

Stedenbouwkundig Plan

Omval-Weespertrekvaart

vastgesteld Gemeenteraad - 13 maart 2019

Inhoud

Inleiding 3

1. Analyse

1.1 Ligging 6
1.2 Beleid 8
1.3 Historie 12
1.4 Ontwikkelingen 16
1.5 Programma 18
1.6 Omgeving 20
1.7 Locatie 24

2. Visie en Ambitie

2.1 Benutten en versterken identiteit 26
2.2 Verbindingen 28
2.3 Programma: plek voor ontmoeting en ontspanning 30
2.4 Eenduidige openbare ruimte 32
2.5 Markante architectuur 36
2.6 Duurzame ontwikkeling 38

3. Ontwerp

3.1 Stedenbouw 40
3.2 Programma 42
3.3 Openbare ruimte 44
3.4 Verkeer en parkeren 48
3.5 Ruimtelijke kwaliteit 50

4. Omgevingsaspecten

4.1 Bezonning 52
4.2 Geluid 54
4.3 Water 56
4.4 Ecologie en groen 58
4.5 Archeologie 59
4.6 Cultuurhistorie 60
4.7 Kabels en leidingen 62
4.8 Overige aspecten 63

5. Vervolg 64

Inleiding

Het plangebied Omval-Weespertrekvaart ligt tussen het woon-werkgebied De Omval, de woonbuurt Amsteldorp en de Weespertrekvaart. Het is een relatief extensief gebruikte locatie. Een deel van de opstallen in dit gebied worden momenteel door de gemeente in bruikleen gegeven en de ruimtes onder het spoor verhuurd ten behoeve van opslag. Voor het gebied is in 2017 een strategienota vastgesteld. Bij het vaststellen van deze strategienota is ook besloten tot de anticiperende aankoop van twee panden van een woningcorporatie. Deze panden zijn vervolgens aangekocht en eind 2017 gesloopt.

Het voorliggende stedenbouwkundig plan Omval-Weespertrekvaart geeft richting aan de verdere ontwikkeling van het plangebied Omval-Weespertrekvaart. Het gebied zal transformeren naar een gebied dat een bijdrage levert aan een hoog kwalitatief en aantrekkelijk leefmilieu. Rondom het plangebied ligt een aantal grotere projectgebieden waarvoor planvorming en uitvoering in verschillende stadia zijn. De komende jaren zal een stevige verdichting plaatsvinden in de directe omgeving van het plangebied ten gevolge van deze projecten: Amstelkwartier, Amsteloever, Amstelstation, Kop Weespertrekvaart, en Weespertrekvaart Midden-Zuid. De transformatie zet in op betere aansluiting op de omgeving en een mix van functies.

De strategienota geeft aan dat het momentum juist is om deze plek te ontwikkelen: “In de stroom van de ontwikkelingen in de omgeving kan ook dit laatste gebied transformeren tot een aantrekkelijke schakel tussen de verschillende omringende buurten. Midden tussen deze bouwactiviteiten is er nu de mogelijkheid om ook deze locatie, die ogenschijnlijk solitair en vergeten is, te ontwikkelen en de potenties die deze plek heeft, om bij te dragen aan een diverse en dynamische stedelijke omgeving, optimaal te benutten.” De nota laat nog veel ruimte om de ambitie in te vullen. In dit stedenbouwkundig plan wordt daarom ook de visie en de ambitie omschreven die de gemeente heeft voor het plangebied Omval-Weespertrekvaart. De ambities zijn: het versterken van de identiteit, het vormen van een plek voor ontmoeting, het verstreken van de verbindingen, het maken van een stedelijk milieu met gemengde functies, het realiseren van een unieke architectuur en het inzetten op een duurzame ontwikkeling.

Deze ambities vertalen zich naar uitgangspunten voor het ontwerp en het programma. Deze worden vervolgens uitgewerkt in een bouwenvelop voor de nieuwbouw. Naast het stedenbouwkundig plan wordt een grondexploitatiebegroting opgesteld. Samen zijn ze onderdeel van een te nemen Investeringsbesluit. De vaststelling daarvan in de Gemeenteraad is gepland in het eerste kwartaal van 2019. Het investeringsbesluit en het stedenbouwkundig plan zijn input voor het bestemmingsplan. Het streven is om in 2019 de tender uit te schrijven en in 2020 met de bouw te starten.





Plangebied en omgeving
Omval - Weespertrekvaart

1. Analyse

1.1 Ligging

Het plangebied Omval-Weespertrekvaart ligt in stadsdeel Oost, circa 300 meter ten zuiden van het Amstelstation. Het plangebied wordt begrensd door het water van de Weespertrekvaart in het zuiden, de Spaklerweg aan de westzijde en de Overzichtweg/ Weesperzijde aan de noordoostzijde. De locatie ligt aan de rand van de Watergraafsmeer en ligt circa 3,5 meter hoger dan het aangrenzende woongebied Amsteldorp. Tussen Amsteldorp en het plangebied ligt een brede groenstrook met enkele speelvoorzieningen. Aan de westzijde, achter het spoor ligt het gebied de Omval-Amsteloever, een grootschalig kantoor- en woongebied met hoogbouw (o.a. de Rembrandttoren). Plangebied Omval-Weespertrekvaart bevindt zich tussen deze verschillende milieus. Onder het trein- en metrospoor bevinden zich opslagruimten. De zuidrand biedt een fraai uitzicht op het water van de Weespertrekvaart. Aan de overzijde van de Weespertrekvaart zal een klein plantsoen gerealiseerd worden met daarachter de villa's van deelplan Buitenplaats (Kop Weespertrekvaart).

Gebied



Ligging in Amsterdam



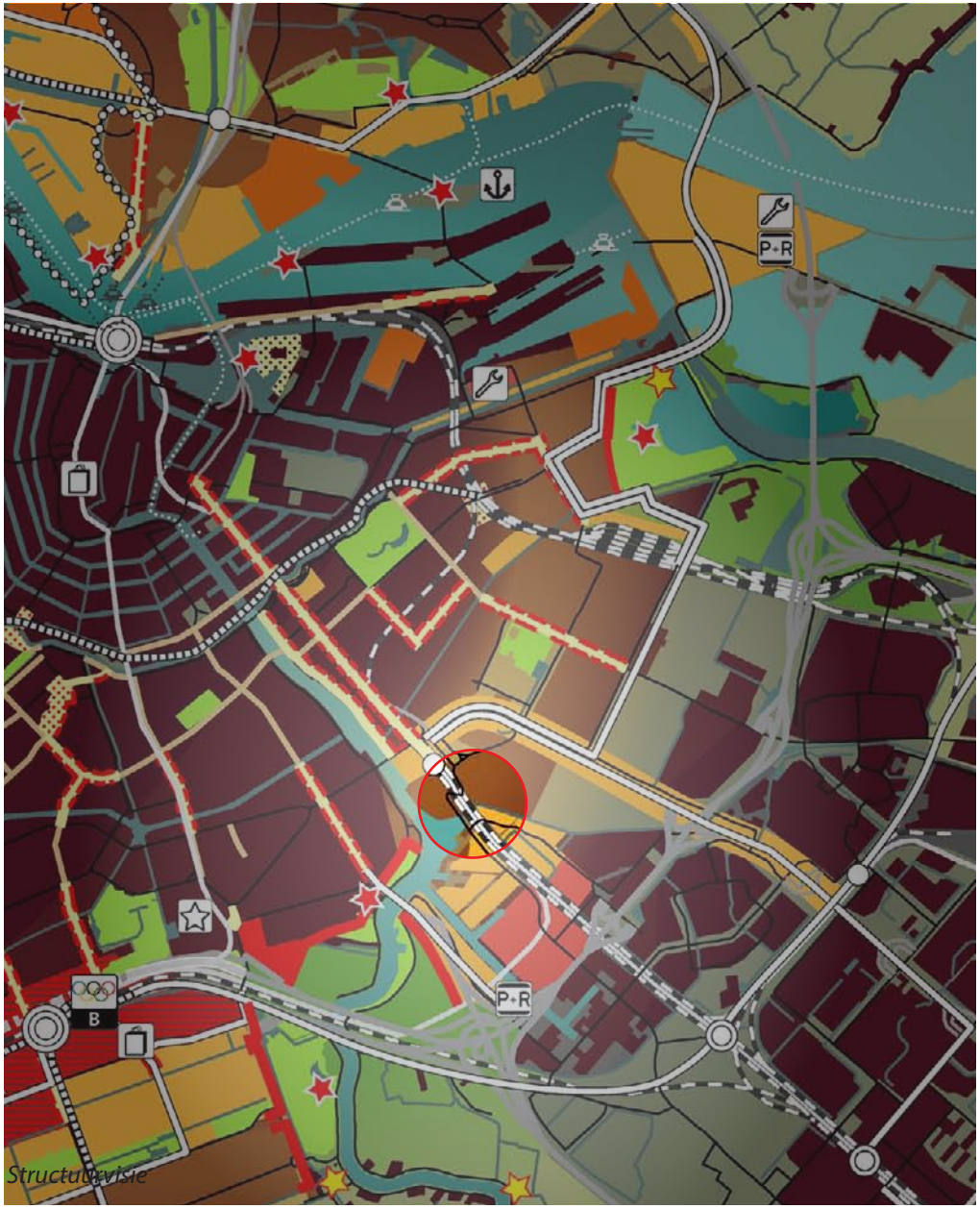
Eigendomskaart



Luchtfoto met plangebied



Plangebied in vogelvlucht



Structuurvisie

1.2 Beleid

Structuurvisie en Koers 2025

In de structuurvisie en in Koers 2025 wordt het gebied aangemerkt als een project in ontwikkeling. De omgeving wordt getransformeerd van een, hoofdzakelijk, werkgebied naar een woon-werkgebied. De locatie is tevens deel van een OV-knooppunt. Daarover zegt Koers 2025: 'Het knooppunt Amstelstation kan versterkt worden door transformatie en verdichting aan de Amstelzijde van het station. Hierbij kan worden aangehaakt op de geplande herinrichting van de stationsomgeving. Onderdeel van Koers 2025 is ook de visie Ruimte voor de Economie van Morgen. Uit deze visie volgt dat het plangebied Omval-Weespertrekvaart geschaard kan worden onder "creatieve wijk": een woon-werkwijk, die door menging met zelfstandige kantoorruimtes voorziet in de behoefte aan een informeel stedelijk werkmilieu en daarbij programmatisch aansluit op het bestaande centrummilieu.

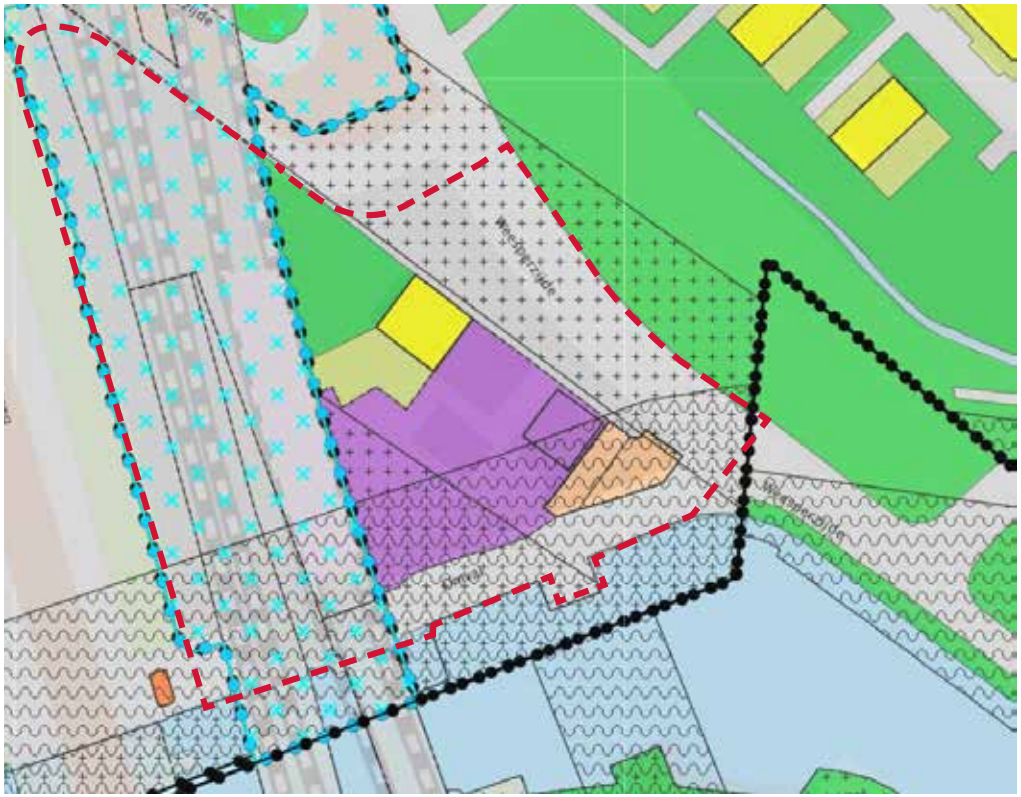
Stad in Balans

Het beleid van Stad in Balans beoogt spreiding van bezoekers, het stimuleren van ontwikkeling van bestaande buurten buiten het centrum en het creëren van nieuwe stedelijke milieus in de hele stad. Het zoekt naar alternatieve plekken en versterking van bestaande centra, ook als die niet in het centrum van de stad liggen. De nieuwe plekken zijn aanjagers van vernieuwing en transformatie van de omliggende buurten. Door tegelijkertijd de verbindingen daarheen te verbeteren, wordt de toegankelijkheid van deze plekken, en daarmee ook het succes van deze aanpak, vergroot. De locatie is een dergelijke plek en de ingrepen zullen dus in geest zijn van het beleid van Stad in Balans.

Hoogbouwvisie

De locatie is deel van een gebied rondom een grote verkeersknoop waar hoogbouw gestimuleerd word. Een zorgvuldige inpassing van hoogbouw in de stedenbouwkundige structuur is van het grootste belang, zeker wanneer er sprake is van waardevolle stedenbouwkundige, architectonische, cultuurhistorische of landschappelijke kwaliteiten. Differentiatie in hoogten kan een zekere monotonie doorbreken en iets extra's toevoegen aan de levendigheid en aan de oriëntatie in een woonomgeving. Gezien bovenstaande, en de beperkte omvang van het plangebied, wordt niet ingezet op hoogbouw. Desondanks zijn de effecten van de bouw op de bezonning van de omgeving bestudeerd.

Bestemmingsplan e.a.
Het vigerende bestemmingsplan Amsteldorp, Julianapark, De Wetbuurt, Drieburg is in 2012 geactualiseerd. De locatie is toen conserverend bestemd. Voor het herontwikkelen van het plangebied zal een nieuw bestemmingsplan gemaakt moeten worden.
Vigerende WRO-plannen geven geen specifieke randvoorwaarden voor deze locatie.
Vanwege de geringe omvang is het plan niet MER/SMB-plichtig.



Bestemmingsplan Amsteldorp, Julianapark, De Wetbuurt, Drieburg

Bewegende stad
In het programma *bewegende stad* wordt o.a. middels het ontwerpen en herinrichten van de stad geëxperimenteerd met ruimtelijke ingrepen die bewegen bevorderen. Conform de beweeglogica wordt de relatie gelegd tussen de fysieke inrichting van de stad en de (on)bewuste keuze van mensen om te bewegen. In *bewegende stad* is ruim baan voor voetganger en fietser het uitgangspunt, net als meer ruimte voor ongeorganiseerde en niet clubgebonden sportvoorzieningen in de buurten.

Openbare ruimte: Puccini Rood
Voor de inrichting van de openbare ruimte geldt het *Puccini Rood* beleid. In de Puccinimethode is een visie opgenomen voor kwaliteit van de openbare ruimte. Deze is ook voor het gebied Omval-Weespertrekvaart van toepassing. De locatie valt echter officieel binnen de zogenaamde 20-40 zone, waarvoor het trottoir in 30x30 betontegels uitgevoerd moet worden. Vanwege de unieke omstandigheden zal bekeken worden welke alternatieve materiaalkeuze gemaakt kan worden die past binnen het Puccini palet.

Welstand
In de Welstandsnota (De Schoonheid van Amsterdam 2016) is het plangebied Omval-Weespertrekvaart ingedeeld in het bestaand Ruimtelijke Systeem woongebied na 1985. Daarbij is het aangeduid als transformatielocatie. In de paragraaf Ruimtelijke Kwaliteit wordt beschreven op welke manier de beeldkwaliteitscriteria voor de nieuwbouw op de locatie worden geformuleerd.

Horecanota Stadsdeel Oost
In het groeiende stadsdeel met meer inwoners en bezoekers is er ruimte voor een groeiend aantal horeca vestigingen. Het voorstel is om, binnen de in deze nota genoemde kaders, uitbreidingen naar de toekomst toe gelijk te laten lopen met de groei van het aantal bewoners en bezoekers. Groei van horeca in Oost gebeurt hoofdzakelijk langs de economische assen, voorzieningen en horecaclusters, en in mindere mate in de gemengde gebieden. De zone langs de metrolijn tussen Amstel en Duivendrecht is een dergelijke economische as. Behoud van een horecavestiging en evt. uitbreiding met nog een vestiging op deze locatie past daarom in het beleid.

Broedplaatsen
Op hoofdlijnen gaat het in het herziene Atelier- en Broedplaatsenbeleid 2015 – 2018 erom de toegankelijkheid voor nieuwe ruimtezoekende creatieven in stand te houden en te verbeteren en daarmee Amsterdam te versterken als aantrekkelijke pleisterplaats voor talent en ondernemerschap. De locatie, vooral de ruimtes onder het spoor, lenen zich voor broedplaatsen door de geisoleerde ligging en het rafelrandkarakter.

Detailhandelsbeleid 2018-2022
Amsterdam streeft naar een selectieve groei van het aantal winkel(meter)s ter voorkoming van winkelleegstand in gebieden met groeiend draagvlak door woningbouw. Winkels in Amsterdam worden geclusterd in winkelgebieden en staat de vestiging van nieuwe winkelfuncties buiten de winkelgebieden in principe niet toe. De locatie ligt op de rand van 'Centrumzone' en 'Stadszone'. In de Centrumzone wordt gestreefd naar borging van detailhandel in stadsstraten en bestaande winkelgebieden. In de Stadszone wordt ingezet op de uitrol van het centrummilieu, transformatie van functies en het toekomstbestendig maken van de stadsdeelcentra. In het Amstelkwartier is een winkelcentrum gepland. Daarom zal zelfstandige detailhandel bij de Omval-Weespertrekvaart niet worden toegestaan. Kleinschalige verkoop van producten, gelieerd aan de bedrijvigheid, is wel mogelijk.

Overnachtingsbeleid
In het nieuwe beleid van januari 2017 is er geen ruimte meer voor uitbreiding met hotels in de gemeente Amsterdam. De locatie ligt niet in een 'nee-tenzij.. gebied'. Hotelinitiatieven zullen dus worden geweigerd.

Kantorenstrategie 2017
Amsterdam verkent waar vanaf 2020 nieuwe, gemengde gebiedsontwikkeling mogelijk is. De verwachting is dat de leegstand van kantoren, door de vele geplande transformaties en herontwikkelingen, in 2019 is gedaald naar de frictieleegstand van 8%. Vooruitlopend daarop onderzoekt de gemeente nu op welke locaties nieuwe kantoren kunnen worden gerealiseerd. Het blijkt dat er steeds meer behoefte is aan kantoren op gemengde en goed verbonden locaties, ook al op korte termijn (tot 2020). Deze behoefte betreft vooral een kwalitatieve vraag. Ook is er veel behoefte aan kantoorruimte voor kleine ICT, communicatie en zakelijke dienstverlening bedrijven en ruimte voor innovatieve kantoorconcepten op meer informele plekken in de stad. Bij alle grote gebiedsontwikkelingen wordt een gemengd woon-werkmilieu gecreëerd met ruimte voor voorzieningen waaronder kantoren. Die ruimte is flexibel zodat die eventueel tijdelijk kan worden gebruikt voor andere functies afhankelijk van de vraag. Een uitstekende bereikbaarheid en goede connectiviteit met de stad zijn daarbij voorwaarden. Ook duurzaamheid en toekomstbestendigheid is van belang bij de nieuwbouw van kantoren. Op de locatie zijn kantoreninitiatieven, zeker als ze gericht zijn op kleinschalige innovatieve concepten, daarom zeer passend.

Nota Parkeernormen Auto 2017
In 2017 is de Nota Parkeernormen Auto vastgesteld. De nota bevat minimum en maximum parkeernormen voor woningen en kantoren, voor andere functies wordt de (minimale) parkeerbehoefte bepaald aan de hand van parkeerkencijfers van CROW in combinatie met actuele gegevens over de verkeersgeneratie van specifieke functies. Beleidsuitgangspunt is dat de parkeervoorzieningen bij nieuwbouw op eigen terrein gerealiseerd worden. Er worden bij nieuwbouw geen (bedrijfs-)parkeervergunningen verleend. Het plangebied Omval-Weespertrekvaart ligt in een A-locatie met een zeer goede OV-bereikbaarheid. De maximum parkeernorm voor kantoren is hier 1 parkeerplaats per 125 m^2 bvo, het minimum is 0. De Nota Parkeernormen Auto besteedt kort aandacht aan laden- en lossen: de gemeente kan om een bevoorradingsplan vragen om te toetsen of de bevoorrading voldoende gefaciliteerd is en niet tot onnodige verkeershinder leidt.

