnassusweg. Na de aanleg van het Dok kunnen alleen fietsers en voetgangers op dit kruispunt oversteken en kunnen bussen vanuit het Matthijs Vermeulenpad invoegen op de trambaan op de Parnassusweg.

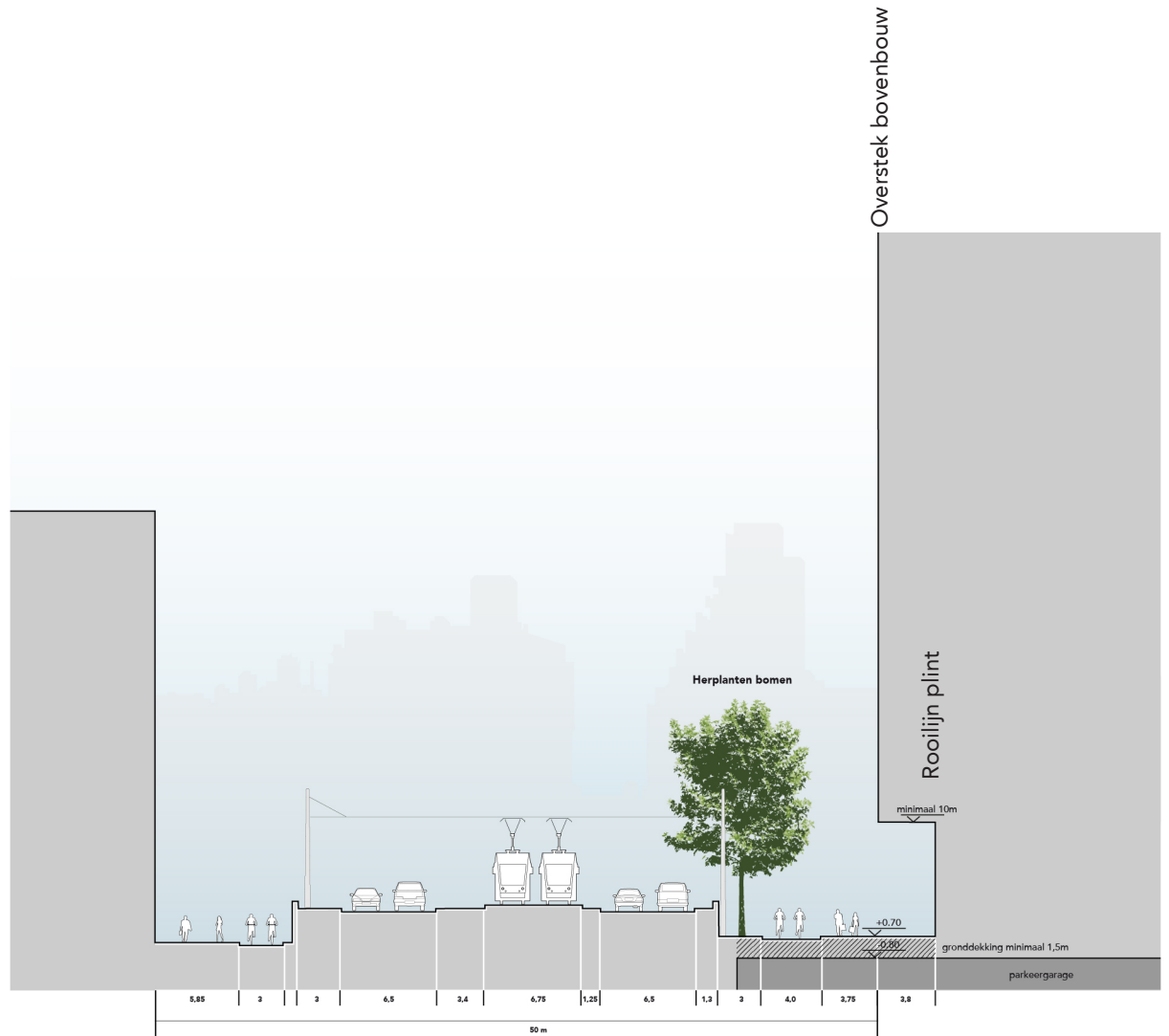
Tegen het talud van de spoorbaan kan sprake zijn van bebouwing met publieksfuncties (nog nader te bepalen, indicatieve hoogte ca. 2 bouwlagen) en benodigde inpandige fietsenstallingen. Bovenop deze bebouwing wordt ingezet op een bijzondere hoogwaardige, hooggelegen fietsroute naar en van de fietsenstallingen bij het station.

Ten oosten van het Atriumkavel zal op de aansluitende kavel, op termijn ook sprake zijn van bouwactiviteiten, voor de bouw van een parkeergarage en mogelijk (ver)nieuwbouw. Een goede afstemming van wederzijdse bouwplannen en bouwfaserings is nodig.

