Gemeente Amsterdam



Stedenbouwkundig Plan Stadscentrum Osdorpplein - fase 2

Uitwerking fase 2a

Definitief, mei 2024

Colofon

Titel
Stedenbouwkundig Plan Stadscentrum Osdorpplein - fase 2a

Versie
Definitief, 14 mei 2024

Opdrachtgever
Grond en Ontwikkeling, Gemeente Amsterdam

Ruimte en Duurzaamheid
Roy Berents, Ron van Heusden, Aistė Eidukevičiūtė, Marchel-Wim van Dongen, Rania Al Djejab, Elisa Boscarato, Dennis Koomen, Houssaïn Ait-Taleb, Wil de Jongh, Melanie Hooftman, Winnie de Jong, Domingo Regalado van Os

Grond en ontwikkeling & projectmanagementbureau
Muriël Hendrikse, Marga Poiesz, Stèphanie van Cappelle-Buijs, Kimberley van Gent, Nikki Strooband, Oscar Hulleman, Bianca de Bats, Merel Rinkel, Amina el Mhassani, Marlien Meijer - Pattipeiluhu, Ates King, Mias Snip, Mark Lansbergen, Moniek van der Sanden, Cinar Kutlu

Onderwijs, jeugd en zorg
Marloes van de Swaluw

Ingenieursbureau amsterdam
Joël Bijlsma

Inhoudsopgave



Samenvatting 6

1 Inleiding 14
1.1 Kenmerken en ligging 15
1.2 Historie Osdorpplein 16
1.3 Vernieuwing Osdorpplein fase 1 17
1.4 Vernieuwing Stadscentrum Osdorpplein: fase 2a 18
1.5 Projectgrens 18
1.6 Omgevingsvisie Amsterdam 2050 20
1.7 Opgave en ambitie 20
1.8 Proces en participatie 21
1.9 Leeswijzer 21

2 Ambitie 22
2.1 Een stadscentrum voor Nieuw-West 23
2.2 Ontwikkeling Nieuwe Meervaart in Sloterplas en kwaliteitsimpuls oevers 26
2.3 Hoogwaardige, groene en autoluwe openbare ruimte 28
2.4 Duurzame gebiedsontwikkeling 29

3 Plan op hoofdlijnen en plankaart 30

4 Programma 36
4.1 Wonen 38
4.2 Voorzieningen en werken 39

5 Ontwikkellocaties en bebouwing 44
5.1 Basisprincipes en bouwregels 45
5.2 Uitwerking ontwikkellocaties 49

6 De Nieuwe Meervaart en zuidwestoever Sloterplas 56
6.1 Keuze voor optie Zuid 57
6.2 Optie Zuid en inpassingsgebied: toelichting plankaart 60
6.3 Toekomstvisie Nieuwe Meervaart 61
6.4 Gebouw en programma Nieuwe Meervaart 62
6.5 Integrale opgave: aanpak zuidwestoever Sloterplas 63
6.6 Promenade Sloterplas met verschillende sferen 67
6.7 Beeldkwaliteit voor de Nieuwe Meervaart 71

7 Een hoogwaardige en duurzame openbare ruimte 74
7.1 Vernieuwen en verbeteren van de openbare ruimte 76
7.2 Groen en bomen 87
7.3 Sporten en spelen 89
7.4 Water 90
7.5 Ondergrond, kabels en leidingen 91

8 Verkeer en mobiliteit 92
8.1 Voetgangers en fietsers staan centraal 93
8.2 Fietsparkeren 93
8.3 Wegenstructuur 94
8.4 Parkeren auto's 95
8.5 Openbaar vervoer 96

9 Duurzame gebiedsontwikkeling 98
10 Beeldkwaliteitsplan 102
10.1 Regie op ruimtelijke kwaliteit 103
10.2 Hoge architectuurkwaliteit: AUP-geïnspireerd 103
10.3 Sturende principes en eisen beeldkwaliteit 104

11 Fase 2b: een toekomstperspectief 110
11.1 Perspectief noordrand Osdorpplein 111
11.2 Perspectief Meer en Vaart en Tussen Meer 111

Bijlagen 112
Bijlage 1: Advies Kwaliteitsteam de Nieuwe Meervaart, zuidoever Sloterplas en omgeving 113
Bijlage 2: Advies Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur (TAC) 115
Bijlage 3: Motie 112 inzake kiezen voor cultuur en groen in Nieuw-West 121
Bijlage 4: Raadsbesluit waterlocatie en moties 122
Bijlage 5: Uitwerking en vergelijking opties inpassing de Nieuwe Meervaart 123
Bijlage 6: Kunst 140

Samenvatting



Bron: Aerophoto Schiphol

Osdorpplein ontwikkelt zich tot het kleurrijke centrum van Nieuw-West aan de Sloterplas. Een uitnodigend gebied om fijn te wonen, werken, te ontspannen en andere bewoners en bezoekers te ontmoeten. Een centrum met een divers winkelaanbod en culturele voorzieningen met een stedelijke uitstraling. In de verdere ontwikkeling van het stadscentrum blijft het eigen karakter van Osdorpplein zichtbaar. Bestaande bebouwing wordt gecombineerd met nieuwe bebouwing. Er komt meer ruimte voor de fietser en de voetganger. De openbare ruimte wordt groener met meer plekken om te spelen of elkaar te ontmoeten. De auto krijgt een minder prominente plek in het straatbeeld. De zuidwestoever van de Sloterplas krijgt met de komst van de Nieuwe Meervaart een kwaliteitsimpuls en wordt ingericht als een groene wandelpromenade met plekken die uitnodigen tot verblijven of bewegen (sport- en spel).

Deze ontwikkeling gebeurt niet van vandaag op morgen, maar in fases. De uitvoering van de eerste fase – het centrale en zuidelijke deel van het gebied – is nog in volle gang.

Dit Stedenbouwkundig Plan (SP) Stadscentrum Osdorpplein fase 2a schetst de ambities voor de verdere ruimtelijke en programmatische ontwikkeling van Osdorpplein in de komende 12 jaar (fase 2a: tot en met 2035). Het plan omvat een doorkijk naar een mogelijk toekomstperspectief voor de noordzone van Osdorpplein en eventuele aanpassingen van de wegen / infrastructuur, fase 2b. Dit vereist nog nader onderzoek en planuitwerking. Ook volgt voor fase 2b te zijner tijd inspraak en besluitvorming. De planvorming voor fase 2b zal over een aantal jaren van start gaan (2028 en verder), als fase 2a al deels in uitvoering is.

Dit stedenbouwkundig plan is een bijlage bij de Investeringsnota Stadscentrum Osdorpplein Fase 2a.

Vernieuwing Osdorpplein: van fase 1 naar fase 2a
In fase 1 ligt de nadruk op het vernieuwen van het centrale en zuidelijke deel van Osdorpplein. Deze fase is deels voltooid en deels in uitvoering en voorbereiding. In 2023 is op de plek van het voormalige stadsdeelkantoor de bouw van MIX Amsterdam gestart. Hier komen woningen, winkels, horeca en het Verhalenhuis met een vestiging van de Openbare Bibliotheek Amsterdam, Oxville Cinema, radiostation FunX en El Hizjra, centrum voor Arabische kunst en cultuur. Het eerste deel van de Nieuwe Osdorpergracht wordt in de komende jaren gerealiseerd, met een verkeersbrug over de Hoekenes en een fietsvoetgangersbrug die dit nieuwe deel van het centrum verbindt met het winkelgebied. Aan de zuidzijde komt het woonblok SuHa2c.

In fase 2a gaat het om de westelijke, noordelijke en oostelijke randzones van het gebied. Onderdeel van fase 2a is het versterken van de relatie van het centrum met de omgeving en het naar binnen gekeerde (winkel)centrum meer naar buiten te richten.

Ambitie
In fase 2a worden de ambities en ruimtelijk-programmatische uitgangspunten van fase 1 verder uitgewerkt. Dit houdt in:
1. Doorgroei naar een volwaardig, eigen en uitnodigend stadscentrum
2. Integrale opgave inpassing Nieuwe Meervaart in Sloterplas en versterken van de ruimtelijke kwaliteit van zuidwestoever
3. Ontwikkeling hoogwaardige, groene en autoluwe openbare ruimte
4. Duurzame gebiedsontwikkeling.

Deze ambities sluiten aan bij de gemeentelijke ambities zoals verwoord in de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 (vastgesteld door gemeenteraad op 8 juli 2021).

In juli 2020 heeft de gemeenteraad besloten dat er een nieuw gebouw voor de Meervaart komt en is gekozen voor een locatie in de Sloterplas (de waterlocatie). Er heeft in het kader van dit stedenbouwkundige plan nader ruimtelijk onderzoek plaatsgevonden naar de inpassing van het nieuwe gebouw in de Sloterplas. Er zijn drie opties onderzocht: Noord, Midden en Zuid. Optie Zuid kwam daaruit naar voren als de meest passende locatie. Deze optie is gekozen.

Een stadscentrum voor Nieuw-West
Voor de ontwikkeling van Osdorpplein tot een volwaardig stadscentrum is het niet alleen nodig om een gemengd programma van woningen en voorzieningen toe te voegen. Ook het behouden en versterken van de eigen identiteit is cruciaal.

Osdorpplein kenmerkt zich door een bijzondere combinatie van oud en nieuw, AUP-architectuur en hedendaagse architectuur. Dankzij deze combinatie ontstaat er een verrassende mix van diverse tijdslagen en architectuurstijlen, die het Osdorpplein uniek en herkenbaar maakt als het stadscentrum van Nieuw-West. De Tussen Meer, het Lammetjesplein en de Anslijnflat zijn kenmerkende voorbeelden van het huidige Osdorpplein. Bij de planvorming en uitwerking van fase 2a wordt nadrukkelijk rekening gehouden met deze historische context, met name in de aansluiting van de nieuwbouw op de bestaande bebouwing. Een andere bijzondere kwaliteit van het stadscentrum is de ligging aan de Sloterplas. De relatie met de Sloterplas wordt versterkt door de realisatie van de Nieuwe Meervaart in de Sloterplas en de herontwikkeling van de locatie van de huidige Meervaart aan de Meer en Vaart.

Uitnodigend en groter centrumgebied
In fase 2a wordt veel aandacht besteed aan het verbeteren van de relatie van het centrum met de randzones en de Sloterplas. Door transformatie van de randen van het centrumgebied ontstaan waar mogelijk levendige en vriendelijke 'voorkanten'. Bewoners en bezoekers worden als het ware verleid om het Osdorpplein op te gaan.

Centraal in het projectgebied ligt het winkel- en horecahart. Aan de oostzone langs de Meer en Vaart en de Sloterplas vormen cultuur, ontspanning, recreatie en horeca een cluster met als belangrijkste smaakmakers: het Verhalenhuis (fase 1, in aanbouw), de te herontwikkelen locatie van de huidige Meervaart, de Nieuwe Meervaart en herinrichting zuidwestoever Sloterplas. Aan westzone, de Hoekenes, komt een gemengd (hoog)stedelijk gebied met een mix van wonen, werken en voorzieningen in de plinten. De entree van de Tussen Meer krijgt stedelijke allure en extra functies.

Aan de zuidzone komt aan de Nieuwe Osdorpergracht een (hoog)stedelijk woongebied met een gemengd programma in de plinten. Aan alle zijden van het stadscentrum ontstaat een meer stedelijk front, zowel aan de Sloterplas als aan de drie grachten.

Gemengd programma
In Osdorpplein fase 2a komt een gemengd nieuwbouwprogramma, dat bijdraagt aan de levendigheid en diversiteit in het stadscentrum. De realisatie van het nieuwbouwprogramma is voornamelijk door transformatie. Oude gebouwen worden gesloopt en vervangen door duurzame nieuwbouw in hogere dichtheid met een mix aan functies. Dit gebeurt in nauw overleg met eigenaren en bewoners.

Het totale nieuwbouwprogramma in fase 2a beslaat circa 152.000 m^2 bruto vloeroppervlak (bvo). Hiervan is grofweg tweederde bestemd voor wonen (circa 102.000 m^2 bvo, circa 1.050 woningen) en eenderde overig programma (circa 50.000 m^2 bvo).

Wonen
In totaal maken circa 230 bestaande woningen plaats voor zo'n 1.050 duurzame nieuwbouwwoningen. In fase 2a komen er per saldo 820 woningen bij. Van de nieuwbouwwoningen is 40% sociale huur – 40% middensegment en 20% vrije sector. Met deze toename van het woningaantal levert Stadscentrum Osdorpplein een flinke bijdrage aan de vermindering van het woningtekort in Amsterdam. Ook neemt de diversiteit van het woningaanbod in Stadscentrum Osdorpplein verder toe. Meer inwoners, in combinatie met meer voorzieningen, zorgen bovendien voor meer levendigheid in het gebied.

Werken, voorzieningen, winkels en horeca
Naast woningen komen er nieuwe kantoren, bedrijven, ateliers en (beperkt) winkels in het gebied. Ook is er is ruimte voor meer maatschappelijke, culturele en commerciële voorzieningen, hotels en (beperkt) overige horeca. Er komt een nieuw, groter en multifunctioneel gebouw voor de Meervaart in de Sloterplas en twee nieuwe hotels in Osdorpplein. In het gebied komt een

locatie voor kinderopvang en twee buurtkamers. Tevens wordt onderzocht of de muziekschool (onderdeel van de huidige Meervaartlocatie) een nieuwe plek in het centrumgebied kan krijgen.

Er wordt circa 50.000 m² bvo aan nieuwe niet-woonfuncties gerealiseerd. Deze zijn als volgt verdeeld:

- circa 1.300 m² bvo maatschappelijke voorzieningen;
- circa 14.000 m² bvo culturele voorzieningen: Nieuwe Meervaart;
- circa 4.400 m² detailhandel en horeca (café's/restaurants);
- circa 20.000 m² bvo hotel;
- circa 10.300 m² bvo kleinschalige kantoren, bedrijvigheid en commerciële voorzieningen (overig).

Voor de realisatie van deze nieuwbouw wordt zo'n 9.000 m² aan niet-wonen functies gesloopt (waaronder de huidige Meervaart en de bestaande winkels aan zuidzijde Tussen Meer). Er wordt circa 41.000 m² niet-wonen functies aan het stadscentrum toegevoegd (kolom saldo).

Ontwikkellocaties en bebouwing

Fase 2a bestaat uit vijf (potentiële) ontwikkellocaties, die op verschillende momenten in de tijd door de eigenaren worden getransformeerd door sloop/nieuwbouw. Een zesde ontwikkeling is de Nieuwe Meervaart, nieuwbouw in de Sloterplas.

Het betreft:

- 1 locatie aan de zuidzijde van het plangebied (Nieuwe Osdorpergracht): Bladergroen
- 2 locaties aan de westzijde (Martini van Geffenbuurt): SuHa3 en Tussen Meer Zuid
- 1 locatie aan de westzijde (de Hanenbergbuurt): Noordwesthoek
- 2 locaties aan de oostzijde (waterfront aan Sloterplas): Nieuwe Meervaartlocatie in de Sloterplas en Huidige Meervaartlocatie (MVL).

In onderstaande tabel zijn per ontwikkellocatie de vierkante meters weergegeven van het te slopen en te ontwikkelen programma, uitgesplitst naar wonen en niet-wonen.

Blok	**Woonprogramma**			**Niet-woonprogramma**			**Totaal nieuw**	**Saldo totaal**
	nieuw m² bvo	**sloop m²**	**saldo m² bvo**	**nieuw m² bvo**	**sloop m² bvo**	**saldo m² bvo**	**(m² bvo)**	**(m² bvo)**
Fase 2A								
NWH-A	26.950	4.100	22.850	2.000	300	1.700	28.950	24.550
MVL	13.150	0	13.150	14.700	6.100	8.600	27.850	21.750
TMZ	22.050	2.520	19.530	16.300	2.300	14.000	38.350	33.530
SuHa3	27.740	14.400	13.340	3.080	0	3.080	30.820	16.420
BG	12.160	2.100	10.060	200	0	200	12.360	10.260
ZWO/NMV	0	0	0	14.000	0	14.000	14.000	14.000
Totaal	**102.050**	**23.120**	**78.930**	**50.280**	**8.700**	**41.580**	**152.330**	**120.510**

Tabel met indicatief ontwikkelprogramma fase 2a in m² bvo

De nieuwbouw op de 5 locaties die worden getransformeerd kent een soortgelijke opbouw. Een bouwblok met een ruimtelijke plint van 7 meter hoog, een basisbouwhoogte van 21 meter en hogere gebouwdelen tot maximaal 41,7 meter boven maaiveld. Op drie locaties in fase 2a zijn torens tot maximaal 60 meter mogelijk, als het Rijk hiervoor een vrijstelling geeft op de hoogtebeperkingen die gelden voor het Osdorppleingebied (Luchthavenindelingsbesluit). Voor de locatie op de hoek Tussen Meer – Hoekenes heeft de gemeente in het najaar van 2023 een aanvraag voor vrijstelling voor een toren van 60 meter hoog ingediend bij het Rijk, die toegekend is. Per ontwikkellocatie zijn meer specifieke ruimtelijk-programmatische kaders voor de transformatie beschreven.

De Nieuwe Meervaart en zuidwestoever Sloterplas
De Nieuwe Meervaart wordt een plek waar iedereen kan binnenlopen en zich thuis voelt. Het wordt de nieuwe publiekstrekker in de Sloterplas en huiskamer van de wijk. Het gebouw wordt zorgvuldig ingepast in het landschappelijk icoon, de Sloterplas en haar oevers.

Het gebouw wordt alzijdig (alle zijden worden als voorkant ontworpen) met een hoge architectuurkwaliteit en duurzaamheidsambitie. De Nieuwe Meervaart krijgt circa 14.000 m^2 vloeroppervlak met ruimte voor presentatie (theater), talentontwikkeling (Talentenhuis) en repetitie. Uitgangspunt is een footprint (voetafdruk) van het nieuwe gebouw van minimaal 6.600 m^2 en maximaal 9.000 m^2 en een maximale bebouwingshoogte van 30 meter (gebaseerd op de hoogte van de twee toneeltorens).

De gemeenteraad heeft op 2 juli 2020 gekozen voor een locatie voor de Nieuwe Meervaart in de Sloterplas (waterlocatie). Bij dit besluit is opdracht gegeven voor een integrale aanpak. Het gebouw dient te worden ontworpen in samenhang met de opwaardering van de omliggende openbare ruimte, de zuidwestoever van de Sloterplas. In het concept stedenbouwkundig plan dat eind 2022 ter inspraak is gegaan, zijn drie opties voor de inpassing van de Nieuwe Meervaart in de Sloterplas onderzocht. Deze opties (Noord, Midden en Zuid) zijn vanuit meerdere invalshoeken verbeeld, beschreven en vergeleken. Te weten: ruimtelijke ervaring, theaterfunctie, cultuurhistorie en landschap en ontwikkeling centrumgebied. Hieruit kwam naar voren dat optie Zuid, in de hoek Lelylaan - Meer en Vaart, op alle onderzochte aspecten beter scoort (meest passend) dan de opties Noord en Midden. In de adviezen van onafhankelijke adviescommissies aan B&W – het Kwaliteitsteam de Nieuwe Meervaart, zuidoever Sloterplas en omgeving d.d. 30 november 2022 en de Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur d.d. 13 februari 2023 (zie bijlage 1 en 2) – wordt optie Zuid onderschreven als de meest passende locatie. De optie Zuid, in de zuidwesthoek van de Sloterplas, wordt de definitieve locatie van de Nieuwe Meervaart.

Inpassingsgebied: wensen- en bedenkingenprocedure
In de adviezen en een enkele inspraakreactie wordt aanbevolen het inpassingsgebied van de Nieuwe Meervaart uit te breiden tot de hoek van de Lelylaan met Meer en Vaart. Zo kan meer recht worden gedaan aan de integrale opgave van het ontwerp van het gebouw in zijn omgeving (zuidwestoever Sloterplas). Dit deel van het gebied is echter onderdeel van de hoofdgroenstructuur. In het huidige beleid is bouwen in de hoofdgroenstructuur niet toegestaan. De afweging die moet worden gemaakt bij het bepalen van de omvang van het inpassingsgebied van de Nieuwe Meervaart is voorgelegd aan de gemeenteraad. De raad kon wensen en bedenkingen uiten. Centraal hierbij stond de vraag of het inpassingsgebied van de Nieuwe Meervaart kan worden uitgebreid in de hoofdgroenstructuur. De gemeenteraad zijn twee varianten voorgelegd: een met het inpassingsgebied geheel buiten de hoofdgroenstructuur (variant A) en een met het inpassingsgebied tot aan de Lelylaan (deels) in de hoofdgroenstructuur (variant B). In de aangenomen motie 112 (zie bijlage 3) heeft de gemeenteraad in meerderheid haar voorkeur uitgesproken voor variant B: het uitbreiden van het inpassingsgebied met inachtneming van randvoorwaarden uit het advies van de Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur van 13 februari 2023. In voorliggend stedenbouwkundig plan is dit verwerkt.

Verbeteren zuidwestoever Sloterplas
De Nieuwe Meervaart vraagt om een zorgvuldige inpassing in de Sloterplas en een integrale aanpak met de opwaardering van de zuidwestoever van

de Sloterplas. De basis van de aanpak van de zuidwestoever is een groene (wandel)promenade van het horeca-eiland via de hoek Meer en Vaart - Lelylaan tot aan het watersporteiland. De Nieuwe Meervaart is gelegen aan deze promenade. De promenade krijgt een hoogwaardige en groene inrichting met verschillende sferen. Het contact met het water wordt versterkt en de sport- en speelvoorzieningen worden uitgebreid. Het rondje Sloterplas blijft behouden en wordt waar mogelijk versterkt. Met een extra voetgangersbrug wordt de verbinding met het watersporteiland verbeterd.

Hoogwaardige en duurzame openbare ruimte
Met de transformatie van Osdorpplein en de toename van het aantal woningen en voorzieningen neemt de druk op de openbare ruimte toe. De openbare ruimte wordt opnieuw ingericht, hoogwaardig en duurzaam, met meer ruimte voor de voetganger en fietser, meer verblijfsplekken en gebruiksmogelijkheden en meer groen. Geparkeerde auto's zijn minder dominant in het straatbeeld.

De herinrichting van de openbare ruimte volgt in principe de ontwikkeling van de ontwikkellocaties, en sluit aan bij de hoogwaardige materialenen inrichtingsprincipes van fase 1. De wandelpromenade langs de Sloterplas krijgt een groene inrichting met meer verblijfskwaliteit.
Ook wordt in fase 2a ingezet op een groene inrichting van de openbare ruimte en de binnentuinen van de bouwblokken. Het ontwerp van de Nieuwe Osdorpergracht (fase 1) wordt in fase 2a doorgezet en voltooid, met ruimte voor een bijzondere beëindiging aan de oostkop van de gracht in overleg met omwonenden. Bij de Hanenbergstraat wordt het bestaande plantsoen met speelvoorzieningen vernieuwd. In het plantsoen aan de Hoekenesgracht komt een horecapaviljoen. Een deel van de Martini van Geffenstraat wordt autovrij ingericht met een brede groenstrook met zit- en speelvoorzieningen. Over de Hoekenesgracht komt een voetgangersbrug als extra verbinding met het naastgelegen Stadspark Osdorp. Door het toevoegen van bruggen en de gracht ontstaan ook nieuwe ommetjes rond het centrum.

Verkeer en mobiliteit
In fase 2a krijgen de meeste straten een autoluwe inrichting. Zo wordt de verblijfs- en leefkwaliteit in het stadscentrum vergroot. Het afwaarderen van de maximumsnelheid naar 30km/uur op (een deel van) de Meer en Vaart en Hoekenes Noord draagt hieraan ook bij.

In fase 2a vinden drie wijzigingen in de wegenstructuur van Stadscentrum Osdorpplein plaats.

De eerste wijziging komt voort uit de aanleg van de Nieuwe Osdorpergracht. Hierdoor vervalt de verbinding tussen de Anslijnstraat en de Don Boscostraat/ Geduld. De Anslijnstraat wordt een doodlopende straat met een één-richtingcircuit. De straat Geduld eindigt op de Nieuwe Osdorpergracht. Dit betekent dat straks minder autoverkeer het doorgaande fietspad Hoekenespad kruist.

De tweede wijziging betreft de verlegging van de Martini van Geffenstraat. In de nieuwe wegenstructuur wordt deze vanaf de Jan Celesstraat rechtdoor getrokken naar de Hoekenes. De haakse bocht verdwijnt. Vanaf de Martini van Geffenstraat worden de parkeergarages en de inpandige expeditiestraat voor de winkels aan de zuidzijde van de Tussen Meer ontsloten. Hiermee verdwijnt dit laad- en losverkeer op de Tussen Meer en is daar op termijn meer ruimte voor voetgangers.
Het middelste deel van de Martini van Geffenstraat wordt autovrij. Het straatje dat de Martini van Geffenstraat met de Van Suchtelen van de Haarestraat verbindt wordt versmald.

De derde wijziging betreft de Hanenbergstraat. De huidige westelijke aansluiting van de Hanenbergstraat verdwijnt. Hier komt de toekomstige nieuwbouw Noordwesthoek. De Hanenbergstraat wordt daar een doodlopende straat.

Duurzame gebiedsontwikkeling
Duurzame gebiedsontwikkeling is onderdeel van het Amsterdams beleid. In Osdorpplein wordt aangesloten bij dit beleid dat zich uit in de volgende thema's:

- Toekomstbestendig
- Duurzame energie en aardgasvrij
- Klimaatadaptatie
- Natuurinclusief bouwen
- Circulair bouwen
- Uitstootvrije mobiliteit en schone lucht
- Afvalvrije stad

Beeldkwaliteit
Bij de transformatie van Osdorpplein wordt gestreefd naar een hoge ruimtelijke kwaliteit.
Er zijn op vier schaalniveaus ruimtelijk sturende principes voor de beeldkwaliteit geformuleerd: op de schaal van het Osdorpplein, het bouwblok, het gebouw en gebouwelementen. Enkele voorbeelden van deze beeldkwaliteitsprincipes zijn: heldere rooilijnen aan straten, besloten bouwblokken bestaande uit een samenhangende compositie van afzonderlijke gebouwen, alle gebouwen hebben een 7 meter hoge ruimtelijke plint en pui en groene collectieve daktuinen met goede condities voor beplanting, struiken en boompjes op de daken.

