

# Welstandskader Zuidasdok



✘ Gemeente  
✘ Amsterdam  
✘

November 2016

## Colofon

Het Welstandskader Zuidasdok is opgesteld door Ruimte en Duurzaamheid, Gemeente Amsterdam, in opdracht van Projectbureau Zuidasdok.

Dit welstandskader is opgesteld in overleg met de Supervisor Zuidas en de Welstandscommissie Amsterdam.

## Inhoudsopgave

		<i>Pagina</i>
<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>4</b>
1.1	Aanleiding, doel en status	
1.2	Positionering en leeswijzer	
<b>2</b>	<b>Ruimtelijke ambitie Zuidasdok</b>	<b>6</b>
2.1	Ambitiedocument	
2.2	Ambities	
<b>3</b>	<b>Welstandscriteria Ring Zuid en knooppunten</b>	<b>10</b>
3.1	Ring Zuid en knooppunten algemeen	
3.2	Viaducten	
3.3	Bruggen Schinkel en Amstel	
3.4	Tunnelmonden en dienstgebouwen	
3.5	Geluidwering	
3.6	Grondkeringen	
<b>4</b>	<b>Welstandscriteria Openbaar Vervoer Terminal</b>	<b>13</b>
4.1	OVT algemeen	
4.2	Passages	
4.3	Plintbebouwing	
4.4	Gebouwde fietsenstallingen	
4.5	Beschutting	
4.6	Technische installaties	
4.7	Hekwerken	
4.8	Opkomst- en wachtgebouwen tram- en metrochauffeurs	
4.9	Kiosken	

# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding, doel en status

Dit Welstandskader Zuidasdok is het kader voor de toetsing van de bouwplannen van het project Zuidasdok. Het project Zuidasdok omvat de uitbreiding van station Amsterdam Zuid, het verbreden van de A10 Zuid met extra rijstroken, het ondergronds brengen van de snelweg ter hoogte van het centrumgebied van Zuidas en het herinrichten van de openbare ruimte. Het doel van het project is om de bereikbaarheid van de Amsterdamse Zuidas en het noordelijk deel van de Randstad in de toekomst te kunnen blijven garanderen.

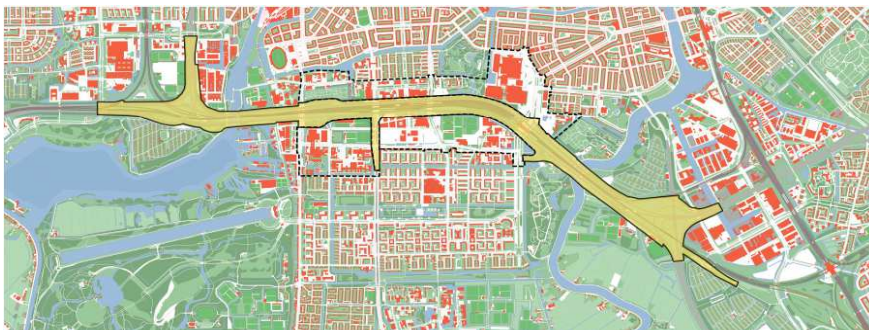
*Het Welstandskader Zuidasdok is een uitwerking van de welstandsnota De Schoonheid van Amsterdam 2016 voor het projectgebied van Zuidasdok voor zover gelegen binnen de gemeente Amsterdam waarbij beide kaders, voor zover relevant, van toepassing zijn. Voor Zuidas is in december 2011 de Welstandsnota Zuidas vastgesteld. Het Welstandskader Zuidasdok is na vaststelling van toepassing in het projectgebied van Zuidasdok dat binnen de grenzen van de Zuidas ligt en niet de Welstandsnota Zuidas.*

*Naast het Welstandskader Zuidasdok zijn de volgende criteria van de welstandsnota De Schoonheid van Amsterdam relevant:*

- *de Algemene welstandscriteria (par. 3.3 en bijlage 2);*
- *de criteria voor infrastructuur (hoofdstuk 8, onderdeel 13a);*
- *de criteria voor gevelreclame (hoofdstuk 7, onderdeel 1 en voor Zuidas tevens bijlage 5);*
- *de criteria voor kiosken (hoofdstuk 7, onderdeel 9).*

Dit Welstandskader Zuidasdok bevat de welstandscriteria voor de bouwkundige elementen in het Zuidasdokgebied, te weten nieuwe snelwegviaducten, bruggen over Amstel en Schinkel, tunnelmonden en dienstgebouwen, grondkeringen, stationspassages, plintbebouwing bij het station Zuid/WTC, gebouwde fietsenstallingen en tram-/metrowachtgebouwen. Dit Welstandskader Zuidasdok geeft de criteria weer, waarop bouwaanvragen voor de realisatie van Zuidasdok door de Amsterdamse Welstandscommissie worden getoetst.

De opdrachtnemer van Zuidasdok krijgt opdracht voor zowel ontwerp als realisatie van Zuidasdok. Dit Welstandskader Zuidasdok is afgestemd op de vormgevingseisen die in het contract met de opdrachtnemer worden gesteld. Op deze manier is ook geborgd dat de opdracht die aan de opdrachtnemer wordt opgedragen ook vergunbaar is.