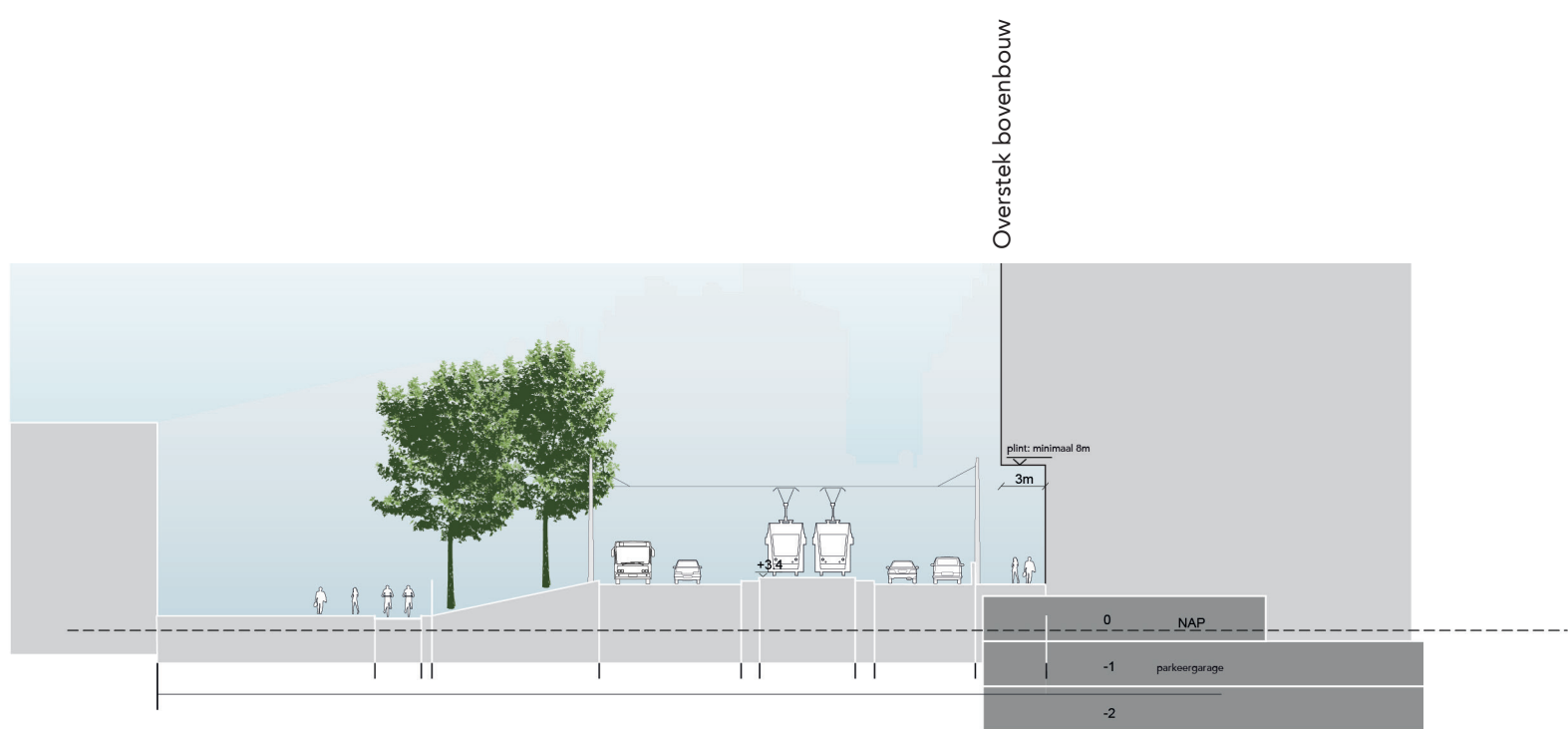




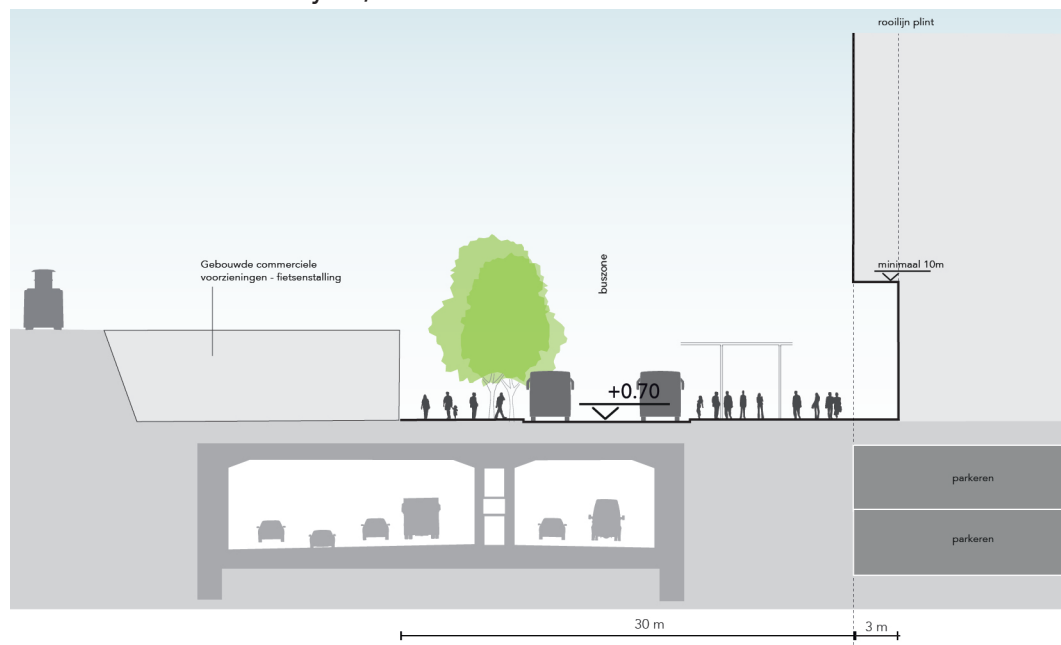
Afb 3: Parnassusweg



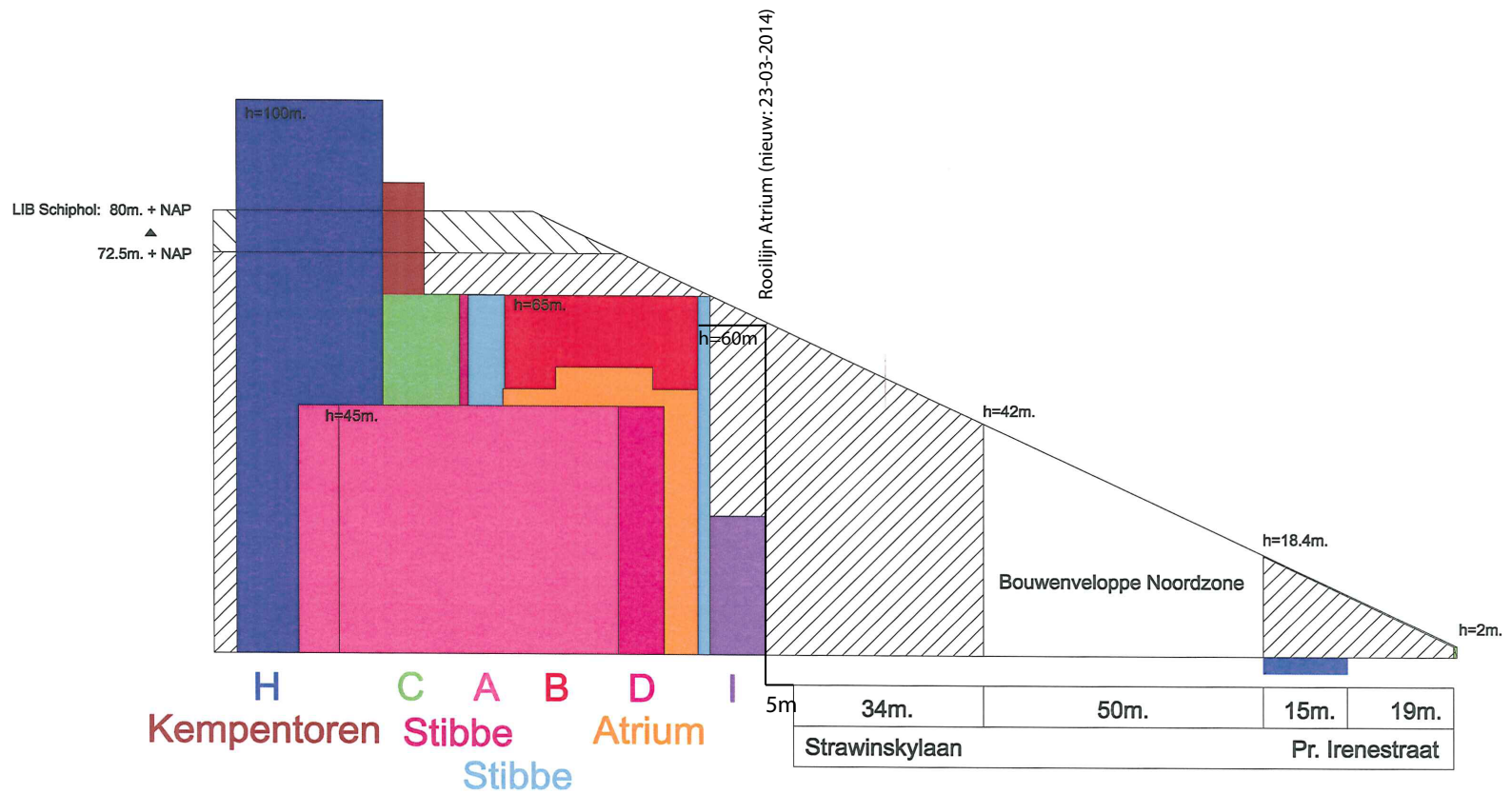
Afb 4a: Doorsnede Parnassusweg, indicatief



Afb 4b: Doorsnede Strawinskylaan, indicatief



Afb 4c: Doorsnede dok (verlengde Mathijs Vermeulenpad, indicatief (bron Ambitiedocument Zuidasdok)



Afb 5: Bouwhoogte (bron: Startbesluit Strawinsky 2009)



## Stedenbouwkundig concept

Het Atriumcomplex maakt onderdeel uit van het centrum van Zuidas. Dit gebied wordt gekenmerkt als business center en is compact en hoog stedelijk. De dichtheid is ten opzichte van de aangrenzende buurten hoog.

Voor de gehele strip Rechtbank, Atrium, Stibbetorens en het WTC is het wenselijk stedelijke stadsstraten en wanden te creëren. Kerngedachte is dat in deze stadsstraten samenhang, continuïteit en een publiekgerichte plint ontstaan, aansluitend op de aangrenzende straten. Dat netwerk van stadsstraten definieert de bouwvelden. De bouwvelden vormen samenhangende ensembles van onderling herkenbare gebouwen, die deel uitmaken van het grotere geheel. De bouwmassa's op de Atriumkavel hebben bij voorkeur een opbouw van een plint van minimaal 8m, een basismassa van ca. 30m met daarboven hoogteaccenten. Rondom het huidige amorfe kantorencomplex is nu veel open ruimte waardoor een heldere rooilijn en begrenzing van de stadstraten ontbreekt. Door op essentiële locaties nieuwbouw toe te voegen wordt de begrenzing van en de relatie met de stadsstraten geheeld. Met een enkel hoogteaccent op de hoeken wordt de Atriumkavel onderdeel van de bebouwingsstrook tussen Strawinskylaan en de toekomstige doklaan.

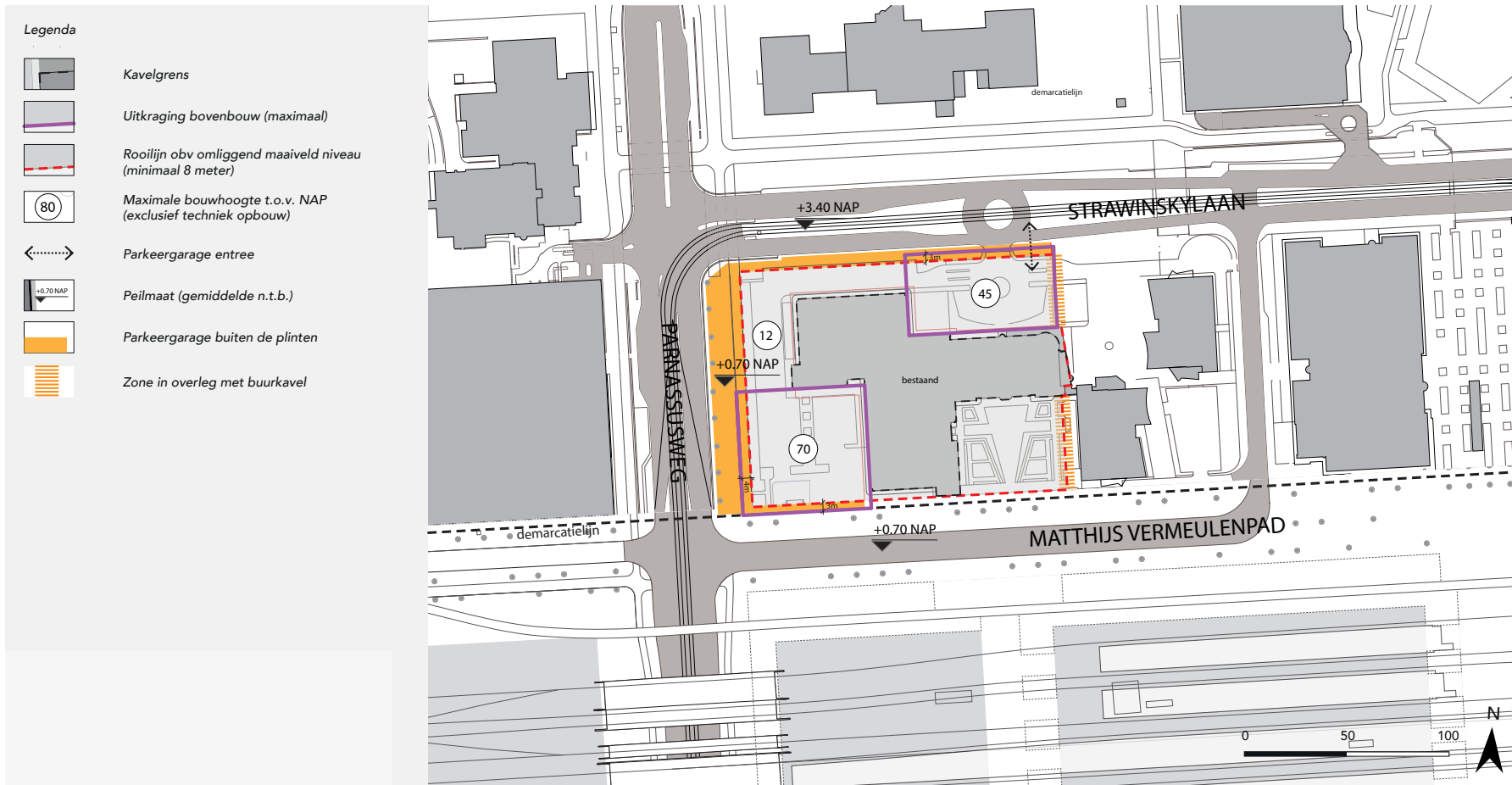
Uitgangspunten voor nieuw te realiseren bebouwing in het gebied is dat die bijdraagt aan een goede stedenbouwkundige overgang tussen Zuidas en de Prinses Irenebuurt. Dit betekent dat de nieuwe bebouwing in principe niet mag uitsteken boven de denkbeeldige lijn tussen de hoogste punten van de zuidelijke zones (achtereenvolgens WTC, Stibbetorens en Atrium) en de tuinen in de Prinses Irenebuurt (zie afbeelding 5).

## Bouwkavel, bouwprogramma en dichtheid

De kavel wordt gedefinieerd door coördinaten van de hoekpunten. De coördinaten van de plangrens, het uitgeefbaar gebied op maaiveld (kavelgrens), de uitkraging voor de bovenbouw en de ondergrondse parkeergarage zijn op de kaart op pagina 12 weergegeven.

Het oppervlak van de kavel is circa 11.700 m<sup>2</sup>. Het nieuw te realiseren toe te voegen programma is max. 25.000 m<sup>2</sup> kantoorvloeroppervlakte en max. 5.000 m<sup>2</sup> voorzieningen. Naast kantoren zijn ook woningen en een hotel binnen de gegeven m<sup>2</sup> vloeroppervlakte mogelijk. Boven in de zuidelijke toren is een invulling van een rooftopvoorziening mogelijk, dit kan consequenties hebben voor de bouwhoogte.

Maximaal 547 parkeerplaatsen zijn mogelijk, wat overeenkomt met het huidige aantal in de te amoveren parkeergarage. De gemiddelde peilmaat op de kaart voor de nieuwe situatie zuidzijde (NAP + 0.70m) geeft richting voor de gemiddelde aanleghoogte openbare ruimte maar kan nog wijzigen.



Afb 6: Bouwvolume

## Functies

Voor aansluiting naar het openbaar gebied zijn publieksfuncties in de plint gewenst. In het bijzonder wordt aandacht besteed aan het programmeren van aangrenzende publieksfuncties ten behoeve van een aantrekkelijk stedelijk plein tegenover de te realiseren Brittenpassage aan de zuidzijde van het Atriumcomplex. De toegangen naar het gebouw en mogelijke afzonderlijke kleinere publieksfuncties zijn globaal aangegeven. Na de precieze bepaling zal de inrichting van het openbare gebied hierop worden uitgewerkt

## Bouwhoogte

De maximale bouwhoogte wordt beperkt door het (huidige) luchthaven indelingsbesluit (LIB). Aan de noordzijde moet voor de maximale bouwhoogte tevens rekening worden gehouden met schaduwwerking op mogelijke toekomstige woningbouw aan de noordzijde van de Strawinskylaan (conform het Startbesluit Strawinsky 2009 - zie afbeelding 6. In de bijlage is een bezonningsstudie opgenomen). Voor nieuwbouw binnen Zuidas geldt in het kader van duurzaamheid van de bebouwing een minimum bruto verdiepingshoogte van 3,30 meter, deze hoogte geldt voor bovengrondse bouwwerken. Conform de Welstandsnota Zuidas 2011 geldt bij de plint een minimale netto hoogte van de begane grond van 4 meter voor nieuwbouw. - Bij de nieuwbouw dan wel bij nieuwe gevels welke gekoppeld aan de bestaande bouw vast zitten, vervalt de eis van 4 meter netto hoogte vanwege de aansluiting op de bestaande bouw,

maar geldt wel dat de verdiepingvloer 1,5 meter wordt teruggetrokken om een vide te creëren die minimaal 4 meter hoog is. Voor de bestaande bouw geldt dit in zijn geheel niet.

## Kavelgrenzen en rooilijnen

Als stedenbouwkundig eindbeeld van Zuidas wordt een compacte stad met levendige stadstraten en straatwanden nagestreefd. De straatwanden volgen grotendeels de rooilijn (zie afbeelding 6), terugspringen vanuit deze rooilijn is mogelijk.

Aan de zuidzijde is boven de plintzone (rooilijn) van minimaal 10 meter een uitkraging zonder kolommen mogelijk van maximaal 3 meter tot aan de demarcatielijn. Uitgangspunt is dat de zichtbaarheid van de rechtbank vanuit de Benjamin Brittenpassage gewaarborgd is en blijft.

Aan de westzijde, de Parnassusweg, ligt de plintzone (rooilijn) in het verlengde van de fietsentunnel. De uitkraging boven de minimale plinthoogte (rooilijn) van 8 meter is kolomvrij en ligt maximaal op de uitkraging lijn. Aansluitend op naastgelegen kavel CRI is afstemming vereist.

De plintzone (rooilijn) noordzijde voegt zich binnen de noordelijke kavelgrens. De uitkraging boven de minimale plinthoogte van 8 meter is kolomvrij en ligt maximaal op de uitkraging lijn.