Fase 2b: een toekomstperspectief
Na de ontwikkeling van fase 2a van stadscentrum Osdorpplein gaat de vernieuwing van het Stadscentrum door. Fase 2b betreft mogelijke ontwikkelingen voor de periode na 2028. Fase 2b valt buiten de scope van het Investeringsbesluit. Voor de mogelijke ontwikkelingen in fase 2b is nader onderzoek en overleg met de relevante stakeholders nodig. Bestuurlijke besluitvorming over fase 2b volgt op termijn.

Aan de noordzijde van het stadscentrum, de zone vanaf de Albert Heijngarage tot en met de Osdorppleingarage inclusief de huidige calamiteitentram- en buslus, liggen nog kansen voor verdere vernieuwing en stedelijke verdichting. Ook de belangrijkste hoofdwegen van het stadscentrum, Meer en Vaart en Tussen Meer, zijn een punt van aandacht en verbetering.

Samen met de huidige vastgoedeigenaren en erfpachters, vervoerspartijen en bewoners zal de komende jaren nader worden onderzocht wat de mogelijkheden zijn. Gedacht wordt aan woningbouw, maar ook werkfuncties en commerciële functies. De besloten bebouwing met hoogteaccenten/torens en levendige plinten met een mix aan functies kan hier mogelijk op termijn worden doorgezet. Onderzocht wordt of de calamiteitentramlus en de buslus verplaatst of verwijderd kunnen worden. Ook het verminderen van de barrièrewerking van Meer en Vaart tussen het winkelhart en de Sloterplas en het aantrekkelijker maken van de Tussen Meer als winkelstraat en verblijfsgebied zijn aandachtspunten. Daarbij wordt het instellen van eenrichtingsverkeer op (een deel van) deze wegen overwogen. Dergelijke ingrepen worden beschouwd en afgewogen op het schaalniveau van heel Nieuw-West.

1 Inleiding



De transformatie van Osdorpplein naar een volwaardig stadscentrum gebeurt in fases. In dit stedenbouwkundig plan Stadscentrum Osdorpplein fase 2: uitwerking fase 2a worden de ambities geschetst voor de ruimtelijke en programmatische ontwikkeling van fase 2a. Fase 2a richt zich op ontwikkelingen die naar verwachting in de periode tot en met 2035 zullen plaatsvinden, grofweg de komende 12 jaar. Het plan geeft richting aan de ruimtelijke en programmatische ontwikkeling van de te vernieuwen bebouwing en de inrichting en kwaliteit van de nieuwe openbare ruimte.

Het plan omvat ook een doorkijk naar een mogelijk toekomstperspectief voor de noordzone van Osdorpplein en eventuele aanpassingen van de wegen / infrastructuur, fase 2b. Dit vereist nog nader onderzoek en planuitwerking. De planvorming voor fase 2b start daarom over een aantal jaren (2028 en verder), als fase 2a al deels in uitvoering is.

Dit stedenbouwkundig plan is een bijlage bij de Investeringsnota Stadscentrum Osdorpplein fase 2a en onderdeel van het gelijknamige Investeringsbesluit. Fase 2b is *geen* onderdeel van het Investeringsbesluit fase 2a. Op termijn vindt over fase 2b afzonderlijk bestuurlijke besluitvorming met bijbehorende participatie en inspraak plaats.

1.1 Kenmerken en ligging

Osdorpplein is ontworpen als het winkelcentrum van Osdorp. In de komende decennia groeit Osdorpplein uit tot het stadscentrum voor Nieuw-West en één van de drie stadscentra van Amsterdam.

De Meer en Vaart en Tussen Meer zijn de hoofdstraten in het gebied. Vanwege hun ligging zorgen zij voor een natuurlijke centrumpositie van het Stadscentrum Osdorpplein. De unieke ligging aan de Sloterplas zorgt voor extra mogelijkheden voor ontspanning, beweging, evenementen, waterrecreatie en andere aantrekkelijke functies.



Osdorpplein gezien vanuit het zuiden



Osdorpplein gezien vanuit het zuidoosten

De centrale ligging van Stadscentrum Osdorpplein tussen het Amsterdamse Havengebied, Schiphol, de Zuidas en de binnenstad maken Osdorpplein (en heel Nieuw-West) een aantrekkelijke woon- en vestigingslocatie. De openbaar vervoerverbindingen met de (wijde) omgeving zijn goed. Het Osdorpplein is met de busverbinding Westtangent verbonden met Schiphol en Sloterdijk en via bus en tram met de binnenstad en de omringende wijken. De Lelylaan verbindt het stadscentrum via de Overtoom met de binnenstad (Leidseplein).

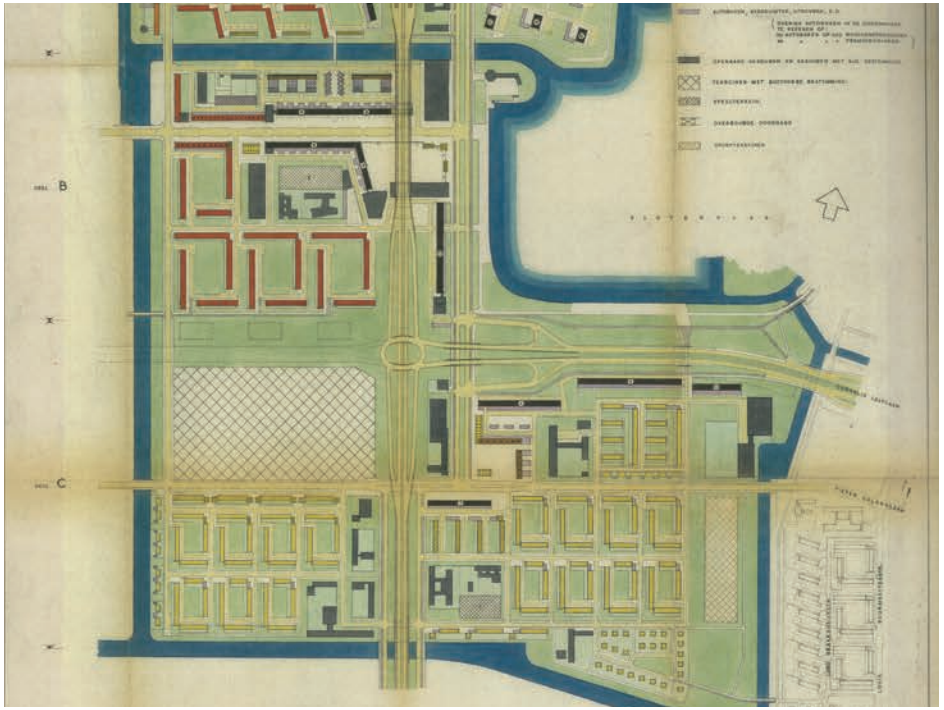
1.2 Historie Osdorpplein

Algemeen Uitbreidingsplan
Tussen de jaren 1920 en 1950 werden er stedenbouwkundige plannen gemaakt voor de west- en zuidkant van de toenmalige stad: het Algemeen UitbreidingsPlan (AUP). Cornelis van Eesteren was één van de leidinggevende stedenbouwkundig ontwerpers uit die tijd. Op basis van analyses, wetenschappelijk onderzoek en industriële planmatigheid definieerde hij drie principes waar de plannen altijd aan moesten voldoen: licht, lucht en ruimte. Dat resulteerde in volwaardige woningen voor iedereen in hechte woonbuurten, liggend in het groen. Elke wijk kreeg zijn eigen winkels, scholen, kerken, groen en speelplaatsen. Zo ook Osdorp.

Het plan voor de Westelijke Tuinsteden in het AUP is later wel eens treffend omschreven als een schotse ruit: een stelsel van doorlopende groen-, water- en infrastructurele structuren (ofwel: groene, blauwe en grijze lijnen) die de rode gebieden voor voornamelijk wonen en voorzieningen markeren. Het groenblauwe centrum van de Westelijke Tuinsteden is de Sloterplas met het Sloterpark als groene flanken. Dit groenblauwe centrum vertakt zich in groene en blauwe lijnen naar de omliggende wijken - de vele parkstroken en waterlopen die in verbinding staan met het Sloterpark en de Sloterplas. Het Osdorpplein voegt zich, als ‘rood centrumgebied’, in deze schotse ruit.

Osdorpplein in het AUP
Het Algemeen Uitbreidingsplan voorzag een centrum met overwegend wonen in strokenbouw. Langs een centrale as, de Tussen Meer, waren winkels voorzien. Structurerend element was het groen, dat als een doorlopende tapijt onder de strokenbouw lag. Doordat strokenbouw zowel voor- als achterkanten heeft, kreeg het groen een semi-openbare functie.
Het Osdorpplein was omringd door twee grote autowegen. In de verdere planuitwerking was een viaduct en ventweg parallel aan de Sloterplas voorzien. Zo kon het doorgaande verkeer worden gescheiden van het bestemmingsverkeer. De autoluwe Meer en Vaart zou een makkelijke oversteek tussen Osdorpplein en Sloterplas mogelijk maken.

Het viaduct en ventweg zijn er echter nooit gekomen. Hierdoor bleef de Meer en Vaart een verkeersader voor doorgaand verkeer. Het uitblijven van aantrekkelijke functies in de plint aan Meer en Vaart, heeft de verbinding tussen Osdorpplein en de Sloterplas verder verzwakt.



Oorspronkelijke ontwerp Osdorpplein in AUP

Ontwikkeling Osdorpplein
De eerste paal van de ontwikkeling in Osdorp werd geslagen in 1957. Niet lang daarna werden de eerste woningen in gebruik genomen en de winkels langs Tussen Meer opgeleverd. De Tussen Meer zou oorspronkelijk doorlopen tot aan de Sloterplas, en de winkelstraat met de plas verbinden. Voortschrijdende inzichten over winkelen hebben de plannenmakers er toe gebracht om, naar modern Amerikaans voorbeeld, een shopping mall te introduceren. De Tussen Meer werd ingekort en verbonden met het nieuwe winkelcentrum. De rechtstreekse verbinding van Tussen Meer met de Sloterplas verdween.

Het winkelcentrum Osdorpplein werd in 1964 geopend. Het Osdorpplein – oorspronkelijk bedoeld als een koopcentrum op wijkniveau – transformeert geleidelijk naar een centrum voor het hele stadsdeel. Eerst waren er vooral winkels, later werd dit aangevuld met andere voorzieningen, zoals de Meervaart.



Het Osdorpplein is ontworpen als een Amerikaanse shopping-mall

De Meervaart
De komst van de Meervaart markeert een volgende fase van het Osdorpplein, zo niet een trendbreuk: van winkelcentrum voor Osdorp naar een voorzichtige aanzet tot een centrum met een breder bereik.

In de jaren zeventig stelde de toenmalige minister van cultuur, Marga Klompé, in vier steden in Nederland geld beschikbaar voor een publieke voorziening; het zogenoemde zes miljoen potje. Voor de Westelijke Tuinsteden werd gedacht aan een overdekte ijsbaan of een cultuurcentrum. Aan bewoners werd gevraagd waar hun voorkeur naar uitging. In overgrote meerderheid werd gekozen voor een cultuurcentrum. Bewoners hoefden niet langer naar de binnenstad om naar cultuur te gaan, zoals destijds de algemene gang van zaken was. Met een keuze voor een cultuurcentrum in de Westelijke Tuinsteden werd daar verandering in gebracht.

De grote maatschappelijke betrokkenheid bij de Meervaart bleek ook na de opening van het gebouw in 1977. In de eerste jaren hielpen veel vrijwilligers mee. Sindsdien is de Meervaart uitgegroeid tot een theater en congrescentrum, maar ook een makersplek met plek voor talentontwikkeling. Rond 1990 bleek het gebouw niet meer te voldoen aan de kwaliteitseisen en gebruikswensen. In 1998 werd het gebouw bijna tot het skelet gestript en verbouwd.

1.3 Vernieuwing Osdorpplein fase 1

Aan het begin van deze eeuw zijn de eerste plannen gemaakt voor de verbetering van het winkelcentrum Osdorpplein en omgeving. In 2005 is een eerste vernieuwingsplan opgesteld, gevolgd door een herziening van dit plan in 2013. In het plan wordt ingezet op stedelijke verdichting, meer functiemenging en een kwaliteitsimpuls in de openbare ruimte. Dit kan gezien worden als de start van de transformatie van een wijkwinkelcentrum naar een stedelijk centrumgebied voor stadsdeel Nieuw-West, onder de naam Centrum Nieuw-West. Inmiddels is de naam aangepast in Stadscentrum Osdorpplein.

De transformatie van Osdorpplein is inmiddels in volle gang. Fase 1 is deels in uitvoering en deels gerealiseerd. De parkeervelden rondom het winkelcentrum en de doorgaande weg die aan de zuidzijde de Tussen Meer met de Meer en Vaart verbond, zijn verdwenen. Ze hebben plaatsgemaakt voor stedelijke gebouwen met inpandige parkeergarages gelegen aan autoluwe straten of voetgangersgebied. De straten en pleintjes hebben een nieuwe, groene inrichting met meer ruimte voor voetgangers en fietsers, een eenduidige en hoogwaardige bestrating en meer plekken voor ontmoeting en spelen.

Mix Amsterdam is momenteel in aanbouw en opent in 2026. Op de plek van het voormalige stadsdeelkantoor komen 528 appartementen en het Verhalenhuis, een kunst- en cultuurcentrum met een vestiging van de Openbare Bibliotheek Amsterdam (OBA), Oxville Cinema, radiostation FunX en El Hizjra, centrum voor Arabische kunst en cultuur.

Het eerste deel van de Nieuwe Osdorpergracht wordt in de komende jaren gerealiseerd, met een verkeersbrug over de Hoekenes en een fiets-voetgangersbrug die dit nieuwe deel van het centrum verbindt met het winkelgebied. Aan de zuidzijde komt het woonblok SuHa2c.

Na de oplevering van Mix Amsterdam en SuHa2c over enige jaren zijn er in fase 1 ongeveer 1.950 duurzame nieuwbouwwoningen gebouwd. De openbare ruimte van het winkelgebied en directe omgeving is grotendeels opnieuw ingericht.

1.4 Vernieuwing Stadscentrum Osdorpplein: fase 2a

De volgende fase van de vernieuwing Stadscentrum Osdorpplein dient zich aan: fase 2a. Waar de nadruk van fase 1 lag op het centrale en deels zuidelijke deel van het gebied, ligt die bij fase 2a meer op de westelijke, noordelijke en oostelijke randzones van het gebied. Onderdeel van fase 2a is het versterken van de relatie van het centrum met de omgeving en het naar binnen gekeerde (winkel)centrum meer naar buiten te richten.

Ook een nieuwe locatie voor de Meervaart is onderdeel van fase 2a. In juli 2020 heeft de gemeenteraad besloten dat het in 1977 geopende theater de Meervaart een nieuw gebouw krijgt met een locatie in de Sloterplas. De ontwikkeling van het nieuwe gebouw vereist een zorgvuldige ruimtelijke inpassing in de Sloterplas en een hoogwaardige verbetering van de zuidwest-oever van de Sloterplas bij de Meer en Vaart en de Lelylaan. Doordat de Meervaart op de huidige locatie verdwijnt ontstaat er op die plek ruimte voor een nieuwe ontwikkeling. Ook die is onderdeel van fase 2a van de vernieuwing van Stadscentrum Osdorpplein.

Osdorpplein is een transformatiegebied. Een deel van de bestaande gebouwen wordt gesloopt en vervangen door duurzame nieuwbouw in een hogere dichtheid met een mix van functies. De gemeente werkt samen met (vastgoed)eigenaren aan de verdere ontwikkeling van het gebied. Diverse eigenaren hebben aangegeven hun vastgoed te willen herontwikkelen.

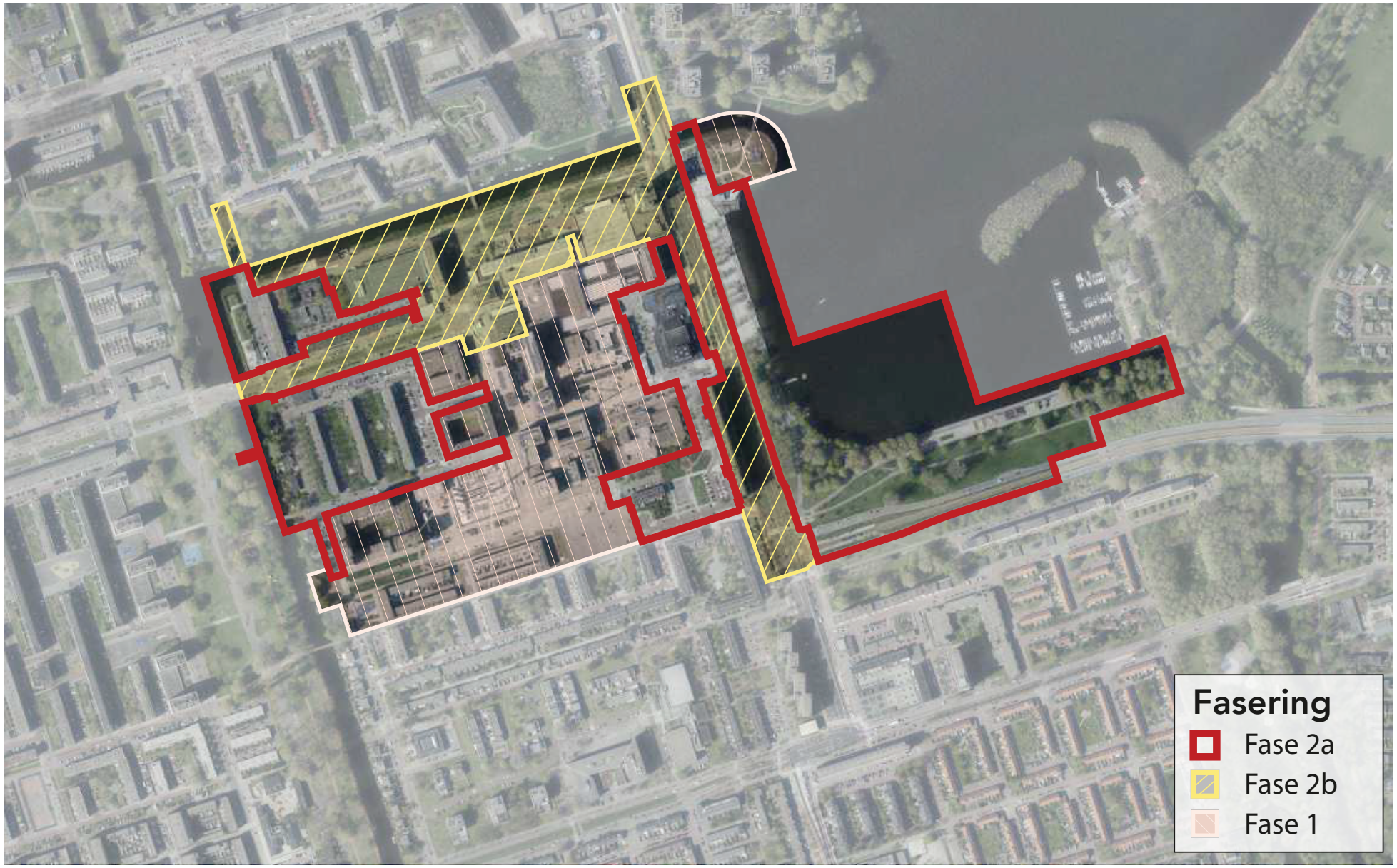
Om richting te geven aan deze ambities en ontwikkelingen is het Concept Stedenbouwkundig Plan Osdorpplein fase 2 opgesteld en eind 2022 vrijgegeven voor inspraak. Naar aanleiding van de inspraakreacties is het stedenbouwkundig plan gewijzigd. Voorliggend plan is het resultaat daarvan.

1.5 Projectgrens

Fase 2 omvat een gebied dat in fases wordt ontwikkeld (fase 2a en fase 2b). De projectgrenzen voor fase 2 zijn de Hoekenesgracht aan de westzijde, de Osdorpergracht aan de noordzijde, de oever van de Sloterplas aan de oostzijde en aan de zuidzijde de bebouwingsstrook langs de Nieuwe Osdorpergracht exclusief het projectgebied van fase 1.

In het kaartje zijn de verschillende faseringen aangegeven.

Fase 2a
Fase 2a betreft locaties die naar verwachting de komende 12 jaar worden getransformeerd. Het gaat om vier locaties aan de Hoekenes (ten zuiden en



Luchtfoto gebied met projectgrenzen fase 1 en fase 2 (a en b)

noorden van de Tussen Meer), Van Suchtelen van de Haarestraat, Martini van Geffenstraat, Tussen Meer en L. van Sonsbeeckstraat. Ook de locaties van de huidige en de Nieuwe Meervaart behoren bij fase 2a. Voor fase 2a wordt een Investeringsbesluit genomen.

Fase 2b
Fase 2b is een doorkijk naar een mogelijk toekomstbeeld voor de periode vanaf 2028. Het betreft de herontwikkelingsmogelijkheden van de noordelijke zone van Stadscentrum Osdorpplein (tussen de Albert Heijngarage en de Osdorppleingarage) en de hoofdwegen Meer en Vaart, Tussen Meer, Osdorpplein Noord en de L. van Sonsbeeckstraat. Ook worden mogelijke ingrepen in de verkeerstructuur geschetst, zoals een eventuele introductie van éénrichtingverkeer op de Meer en Vaart en de Tussen Meer. Voor de verdere planuitwerking is nader onderzoek en afstemming benodigd alsmede overleg met de eigenaren en andere betrokkenen. Besluitvorming over fase 2b met bijbehorende participatie en inspraak vindt pas op termijn plaats (vanaf 2028).

1.6 Omgevingsvisie Amsterdam 2050

In de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 (vastgesteld door gemeenteraad op 8 juli 2021) is het Osdorpplein opgenomen als een van de stadscentra van Amsterdam, met meer wonen en werken en culturele voorzieningen met een stedelijke uitstraling. De Nieuwe Meervaart in de Sloterplas is een sprekend voorbeeld van zo'n nieuwe cultuurvoorziening.

Gestreefd wordt naar een goede mix en divers aanbod van bedrijvigheid, winkels en horeca. In de Omgevingsvisie wordt ook de mogelijkheid van een nieuwe Oost-West-metrolijn voor de lange termijn op de agenda gezet. Het tracé van deze Oost-West-metrolijn loopt in het verlengde van het tracé van de Lelylaan (en Overtoom) richting Schiphol. De haalbaarheid van deze Oost-West-lijn is nog erg onzeker.

1.7 Opgave en ambitie

Het inwonertal van Nieuw-West groeit de komende jaren van 160.000 tot ruim 200.000 inwoners. Osdorpplein groeit mee. Het is de ambitie om van Osdorpplein een levendig, stedelijk centrum van Nieuw-West te maken, omringd door water en groen. Het accent verschuift van overwegend een winkelgebied (place to buy) naar veel meer een verblijfsgebied (place to be). De functie van Osdorpplein als stadscentrum wordt versterkt door het toevoegen van nieuwe woningen, maatschappelijke en commerciële voorzieningen, bedrijven en kantoren en een kwaliteitsimpuls aan de openbare ruimte.

De ligging van het Stadscentrum Osdorpplein aan de Sloterplas is uniek. De oorspronkelijke opzet van Osdorpplein waar een verbinding tussen centrum en plas werd beoogd, is in de loop der tijd verlaten. Het deels herstellen en versterken van deze verbinding is een van de uitdagingen en opgaves in het plan Osdorpplein. De Meer en Vaart speelt daarin een cruciale rol. Nu staat er het verkeer centraal en voelt het als een doorgangslocatie. Het verlagen van de maximumsnelheid op een deel van de Meer en Vaart naar 30km/uur is een eerste stap naar een aangenamer stedelijke ruimte. De reuring op straat en rondom de Sloterplas wordt groter door het toevoegen van programma (woningen en andere functies) en verblijfsplekken, mogelijk ook activiteiten en evenementen. Tegelijkertijd biedt de Sloterplas ook rust door de vele ontspannings- en bewegingsmogelijkheden langs de kade en op het water.

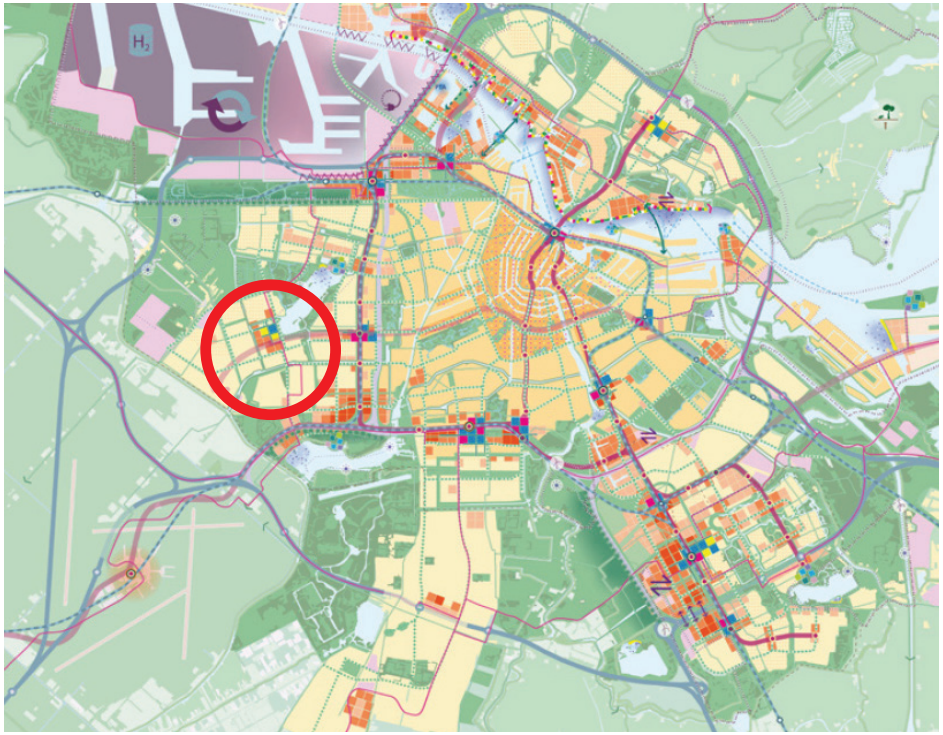
De bereikbaarheid en infrastructuur van Osdorpplein wordt verbeterd en uitgebreid, met name voor de fietser en voetganger. Osdorpplein wordt meer autoluw.

In dit stedenbouwkundig plan staat de verdere ontwikkeling van Osdorpplein naar een levendig, veelzijdig en druk bezocht stadscentrum centraal, met plekken waar ontmoeting vanzelfsprekend is. Daarbij wordt ingezet op een duurzame gebiedsontwikkeling en een kwaliteitsimpuls voor de openbare ruimte, waaronder de zuidwestoever van de Sloterplas.