*Indicatieve projectgrens Zuidasdok (geel) en Zuidas (stippellijn), uit de Structuurvisie Zuidasdok (augustus 2012)*

## 1.2 Positionering en leeswijzer

Het project Zuidasdok geeft invulling aan de Structuurvisie Zuidasdok (2012) en de projectscope uit de Voorkeursbeslissing Zuidasdok (2012). Zuidasdok is primair een infrastructuurproject. Het betreft de verbreding van de A10-Zuid, het ondergronds in tunnels brengen van een gedeelte van de A10-Zuid en het realiseren van een Openbaar Vervoer Terminal (OVT) bij station Amsterdam Zuid/WTC.

De welstandsrelevante bouwstenen betreffen:

- de civiele kunstwerken die betrekking hebben op de inpassing en ondertunneling van de A10-Zuid en de knooppunten Nieuwe Meer en Amstel (viaducten, brugdelen, tunnelmonden, dienstgebouwen en geluidschermen), en
- de bouwkundige elementen van de OVT (station, luifels, en plintbebouwing met voorzieningen- en commercieel programma).

De ingrepen in de A10 hebben een definitief karakter, en zijn als zodanig te beoordelen.

Voor de OVT wordt een verder doorontwikkeling op termijn niet uitgesloten; dit is onder meer afhankelijk van de eventuele doorgroei van reizigersaantallen. Er is een ruimtelijke reservering opgenomen voor een 5<sup>e</sup> en 6<sup>e</sup> spoorlijn aan de zuidzijde van de huidige sporen. De Structuurvisie Zuidasdok sluit zelfs een volledig ondergronds station op termijn niet uit. Dit betreft echter *mogelijk toekomstige* ontwikkelingen. Vanuit de projectscope Zuidasdok dienen de bouwaanvragen daarom als definitieve situatie te worden beoordeeld.



*Illustratieve uitwerking toekomstig Zuidasdok met de wegverbreding en van de A10-Zuid en knooppunten Nieuwe meer en Amstel, de ondertunneling van het centrale deel van de A10-Zuid en de ontwikkeling van een hoogwaardige Openbaar Vervoer Terminal bij station Amsterdam Zuid/WTC centraal in het stedelijk kerngebied van de Zuidas*



## 2 Ruimtelijke ambitie Zuidasdok

In hoofdstuk 2 wordt beknopt de inhoudelijke context geschetst voor de welstandscriteria die in de hoofdstukken 3 en 4 staan. Deze kenschets is samengevat uit het Ambitiedocument Zuidasdok (2014).

### 2.1 Ambitiedocument

#### *Ring Zuid en knooppunten*

Het Ambitiedocument Zuidasdok geeft aan dat de Ring Zuid als een specifiek deel van de Ring A10 gezien moet worden. De Ring Zuid wordt gemarkeerd door de knooppunten Amstel en Nieuwe Meer, die beiden in de kop van een landschappelijke scheg liggen. In het traject tussen deze beide groene scheggen is sprake van een combinatie van sporen en snelweg. De sporen en stations liggen aan de binnenzijde van de beide snelwegbanen. Deze brede bundel van infrastructuur doorkruist de Zuidflank van Amsterdam, en wordt nog verder verbreed, onder andere daar waar Zuidas als internationale toplocatie in ontwikkeling is.

#### *Openbaar Vervoer Terminal*

In het hart van die toplocatie wordt deze te verbreden snelweg A10-Zuid in tunnels gelegd. De barrière van de Ring Zuid wordt daardoor verkleind. Hier wordt het tweede station van Amsterdam tot openbaar vervoer terminal (OVT) uitgebouwd. In tegenstelling tot naburige stations wordt niet ingezet op het station als imposant gebouw; de ligging midden in de torenconcentratie van Zuidas maakt hier de allure. De OVT is de verbindende schakel daarin.



■ Bouwveld	■ Spoorzone	■ Onderdoorgang
■ Ontwikkelingsruimte vastgoed	■ Noord-zuidstraat	■ Stedelijke voet: plint gebouw of architectonische zitrand
■ Water	■ Voetgangersgebied centrum Zuidas	■ Groene wand
■ Park of sportterrein	■ Laanbomen noord-zuidstraat	■ Groen talud
■ Buitengebied Amstel en Schinkel	■ Laanbomen oost-weststraat	■ Geluidsscherm
■ Groen knooppunt	■ Bomen spoorzone	■ Dienstgebouw tunnel
■ Bossage	■ Bestaande bebouwing	■ Halte voor (snel)trams
■ Snelweg: doorgaande baan	■ Nieuwe viaduct	■ Halte voor bussen
■ Snelweg: parallelbaan	■ Bestaande viaduct	