## Vinnen, luifels

Vinnen en luifels zijn toegestaan buiten de uitkraging bovenbouw met een maximum van 2m. Voor de zuidelijke rooilijn geldt dat in eerste instantie vanaf een hoogte van +25 meter t.o.v. maaiveld. Op het moment dat de dam- of diepwanden voor Zuidasdok zijn aangebracht, kunnen de vinnen ook op de andere onderliggende lagen worden aangebracht.

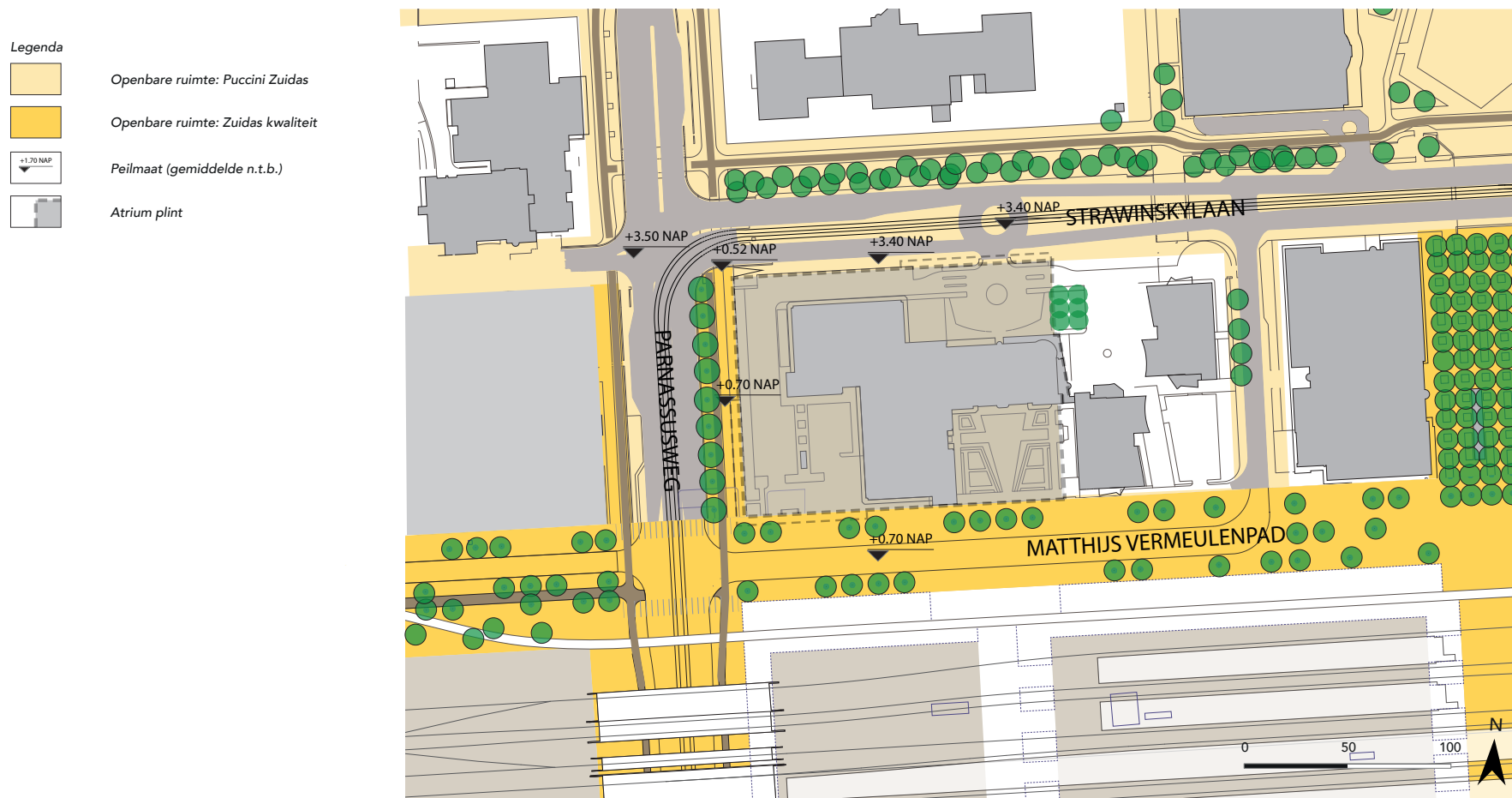


## Openbare ruimte

De openbare ruimte aan de zuidzijde van het Atriumkavel, Matthijs Vermeulenpad wordt in afstemming op de uitvoering van het ZuidasDok en in overeenstemming met de in 2013 bestuurlijk vastgestelde Zuidasstandaard aangelegd in 'Zuidas kwaliteit'. De rest van de Zuidas en dus ook de west- en noordstraat bij het Atrium wordt ingericht met de daarbij horende inrichtingselementen voor de aanheiling aan de stad.

De kavelgrenzen vormen de overgangen tussen openbaar gebied en eigen terrein. De inrichting en materialisatie van het eigen terrein sluiten aan op het hoogstedelijke karakter van het gebied. In geval van een doorlopend maaiveldniveau worden bij ondergrondse bouwwerken voorzieningen aangebracht voor het opvangen van zettingsverschillen.

Deze ondergrondse bouwwerken moeten in openbaar gebied als uitgangspunt 1,50 meter gronddekking hebben i.v.m. bomen en kabels&leidingen. Aan de Parnassusweg moet het minimaal 1,50 m gronddekking hebben, bij de overgang naar het fietstunneltje mag hiervan afgeweken worden. Maaiveldhoogte Atriumkavel moet aansluiten op hoogte Strawinskylaan en het Matthijs Vermeulenpad.



Afb 7: Openbare ruimte (indicatief)

Technische voorzieningen en installaties van het Atriumgebouw, al dan niet ondergronds zoals trafo's, worden inclusief de toegangen inpandig gesitueerd op eigen terrein.



### Assortiment inrichtingselementen binnen centrumgebied Zuidas

#### Afwatering

- bandkolk 30x40 van gietijzer
- valkolken 20 x 45cm met gietijzeren deksel
- lijngoot met gietijzeren rooster

#### Verlichting

- lichtmasten: alle straten met rijweg: NPK masten 6m en 8m
- Hellux lichtpaal
- hangende armaturen aan spankabels

#### Meubilair

- fietsnietje, RVS 316, geslepen korrel 320, met anti-duikelstang, afm. Ø 42, hoogte 900x900 mm (bijv. van Erdi)
- vierkant (150x150cm) gietijzeren boomrooster
- zitbank (bijv. type Canapé retro van Erdi)
- afvalbak type Constructo, RVS, (bijv. van Grijssen)
- anti-parkeerpaal model 115 vast, RVS 316 geslepen korrel 320, afm. Ø 115, hoogte 900mm
- anti-parkeerpaal model 115 verzinkbaar, RVS 316 geslepen korrel 320, afm. Ø 115, hoogte 750mm



### Assortiment inrichtingselementen buiten centrumgebied Zuidas

#### Afwatering

- bandkolk 30x40 van gietijzer
- valkolken 20 x 45cm met gietijzeren deksel

#### Verlichting

- lichtmasten: alle straten met rijweg: NPK masten 6m en 8m
- hangende armaturen aan spankabels

#### Meubilair

- fietsnietje, RVS 316, geslepen korrel 320, met anti-duikelstang, afm. Ø 42, hoogte 900x900 mm van Erdi
- vierkant (150x150cm) gietijzeren boomrooster
- zitbank (bijv. type Canapé retro van Erdi)
- afvalbak type Constructo, RVS, (bijv. van Grijssen)
- anti-parkeerpaal model 115 vast, RVS 316 geslepen korrel 320, afm. Ø 115, hoogte 900mm
- anti-parkeerpaal model 115 verzinkbaar, RVS 316 geslepen korrel 320, afm. Ø 115, hoogte 750mm



Graniet tegels



Grès



Bricano



Baksteen 'terra scura' (mangaan)



Betontegels, Breccia antraciet 620



Baksteen 'terra scura'



Graniet trottoirband



Asfalt



betonen trottoirband

Afb 8: Beschrijving van de verschillende inrichtingselementen Zuidas

## Ontsluiting en parkeren

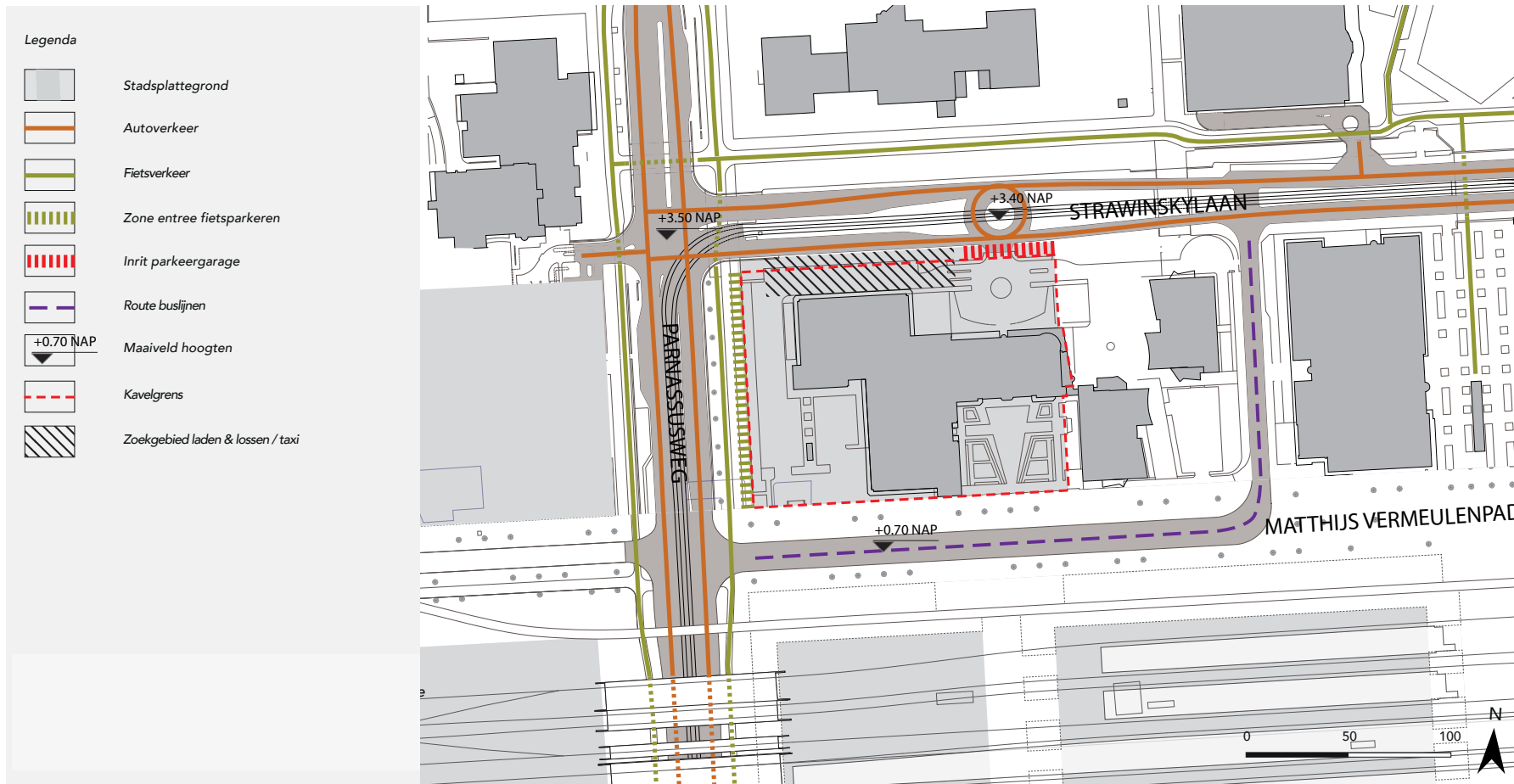
De ontsluiting van autoverkeer voor het Atrium vindt plaats via de noordzijde aan de Strawinskylaan. De huidige toegang naar CRI zal op termijn worden verplaatst naar de oostzijde van CRI. De voorlopig nog in gebruik zijnde toegang moet nader afgestemd worden. Om opstopping op de openbare weg te voorkomen is voldoende bufferruimte op eigen terrein voor de in- en uitritten nodig. Het maximum aantal parkeerplaatsen Atrium is 547 plaatsen, wat

overeenkomt met het huidige aantal.