1.8 Proces en participatie

Eind 2022 is het Concept Stedenbouwkundig Plan samen met de Concept Investeringsnota Stadscentrum Osdorpplein fase 2 in de inspraak geweest. In de Nota van Beantwoording Stadscentrum Osdorpplein fase 2a zijn de 155 inspraakreacties samengevat en beantwoord.

De wijzigingen die zijn voortgekomen uit de inspraak zijn in voorliggend stedenbouwkundig plan verwerkt. De meest in het oog springende wijzigingen zijn een gewijzigde verkaveling van de ontwikkellocaties SuHa3 en Tussen Meer Zuid en het verleggen en autoluw maken van de Martini van Geffenstraat. Ook wordt in het stedenbouwkundig plan een duidelijker onderscheid gemaakt in fase 2a (investeringsbesluit) en fase 2b (mogelijke toekomstige uitwerking).



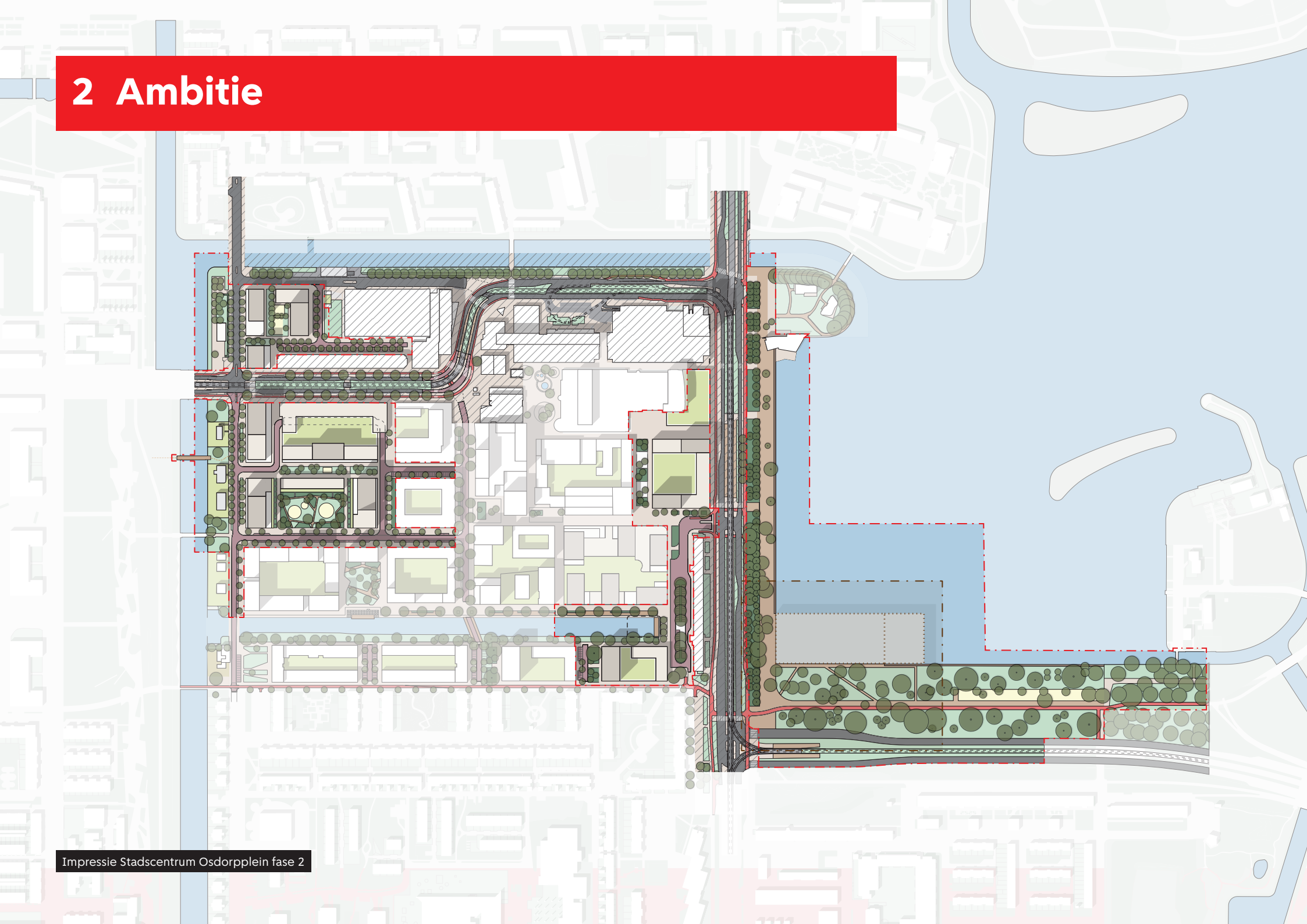
Kaart Omgevingsvisie Amsterdam 2050: de ligging van Stadscentrum Osdorpplein in meerkernig Amsterdam

Een uitgebreide toelichting op het doorlopen proces is opgenomen in de Investeringsnota Stadscentrum Osdorpplein fase 2a. Voor de participatie die in 2020 en 2021 heeft plaatsgevonden, wordt verwezen naar het participatieverslag dat als bijlage bij de Investeringsnota gaat.

1.9 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt kort de ambitie voor Stadscentrum Osdorpplein fase 2a geschetst. Hoofdstuk 3 bevat een toelichting op het plan aan de hand van de plankaart en de verschillende te onderscheiden zones. Het programma dat op deze ontwikkellocaties tot stand komt, is onderwerp van hoofdstuk 4. Hoofdstuk 5 behandelt de verschillende ontwikkellocaties in meer detail en de (bouw)regels die worden meegegeven. De Nieuwe Meervaart en de integrale opgave met de aanpak van de zuidwestoever komen in hoofdstuk 6 aan de orde. In hoofdstuk 7 wordt ingegaan op de openbare ruimte, het groen en de functies die er een plek krijgen. Hoofdstuk 8 gaat in op verkeer en mobiliteit, parkeren van auto's en fietsen en aanpassingen in de wegenstructuur. In hoofdstuk 9 wordt het beleid en de maatregelen ten aanzien van duurzame gebiedsontwikkeling toegelicht. Architectonische regels deels in aanvulling op de bouwregels, zijn vastgelegd in het Beeldkwaliteitsplan in hoofdstuk 10. Tot slot in hoofdstuk 11 een toekomstperspectief (fase 2b), de mogelijke planontwikkeling als vervolg op fase 2a.

2 Ambitie



Impressie Stadscentrum Osdorpplein fase 2

De ontwikkeling van het Osdorpplein tot stadscentrum voor Nieuw-West is meer dan een decennium geleden in gang gezet en vastgelegd in de plannen voor fase 1. In fase 2a worden de ambities en ruimtelijk-programmatische uitgangspunten verder uitgewerkt.

Kernpunten zijn:
1. Doorgroei naar een volwaardig, eigen en uitnodigend stadscentrum
2. Integrale opgave inpassing Nieuwe Meervaart in Sloterplas en versterken van de ruimtelijke kwaliteit van zuidwestoever
3. Ontwikkeling hoogwaardige en groene openbare ruimte
4. Autoluwe openbare ruimte: ruimte voor voetganger, fietser en openbaar vervoer
5. Duurzame gebiedsontwikkeling.

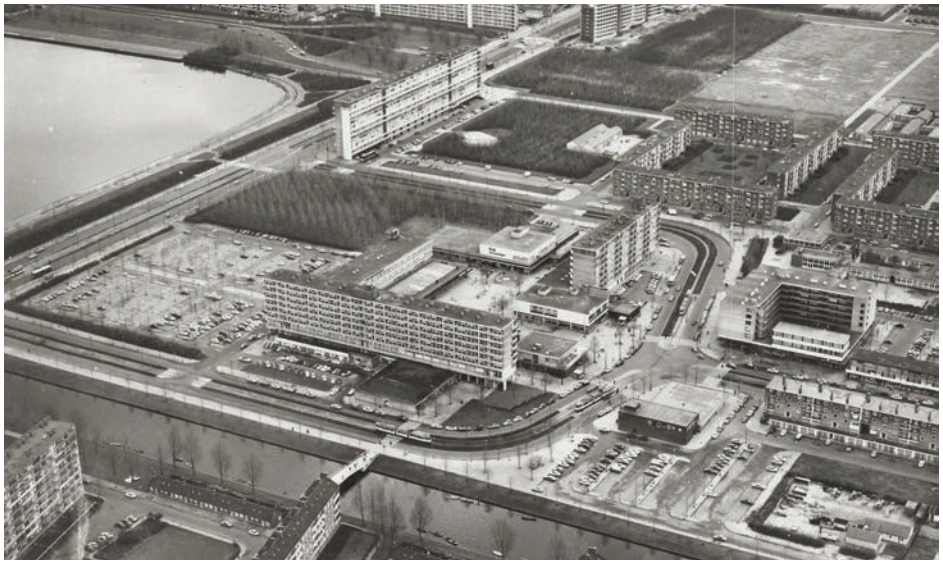
2.1 Een stadscentrum voor Nieuw-West

Voor de ontwikkeling van Osdorpplein tot een volwaardig stadscentrum is het niet alleen nodig om verder te verdichten (toevoegen en mengen van functies). Ook het behouden en versterken van de eigen identiteit is cruciaal.

Versterken eigenheid en aantrekkelijkheid centrumgebied
Osdorpplein kenmerkt zich door een bijzondere combinatie van oud en nieuw, AUP-architectuur en hedendaagse architectuur. Dankzij deze combinatie ontstaat er een verrassende mix van diverse tijdslagen en architectuurstijlen, die het Osdorpplein uniek en herkenbaar maakt als het stadscentrum van Nieuw-West. De Tussen Meer met zijn karakteristieke lange bebouwingswand en het Lammetjesplein met de compositie van winkelpaviljoens en flats vormen een waardevol en nog steeds herkenbaar en kenmerkend stedenbouwkundig ensemble uit de AUP-tijd. Dit ensemble bepaalt mede de stedenbouwkundige signatuur van Stadscentrum Osdorpplein. De Anslijnflat vormt samen met de andere bebouwing aan de Meer en Vaart en aan de Lelylaan een van de kenmerkende wanden van de Sloterplas. Bij de planvorming en uitwerking van fase 2a wordt nadrukkelijk



Strokenbouw wordt vervangen door (deels) gesloten bouwblokken (fase 1)



Kenmerkend stedenbouwkundig ensemble Tussen Meer - Lammetjesplein uit AUP-tijd

rekening gehouden met deze historische context van Osdorpplein, met name de aansluiting van de nieuwbouw op de bestaande bebouwing.

Een bijzondere kwaliteit van het stadscentrum is de ligging aan de Sloterplas. De relatie met de Sloterplas wordt versterkt door de realisatie van de Nieuwe Meervaart in de Sloterplas en de herontwikkeling van de locatie van de huidige Meervaart.

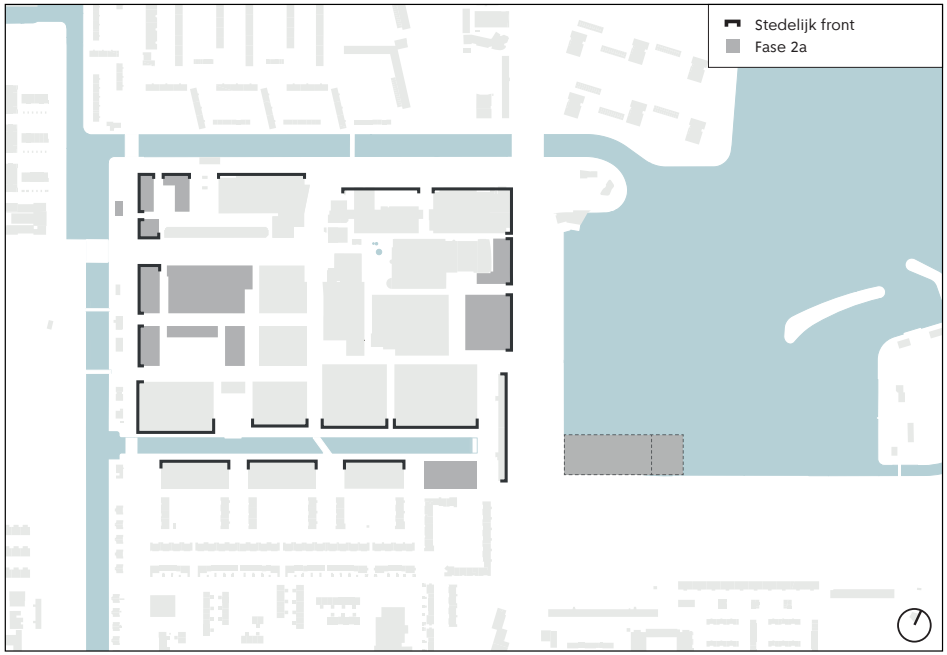
Uitnodigend en groter centrumgebied

Wie het Osdorpplein nadert ervaart dat er geen sprake is van (een) vanzelfsprekende entree(s). Het centrum is in zichzelf gekeerd. In fase 2a wordt veel aandacht besteed aan het verbeteren van de relatie van het centrum met de randzones en de Sloterplas. Het centrum keert zich als het ware naar buiten toe. Door transformatie van de randen van het centrumgebied ontstaan waar mogelijk levendige en vriendelijke 'voorkanten'. Bewoners en bezoekers worden als het ware verleid om het Osdorpplein op te gaan.

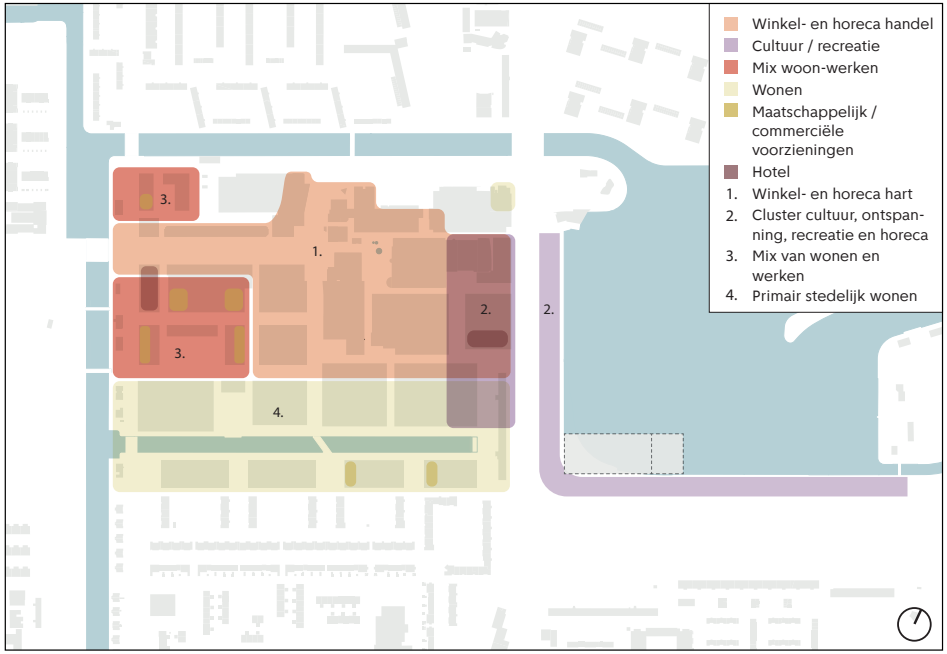
Zonering

Globaal onderscheiden we in Stadscentrum Osdorpplein vier zones, elke met een eigen karakter. In de uitwerking van fase 2a breidt (de beleving van) het centrum zich uit naar de zones, als volgt:

1. Centraal in het projectgebied ligt het winkel- en horecahart in de as Tussen Meer - Lammetjesplein - Meer en Vaart;
2. Aan de oostzone langs de Meer en Vaart en de Sloterplas vormen cultuur, ontspanning, recreatie en horeca een cluster met als belangrijkste smaakmakers: het Verhalenhuis met OBA XL, cinema, radiostation en centrum voor Arabische kunst en cultuur (fase 1, in aanbouw), de te herontwikkelen locatie van de huidige Meervaart, de Nieuwe Meervaart en herinrichting zuidwestoever Sloterplas;
3. De westzone aan de Hoekenes wordt een gemengd (hoog)stedelijk gebied met een mix van wonen, werken en voorzieningen in de plinten. De westelijke entree van de Tussen Meer krijgt stedelijke allure en extra functies.
4. De zuidzone van het stadscentrum wordt (hoog)stedelijk woongebied aan de Nieuwe Osdorpergracht, met een gemengd programma in de plinten.



Stedelijk front



Globale zonering / functies

Functiemenging en levendigheid
Een levendig stadscentrum kenmerkt zich door een diverse mix aan functies. In fase 2a is dat ook het uitgangspunt. Het basisprogramma is wonen waaraan zowel buurtfuncties (buurtkamer) als buurtoverstijgende functies worden toegevoegd: kantoren en bedrijven, ateliers, maatschappelijke en culturele voorzieningen, winkels en horeca, waaronder twee nieuwe hotels. De verhouding tussen woonprogramma en niet-woonprogramma is in fase 2a ongeveer tweederde - eenderde.

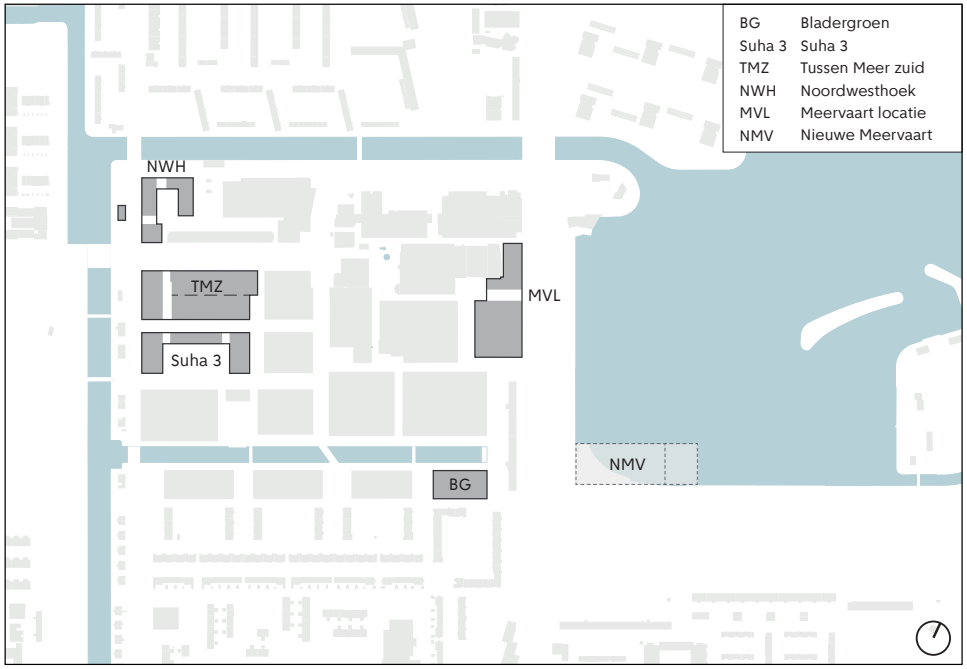
De realisatie van het nieuwbouwprogramma is voornamelijk door transformatie. Oude gebouwen worden gesloopt en vervangen door duurzame nieuwbouw in hogere dichtheid met een mix aan functies. Dit gebeurt in nauw overleg met eigenaren en bewoners.

De nieuwe gebouwen krijgen hoge plinten met een gemengd programma. Dit draagt bij aan de levendigheid en de veiligheid op straat (ogen op straat). De hoge plinten bieden ook flexibiliteit voor functieveranderingen op termijn. Door het creëren van straten en pleinen ontstaan levendige routes en wandelrondjes in het gebied.

Ontwikkellocaties
Fase 2a kent zes ontwikkellocaties die op verschillende momenten in de tijd worden herontwikkeld (sloop/nieuwbouw). Het betreft een locatie aan de zuidzijde van het plangebied: de Nieuwe Osdorpergracht (Bladergroen), twee locaties aan de westzijde: de Martini van Geffenbuurt (SuHa3 en Tussen Meer Zuid), een locatie aan de noordzijde: de Hanenbergbuurt (Noordwesthoek) en twee locaties aan de oostzijde: het waterfront aan de Sloterplas (Huidige Meervaart en Nieuwe Meervaart).

De huidige strokenbouw met ongedefinieerde en weinig aantrekkelijke openbare ruimtes en parkeren op straat wordt vervangen door bouwblokken -veelal samengesteld uit meerdere gebouwen- met inpandige parkeergarages en openbare parkjes of groene binnenterreinen voor de bewoners. De bouwblokken zijn gelegen aan straten en pleintjes. Voor de bouwblokken in deze ontwikkellocaties zijn spelregels geformuleerd over de omvang en opbouw, de plint, de inrichting, toegankelijkheid en zichtbaarheid van de binnenterreinen, de daken, het parkeren en de architectuur. Tezamen bieden deze spelregels voldoende ruimte voor nadere invulling, maar garanderen ze tegelijkertijd eenheid in verscheidenheid.
Vijf ontwikkellocaties worden in hoofdstuk 5 toegelicht.

In tegenstelling tot de andere vijf locaties betreft de Nieuwe Meervaart de realisatie van een multifunctioneel nieuw theatergebouw met haar eigen specifieke ambities en eisen. De ontwikkeling ervan vraagt om een zorgvuldige inpassing in de Sloterplas en een integrale aanpak met de opwaardering van de zuidwestoever van de Sloterplas. Er heeft in het kader van het concept stedenbouwkundig plan nader ruimtelijk onderzoek plaatsgevonden naar de inpassing van de Nieuwe Meervaart in de Sloterplas. Van de drie onderzochte locaties (Noord, Midden en Zuid) was en is de locatie Zuid de meest passende optie en uitgangspunt voor verdere uitwerking.



Ontwikkellocaties

In hoofdstuk 6 en 7 wordt nader ingegaan op deze ontwikkeling en de integrale opgave (uitwerking van de zuidwestoever).

Hoogbouw
De basisbebouwing heeft een hoogte van 21 meter. Deze krijgt door het gebied heen hoogteaccenten, torens van 41,7 meter vanaf maaiveld (41 meter boven NAP conform Luchthavenindelingsbesluit, zie hieronder). Om het centrumgebied ruimtelijk te markeren en het woningaantal en aanbod te vergroten is de ambitie om in fase 2a drie torens van 60 meter te ontwikkelen, één aan de Meer en Vaart (op de locatie van de huidige Meervaart) en twee aan de westrand van het centrum (aan de Tussen Meer en hoek Hoekenesgracht-Osdorpergracht)

Luchthavenindelingsbesluit
Osdorpplein ligt in een gebied met hoogtebeperkingen vanwege de nabijheid van luchthaven Schiphol. Volgens het Luchthavenindelingsbesluit (LIB) Schiphol is in het gebied bebouwing hoger dan 41 meter boven NAP niet toegestaan (met een gemiddeld maaiveldniveau van 0,70 meter onder NAP betekent dit een maximale bebouwingshoogte van 41,7 meter vanaf maaiveld). Voor de torens van 60 meter dient dan ook een vrijstelling van het LIB te worden aangevraagd bij de Inspectie Leefomgeving en Transport van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

De gemeente heeft een Aeronautical Study laten doen naar de mogelijkheden voor torens van 60 meter hoog. In het najaar van 2023 is een aanvraag voor vrijstelling van het LIB ingediend voor een toren van 60 meter hoog aan de westentree van Tussen Meer. Deze vrijstelling is inmiddels toegekend. Voor de overige torenlocaties dienen te zijner tijd separate vrijstellingsaanvragen bij het Rijk te worden gedaan.



Hoogbouw / torens Stadscentrum Osdorpplein fase 2a

2.2 Ontwikkeling Nieuwe Meervaart in Sloterplas en kwaliteitsimpuls oevers

In juli 2020 heeft de gemeenteraad besloten dat er een nieuw gebouw voor de Meervaart komt waarbij is gekozen voor de locatie in de Sloterplas (de waterlocatie). Met 14.000 m² bruto vloeroppervlak wordt het groter dan het huidige gebouw en biedt het ruimte aan meerdere functies, zoals het Talentenhuis. De Nieuwe Meervaart is een belangrijke culturele publiekstrekker en verbindende schakel tussen stadsdeel Nieuw-West en de rest van de stad.

De Nieuwe Meervaart vraagt om een zorgvuldige inpassing in de Sloterplas en een integrale aanpak met de opwaardering van de zuidwestoever van de Sloterplas. De basis van de aanpak van de zuidwestoever is een groene (wandel)promenade van het horeca-eiland via de hoek Meer en Vaart - Lelylaan tot aan het watersporteiland. De Nieuwe Meervaart is gelegen aan deze promenade. De promenade krijgt een hoogwaardige en groene inrichting met verschillende sferen. Het contact met het water wordt versterkt en de sport- en speelvoorzieningen worden uitgebreid.

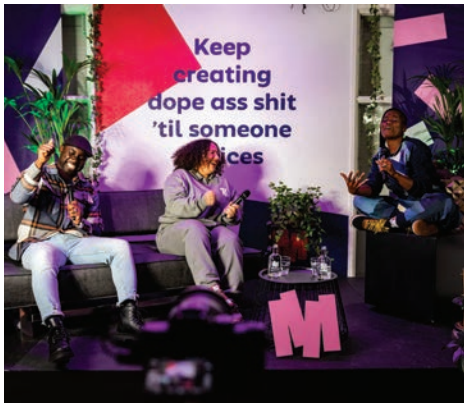


Huidige Meervaart









2.3 Hoogwaardige, groene en autoluwe openbare ruimte

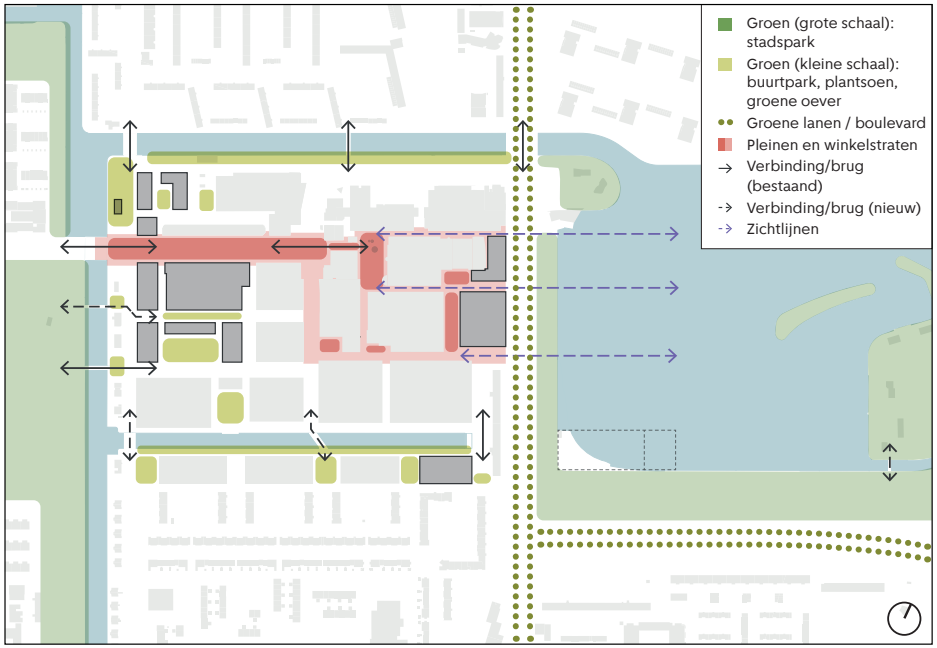
Hoogwaardig
De in fase 1 gekozen hoogwaardige materialen en meubilair worden ook toegepast in fase 2. Zo krijgt het gehele centrum eenzelfde hoogwaardige uitstraling.