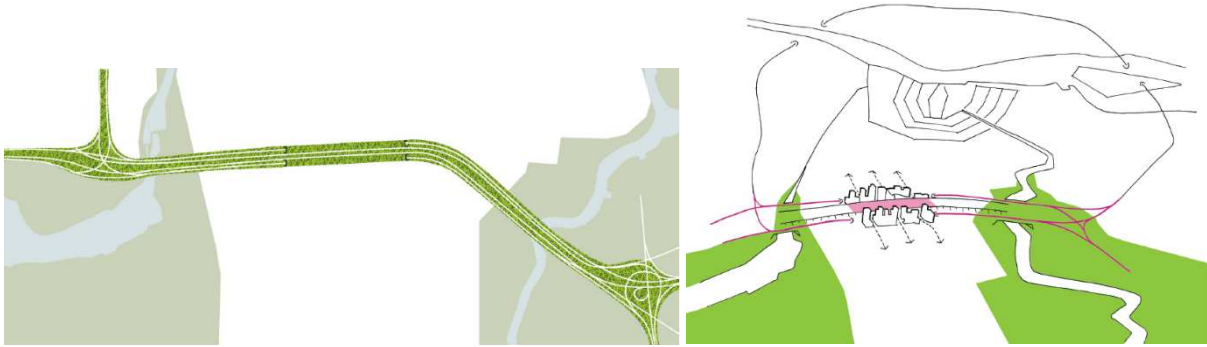
Project Zuidasdok (Ambitiedocument Zuidasdok, april 2014)

## 2.2 Ambities

Uit het Ambitiedocument Zuidasdok (april 2014) zijn zeven ambities voor de ruimtelijke ontwikkeling en kwaliteit af te leiden:

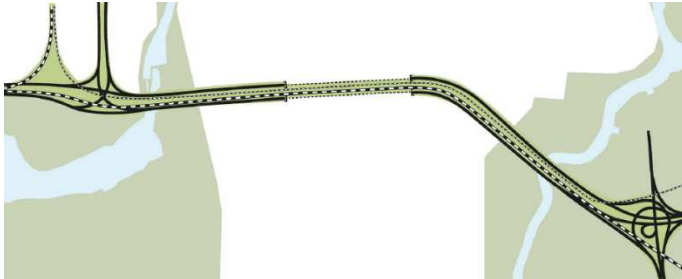
1. Ontwikkeling Ring Zuid als groene corridor van knooppunt tot knooppunt
2. Ontwikkeling rustig en continue spoor- en wegbeeld bij incrementele groei van infra
3. Zorgvuldige inpassing van grondkeringen en geluidschermen
4. Versterking van continuïteit en verbetering kwaliteit onderdoorgangen
5. Realisatie tunnel als integraal deel van het routebeeld
6. Verweving van stad en OVT met hoge kwaliteit inrichting openbare ruimte
7. Eindbeeldkwaliteit in elke fase en ruimte voor doorgroei

*Ambitie 1: Ontwikkeling Ring Zuid als groene corridor van knooppunt tot knooppunt*



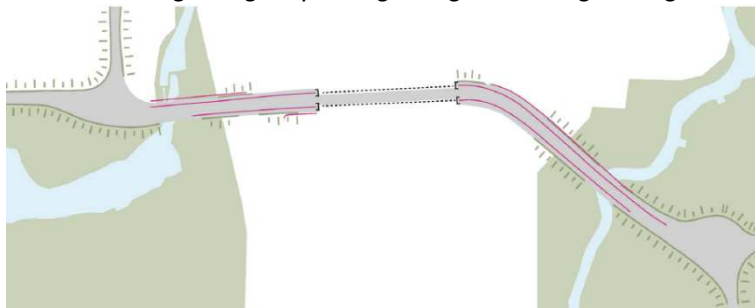
Het gehele Zuidasdokgebied wordt gezien als een samenhangende groene corridor, die dwars door de Zuidas loopt, tussen de Amstelscheg en de Nieuwe Meer/Amsterdamse Bosscheg. De berm en taluds van de Ring Zuid krijgen een eenduidige, verzorgde en herkenbare groene inrichting, met groene bodembedekking en bomen.

*Ambitie 2: Ontwikkeling rustig en continue spoor- & wegbeeld bij incrementele groei van infra*



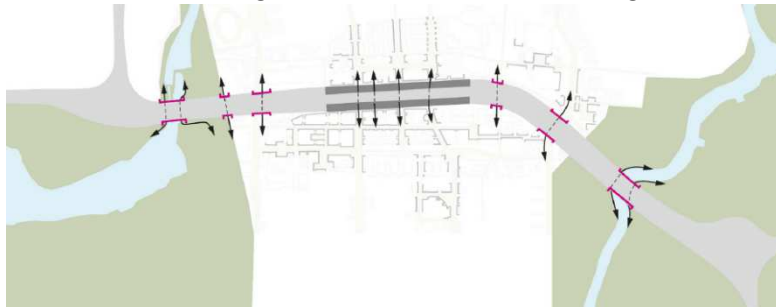
In het Zuidasdokgebied zijn de laatste decennia stap voor stap nieuwe sporen en snelwegbanen gerealiseerd. Met de realisatie van het Zuidasdok wordt er ook weer extra infrastructuur toegevoegd en op termijn kan dit zich nog verder ontwikkelen. Dit betekent dat de vormgeving van het wegbeeld zich niet richt op een specifieke configuratie of alignment van het totaalbeeld. Het gaat er om dat toe te voegen elementen in typologie aansluiten bij huidige elementen, 'an sich' kwalitatief goed zijn, en zich voegen in de groene corridor. Er wordt gestreefd naar rust en continuïteit in het spoor- en wegbeeld.