Nota Parkeernormen Fiets en Scooter (2018)
Voor fiets- en scooterparkeren is het beleidsuitgangspunt dat parkeervoorzieningen voor lang parkeren (werknemers, studenten, bewoners) in een stalling op eigen terrein gerealiseerd worden. Als er voldoende ruimte is mag kort parkeren (bezoekers) in de openbare ruimte opgelost worden. Het plangebied ligt in Zone 1. Hier geldt een hoge fietsparkeernorm: voor kantoren 2,9 fietsparkeerplaatsen (fpp) en 0,25 scooterparkeerplaatsen (spp) per 100 m^2 bvo, voor horeca is de norm resp. 20 fpp en 1 spp per 100 m^2.

Agenda Groen
De Agenda Groen kent als doelstelling voor 2040 in de buurten voorzieningen te realiseren voor jong en oud die uitnodigen tot bewegen. Het groen dient nabij te zijn in de vorm van bijvoorbeeld een postzegelpark. Bewoners krijgen de ruimte om groen-initiatieven te realiseren. De focus ligt op: voorzieningen in het groen gericht op sporten en bewegen, uitdagende groene omgeving voor kinderen, meer en beter groen in de buurt, faciliteren van initiatieven gericht op gezond en duurzaam voedsel en stadslandbouw en groene buurtinitiatieven. Het plan voor de Omval-Weespertrekvaart biedt mogelijkheden voor dergelijke initiatieven

Agenda Duurzaamheid
Begin 2018 heeft de Amsterdamse Gemeenteraad ingestemd met het Amsterdamse Klimaatinitiatief met daarin de doelstelling: in 2030 55% minder Co2-uitstoot dan in 1990. Deze doelstelling staat centraal in een nieuw beleidsprogramma. Het huidige duurzaamheidsbeleid is vertaald in de Agenda Duurzaamheid (2015) en uitgewerkt in een aantal transitiepaden:

1. duurzame energie: aardgasvrij, duurzame warmte, energieneutraal bouwen;
2. gezonde luchtkwaliteit: zo veel mogelijk verkeer uitstootvrij in Amsterdam in 2025;
3. circulaire economie waarin o.a. afval voor minimaal 65% wordt gescheiden en grondstoffen zo veel mogelijk worden hergebruikt;
4. klimaatadaptatie: o.a. regenbestendige inrichting van private kavels en openbare ruimte.

Een aantal duurzame maatregelen is randvoorwaardelijk, zoals EPC < 0,15, aardgasvrij, een duurzame warmte-voorziening en regenwaterbestendig ontwikkelen. Deze randvoorwaarden zijn vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam in verschillende specifieke beleidsnota's en zodanig is het minimumniveau dat in Amsterdam wordt gehanteerd, gedefinieerd. Vanaf juli 2018 geldt een verbod op aansluiting aardgas. Vanaf begin 2020 geldt via landelijke regelgeving voor nieuwbouw BENG (bijna energie neutrale gebouwen). Daar zal ook de nieuwbouwvan dit plan aan moeten voldoen.
Een aanvullend middel om duurzaamheidsdoelen te bereiken is het minimaal 30 procent mee te laten wegen van duurzaamheidscriteria in de selectie van ontwikkelplannen en ontwikkelende partijen. Het meewegen van duurzaamheid past binnen de kaders van het Europese aanbestedingsrecht. In de paragraaf *duurzame ontwikkeling* wordt beschreven hoe omgegaan wordt met de gemeentelijke duurzaamheidsambities.

Amsterdam Rainproof
Om Amsterdam regenbestendig te maken is het programma *Amsterdam Rainproof* opgezet. Uitgangspunt is dat gerichte, kleinschalige, fijnmazige en rendabele maatregelen de stad regenbestendiger en tegelijk aantrekkelijker en leefbaarder maken met slimme aanpassingen die de sponswerking van de stad vergroten. Het programma zet o.a. in op: aanpassingen ter bevordering regenbestendigheid bij ruimtelijke ontwikkelingsprojecten en de beheer- en onderhoudscycli van de stad zonder extra meerkosten (werk met werk). De uitgangspunten van Rainproof zullen in het openbare ruimte ontwerp van de Omval meegenomen worden en in de tender zal er tevens aan voldaan moeten worden.Voor de nadere uitwerking zijn ook de beleidskaders uit het Gemeentelijk Rioleringsplan Amsterdam 2016 – 20121 leidend. De Thematische Studie Regenbestendige Gebiedsontwikkeling geeft richtlijnen, voorbeelden en tips voor een nadere uitwerking.

Ecologische Visie
In de ecologische visie van Amsterdam (2012) is de bossage op het talud van de Spaklerweg aan de westzijde van het plangebied voorgesteld als secundaire ecologische structuur. De secundaire structuren zijn bepaald ter versterking van en aanvulling op de provinciale ecologische hoofdstructuur (PEHS). Bij de inrichting van de Spaklerweg zal hier rekening mee worden gehouden. De oever van de Weespertrekvaart is benoemd als knelpunt omdat deze slecht toegankelijk is voor dieren. Het plan biedt mogelijkheden om dit knelpunt op te heffen, bijvoorbeeld middels een ecopassage.

Natuurinclusief bouwen
In 2017 is een motie aangenomen om bij ingrepen in de openbare ruimte en nieuwbouw zodanig te bouwen dat de biodiversiteit wordt vergroot. Het kan met relatief kleine en goedkope maatregelen als het aanbrengen van neststenen. De (fysieke) voorwaarden voor de nestplaats zijn vaak zeer specifiek en limitatief beschikbaar. Speciale nestkast stenen kunnen eenvoudig in (zichtbaar of onzichtbaar) in het toekomstige ontwerp van de geplande nieuwbouw worden ingepast.

1.3 Historie

De ontwikkeling van de infrastructuur is bepalend geweest voor het ontstaan van het plangebied dat als een resterende driehoek een eiland tussen spoor en Amsteldorp vormt. De Weespertrekvaart werd aangelegd in 1639 en vormde toen een belangrijke schakel in het vervoersnetwerk van Amsterdam. In de 17e en 18e eeuw bouwden veel welgestelde Amsterdammers buitenplaatsen in de Watergraafsmeer. Vanwege de goede bereikbaarheid vanuit de stad verschenen er ook buitenplaatsen direct langs de trekvaarten. De oorspronkelijke aansluiting van de Weespertrekvaart op de Amstel lag ter hoogte van het huidige Amstelstation. Later is iets zuidelijker een nieuwe aansluiting gemaakt onder het schiereilandje Omval. Het oorspronkelijke traject liep parallel aan het viaduct dat nu de Spaklerweg met de Overzichtweg verbindt, en het fietspad dat in het verlengde daarvan diagonaal over het Amstelplein loopt. De noordelijke tak werd later afgesloten en slibde langzaam dicht. De opening van de Rijnspoorweg in 1843, de spoorlijn tussen Amsterdam en Arnhem, leidde ertoe dat de Omval werd doorsneden. Het Weesperpoortstation werd in 1939 vervangen door het Amstelstation als onderdeel van Spoorwegwerken Oost waarmee de spoorlijnen tussen CS en Amstelstation op dijklichamen kwamen te liggen. In 1977 werd er ook een metrostation toegevoegd.



Kaart van Mol, 1770



Vogelvlucht Omval 1920



Vogelvlucht Omval 1939

Bebouwing

De bebouwing op de Omval-Weespertrekvaart is een restant van een bebouwingslint dat tussen circa 1904 en 1914 in drie fasen gerealiseerd werd op een, rond 1903, gedempt deel van de Weespertrekvaart. Nummer 250, het gebouw waar café De Omval is gevestigd, is het zuidelijke hoekpand van de eerste bebouwingsfase die bestond uit een architectuureenheid van zes panden van twee bouwlagen met kap. Het dempen van het stuk Weespertrekvaart waarop deze bebouwing tot stand kwam werd mogelijk nadat de trekvaart ter hoogte van Weesperzijde nr. 250 rond 1850 een rechtstreekse verbinding met de Amstel had gekregen. De reden hiervoor was diverse industrieën die zich in de negentiende eeuw in het noordelijk deel van de Omval vestigden te ontlasten van doorgaand scheepvaartverkeer in de trekvaart.
Zo transformeerde het al dan niet idyllisch landelijk buitengebied met tuinderijen in een feeërieke bocht van de Amstel tot het intensief bebouwde industriegebied waarvoor zelfs een deel van de ringvaart om de Watergraafsmeer werd gedempt en dat pas in 1921, tegelijk met de Watergraafsmeer, door Amsterdam werd geannexeerd.

Ten behoeve van de bouw van het Amstelstation, als onderdeel van de verhoogd aangelegde spoorbaan door Oost, de zogeheten Spoorwegwerken Oost (1933-1940), werd ten oosten van de bestaande spoorlijn Utrecht-Amsterdam uit 1845 een nieuwe spoordijk met viaduct aangelegd. Daartoe moest het noordelijk deel van het rijtje aan de Weesperzijde in 1937 gesloopt worden. Sinds 1938 is café De Omval gehuisvest aan de Weesperzijde nr. 250. Op historische foto's is te zien dat er rond 1940 een rijtje huizen aan de Weesperzijde stond met daarachter een karakteristiek pand met een kap. Het café De Omval is gehuisvest in de oorspronkelijke kop van deze rij.
De eigenaar van het café op nummer 235 kreeg in 1937 blijkbaar de mogelijkheid om het etablissement op nummer 250 voort te zetten: in 1936 diende hij een bouwaanvraag in om de woonruimte op de begane grond van Weesperzijde nr. 250 te mogen verbouwen tot café, welke bestemming tot vandaag de dag ongewijzigd is.

Rond 1967 werden de nrs. 245-249 gesloopt, mogelijk in verband met toenmalige nieuwbouwplannen voor de locatie. Sindsdien zijn er niet alleen op het achterterrein, ooit de tuinen van de woningen, maar ook tussen de nrs. 250 en 244 diverse (plaatijzeren) bedrijfsloodsen verrezen. In 2017 zijn de nrs. 243-244 gesloopt als onderdeel van de huidige ontwikkeling van het terrein. De onsamenhangende ruimtelijke structuur is ontstaan door het wegvallen van een deel van deze rij huizen tussen Weesperzijde nr. 250 en de woonpanden Weesperzijde 243 en 244, die recentelijk gesloopt zijn. In de loop der tijd zijn verschillende loodsen en aanbouwen in het gebied verschenen.

Ook aan de westzijde van het spoorviaduct wijzigde de situatie gestaag. In 1956 werd de Spaklerweg als ontsluitingsweg voor het nieuwe industriegebied Overamstel in gebruik genomen, ruwweg op het tracé van het oude Rhijnspoor, nadat de afdeling bruggen van Publieke Werken in het jaar daarvoor brug 429 had opgeleverd. Een even ingenieuze als imposante, 27 meter brede hefbrug naar ontwerp van P. Kramer. Rond 1975 zou voor de aanleg van de metro het spoor ten zuiden van het Amstelstation verdubbeld worden, met een extra viaduct en een tweede nieuwe vaste stalen brug over de Weespertrekvaart, tussen de eerste uit 1939 en de hefbrug. Bij het ontwerp en de bouw van het langgerekte spoorviaduct was met een reservering voor extra sporen al rekening gehouden: het gedeelte over de Weesperzijde was aan de westzijde immers al in 1939 voorzien van een brugdek waarop in de jaren zeventig eenvoudig kon worden aangesloten met een nieuw viaduct op betonnen schijven. In navolging van het spoorviaduct uit 1939 zouden onder het nieuwe exemplaar, alleen ter plaatse van de aantakking, enkele ruimten voor goederenopslag worden ingericht.
(ontleend aan notitie over plangebied Omval/Weespertrekvaart, Monumenten & Archeologie, 14 juni 2018)



1940, achterzijde bebouwing



1980, vanaf de Weespertrekvaart



1966, café De Omval

1.4 Ontwikkelingen

De locatie is gesitueerd tussen diverse ontwikkelingsgebieden en het oudere woongebied Amsteldorp. De ontwikkelingsgebieden rondom plangebied Omval-Weespertrekvaart zijn in verschillende stadia van planvorming en uitvoering: Amstelkwartier, Amsteloever, omgeving van het Amstelstation en Kop Weespertrekvaart. Iets verderop ligt ook nog de nieuwe woningbouwlocatie van de voormalige Bijlmerbajes. De komende jaren zal daardoor een stevige verdichting plaatsvinden rondom het plangebied Omval-Weespertrekvaart.

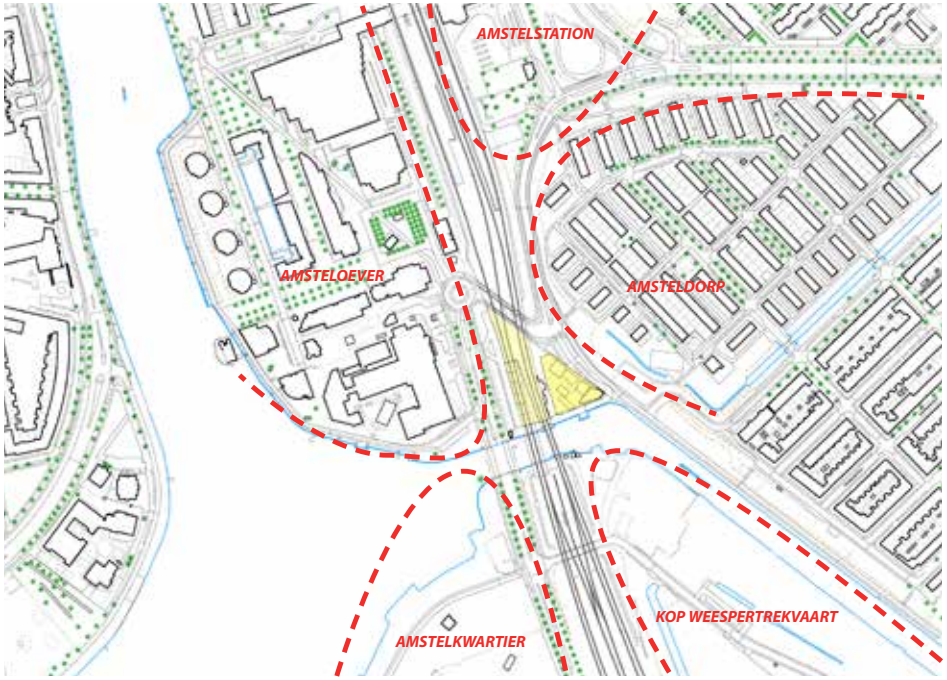
Amsteloever (De Omval zijde Amstel)
De Omval is een woon-werkgebied in de nabijheid van Amstelstation. Het ontwikkelingsgebied strekt zich in het noorden uit tot aan de Van der Kunbuurt en de westzijde van het Amstelstation inclusief de Hogeschool van Amsterdam. Het zuidelijke deel is het deel waar in hoge dichtheid kantoren zijn gebouwd en een aantal zeer hoge torens staan (Breitner, Mondriaan en Rembrandt). Voor het gebied is een principenota vastgesteld. Het kent veel ambities: verbeteringen fietsverbinding, toevoeging en vervanging van woningen, transformatie van kantoren en het verbeteren van de entree van de Hogeschool en het station.

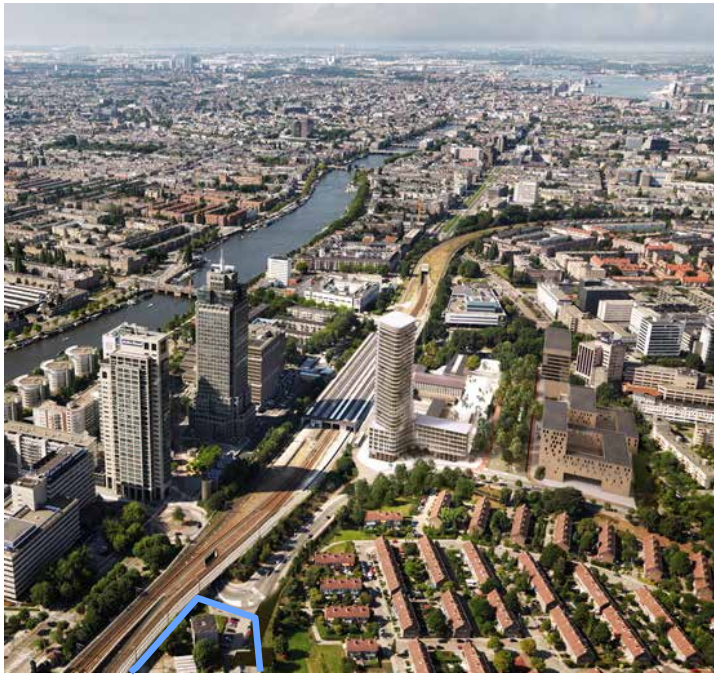
Amsteldorp
Amsteldorp is een echte woonbuurt, kleinschalig in opzet. Het deel dat aan het plangebied grenst, stamt uit de jaren 1947-1949. Het dorp werd gebouwd naar de maatstaven voor tuindorpen uit de jaren twintig, oftewel met een nadruk op openbaar groen en een bescheiden bebouwingsdichtheid. De woningen zijn in strokenbouw gerealiseerd, verdeeld in boven- en benedenwoningen. De woningen aan de Starrenboschstraat, die het dichtst bij het plangebied liggen, zijn kleine woningen (55-60m2) opgezet in strokenbouw, zijn in eigendom van een corporatie en dateren uit 1948. Aan het Rusthofpad zijn seniorenwoningen gelegen en een grote vrijstaande villa in particulier eigendom.

Omgeving Amstelstation
Voor de omgeving van het Amstelstation is in 2009 een stedenbouwkundig plan opgesteld. De 100 meter hoge slanke Amsteltower bevat een driesterren hotel (met circa 185 kamers) en 192 appartementen, een parkeergarage met 171 plaatsen en 175m2 BVO voorzieningen. Drie bouwblokken zijn in dit stedenbouwkundige plan gesitueerd tegenover het station in Julianapark. Het gaat in totaal om circa 26.000 m2 woonoppervlak. Ook is er ruimte voor voorzieningen en werken. Verwacht wordt dat de nieuwbouw in 2020 opgeleverd zal worden.

Weespertrekvaart Midden
Aan de overzijde van de Weespertrekvaart is een aantal ontwikkelingen gaande die met elkaar samenhangen. Direct tegenover het plangebied zijn langs de Weespertrekvaart in 2016 circa 23 particuliere woonhuizen gebouwd. Deze villa's vormen fysiek de overgang tussen het bestaande Amsteldorp en de hogere bouwvolumes langs het spoor. In de toren ten westen van de villa's worden circa 300 woningen gerealiseerd. Daarachter ligt een bedrijventerrein en de strook met studentenwoningen. Ook de Bijlmerbajes zal in de toekomst transformeren. Ontwikkelaar AM heeft, samen met andere partijen, het terrein van de Bijlmerbajes in Amsterdam Overamstel van het Rijksvastgoedbedrijf gekocht. AM realiseert er naar ontwerp van OMA en LOLA Landscape 1.350 woningen

Amstelkwartier
Het uitgangspunt voor Amstelkwartier is een (hoog) stedelijk leefmilieu. Fysieke kenmerken hiervan zijn een hoge bebouwingsdichtheid, compacte bebouwing en menging van functies. Er is gekozen voor het bebouwingsconcept stadsblok. Dit biedt de mogelijkheid flexibel om te gaan met woon- (werk)typologie, parkeeroplossingen en dichtheid. In het plan grenzen de blokken zowel aan rustige binnenstraten als aan de stadsstraat, de toekomstige Amstelstroomlaan.





Amstelstation / Amsteloever



Amstelkwartier



Weespertrekvaart Midden

1.5 Programma

De Amstelcorridor is volop in ontwikkeling. Rondom station Amstel wordt flink verdicht, het Amstelkwartier wordt in hoog tempo ontwikkeld en ook de gebieden rondom de Weespertrekvaart transformeren tot gemengde woon-werkmilieus. Middenin deze ontwikkelingen ligt de locatie Omval-Weespertrekvaart. Met het vertrek van de bruikleners komt deze locatie vrij voor ontwikkeling.