Groen
In fase 2a wordt conform het beleid van de gemeente Amsterdam (autoluw, rainproof, biodiversiteit) ingezet op vergroening van de openbare ruimte en de gebouwen (daken, binnentuinen en gevels). Meer groen draagt bij aan de leefbaarheid en zorgt voor het vasthouden van regenwater, verkoeling voor mens en dier, een gezonde buitenlucht, een aangename sfeer en is een habitat voor insecten en vogels.

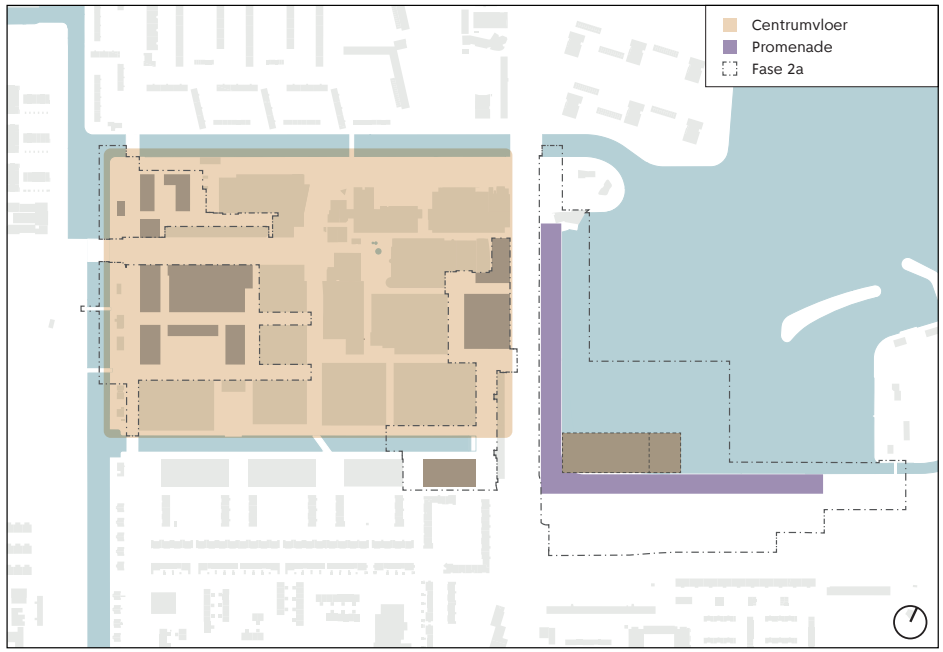
In fase 2a krijgen alle straten een beplanting met bomen en groenvakken, er komt een buurtparkje in de Martini van Geffenbuurt (SuHa3) en op diverse plekken worden speel- en sportvoorzieningen toegevoegd.

Blauw
De groenblauwe randen van Stadscentrum Osdorpplein (grachten, Stadspark Osdorp, Sloterplas en oevers) worden kwalitatief verbeterd. In de zuidzone wordt het ontwerp van de Nieuwe Osdorpergracht voltooid, met verblijfsplekken aan het water. De Hoekenesgracht krijgt een extra voetgangersbrug om de relatie met het Stadspark Osdorp en aanliggende buurten te verbeteren. Er ontstaan nieuwe ommetjes rondom de grachten die het centrumgebied flankeren. Het Hoekenesplantsoen krijgt een horecapaviljoen om zo de verblijfs- en ontmoetingsfunctie te versterken.

De oevers van de Sloterplas worden met de komst van de Nieuwe Meervaart hoogwaardig heringericht. Er komt (in overleg met gebruikers) een



Structuur openbare ruimte, water en groen

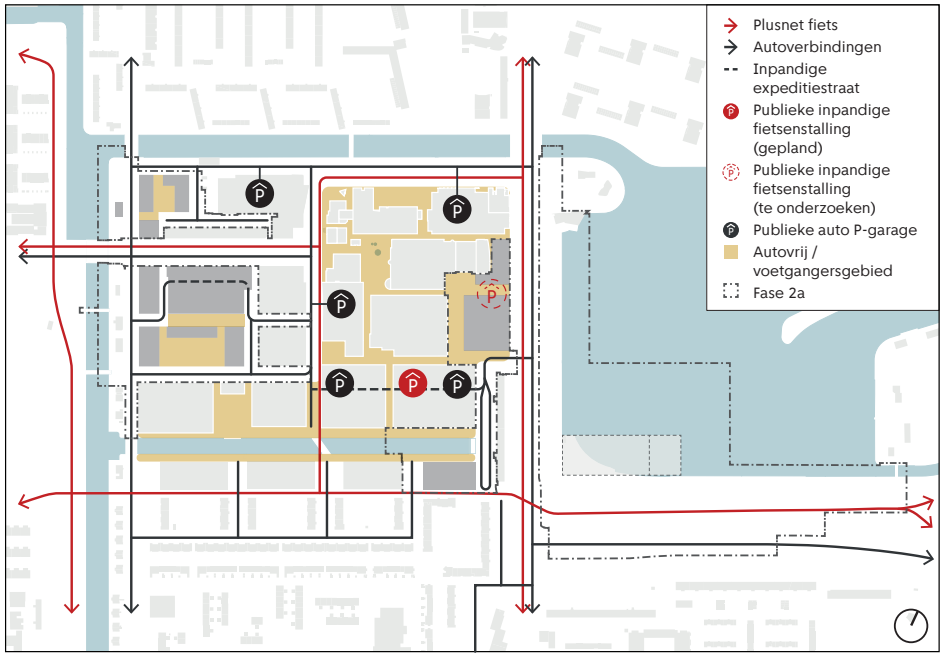


Hoogwaardige bestrating Stadscentrum Osdorpplein & promenade Sloterplas

extra voetgangersbrug vanaf de zuidoever naar het watersporteiland ter versterking van het rondje Sloterplas.

Autoluw
Het aantal autoluwe straten wordt uitgebreid. De auto is er te gast. Binnen het Stadscentrum Osdorpplein geldt op bijna alle wegen een maximumsnelheid van 30 km/uur. De fiets gaat op deze wegen mee met de auto. De Martini van Geffenstraat wordt verlegd en deels autovrij.

Door de komst van inpandige parkeergarages bij de nieuwe bebouwing verdwijnen auto's uit het straatbeeld. Bewoners en gebruikers van voorzieningen maken gebruik van inpandige fietsenstallingen. Het fietsparkeren op maaiveld is voor bezoekers. Zo blijft er voldoende ruimte over voor de voetganger en om te verblijven. Naast de inpandige publieke fietsenstalling in MIX Amsterdam (in aanbouw) wordt er in fase 2a onderzocht of er behoefte is aan een tweede publieke inpandige fietsenstalling op of bij het terrein van de huidige Meervaart.



Wegenstructuur, voetgangersgebied en openbare parkeergarages (auto en fiets)

Openbaar vervoer
In 2021 heeft de Westtangent de voormalige buslijn 69 vervangen. De Westtangent is een busverbinding tussen Amsterdam Sloterdijk en Schiphol die acht centrale plekken in Nieuw-West met elkaar verbindt, waaronder Osdorpplein. De halte Ruimzicht is destijds aangepast en geschikt gemaakt voor bus en tram.
In de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 is de Oost-West-metrolijn als een mogelijk toekomstige ambitie opgenomen.

2.4 Duurzame gebiedsontwikkeling

De gemeente Amsterdam zet in op duurzame gebiedsontwikkeling. Belangrijke thema's zijn:
- Toekomstbestendig
- Duurzame energie en aardgasvrij
- Klimaatadaptatie
- Natuurinclusief bouwen
- Circulair bouwen.
- Uitstootvrije mobiliteit en schone lucht
- Afvalvrije stad

Dit wordt verder toegelicht in hoofdstuk 9. In dit SP worden verschillende voorstellen gedaan op het gebied van verkeer, energie, circulaire economie, klimaatadaptie en natuurinclusief bouwen.

3 Plan op hoofdlijnen en plankaart



Legenda

Stedenbouwkundig Plan Stadscentrum Osdorpplein Fase 2a

Exploitatiegrens fase 2a

Plangrens fase 2b (op termijn)

Exploitatiegrens fase 1

Ontwikkellocaties

Ontwikkellocatie fase 2a

Nieuwe bebouwing (fase 2a)

Plint van 7m blijft onbebouwd/open (overbouw)

Openingen in bebouwingswand (n.t.b.)

Alternatieve gevel

Ontwikkelingsveld fase 2b (op termijn, nader uit te werken)

Bebouwing fase 1 (te bouwen)

Bestaande bebouwing (te handhaven; fase2/fase1)

Best. bebouwing te verplaatsen / verwijderen (optioneel)

Daktuin/dakterras

Tuin/terras particulier

21 Maximale bebouwingshoogte

* Nader te onderzoeken hoogbouwoptie tot max. 60 meter

Optie nieuwe of te verplaatsen kiosk

Bestaande kiosk

Zichtlijn naar de Sloterplas

Publieke parkeergarage

Publieke fietsparkeergarage

Publieke (fiets)parkeergarage optioneel

Nieuwe Meervaart
met indicatieve footprint (min. 6600 m², max. 9000 m²)

Inpassingsgebied Nieuwe Meervaart

Openbare ruimte

Water (bestaand)

Water (nieuw)

Boom (bestaand)

Boom (nieuw)

Uitwerkingszone Nieuwe Osdorpergracht
/ Participatie over inrichting

Openbaar groen (park, plantsoen, groenstrook)

Openbaar groen (vaste planten / gevarieerde beplanting)

Speel- en sportvoorziening

Infrastructuur

Hoogwaardige voetgangerspromenade (nieuw)

Vrijliggend fietspad

Nieuwe fiets- en/of voetgangersbrug

Bushalte (bestaand)

Tram/bushalte (bestaand)

Tramrails (bestaand)

In dit hoofdstuk wordt het plan op hoofdlijnen toegelicht en de verschillende zones (zuid, west, noord, oost) rondom het centrumgebied beschreven.

Stedelijke bouwblokken met gemengd programma en torens
Op 5 ontwikkellocaties (Bladergroen, SuHa3, Tussen Meer Zuid, Noordwesthoek, Meervaart) vindt verdere stedelijke verdichting en functiemenging plaats: bestaande bebouwing maakt plaats voor meer stedelijke bebouwing (in hoge dichtheid) met een mix van woningen, kleinschalige kantoren en bedrijfjes, ateliers, hotels, culturele, maatschappelijke en commerciële voorzieningen en horeca. Het parkeren vindt in inpandige, ondergrondse parkeergarages plaats. De Nieuwe Meervaart krijgt een locatie in de Sloterplas (zesde ontwikkellocatie).
De bouwblokken krijgen een 7 meter hoge (dubbele) plint, een basishoogte van 6 bouwlagen (max. 21m hoog, vanaf maaiveld) en hoogteaccenten of torens tot 13 bouwlagen (max. 41,7m hoog, vanaf maaiveld).

De wens is om op 3 locaties in fase 2a verder de hoogte in te gaan door het realiseren van torens van 60 meter. Het gaat om torens op de locatie van de huidige Meervaart en twee locaties aan de westelijke entree van het stadscentrum: de Tussen Meer en de noordwesthoek Hoekenes – L. van Sonsbeeckstraat. Deze torens versterken het waterfront en de skyline aan de Sloterplas (locatie Meervaart) en markeren het stadscentrum aan de westelijke entree met ruimtelijke bakens. Hiermee worden de entreezones aan de randen van het centrumgebied stedelijker, uitnodigender en levendiger. Gezien de hoogtebeperking die in het gebied geldt vanwege de nabijheid van Schiphol, is hiervoor toestemming nodig van Inspectie Leefomgeving en Transport.

Zuidzone: aan de Nieuwe Osdorpergracht
Aan de zuidzijde van Stadscentrum Osdorpplein wordt in fase 1 het grootste deel van de Nieuwe Osdorpergracht gerealiseerd. Op de noordelijke kade komen beplantingsstroken in combinatie met speel-/sportobjecten. De zuidoever krijgt een grastalud, waterbeplanting en een diverse mix van parkbomen. In fase 2a wordt de gracht verder afgemaakt en de beëindiging van de gracht – de oostelijke kop – vormgegeven. Deze kop kan een bijzondere verblijfsplek worden. Samen met bewoners wordt het ontwerp van de beëindiging van de gracht verder uitgewerkt.

Aan de zuidzijde van de nieuwe gracht (bij de Anslijnflat) komt in fase 2a op de ontwikkellocatie Bladergroen een bouwblok met een laagbouwdeel en een woontoren. Het is in opbouw gelijk aan het naastgelegen nieuwbouwblok uit fase 1 (SuHa2C). Beide bouwblokken zijn als het ware een tweeling, en worden door de ontwikkelaar daarom ‘Twins’ genoemd. Ze vormen de overgang tussen de eerder gerealiseerde laagbouw aan de toekomstige gracht en de bestaande Anslijnflat.



Ontwikkellocatie Bladergroen (zuidzijde Nieuwe Osdorpergracht)

Westzone: de Martini van Geffenbuurt
In de westzone zijn twee ontwikkellocaties: SuHa3 en Tussen Meer Zuid.

SuHa3
De drie huidige flats in strokenbouw bij de Hoekenes en Van Suchtelen van de Haarestraat worden vervangen door nieuwbouw. Dit betreft de ontwikkellocatie Suha3. Hier komen drie gebouwen in een U-vorm, met in het midden een buurtparkje aan de Van Suchtelen van de Haarestraat. In het buurtparkje komt afwisselende beplanting met bomen en een speelplek voor de buurt. De drie gebouwen hebben een basishoogte van 21 meter en aan de oost- en westzijde twee hoogteaccenten/torens tot maximaal 41,7 meter hoogte vanaf maaiveld. In een deel van de plint komen voorzieningen.

De Hoekenes wordt heringericht. Door de bebouwing van SuHa3 dient een aantal van de bestaande bomen te verdwijnen. Deze worden waar mogelijk gecompenseerd door nieuwe aanplant in de nabije omgeving zoals de toekomstige groenstrook in de Martini van Geffenstraat en/of in het buurtpark. Het merendeel van de bestaande bomen blijft behouden en krijgt betere groeicondities door beplantingsstroken in het trottoir toe te voegen. De Van Suchtelen van de Haarestraat wordt heringericht met hoogwaardige materialen, langsparkeren voor bezoekers en bomen.

Tussen Meer Zuid
Deze locatie omvat drie ontwikkelingen aan Hoekenes zuid, Tussen Meer en Martini van Geffenstraat.

Op de hoek Hoekenes en Tussen Meer komt een hotel met publieke horeca in de plint. Hiermee krijgt de westentree van het stadscentrum een impuls.

De huidige bebouwing aan de Tussen Meer wordt gesloopt om plaats te maken voor nieuwbouw. De nieuwe bebouwing krijgt dezelfde functies als de huidige: een woonblok met winkels in de plint.

De Martini van Geffenstraat wordt tussen de straten Hoekenes en Osdorpplein/Jan Celesstraat verlegd en recht getrokken. De scherpe bocht in de straat verdwijnt. Dit biedt ruimte voor de inpandige expeditiestraat. Een deel van


Ontwikkellocatie Suha 3


Ontwikkellocatie Tussen Meer Zuid (Martini van Geffenbuurt)

nieuwe Martini van Geffenstaat wordt autovrij en krijgt een brede groenstrook met een speelvoorziening.
Aan de Martini van Geffenstraat komt een woongebouw met ruimte voor kleinschalige kantoren, bedrijfjes en voorzieningen in de plint.

Tussen de bebouwing aan de Tussen Meer en de Martini van Geffenstraat komt een inpandige expeditiestraat voor de bevoorrading van de winkels. Ook wordt er het parkeren voor bewoners en gebruikers gerealiseerd. Op de inpandige expeditiestraat en de parkeergarage komt een collectieve daktuin.

In het verlengde van de verlegde Martini van Geffenstraat komt een voetgangersbrug over de Hoekenesgracht als extra verbinding met het Stadspark Osdorp, waar het aantal sport- en speelvoorzieningen de komende jaren wordt uitgebreid.

De noordzone: de Hanenbergbuurt
Op de locatie van het voormalige KPN-gebouw wordt een stedelijk woongebouw met voorzieningen in de plint ontwikkeld. De M. Hanenbergstraat wordt heringericht en ook het plantsoen met speel- en sportplekken tussen dit blok en de bebouwing aan de Hoekenes wordt vernieuwd.
Aan de Hoekenes komt nieuwbouw met een mix van voorzieningen, werkfuncties, horeca en wonen in de plint. Zowel bij de entree van de Tussen Meer als op de hoek Hoekenes – L. van Sonsbeeckstraat kan een toren komen. Deze nieuwe gebouwen vormen samen de ontwikkellocatie Noordwesthoek A.

De oostzone: het waterfront aan de Sloterplas
In de zuidwesthoek van de Sloterplas komt de Nieuwe Meervaart. De Nieuwe Meervaart is een belangrijke culturele publiekstrekker én 'verbindende schakel' tussen stadsdeel Nieuw-West en de rest van de stad. Het verlevendigt de zuidkop van de Sloterplas en betrekt dit deel van het plangebied bij het Stadscentrum Osdorpplein. De Nieuwe Meervaart wordt groter dan het huidige gebouw en zal meerdere functies huisvesten, zoals het Talentenhuis.

De locatie (de mate van schuifruimte voor het gebouw) en de vorm van het gebouw, de ontsluiting van de expeditie, een kiss&ride, taxi-dropoff


Ontwikkellocatie Noordwesthoek (Hanenbergbuurt)


Ontwikkellocatie huidige Meervaart e.o.

en kortparkeerplekken voor touringcars zijn onderdeel van de integrale inpassingsopgave van de Nieuwe Meervaart in de Sloterplas en de inrichting van de zuidwestoever.

Het huidige horecapaviljoentje tegenover de Anslijnflat dient met de komst van de Nieuwe Meervaart te worden verplaatst of verwijderd.

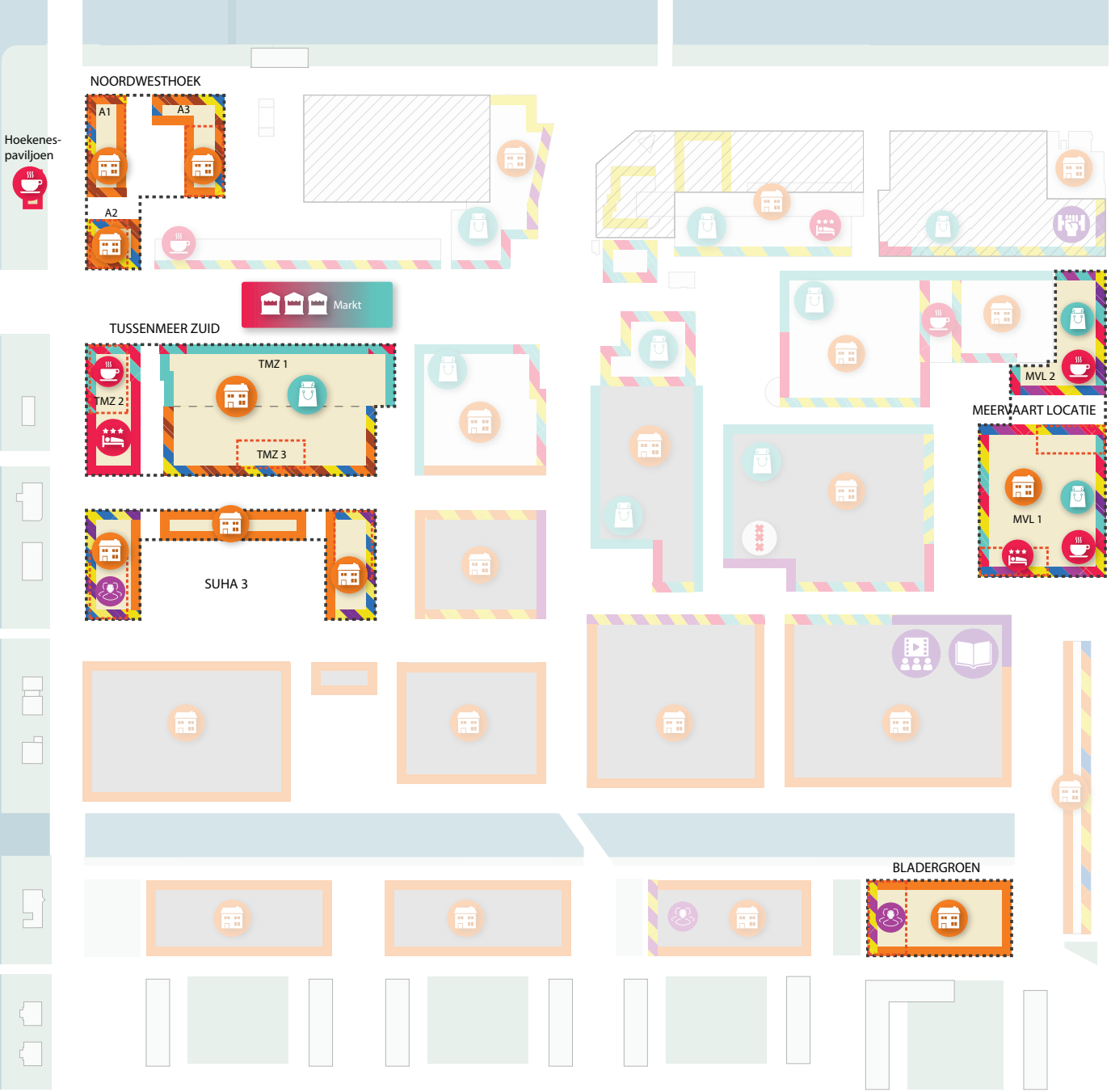
De zuidwestoever van de Sloterplas wordt samen met realisatie van de Nieuwe Meervaart flink verbeterd met een nieuwe groene promenade, zitplekken aan het water, sport- en spelvoorzieningen en een rijk beplantingspalet. De huidige loskade (bij de I AMSTERDAM letters) wordt vergroend, een plek om dicht bij het water te verpozen. Richting de Lelylaan komt een nieuwe urban sports en speelstrip. Deze wordt in overleg met de omgeving nader uitgewerkt.

De locatie van de huidige Meervaart aan de Meer en Vaart wordt na de ingebruikname van de Nieuwe Meervaart en sloop van het huidige gebouw, herontwikkeld met woningbouw, een hotel en een gemengde plint met winkels, horeca en (culturele en/of leisure-)voorzieningen. Op het pleintje naast de huidige Meervaart komt een paviljoenachtig (laag) gebouw met een groen dak en een publieke functie aan de boulevard. Tussen het nieuwe paviljoen en het gebouw op de Meervaartlocatie komt een directe voetgangersroute vanaf het Lammetjesplein naar de Meer en Vaart. Zo ontstaat er ook een nieuw doorzicht vanaf het Lammetjesplein naar de Sloterplas (en vice versa), die de verbinding tussen het winkelhart en de plas versterkt. De Meer en Vaart, nu gedomineerd door de blinde gevels van de Meervaart en een pleintje dat als restruimte voelt, krijgt meer het karakter van een levendige boulevard. Vanaf de boulevard en de bebouwing kunnen bewoners en gebruikers genieten van het uitzicht over de Sloterplas.

Een hoogwaardige en duurzame openbare ruimte
De herinrichting van de openbare ruimte volgt in principe de ontwikkeling van de ontwikkellocaties en sluit aan bij de hoogwaardige materialisering en inrichtingsprincipes van fase 1. De wandelpromenade langs de Sloterplas krijgt een groene inrichting met meer verblijfskwaliteit.

Ook wordt in fase 2a ingezet op een groene inrichting van de openbare ruimte en de binnentuinen van de bouwblokken. Het ontwerp van de Nieuwe Osdorpergracht (fase 1) wordt in fase 2a doorgezet en afgemaakt, met ruimte voor een bijzondere beëindiging aan de oostkop van de gracht in overleg met omwonenden. Gedacht kan worden aan een inrichting met bijvoorbeeld watertrappen, een groen pleintje, een speelplek. In de straatinrichting krijgen voetgangers en fietsers meer ruimte, geparkeerde auto's zijn minder dominant in het straatbeeld.