### *Ambitie 3: Zorgvuldige inpassing van grondkeringen en geluidschermen*



De verhoogde ligging van de Ring Zuid maakt dat grondkeringen en geluidschermen sterk bepalend zijn voor het beeld en de ervaring vanuit de aangrenzende gebieden. Geluidschermen zijn bovendien van grote invloed op het routebeeld en de ervaring van de stad door de automobilisten en trein- en metroreizigers vanaf de Ring Zuid. Grondkeringen worden altijd groen uitgevoerd, waar mogelijk als grastalud en bij ruimtegebrek begroeide constructieve kering. Geluidschermen hebben aan de buitenzijde van het wegprofiel een zo beperkt mogelijke hoogte, om de zichtrelatie tussen de snelweg en de stad/omgeving in stand te houden. Waar aanvullende geluidwering vereist is, wordt deze in principe in de tussenberm van de snelweg geplaatst, tussen de doorgaande en bestemmingsgerichte rijbanen. Schermen, voertuigkeringen en grondkeringen vormen geen toevallige combinatie, maar zijn een integrale samenhangende ontwerpogave.

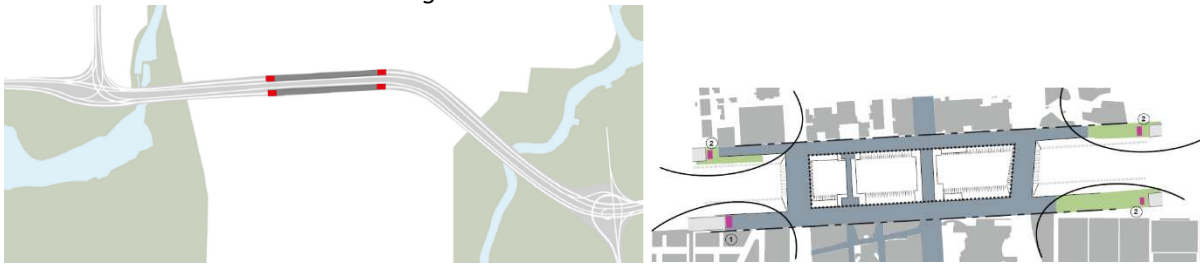
### *Ambitie 4: Versterking van continuïteit en verbetering kwaliteit onderdoorgangen*



Met de verbreding van de A10 worden aan de buitenzijden van de snelweg nieuwe viaducten en brugdelen toegevoegd. De nieuwe kunstwerken geven vorm aan een nieuwe aansluiting van de onderdoorgang op de directe omgeving. De vormgeving van de kunstwerken dient de continuïteit van de route van de ene naar de andere kant van het dijklichaam te benadrukken; ze zijn geen "poort" tussen twee werelden, maar overspannen een continue route. De nieuwe viaducten zijn een onderling herkenbare familie, maar de inpassing en aansluiting is locatiespecifiek.

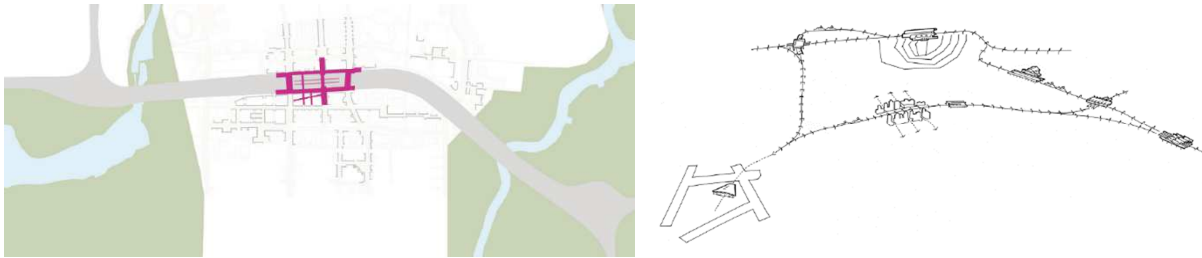


*Ambitie 5: Realisatie tunnel als integraal deel van het routebeeld*



De tunnels vormen een integraal deel van de route-ervaring van de groene corridor door Zuidas. Tunnel en tunnelmonden zijn daarom geen architectonisch statement als object, maar worden als vanzelfsprekend ingepast in het beeld van de groene corridor. Tunnelinterieur, tunnelmonden en geluidweringen langs het traject sluiten op een vanzelfsprekende wijze op elkaar aan, zodat continuïteit in het routebeeld op de snelweg is gewaarborgd.