Op de kavel dient voldoende ruimte voor fietsparkeren voor eigen personeel en bezoek te zijn. Het stallen van fietsen op eigen terrein vindt inpandig plaats op een logische en gebruiksvriendelijke wijze en is snel en gemakkelijk toegankelijk en van binnenuit bereikbaar. Het aantal inpandige parkeerplekken voor de te realiseren nieuwbouw dient te worden bepaald op basis van het werkelijk aandeel fiets in de modal split van de kantoorgebruiker in het kerngebied van de

Zuidas conform het gemeentelijk verkeersmodel (Genmod): 33% in 2020. Het autoparkeren vindt inpandig en voornamelijk ondergronds plaats.

Daarnaast dient rekening te worden gehouden met inpandige parkeerplaatsen voor brommers, scooters en motoren. De expeditie en afvalinzameling worden op eigen terrein en zoveel mogelijk inpandig opgelost, toegankelijk via de noordzijde van de kavel. Nader onderzocht zal worden of aan de zuid-westzijde een opstelplaats voor incidenteel laden en lossen voor beperkte



Afb 9: Ontsluiting

duur mogelijk is voor de publieksfuncties in de plint (in afstemming met Zuidasdok).

### **Straatwanden**

De ambitie die wordt gesteld aan de straatwanden van de Parnassusweg, de Strawinskyalaan en van het verlengde Matthijs Vermeulenpad is dat zij bijdragen aan een levendig en aantrekkelijk straatbeeld in Zuidas. Dat betekent dat:

- blinde gevels zoveel mogelijk moeten worden vermeden
- de entrees goed zichtbaar en herkenbaar zijn,
- zichtbare delen van het programma (Atria) en zo veel mogelijk actieve functies gepositioneerd worden in de plintzone.

De voetgangersentree ligt vanwege de oriëntatie op het openbaar vervoer bij voorkeur aan de zuidzijde, aan het Matthijs Vermeulenpad. Expeditiezones en laad- & los voorzieningen worden, via de noordzijde op het eigen terrein gesitueerd en mogen geen afbreuk doen aan de uitstraling van het gebied.

Op termijn kan de huidige Strawinskyalaan verlaagd worden en meer stadsstraat worden met levendige, aantrekkelijke (publieksvriendelijke)functies in de plint. Hier dient in een vroeg stadium rekening mee gehouden te worden; zowel bij de positionering van de entrees (toegankelijkheid), als bij de nadere programmatische invulling. Ditzelfde geldt voor de huidige hoge ligging van de Parnassusweg die ook in de toekomst mogelijk verlaagd zal worden.

### **Duurzaamheid, Welstand en Energieprestaties**

Zuidas wil in 2030 behoren tot de top tien van duurzame stedelijke centra in Europa. Daarnaast heeft de Zuidas de ambitie verder te groeien tot een internationale koploper, die gebruik maakt van de Amsterdamse identiteit en voorziet in woningen, kantoren en voorzieningen van een hoge standaard. Daarbij horen gebouwen van hoge kwaliteit en een aantrekkelijke omgeving met een uitstekende infrastructuur: een resultaat dat meer is dan de som der delen.

De duurzaamheidsambities van Zuidas zijn verder uitgewerkt in “Zuidas Integrated Placemaking Strategie” (ZIPS). Hierin is een strategie ontwikkeld om Zuidas sneller tot een rijker milieu te brengen dat zowel aangenaam als aantrekkelijk is. De strategie is te downloaden <http://amsterdam.nl/zuidas/documenten-basis/basisdocumenten/zips-2011/>

De gebouwen zullen zo ontworpen worden, dat ze een samenhangend stedelijk raamwerk vormen en interactie hebben met de ruimtes en mensen er omheen. Voor nieuwbouw is het uitgangspunt het duurzaamheidsniveau ‘excellent’ voor de BREEAMcertificering (Building Research Establishment Environmental Assessment Method) of een vergelijkbaar niveau. Uitgangspunt is dat de daken van de gebouwen groen worden ingericht, niet alleen belangrijk voor het zicht van erboven gelegen functies maar vooral ook vanwege de hemelwaterafvoertragende functie.

De opvatting over stedelijkheid vindt ook plaats tegen de achtergrond van het begrip “duurzame stad” waarbij gestreefd wordt naar duurzaam gebruik van ruimte, gerealiseerd met lage energie- en milieubelasting. Essentieel hierbij zijn begrippen als flexibel en aanpasbare casco’s (geschikt voor uitwisseling van functies). Hiervoor wordt er Zuidasbreed uitgegaan van een bruto verdiepingshoogte van minimaal 3,30 meter zodat uitwisselbaarheid van de functies wonen en niet-wonen in de toekomst mogelijk blijft. Duurzaam bouwen betekent dat de bouwsystemen een groot “accommoderend vermogen” moeten hebben.

De plinten zijn multifunctioneel in gebruik, hebben een uitnodigend open (transparant) karakter.





Het is een structureel duurzaamheidskenmerk als gebouwen tot in de verre toekomst uiteenlopende bestemmingen en levensstijlen kunnen herbergen en dit is ook economisch van belang. Dit vraagt om flexibele indeelbare gebouwen met een verbeterde geluidisolatie tussen de verschillende eenheden. In moderne 24-uurs leefstijlen moeten verschillende bewoners en functies elkaar zonder hinder kunnen verdragen.

Naast de standaard bouwregelgeving worden aan de architectuur specifieke eisen gesteld. Deze zijn beschreven in de 'Welstandsnota Zuidas'.

Conform de Gemeentelijke Bouwverordening Amsterdam 2013 is er een verplichting om bij het reeds aanwezige stadsverwarming netwerk aan te sluiten binnen een afstand van 40 meter. Op dit moment ligt hier geen koudenet, in samenwerking met NUON moet gekeken worden of aanleg mogelijk is. Wanneer dit niet het geval is zal gezocht worden naar alternatieve mogelijkheden zoals koude-warmteopslag (WKO).

Problemen met grondwaterlozingen worden vermeden door verdiepte parkeerkelders waterdicht te bouwen (geen polderprincipe). Uit duurzaamheidsoogpunt is het wenselijk dat daken een groene invulling krijgen.

## Ondergrondse infrastructuur

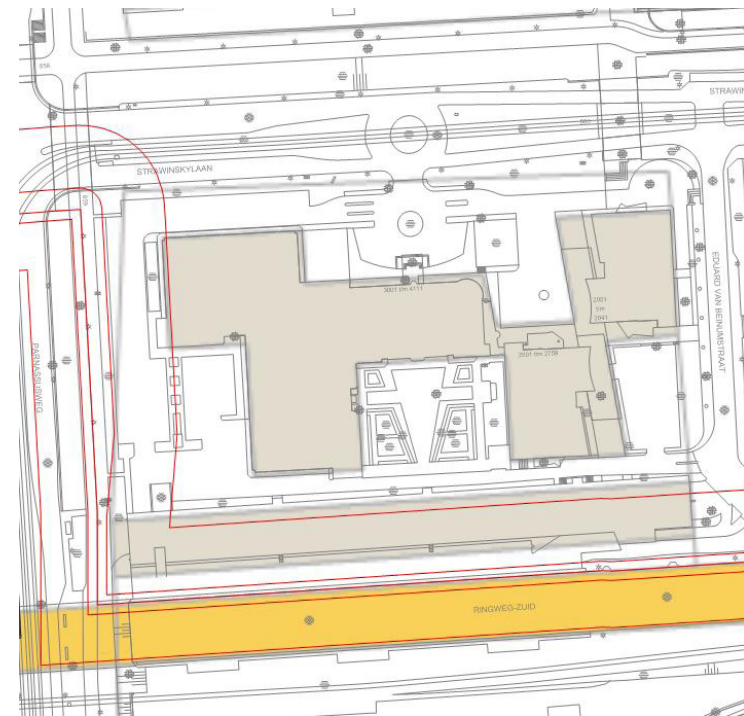
Ten westen van het Atriumkavel ligt een groot aantal kabels en leidingen in de openbare ruimte, waaronder een hoofddrinkwaterleiding, telecom, etc. Bij de ontwikkeling van de Atriumkavel moet hier rekening mee gehouden worden. Een deel van de kabels en leidingen zal verlegd worden in het kader van het ZuidasDok. Bij de bouw moet rekening worden gehouden met voldoende afstand (ook met tijdelijke damwanden) tot de leidingen.

## Secundaire waterkering

Ten zuiden en ten westen van het Atriumkavel ligt een verholen secundaire waterkering. Deze waterkering veroorzaakt in beginsel beperkingen voor de beoogde ontwikkelingen van de Atriumkavel. In het kader van de ontwikkeling van het ZuidasDok zal de waterkering verlegd worden: De huidige waterkering wordt vervangen door de noordelijke tunnelwand Zuidasdok.

## Bouwlogistiek

Bij de bouwlogistiek moet rekening worden gehouden met de vele bouwwerken die in de omgeving (gaan) plaatsvinden. ZuidasDok heeft een bouwterrein tot aan de demarcatielijn. Bij het Atriumkavel moet rekening worden gehouden met de beperkte bouwplaatsmogelijkheden, met mogelijk werken aan gevels van binnenuit. Aan de westzijde van de Atriumkavel moet voor de bereikbaarheid van het station een fiets- en voetgangerszone beschikbaar blijven. En aan de noordzijde moet rekening worden gehouden met het blijvend gebruik van de bestaande rijwegen van de hooggelegen Strawinskyiaan.



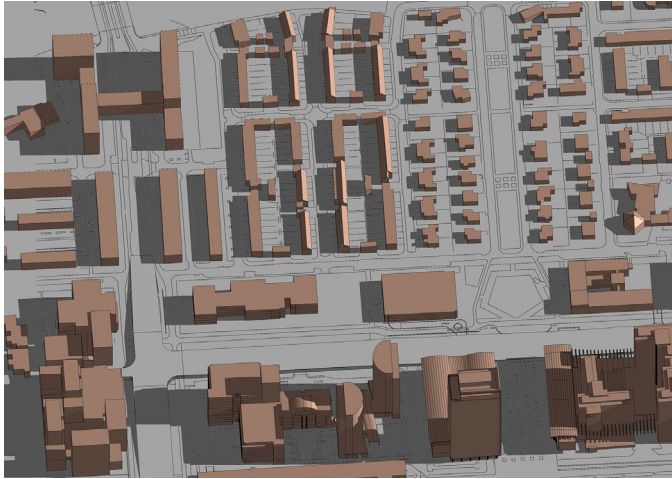
Afb10: Huidige waterkering



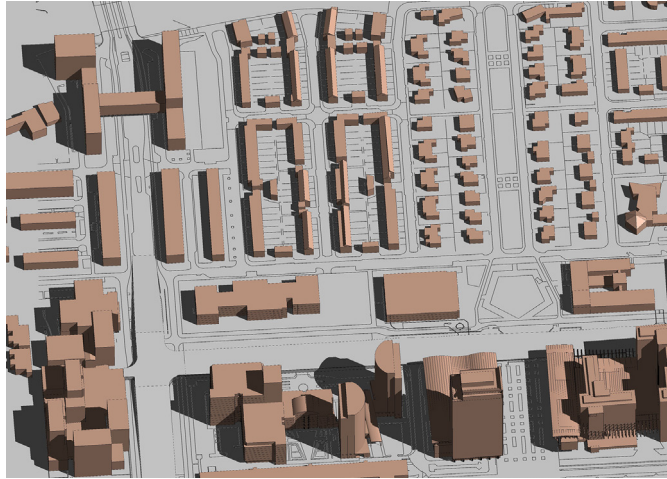
# Bijlagen

- Bezoningstudie
- Huidige maaiveldhoogtes
- Plankaarten A4
- Ruimtegebruikskaat Atrium