4 Programma



Programma (indicatief)
Stadscentrum Osdorpplein
fase 2a

Legenda programma

- Ontwikkelingsvelden
- Huidige bebouwing
- Fase 1 (bestaand en gepland)
- Fase 2a
- Fase 2b (bestaand)

Plintfuncties

- Cultuur en vrije tijd
- Maatschappelijk
- Bedrijven
- Kantoren
- Horeca
- Detailhandel
- Commercieel
- Wonen

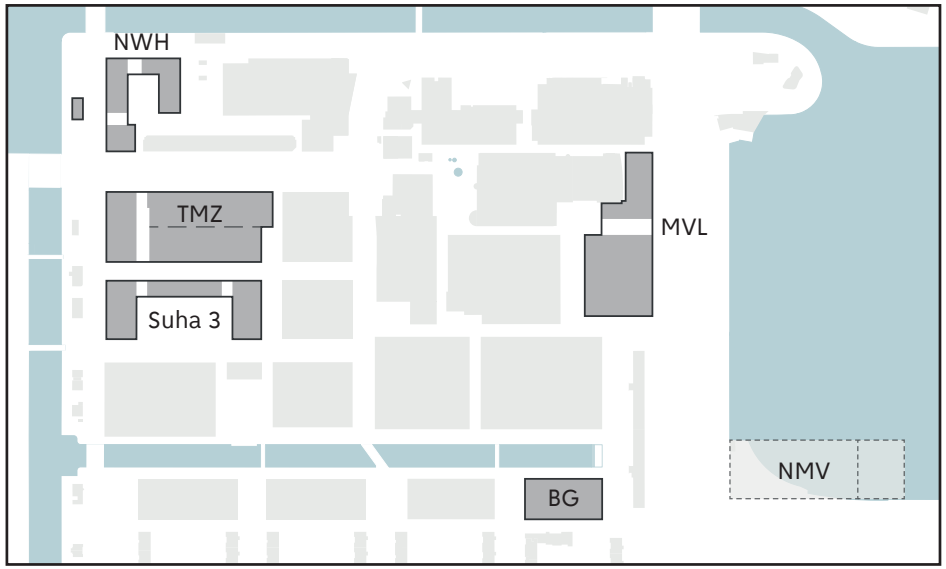
Gebouwfuncties en specials

- Woningen
- Kantoren
- Theater
- Fitness
- Verhalenhuis
- Film
- Stadsloket
- Buurtkamer of meidencentrum
- Hotel
- Cafe's & restaurants
- Talenten-huis
- Bedrijven
- Winkels

Het programma voor fase 2a wordt gerealiseerd op de ontwikkellocaties in samenwerking met eigenaren. Ook de Nieuwe Meervaart is onderdeel van het te realiseren programma. Op alle locaties tesamen kan ongeveer 152.000 m² bruto vloeroppervlak (bvo) worden gerealiseerd. Van het nieuwbouwprogramma is zo'n 102.000 m² bvo bestemd voor wonen en 50.000 m² bvo voor niet-wonen (inclusief de Nieuwe Meervaart). De verhouding tussen het volume van het woonprogramma en het niet-woonprogramma is circa tweederde - eenderde.

Voor het realiseren van het nieuwbouwprogramma dienen circa 230 bestaande woningen (ca 23.000 m²) en circa 9.000 m² niet- woonprogramma te worden gesloopt.

In onderstaande tabel zijn de vierkante meters weergegeven van het te slopen en te ontwikkelen programma, uitgesplitst naar wonen en niet-wonen.



Vijf ontwikkellocaties en de Nieuwe Meervaart

NWH	Noordwesthoek
MVL	Meervaart locatie
TMZ	Tussen Meer zuid
Suha 3	Suha 3
BG	Bladergroen
NMV	Nieuwe Meervaart

Blok	Woonprogramma			Niet-woonprogramma			Totaal nieuw	Saldo totaal
	nieuw m² bvo	sloop m²	saldo m² bvo	nieuw m² bvo	sloop m² bvo	saldo m² bvo	(m² bvo)	(m² bvo)
Fase 2A								
NWH-A	26.950	4.100	22.850	2.000	300	1.700	28.950	24.550
MVL	13.150	0	13.150	14.700	6.100	8.600	27.850	21.750
TMZ	22.050	2.520	19.530	16.300	2.300	14.000	38.350	33.530
SuHa3	27.740	14.400	13.340	3.080	0	3.080	30.820	16.420
BG	12.160	2.100	10.060	200	0	200	12.360	10.260
ZWO/NMV	0	0	0	14.000	0	14.000	14.000	14.000
Totaal	**102.050**	**23.120**	**78.930**	**50.280**	**8.700**	**41.580**	**152.330**	**120.510**

Tabel met indicatief ontwikkelprogramma fase 2a in m² bvo

4.1 Wonen

Het intensief gebruik van ruimte (verdichten) is een van de manieren om meer woningen en voorzieningen in een bestaand gebied als Osdorpplein te kunnen realiseren. De meeste toegevoegde vierkante meters zijn bestemd voor nieuwe woningen.

Voor het plan is een proefverkaveling gemaakt. De 102.050 m² bvo wonen komt overeen met een woningaantal van 1.050. Dit is een voorzichtige inschatting op basis van 90% van de m² wonen en een gemiddelde woninggrootte van 85 m² bvo (= 60 m² gebruiksoppervlak (gbo)). Het definitieve woningaantal kan afwijken, afhankelijk van de woninggrootte en de efficiëntie van de verkaveling.

Om de 1.050 nieuwbouwwoningen te bouwen dienen er 230 bestaande woningen te worden gesloopt. Dat betekent dat het woningaantal in fase 2a toeneemt met zo'n 820 woningen (1.050 min 230). In fase 1 komen er ongeveer 1.400 woningen bij. Stadscentrum Osdorpplein groeit in fase 1 en fase 2a naar ongeveer 3.620 woningen in totaal.

Beleidsregel voor de financiering categorieën voor de nieuwbouwwoningen in fase 2a is: 40%-sociale huur, 40%- middelduur en 20% vrije sector woningen. Gezien de woonvraag vanuit het stadsdeel Nieuw-West en de woonvraag vanuit Amsterdam en omgeving is er behoefte aan een mix van diverse doelgroepen en woninggroottes in het plangebied. Woningen in grootte variërend van25 tot 120 m² (gebruiksoppervlak) en een gemiddelde van 60 m² (gebruiksoppervlak) wordt in deze mix voorzien.
Vanwege de voor Amsterdamse begrippen relatief lage verkoopprijzen zijn er verhoudingsgewijs veel kansen voor de koopstarter en voor doorstromers die een kwaliteitsslag willen maken in de koopsector. Het is hierbij van belang een verhuurverbod en bepalingen omtrent woningdelen op te nemen, om de woningen ook daadwerkelijk ten goede te laten komen aan de beoogde doelgroepen en aan de doorstroming die dit oplevert.

Voorrang voor lokale bewoners is mogelijk voor sociale huur en middenhuurwoning, bij eerste verhuring en voor 25% van de verhuringen. Het woningcomplex moet daarvoor aangemeld worden in de Huisvestingsverordening (HVV) en de verhuurder moet akkoord zijn. In fase 2a wordt onderzocht welke complexen hiervoor in aanmerking kunnen komen.

De mogelijkheden voor sociale koop worden door de gemeente Amsterdam onderzocht. Of sociale koop mogelijk en passend is voor Stadscentrum Osdorpplein zal moeten blijken uit de verdere uitwerking, de start en resultaten van de pilot in Zuidoost mede afhankelijk van de verwachte wijziging van landelijke wetgeving die toewijzing aan bepaalde doelgroepen door gemeente mogelijk maakt (wijziging van de Huisvestingswet 2014).



Woonblok Suha 2 (fase 1, 2019)

De lijn uit Koers 2025 wordt gevolgd dat bij stedelijke verdichtingslocaties met een sloop-nieuwbouwopgave er minstens evenveel sociale woningen terug worden gebouwd als er gesloopt worden. Stadscentrum Osdorpplein fase 2a voldoet ruim daaraan. Er worden zo'n 420 nieuwe duurzame sociale huurwoningen gerealiseerd (40% van 1.050 woningen), terwijl er ca. 230 sociale huur woningen worden gesloopt.

Hieruit volgt een woonprogramma dat hieronder zowel in algemene termen als naar doelgroep beschreven wordt.

Het gaat om:
- Huishoudens met een bovenmodaal inkomen die momenteel in een sociale huurwoning wonen ('scheefwoners') en die willen doorstromen;
- Gezinnen die momenteel minder dan 70 m² gbo tot hun beschikking hebben, te weinig voor het realiseren van een 3-kamerwoning geschikt voor een gezin. Het gaat zowel om de sociale huur ('krap wonende gezinnen') als de vrije sector ('doorstromers koopsector');
- 'Empty nesters' (ouders waarvan de kinderen het huis uit zijn) die doorgaans naar een woning van 70 m² of meer willen doorstromen (zowel huur als koop), in een stedelijke omgeving met veel voorzieningen. Deze doelgroep laat doorgaans relatief grote woningen achter voor de doorstroom;
- Geclusterde woningen geschikt voor ouderen;
- Daarnaast wonen er in Osdorp en in de omliggende gebieden Geuzenveld/Slotermeer, Slotervaart en De Aker/Nieuw-Sloten in totaal bijna 25.000 jongeren van 15-26 jaar (schatting excl. studenten) waarvan een deel de komende jaren op zoek gaat naar woonruimte of dit al is;
- Voor de instroom van buiten de stad en buiten Nederland (internationals) zijn woningen in alle segmenten van belang, zowel sociaal, midden als duur;
- Doorstroming vanuit de bestaande woningvoorraad kan ten goede komen aan starters (waaronder stellen zonder kinderen).

4.2 Voorzieningen en werken

Het Amsterdamse ruimtelijke beleid richt zich op het realiseren van kwalitatief hoogwaardige, gemengde stedelijke milieus. Deze gewenste stedelijkheid ontstaat door aan het woningbouwprogramma de juiste mix aan gebouwde voorzieningen toe te voegen. Dit is maatwerk: het stedelijke beleid wordt per gebied vertaald naar wat daar het meeste nodig is. Doel is een complete, gezonde en sociaal duurzame stad.

Dit stedenbouwkundig plan Osdorpplein fase 2a biedt ruimte voor de nieuwbouw van circa 50.000 m² bvo niet-woonfuncties. Deze zijn als volgt verdeeld:
- circa 1.300 m² bvo maatschappelijke voorzieningen;
- circa 14.000 m² bvo culturele voorzieningen: Nieuwe Meervaart;
- circa 4.400 m² detailhandel en horeca (café's/restaurants);
- circa 20.000 m² bvo hotel;
- circa 10.300 m² bvo kleinschalige kantoren, bedrijvigheid en commerciële voorzieningen (overig).

Voor de realisatie van deze nieuwbouw wordt zo'n 9.000 m² aan niet-wonen functies gesloopt (waaronder de huidige Meervaart en de bestaande winkels aan zuidzijde Tussen Meer). Per saldo worden circa 41.000 m² niet-wonen functies aan het stadscentrum toegevoegd.

Maatschappelijke voorzieningen
Het beleid voor maatschappelijke voorzieningen is door het college in 2018 vastgelegd in 'Referentienormen voor maatschappelijke voorzieningen, groen en spelen'. Maatschappelijke voorzieningen zijn gebouwen en buitenruimte voor maatschappelijke functies en activiteiten, die niet vanzelfsprekend door de markt worden gerealiseerd en daarom een actieve rol vragen van de gemeentelijke overheid. Voor een groot deel betreft dit gebouwen, het zogenoemde 'maatschappelijk vastgoed'. Daarnaast vraagt sport ook om ruimte voor (anders) georganiseerde buitensport en voor sporten en spelen in de openbare ruimte (zie paragraaf 7.3 Sporten en spelen). De openbare ruimte dient ook plek te bieden aan uitingen van kunst en cultuur (zie paragraaf 7.1).

In het gebied bevinden zich verschillende succesvolle voorzieningen die naar een nieuwe locatie zullen verhuizen in het Stadscentrum. Dit geldt bijvoorbeeld voor de Meervaart en de openbare bibliotheek (OBA). Daarnaast biedt de herontwikkeling van het gebied kansen: door de toevoeging van 820 woningen in fase 2a is realisatie van extra maatschappelijk vastgoed mogelijk. Deze behoefte is geïnventariseerd.

Buurtkamers
Voor het Osdorpplein is er extra behoefte aan twee buurtkamers (120 m^2 plus buitenruimte/terras). De buurtkamers worden ontwikkeld in de plint van de nieuwbouw van Bladergroen, Suha2C (fase 1) of Suha3. De exacte locaties worden nog nader bepaald. Woningcorporatie Eigen Haard gaat deze buurtkamers realiseren.



Behouden en versterken van functiemix is een belangrijk onderdeel van fase 2a

Kinderopvang
Met het oog op de groei van het Osdorpplein is de verwachting dat ook de vraag naar kinderopvang toeneemt. Volgens de Amsterdamse referentienorm dient er voor Stadscentrum Osdorpplein in fase 2a rekening te worden gehouden met 1 kinderdagopvanglocatie van 345 m^2 bvo (3 groepen à 115 m^2 bvo) en 150 m^2 buitenruimte. De invulling hiervan is door een marktpartij. Nader onderzoek vindt nog plaats naar de meest geschikte locatie in het gebied.

Zorg
Uit onderzoek blijkt dat extra zorgvoorzieningen voor fase 2a niet nodig zijn. De groei van het gebied kan worden opgevangen door bestaande zorgvoorzieningen. Zo is in januari 2022 het Zorgplein Osdorp geopend op een centrale plek in het gebied. Het Zorgplein biedt een uitgebreid zorgaanbod zoals: huisartsen, fysiotherapie en fitness, vrouwenkliniek (gynaecologie), verloskundigen, podotherapie, tandartsen, apotheek, diëtisten en een psycholoog. Dit centrum van 1.400 m^2 bvo voorziet hiermee ook in de extra behoefte aan eerstelijnszorg die voortkomt uit de groei van het centrumgebied en naastgelegen wijken. In de omgeving van Osdorpplein is er een bestaande huisarts die op zoek is naar een nieuwe en grotere huisvesting. Verder is er vanuit de bestaande huisartsenkring geen vraag naar nieuwe of grotere huisvesting. In fase 2a zijn er ruimtelijk voldoende kansen voor een nieuwe huisartsenpraktijk.

Onderwijs
Op basis van de woningbouwplannen in Osdorp, de leerlingenprognose en de basisgeneratie is er op de korte en middellange termijn geen extra onderwijscapaciteit benodigd voor primair onderwijs. Op de lange termijn is de verwachting dat er wél extra capaciteit benodigd is voor heel Osdorp, maar deze ruimte kan gecreëerd worden door bestaande scholen uit te breiden.

Cultuur
In fase 2a komt er een nieuw, multifunctioneel gebouw voor de Meervaart van 14.000 m² bvo (inclusief Talentenhuis). Ook is er in fase 2a ruimte voor aanvullende culturele voorzieningen, al dan niet commercieel. Voorbeelden zijn een expositieruimte, ateliers of nieuwe formules voor vrijetijdsbesteding (leisure).

De gemeente onderzoekt de mogelijkheden voor herhuisvesting van de muziekschool, die nu naast de openbare bibliotheek en de Meervaart is gevestigd op Osdorpplein. Mogelijk kan de muziekschool (1.000 m² bvo) worden gehuisvest in één van de ontwikkellocaties van fase 2a, bijvoorbeeld in Suha3 of TMZ.

Commerciële voorzieningen
Om de aantrekkingskracht van het Osdorpplein als verblijfsgebied te vergroten dienen ook commerciële voorzieningen te worden toegevoegd.

Detailhandel en horeca
Het winkelgebied biedt alle elementen om een bezoek eraan ook daadwerkelijk een (nieuwe) ervaring te laten zijn. Detailhandel en horeca die een aanvulling bieden op het huidige assortiment zijn nodig om het gebied aantrekkelijker en diverser te maken en daarmee invulling te geven aan de ambitie om het Osdorpplein te transformeren van een wijkcentrum naar een echt stadscentrum.

In het DPO onderzoek 2030, Advies voor commerciële voorzieningen in Nieuw-West, van Bureau Stedelijke Planning (december 2019) is er in Osdorpplein plaats voor 1.500 m² detailhandel (mode, luxe en vrije tijd), 1.400 m² bovenwijkse horeca (horecagelegenheden met een verder reikende aantrekkingskracht dan alleen de eigen wijk) en 700 m² leisure/ontspanning. Dit advies is gebaseerd op fase 1. De toename van het aantal (820) woningen in fase 2a is in deze studie nog niet meegenomen. Het advies is daarom aan de voorzichtige kant. Een toename van wijkverzorgende winkels gericht op dagelijkse boodschappen is niet nodig; deze zijn al voldoende aanwezig in het gebied. Ter bevordering van een divers aanbod en versterking van het stadscentrum is er ruimte voor enige groei aan wijkoverstijgende horeca en luxere detailhandel.

Behalve de twee nieuwe horecavoorzieningen in de Nieuwe Meervaart en de ontwikkeling van een nieuw horecapaviljoen in het plantsoen op de hoek Osdorpergracht – Hoekenesgracht, wordt de groei van de horeca en de luxere complementaire detailhandel bij voorkeur geconcentreerd op de ontwikkellocatie huidige Meervaart. Deze functies zullen de Meer en Vaart boulevard verlevendigen en de functie van waterfront aan de Sloterplas versterken.

Bij een centrumgebied hoort in principe ook een vorm van nachthoreca. Het horeca-eiland en de Meer en Vaart in het algemeen zijn goede locaties voor nachthoreca. Dit zal nader worden uitgewerkt in de verdere planontwikkeling.

Hotels
Er is nu één hotel in de flat aan de noordzijde van Osdorpplein. Dit stedenbouwkundig plan biedt in fase 2a ruimte aan twee nieuwe hotels. Eén hotel is onderdeel van de ontwikkellocatie huidige Meervaart. Dit tweede hotel bedraagt ca 6.700 m² bvo. Een tweede hotel op de hoek Hoekenes met Tussen Meer (ontwikkellocatie TMZ). Dit hotel heeft een omvang van maximaal 400 kamers. Dit hotel is bedoeld als vervanging van een hotel in de Reimerswaalbuurt. Hier is een omgevingsvergunning verleend die vervanging van het huidige hotel voor een groter hotel mogelijk maakt. Dit is niet gewenst in een woonbuurt als de Reimerswaalbuurt. Een groter hotel past beter in een centrumgebied als Osdorpplein. Eerste stap richting realisatie is, na vaststelling van dit SP, het doorlopen van een ‘nieuw voor oud’ procedure conform het overnachtingenbeleid. Realisatie van dit hotel is dus (nog) geen zekerheid.

Werken
Ook in Nieuw-West is veel behoefte aan kleinschalige kantoor- en bedrijfsruimtes en hybride bedrijfsruimtes. Volgens het Kantorenplan Amsterdam 2022-2026 is er in Osdorpplein (destijds nog Centrum Nieuw-West genoemd) ruimte voor 20.000 m^2 aan (kleinschalige) kantoorruimte. Osdorpplein is geen topvestigingslocatie voor kantoren, zoals Sloterdijk of Zuidas; want het plein is niet bereikbaar per trein. Toch biedt Osdorpplein voldoende mogelijkheden om als kantoorlocatie te groeien. Het aandeel kantoor- en bedrijfsprogramma in Stadscentrum Osdorpplein is relatief vrij laag ten opzichte van het wonen en het winkelprogramma. Groei van ook de werkfuncties draagt bij aan een bredere functiemix en het aantrekken van een breder publiek in het stadscentrum.

Er wordt in fase 2a dan ook ingezet op het toevoegen van 5.000 à 10.000 m^2 kleinschalige kantoor- en bedrijfsruimte. Ook kleinschalige ateliers en een bedrijfsverzamelcomplex annex creatieve broedplaats kunnen het stadscentrum verrijken. Voor kleinschalige kantoren, bedrijvigheid en ateliers wordt primair ruimte gereserveerd in de plinten van de nieuwbouw, met name in de ontwikkellocaties Suha3, Tussen Meer Zuid en Noordwesthoek.



5 Ontwikkellocaties en bebouwing



Ontwikkellocaties zijn locaties waar de eigenaren hebben aangegeven hun vastgoed te willen transformeren door sloop/nieuwbouw. In fase 2a zijn er vier ontwikkellocaties die door de eigenaren worden ontwikkeld. Een ontwikkellocatie kan bestaan uit meerdere, afzonderlijke bouwkavels met verschillende (vastgoed)eigenaren. Zo heeft inmiddels ook de eigenaar van de bebouwing aan de zuidzijde van de Tussen Meer aangegeven zijn vastgoed te willen transformeren. De ontwikkellocatie Tussen Meer Zuid bestaat nu uit meerdere kavels.

De gemeente is aan zet op twee locaties: de realisatie van de Nieuwe Meervaart (nieuwbouw) en de dan vrijgekomen ontwikkellocatie Meervaart – de huidige Meervaart met aangrenzend pleintje (transformatie door sloop/nieuwbouw).

In dit hoofdstuk worden 12 generieke basisprincipes en bouwregels voor transformatie beschreven. Daarna wordt per ontwikkellocatie het indicatieve bouwvolume, programma en de stedenbouwkundige uitgangspunten beschreven en verbeeld. De Nieuwe Meervaart wordt in hoofdstuk 6 beschreven.

5.1 Basisprincipes en bouwregels

Het bouwprogramma van fase 2a is vergelijkbaar met dat van fase 1: stedelijke bouwblokken met hoogteaccenten, een gemengd programma en hoogwaardig vormgegeven plinten waar een mix van functies elkaar afwisselen. Meer dan in fase 1 zal in fase 2a worden ingezet op het maken van doorgangen in de gevelwanden, om de 'doorwaadbaarheid' van het gebied te vergroten en om het zicht op en beleving van het groen tussen en/of op de bouwblokken te verbeteren. De meest voorkomende bebouwingstypologie is een besloten stedelijke bouwblok, samengesteld uit meerdere gebouwen of gebouwdelen.

In deze paragraaf worden 12 generieke basisprincipes en bouwregels voor de ontwikkellocaties en gebouwen beschreven. Deze zijn gericht op het versterken van de eigenheid en eenheid in het gebied. De eisen en afspraken per ontwikkellocatie of gebouw worden in nader overleg met (vastgoed) eigenaren en erfpachters verder uitgewerkt en vastgelegd in een zogenaamd kavelpaspoort of bouwenvelop. In hoofdstuk 10 wordt de beeldkwaliteit van fase 2a als een meer ingekaderd palet aan architectonische kenmerken en kleuren voorgeschreven om de eigenheid van Stadscentrum Osdorpplein te versterken.

De generieke basisprincipes en bouwregels zijn:

1. Componenten samengesteld besloten bouwblok

De bebouwingstypologie in Stadscentrum Osdorpplein draagt bij aan een duurzaam en compact stedelijk centrummilieu. In fase 2a bestaat een bouwblok uit de volgende componenten:

- Een 7 meter hoge plint;
- Basisvolumes in stroken van maximaal 21 meter hoog;
- Hoogteaccenten of torens tot maximaal 41,7 meter hoog vanaf maaiveld, en mogelijk incidenteel tot maximaal 60 meter hoog;
- Met groen ingerichte daken (40%) en gevels.

Plint

De bebouwing heeft een ruimtelijke plint van 7 meter, duidelijk herkenbaar in de architectuur en met veel transparantie in de pui. In de basisvorm bestaat deze plint uit een begane grond van 4 meter en een eerste verdieping van 3 meter hoog. De plint biedt ruimte aan een mix van wonen en andere functies zoals bedrijven en commerciële en maatschappelijke of culturele voorzieningen.

Bij de entrees/foyers en belangrijke collectieve en publieke functies heeft de plint een verdiepingsvrije hoogte van 7 meter, hetgeen grandeur in het centrumgebied introduceert. Dit geldt bijvoorbeeld voor de Meervaartlocatie aan de Meer en Vaart. De verhoogde plint faciliteert ook functieveranderingen op termijn.

Basisvolume
De bouwblokken hebben een basisvolume dat bestaat uit zes bouwlagen, gepositioneerd in stroken (oostwest of noordzuid). De zes bouwlagen worden gevormd door de plint en daarboven 4 bouwlagen van 3 meter hoog. Het basisvolume heeft een maximale bebouwingshoogte van 21 meter (incl. dakrand). De liftopbouwen en installaties op het dak kunnen hier nog beperkt bovenuit steken, mits de overschrijding van de bouwhoogte niet meer bedraagt dan 2 meter en deze worden gebouwd op tenminste 2 meter afstand van de gevellijn opdat ze niet zichtbaar zijn vanaf de straat. De dakrand, installaties op het dak en liftopbouwen worden als een integraal onderdeel van de architectuur van het gebouw mee ontworpen.

Hoogteaccenten of torens van 41,7 meter
Op de aangegeven plekken zijn hoogteaccenten of torens mogelijk. Deze zijn vanaf maaiveld maximaal 41,7 meter hoog (incl. dakrand liftopbouwen en installaties) met een maximale footprint van 700 meter. Deze torens mogen maximaal 35 meter lang en 20 meter breed/diep zijn.

De torens bestaan uit 13 bouwlagen, de plint met daarbovenop 11 bouwlagen van 3 meter én dakrand. De liftopbouwen en installaties dienen binnen de maximale bebouwingshoogte van 41,7 meter vanaf maaiveld te blijven en worden gebouwd op tenminste 2 meter afstand van de gevellijn opdat ze niet zichtbaar zijn vanaf de straat. De dakrand, installaties op het dak en liftopbouwen worden als een integraal onderdeel van de architectuur van het gebouw mee ontworpen.

De daken van de bouwblokken worden zoveel als mogelijk groen ingericht (40%), waarbij met name de collectieve binnentuinen op de parkeergarages een weelderig groene inrichting krijgen.

2. Parkeergarages inpandig ondergronds
Het parkeren van auto's van bewoners en gebruikers van voorzieningen wordt bij de bouwblokken inpandig ondergronds opgelost conform de daarvoor geldende Amsterdamse parkeernormen. Parkeren op straat is met name bedoeld voor bewoners met een parkeervergunning en in beperkte mate voor bezoekers. Deze laatste categorie kan ook parkeren in de openbare parkeergarages. Het aantal parkeerplaatsen op straat (maaiveldparkeren) neemt af.

3. Slanke bouwstroken met tweezijdig georiënteerde woningen
Oost-west gerichte bouwstroken hebben een maximale bebouwingsdiepte van 15 meter. Hier komen tweezijdig georiënteerde woningen. Zo wordt voorkomen dat er exclusief noord-georiënteerde woningen ontstaan. Galerijen als ontsluiting van de woningen zijn mogelijk als onderdeel van het architectonisch gevelconcept. Deze galerijen kunnen een extra, genereuze breedte hebben opdat ze ook te gebruiken zijn als privé dan wel collectieve buitenruimte.

4. Dikkere bouwstroken met corridor ontsluiting
Noord-zuid gerichte bouwstroken hebben een maximale bebouwingsdiepte van 20 meter en kunnen eventueel eenzijdig georiënteerde woningen huisvesten. Woningen die in ieder geval ochtend- of middagzon hebben.

5. Onderlinge afstanden
Om voldoende licht en zonlicht toetreding op straatwanden te garanderen is de basisverhouding tussen de straatbreedtes van standaardstraten (ca. 20 meter) en de bebouwingswanden (met een basishoogte van max. 21 meter hoog) ongeveer 1 : 1.