*Ambitie 6: Verweving van stad en OVT & hoge kwaliteit inrichting openbare ruimte*



Ter hoogte van de tunnels sluiten spoor en stad direct op elkaar aan. De Openbaar Vervoer Terminal (OVT) bij station Amsterdam Zuid (trein, metro, tram en bus) is daarom meer dan alleen een robuuste, efficiënte en comfortabele vervoersknoop. De OVT maakt deel uit van de stedelijke verbindingen in het hart van Zuidas, en versterkt deze. Het station zelf heeft een tijdloze, ingetogen en chique uitstraling, maar is geen architectonisch icoon. De beoogde internationale allure wordt ontleend aan verweving met de direct omringende Zuidas.

Op het maaiveldniveau gaat het om versterking van de stedelijke verbindingen, en het naadloos inpassen van de OVT modaliteiten en heldere navigatie daartussen. Continuering van de openbare ruimte, rooilijnen en plinten staat voorop. Het niveau van de sporen en perrons bepaalt de kwaliteit van de ervaring van aankomst en vertrek voor trein- en metroreizigers. Vanuit de omringende torens is het bovenaanzicht bepalend voor het kwaliteitsbeeld. De Ring Zuid als groene corridor wordt daarom in het kerngebied doorgezet op drie niveaus: op maaiveld, op de taluds en op de daken van de plintbebouwing.

*Ambitie 7: Eindbeeldkwaliteit in elke fase en ruimte voor doorgroei*

Bij de ontwikkeling van het Zuidasdok wordt net als in de Zuidas gestreefd naar eindbeeldkwaliteit van de vormgeving van kunstwerken, architectuur en openbare ruimte in elke bouw- en ontwikkelfase. Ook tijdelijke gebouwen zijn hoogwaardig vormgegeven.

### 3 Welstandscriteria Ring Zuid en knooppunten

Voor de volgende typen bouwwerken aan de A10-Zuid en de knooppunten Nieuwe Meer en Amstel zijn welstandscriteria opgesteld:

- 3.1 Ring Zuid en knooppunten algemeen
- 3.2 Viaducten
- 3.3 Bruggen Schinkel en Amstel
- 3.5 Tunnelmonden en dienstgebouwen
- 3.5 Geluidwering
- 3.6 Grondkeringen

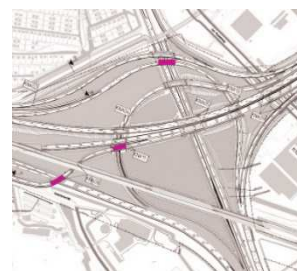
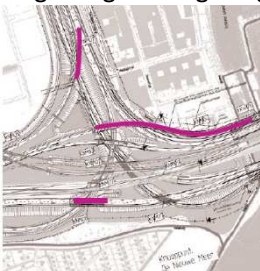
#### 3.1 Ring Zuid en knooppunten algemeen

- Het gaat erom dat de ontwikkeling van Zuidasdok leidt tot een rustig, vloeiend en samenhangend ruimtelijk beeld van een stedelijke groene corridor door de hoogstedelijke Zuidas.

#### 3.2 Viaducten

De welstandscriteria voor de nieuwe viaducten bij de onderdoorgangen van de A10 en de knooppunten betreffen in ieder geval de volgende onderdelen: viaducten Amstelveenseweg en Europaboulevard, viaducten Piet Kranenbergpad, viaducten nieuwe onderdoorgang Beatrixpark-Vivaldi, metroviaducten Parnassusweg en Beethovenstraat en viaducten/kunstwerken in de knooppunten Nieuwe Meer en Amstel.

- De vormgeving van de nieuwe viaducten bij de onderdoorgangen dienen aan te sluiten bij de kenmerken van de bestaande situatie en de sociale veiligheid en ruimtelijke kwaliteit van de gehele onderdoorgang te verhogen.
- De rand van de nieuwe kunstwerken dienen een slank aanzicht te krijgen door zorgvuldige vormgeving van het randdetail.
- De aansluiting van taluds in de onderdoorgang Parnassusweg en Beethovenstraat op de plintbebouwing aan weerszijden van het station Zuid/WTC dient zorgvuldig te worden vormgegeven ter verhoging van de ruimtelijke kwaliteit en sociale veiligheid van deze onderdoorgangen die onderdeel zijn van het kerngebied van de Zuidas.
- De onderdoorgang Piet Kranenbergpad dient als één samenhangende opgave te worden ontworpen, waarbij de sociale veiligheid voor fietsers en voetgangers van groot belang is.
- De viaducten van de nieuwe onderdoorgang van de nieuwe langzaamverkeerroute tussen Beatrixpark en Vivaldi dient als één samenhangende opgave ontworpen te worden en sluit qua beleving aan bij de groene corridor, waarbij de sociale veiligheid voor fietsers en voetgangers van groot belang is.
- De vormgeving van de nieuwe kunstwerken/viaducten in de knooppunten Amstel en Nieuwe Meer dienen aan te sluiten op de karakteristieken van de bestaande infrastructuur, maar mogen als nieuwe toevoeging herkenbaar zijn; de rand van de kunstwerken dient een slank aanzicht te krijgen door zorgvuldige vormgeving van het randdetail.