Naast kantoren en wonen zijn er in het omliggende gebied op dit moment weinig andere functie. In het gebied Amsteloever staan voornamelijk kantoren en gebouwen van de hogeschool. Amsteldorp kent alleen woningen, afgezien van enkele kleine buurtwinkels. Meest nabije winkelvoorzieningen zijn te vinden aan de Nobelweg. Onderstaande voorzieningenkaart geeft de geplande situatie weer na realisering van het Amstelkwartier. In het Amstelkwartier worden veel voorzieningen gerealiseerd. Er ligt de ambitie om een winkelcentrum te maken net ten zuiden van de eerste fase. Van de plinten van de oost- en westrand is de invulling nog nader te bepalen.

Het Amstelkwartier is dus in potentie goed bedeeld met winkelvoorzieningen. Het bedient daarmee ook het gebied Kop Weespertrekvaart. Het draagvlak voor detailhandel zal dus naar verwachting beperkt zijn. Horeca is in mindere mate aanwezig. Langs de oever van de Amstel wordt weliswaar al horeca toegevoegd maar gezien de aantrekkelijke ligging van het te bebouwen gebied aan water én op het zuiden is horeca op deze locatie kansrijk.

Aan de zuidrand van het Amstelkwartier worden nieuwe onderwijsvestigingen gerealiseerd. Bedrijvigheid is steeds minder te vinden in het gebied dat in het verleden gedomineerd werd door industrie. In het kader van functiemenging en het stimuleren van creatieve industrie is het waardevol om creatieve bedrijvigheid een kans te geven op deze locatie. Dat is goed te combineren met functies die gericht zijn op ontmoeting en ontspanning. Het plangebied Omval-Weespertrekvaart biedt namelijk de gelegenheid een passtuk te creëren tussen de omliggende (te ontwikkelen) buurten. De locatie ligt strategisch aan de kop van de fietsroute langs de Weespertrekvaart en de auto/fietsroute langs de Spaklerweg. De onderdoorgangen onder het spoor kunnen het ook voor voetgangers een logische schakel tussen Amstel en Weespertrekvaart maken. Het uitzicht over het water heeft een unieke kwaliteit. De nabijheid van het Amstelstation maakt ook dat de locatie op regionale en zelfs nationale schaal goed te bereiken is. Niet voor niets hebben zich ten westen van het spoor een aantal grote bedrijven gevestigd.



Voorzieningenkaart Amstelkwartier

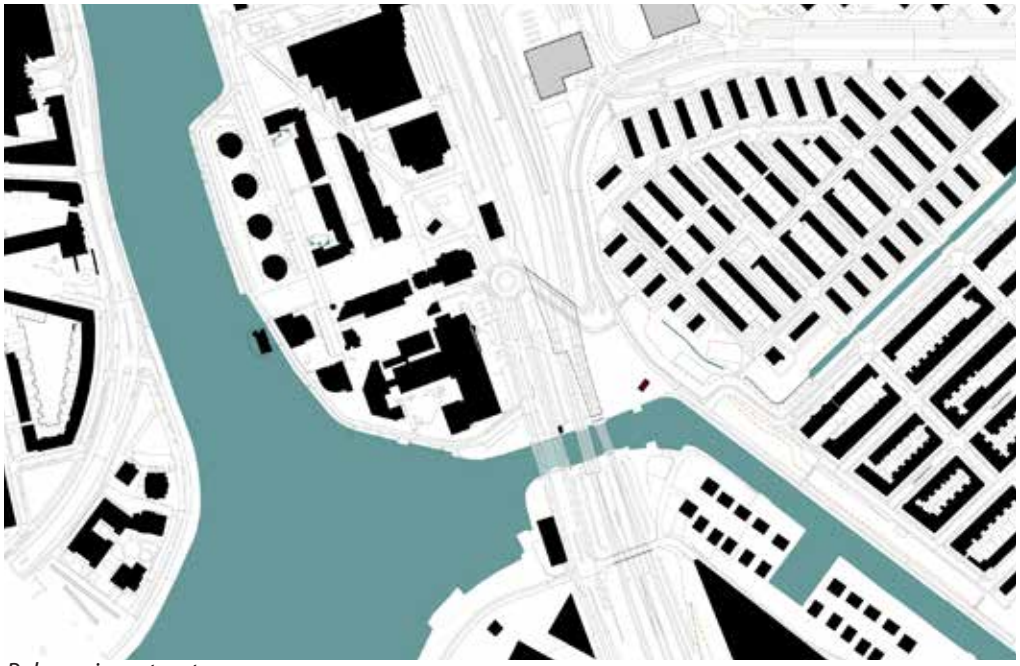
1.6 Omgeving

Ruimtelijke structuur

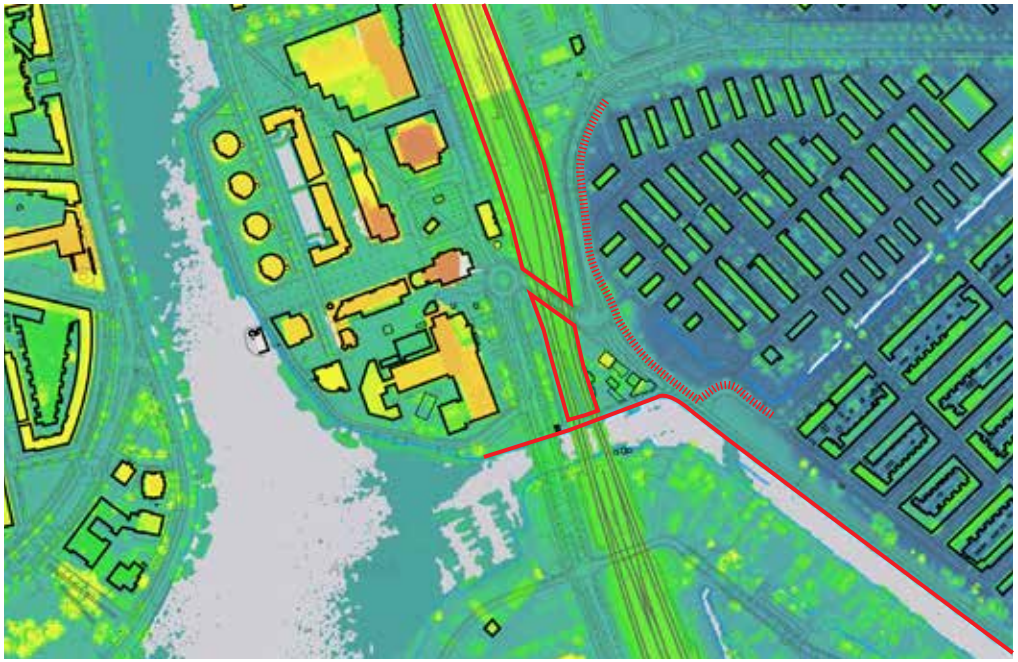
De locatie ligt ingeklemd tussen de verschillende stedenbouwkundige structuren van Amsteldorp en ontwikkelingsgebied Amsteloever. De bebouwing van Amsteldorp ligt in het gedraaide grid van de Watergraafsmeer. In het deel boven de Fahrenheitsingel ligt strokenbebouwing in een noordwest - zuidoost richting en ten zuiden van de singel liggen bouwblokken in zuidwest-noordoost richting. De bebouwing kent in Amsteldorp over het algemeen drie lagen. De bebouwing ten westen van het spoor is veel diverser. De hoofdrichting ligt ongeveer parallel aan de Amstel maar voor het overige heeft de bebouwing weinig gemeenschappelijke kenmerken. De bouwhoogtes verschillen van eenlaagse bebouwing tot torens van meer dan 100 meter. De diagonale structuur van de voormalige ligging van trekvaart is nog goed te zien in dit gebied en is een belangrijk element voor de stedenbouwkundige invulling.

Barrières

De locatie ligt ingeklemd tussen drie barrières, verschillend van aard, maar allen met een sterke scheidende werking. Aan de oostzijde ligt het talud naar Amsteldorp, laag gelegen in de Watergraafsmeer. Het hoogteverschil is fors: 3,5 meter. Aan de westzijde ligt het spoorviaduct. Dit is nu nog een gesloten ruimtelijk element dat slechts op twee plekken te doorkruisen is. Omdat het een viaduct is biedt het wel de mogelijkheid om het open te maken. Aan de zuidzijde ligt het water van de omgelegde Weespertrekvaart. Nabij de brug is deze 30 meter breed maar in de bocht loopt hij uit tot 50 meter breed. De 'doorwaadbaarheid' van de directe omgeving is dus niet sterk.



Bebouwingsstructuur



Hoogtes en barrières

Groene randen

Langs de randen van de locatie bevinden zich groene zones; het talud van Amsteldorp, het Buitenpark op de Kop Weespertrekvaart en het talud met bomenrij van de Spaklerweg. Deze zijn op sommige plekken verbonden met grotere groenstructuren in de omgeving zoals de dijk van de Weespertrekvaart, de Fahrenheitsingel en Park Somerlust in het Amstelkwartier. Het zijn groenstructuren met hun eigen karakter. De Spaklerweg, het spoorviaduct en de Weespertrekvaart vormen barrières die het moeilijk maken om deze groenstructuren op een natuurlijke manier te verbinden via het maaiveld. Het fysiek doortrekken van één van deze structuren over de locatie is daardoor ook minder vanzelfsprekend. Wel kunnen deze groenzones aan de randen versterkt worden.



Groenzones in de omgeving



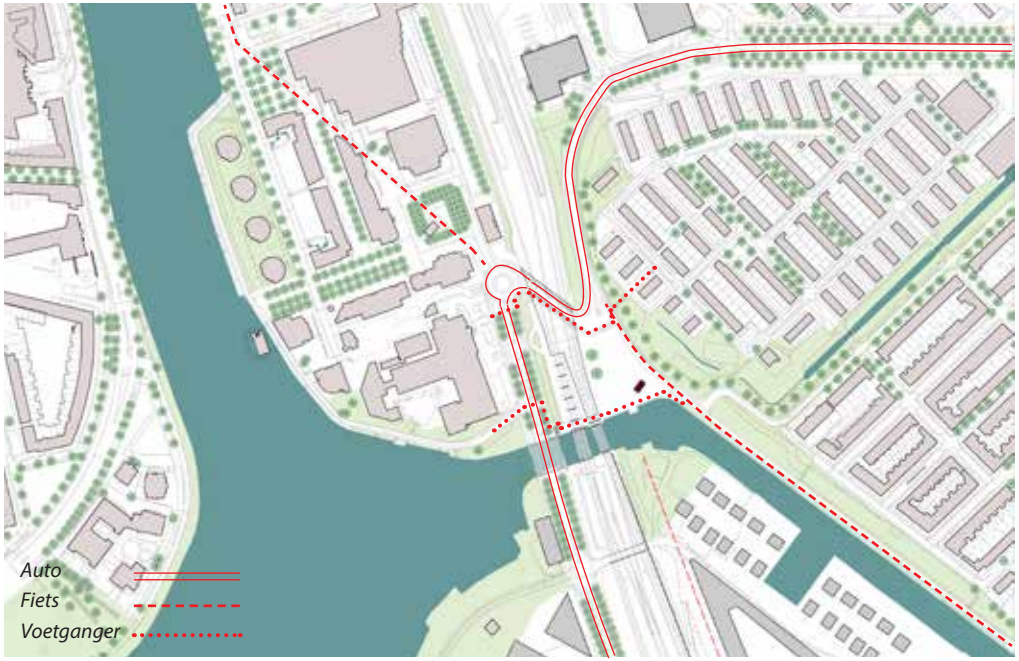
Groene randen

Bereikbaarheid

De locatie is goed te bereiken voor auto, fiets en OV-gebruikers. De interne ontsluiting is echter niet optimaal. Met de auto is de A10 snel te bereiken via de Spaklerweg. Het verkeer staat vaak vast bij de rotonde en de haarspeldbocht. De locatie bevindt zich direct aan het netwerk van Hoofdnet Fiets van Weesperzijde naar Weespertrekvaart. Op ca. 300 meter ligt het Amstelstation. Ook metrohalte Spaklerweg ligt dichtbij. De toegankelijkheid en de aantrekkelijkheid voor voetgangers en fietsers is erg gering. De voetganger heeft de keuze tussen twee onaantrekkelijke onderdoorgangen: bij de Overzichtweg en langs het water. In beide gevallen is de verlichting en de sociale controle ondermaats. Fietsers kunnen moeilijk van de ene zijde van het spoor naar de ander komen: alleen via de rotonde en de haarspeldbocht. Dit is een gevaarlijk punt vanwege het beperkte zicht.

Visuele relaties

De locatie ligt erg strategisch qua visuele relaties. Het ligt aan het eind van het lange en rechte traject van de Weespertrekvaart (700 m.). Vanuit de metro en het spoor is de locatie ook goed zichtbaar voor de vele passagiers die er per dag langs reizen. Ook vanuit de auto is de plek uit twee richtingen zichtbaar doordat de punt van de haarspeldbocht zich naar de locatie richt. De plek kan daardoor een entree- en herkenningsfunctie krijgen in de stad.



Routes



Zichtlijnen op locatie

Oever

De locatie ligt langs de oever van de Weespertrekvaart. De oever is van belang in ecologisch en in recreatief opzicht. De bereikbaarheid en beleefbaarheid van de oever van Weespertrekvaart tot Berlagebrug kan vergroot worden terwijl gelijktijdig de mogelijkheid blijft bestaan verbindingen voor flora en fauna te verbeteren door bijvoorbeeld een ecopassage aan te leggen. De route langs de oever kan grotendeels alleen voor voetgangers worden toegankelijk worden gemaakt. Om de Spaklerweg te kunnen oversteken zal de route ter plekke iets naar binnen wijken. Een onderdoorgang is onder de Spaklerweg niet mogelijk.



Oeverroute

1.7 Locatie

De locatie is in de huidige staat niet goed toegankelijk en onaantrekkelijk om te verblijven. Het viaduct van het spoor kent dichte gevels. De ruimtes achter die gevels gaan geen relatie aan met de openbare ruimte. De gevel aan de oostzijde **(1)** bevat dichte portalen die wel de mogelijkheid hebben om opengemaakt te worden. Aan de westzijde is de gevel volledig dicht **(2)**. Hier zal in samenwerking met Prorail bouwkundig en architectonisch onderzocht moeten worden of de gevel gedeeltelijk geopend kan worden.
De tunnel **(3)** en de open ruimtes **(4)** onder het spoor zijn donker en onaantrekkelijk door de beperkte verlichting en sociale controle. De doorloop vanaf de Weespertrekvaart langs het terrein via de trap van het brugwachtershuisje **(5)** naar de Spaklerweg, voelt sociaal onveilig en is nog geen logische en aantrekkelijke route voor voetgangers. Het brugwachtershuisje zal in gebruik worden genomen als hotelkamer.





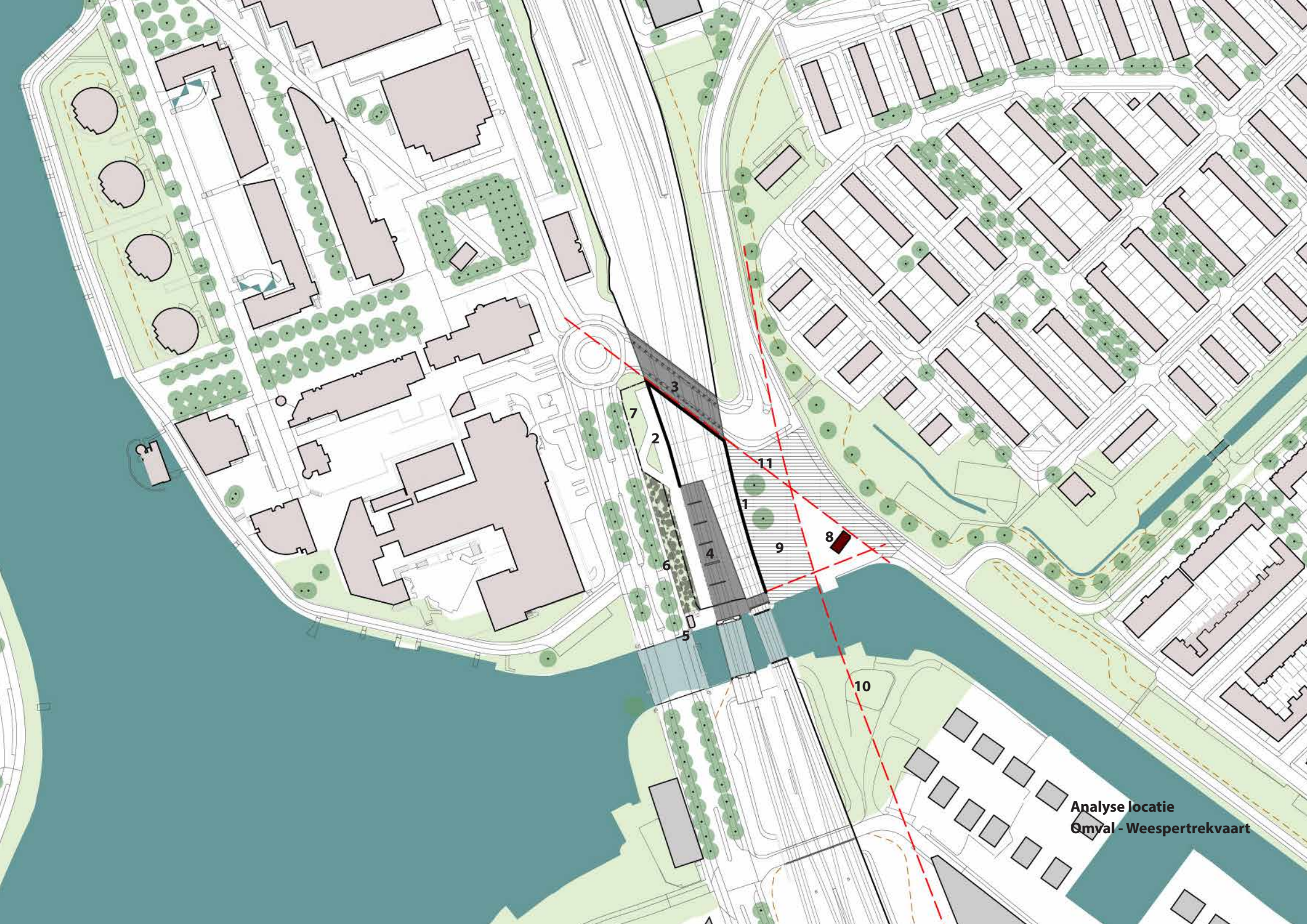




Het talud **(6)** langs de Spaklerweg vormt door het hoogteverschil en de onderbeplanting een sterke barrière tussen de twee zijden van de Omval. In het plan voor de openbare ruimte zal onderzocht worden wat met onderbeplanting kan worden gedaan om deze barrière op te heffen en een comfortabele voetgangersroute aan te leggen. Op dit moment is het terrein tussen het talud en viaduct afgezet door een hekwerk **(7)**. Wanneer de ruimte onder het spoor wordt gebruikt voor bebouwing wordt dit terrein begeleid door een actieve plint. Zo kan de openbare ruimte attractiever gemaakt worden om te lopen of te verblijven.
Aan de oostzijde van het spoor zijn de opstallen die grotendeels verwijderd. Weesperzijde nr. 250 **(8)** is onderdeel van de planvorming vanwege zijn historische identiteit. Voor het overige resteert een open terrein **(9).** Dat is gebaat is bij afbakening en beschutting teneinde er een verblijfsplek van te maken. Aanvulling met nieuwe bebouwing is daarom wenselijk. De 30-meter contour **(10)** vanaf het spoor (van de kernzone) vormt daarvoor een bruikbare aanleiding. Dit is ook de minimale afstand tussen het spoor en de geplande gebouwen van de Kop Weespertrekvaart. Daardoor ontstaat er samenhang tussen de verschillende ontwikkelingen. De diagonale lijn van de tunnel loopt nagenoeg door in de oeverlijn van de Weespertrekvaart **(11)**. Bouwen ten oosten van deze lijn zou betekenen dat een historische zichtlijn wordt opgeheven.






3
7
2
11
1
8
9
4
6
5
10
Analyse locatie
Omval - Weespertrekvaart

2. Visie en ambitie

2.1 Benutten en versterken identiteit

De opgave voor deze plek heeft veel te maken met de schakelfunctie van de plek; het leggen van verbindingen op verschillende niveau's: identiteit, ontsluiting, functie en bebouwing. Dat wil zeggen dat het qua sfeer en gebruik een aanvulling is op de andere gebieden en dat het deel gaat uitmaken van de mental-map van de gebruikers van deze gebieden. Vooral het verbinden van Amsteldorp met de rest is daarbij een uitdaging.