Voor de torens/hoogteaccenten tot max. 41,7 meter vanaf maaiveld kan de onderlinge afstand variëren. Er wordt gestreefd naar een onderlinge afstand van minimaal 25 meter, conform het hoogbouwbeleid van de gemeente Amsterdam. Borging van zichtlijnen, uitzicht, lucht in de hoogteopbouw en zonlicht zijn hier de criteria.

De breedte van de doorgangen naar de collectieve binnen- of daktuinen kan variëren. Half zo breed als de hoogte van de aanliggende bebouwing is uitgangspunt. De locatie van de doorgangen dient te zijn afgestemd op zicht- en gebruikslijnen uit de omgeving.

6. Bezonning en windhinder
Bij de ontwikkeling van de nieuwbouw dient rekening te worden gehouden met voldoende zon op de gevel bij nieuwe en bestaande gebouwen en schaduwwerking in de openbare ruimte. Voor Stadscentrum Osdorpplein is de 'lichte' TNO-norm uitgangspunt: ten minste 2 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari – 21 oktober (gedurende 8 maanden) in midden vensterbank binnenkant raam.

Windhinder op maaiveld dient zoveel als mogelijk te worden beperkt. Voor de hoogteaccenten / torens van maximaal 41,7 meter en de drie mogelijke torens van 60 meter dient winderhinderonderzoek plaats te vinden en waar nodig tot optimalisatie te komen.

7. Setbacks bebouwing aan Hoekenes, M. van Geffenstraat en Tussen Meer
De nieuwe gebouwen aan de oostzijde van de Hoekenes krijgen een setback (terugliggende gevel) van 2 à 4 meter op plintniveau (7 meter). Alle setbacks aan Hoekenes liggen bij voorkeur in één lijn en/of worden nadrukkelijk in ruimtelijke samenhang uitgewerkt. Hiermee wordt ruimtelijk gereageerd op de contrastrijke overgang tussen de villa's aan de westzijde en de stedelijke nieuwbouw aan de oostzijde van de straat. De setback beperkt ook de windhinder op straatniveau.

De nieuwbouw aan de noordzijde van de Martini van Geffenstraat krijgt een setback van 3,5 meter, ook op plintniveau (7 meter hoogte). Zo wordt ruimte en lucht in deze straat gecreëerd, waar ook enkele torens/hoogteaccenten aan liggen.

Tenslotte dienen de twee bovenste lagen (vijfde en zesde verdieping) van de nieuwbouw aan de zuidzijde van de Tussen Meer een setback te krijgen aan de straatzijde van 3 meter diep. Door het terugleggen van de bovenste bouwlagen wordt ruimtelijk gereageerd op de bestaande bebouwing aan de noordzijde van Tussen Meer en wordt langdurige schaduwwerking in de winkelstraat voorkomen. Deze setback aan de zuidzijde van de Tussen Meer draagt in sterke mate bij aan de ruimtelijke balans van de kenmerkende lange bebouwingswanden aan weerszijden van de Tussen Meer.

8. Woningontsluitingen
Stadscentrum Osdorpplein kent een gevarieerde mix van grondgebonden woningen, portiek-etagewoningen, corridorwoningen en galerijwoningen.

Er komen geen galerijen aan de straatzijdes van de gebouwen. Dit doet te veel afbreuk aan de sociale veiligheid op straat en het straatbeeld in het algemeen.

Ook aan openbare pleinen, parkjes en plantsoenen dienen bij voorkeur geen galerijen te worden ontwikkeld. Uitzonderingen hierop zijn alleen mogelijk als de galerijen zodanig ontworpen worden dat het een mengvorm is van galerij en collectieve buitenruimte/balkon, een kleinschalige uitstraling kent en ruimtelijk hoogwaardig is uitgewerkt.

9. Balkons en erkers
Uitkragingen buiten de rooilijn aan de gevels ten behoeve van balkons of erkers zijn mogelijk mits ze integraal onderdeel zijn van het architectonisch gevelconcept. Aan de straatzijde hebben ze een maximale diepte van 1 meter, en aan binnentuinzijde van 3 meter. Aan de straatzijde zijn uitzonderingen van diepere balkons tot 3 meter eventueel mogelijk, als er aan de overkant van de straat een plantsoen, parkje of andere speciale openbare ruimte ligt en er dus meer ruimte is.

Zie hoofdstuk 10 Beeldkwaliteitsplan voor verdere kwalitatieve uitgangspunten.

10. Gemengd programma
Bij de ontwikkeling van een centrumgebied is voldoende functiemenging cruciaal. In fase 2a wordt gestreefd naar een programma dat voor een derde bestaat uit niet-woonprogramma. Dit vertaalt zich naar de ambitie om in de nieuwe bouwblokken minimaal 10% niet-woon functies (maatschappelijke en commerciële voorzieningen, kleinschalige kantoren en bedrijven, detail-handel en horeca) op te nemen. Bij voorkeur in de plint, maar over meerdere verdiepingen kan ook.

Aan de Meer en Vaart (locatie huidige Meervaart) en aan de westentree van Tussen Meer wordt een beduidend hoger percentage niet-woonfuncties in de nieuwe bouwblokken nagestreefd. Hier zijn naast wonen ook detailhandel, horeca, hotels en bijzondere culturele en leisure voorzieningen gewenst.

11. Nutsvoorzieningen inpandig
Alle nutsvoorzieningen, zoals traforuimtes en schakelkasten, worden inpandig als integraal onderdeel van de bouwblokken gerealiseerd. In het projectgebied fase 2a zijn naar verwachting 5 tot 7 nieuwe transformatorruimtes (trafo's) nodig. Per ontwikkellocatie dient bij de nieuwbouw rekening te worden gehouden met minimaal één trafo-ruimte in de plint. In het kavelpaspoort worden de omvang, eisen aan toegankelijkheid en andere eisen aan de trafo verder uitgewerkt.

12. Groene collectieve dak- en binnentuinen, groene daken en groene gevels
De ambitie is om de daken van de gebouwen in Stadscentrum Osdorp groen in te richten. Dit draagt bij aan een groen, duurzaam en klimaatadaptief stadscentrum en aan leefkwaliteit voor mens en dier. Uitgangspunt is dat minimaal 40% van het totale dakoppervlak van de gebouwen groen en natuurinclusief wordt ingericht. Dit is een overall percentage, dat in de uitwerking verschilt, hoe lager gelegen hoe groener.

Het groen op de daken bevindt zich met name op de daken van de parkeergarages, de setbacks en op de basisbebouwing van 6 bouwlagen. De daken worden benut als collectieve groene daktuinen voor de bewoners met diverse gebruiksmogelijkheden. De groene uitstraling van deze daktuinen is vanaf de straat zichtbaar en draagt bij aan de belevingskwaliteit van het verdichte Osdorpplein. Voor de laag gelegen collectieve binnentuinen op de daken van de parkeergarages is het uitgangspunt dat deze voor 60% groen en met weelderige beplanting worden ingericht.

Op de hoog gelegen daken van de torens van 41,7 meter (of hoger) kan een sedum- of kruidendak volstaan, mogelijk gecombineerd met zonnepanelen, installaties en een dakterras.

Tenslotte worden meer groene gevels – in volle grond geworteld – van gebouwen in het stadscentrum geambieerd. Deze dragen bij aan de groenbeleving op straatniveau en verminderen hittestress.

Bij het ontwerp van gebouwen gelden eisen voor het vasthouden en vertragen van infiltrerend hemelwater. Zo dient een gebouw een bui van 60 millimeter in een uur zelf op te vangen en daarna geleidelijk af te voeren. Deze en andere eisen zijn te vinden in de Hemelwaterverordening Amsterdam (2021). Toelichting op: www.rainproof.nl/hemelwaterverordening.

Bij het definitief ontwerp (DO) van een gebouw stelt de ontwikkelende partij een plan op om te laten zien hoe klimaatadaptie tot zijn recht komt op de kavel. Het betreft een kavelgerichte stresstest op hitte, droogte, extreme neerslag en overstromingsrisico.

In het Handboek Natuurinclusief bouwen en ontwerpen (Gemeente Amsterdam, 2019) is een puntensysteem opgenomen. Binnen dit systeem is veel vrijheid. Het streven is (per bouwblok) te voldoen aan een pakket aan maatregelen van minimaal 30 punten.

Naast bovenstaande bouwregels zijn er regels ten aanzien van de ruimtelijke of architectonische kwaliteit van de bouwplannen. Deze staan in het hoofdstuk 10 Beeldkwaliteitsplan.

5.1.1 Uitzonderingen op de basisprincipes
Twee ontwikkellocaties wijken af van de generieke bouwregels: Bladergroen en SuHa3.

Bladergroen
Dit bouwblok aan de zuidzijde van de Nieuwe Osdorpergracht heeft bebouwingshoogtes van 14,5 meter en 38,5 meter en sluit aan bij het naastgelegen SuHa2C blok uit fase 1. Tezamen vormen ze een tweelingblok. De blokken zijn vormgegeven als L-vormige laagbouw met een toren op de kop. De plint van de toren is exclusief bestemd voor maatschappelijke en/of commerciële voorzieningen.

SuHa 3
Het samengestelde SuHa 3 bouwblok aan de noordzijde van de Van Suchtelen van de Haarestraat is afwijkend in de vorm: een U-vormig bouwblok bestaande uit meerdere gebouwen rondom een openbaar parkje.

Slanke torens tot 60 meter nader te onderzoeken
Op de stedenbouwkundige plankaart zijn op een drietal locaties hoogte-accenten met een sterretje gemarkeerd. Hier zijn slanke torens van maximaal 60 meter wenselijk met een footprint van maximaal 500 m^2. Ze markeren de randen en entrees van het stadscentrum. In fase 2a betreft het locaties aan de zuidzijde van de Tussen Meer bij Hoekenes, in de uiterste noordwesthoek bij de kruising L. van Sonsbeeckstraat en Hoekenes en de locatie van de huidige Meervaart aan de Meer en Vaart. Deze hogere torens dragen ook bij aan een groter en meer divers woningaanbod.

Voor bebouwing hoger dan 41 meter boven NAP is vrijstelling nodig van het Luchthavenindelingsbesluit (LIB) Schiphol.

5.2 Uitwerking ontwikkellocaties

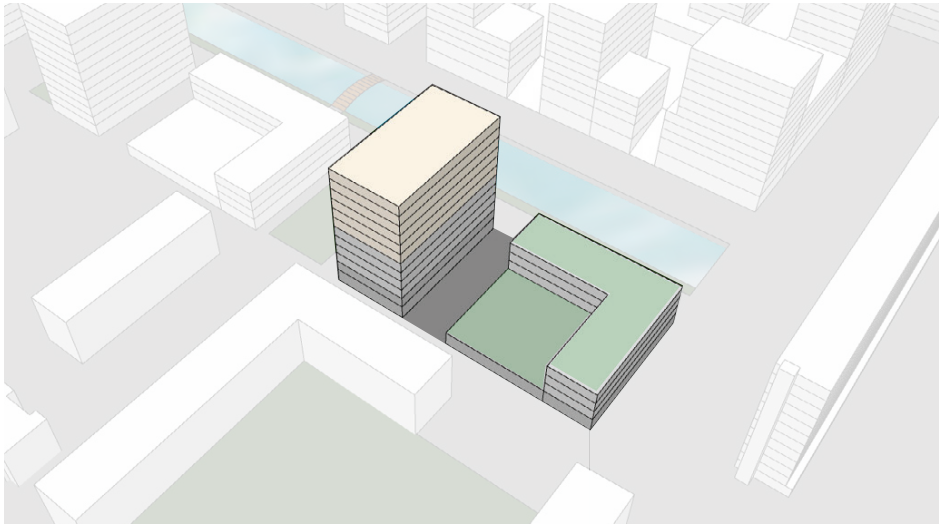
Een aantal eigenaren heeft aangegeven hun bezit te willen herontwikkelen. Samen met gemeente worden deze initiatieven verder verkend en uitgewerkt. De ontwikkellocaties bevinden zich in verschillende stadia van planuitwerking. Voor Bladergroen is een afsprakenbrief op hoofdlijnen getekend. Voor SuHa3 en TMZ is met partijen een plan gemaakt dat als basis gaat dienen voor verdere uitwerking. Voor ontwikkellocatie Noordwesthoek worden verkennende studies verricht. Voor het herontwikkeling van de huidige Meervaartlocatie wordt over enige jaren door de gemeente een bouwenvelop gemaakt en een aanbesteding (tender) gehouden.

In deze paragraaf zijn voor 5 ontwikkellocaties schematische 3D-impressies opgenomen, en worden specifieke stedenbouwkundige uitgangspunten voor de betreffende ontwikkellocatie in het kort beschreven. Deze zijn aanvullend op de basisprincipes en bouwregels uit paragraaf 5.1. Ook wordt het programma in vierkante meters vloeroppervlak en het aantal te realiseren woningen indicatief aangeduid. De schematische 3D- impressies zijn geen architectonische weergaves, maar basale weergaves van massa, hoogte en configuratie.

BG - Bladergroen
Gelegen aan de zuidzijde van de Nieuwe Osdorpergracht, L-vormige laagbouw met een groene binnentuin die vanaf de openbare ruimte zichtbaar en een toren op de kop (westzijde). Bladergroen vormt samen met het naastgelegen SuHa2C blok uit fase 1 een tweelingblok.

Huidige bebouwing: 21 sociale huurwoningen (2.100 m^2)
Eigenaar: Eigen Haard
Grondpositie: erfpacht

Indicatief nieuwbouwprogramma: 12.360 m^2 bvo
- 12.160 m^2 bvo wonen: ca 130 woningen
- 200 m^2 niet-wonen: maatschappelijke of commerciële voorzieningen



Bladergroen

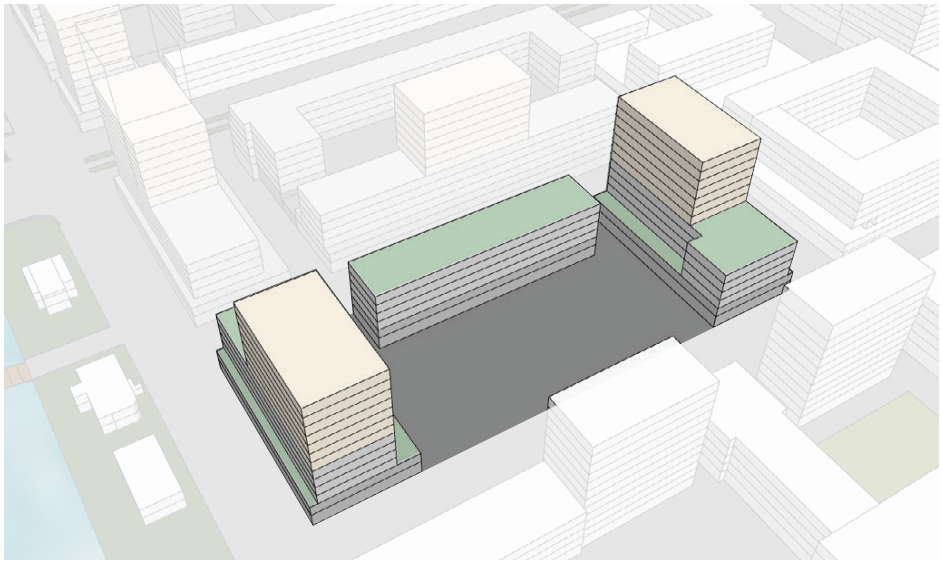
Stedenbouwkundige uitgangspunten:
- gelegen aan de zuidzijde van de toekomstige Nieuwe Osdorpergracht vormt Bladergroen een tweelinggebouw met de naastgelegen nieuwbouw van Suha2C (fase 1).
- L-vormige laagbouw van maximaal 14,5 meter hoog en een toren van maximaal 38,5 meter hoog
- plint van 4 meter hoog in de toren bestemd voor maatschappelijke en/of commerciële voorzieningen en in de laagbouw voor wonen en atelierwoningen
- inpandige parkeergarage (voor auto's en fietsen/scooters conform de Amsterdamse parkeernormen) met een collectieve groene binnentuin op het dak
- geen galerijen aan de straatzijdes van de gebouwen.
- een mix van grondgebonden woningen en galerijwoningen in de laagbouw en corridorwoningen west of oost georiënteerd in de toren.

S3 - SuHa 3
Drie stedelijke gebouwen gelegen aan de van Suchtelen van de Haarestraat, Hoekenes en Martini van Geffenstraat. De bebouwing heeft een U-vorm, met in het midden een buurtparkje met speelvoorzieningen.

Huidige bebouwing: 144 sociale huurwoningen (15.240 m^2)
Eigenaar: Eigen Haard
Grondpositie: erfpacht

Indicatief programma nieuwbouw: 30.820 m^2 bvo
- 27.740 m^2 bvo wonen: ca 290 woningen
- 3.080 m^2 niet-wonen: kleinschalige kantoor- en bedrijfsruimte en maatschappelijke en commerciële voorzieningen

Stedenbouwkundige uitgangspunten:
- hoogwaardige transparante pui/gevel en ruimtelijke plint van 7 meter met twee verdiepingen als basis, bij entrees, foyers en publieke/collectieve ruimtes een vrije verdiepingshoogtes van 7 meter
- de drie gebouwen hebben een maximale bebouwingshoogte van 21 meter, met aan de west- en oostzijde twee hoogteaccenten/torens tot maximaal 41,7 meter hoogte vanaf maaiveld (max. 41m boven NAP)
- in de plinten aan oost en westzijde veel ruimte voor niet-woonprogramma
- de bebouwing aan de Hoekenes krijgt op plinthoogte een setback van 2 à 4 meter, bij voorkeur in één lijn cq in samenhang met de naastgelegen gebouwen
- de bebouwing aan de Martini van Geffenstraat krijgt een setback van 2 meter op plinthoogte
- aan de Martini van Geffenstraat komen openbare doorgangen in de bebouwing met een breedte van 10 meter (i.v.m. sociaal veilige route en ruim doorzicht naar het parkje)
- de gebouwen krijgen zoveel mogelijk groene daken
- begane grond woningen aan het parkje krijgen terrassen met een zorgvuldig en groen vormgegeven overgang van privé naar openbaar
- halfverdiepte parkeergarage(s) (voor auto's en fietsen/scooters), met voldoende parkeerplaatsen volgens de Amsterdamse parkeernormen



SuHa 3

- woontypologiën: een mix van grondgebonden woningen, galerijwoningen, portiek-etagewoningen en corridorwoningen west of oost georiënteerd
- er komen géén galerijen aan publieke zijden van de (woon)gebouwen; het gebouw aan de noordzijde van de stadstuin kan mogelijk een uitzondering zijn, als een galerij met verblijfskwaliteit wordt ontworpen
- de huidige bestaande trafo dient in de bebouwing te worden geïntegreerd en aanvullend dient een nieuwe trafo te worden opgenomen.

TMZ - Tussen Meer Zuid
De ontwikkellocatie Tussen Meer Zuid zal bestaan uit drie gebouwen. behorend bij drie verschillende eigenaren. Aan de Hoekenes markeert een gebouw met (hotel)toren de entree van de Tussen Meer. Aan de zuidzijde van Tussen Meer wordt de huidige bebouwing vervangen door een nieuw woongebouw met winkel- en horecaplint. Aan de Martini van Geffenstraat komt een woongebouw. Tussen beide gebouwen is ruimte voor een inpandige expeditiestraat (voor de winkels aan de Tussen Meer) en een parkeergarage. Op het dak van deze inpandige straat en garage komt één collectieve verhoogde daktuin voor beide woonblokken. De Martini van Geffenstraat wordt verlegd en rechtgetrokken en krijgt deels een autovrije en groene inrichting.

De verkaveling en het programma van Tussen Meer Zuid en SuHa 3 hebben gemeente en eigenaren gezamenlijk uitgewerkt. Enerzijds om ruimte te bieden aan de woningopgave van Eigen Haard en anderzijds een nieuwbouwontwikkeling aan de Tussen Meer mogelijk te maken met een inpandige expeditiestraat. Tegelijkertijd biedt dit de kans om de openbare ruimte te vergroenen en aantrekkelijker te maken als verblijfs- en woongebied zoals de Martini van Geffenstraat.

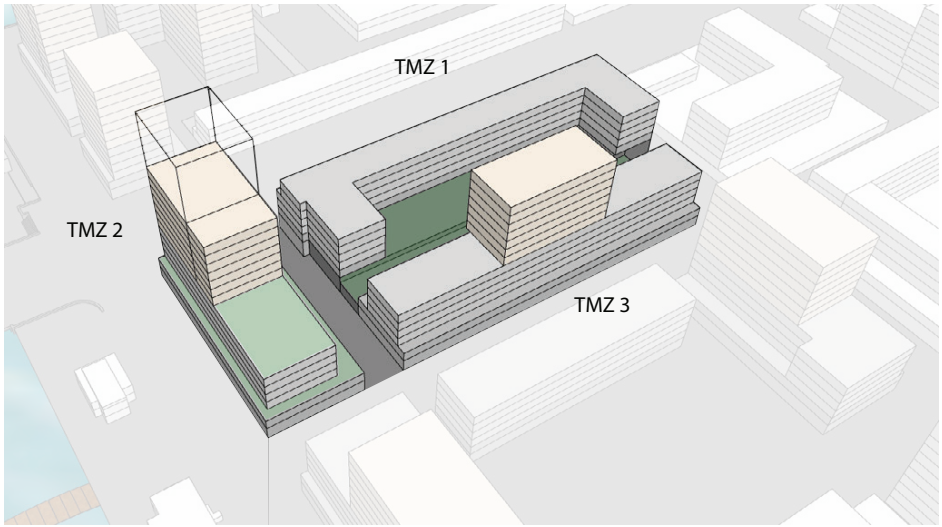
Voor Tussen Meer Zuid in totaal:
Indicatief programma nieuwbouw: 38.350 m² bvo
- 22.050 m² bvo wonen (circa 230 woningen):
- 16.300 m² bvo niet-wonen: hotel, kleinschalige kantoorruimte, bedrijvigheid, detailhandel, ateliers en/of commerciële voorzieningen

Uitgesplitst naar de drie onderscheiden ontwikkelingen:

TMZ1 (gebouw aan zuidzijde Tussen Meer)
Huidige bebouwing: 4.520 m² bvo bestaande uit 25 woningen (2.520 m² bvo) en winkels en horeca in de plint (2.000 m² bvo)
Eigenaar: Lebo Vastgoed
Grondpositie: erfpacht

Indicatief programma nieuwbouw: 11.550 m² bvo
- 9.550 m² bvo wonen: circa 100 woningen
- 2.000 m² bvo detailhandel en horeca (zelfde metrage als huidige winkelplint)

TMZ2 (gebouw aan de Hoekenes)
Huidige bebouwing: 300 m² bvo horeca
Eigenaar: Tussen Meer CV
Grondpositie: erfpacht en deel beoogde kavel in erfpacht uitgegeven aan Eigen Haard



Tussen Meer Zuid

Indicatief programma nieuwbouw: 13.000 à 14.000 m² bvo (max 400 kamers), mogelijk een slanke toren van 60 meter hoog

- hotel

TMZ3 (gebouw aan de Martini van Geffenstraat)
Huidige bebouwing: woningen (deel huidige bebouwing genoemd bij locatie SuHa3)
Eigenaar: Eigen Haard
Grondpositie: erfpacht

Indicatief programma nieuwbouw: 13.800 m² bvo

- 12.500 m² bvo wonen: 130 woningen
- 1.300 m² bvo kleinschalige kantoorruimte, bedrijvigheid, ateliers en/of commerciële voorzieningen

Stedenbouwkundige uitgangspunten:

- hotel op de hoek Hoekenes – Tussen Meer met een 7 meter hoge levendige plint met horeca en mogelijk aanvullende publieke functies, een basisvolume van maximaal 21 meter hoog aan Tussen Meer en een hoogteaccent/toren van maximaal 41,7 meter ten opzichte van maaiveld hoog met een footprint van 700 m², of een toren van max. 60 meter hoog met een footprint van 500 m² ; aan de Hoekenes op plinthoogte een setback van 2 à 4 meter diep, en aan de zuidzijde een setback van 3,5 meter; dit gebouw krijgt een ondergrondse parkeergarage met inpandige expeditie
- aan de zuidzijde van de Tussen Meer wordt de huidige drielaagse bebouwing met winkels in de plint vervangen door nieuwbouw van zes bouwlagen (maximale bebouwingshoogte 21 meter); met winkels in de 4 meter hoge plint en woningen erboven; aan de zuidzijde komt een inpandige expeditiestraat ter bevoorrading van de winkels gecombineerd met een parkeergarage met daarop een collectieve groene binnentuin; aan de Tussen Meer géén galerijen maar voorkanten van woningen; op de twee bovenste bebouwingslagen een setback van 3 meter voor behoud van het ruimtelijk evenwicht en voldoende licht en ruimte in de winkelstraat; aan weerszijden van dit gebouw publieke doorgangen van circa 10 meter breed en vanuit de bebouwing zicht op de straat (ramen, open plint) voor sociale veiligheid en doorzichten.
- aan de Martini van Geffenstraat komt het derde gebouw van TMZ een hoogwaardige ruimtelijke plint en pui van 7 meter bestaand uit een begane grond van 4 meter hoog en eerste verdieping van 3 meter hoog en daarboven nog 4 verdiepingen (max. 21 meter hoog); in de plint een gemengd programma van wonen en andere functies (kleinschalige kantoorruimte, bedrijvigheid en commerciële voorzieningen); in het midden van het gebouw een hoogteaccent/toren tot maximaal 41,7 meter hoogte (max. 41m +NAP) met een maximale gevellengte van 35 meter; aan de zuidzijde krijgt het gebouw een setback van 3,5 meter op plinthoogte.
- de gebouwen krijgen zoveel mogelijk groene daken en groene daktuinen
- de inpandige organisatie van de expeditie voor de winkels aan het hotel vraagt om speciale aandacht; de inpandige expeditiestraat krijgt een minimale doorrijhoogte van 4,5 à 5,5 meter (n.t.b.); het laden en lossen voor de winkels en het hotel vindt niet op straat plaats.
- in TMZ2 (hotel) komt een inpandige parkeergarage met voldoende parkeerplaatsen volgens de Amsterdamse parkeernormen; ook het fietsparkeren komt inpandig, tussen TMZ 1 en 3 komt op maaiveldniveau een parkeergarage tussen de beide bouwblokken met daarop een collectieve groene daktuin.
- woontypologieën: een mix van grondgebonden woningen, galerijwoningen, portiek-etagewoningen en corridorwoningen west of oost georiënteerd
- er komen géén galerijen aan de straatzijdes van de gebouwen.
- in de gebouwen wordt rekening gehouden met ruimte voor één of twee nieuwe trafo's.