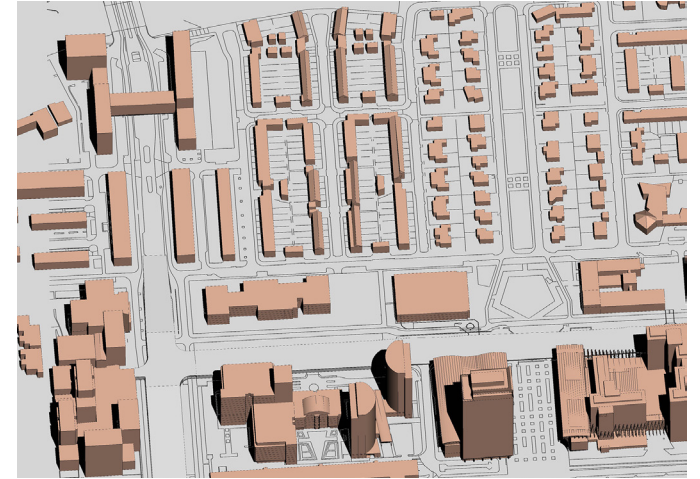
# Huidige situatie Atrium



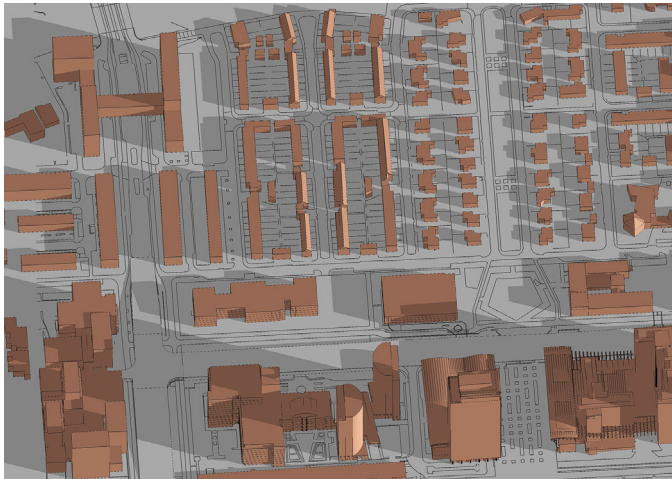
21 juni 09.00 uur



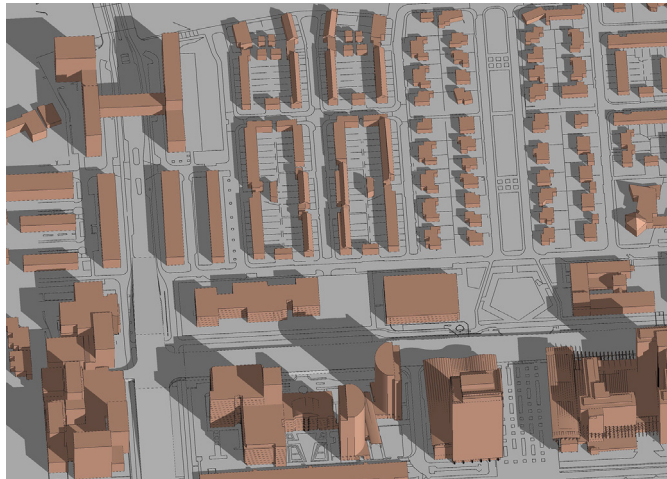
21 juni 11.00 uur



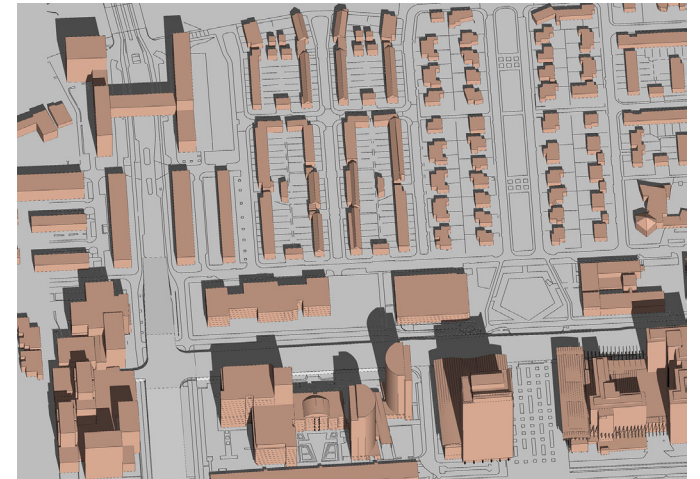
21 juni 13.00 uur



21 maart/september 09.00 uur

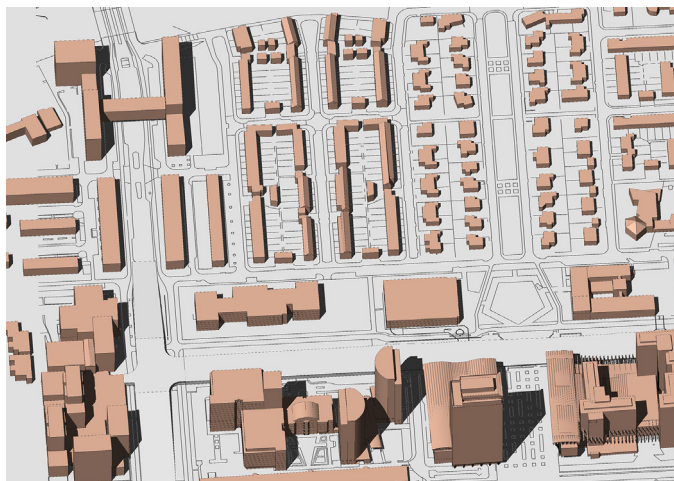


21 maart/september 11.00 uur

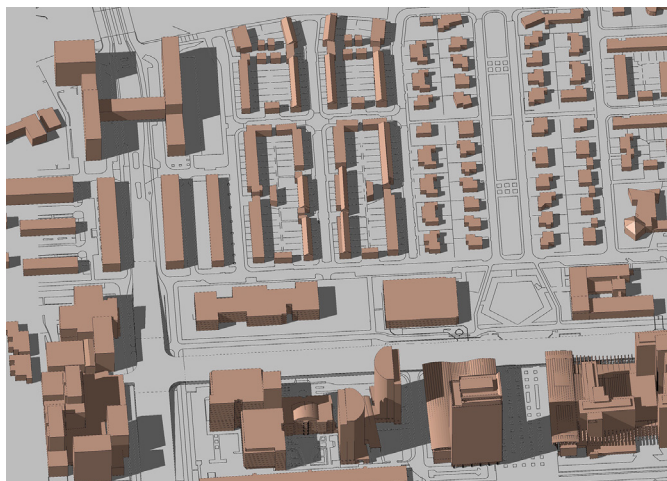


21 maart/september 13.00 uur

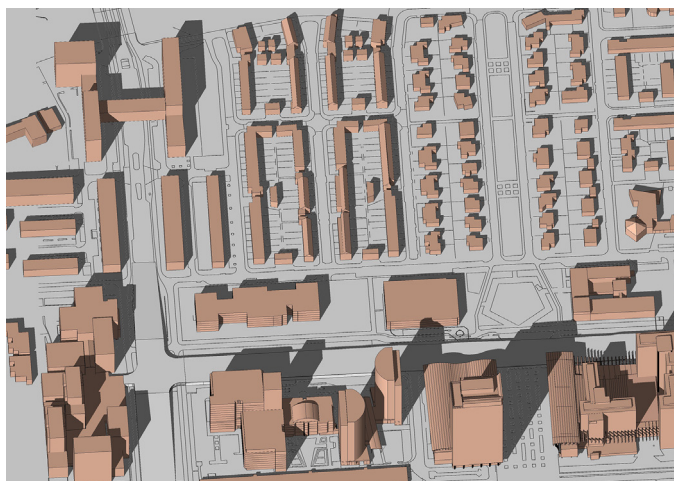




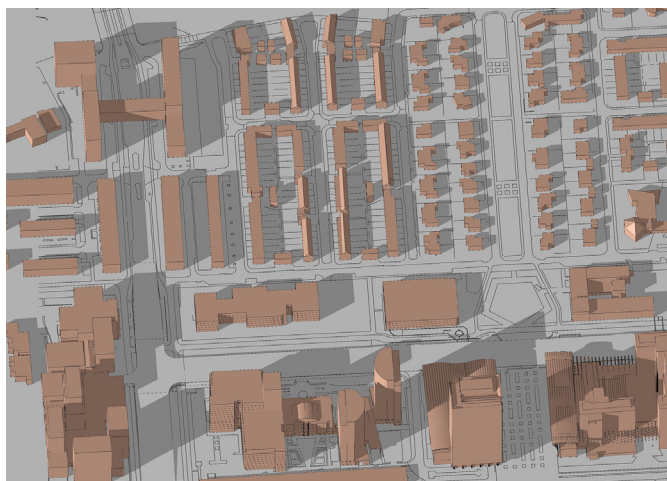
21 juni 15.00 uur



21 juni 17.00 uur



21 maart/september 15.00 uur



21 maart/september 17.00 uur

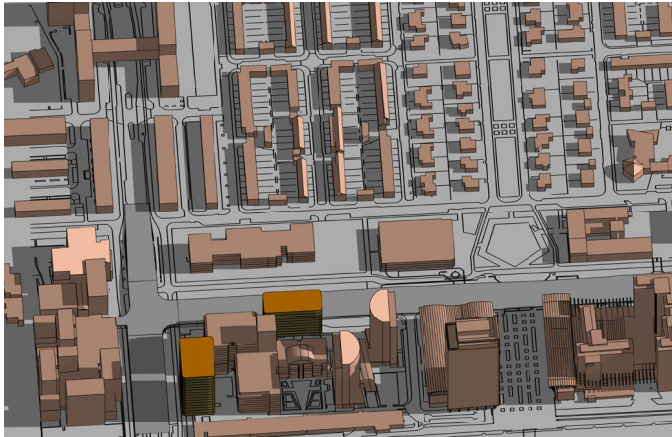
## Bezonningsstudie

Landelijk bestaan er geen wettelijk vastgelegde normen of eisen waaraan plannen ten aanzien van de bezonning in relatie tot (bestaande) functies moeten voldoen. Ten einde van de resultaten van het bezonningsonderzoek te kunnen beoordelen kan gebruik worden gemaakt van een TNO-norm. Deze norm wordt door verschillende gemeenten gehanteerd bij het uitvoeren van bezonningsstudie bij nieuwbouw. De TNO-norm gaat uit van het criterium dat woningen ten minste 2 mogelijke bezonningsuren per dag op het midden van de vensterbank aan de binnenkant van het raam moet krijgen gedurende de periode van 19 februari tot 21 oktober. De TNO-norm geeft ten aanzien van de bezonningsuren een richtlijn, 21 maart (of 21 september) wordt meestal als maatgevende datum gehanteerd.

Voor het Atriumkavel is uitgegaan van een toren van 70 meter op de hoek Parnassusweg/Mathijs Vermeulenpad en van nieuwbouw met een hoogte van 45 meter aan de Strawinskylaan. Met deze bebouwingshoogte en locaties wordt voldaan aan deze normen.