Indicatie van de nieuwe kunstwerken in knooppunt Nieuwe Meer (links) en knooppunt Amstel (rechts)

#### 3.3 Bruggen Schinkel en Amstel

- De vormgeving van steunpunten, aansluiting op het brugdek en landhoofden sluit aan op de vormgeving van de bestaande belendende kunstwerken.
- De rand van het kunstwerk heeft een slank aanzicht door zorgvuldige vormgeving van het randdetail.
- Indien het brugwachtershuisje bij de Schinkel een afzonderlijk gebouw wordt, dient het in vormgeving en materialisering aan te sluiten bij de geambieerde internationale allure van de Zuidas.

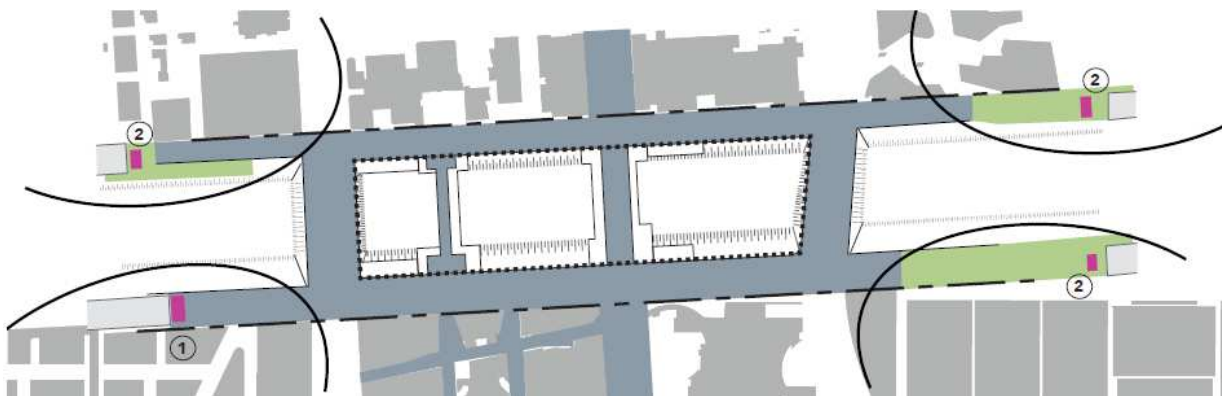


*De onderdoorgangen in Zuidasdok met de te verbeden brug over de Schinkel aan de westzijde en de te verbreden brug over de Amstel aan de Oostzijde*

### 3.4 Tunnelmonden en dienstgebouwen

De welstandscriteria met betrekking tot de A10-Zuid-tunnels betreffen de tunnelmonden en dienstgebouwen.

- Tunnelmonden dienen ingetogen en integraal vormgegeven te worden, waarbij het omliggende (stedelijke) landschap dominant is in de ervaring.
- De vier dienstgebouwen op de tunnels bij de tunnelmonden zijn alzijdig ontworpen, hoogwaardig en terughoudend vormgegeven en maken integraal deel uit van het ontwerp van de openbare ruimte op de tunneldaken, en sluiten aan bij de specifieke context.

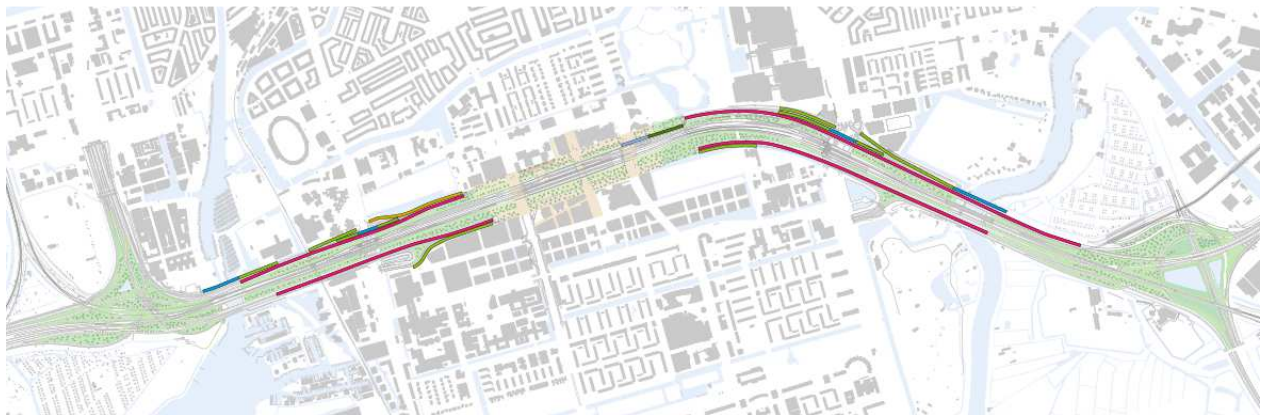








*De tunnelmonden en dienstgebouwen in relatie tot de omgeving*

### 3.5 Geluidwering

De welstandscriteria voor de geluidwering aan de te verbreden A10-Zuid en de metrolijn betreffen de volgende onderdelen: geluidwering algemeen, geluidwering tussenberm, geluidwering buitenzijde en geluidwering metrolijn. De hoogte en positie van de geluidschermen is functioneel bepaald; hiervoor zijn daarom geen welstandscriteria opgesteld.