De locatie heeft om verschillende redenen een bijzondere identiteit. Dat zijn:

1. De locatie heeft een sterke zichtbaarheid door de prominente ligging op een aantal zichtlijnen. Het ligt langs grootschalige infrastructuur (Amstel, Weespertrekvaart, het spoor, Spaklerweg, Overzichtweg) waar veel publiek langs reist. Daarmee is het een herkenningspunt in de buurt.
2. Een tweede identiteitsdrager is de afleesbaarheid van de geschiedenis in de huidige ruimtelijke situatie. De driehoekige kavel is gevormd door de omlegging van de Weespertrekvaart en de aanleg van het spoor. De rooilijn van de bebouwing is een restant van een langere rij bebouwing. Dit spoor uit het verleden is een ontwerpaanleiding voor de toekomstige ontwikkeling.
3. Het gebiedje voelt op dit moment aan als een zogenaamde rafelrand van de stad. Een nog niet 'aangeharkte' plek die onderontwikkeld is. Die charme vormt een kans die benut moet worden voor ontwikkeling maar is een dynamisch gegeven. Randen verschuiven immers per definitie door de stad. De uitdaging is om dit karakter van rafelrand optimaal te benutten.
4. Ook Weesperzijde nr. 250 is een identiteitsdrager. Hoewel het gebouw zelf geen hoge architectuurhistorische waarde heeft (zie advies Monumenten en Archeologie), is het als pand in combinatie met de horecafunctie en zijn ligging een ijkpunt in het gebied. Het hoekpand is nog steeds het laatste pand aan de Weesperzijde en herinnert daarom direct en indirect aan de transformatie die dit 'drielandenpunt' van de gemeenten Ouder-Amstel, Watergraafsmeer en Amsterdam in de negentiende eeuw onderging. Er wordt door M&A een situationele betekenis en cultuurhistorische waarde aan toegekend. De vrije ligging aan het water is uniek en herinnert aan het verleden. Indien het pand blijft staan, wordt die link naar het verleden behouden en de herkenbaarheid van het gebied vergroot.

De opgave is om deze bijzondere identiteit op een goede manier te benutten. Het biedt concrete handvatten voor een nieuwe ontwikkeling:

- De grootschalige nieuwe ontwikkelingen in de omgeving verbinden met het kleinschalige Amsteldorp door het introduceren van een tussenschaal en een verbindend programma;
- Het benutten van de zichtbaarheid van de locatie door een markant gebouw te maken en de historische rooilijn te behouden;
- Het behouden van bruikbare elementen uit de huidige situatie zoals de ruimtes en bedrijven onder het spoor;
- Het benutten van de cultuurhistorische waarde van Weesperzijde nr. 250 en het realiseren van een horecagelegenheid op deze plek (door middel van erfpacht).

Identiteitsdragers

Ligging op zichtlijnen





Afleesbaarheid geschiedenis





Rafelrand karakter





Weesperzijde nr. 250





2.2 Verbindingen

Voetgangers en Fietsers

De strategische ligging tussen de verschillende ontwikkelingsgebieden en Amsteldorp schept ook de kans en noodzaak om in ruimtelijke zin goede verbindingen te leggen. De locatie is nu niet voldoende toegankelijk en 'doorwaadbaar'. Voetgangers kunnen alleen doorsteken over het smalle trottoir door de tunnel en via de trap bij het brugwachtershuisje die uitkomt op een moeilijk oversteekbare plek van de Spaklerweg. De kade vanaf Weesperzijde nr. 250 richting Amstel kent een voldoende brede doorgang, die een verborgen terrein ontsluit. Het activeren van deze onderdoorgang en het aansluiten door middel van brede luie trappen zal de Omval aan de Amstel met de Omval aan de Weespertrekvaart verbinden. In de plannen van Amsteloever is de ambitie neergelegd om een aantrekkelijke wandelroute maken langs de Omval; van de Amstelzijde naar de Weespertrekvaart. Dat betekent dat deze wandelroute gefaciliteerd moet worden onder de spoorbruggen door naar het water en dan verder langs de Weespertrekvaart. Een aanvullende voetgangerspassage onder het spoor in de noordelijke punt vergroot de doorwaadbaarheid. Daardoor wordt naast een extra verbinding tussen Amsteloever, het Amstelstation en Amsteldorp ook de interne circulatie vergemakkelijkt. Dat is een voorwaarde om het nieuwe publieksgerichte programma goed te laten functioneren. In het geval dat de autoweg van de Overzichtweg verlegd wordt zodat deze recht, i.p.v. diagonaal, onder het spoor doorsteekt, kan deze nieuwe voetgangersdoorgang gecombineerd worden met de nieuwe autotunnel. Voor fietsers blijft de bestaande tunnel beschikbaar. In het kader van project Amsteloever wordt rekening gehouden met een fietsverbinding langs/over het spoortalud aan de westzijde.



Wandelroutes



Fietsverbindingen

Open ruimte / gebruiksruimte

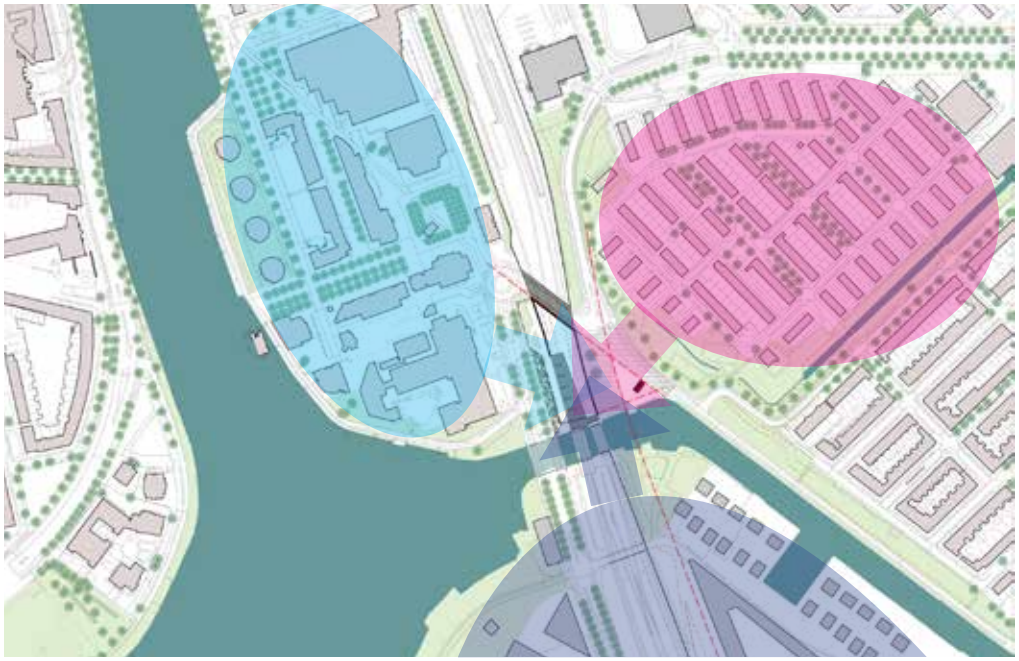
In een sterk verdichtende omgeving is het van belang open ruimtes te behouden. Wat dat betreft ligt de locatie strategisch tussen het oeverpark van Amstelkwartier, het Buitenpark van de Kop Weespertrekvaart, de taluds van Amsteldorp en Weespertrekvaart en de groene parkzone aan de Amstel in het project Amsteloever. De locatie kan tussen al deze groene zones als stepping stone functioneren, waardoor het bijvoorbeeld aantrekkelijk wordt via het plangebied Omval-Weespertrekvaart van het ene naar het andere gebied te lopen.
Het is daarbij wel van belang dat deze open ruimte zich qua karakter onderscheidt van de openbare ruimtes in bovengenoemde gebieden, zodat het wandelaars ook uitnodigt om er te verblijven.

Ontmoetingsplek

De verborgen doch centrale ligging tussen diverse gebiedsontwikkelingen en buurten maakt het een plek waar 'ontmoeting' een belangrijk thema is. De plek kan aantrekkelijk worden voor verschillende soort gebruik, verschillende doelgroepen, diverse ritmes en een mix van functies. Een plek waar het lokale en het globale, bewoners en werknemers elkaar ontmoeten.



Stepping stone van open ruimtes



Verbinden van omgevende buurten

2.3 Programma: plek voor ontmoeting en ontspanning

Complementaire functies

De opgave voor het plangebied Omval-Weespertrekvaart is om zich te positioneren tussen het regionale en het lokale schaalniveau, als logisch passtuk in de omgeving maar ook als boven-lokale trekker. Daarnaast heeft de locatie momenteel het karakter van een rafelrand. Ondanks de centrale locatie van de plek hebben met name de ruimtes onder het spoor de uitstraling van een vrijplaats. Dit ongedwongen karakter contrasteert met een groot deel van de ontwikkelingen in de omgeving en voegt daarmee iets toe aan het grotere geheel. De dichtheid van de omgeving rondom de locatie vragen om een ontspannen invulling op deze plek. Omdat er in de omgevende ontwikkelgebieden grootschalige woningbouw-plannen worden gemaakt, gaat de visie uit van functies die complementair zijn aan het woningbouwprogramma.

Het programma dat hoort bij een dergelijke opgave is nog niet vastomlijnd. In de tender wordt op de geschikheid van het programma getenderd. Vooropgesteld moet worden dat de te ontwikkelen ruimte relatief klein is. Het (bebouwde) deel bestaat dadelijk uit de ruimtes onder het spoor en een driehoekige kavel. Hierdoor is er beperkte ruimte om programma toe te voegen. Grootschalige kantoorontwikkeling ligt dan ook niet voor de hand. Eerder kan de locatie bijdragen aan de menging in de stad door plek te bieden aan kleinschalige bedrijvigheid. Deze staat met name in het gebied rondom de ring onder druk. De functiemix komt in grote lijnen tegemoet aan het beleid conform Ruimte voor de Economie van Morgen. Naast broedplaatsen zijn kleinschalige bedrijfsruimten en kantoorconcepten als Spaces, Wework en Tribes kansrijk, mits ze niet té dominant worden. Toevoeging van kleinschalige bedrijvigheid/ broedplaatsen levert een bijdrage aan de levendigheid van het gebied. Deze voorzieningen kunnen onder het spoor gerealiseerd worden.

Belangrijk is vooral dat het programma bijdraagt aan de schakelfunctie tussen de omliggende (ontwikkel)gebieden. Het programma, zowel gebouwd als in de openbare ruimte, moet bijdragen aan interactie en ontmoeting. Daarnaast is het voor de sociale veiligheid belangrijk dat er gedurende een groot deel van de dag en het jaar activiteiten plaatsvinden met een relatie tot met name de fietsroutes. Qua uitstraling contrasteert het gebied met de omgeving: focus ligt op kleinschaligheid en vrijzinnigheid. Gezien het beleid en de ambitie is horeca wenselijk op deze plek en ondergeschikte detailhandel in beperkte mate. Als knooppunt tussen de woon- en kantoorgebieden zal de aantrekkingskracht naar voorzieningen sterk zijn. Voorzieningen die verschillen, qua aard en schaal, met die in het Amstelkwartier en bijzondere concepten en initiatieven uit de buurt of de markt zijn welkom, zolang ze een toevoeging zijn op het bestaande en geplande programma.

Geen wonen

Woningbouw is zeer bepalend voor de sfeer van een locatie. Om verschillende reden wordt wonen op deze locatie uitgesloten:

- Aard van de locatie: In het algemeen is het een locatie die geïsoleerd ligt van andere woongebieden door de fysieke barrières. De locatie is daardoor juist geschikt voor een programma dat niet makkelijk te plaatsen is in een woongebied, zoals horeca en bedrijvigheid.
- Horeca: De belangrijkste place-maker in het gebied wordt de horecavestiging. Het toevoegen van wonen heeft als risico dat het de bedrijfsvoering van de horeca wordt beperkt.
- Geluid spoor/weg: De locatie is zeer geluidsrijk door de nabijheid van het spoor en de weg. Dat is op deze locatie een complexe opgave die een nadelige invloed heeft op de uitstraling van het gebouw
- Architectuur: De bouwkundige eisen die aan woningbouw worden gesteld brengen meer beperkingen met zich mee voor de architectonische vrijheid.
- Open plint: De functie wonen legt een ruimteclaim op de begane grond door de bergingen en entrees. De ambitie is juist een open plint te maken.
- Parkeren (auto/fiets/scooter): De wens is een open plint te maken en om het gebied autoluw te maken. De functie wonen schept echter tegenstrijdige verplichtingen ten aanzien het parkeren voor auto's, fietsen en scooters op de begane grond.

Referentiebeelden functies

Terrein




Hannekes Boom





Viaduct


"VIADUKT" Zurich


Powerzone IJ, Amsterdam




Maltby Streetmarket, Londen


Onder de bogen, Amsterdam

2.4 Eenduidige openbare ruimte

Door de positionering ten opzichte van de omgeving bestaat het risico dat de openbare ruimte overal een afwijkende uitwerking te krijgt. Voorkomen moet worden dat het gebied gaat bestaan uit randen, die de identiteit onlenen aan de infrastructurele doorsnijdingen en dat het gebied niet als eigen 'binnengebied' identiteit te herkennen is. De inzet is daarom om het maaiveld als één vlak te ontwerpen. De verscheidenheid en diversiteit zal dan voornamelijk gedefinieerd worden door de bebouwing en de objecten die in het vlak worden neergezet en in mindere mate worden gezocht in de uitwerking van het maaiveld zelf. Er wordt gebruik gemaakt van een materialisering die past bij het Puccinipalet. Bovendien zal het goed moeten aansluiten bij de inrichting van project Amsteloever.

Door de aanwezige infrastructurele en landschappelijke randen is het een omsloten binnengebied. Dit is een eigenschap die moet worden gebruikt en mogelijk versterkt. Door te zoeken naar een eenduidige uitstraling kan deze ruimtelijke eenheid meer tot zijn recht komen. De onderderdoorgangen, voor -en achterkanten blijven hierdoor in uitstraling en identiteit samenhangend. Het zal een gebied worden die qua benadering alzijdig is. De nieuwbouw is eveneens alzijdig georiënteerd. Bijzonder in dit gebied wordt dan ook de verwevenheid van binnen en buiten. Onbebouwde ruimtes op het eigen terrein moeten in overeenstemming met de openbare ruimte worden vormgegeven. Deze onbebouwde ruimtes dienen openbaar toegankelijk te zijn. Erfscheidingen zijn niet gewenst.





Plangrens OR



+ Doorsnijding fietspad



+Taludzone spaklerweg



+ Doorsnijding mogelijke onderdoorgang



Niet wenselijk:
Lappendeken aan onsamenhangende ruimtes



Wenselijk: alzijdige bebouwing en eenduidige en samen-hangende ruimte





Identiteit door vormgeving
Voor het gebied wordt gezocht naar een gezamelijke identiteit. Zowel in programma en ruimtelijke indeling kan de vormgeving van de openbare ruimte een grote rol spelen. Er kan middels branding, signing en andere uitwerkingen worden gezocht naar een grafische stijl die past bij het programma en de doelgroep.
Een bijkomend voordeel is dat identiteitsvorming en routing hierin samen kunnen gaan. Vanwege de alzijdige oriëntatie en de verschillende gebieden is deze routing goed voor de de vindbaarheid van programma.











Eenheid in het vlak, variatie in het gebruik

De verscheidenheid en diversiteit zit voor dit gebied voornamelijk in de programmering en ruimtes die gedefinieerd worden door de bebouwing en de architectuur. De verbinding tussen creativiteit en spel/sport is kansrijk. Een creatieve invulling heeft een positieve weerslag op de openbare ruimte. Het idee is dus ook om de inrichting van het maaiveld vrij eenvoudig te houden en de mogelijke verbijzondering te zoeken in de initiatieven die door de gebruiker genomen worden in de openbare ruimte. Dat kan betekenen dat er (tijdelijke) losse obstakels in de ruimte worden neergezet. Spel, sport en kunst kunnen in vormgeving samengaan. Standaard spel- of sporttoestellen brengen niet de sfeer mee die passend is op deze locatie.

2.5 Markante architectuur

Om verschillende redenen verdient deze locatie een uniek gebouw met een markante en onderscheidende architectuur:

- De zeer strategische en prominente ligging op een aantal zichtlijnen en langs infrastructuur (Amstel, Weespertrekvaart, het spoor, Spaklerweg, Overzichtweg). Het heeft de potentie om een herkenningspunt voor veel reizigers te worden.
- De complexe locatie, ingeklemd tussen de zichtlijnen en de infrastructuur, met de bijbehorende geluidsbelasting, en de beperkte oppervlakte vragen om een ingenieuze manier om de kavel optimaal te benutten. De technische beperkingen vormen het gebouw als het ware.
- De centrale positie tussen een aantal grotere ontwikkelingsgebieden waar een generiek woon- en/of werkprogramma met wordt gerealiseerd met grootschalige bebouwing. Dat vraagt juist hier eerder om een kwalitatieve bijdrage van een gebouw dan een kwantitatieve, een die een waardevermeerderend effect heeft op de wijdere omgeving.

De ambities op hoofdlijnen zijn:

- De alzijdigheid van bebouwing is een belangrijk principe om het gebouw een levendige uitstraling naar de openbare ruimte te geven.
- Het maken van een markant gebouw, wat niet per definitie grootschalig betekent. Nieuwbouw bij plangebied Omval-Weespertrekvaart zal zijn identeit ontlenen aan de complexe context, gevormd door infrastructuur en technische belemmeringen.
- De nieuwe bebouwing is qua omvang bescheiden zodat het geen claim legt op het openbare gebied en ruimte laat voor een vrije invulling van het terrein en een overgang maakt naar Amsteldorp.
- De nieuwbouw kan een relatie aangaan met oudbouw zonder te vervallen in historiserende stijlen. Oud en nieuw kunnen elkaar wederzijds versterken. De oudbouw kan opgenomen in een totaalontwerp op een manier dat het versmelt met de nieuwbouw. Dat betekent dat de oudbouw aangepakt kan worden, ten dele of in zijn geheel: het kan ingepakt, opgetopt, ingekort, bijgebouwd, gestript of getransformeerd worden. Deze symbiose tussen oud en nieuw vindt plaats in de architectonische zoektocht naar samenhang en contrast. Bijvoorbeeld via schaal, massa, ritme, materiaal, lijnvoering of vormentaal.
- Het volume is gedifferentieerd en bestaat uit verschillende architectonische elementen met een duidelijke rooilijn aan de oostzijde.



Dogol Maximum, Seoul, Moon Hoon arch.



Voormalig transformatorhuis, Westergasfabriek, Amsterdam



School en bibliotheek, Den Helder, Drost en Van Veen



Voormalig Metergebouw, gasfabriek Deventer, Architectenlab



Melbourne, DKO architecture



Woonhuis te Vught

2.6 Duurzame ontwikkeling

De maatregelen die in ieder geval vanuit het stedelijk beleid randvoorwaardelijk worden meegegeven, zijn:

- EPC < 0,15;
- Aardgasvrij en een duurzame warmtevoorziening;
- Beperken autogebruik en stimuleren fietsparkeren via parkeernormering;
- Gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit niet nabij drukke wegen;
- Regenwaterbestendig ontwikkelen;
- FSC gecertificeerd hout.

Inschrijvende partijen zullen ook bij de ontwikkeling van de Omval-Weespertrekvaart worden gestimuleerd duurzame prestaties te leveren door duurzaamheid voor minimaal 30 procent (in betekenende mate) mee te wegen in de criteria bij de selectie. Bij de tender wordt geformuleerd welke aspecten randvoorwaardelijk en welke aanvullend zijn.

Verminderen energiegebruik en duurzame elektriciteit

Het Amsterdamse beleid gaat uit van nieuwbouwwoningen met een Energieprestatiecoëfficiënt (EPC) van 0,15. Dat is 60% scherper dan de landelijke norm. Voor utiliteitsbouw geldt een vergelijkbare verlaagde EPC. Uitgangspunt is dat het dak van de nieuwbouw benut wordt met zonnepanelen (PV) om de gestelde EPC eis van 0,15 te kunnen halen. Omdat groene daken en waterberging andere belangrijk thema's zijn zal het niet altijd mogelijk zijn om PV-panelen op het dak te realiseren. Gezien de beperkte oppervlak bebouwing en de wens om tot een hoogwaardige architectuur te komen worden PV-panelen niet geëist. De EPC norm van 0,15 blijft onverkort het uitgangspunt.

Gevoelige bestemmingen / Schone lucht

In het plangebied Omval-Weespertrekvaart wordt de mobiliteit van auto's beperkt en gebruik van schone voertuigen gefaciliteerd, ter bevordering van schone lucht. Mede vanwege de ligging nabij de drukke Spaklerweg/Overzichtweg zullen er geen gevoelige bestemmingen (zoals wonen) gerealiseerd worden.

Aardgasvrij en Duurzame warmte

Gemeentelijk en landelijk beleid schrijven aardgasvrije nieuwbouw voor. De agenda duurzaamheid wil warmte uit andere, duurzame bronnen betrekken. De ontwikkelingen op het gebied van kleinschalige duurzame warmtebronnen, zoals ondergrondse warmtekoudeopslag (WKO), laten zien dat dit mogelijk is.