# Met planvorming Atrium



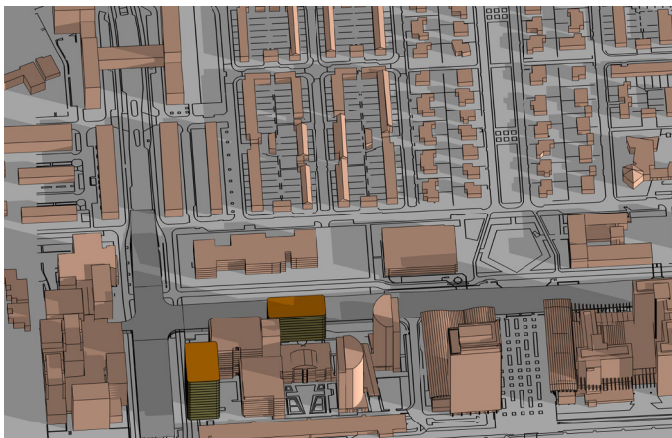
21 juni 09.00 uur



21 juni 11.00 uur



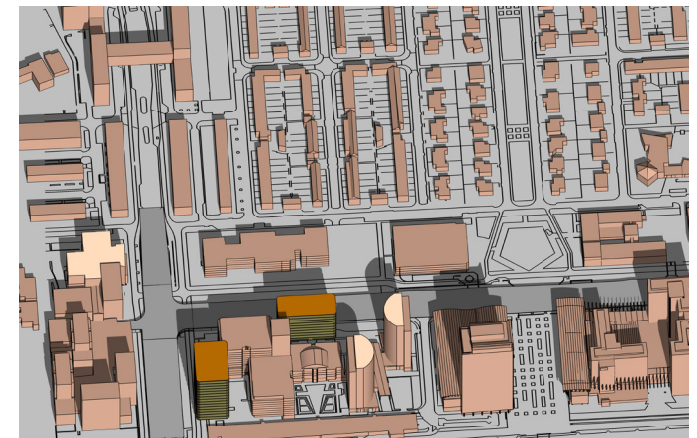
21 juni 13.00 uur



21 maart/september 09.00 uur



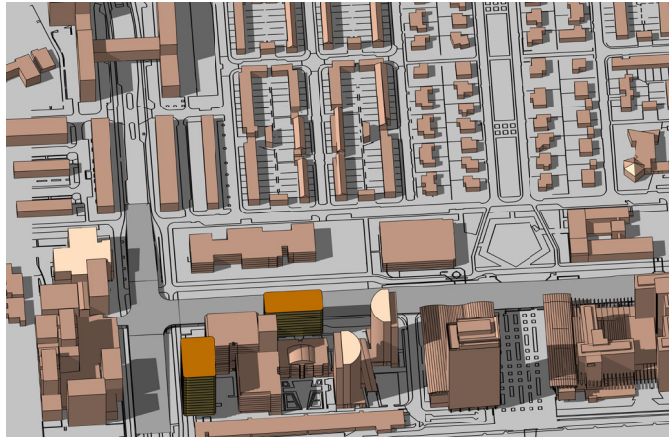
21 maart/september 11.00 uur



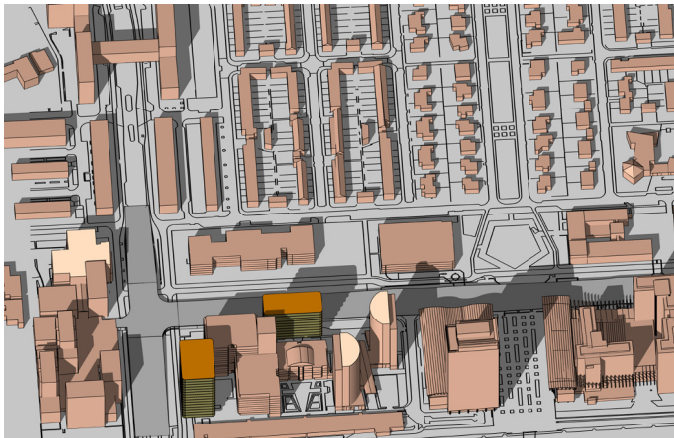
21 maart/september 13.00 uur



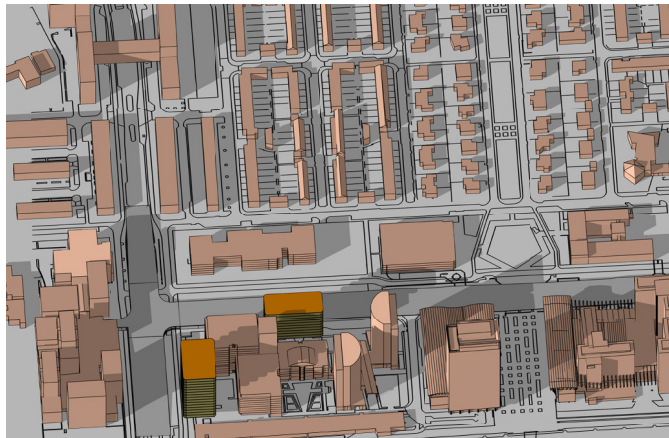
21 juni 15.00 uur



21 juni 17.00 uur



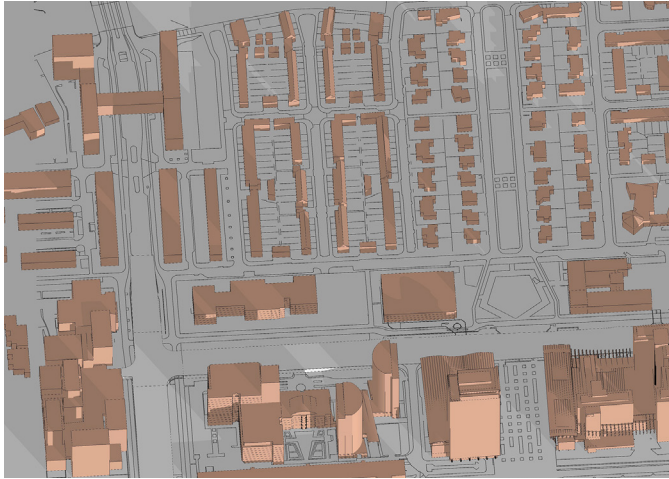
21 maart/september 15.00 uur



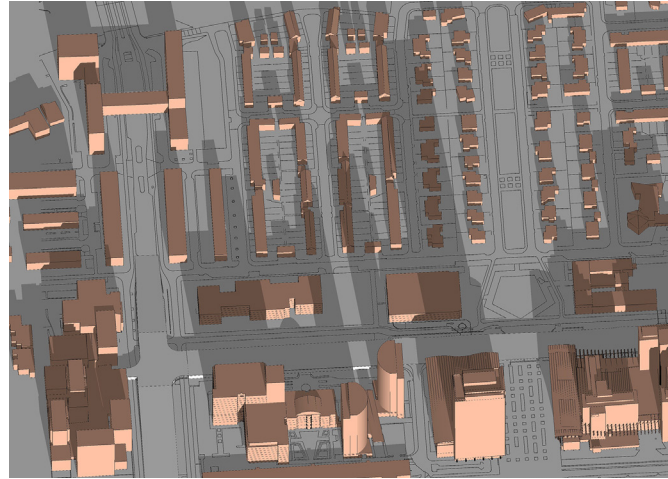
21 maart/september 17.00 uur



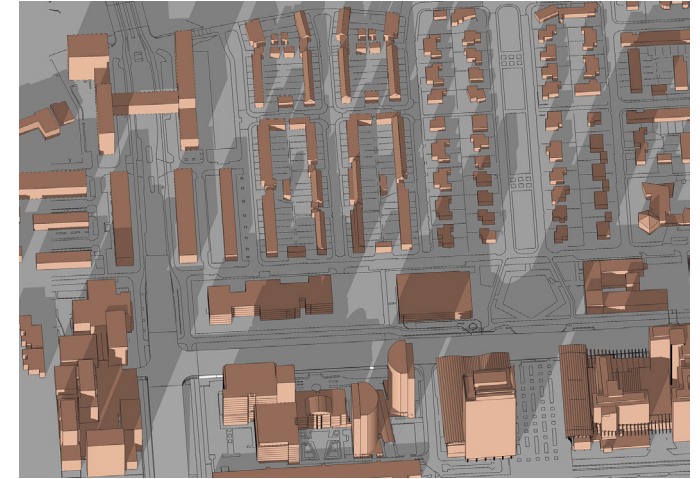
## Huidige situatie Atrium



21 december 11.00 uur

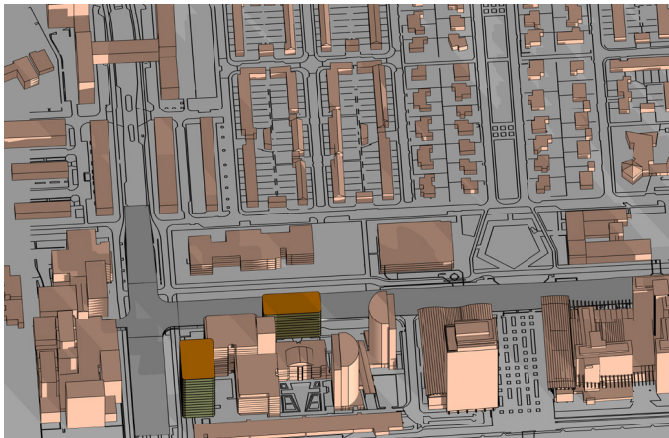


21 december 13.00 uur



21 december 15.00 uur

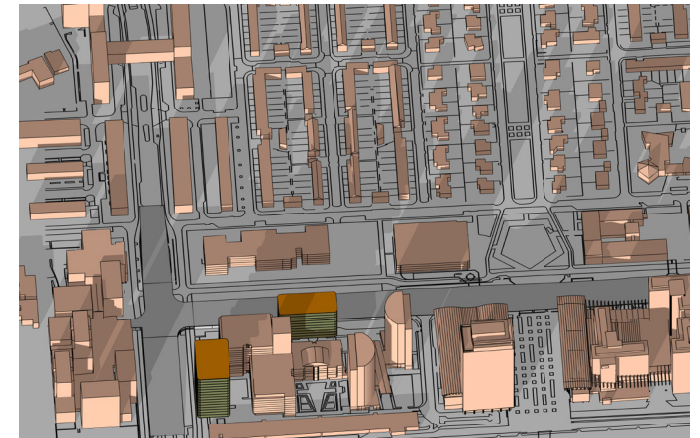
## Planvorming Atrium



21 december 11.00 uur



21 december 13.00 uur



21 december 15.00 uur

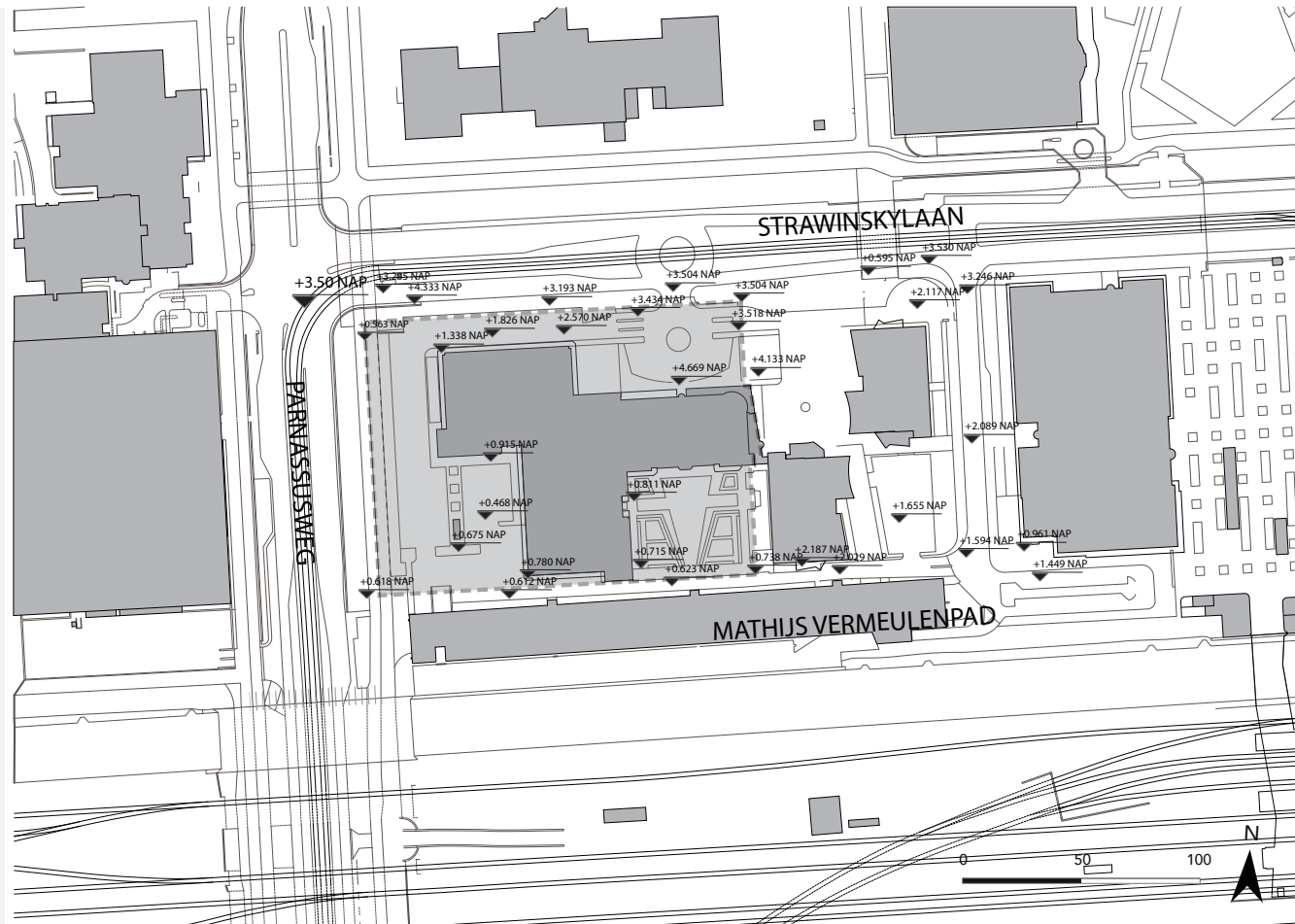
Legenda



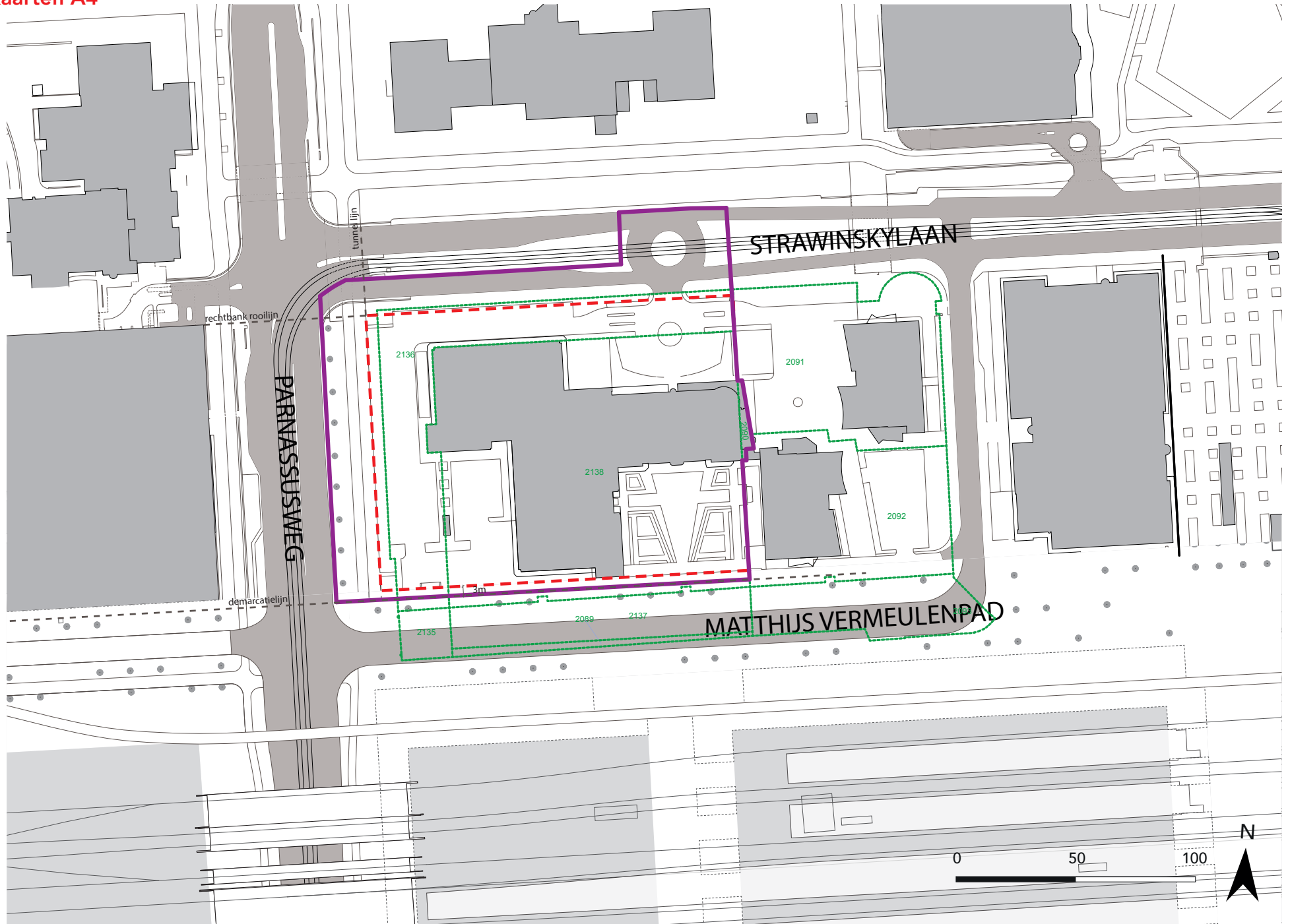
Bouwkavel Atrium



Huidige hoogtes  
(bron: inmeting Arcadis 02-2008)