- De geluidweringen van de A10-Zuid en de metrolijn dienen als één samenhangende familie te zijn vormgegeven, zodanig dat er een hoogwaardig, continue en voor de Zuidas karakteristiek beeld ontstaat en een goede aansluiting op de omgeving is gewaarborgd.
- De geluidwering in de tussenbermen vormt de 'ruggengraat' van de stedelijke corridor en is zodanig vormgegeven, dat een voor de Zuidas karakteristiek, continu, samenhangend, hoogwaardig en rustig wegbeeld ontstaat.
- De geluidwering aan de buitenzijde van de A10-Zuid vormt de aansluiting met de omgeving en is tweezijdig duurzaam met beplanting begroeid, en dient ter hoogte van de bruggen en viaducten in transparant, niet reflecterend glas te worden uitgevoerd. Ze sluit qua vormgeving aan op de geluidschermen in de tussenbermen, zodat een voor de Zuidas karakteristiek, continu, samenhangend, hoogwaardig en rustig wegbeeld ontstaat.
- De geluidwering aan de noordzijde van de metrolijn in het deel van de Beethovenstraat tot de noordoostelijke tunnelmond kent dezelfde vormgeving als de geluidwering aan de buitenzijden van de A10-Zuid.



	tweezijdig duurzaam begroeide geluidwering (buitenzijde)
	glazen geluidwering (buitenzijde)
	geluidwering (tussenberm)
	tweezijdig duurzaam begroeide geluidwering (metro)
	glazen geluidwering (metro)
	begroeide grondwal (bij begraafplaats)

*Schema vormgevingsconcept geluidwering -indicatief-*

### 3.6 Grondkeringen

- Grondkeringen dienen te worden ingepast vanuit een optimale aansluiting op de aangrenzende omgeving en zijn duurzaam met beplanting begroeid, zodat een aantrekkelijk groen beeld ontstaat.

## 4 Welstandscriteria Openbaar Vervoer Terminal

Voor de volgende typen bouwwerken aan de Openbaar Vervoer Terminal bij station Amsterdam Zuid/WTC zijn welstandscriteria opgesteld:

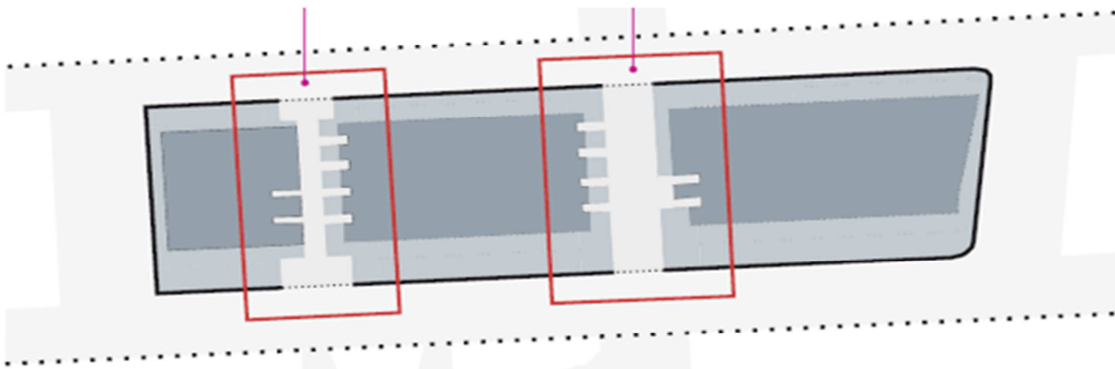
- 4.1 OVT Algemeen
- 4.2 Passages
- 4.3 Plintbebouwing
- 4.4 Gebouwde fietsenstallingen
- 4.5 Beschutting
- 4.6 Technische installaties
- 4.7 Hekwerken
- 4.8 Opkomst- en wachtgebouwen tram- en metrochauffeurs
- 4.9 Kiosken

### 4.1 OVT algemeen

- Met Zuidasdok wordt een OpenbaarVervoerTerminal (OVT) van internationale allure en met een hoog reizigerscomfort gerealiseerd; de stationspassages, plintbebouwing en beschutting (perronkappen en luifels tram- en bushaltes en fietsparkeergarages) vormen één samenhangend en hoogwaardig architectuurbeeld.

### 4.2 Passages

- De (stations)passages in de OVT-kavel, de Minervapassage en Benjamin Brittenpassage, dienen hoogwaardig en met internationale allure te worden ingericht en afgewerkt; er dient een rustig en overzichtelijk beeld in samenhang met de omgeving te worden gerealiseerd.
- Het ontwerp van de passages dient in samenhang met eventuele plintbebouwing en beschutting (kappen/luifels) te zijn ontworpen.