Rainproof / Klimaatbestendigheid

Ook het plan voor de Omval-Weespertrekvaart moet bijdragen aan de ambitie om de stad klimaatbestending en 'rainproof' te maken. De locatie is niet aangemerkt als plek met grondwateroverlast. Door de herontwikkeling van de Omval-Weespertrekvaart zal het verhard oppervlak per saldo afnemen maar bij de herinrichting van het openbaar gebied zal er aandacht moeten zijn voor het waterverwerkend vermogen van het plangebied. Een extreme neerslag van 60 mm in een uur mag niet tot schade aan private eigendommen leiden door afstroming van de openbare ruimte. (Gemeentelijk Rioleringsplan Amsterdam 2016 – 20121). Specifiek complexe omgevingen met forse hoogteverschillen en onderdoorgangen behoeven aandacht voor de passende en slimme verwerking van regenwater. Bij de nadere uitwerking dient een iteratief ontwerpproces om inrichting private en publieke ruimte te optimaliseren in de verwerking van het regenwater, specifiek het voorkomen van laagtes in het maaiveld is daarbij een opgave.

Natuurinclusief bouwen
In het plan is een goed en gezond vestigingsklimaat voor mens en dier wenselijk. Bebouwing kan worden gecombineerd met de realisatie van broedkasten en verblijfplaatsen voor dieren. Zo zullen broedkasten in de gevels geïntegreerd kunnen worden voor de huismus, spreeuw en gierzwaluw en verblijfplaatsen voor de vleermuis. Dit kan zowel zicht- als onzichtbaar. De ontwikkelende partij zal in zijn plan moeten toelichten hoe het omgaat met natuurinclusief bouwen (conform motie gemeenteraad 2017).

Flexibel en circulair bouwen
Circulair bouwen richt zich op het slim omgaan met (de levensduur van) materialen en op aanpasbaar bouwen. Het slim ontwerpen van gebouwen is belangrijk om gebouwen een lange levensduur te kunnen geven. Een van de aspecten daarvan is een flexibele aanpak, waardoor gebouwen kunnen worden aangepast op nieuwe gebruikers en andere toepassingen. Om deze reden wordt een hoge bruto verdiepingshoogte voorgeschreven zodat uitwisselbaarheid van de functies in de toekomst mogelijk blijft. Hergebruik van materialen en het gebruik van lokale materialen verdient de voorkeur. Bij toepassing van hout dient deze FSC gecertificeerd te zijn. De gemeente Amsterdam wil uiteindelijk toe naar gebouwen waarbij materialen demontabel zijn en gedocumenteerd worden, zodat materialen elders kunnen worden hergebruikt. In de tenderfase worden de prestaties voor circulair bouwen nader uitgewerkt.

Duurzame mobiliteit / Bewegende stad
Duurzame mobiliteit wordt gestimuleerd middels het beperken autogebruik en het stimuleren van fietsparkeren via parkeernormering. De locatie heeft goede alternatieven voor de auto, zoals de fiets en het openbaar vervoer. Duurzame mobiliteitsoplossingen, zoals autodeelconcepten (elektrisch) worden gestimuleerd. De uitgangspunten van de bewegende stad worden meegenomen in het openbare ruimte plan voor de Omval-Weespertrekvaart, onder andere door geen parkeren te faciliteren en door ruim baan te geven aan de fietser en voetganger. In samenwerking met Amsterdam Elektrisch worden de mogelijkheden voor elektrische auto deelconcepten bekeken aangaande locaties, aantallen en techniek. Meer over mobiliteit bij de paragraaf Verkeer en Parkeren.



GWL-terrein, Amsterdam

3. Ontwerp

3.1 Stedenbouw

De ambities vertalen zich in de volgende stedenbouwkundige uitgangspunten voor de ontwikkeling.

Nieuwbouw en terrein

- Het nieuwbouwvlak wordt gedefinieerd door de zonering van het spoor, de waterkering en de historisch rooilijn. De oorspronkelijke structuur wordt middels bebouwing in de historische lijn van Weespertrekvaart ervaarbaar gemaakt.
- Het solitaire bouwvolume vormt een overgang tussen de kleinschaligheid van Amsteldorp en de grootschaligheid van Amsteloever. Het maximale bouwvolume is daarom beperkt door middel van een bouwhoogte van 23 m (middelhoog) en door de de FSI (Floor Space Index) van 4,0. In het bestemmingsplan worden beperkingen t.a.v. de verdiepingshoogten opgenomen.
- Hoewel bescheiden qua omvang, wordt de bebouwing wel prominent qua uitstraling.
- De nieuwe bebouwing bakent het terrein af en creëert beschutting langs de openbare ruimte.
- Weesperzijde nr. 250 is onderdeel van de ontwerpopgave. De identiteit ervan vormt een ontwerpaanleiding. Behoud van de cultuurhistorische waarde van het gebouw, zal worden aangemoedigd in de tender.
- De ruimte tussen de nieuwbouw en het spoor is openbaar en zal in samenspraak met de nieuwe erfpachter, broedplaatsen onder het spoor en de omgeving vorm worden gegeven.
- De voetgangersverbinding langs de oever van het terrein, tussen Amsteloever en Weespertrekvaart wordt aantrekkelijker gemaakt.
- De historische rooilijn wordt mede benadrukt door het doorgaande fietspad en de openbare ruimte inrichting.
- Het terrein is open qua ruimte. Landschappelijke morfologische ingrepen zijn mogelijk, net als objecten zoals toestellen voor sport of kunst.

Viaduct

- De ruimtes onder het spoor aan de oostzijde worden getransformeerd en hun gevel wordt open gemaakt. De ruimtes richten zich naar het open terrein.
- Aan de westzijde wordt, wanneer dit haalbaar is, nieuwe zelfstandige bebouwing onder het spoor gemaakt. Deze bebouwing richt zich op de Spaklerweg.
- De ruimtes onder het spoor oriënteren zich naar buiten. De bebouwing wordt aangesloten op de openbare ruimte. De openbare ruimte direct rondom het viaduct wordt geheel openbaar voetgangersgebied. Hekwerken worden verwijderd.
- Er wordt een extra doorgang onder het spoor gemaakt voor voetgangers om de doorwaadbaarheid van het gebied te vergroten. Indien tevens de Overzichtweg wordt verlegd zal de voetgangersonderdoorgang gecombineerd worden met de auto-onderdoorgang.
- Het groene talud aan de Spaklerweg wordt heringericht zodat de barrière-werking hiervan wordt opgeheven.



Doorwaadbaarheid



Oude lijnen behouden



Plankaart
Omval - Weespertrekvaart
schaal 1:1000 (A4)

3.2 Programma

Nieuwbouw en terrein
De kavel wordt gebruikt om een gemengd en ontspannen programma te vestigen. Het realiseren van horeca is een uitgangspunt. Om een sociale verbinding te leggen met de omgeving is het wenselijk dat het horecaconcept een recreatieve, culturele, maatschappelijk of creatieve nevenfunctie heeft. Daarnaast dient het een relatie te hebben met het water en de openbare ruimte. Een horeca-gelegenheid met terras, en bijvoorbeeld een royale speelplek, is kansrijk. Op de bovengelegen verdiepingen is een breed scala functies mogelijk, met uitzondering van wonen.

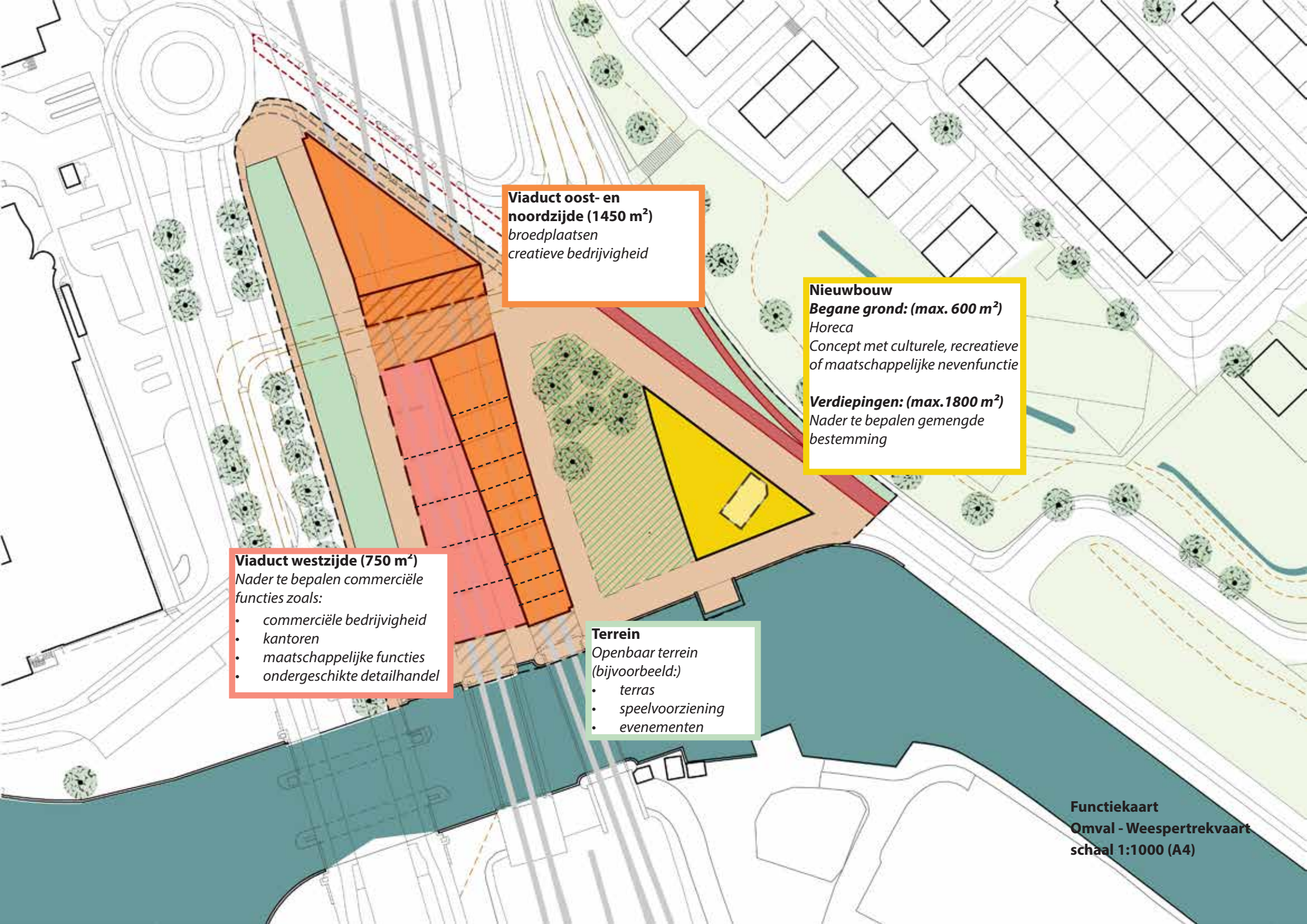
Programma van de nieuwbouw en het terrein:
- Een horeca functie bevindt zich op de begane grond en dient georiënteerd te zijn op het water en gebruik te maken van het middenterrein.
- De horeca heeft een nevenprogramma dat gericht is op interactie en ontmoeting. Het concept kent dus een recreatieve, culturele, sociale, maatschappelijke of creatieve functie met een locatie-overstijgende aantrekkingskracht. Er wordt geen nachthoreca gerealiseerd.
- Op de bovenverdiepingen is plaats voor diverse functies. Dit is nader te bepalen. Uitgesloten zijn de functies detailhandel, wonen en andere geluidsgevoelige functies.
- De ruimte tussen de nieuwbouw en het spoor krijgt een relatie tot de functie eromheen met een mogelijk een sociale/creatieve invulling. De inschrijvers op de tender zal gevraagd worden om een goed idee voor het gebruik van het terrein.
- Evenementen die worden gehouden zijn kleinschalig. In het bestemmingsplan worden geen festivals bestemd. Per evenement moeten vergunningen worden aangevraagd
- Geluidsoverlast (vanaf terrein en horeca) naar de omliggende woonbuurten is een aandachtspunt voor de nadere uitwerking.

Viaduct: oost- en noordzijde
Een gebalanceerde menging van functies is kansrijk om de levendigheid in het gebied te vergroten: broedplaatsen /(creatieve)bedrijvigheid aan de oostzijde en commerciële en/of maatschappelijke functies aan de westzijde. Door de geluidsrijke context lenen de huidige ruimtes onder het spoor zich alleen als vestiging voor broedplaatsen. Kleinschalige vestigingen met deze functies kunnen zich goed voegen in de parcellering van het viaduct. Een technische voorwaarde die Prorail stelt, is dat de spoorconstructies niet aangetast worden en bouwkundige voorzieningen onafhankelijk van de spoorvoorzieningen worden aangebracht. Een ruimtelijke voorwaarde is dat de bestaande ruimtes zich naar buiten oriënteren.

Programma van het viaduct oost- en noordzijde:
- Kleinschalige broedplaatsen /(creatieve)bedrijvigheid

Viaduct: westzijde
Naast de huidige opstallen onder het spoor, aan de oost- en noordzijde, is er de mogelijkheid om nieuwe (commerciële) bedrijfsruimtes aan de westzijde te realiseren. Dit zal nader onderzocht moeten worden in samenwerking met Prorail.

Programma van het viaduct westzijde:
- Commerciële bedrijvigheid, dienstverlening, detailhandel, ateliers, studio's, recreatie
- Ondergeschikte detailhandel is toegestaan binnen de functies ambachtelijk bedrijf, consumenten dienstverlening, horeca of cultuurinstellingen.
- Maatschappelijke functies



Functiekaart
Omval - Weespertrekvaart
schaal 1:1000 (A4)

3.3 Openbare Ruimte

Ontwerp

De openbare ruimte is zeer bepalend voor de beeldvorming over het gebied. In dit stedenbouwkundig plan is een aanzet gemaakt voor het ontwerp van de openbare ruimte. Bijgaand schetsontwerp moet vooral gelezen worden vanuit zijn principes. De basis van het plan bestaat uit één materiaal als drager, gebaseerd op het Puccini palet. Omdat er geen sprake is van een 'standaard' straatprofiel, de inrichting voornamelijk uit voetgangersgebied zal bestaan en de locatie een bijzondere plek moet worden, zal bekeken worden welke alternatieve materiaalkeuze gemaakt kan worden die die past binnen het Puccini palet.
Deze zal hier consequent worden doorgevoerd tot om de bebouwing heen. De randen en gebruiksruimten zullen een aanleiding vormen om hiervan af te wijken. Aan de Spaklerweg liggen twee open trap-opgangen die een verbinding maakt met Amsteloever.

Er is ruimte voor een terras gericht op het water. Aan de noordzijde van het open terrein zal een groep bomen een natuurlijk wand vormen die de pleinruimte inkadert. Deze bomen zorgen er tevens voor dat het gebied verbonden wordt aan de landschappelijke dijkstructuur. Daarnaast vormen ze een (ecologische) steppingstone binnen de groene spoortaludzone. Belijning in bestrating en lichte hoogteverschillen kunnen de ruimte geleiden. Zo kunnen zones worden gedefinieerd. Als uitzondering op het eenduidige materiaalgebruik kunnen hier esthetische en technische inpassingen mee worden vormgegeven.

In de volgende fase van het openbare ruimte plan dient rekening te worden gehouden met voldoende ruimte voor o.a. leidingen, oplaadpunten, fietsparkeren (incl. bakfietsen), rainproof normering en ondergrondse afvalcontainers.

Beheer

De kwaliteit van de openbare ruimte bestaat niet alleen uit een goede inrichting maar ook goed beheer. Dit zijn geen twee op zichzelf staande elementen. De inrichting bepaalt of er goed kan worden beheerd en de mate van beheer is toonaangevend voor de uitstraling van de inrichting. Om tot een goede inrichting te komen is het daarom van groot belang bij het ontwerpen rekening te houden met toekomstig beheer (en handhaving). Dit wordt "beheerbewust ontwerpen" genoemd. Na oplevering wordt een gebied aan de beheerder, stadsdeel Oost, overgedragen. De wens is dat de inrichting, ook na overdracht aan het stadsdeel, past bij de middelen die voor onderhoud worden gereserveerd.



Zones aan pleinzijde



Legenda

voetgangersgebied
eenduidige materialisatie

talud/trap

nieuwe boom

bestaande boom

Openbare ruimte
schetsontwerp
Omval - Weespertrekvaart
schaal 1:1000 (A4)



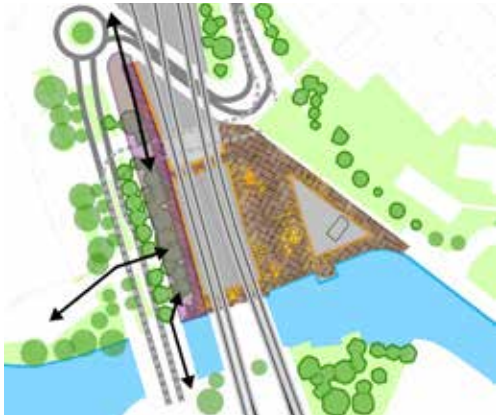
Alzijdige orientatie



Informele gebruikszones



Ruimte voor dubbelgebruik, referentie: Meatpacking district Kopenhagen



Verbinding met Spaklerweg en gebied de omval.



Huidige situatie aansluiting Spaklerweg



Overgangen als ontwerpaanleiding



Referentie: gebruik kade aan het water

3.4 Verkeer en parkeren

Ontsluiting
Het plangebied Omval-Weespertrekvaart ligt binnen de ring A10, met goede aansluiting op het stedelijk weefsel van Amsterdam. Op dit moment is het gebied vooral goed ontsloten per auto en fiets. In de nieuwe situatie ligt de focus op goede kwalitatieve voetgangers-verbindingen. De belangrijkste ontsluitingswegen voor auto's, fietsers en voetgangers zijn de Spaklerweg en Overzichtweg. Door het autoverkeer en parkeren op maaiveld te laten verdwijnen aan de Weesperzijde is er meer ruimte voor voetgangers tussen Weespertrekvaart en Amsteloever.
De langzaamverkeersverbinding langs de Weespertrekvaart onder de spoorbrug door, zal qua route, veiligheid en verblijfskwaliteit worden verbeterd. Er wordt een nieuwe voetgangersdoorgang gemaakt in de noordelijke helft van het viaduct. Daardoor wordt de doorwaadbaarheid voor voetgangers vergroot.

Laden en lossen
Omdat het gebied autoluw wordt, zal het laden en lossen in de nieuwe situatie vanaf voetgangersgebied moeten gebeuren. Dit geldt zowel voor de nieuwbouw als voor de viaductruimtes. Daarom dient tezijnertijd in het ontwerp rekening gehouden te worden met laden en lossen en afspraken gemaakt te worden over venstertijden zodat de overlast voor voetgangers minimaal is.

V**erleggen Overzichts- Spaklerweg**
De Overzichtweg maakt een scherpe Z-bocht naar de Spaklerweg, wat vanuit verkeers-veiligheid ongewenst is. Voor de verdere ontwikkeling van deze locatie bestaat de mogelijkheid om in de toekomst deze weg te verleggen naar het gebied onder het spoor. Dit zal in samenhang met de toekomstige ontwikkeling van de omliggende projecten (met name project Amsteloever) worden onderzocht. Het plan houdt er rekening mee door een ruimtereservering op te nemen voor een nieuwe onderdoorgang in het viaduct. Deze kan gecombineerd worden met de nieuwe voetgangersonderdoorgang. Onderzocht moet worden of hierin ook een fietsverbinding kan komen.

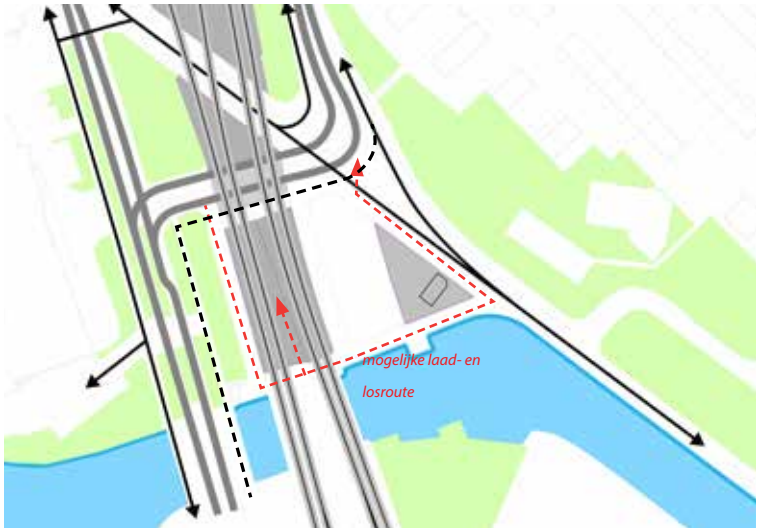
Verkeersveiligheid
De rotonde bij de Spaklerweg is verkeersonveilig (black spot). Gezien het feit dat de verkeerssituatie rondom de rotonde onveilig is zal bij het ontwerp van het openbaar ruimteplan voor het gebied ook nadrukkelijk worden gekeken naar de verkeersveiligheid van het gebied en de omgeving. Er zal goed moeten worden nagedacht over het faciliteren van de (deels kruisende) plusnet-fietsstromen op de routes Weespertrekvaart en Spaklerweg van en naar Weesperzijde en Wibautstraat vice versa. Ook zal in de verdere planvorming van project Amsteloever worden onderzocht of toch een fietsverbinding onder het spoor kan worden gemaakt, in plaats van een gestrekte route via de tunnel met een bocht richting rotonde.