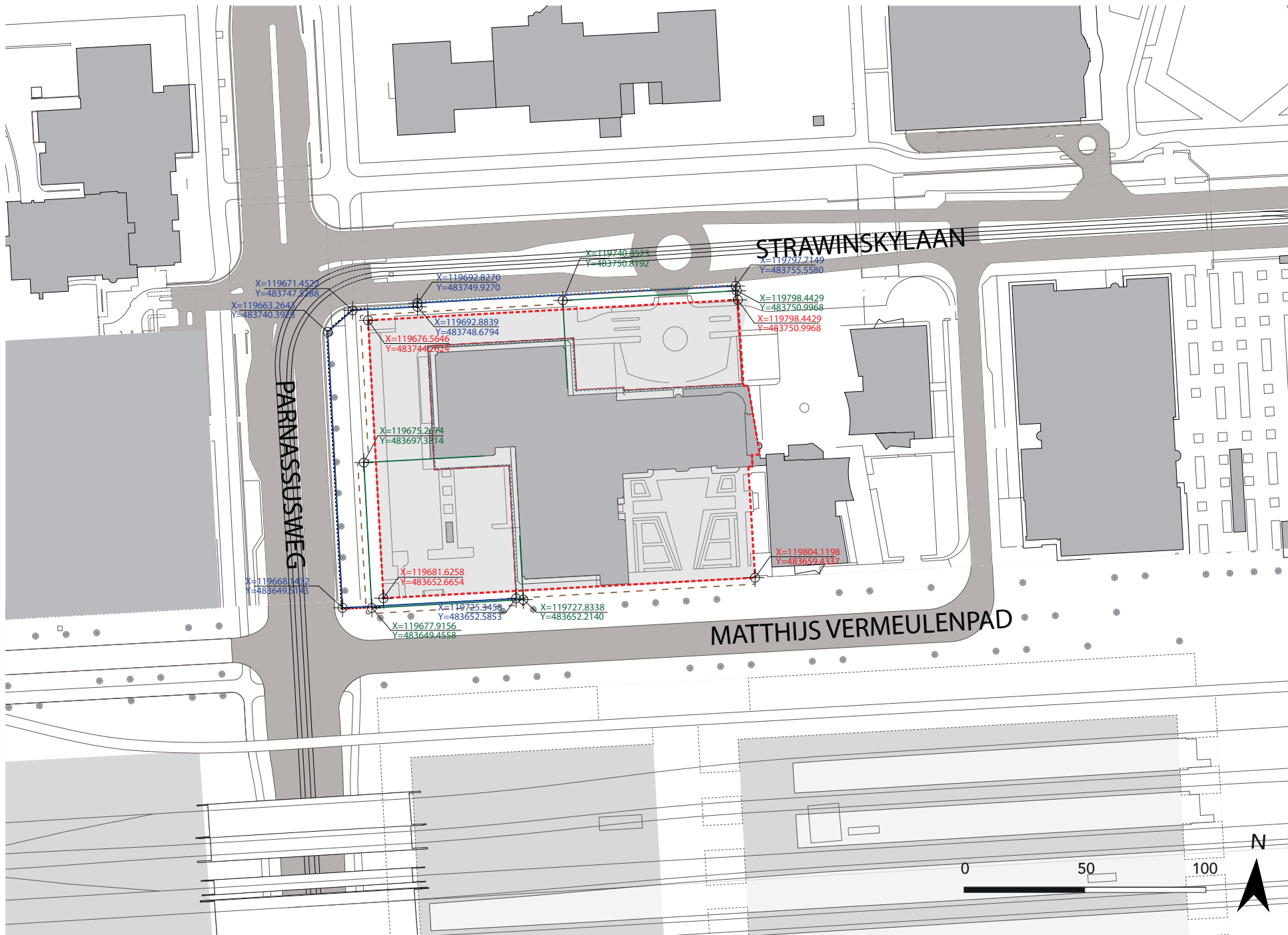


Maaveldhoogtes

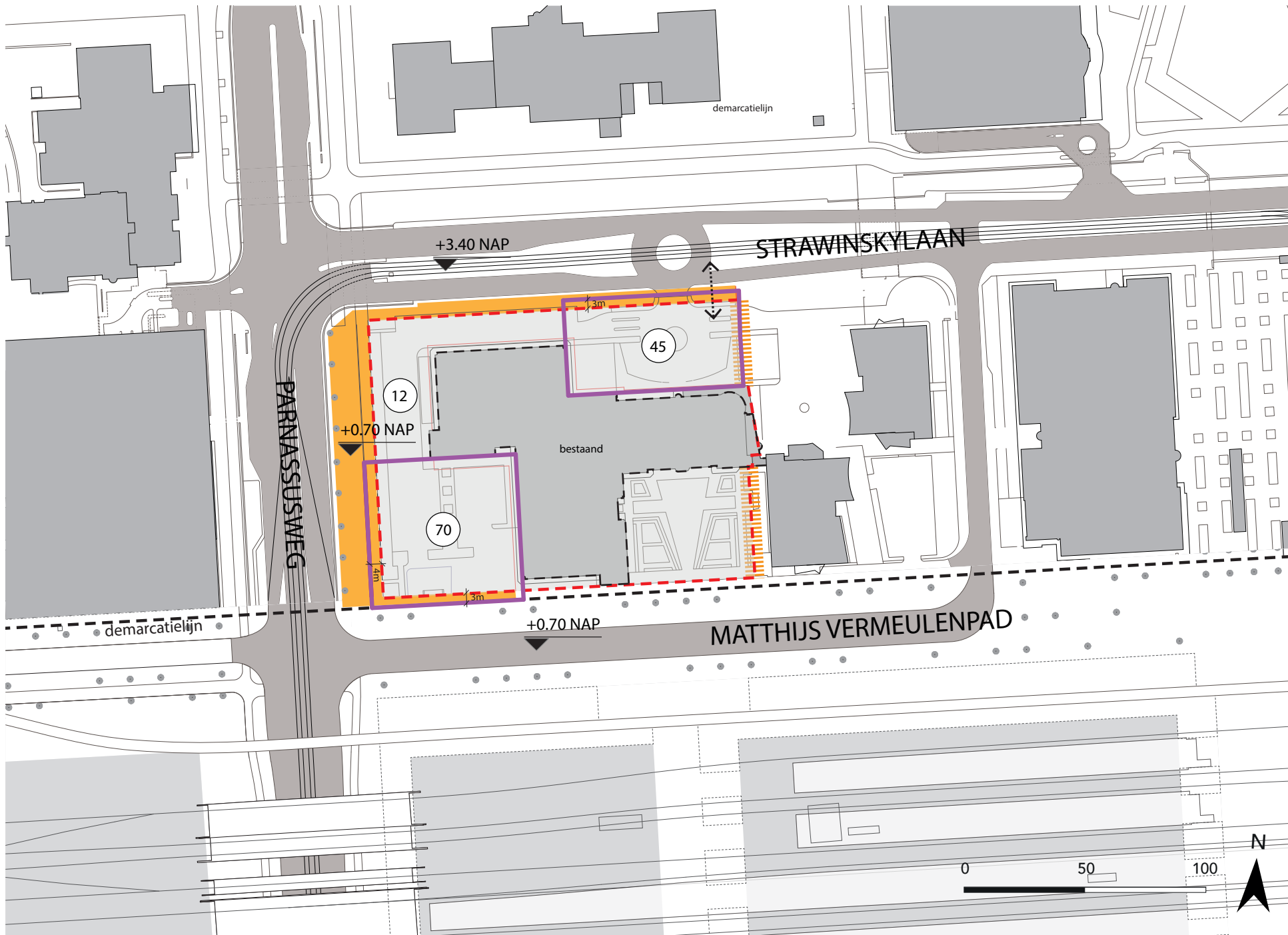


Plangebied en kadastrale onderlegger kavel Atrium

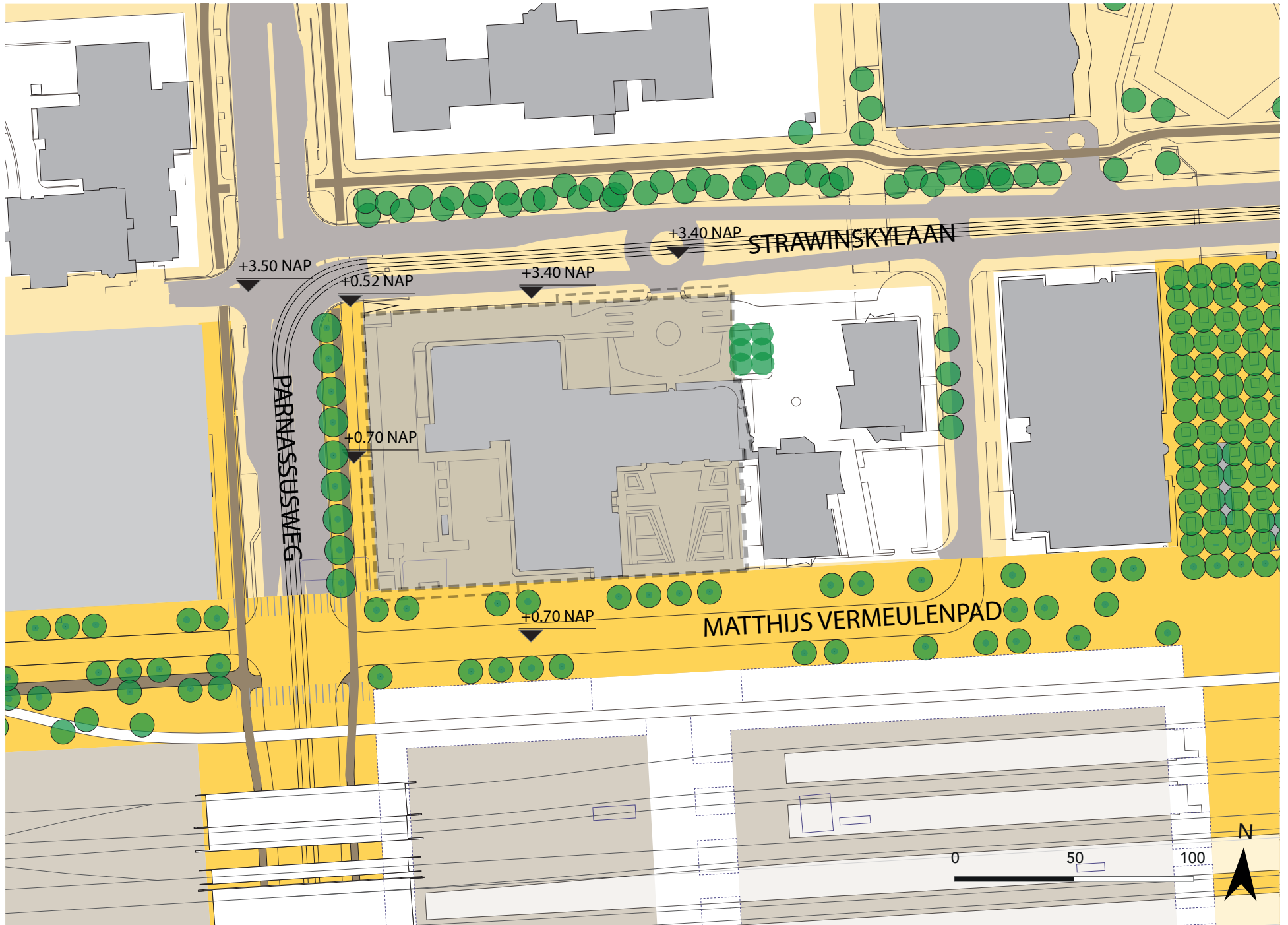




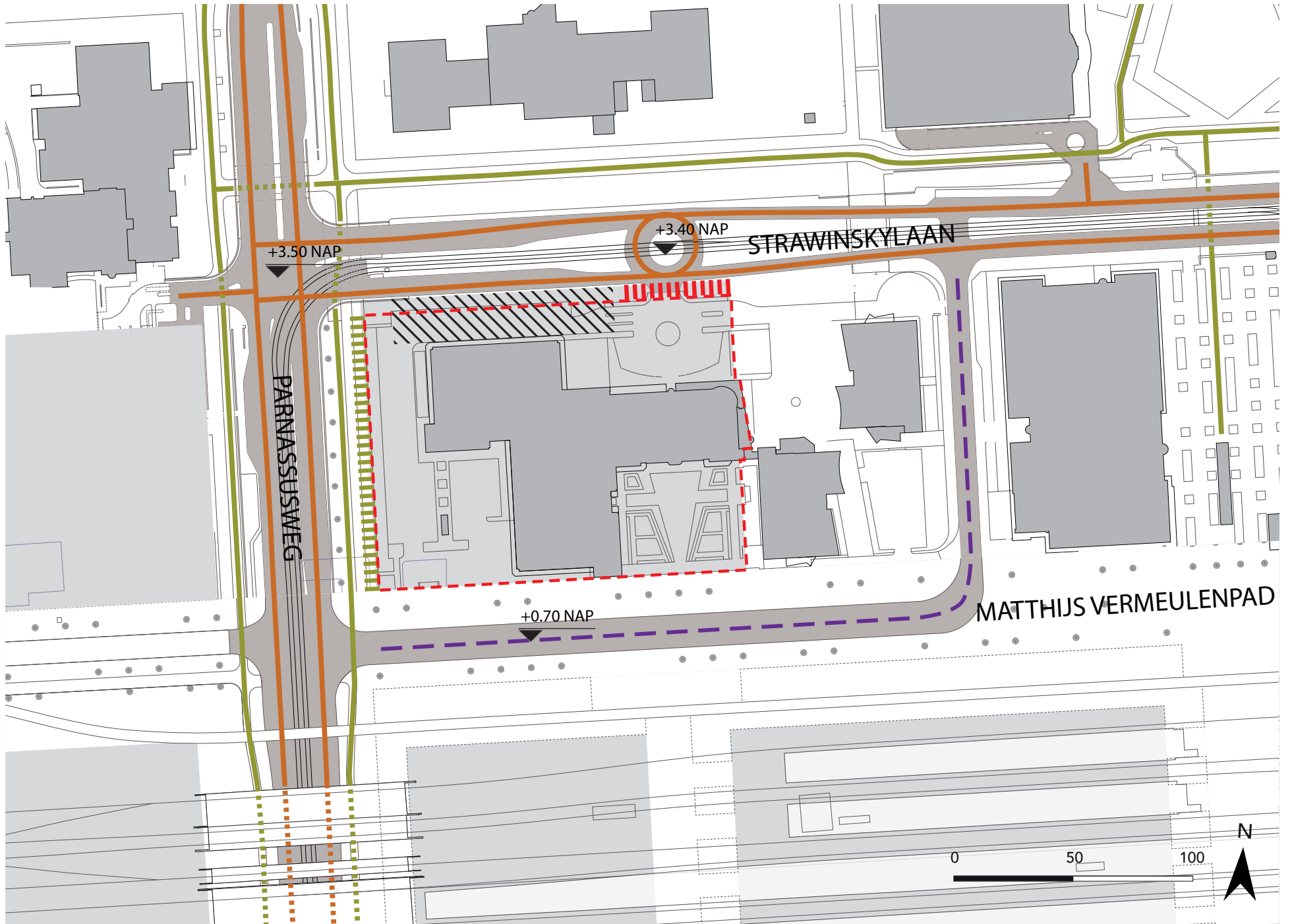
Coördinaten kavel Atrium



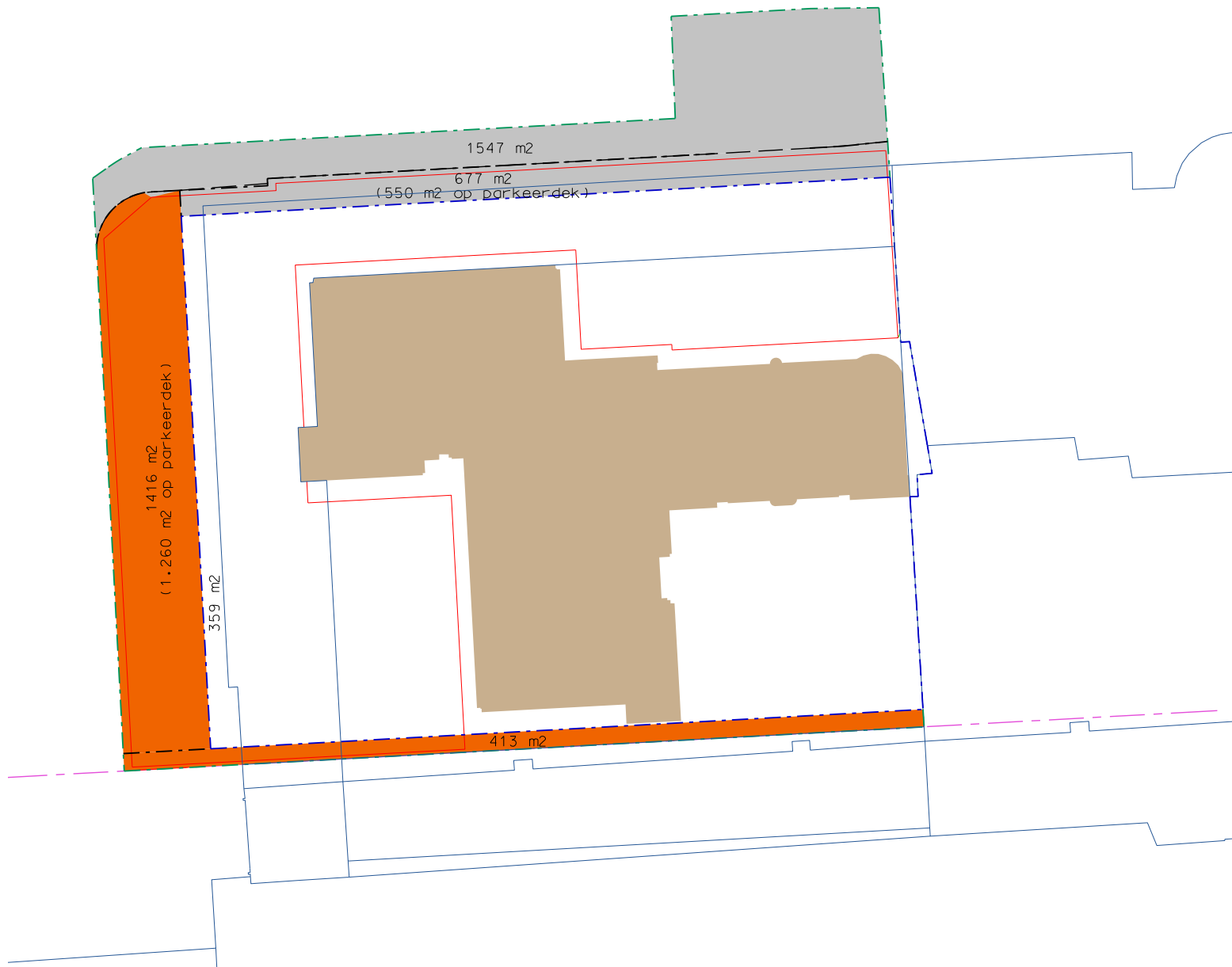
Bouwvolume



Openbare ruimte



Ontsluiting



## Atrium Zuidas Legenda

- Plangrens (15.352 m<sup>2</sup>) --
- Uitgeefbaar terrein (11.299 m<sup>2</sup>) --
- Openbaar terrein (2.224 m<sup>2</sup>) █
- Openbaar terrein Zuidas kwaliteit (1.829 m<sup>2</sup>) █
- Parkeergarage --
- Bestaande perceelgrenzen --