NWH - Noordwesthoek
De ontwikkellocatie NWH bestaat uit drie gebouwen van drie verschillende vastgoedeigenaren ten noorden van de Tussen Meer aan de Hoekenes, de L. van Sonsbeeckstraat en de M. Hanenbergstraat. De gebouwen staan geclusterd rondom het te vernieuwen openbare plantsoen met speel- en

sportvoorzieningen aan de M. Hanenbergstraat. In het plantsoen langs de Hoekenesgracht komt een horecapaviljoen.
Voor Noordwesthoek in totaal:
Indicatief programma nieuwbouw: 28.950 m²

- 26.950 m² wonen (ca 283 woningen):
- 2.000 m² niet-wonen:

De bebouwing is als volgt genummerd: het gebouw aan de Hoekenes - Van Sonsbeeckstraat (NWH1), het gebouw aan de Hoekenes-Tussen Meer (NWH2) en het gebouw aan de Hanenberstraat-Van Sonsbeeckstraat (NWH3) en het horecapaviljoen (NWH4).

NWH1
Huidige bebouwing: 41 sociale huurwoningen (4.100 m² bvo), deels ook gelegen op locatie NWH2
Eigenaar: Eigen Haard
Grondpositie: erfpacht

Indicatief programma nieuwbouw: 9.550 m² bvo

- 8.950 m² bvo wonen: circa 95 woningen
- 650 m² bvo kleinschalige kantoorruimte, bedrijvigheid, ateliers, commerciële voorzieningen en horeca

NWH2
Huidige bebouwing: 300 m² horeca en deels woongebouw (zie NWH1)
Eigenaar: Eigen Haard (woningen) en Lebo (horeca)
Grondpositie: erfpacht

Indicatief programma nieuwbouw: 6.700 m² bvo

- 6.050 m² bvo wonen (ca 61 woningen)
- 650 m² bvo niet-wonen: kleinschalige kantoorruimte, bedrijvigheid, ateliers, commerciële voorzieningen en horeca

NWH3
Huidige bebouwing: voormalig KPN-gebouw aan L. van Sonsbeeckstraat
Eigenaar: Van Wijnen – Rockfield
Grondpositie: vol eigendom

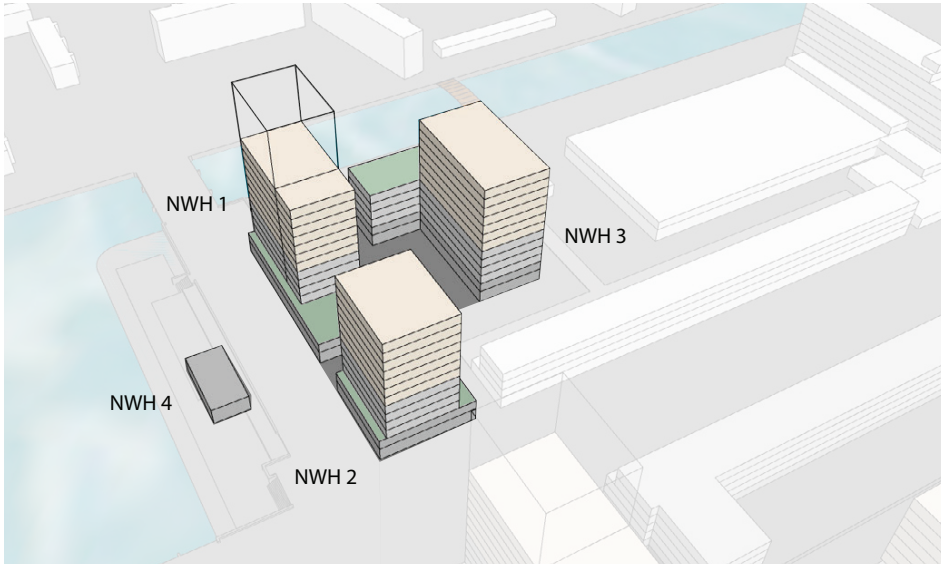
Indicatief programma nieuwbouw: 12.400 m² bvo

- 12.000 m² bvo wonen: circa 127 woningen
- 400 m² bvo kleinschalige kantoorruimte, bedrijvigheid, ateliers en commerciële voorzieningen

NWH4
Indicatief programma nieuwbouw: 300 m² bvo horecapaviljoen in plantsoen aan Hoekenes en Hoekenesgracht

Stedenbouwkundige uitgangspunten:

- aan noordzijde van Tussen Meer komt hoogteaccent/toren van maximaal 41,7 meter ten opzichte van maaiveld met een ruimtelijke



Noordwesthoek

plint van 7 meter; de plint biedt ruimte aan horeca en andere niet-woonfuncties en kent riante entrees, lobbies en publieke ruimtes met een verdiepingshoogte van 7 meter; met het gebouw wordt de westentree van het stadscentrum versterkt

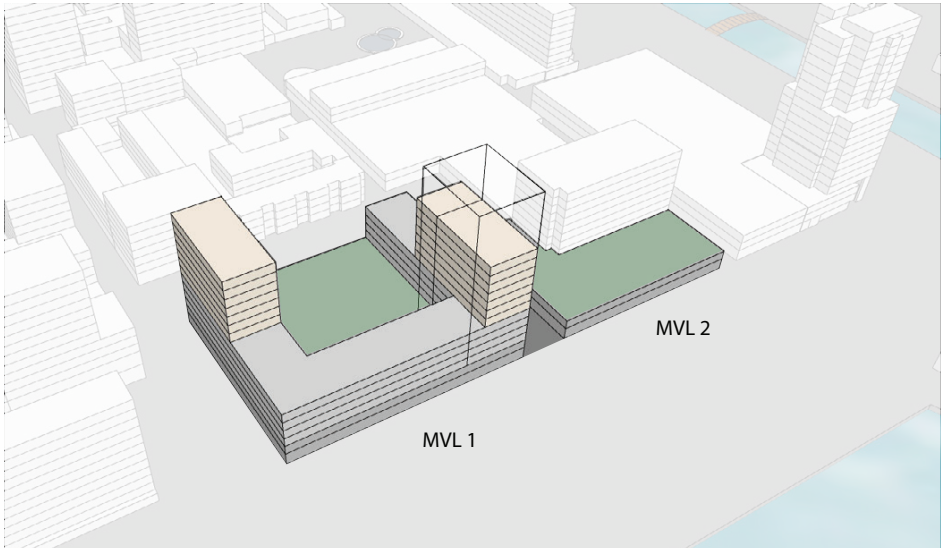
- in de hoek van de kruising L. van Sonsbeeckstraat – Hoekenes komt een tweede gebouw; met een 7 meter hoge plint met een toren van maximaal 41,7 meter ten opzichte van maaiveld met een maximale footprint van 700 m² en lengte van 35 meter; de plint biedt ruimte aan woon en niet-woonfuncties en kent riante/ extra hoge entrees, lobbies en publieke ruimtes; afhankelijk van toestemming om af te wijken van LIB: toren van 60 meter met een footprint van 500 m²
- beide gebouwen aan de Hoekenes krijgen een setback van 2 à 3,5 meter aan de Hoekenes
- een derde gebouw komt op de locatie van het voormalige KPN-gebouw aan de L. van Sonsbeeckstraat en M. Hanenbergstraat. Dit L-vormig gebouw met een ruimtelijke plint en pui van 7 meter hoog, bestaand uit een begane grond van 4 meter hoog en een eerste verdieping van 3 meter hoog en een riante 7 meter verdiepingsvrij plafond bij de entrees en collectieve ruimtes in de plint; ook is er in de plint ruimte voor kleinschalige ateliers/atelierwoningen, kantoor-/bedrijfsruimte en/of commerciële ruimtes; aan de L. van Sonsbeeckstraat zit een basisvolume van maximaal 21 meter hoogte en aan de M. Hanenbergstraat komt een hoogteaccent of toren van maximaal 41,7 meter hoogte ten opzichte van maaiveld
- de gebouwen krijgen zoveel mogelijk groene daken en groene daktuinen
- woontypologieën: een mix van grondgebonden woningen, galerijwoningen, portiek-etagewoningen en corridorwoningen west of oost georiënteerd
- géén galerijen aan de straatzijdes van de gebouwen.
- in de gebouwen wordt rekening gehouden met ruimte voor één of twee nieuwe trafo's.
- in het plantsoen aan de Hoekenesgracht is de mogelijkheid voor een nieuw horecapaviljoen van circa 300 m² bvo.

MVL – Meervaart Locatie

Op de locatie van de huidige Meervaart en het aangrenzende pleintje ten noorden ervan komen twee alzijdige gebouwen, die tezamen een nieuw stedelijk en levendig front aan de Meer en Vaart vormen. Het grootste gebouw (MVL1) komt op de locatie van de huidige Meervaart, zodanig gelegen dat vanaf het Lammetjesplein een nieuwe voetgangersroute naar de Meer en Vaart en een nieuwe zichtlijn naar de Sloterplas kan worden gecreëerd. Dit gebouw krijgt twee torens / hoogteaccenten die bijdragen aan de nieuwe skyline van Stadscentrum Osdorpplein. Het kleinere gebouw (MVL2) op het huidige pleintje aan de Meer en Vaart krijgt een paviljoenachtig uitstraling. Beide gebouwen zorgen met een gemengd palet aan functies in de plint dat het stadscentrum zich toont aan en als het ware opent naar de Meer en Vaart en de Sloterplas.

MVL1

Huidige bebouwing: 6.100 m² bvo, bestaande uit theater de Meervaart, openbare bibliotheek en muziekschool



Meervaart Locatie

Eigenaar opstal: Stichting De Meervaart
Grondpositie: erfpacht

Indicatief programma nieuwbouw: 25.000 m² bvo
- 13.150 m² bvo wonen: ca 122 woningen
- 6.700 m² bvo hotel
- 5.150 m² bvo overig programma (1.500 m² luxere/complementaire detailhandel, 500 m² café/restaurant/nachtclub, en 6.000 m² commerciële/culturele/leisure voorzieningen/overig)

MVL2
Huidige bebouwing: geen; hier ligt nu een klein pleintje
Grondpositie: gemeente

Indicatief programma nieuwbouw:
Maximaal 2.850 m² bvo paviljoenachtig gebouw met luxere/complementaire detailhandel, café/restaurant/nachtclub, en/of commerciële/culturele/leisure voorzieningen/overig

MVL Totaal
Indicatief programma nieuwbouw: 27.850 m² bvo
- 13.150 m² bvo wonen: ca 122 woningen
- 6.700 m² bvo hotel
- 8.000 m² bvo overig programma (1.500 m² luxere/complementaire detailhandel, 500 m² café/restaurant/nachtclub, en 6.000 m² commerciële/culturele/leisure voorzieningen/overig)

Stedenbouwkundige uitgangspunten:
- op de locatie van de huidige Meervaart komt een stoer stedelijk gebouw met een ruimtelijke plint van 7 meter (verdiepingsvrij aan de Meer en Vaart) met daarboven een U-vormig basisvolume van 4 verdiepingen (maximale bebouwingshoogte van 21 meter) en twee hoogteaccenten/torens van maximaal 41,7 meter ten opzichte van maaiveld hoog; de noordelijke toren kan mogelijk max. 60 meter hoog worden bij vrijstelling LIB, ter versterking van het waterfront (en de skyline) aan de Sloterplas als duo met de bestaande toren van 65 meter hoogte op de hoek Meer en Vaart – Osdorpplein Noord.
- op de locatie van het pleintje ten noorden van de huidige Meervaart komt een alzijdig paviljoenachtig gebouw van 7 meter hoogte met functies die bijdragen aan de levendigheid in het gebied; de keuze voor integratie van dit gebouw met de bestaande bebouwing of voor een losstaand paviljoen dient in een later stadium na nadere studie en in overleg met de eigenaar van de bestaande bebouwing en andere stakeholders te worden gemaakt
- vanaf het Lammetjesplein wordt een looproute naar de Meer en Vaart en nieuwe zichtlijn naar de Sloterplas gecreëerd
- de gebouwen krijgen zoveel mogelijk groene daken en groene daktuinen
- inpandige ondergrondse parkeergarages met voldoende parkeerplaatsen volgens de Amsterdamse parkeernormen; ook het fietsparkeren komt inpandig;
- onder of in de nieuwbouw op de Meervaartlocatie en het pleintje ten noorden wordt een extra inpandige publieke fietsenstalling overwogen ter vermindering van de fietsparkeerdruk in de openbare ruimte en als stimulans voor gebruik van de tram- en bushalte op de Meer en Vaart. Ruimtelijk en financieel is hier in voorliggend plan nog geen rekening mee gehouden.
- woontypologieën: portiek-etagewoningen en galerijwoningen
- er komen géén galerijen aan publieke (buiten)zijde
- er wordt rekening gehouden met ruimte voor één nieuwe trafo in de bebouwing.

6 De Nieuwe Meervaart en zuidwestoever Sloterplas



Impressie toekomstbeeld Stadscentrum Osdorpplein, met de Nieuwe Meervaart op de meest passende optie Zuid (indicatief).
Het betreft hier een volumestudie van de Nieuwe Meervaart, nog geen ontwerp.

In de afgelopen veertig jaar heeft de Meervaart een onderscheidende en aansprekende positie weten te verwerven. Het theater is in staat gebleken om verbonden te blijven met de naaste omgeving, en tegelijkertijd ook lokale, nationale en soms internationale aandacht en publiek te trekken. De succesformule hierachter is het combineren en onder één dak hebben van presenteren, leren/talentontwikkeling en maken. De Meervaart is als gebouw én als organisatie een ketenvoorziening.

Om het succes van de Meervaart ook in de toekomst te waarborgen is een nieuw gebouw nodig. Een gebouw dat meer ruimte biedt en voldoet aan de theatertechnische eisen van deze tijd. De Meervaart is uit zijn jasje is gegroeid en het gebouw heeft, na een grondige renovatie eind jaren '90, zijn bouw- en theatertechnische limieten bereikt. Een nieuw, groter en uitnodigend gebouw is nodig om de komende decennia van betekenis te blijven in een stadsdeel met op termijn zo'n 200.000 inwoners. Het nieuwe gebouw in de Sloterplas is een belangrijke stedelijke culturele publiekstrekker van dit stadscentrum én een verbindende schakel tussen Osdorpplein en de oevers van de Sloterplas.

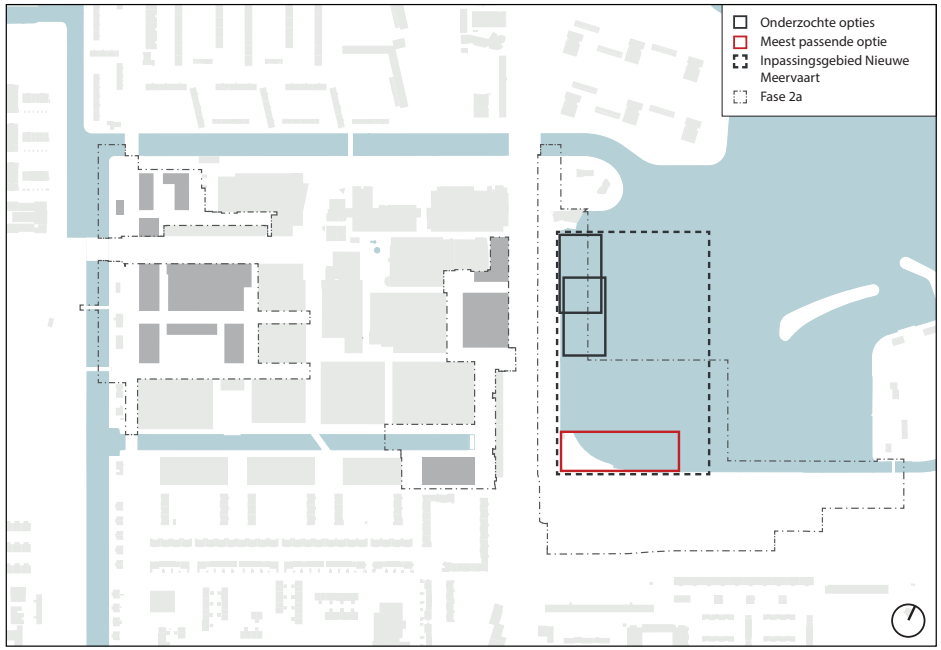
De Nieuwe Meervaart staat voor meer dan een nieuw gebouw. De locatie van de Nieuwe Meervaart, de bijzondere architectuur, de zorgvuldige inpassing in het landschap en de brede programmering zullen niet alleen de aantrekkelijkheid van het Osdorpplein en de Sloterplas versterken, maar ook op een aansprekende wijze uitdrukking geven aan dat waar Nieuw-West voor staat: een open, diverse, bewuste en op de toekomst gerichte samenleving.

In dit hoofdstuk wordt allereerst ingegaan op de keuze voor de opties in de Sloterplas en het vervolgproces. Daarna worden de toekomstvisie en de uitgangspunten voor het ruimtelijk programma van de Nieuwe Meervaart en de zuidwestoever van de Sloterplas beschreven (integrale opgave). In een wandeling over de toekomstige promenade wordt een beeld geschetst van de mogelijke inrichting van de oevers. Tot slot wordt ingegaan op de eisen die worden gesteld aan de beeldkwaliteit van de Nieuwe Meervaart.

6.1 Keuze voor optie Zuid

De gemeenteraad besloot in 2020 dat de Meervaart een nieuw gebouw krijgt waarbij is gekozen voor de waterlocatie (Sloterplas). In het concept stedenbouwkundig plan is de waterlocatie verder uitgewerkt. Dit resulteert in de volgende drie opties voor de inpassing van de Nieuwe Meervaart in de Sloterplas:

1. noordelijke ligging, tegen het horeca-eiland aan (optie Noord)
2. middenligging, tegenover de huidige Meervaart (optie Midden)
3. zuidelijke ligging, tegenover Anslijnflat in lengteligging van Lelylaan in uiterste zuidwest hoek van baai (optie Zuid)



De onderzochte opties voor de inpassing van het nieuwe gebouw voor de Meervaart in de Sloterplas, waarbij de conclusie is dat de optie Zuid (in rood) het meest passend is

De drie opties zijn getoetst op de volgende aspecten:
- de ruimtelijke ervaring van het gebouw in de Sloterplas
- de bruikbaarheid voor de theaterfunctie: functioneel theater
- de mate waarin de locatie past binnen de cultuurhistorische en landschappelijke waarde van de Sloterplas
- de mate waarin de locatie de ontwikkeling van Stadscentrum Osdorpplein versterkt.

De vergelijking en waardering van de drie opties voor de inpassing van het nieuwe gebouw in de Sloterplas zijn samengevat in onderstaande tabel. In bijlage 5 is een uitgebreide vergelijking van de drie opties opgenomen.

Resumerend scoort optie Zuid op vrijwel alle punten beter dan de andere opties en biedt voldoende kansen om de gestelde ambities en uitgangspunten waar te maken.

Het concept stedenbouwkundig plan is voorgelegd voor inspraak en advies.

Opties:	NOORD	MIDDEN	ZUID
Ruimtelijke ervaring	-	-	+ / -
Theater	+ / -	+ / -	+
Cultuurhistorie en-landschap	-	-	+ / -
Versterking Stadscentrum	+ / -	+ / -	+

Inspraakreacties
Van de 155 inspraakreacties heeft zo'n tweederde (107 inspraakreacties) betrekking op de Nieuwe Meervaart. Van de onderzochte opties Noord, Midden en Zuid in de Sloterplas, wordt Zuid het meest genoemd als voorkeursoptie (twintigtal). In een drietal reacties heeft optie Noord of Midden de voorkeur vanwege aansluiting op het horecaeiland en dichter bij het stadscentrum. Een groot aantal ziet liever geen locatie in de Sloterplas, waaronder belangenorganisaties als de Vrienden van de Sloterplas en Bond Heemschut. Verder spreken uit de inspraakreacties op de Nieuwe Meervaart zorgen over de omvang van het gebouw (groot) en de inpassing in plas en omgeving, de kosten, de verkeersontsluiting en de effecten op het groen. Daarnaast is er ook frustratie over het voorafgaande participatietraject dat heeft geleid tot een besluit voor een ligging in de Sloterplas. In de Nota van Beantwoording zijn alle inspraakreacties samengevat en van beantwoording voorzien.

Adviezen Kwaliteitsteam en TAC
In opdracht van B&W heeft de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit een 'Kwaliteitsteam de Nieuwe Meervaart, zuidoever Sloterplas en omgeving' ingericht. Dit team begeleidt het proces van totstandkoming van de Nieuwe Meervaart in de context van de Zuidoever van de Sloterplas, Meer en Vaart en Winkelcentrum Osdorpplein intensief en voorziet het College van B&W in alle relevante stappen van onafhankelijk advies voorziet te behoeve van bestuurlijke besluitvorming.

De Technische Advies Commissie Hoofdgroenstructuur (TAC) maakt een goede afweging van wat het effect is van plannen in het groen en adviseert het College van B&W bij de besluitvorming. Als er plannen zijn in de beschermde groengebieden heeft dat vaak zowel positieve als negatieve gevolgen. Zo kan een bepaalde activiteit het groen aantasten, maar ook goed zijn voor de recreatieve gebruikswaarde van het groen.

Het Kwaliteitsteam en de TAC hebben advies uitgebracht over de locatiekeuze van de Nieuwe Meervaart (zie bijlage 1 en 2). In beide adviezen wordt de optie Zuid van de drie voorgelegde opties onderschreven als de voorkeurslocatie. Het Kwaliteitsteam adviseert daarbij om het zoekgebied of inpassingsgebied voor de exacte locatie en de inpassing van het gebouw ruimer te definiëren,

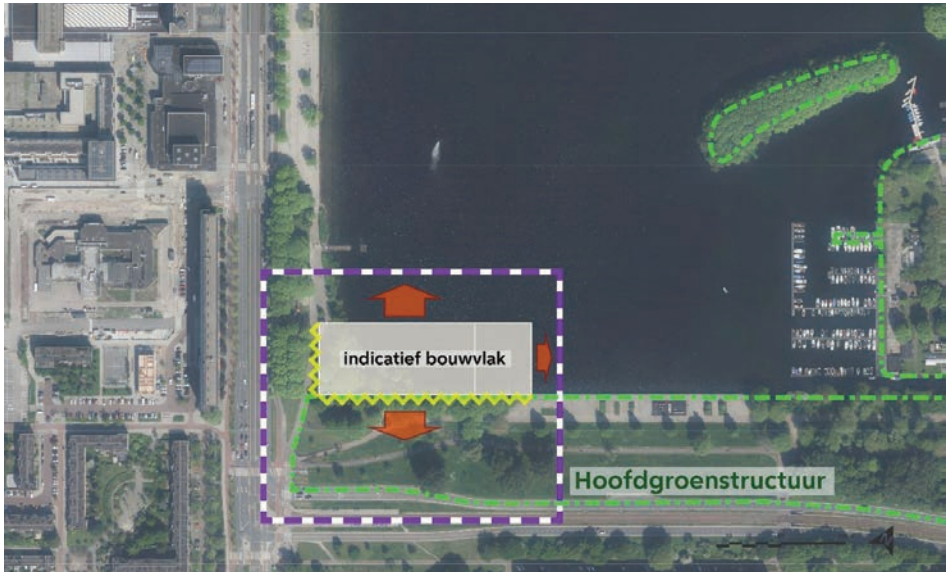
en de hele zuidwesthoek van de parkachtige Sloterplasoevers tot aan de Cornelis Lelylaan bij het inpassingsgebied te betrekken. Om zo tot een zo optimaal mogelijk integraal ontwerp van gebouw en parkachtige oevers van de Sloterplas te kunnen komen.

Het TAC adviseert negatief op het voorliggende plan vanuit het vigerende beleidskader Hoofdgroenstructuur 2011, waar de TAC aan gehouden is. De TAC geeft daarnaast aan dat van de drie onderzochte locaties in de Sloterplas de optie Zuid de voorkeur heeft vanwege het behoud van openheid en weidsheid van plas en oevers en de mogelijkheden voor een landschappelijke inpassing van het gebouw in het park op de oevers. Ook sluit deze locatie het best aan op het oorspronkelijke ontwerp van het Sloterplas-park met de compositie van groene flanken en stedelijke koppen, vormgegeven om de ruimtelijke beleving van oneindigheid te wekken.

De TAC doet net als het Kwaliteitsteam een suggestie om het gebied voor de inpassing van het gebouw uit te breiden richting de Lelylaan, als integraal onderdeel van de landschappelijke herinrichting van de plasoevers en de uitwerking van de ontsluiting van het gebouw. Echter, de groenstrook ten noorden van de Lelylaan is onderdeel van de hoofdgroenstructuur. Hier ligt een dilemma: enerzijds het vigerende beleid over de hoofdgroenstructuur dat zo'n uitbreiding niet toestaat en het mogelijk toekomstige beleid dat meer ruimte biedt en waarover in juni 2024 een referendum wordt gehouden. Anderzijds de adviezen om juist ruimte (ontwerpvrijheid) te geven om tot een zo optimaal mogelijk integraal ontwerp van het gebouw, de ontsluiting en inpassing ervan én de herinrichting van de parkachtige Sloterplasoevers te komen. Als de plannen om de Meervaart naar de zuidwesthoek van de Sloterplas te verplaatsen worden doorgezet adviseert de TAC daarbij een reeks randvoorwaarden in acht te nemen.

Conclusie: optie Zuid
Gezien het uitgangspunt van de locatie in de Sloterplas dat is vastgelegd in een raadsbesluit, de verdere uitwerking in drie opties, de analyse van deze opties, de inspraakreacties en de zwaarwegende adviezen van Kwaliteitsteam en TAC, is de keuze gevallen op optie Zuid. Deze optie wordt van de drie opties als meest passend beoordeeld. Deze wordt in paragraaf 6.3 verder toegelicht.

Conclusie: inpassingsgebied
Het inpassingsgebied vroeg om een nadere uitwerking, dit sprak ook uit de inspraakreacties. Gezien het hierboven geschetste dilemma is de gemeenteraad om advies over het inpassingsgebied gevraagd (wensen- en bedenkingen). De gemeenteraad zijn twee varianten voorgelegd: een met het inpassingsgebied geheel buiten de hoofdgroenstructuur (variant A) en een met het inpassingsgebied tot aan de Lelylaan (deels) in de hoofdgroenstructuur. In de aangenomen motie 112 van de leden Veldhuyzen, Koyuncu, Kabamba, Moeskops, Van der Veen en Minderhoud inzake kiezen voor cultuur en groen in Nieuw-West d.d. 27 maart 2024 (zie bijlage 3) heeft de gemeenteraad in meerderheid haar voorkeur uitgesproken voor variant B: het uitbreiden van het inpassingsgebied met inachtneming van randvoorwaarden uit het advies van de TAC. In voorliggend stedenbouwkundig plan is dit verwerkt. Dit wordt verder toegelicht in paragraaf 6.2.