Parkeren
Het gebied wordt autoluw. De minimale parkeernorm voor auto's, die het parkeerbeleid toelaat, zal gehanteerd worden. Wanneer het programma definitief is, zal de parkeerbehoefte per functie aangegeven worden en in het openbare ruimte ontwerp verwerkt worden. Duurzame mobiliteitsconcepten, zoals elektrische deelauto's, zijn welkom. Er wordt niet uitgegaan van inpandig parkeren van auto's en fietsen/scooters, omdat dit in de specifieke situatie van de Omval niet kansrijk is. De redenen daarvoor zijn:

- Het te bebouwen vlak is klein en heeft een lastige vorm voor efficient inpandig parkeren. Daarbij is er relatief veel openbare ruimte in verhouding tot te bebouwen ruimte.
- Het gebouw dient een alzijdige uitstraling en actieve plint te hebben.
- De mogelijkheid moet geboden worden om in het architectonisch ontwerp een open begane grond te maken.
- De mogelijkheden om verdiept parkeren zijn onder de bouwlocatie beperkt door de ligging in de dijkbeschermingszone.
- Parkeerplekken (voor fietsen en scooters) in de openbare ruimte kunnen z.v.m. dubbel gebruikt worden.



Huidige verkeerssituatie auto/fiets



Mogelijke verkeerssituatie auto/fiets bij omlegging weg. Deze wordt nader uitgewerkt bij openbare ruimte plan.



Huidige looproutes



Looproutes bij realisatie plan

Verkeer
Omval - Weespertrekvaart
schaal 1:3000 (A4)

3.5 Ruimtelijke Kwaliteit

Integrale ruimtelijke kwaliteit
Voor een effectieve sturing in een transformatiegebied is totale keten van kwaliteitsbegeleiding essentieel: stedenbouwkundig plan – bestemmingsplan - bouwenvelop - tender (selectie eisen) – beoordeling tender – supervisie – welstandstoetsing.
De regie van de integrale ruimtelijke kwaliteit wordt voor een groot deel bepaald in bouwenvelop en randvoorwaarden in tenders voor de nieuwbouw. Voor de nieuwbouw van Omval-Weespertrekvaart maakt ruimtelijke kwaliteit, inclusief duurzaamheid een belangrijk criterium in de tender. Het is een leidend thema in de keuze van ontwerpen en ontwikkelaar. Architectonische kwaliteit, stedenbouwkundige inpassing, programmering van de plint, verblijfskwaliteit in de openbare ruimte en duurzaamheid zijn onderdelen van de integrale ruimtelijke kwaliteit. Zowel beeldkwaliteit als programmatische invulling, met name van de plint, is daar onderdeel van. In de criteria voor tenders wordt sturing op juiste criteria voor architectonische en stedenbouwkundige kwaliteit opgenomen.

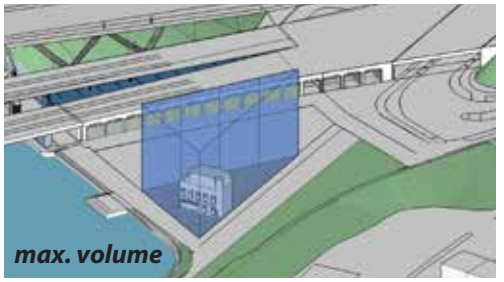
Welstandsnota
De locatie maakt formeel deel uit van een gebied waarvoor het welstandniveau 'gewoon' geldt. Dit zijn gebieden, waar het beleid inzet op beheer van de bestaande kwaliteit en is het welstandsbeleid ondersteunend aan de gangbare kwaliteit van het gebied. Qua 'ruimelijk systeem' behoort tot 'woongebied na 1985'. Het ligt op de grens met systeem 'Transformatiegebied'. Binnen het systeem 'Woongebied na 1985' is het aangewezen als 'transformatielocatie'. Binnen transformatiegebieden is een verandering gewenst of gaande, waarvoor de beheerscriteria van het ruimtelijk systeem geen passend kader vormen.
Plannen die passen in de transformatie worden beoordeeld aan de hand van de criteria op maat, die deel uitmaken van een stedenbouwkundig kader of beeldkwaliteitsplan. Na oplevering zijn de beheerscriteria van het ruimtelijk systeem weer van toepassing. Daarnaast gelden de zogenoemde 'algemene welstandscriteria', die de aspecten omschrijven die in de overwegingen en het overleg met de ontwerper worden betrokken. (De inhoud en toepassing van deze algemene welstandscriteria wordt beschreven in paragraaf 3.3. van de welstandnota De Schoonheid van Amsterdam.)

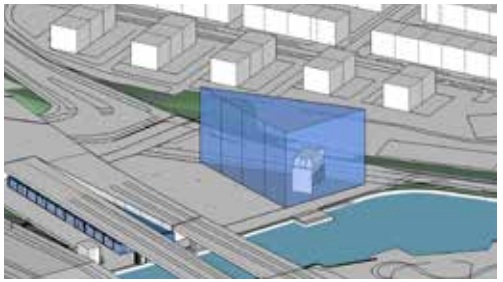
Speciale welstandcriteria
Voor ontwikkelingen in transformatiegebieden worden in de regel speciale welstandscriteria (criteria op maat) opgenomen in een stedenbouwkundig kader. De ambitie ten aanzien van beeldkwaliteit op deze locatie is hoger dan de criteria die de welstandsnota aanreikt, die meer gericht zijn op beheer van een bestaande situatie. De speciale criteria zullen moeten inspelen op de unieke kenmerken van de locatie; zoals de complexe vorm, de ligging op een zichtlocatie, de relatie met de historie en de identiteit van de locatie. In de bouwenvelop zullen daarom deze speciale criteria nader omschreven worden.

4. Omgevingsaspecten

4.1 Bezonning

Voor de bezonningsstudie worden de buitenranden van de bouwmogelijkheden als model gebruikt. Dat wil zeggen: een volume met de maximale bouwhoogte van 23 meter over het gehele te bebouwen grondvlak (600 m²). Het werkelijk te bouwen volume zal echter kleiner zijn door de FSI van 4,0 en hoogteperkingen van verdiepingen in het bestemmingsplan. De werkelijke bezonning kan daardoor niet ongunstiger uitvallen.





21 maart









21 juni





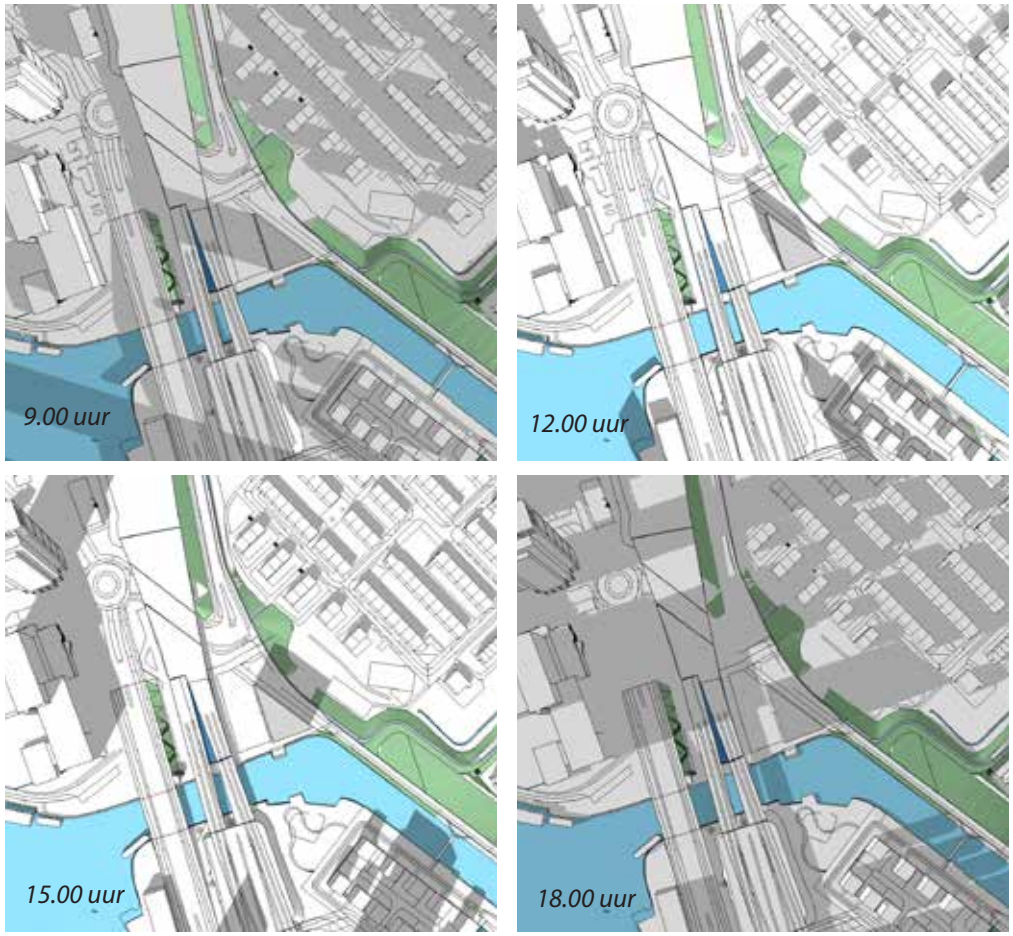




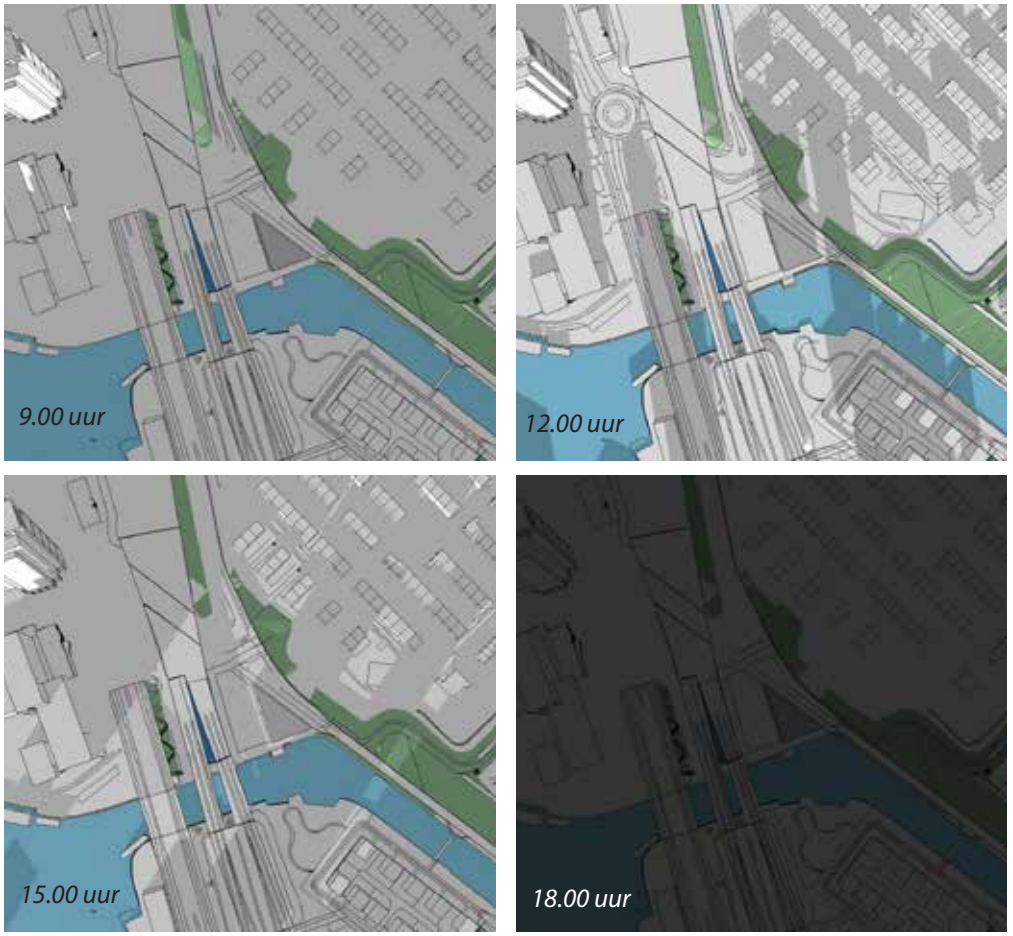
De bezonningsstudie laat een gunstig beeld zien voor zowel Amsteldorp als de eigen locatie. In de gemiddelde maanden (maart en september) werpt het bouwblok pas vanaf de late middag een schaduw over Amsteldorp. Die valt bovendien samen met schaduw van de hoogbouw van de omliggende ontwikkelingsgebieden. Te behouden bestaande bomen staan niet in het model maar spelen daarin ook nog een rol. Het driehoekig nieuwbouwblok zelf ligt gunstig ten opzichte van de zon.

De noordoostgevel heeft in de ochtend zon. De west- en zuidgevel hebben in de maanden maart/september tot eind van de middag zon, in december tot ongeveer 15.00 uur.
Het plein tussen spoor en nieuwbouw, evenals de kade aan de Weespertrekvaart hebben het grootste deel van het jaar zon tot het einde van de middag. Dat maakt het erg geschikt voor een verblijfsfunctie buiten, zoals een terras of speelplaats.

21 september



21 december

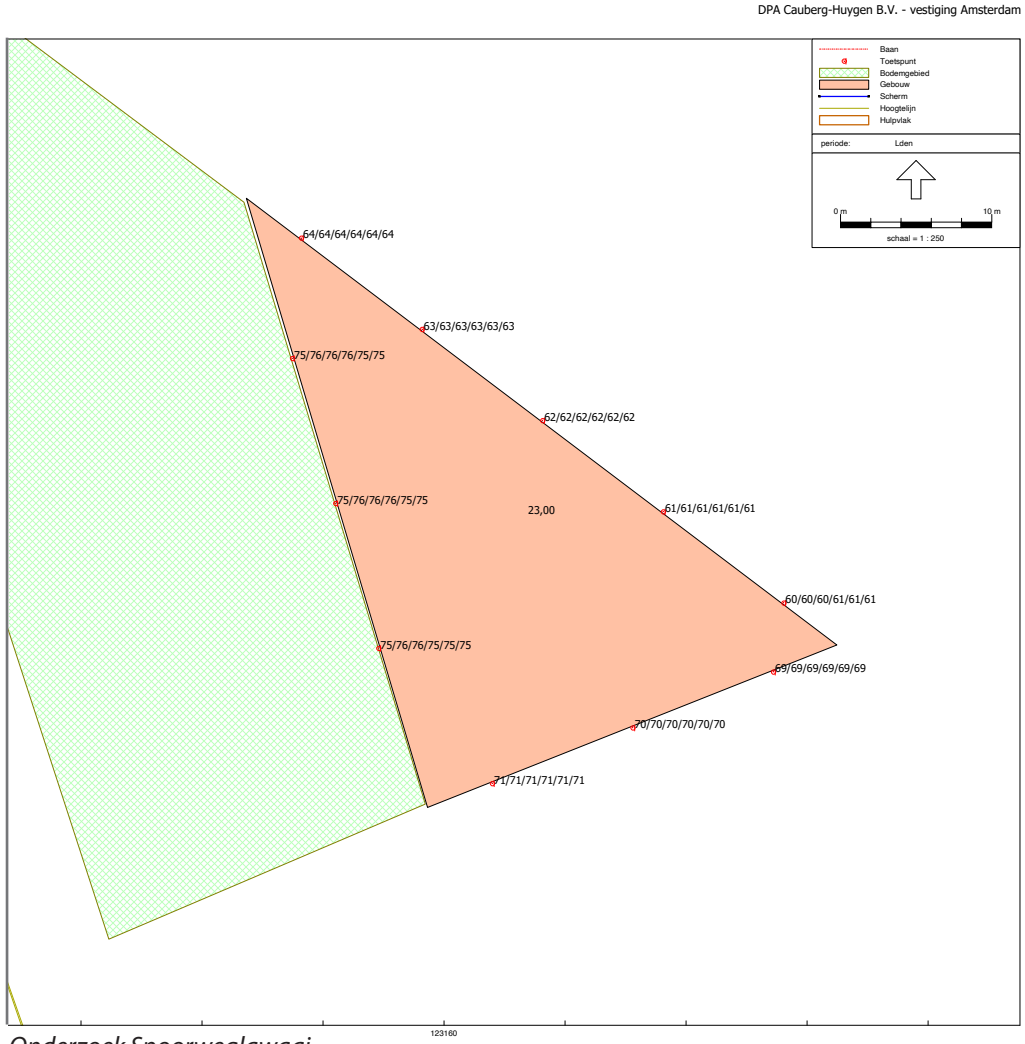


4.2 Geluid

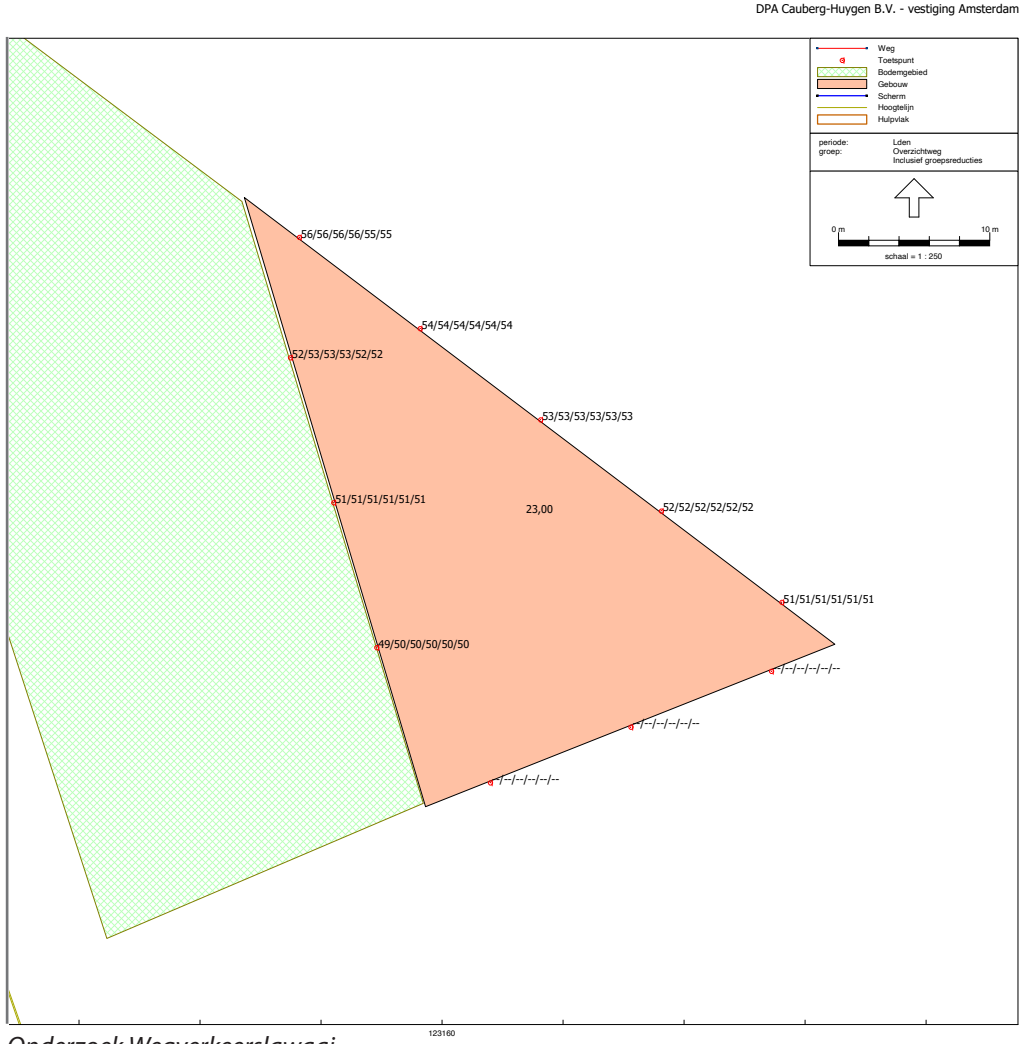
De locatie is geluidbelast. Door de nabijgelegen sporen met trein en metroverkeer, overschrijden de waardes de grenswaarde voor functies als wonen. Het toevoegen van een woonfunctie op deze locatie zal betekenen dat er geluidwerende maatregelen getroffen moeten worden. De geluidsoverlast kan beperkt worden door niet-gevoelige functies aan het spoor te situeren.