*De (stations)passages: de nieuwe Benjamin Brittenpassage rechts en de te verbreden Minervapassage links*



### 4.3 Plintbebouwing

Voor de volgende onderdelen van de plintbebouwing aan weerszijden van het station Amsterdam Zuid/WTC zijn welstandscriteria opgesteld: plintbebouwing algemeen, gevel plintbebouwing en groene daken plintbebouwing.

- De gevel van de plintbebouwing in de OVT-kavel dient binnen de rooilijn van de OVT-kavel te worden gerealiseerd, continu en samenhangend in vormgeving te zijn en internationale allure uit te stralen.
- Alle gevels van de plintbebouwing in de OVT-kavel dienen samenhangend binnen één familie te worden ontworpen en aan te sluiten bij de internationale allure van de omringende Zuidasbebouwing; alle gevels van gebouwde voorzieningen moeten zo transparant mogelijk, niet reflecterend worden uitgevoerd.
- De plintbebouwing in de OVT-kavel dient een ritmische gevel met één maatvoeringssystematiek en architectonische kwaliteit in duurzame (mooi verouderende) materialisering en een verfijnde detaillering te krijgen.
- De daken van de plintbebouwing in het stedelijk kerngebied dienen groene inrichting te krijgen.
- De dakomlijsting van de plintbebouwing in de OVT-kavel dient in samenhang te worden ontworpen en bij te dragen aan het geambieerde hoogwaardige en hoogstedelijke beeld.
- Het ontwerp van de plintbebouwing dient in samenhang met de passages en beschutting (kappen/luifels) te zijn ontworpen.
- Alle gevels dienen ter plaatse van signing en entrees maximaal transparant te zijn.
- Signing (reclame-uitingen, naamgeving, logo's, etc.) moet worden beschouwd als integrale ontwerpogave en onderdeel van de gebouwarchitectuur.
- In de gevel van de plint-bebouwing dient een signingzone te worden ontworpen. Deze signingzone dient zich overal op dezelfde hoogte te bevinden, altijd even hoog te zijn (minimaal 500 mm – maximaal 1250 mm hoog). De signing dient op dezelfde wijze worden bevestigd, zodat er een rustig, ingetogen en slijk beeld ontstaat.



Indicatie plintbebouwing OVT-kavel volgens scope Zuidasdok

### 4.4 Gebouwde fietsenstallingen

- De fietsenstallingen in het OVT-kavel zijn niet slechts een logistieke opgave, maar dienen in uitstraling bij te dragen aan het Amsterdamse karakter van chique maar ingetogen internationale allure en zijn onderdeel van de samenhangende bebouwingsplint OVT-kavel.
- De fietsenstallingen in het OVT-kavel dienen zowel van buiten als van binnen in uitstraling bij te dragen aan de identiteit van de stationsomgeving. De gevels van de fietsenstallingen in het OVT-kavel dienen in samenhang met de overige gevelinvulling van de OVT ontworpen te worden.
- De entrees van de fietsenstallingen dienen herkenbaar en uitnodigend ontworpen te worden.

#### **4.5 Beschutting**

- Alle vormen van beschutting in het stedelijk kerngebied, te weten de passages, de perronkappen en de losse luifels, dienen comfort te bieden en samenhangend binnen één familie ontworpen te worden, zodanig dat ze een tijdloze, ingetogen, internationale en chique uitstraling hebben.
- De samenhang in uitstraling van de beschutting (passages, perronkappen en losse luifels) dient voort te komen uit een eenduidige vormgeving, materialisatie en kleursamenstelling van plafonds, zijranden en afwerking van de bovenzijde (daken).
- De overkapping van de entree van de Minerva-passage markeert behalve de hoofdentree van station Amsterdam Zuid tevens de openbare stedelijke passage.
- Het ontwerp van de beschutting dient in samenhang met de plintbebouwing en onderdoorgangen te zijn ontworpen.

#### **4.6 Technische installaties**

- Alle technische installaties en logistieke stromen in het station dienen integraal en efficiënt in het ontwerp te worden opgenomen.
- Technische koppelingen met de buitenlucht in het station dienen te worden ontworpen als uniforme, mogelijk weggewerkte, elementen.
- De entrees van de logistieke gangen en ruimten van het station zijn een onderdeel van de plintgevel; deze dienen in uitstraling niet onder te doen in het totaalbeeld.

#### **4.7 Hekwerken**

- De vormgeving van de noodzakelijke hekwerken aan spoor- en metrolijn in het kerngebied van de Zuidas kent een transparante, neutrale, verzorgde uitstraling.

#### **4.8 Opkomst- en wachtgebouwen tram- en metrochauffeurs**

- De opkomst- en wachtgebouwen voor tram- en metrochauffeurs dienen een hoogwaardige, terughoudende enzijdige vormgeving te hebben.

#### **4.9 Kiosken**

- De vormgeving van eventuele kiosken dient te voldoen aan de criteria in hoofdstuk 7, onderdeel 9 van De Schoonheid van Amsterdam 2016.

**X Gemeente**  
**X Amsterdam**  
**X**