- 2135 = 278 m<sup>2</sup>
- 2136 = 3.154 m<sup>2</sup>
- 2137 = 1.436 m<sup>2</sup>
- 2138 = 8.670 m<sup>2</sup>
- 2090 = 69 m<sup>2</sup>
- Bestaande bebouwing █
- (ca. 4.260 m<sup>2</sup>)
- Demarcatielijn Zuidasdok --

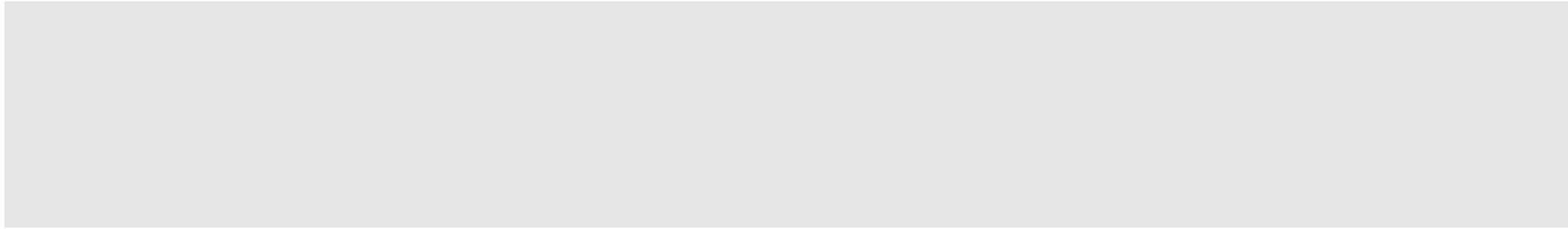
✘ Gemeente Amsterdam  
✘ Dienst Ruimtelijke Ordening

**Ruimtegebruikskart Atrium**

Product	definitief		
Status			
Variante			
Opdracht	Zuidas		
Ontwerp		Datum	11-06-2014
Getekend	Luc Spree	Revisie	11-06-2014
Projectnr.		Schaal	1:1000
Bestand			
Model			
IPS bestand			

Gebruiksover: uit Datum pakt: 10-6-2014





Gemeente Amsterdam  
Dienst Zúidas