Geluid in huidige situatie



Onderzoek Spoorweglawaai
dB op ontvangsthoogten 6/9/12/15/18/21 meter



Onderzoek Wegverkeerslawaai
dB op ontvangsthoogten 6/9/12/15/18/21 meter

4.3 Water

Waterhuishouding

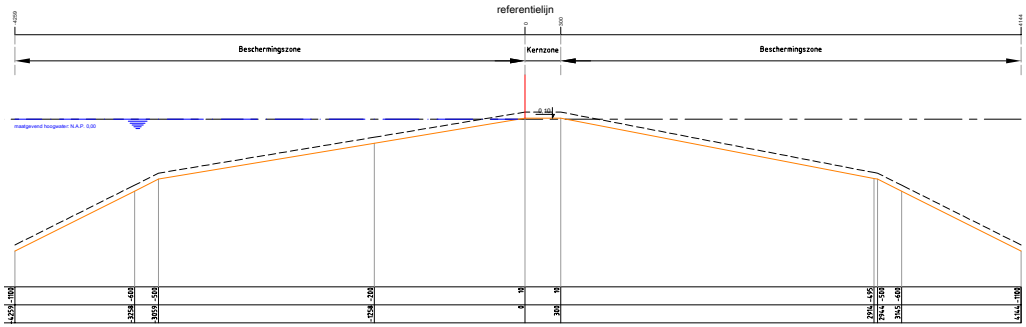
De Weespertrekvaart maakt deel uit van de Amstellandse Boezem met een boezempeil van NAP -0,4 meter. Langs de Weespertrekvaart ligt een secundaire directe kering binnen het plangebied. Het plangebied behoort tot het Keurgebied van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Volgens de Keur gelden er verbods- en gebodsbepalingen voor bepaalde activiteiten, waarvan onder bepaalde voorwaarden een ontheffing kan worden verleend. De handhaving van de Keur is in handen van Waternet. Handelingen waarop de verbodsbepalingen van de Keur van toepassing zijn, zoals bouwen, kunnen slechts worden verricht indien door Waternet een Keurontheffing is verleend. Het plangebied bevindt zich circa 3,5 meter hoger dan de naastgelegen Watergraafsmeerpolder. Er is geen wateroverlast bekend in het plangebied.

Watercompensatie

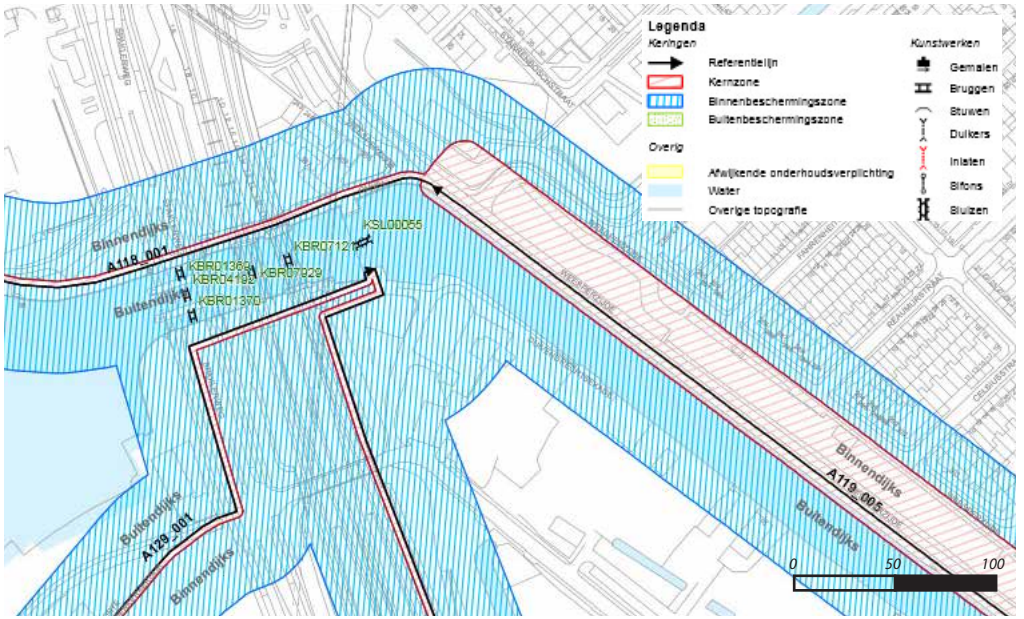
Indien er meer dan 1000 m2 verharding toegevoegd wordt ten opzichte van de huidige situatie is watercompensatie noodzakelijk. De huidige situatie is vrijwel geheel verhard, op het plantsoen na. In de nieuwe openbare ruimte zal minder of evenveel verharding worden toegepast ten opzichte van de situatie ten tijde (jaar 2017) van het vaststellen van de strategienota. Van noodzakelijke watercompensatie zal geen sprake zijn.

Grondwater

Voor de nieuwbouw geldt dat deze moet voldoen aan de grondwaternorm zoals omschreven in het gemeentelijk rioleringsplan. De grondwaterstanden in relatie met het toekomstige maaiveld zijn in beeld gebracht. Het gebied zal opgehoogd worden om grondwaterwateroverlast te voorkomen.



Profiel waterkering (A118-001) t.p.v. Omval



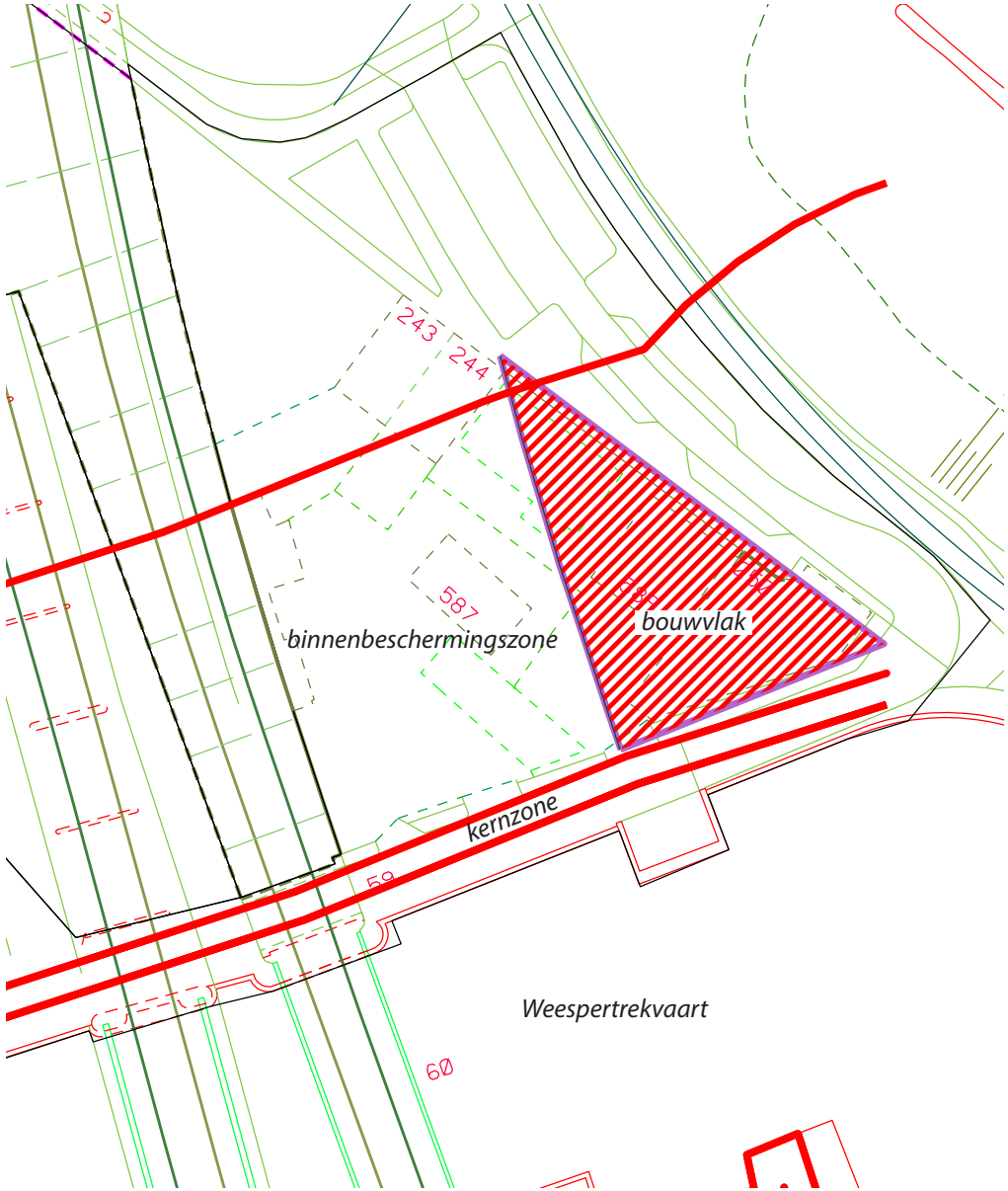
Uitsnede leggerkaart

Waterkering

De waterkeringen rondom het plangebied hebben een belangrijke functie: ze keren het water van de Weespertrekvaart (gemiddeld peil NAP -0,4 m maar hoog water kan tot NAP 0,0 voorkomen) waardoor de veel lager gelegen wijk droog blijft. Ter bescherming van de waterkering zijn in de leggers zones aangewezen. Deze zones zijn als dubbelbestemming Waterstaat- waterkering opgenomen in het bestemmingsplan. In het bovenaanzicht van de waterkeringen bevinden zich een beschermingszone (blauw) of een kernzone (rood) van de waterkering. (In dit geval gaat het om een half verholen waterkering en is er geen buitenbeschermingszone.) Binnen deze zones gelden beperkingen ten aanzien van werkzaamheden en is een watervergunning nodig om te mogen bouwen/werken. De kernzone is onderdeel van een theoretisch dijkprofiel oftewel 'legger', die zich onder het maaiveld bevindt, en moet het gebied beschermen tegen een overstroming. In dit profiel mag in de toekomst niet (meer) worden gebouwd. Bij de herontwikkeling van de Omval-Weespertrekvaart wordt rekening gehouden met eisen vanuit de legger. Tussen de bocht in de Weespertrekvaart en het viaduct bevindt zich een zogenaamde balgstuw (een opblaasbare waterkering). Afstemming met Waternet over beperkingen die het kunstwerk stelt aan oeverontwikkelingenis vanzelfsprekend.

Het maaiveld is of wordt opgehoogd van +0,1 naar +0,6m NAP en de nieuwe bebouwing staat 7 meter uit de oever van de Weespertrekvaart. Zoals te zien is in de projectie van het bouwvlak op de zones ligt het bouwvlak bijna geheel in de beschermingszone van een half verholen waterkering (A118_001). Het ligt in ieder geval op buiten de kernzone. De zuidelijke punt van het bouwvlak ligt het dichtst bij de kernzone; 0,86 meter. In deze beschermingszone kan men bouwen zonder rekening te houden met het dwarsprofiel (keurprofiel) van de kering. Men mag de diepte in indien rekening wordt gehouden met de regels uit de Keur AGV 2017 en de bijbehorende Beleidsregels. Dit geldt ook voor andere objecten (o.a. bomen/beplanting/kabels/leidingen) en activiteiten (bijv. grondwater onttrekken/graven). In de kernzone mag men niet bouwen.

De aangrenzende waterkering (A119_005) langs de Weespertrekvaart is van het type Secundair Direct. Hier gelden nog wel strenge regels. Het bouwvlak reikt niet tot dit profiel. Bomen en beplanting hebben andere regelgeving maar ook daar zijn voorwaarden aan verbonden.



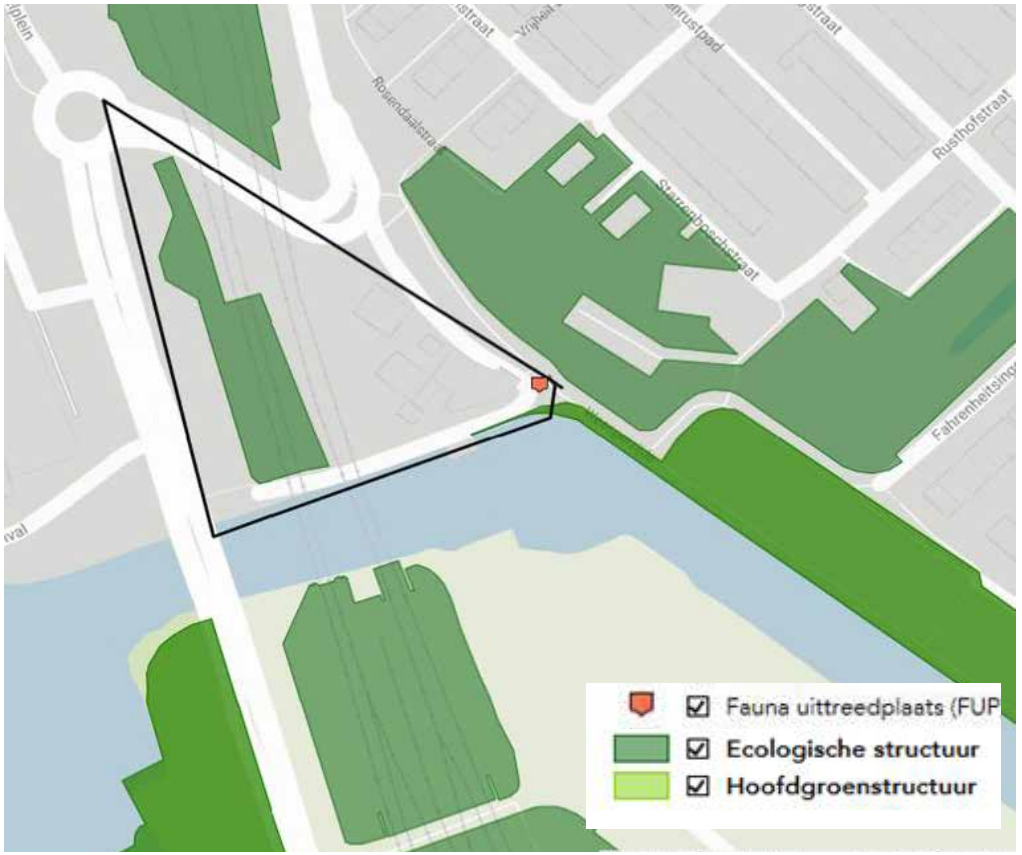
Bouwvlak geprojecteerd op beschermingszone 1:1000 (A4)

4.4 Ecologie en groen

Hoofdgroenstructuur
Het plangebied is nauwelijks onderdeel van de Hoofdgroenstructuur. (Een zeer klein gedeelte:+/- 32 m2 aan de Weespertrekvaart.) Het ligt echter wel als ontbrekende schakel tussen twee stukken Hoofdgroenstructuur in. Bij het ontwerp en inrichting van de openbare ruimte van de oever en/of kade moet rekening met deze ligging door waar mogelijk groen/natuurinclusief te ontwerpen.

Ecologische hoofdstructuur
Het spoor aan de zijde van de Spaklerweg valt onder de Ecologische hoofdstructuur. De biodiversiteit kan versterkt worden door verbindingen voor dieren te verbeteren. Dit kan door in het talud in de Spaklerweg inheemse vegetatie te laten begroeien. Ook kan onder het viaduct, door middel van zwerfkeien, een veilige passage voor dieren worden gerealiseerd. Tevens wordt gedacht aan het toevoegen van groen en bomen op het terrein om meer verblijfsplekken te bieden. Zoals beschreven bij de duurzaamheidsambities kan het natuurinclusief bouwen een bijdrage leveren aan de ecologische structuur. Een mogelijkheid is broedkasten in de gevels te integreren voor de huismus, spreeuw en gierzwaluw en verblijfplaatsen voor de vleermuis.

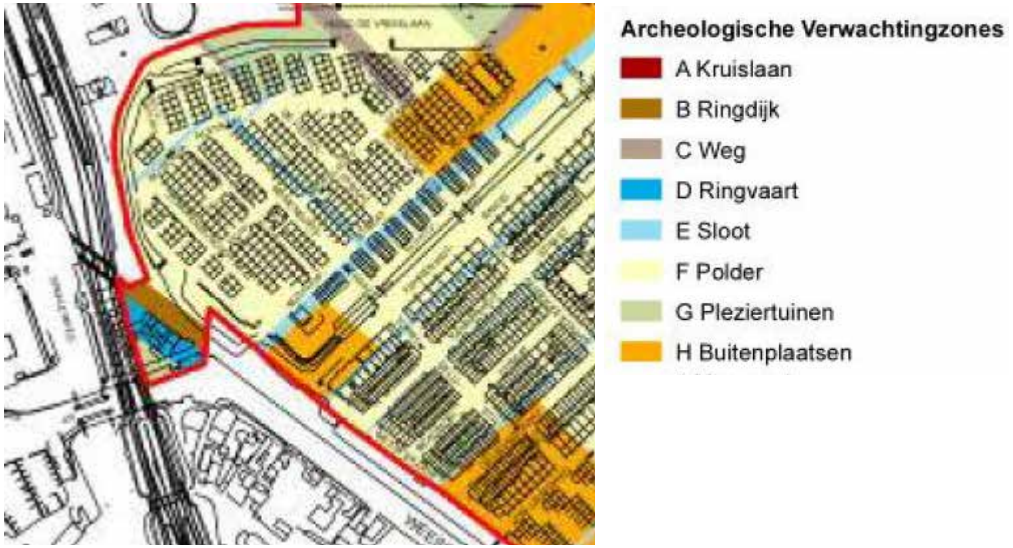
Flora en Fauna
Een eerste inventarisatie van de aanwezige beplanting wijst uit dat er geen monumentale beplanting aanwezig is. Er staan verschillende zaailingen van wilg en esdoorn. In de volgende fase zal nader onderzoek gedaan moeten worden naar de aanwezigheid van beschermde soorten, zoals muurvarens en vleermuizen. Het is mogelijk dat in de bestaande bebouwing of in grote bomen vleermuizen zitten. Vleermuizen zijn wettelijk beschermd op grond van de Flora- en Faunawet. Voordat fysieke ingrepen in het plangebied worden verricht dient dus onderzoek te worden gedaan conform het vleermuisprotocol. Voor overige in het gebied voorkomende zoogdieren (bosmuis, egel) geldt de normale zorgplicht en een vrijstelling bij ruimtelijke ontwikkelingen.



Ecologische hoofstructuur en hoofdgroenstructuur

4.5 Archeologie

In 2011 is een archeologische inventarisatie verricht en is een hoge archeologische verwachting toegekend aan delen van het plangebied. Het gaat daarbij om de delen die aan weerszijde van de gedempte Weespertrekvaart lagen. Dit deel van de 17de-eeuwse ringdijk, diende behalve als waterkering ook als een belangrijke verkeersas.
Voor een deel van het plangebied geldt beleidscategorie 5 en een uitzondering van archeologisch onderzoek bij bodemingrepen kleiner dan 500 m2 of ondieper dan 2 m.
Het overig deel van het plangebied is vrijgesteld van archeologisch onderzoek bij alle bodemingrepen. De voorgenomen bodemingreep gaat minder diep dan 2 m (namelijk ca. 1,5 m). Er hoeft daarom geen archeologisch onderzoek plaats te vinden.
Wel is conform de Erfgoedwet een meldingsplicht van kracht. Indien tijdens de uitvoering van werkzaamheden vondsten worden gedaan, waarvan redelijkerwijs kan worden vermoed dat deze van archeologische waarde zijn, wordt dit aan Monumenten en Archeologie gemeld zodat in overleg met de opdrachtgever maatregelen getroffen worden tot documentatie en berging van de vondsten.



Archeologische verwachtingenkaart Watergraafsmeer

4.6 Cultuurhistorie *(beschrijving , waardering en advies Monumenten & Archeologie)*

Weesperzijde nr. 250

Het hoekpand met café is in 2001 uitgebreid met een grote tijdelijk vergunde eenlaagse serre op de plek van het oorspronkelijke terras waarvoor een groot deel van de gevel op de begane grond werd doorbroken, is een eenvoudig vroeg twintigste eeuws pand met een afgeschuinde hoek die wordt geaccentueerd door een Vlaamse gevel met een klassiek geprofileerde rechte houten kroonlijst. De kop- en langsgevel van het pand worden beëindigd door een kroonlijst in siermetselwerk waarop oorspronkelijk hoge gemetselde balustrades waren aangebracht. Die zijn ten tijde van de sloop van de belendende panden verwijderd. Toen is ook de zijgevel wit gestuukt met daarop de naam van het café en het logo van Amstel Bier geschilderd. Later is aan de achterzijde de loggia op de eerste verdieping dichtgezet en inmiddels is het hele pand wit geschilderd.

Waardering: De architectuurhistorische waarde van Weesperzijde nr. 250 is gering. Er is slechts sprake van een restant van wat ooit een grotere architectuureenheid was, waardoor van een logische en afgeronde architectonische hoofdvorm nauwelijks sprake is. Hetzelfde gold voor de nrs. 243-244. Wel heeft Weesperzijde nr. 250 stedenbouwkundige, of beter, situationele betekenis en cultuurhistorische waarde als het laatste pand aan de Weesperzijde en het oudste bouwwerk in het gehele Omval-gebied. Het markeerde lange tijd de stadsgrens en de stedelijke bebouwing en doet dat eigenlijk nog steeds.



2017 Weesperzijde nr. 250



Spoorviaduct met opslagruimtes

Spoorviaduct

De bodem in dit deel van het Omvalgebied bleek te slap om een grondlichaam aan te kunnen brengen, zodat tussen de spoordijk van het Amstelstation en de nieuw geprojecteerde brug over de Weespertrekvaart noodgedwongen gekozen werd voor een zwaar gefundeerd viaduct. Dat bestaat in feite uit vier aaneengesloten maar apart (gedilateerd) van elkaar gebouwde betonnen brugconstructies op zware betonschijven en -kolommen. In elk van deze vier brugconstructies zijn tussen de regelmatig geplaatste draagstructuur drie of vier aparte, circa vijf meter brede ruimten voor goederenopslag ondergebracht. Die zijn aan de westzijde toegankelijk met naar binnen draaiende en in zessen gelede houten roldeuren, die met zes-ruits stalen bovenlichten in een getoogde opening zijn geplaatst, omrand door een betonkader op een natuurstenen voet. De betonconstructie van het viaduct is aan de buitenzijde geheel bekleed met de karakteristieke langwerpige licht getinte tegels, ditmaal zacht groen-blauwig, die bij alle kunstwerken van de Spoorwegwerken Oost werden toegepast. Aan de oostzijde is het aanzicht vrijwel hetzelfde, zij het dat hier gesloten en gestuukte muurvlakken zijn toegepast in plaats van deuren. De drie zuidelijke brugconstructies zijn in nagenoeg oorspronkelijke toestand en hebben elk vier van deze opslagruimten. Het noordelijke deel had/heeft drie van dergelijke ruimten, maar dat is in 1975 aan de zijde van de Spaklerweg uitgebouwd ten behoeve van het nieuwe spoorviaduct. Aan de zuidzijde wordt het viaduct beëindigd door een identiek vormgegeven brugelement over de kade langs de Weespertrekvaart die in de bakstenen pijler van de spoorbrug 'verdwijnt'. Het uiteinde aan de noordzijde is het eveneens identiek vormgegeven viaduct over de Weesperzijde met een dubbele rij ronde stalen kolommen, die de autoweg in het midden scheidt van de gecombineerde fiets- en voetpaden.

Waardering: Het spoorviaduct is met de verkeersonderdoorgang en de stalen spoorbrug over de Weespertrekvaart architectuurhistorisch en cultuurhistorisch van waarde als herkenbaar onderdeel van de familie gevormd door Amstelstation, Muiderpoortstation (respectievelijk Rijks- en gemeentelijk monument) en de 40 bruggen en viaducten die als Spoorwegwerken-Oost tussen 1933 en 1940 gerealiseerd werden en waarvan de esthetische vormgeving en supervisie bij de afdeling bouwwerken van PW lag (J. Leupen).

Brug 429, de Omvalbrug

De brug heeft drie doorvaarten met tussen de twee pijlers en de beide oevers twee vaste gemetselde brugdelen elk met een doorvaart van 6,25m en in het midden een beweegbaar brugdeel (het val) over de hoofddoorvaart van 10.15m. Op de beide betonnen en met graniet bekleedde pijlers staan twee heftorens van geklonken plaatstaal, met daarin zware contragewichten, die met staalkabels aan het val bevestigd zijn. Het rechthoekige val is opgebouwd uit samengestelde stalen plaatliggers met een houten brugdek en aan beide zijden sierlijke smeedijzeren balustraden met trapeziumvormige staalplaten. Aan de noordoostzijde van de brug staat onder een expressief vormgegeven dak een bijzonder en meervormig samengesteld bakstenen volume: het integraal met de brug ontworpen brugwachtershuis met machinekamer en een zware stenen buitentrap die de Spaklerweg verbindt met de kade langs de Weespertrekvaart. Vanuit dit brugwachtershuis, voorzien van een breed erkerraam, werd zowel het val bediend als de van oorsprong aanwezige afsluitbomen voor het verkeer. De bediening is inmiddels

Waardering: Brug 429 is van hoge cultuurhistorische waarde. P.L. Kramer ontwierp als vaste ontwerper voor PW al eerder twee vrijwel identieke hefbruggen: brug 276 (1932), die als gemeentelijk monument in de De Ruijterkade over de Oostertoegang voor de aanleg van de tramlijn naar IJburg in 2000 ontmanteld werd en momenteel wacht op gedeeltelijke herbouw in de Houthavens, en brug 279 (1941), in de Prins Hendrikkade over de Kikkerbilssluis tussen Oosterdok en Oudeschans.



Brug 429, de Omvalbrug



Brugwachtershuis

Advies

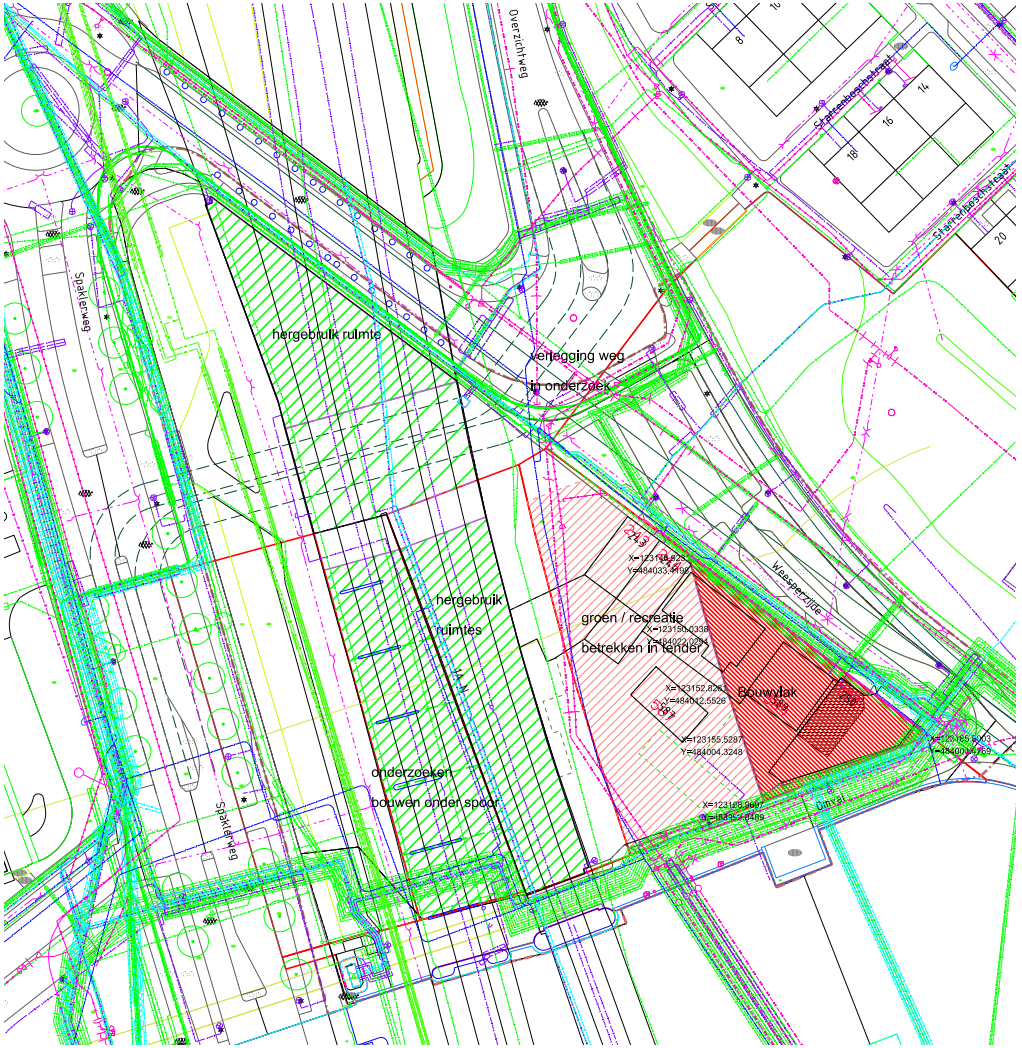
Weesperzijde nr. 250 is nog steeds het laatste pand aan de Weesperzijde en herinnert daarom direct en indirect aan de transformatie die dit 'drielandenpunt' van de gemeenten Ouder Amstel, Watergraafsmeer en Amsterdam in de negentiende eeuw onderging. Van een al dan niet idyllisch landelijk buitengebied met tuinderijen in een feeërieke bocht van de Amstel tot het intensief bebouwde industriegebied waarvoor zelfs een deel van de ringvaart om de Watergraafsmeer werd gedempt en dat pas in 1921, tegelijk met de Watergraafsmeer, door Amsterdam werd geannexeerd.

Met de bouw van het Amstelstation en het langgerekte spoorviaduct in 1939 veranderde de omgeving ingrijpend en met de aanleg van brug 429 en het in gebruik nemen van de Spaklerweg in 1956 ontstond voor het eerst een verbinding met het gebied in de Grote Duivendrechter Polder dat als industriegebied en bedrijventerrein tot ontwikkeling kwam: Overamstel. Dat was tevens de aanzet voor het verdwijnen van de laatste serieuze industrie- en bedrijfsvestigingen in de oude Omval die vanaf de jaren zestig in etappes plaats zouden maken voor de huidige constellatie van hoge kantoorgebouwen en woningbouw.

Met het oog op de huidige ontwikkelingen en planvorming rond het Amstelstation en de bouwactiviteit in Amstelkwartier zou het daarom mooi zijn wanneer het hoekpand Weesperzijde nr. 250 als oude en vanzelfsprekende stedenbouwkundige boekensteun gehandhaafd kan worden in en richting kan geven aan een nieuwbouwontwikkeling voor deze locatie. Deze nieuwbouw zal zich in maat en schaal moeten verhouden tot het laaggelegen Amsteldorp en de zelfbouwkavels aan de andere zijde van de Weespertrekvaart. Het spoorviaduct is als schakel in de spoorinfrastructuur een gegeven en bijkans onvervangbaar, zodat de hoofdstructuur gehandhaafd zal blijven en de cultuurhistorische waarde gewaarborgd lijkt. Mits met zorg ontworpen zijn transformaties aan het object mogelijk, zoals de wens om de opslagruimten meer te openen en het plan om de Spaklerweg haaks onder een deel van het viaduct te leiden.

4.7 Kabels en Leidingen

Er liggen diverse (hoofd-)kabels en leidingen in het plangebied. Bij ontwikkeling van het gebied wordt rekening gehouden met de ligging van deze kabels en leidingen middels de positie van de bebouwing of het ramen van verleggingskosten.



Kabels en leidingen

4.8 Overige aspecten

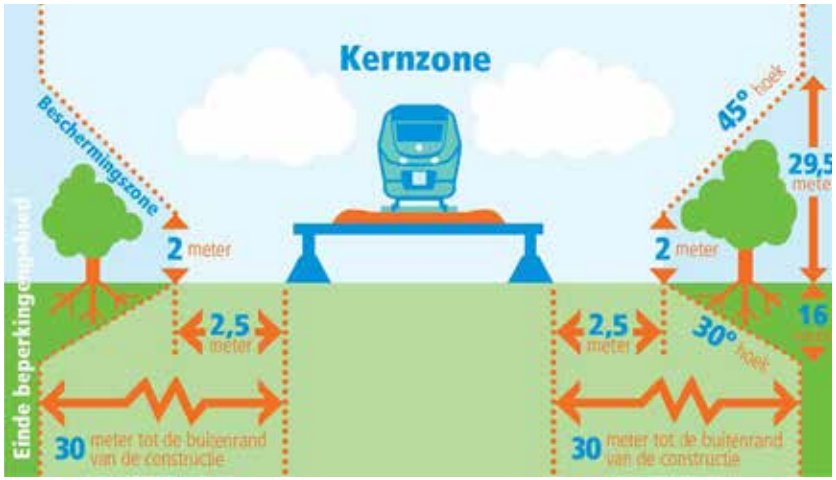
Afvalinzameling
De gemeente wil het scheidingspercentage voor huishoudelijk afval omhoog brengen van 19% in 2013 naar 65% in 2020. Daarvoor zijn gemeentelijke richtlijnen voor nieuwbouwprojecten in de maak, en de Weespertrekvaartbuurt zal daarop voorsorteren. De essentie van het nieuwe beleid is dat bewoners hun glas, papier, plastic, karton en blik dichtbij de woning kwijt kunnen in ondergrondse containers, en het dan resterende afval ergens in de wijk kunnen brengen. Het is de bedoeling dat ook grofvuil naar een inzamelpunt wordt gebracht. Er zal een nieuwe locatie ondergrondse afvalinzamelingspunt worden gerealiseerd. Dit zal onderdeel zijn van het plan voor de openbare ruimte.

Gezondheid
Luchtverontreiniging van verkeer is een belangrijke oorzaak van ziekte en vroegtijdig overlijden. Voor het plangebied Omval-Weespertrekvaart is de inzet om het gebied autoluw te maken. Daarnaast wordt stadsbreed gestreefd naar verduurzaming van het verkeer (openbaar vervoer, schone motoren, elektrisch rijden). Toepassing van beplanting, bomen, groene gevels en daken draagt bij aan een betere luchtkwaliteit en aan een aangenamer leefklimaat, omdat het groen verkoeling geeft op warme zomerdagen. Gezien de beperkte bebouwing en de architectonische wensen zullen groene daken en –gevels niet worden voorgeschreven.

Zonering spoor
Het beperkingengebied bestaat uit een kernzone en een beschermingszone (zie de tekeningen. Werkzaamheden binnen de kernzone zijn te allen tijde vergunningplichtig. Voor werkzaamheden in de beschermingszone kan men in aanmerking komen voor een vrijstelling en volstaan met een melding.

Externe veiligheid
De kans op een ongeval met gevaarlijke stoffen in of nabij het plangebied is klein, maar niet onmogelijk. Er mogen brandbare en toxische vloeistoffen en -gassen over het spoor Duivendrecht – Amsterdam Muiderpoort vervoerd worden, op dit moment gebeurt dat niet. Gezien de ligging dichtbij het spoor dient rekening gehouden te worden met maatregelen ten behoeve van de externe veiligheid. Het gebied ligt in de risicozone van het spoor. Er is een onderzoek gedaan naar externe veiligheid; het plaatsgebonden en het groepsrisico. Dit onderzoek heeft uitgewezen dat er geen plaatsgebonden risico is.

Bodem
Op de gemeente rust de verplichting grond te leveren die tot de ontgravingsdiepte die in de erfpachtbevestiging is opgenomen, milieu hygiënisch geschikt is voor de contractueel overeengekomen bestemming van de grond. De bodem is in de interactieve kaart Amsterdam aangeduid als bodem zone 2, geschikt voor wonen. Er is aanvullend onderzoek verricht. De resultaten daarvan geven aan dat er sprake is van verontreiniging. Nader onderzoek en maatregelen worden noodzakelijk geacht indien er bouwwerkzaamheden plaatsvinden.



Zonering spoor

5. Vervolg

In de volgende planfase zullen de tenderstukken, de optieovereenkomst, de erfpacht-bevestiging en de huurovereenkomst van het werkterrein conform grondprijsbeleid, beleid selectiemarktpartijen en het uitgiftebeleid opgesteld worden. Ook het bestemmingsplan wordt in procedure gebracht.

Bereikbaarheid, toegankelijkheid, bruikbaarheid
Bij het uitgeven van de werkterreinen voor de nieuwbouw is een normale bereikbaarheid van de woningen in de nabijheid goed te regelen zonder aanvullende maatregelen. Na vaststelling van het stedenbouwkundig plan wordt een plan opgesteld, waarin de eisen voor bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie (BLVC-plan) tijdens de uitvoering worden vastgelegd.

Mogelijke uitbreiding bedrijvigheid/broedplaatsen onder het spoor
Voor de verdere ontwikkeling van deze locatie bestaat de mogelijkheid om in de toekomst de huidige openbare ruimte aan de westzijde onder het spoor te ontwikkelen zodat er commerciële functies onder het spoorviaduct kunnen worden gerealiseerd. Deze business-case zal in samenspraak met Prorail moeten worden onderzocht.

Mogelijke verlegging Overzichtweg
De nieuwe verkeerssituatie wordt in samenhang met de omliggende projecten en voornamelijk project Amsteloever bekeken.

Fasering plangebied
Om de herontwikkeling te kunnen beginnen zal eerst het gebied functievrij worden gemaakt. Op dit moment wordt het gebied nog in bruikleen gegeven aan een aannemer en uitbater van het café De Omval. Het gebied ten oosten van het spoor zal geheel vrij van bruikleen worden gemaakt voordat de tender 'in de markt wordt gezet'. Er zullen voor de nieuwbouw waarschijnlijk een paar bomen moeten worden gekapt. Waar nodig zullen kabels en leidingen worden verlegd. Voor het gebied onder de sporen worden de huurcontracten opgezegd. Deze ruimtes worden ingevuld voor creatieve bedrijvigheid en/of broedplaatsen.

Juridische voorbereiding
Op basis van dit stedenbouwkundig plan wordt een bestemmingsplan opgesteld.

Selectie marktpartijen
De keuze van marktpartijen voor de ontwikkeling van de bouwenvelop gebeurt via openbare meervoudige selectieprocessen, volgens het gemeentelijk document Beleidsregels Selectieprocessen. Bij de selectie hanteert de gemeente vooraf gedefinieerde criteria zoals duurzaamheid, kwaliteit en prijs. Daarbij geeft het gemeentebestuur relatief veel gewicht aan het criterium duurzaamheid. Op deze bijzondere locaties zal ook de architectonische kwaliteit als criterium worden opgenomen.

Communicatie
De omgeving wordt via verschillende kanalen geïnformeerd over de plannen voor het gebied. Er is tijdens de inspraakperiode een informatieavond gehouden over het stedenbouwkundig plan. Van de informatieavond wordt een notitie participatie opgesteld. Van de binnenkomen reacties in de inspraakperiode wordt een nota van beantwoording gemaakt. De notitie participatie en de nota van beantwoording zijn onderdeel van de besluitvorming over het stedenbouwkundig plan.

Participatie omwonenden en belanghebbenden
Na vaststelling van het stedenbouwkundig plan zal er een openbaar ruimteplan worden opgesteld. Voor dit ontwerp van de openbare ruimte volgt ook een informatie-/inspraakavond. De gemeente is trekker van de participatie over de inrichting van het terrein.

Financiële uitvoerbaarheid
Door de aankoop in 2017 van de panden Weesperzijde nrs. 242 en 242 is de grond in het plangebied is in vol eigendom van de gemeente, waardoor geen kosten (meer) hoeven te worden gemaakt voor verwerving. Het stedenbouwkundig plan is doorgerekend. De financiële paragraaf met risicoanalyse zijn kabinet.

Planning besluitvorming
Het streven is om in 2021 te beginnen met de bouw. Om die planning te kunnen halen ziet het besluitvormingsproces er als volgt uit:

1. Inspraak: het stedenbouwkundig plan voor Omval-Weespertrekvaart wordt ter inzage gelegd voor inspraak. Najaar 2018 wordt een informatiebijeenkomst georganiseerd voor bedrijven en direct omwonenden.
2. Nota van beantwoording: na de inspraakperiode worden de inspraakreacties vastgelegd in een Nota van Beantwoording. De eventuele aanpassingen van het stedenbouwkundig plan worden daarin benoemd en doorgevoerd in het plandocument zelf.
3. Bestuurlijke besluitvorming: het stedenbouwkundig plan gaat, samen met het bijbehorende Investeringsbesluit, het eerste kwartaal van 2019 naar het college van B&W en naar de gemeenteraad.
4. Bouwenvelop: in 2019 wordt de bouwenvelop opgesteld en de bruikleen- en huurovereenkomsten opgezegd. Daarna kan worden begonnen met de selectie van marktpartijen, de uitgifte in erfpacht, het ontwikkelen van concrete bouwplannen en de start bouw in 2021.

De bovengenoemde planning is afhankelijk van inspraak en besluitvorming.

Gemeente
Amsterdam

Definitief
Stedenbouwkundig plan
Omval-Weespertrekvaart

Vastgesteld Gemeenteraad
13 maart 2019

Ruimte en Duurzaamheid
Sybren van den Busken
Floris Grondman
Rick Vermeulen
Wil de Jongh

Projectmanagementbureau
Alfred Spronk
Mounir Majdoubi
Marcel Klooker

Grond en Ontwikkeling
Floris van der Molen
Gert Maat

Ingenieursbureau
Jan-Willem Leusink
Albert van Huizen

In opdracht van:
Gebiedsontwikkeling Oost
Dries Drogendijk