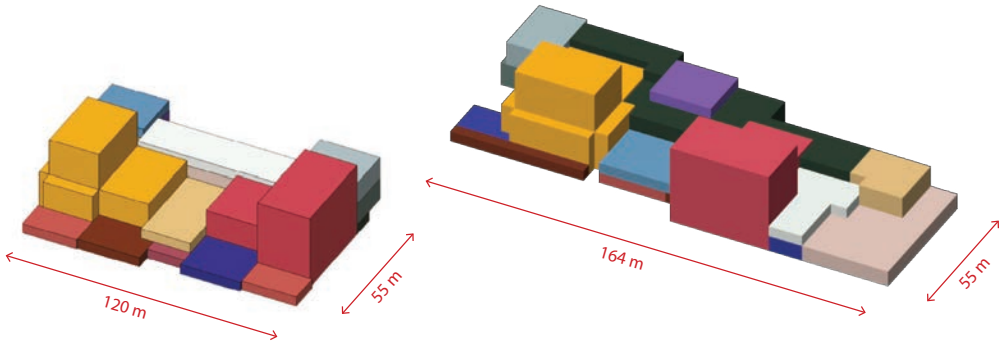
Variant B: inpassingsgebied tot aan Lelylaan (deels) in Hoofdgroenstructuur (vigerend kader, 2011). De paarse stippellijn is het inpassingsgebied, de gele zigzaglijnen duiden de zijden aan waar de ontsluiting kan komen en de rode pijlen geven de schuifruimte van het gebouw weer. De groene stippellijn is de begrenzing van de Hoofdgroenstructuur (2011).

6.2 Optie Zuid en inpassingsgebied: toelichting plankaart

Optie Zuid
De optie Zuid ligt in de zuidwesthoek van de Sloterplas tegenover de Anslijnflat, (groten)deels in het water en deels op het land in de bocht van de huidige oeverlijn van de zuidwestoever. Het bestaande horecapaviljoentje dient hiervoor te worden verplaatst of verwijderd.

Op de plankaart is de footprint van het gebouw indicatief weergegeven als een rechthoek van minimaal 6.600 m² en maximaal 9.000 m². Ter illustratie zijn hieronder twee mogelijke configuraties van het gebouwencomplex opgenomen om een beeld te geven van de bandbreedte van het volume (en footprint) van de Nieuwe Meervaart. Het betreft een compactere (meer gestapelde) configuratie van het gebouwencomplex met een footprint van 6.600 m² en een meer uitgestrekte configuratie van het gebouwencomplex met een footprint van 9.000 m².

Let op: dit zijn indicatieve weergaves, in de uitwerking kan het gebouw een andere vorm krijgen binnen de bandbreedtes van de footprint (6.600 – 9.000 m²). Rondom de Nieuwe Meervaart is op de plankaart het inpassingsgebied gemarkeerd.

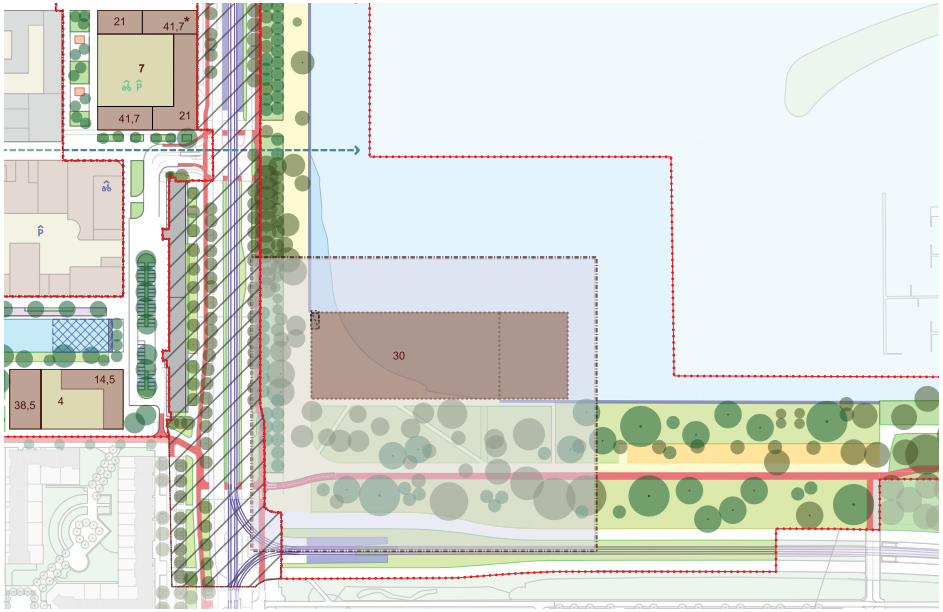


Indicatieve volumestudies van de Nieuwe Meervaart (geen ontwerpen), met links een compacter gebouw met footprint van ca 6.600 m² en rechts een meer langgerekt gebouw met een footprint van ca 9.000 m²

Inpassingsgebied
Op de plankaart is het inpassingsgebied opgenomen conform de door de gemeenteraad in meerderheid gekozen variant B. Het inpassingsgebied loopt tot aan de Cornelis Lelylaan en ligt (deels) in de hoofdgroenstructuur. Deze variant vraagt om afwijking van het vigerende beleid Hoofdgroenstructuur (2011).

In de uitvraag en de verdere uitwerking van het ontwerp worden de randvoorwaarden van de TAC bij inpassing in de hoofdgroenstructuur (afwijking HGS beleid) meegenomen:

- Omvang groen in projectgebied blijft gelijk/ zo min mogelijk verharding
- Onvervangbaar groen blijft behouden
- Kwaliteit HGS aldaar neemt toe (bijvoorbeeld door herschikking functies, verbetering openbaarheid, toegankelijkheid en bruikbaarheid)
- Concreet uitgewerkte opgave/aanpassing voor de HGS die in het



Uitsnede kaart Stedenbouwkundig Plan met de Nieuwe Meervaart in de zuidwesthoek van de Sloterplas (de meest passende optie Zuid) en eromheen het inpassingsgebied.

investeringsbesluit is opgenomen en gedekt.
- Landschapsarchitect betrekken bij verdere uitwerking
- Uitwerking van een coulisseontwerp voor de hoek Lelylaan- Meer en Vaart
- Terrasachtige openbare ruimte op de zon benutten, de openbare toegankelijkheid van de openbare ruimte via het ontwerp blijvend te garanderen
- Terughoudendheid met extra verharding of bebouwing (Sloterpark als geheel overschrijdt ruimschoots de 5% verharding regel) met name verleggen en verbreden voetpad (promenade) en ontsluitingsweg (groene routing)
- Het rondje Sloterplas zowel voor en achter de Nieuwe Meervaart te laten doorlopen in een groene kwalitatieve setting.
- De gehele promenade te vergroenen, bij westoever inzetten op een sterke bomenstructuur (met de ambitie om de promenade op termijn aan de HGS toe te voegen).
- De ontsluiting van de Nieuwe Meervaart te realiseren zonder de HGS aan te raken (bijv. ontsluiting via viaduct) of door de ontsluiting minimaal te maken (smal; inrit en uitrit scheiden).
- Optimalisering van de kruising waar recreatieve gebruikers en leveranciers elkaar zullen tegenkomen.

In de verdere uitwerking naar VO en DO zal de TAC opnieuw worden gevraagd te adviseren. Zo kan de TAC ook toetsen of aan de meegegeven randvoorwaarden wordt voldaan.

Aan de meeste randvoorwaarden van de TAC wordt met de uitgangspunten in dit stedenbouwkundig plan reeds voldaan (zie paragraaf 6.5 Integrale opgave: aanpak zuidwestoever Sloterplas) of kan in de nadere uitwerking worden voldaan. Dit betreft met name de voorwaarden ten aanzien van behoud van groen, het landschappelijke ontwerp (coulisse), het vergroenen van de promenade en optimaliseren van de kruising. Ook wordt terughoudend omgegaan met het toevoegen van verharding. Waar mogelijk wordt bestaande verharding verminderd of weggehaald. De ontsluiting voor expeditie, kiss&ride, etc. vereist een zorgvuldige inpassing. Dit zal met name zijn door zo min mogelijk ruimtebeslag (smalle ontsluitingsweg).

6.3 Toekomstvisie Nieuwe Meervaart

Om mee te blijven groeien met Nieuw-West en grootstedelijke ontwikkelingen heeft de Meervaart een toekomstvisie geformuleerd (werkboek ‘De Nieuwe Meervaart’ d.d. februari 2021):

- Een plek voor nieuwe perspectieven: theater is dé manier om tot nieuwe inzichten te komen, nieuwe ideeën op te doen en tot nieuwe perspectieven te komen. Wat de Meervaart laat zien, wat makers produceren en wat bezoekers ervaren, leidt tot continue interactie. Verhalen, achtergronden en culturen inspireren en verrijken elkaar.
- Een plek voor nieuwe vertellingen: de Meervaart zoekt voortdurend naar nieuwe verhalen en nieuwe manieren om die verhalen te vertellen. Hiervoor moet er een plek zijn waar mensen elkaar ontmoeten en waardoor nieuwe verhalen ontstaan.
- Een plek voor nieuwe verbindingen: de Meervaart is de verbindende schakel tussen makers, artiesten en publiek. De Meervaart brengt mensen bij elkaar met verhalen die hen bindt. Jongeren worden geholpen bij het ontdekken van hun talent en krijgen een podium geboden.

Bezoekers van de Meervaart komen voor gezelligheid en ontmoeting, om nieuwe ervaringen op te doen en om zelf creatief bezig te zijn. Het is hierdoor een ‘plek van iedereen’: van jongeren die een eerste kennismaking met kunst en cultuur hebben tot ervaren theaterbezoekers, van makers van kunst en cultuur tot degenen die hiervan genieten, van congresgangers van ver tot buurtbewoners. Het wordt meer nog dan nu al het geval is de huiskamer van de wijk, een plek waar iedereen kan binnenlopen en zich thuis voelt.

6.4 Gebouw en programma Nieuwe Meervaart

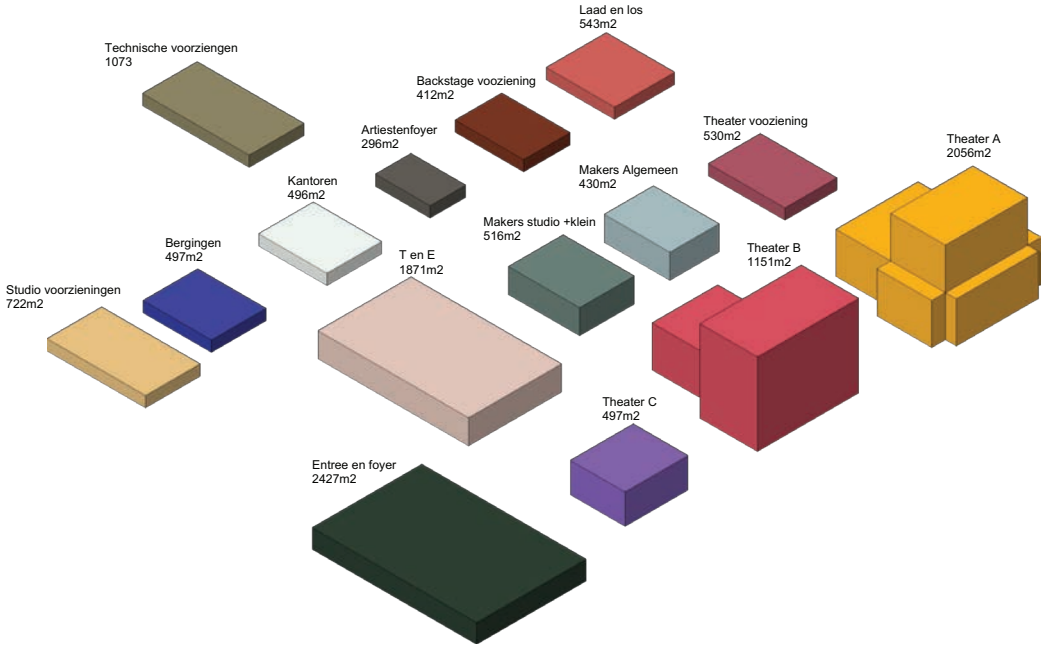
De Nieuwe Meervaart huisvest een breed scala aan functies en programmaonderdelen:

- Theaterfunctie (presentatie) staat voorop.
- Ruimte voor talentontwikkeling en educatie.
- Ruimte voor productie en repetitie: theatermakers, huisgezelschappen maken gebruik van het gebouw (studio's);
- Evenementen in het gebouw eventueel in combinatie met gebruik van de omliggende openbare buitenruimte;
- Multifunctionele ruimtes, die ook als congresfunctie c.q. zakelijke verhuur gebruikt kunnen worden, dit zakelijke gebruik is ondergeschikt aan de culturele functie van deze ruimtes;
- Kantoren voor bovenstaande functies;
- Horeca ondersteunend aan en passend bij bovengenoemde functies: voorstellingshoreca, artiestenfoyer, daghoreca, evenementen, zakelijke verhuur, studio's.

Dit vertaalt zich in een ruimtelijk programma van circa 14.000 m^2 bvo, met drie theaterzalen en backstageruimte, studio's en verhuurzalen, entreegebied en foyers (inclusief 2 horecavoorzieningen), kantoorruimte, technische ruimtes, interne verkeersruimte en constructies.

De footprint (voetafdruk) van het gebouw is minimaal 6.600 m^2 en maximaal 9.000 m^2. De maximale hoogte is 30 meter, gebaseerd op de hoogte van de toneeltorens.

De ambitie is een architectonisch hoogwaardig, duurzaam, uitnodigend en herkenbaar cultuurgebouw te realiseren, zorgvuldig ingepast in zijn omgeving. Bij voorkeur krijgen alle publieke ruimten een riante verdiepingshoogte. Het gebouw is alzijdig (alle zijden worden als voorkant ontworpen). Het dak van het gebouw wordt optimaal benut: denk aan dakterras(sen) en daktuin(en) c.q. groene daken met uitzicht.
Het laden en lossen voor het theater, horeca en onderhoud vindt plaats via vier inpandige loadingdocks. Alle "achterkant"- functies (bevoorrading, afval, etc.) worden zoveel mogelijk inpandig opgelost. Uitgangspunt is dat het fiets- en scooterparkeren voor bezoekers en gebruikers van de Nieuwe Meervaart in de openbare ruimte rondom plaatsvindt. Er wordt nog onderzocht of de wens van een inpandige fietsenstalling in de Nieuwe Meervaart onderdeel kan worden van de ontwerpopdracht.



Indicatieve weergave van de programmaonderdelen van de Nieuwe Meervaart: in totaal 14.000m^2 bruto vloer oppervlak

6.5 Integrale opgave: aanpak zuidwestoever Sloterplas

De Nieuwe Meervaart vraagt om een zorgvuldige inpassing in de Sloterplas en een gelijktijdige aanpak van de openbare ruimte van de zuidwestoever van de Sloterplas. Dit wordt ook wel de integrale opgave genoemd.

Het populaire wandelrondje Sloterplas blijft behouden en wordt versterkt. Over de oevers komt een circa 600 meter lange doorgaande (wandel) promenade van het horeca-eiland tot aan het watersporteiland. De promenade krijgt een hoogwaardige en groene inrichting met verschillende sferen.

De Nieuwe Meervaart is als publiekstrekker gelegen aan deze promenade en knoopt als het ware beide delen van de promenade (langs de Meer en Vaart en Lelylaan zijde) aan elkaar. Aan de promenade worden de bestaande urban sport- en speelvoorzieningen en de verblijfsmogelijkheden (banken en zitplekken) uitgebreid. De voormalige loskade bij de IAmsterdam letters wordt vergroend.

Aan de waterzijde van het gebouw wordt een doorgaande wandelroute en verblijfsruimte aan het water geambieerd, bijvoorbeeld in de vorm van een flinke steiger. Dit kan onderdeel worden van het rondje Sloterplas met permanent zicht op het water en levert nieuwe verblijfsplekken aan het water op om ervan te genieten. Mogelijk kan dit ook gecombineerd worden met een aanlegplek voor bootjes.

Uitgangspunten ontsluiting, bereikbaarheid en parkeren Nieuwe Meervaart
De oevers van de Sloterplas zijn vooral het domein van voetgangers en de verblijvende of sportende recreant. Gemotoriseerd verkeer (logistiek, laden en lossen voor de Nieuwe Meervaart) en fietsers zijn te gast op de wandelpromenade. Expeditieverkeer dient inpandig te laden en te lossen. (Lang) parkeren van auto's, busjes of bussen dient elders plaats te vinden. De ontsluiting van de Nieuwe Meervaart voor laad- en losverkeer kan in principe plaatsvinden vanaf de Lelylaan (voor de kruising Lelylaan - Meer en Vaart) of vanaf de Meer en Vaart.



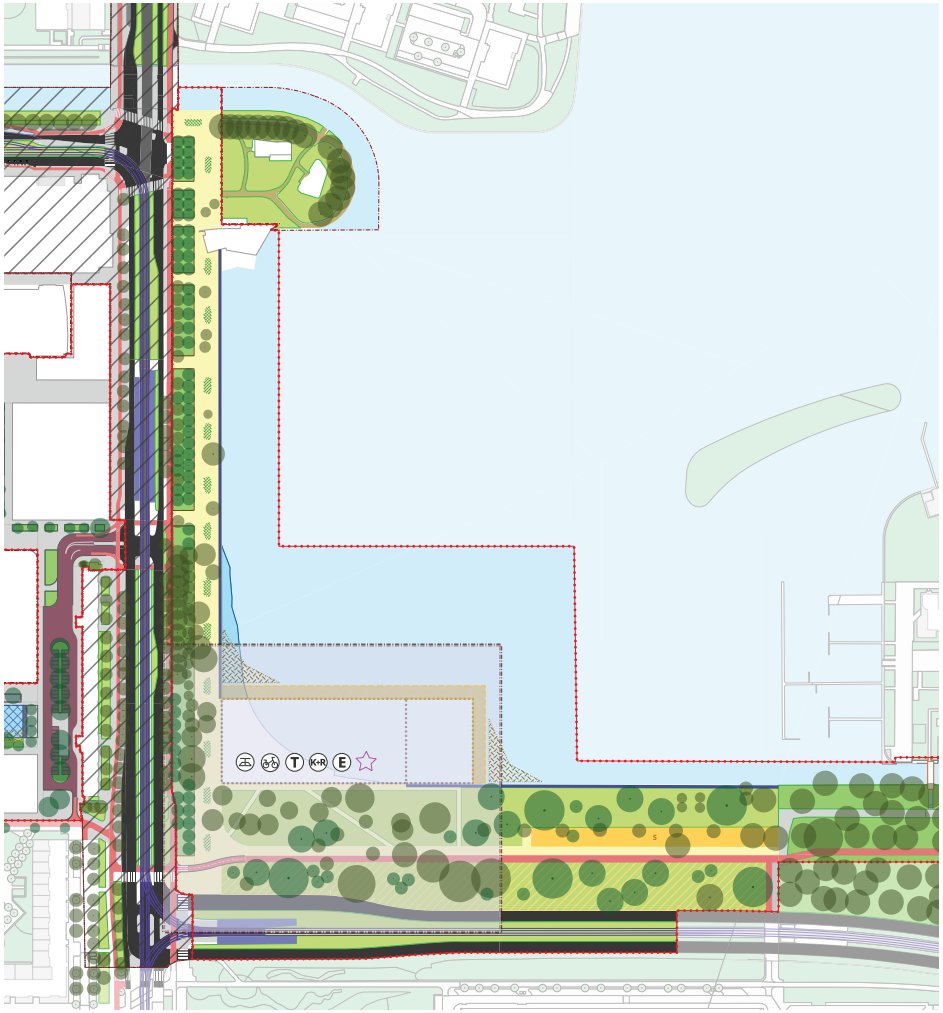
Doorgaande promenade opgespannen tussen horeca eiland en watersport eiland, met de Nieuwe Meervaart eraan.

In de buurt van de hoofdingang van de Nieuwe Meervaart dient rekening te worden gehouden met een kiss&ride, drop-off plekken voor taxi's en een aantal gehandicaptenparkeerplaatsen. Verder is ook behoefte aan twee of drie kort-parkeerplekken voor touringcars in de nabijheid van de Nieuwe Meervaart.

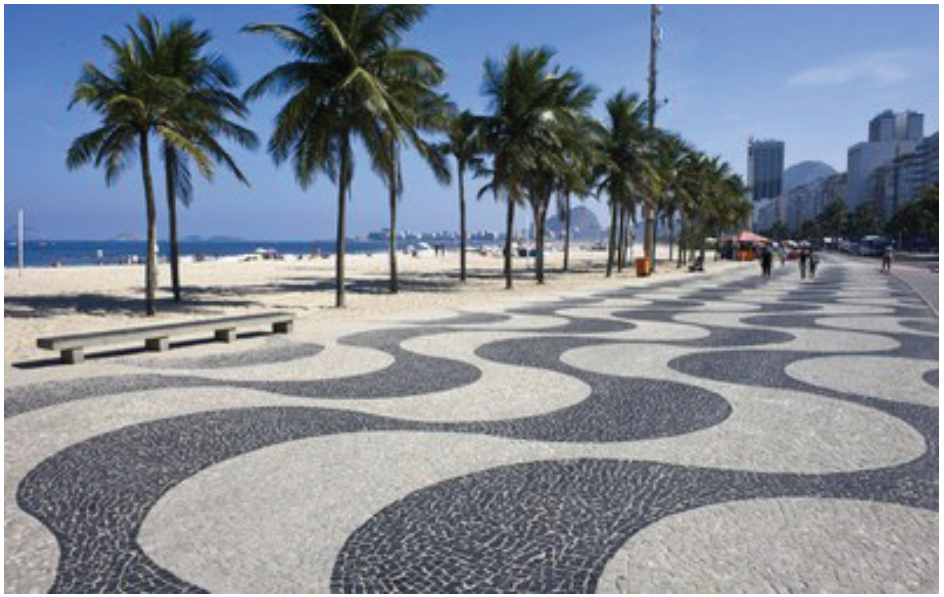
De bepaling van de exacte locaties van deze ontsluitings- en parkeer- elementen en het ontwerp ervan is een integraal onderdeel van de inpassing van de Nieuwe Meervaart en de herinrichting van de zuidwestoever van de Sloterplas.

De tramhaltes aan Lelyaan en Meer en Vaart en de bushalte op de Meer en Vaart zorgen voor een goede OV-bereikbaarheid van de Nieuwe Meervaart.

Bezoekers van de Nieuwe Meervaart die met de auto komen parkeren in de publieke parkeergarages aan het Osdorpplein, aan de overzijde van Meer en Vaart. De dichtstbij gelegen garage is die van MIX Amsterdam (in aanbouw).



Impressie van Nieuwe Meervaart aan de zuidwestoever Sloterplas en Stadscentrum Osdorpplein



De Copacabana in Rio de Janeiro, als referentie voor een hoogwaardige en bijzondere bestrating van de promenade



De Theemsoever in London, als referentie voor een hoogwaardige groene Zuidwestoever van de Sloterplas; aan de zuidwestoevers Sloterplas is meer (diversiteit aan) beplanting gewenst

Uitgangspunten zuidwestoever Sloterplas
Voor de aanpak van de zuidwestoever gelden de volgende ruimtelijke en programmatische uitgangspunten:

1. Het ruimtelijk versterken van de oeverlijn van de zuidkop van de Sloterplas en het vergroten van het contact met het water.
   Als onderdeel van de herinrichting van de zuidwestoever van de Sloterplas wordt ook de oeverlijn verbeterd en vernieuwd. In tegenstelling tot de hoge kades van de noordkop van de Sloterplas wordt de overgang tussen oever en water bij de zuidkop juist laag vormgegeven, bijvoorbeeld met watertrappen of steigers. Inzet is dat je met “de voeten in het water kunt zitten”. De ambitie is om een hoogwaardige overgang van land naar water te ontwerpen met zowel verblijfskwaliteit als ecologische kwaliteit. De zuidwestoever wordt vormgegeven als een vloeiende, waar mogelijk zachte, overgang van land naar water. De vormgeving draagt bij aan de waterkwaliteit en biodiversiteit. Onderdeel van de opgave is om beplantingszones te integreren in het ontwerp van de oevers.
   De zuidoever (Lelylaan-zijde), de westoever (Meer en Vaart-zijde) en de Nieuwe Meervaart (de wijze waarop het gebouw met doorgaande wandelroute en verblijfsruimte in de zuidwesthoek aan het water ligt) zijn verschillend van karakter maar worden in samenhang ontworpen. De westoever kan een andere architectonische vormgeving krijgen dan die van de zuidoever. De overgang tussen de Nieuwe Meervaart en het water dient zo te worden vormgegeven dat ze ruimtelijk past bij de te vernieuwen zuidwestoever van de Sloterplas. Hier ligt de kans om één integraal oeverontwerp te maken, zoals destijds in het AUP is beoogd, maar nooit is gerealiseerd.
2. De aanleg van een royale stedelijke wandelpromenade met vanaf een groot deel van de promenade uitzicht over de Sloterplas.
   De promenade heeft een hoogwaardige en groene uitstraling met veel verblijfskwaliteit en aantrekkelijk meubilair. Brede groenstroken flankeren de promenade. De promenade kan aan de meer parkachtige zuidoever smaller en anders worden vormgeven, dan aan de meer stedelijke westoever. Ook worden er nieuwe sport- en speelvoorzieningen, kunst en andere ‘specials’ (zoals bijvoorbeeld een waterspeelplek) aan de promenade toegevoegd. Een aantal bestaande speel- en sportvoorzieningen worden mogelijk verplaatst. De verplaatsing van het huidige horecapaviljoen wordt onderzocht in aanloop naar de ontwerpfase voor de Nieuwe Meervaart.
3. De Nieuwe Meervaart wordt een publiekstrekker en ankerpunt aan de promenade met verblijfskwaliteit op maaiveld en op het dak.
   De groene daktuin/-terras op de Nieuwe Meervaart draagt bij aan een nieuwe publieke plek met spectaculair uitzicht over de Sloterplas. Aan de waterzijde van de Nieuwe Meervaart komt mogelijk een steiger of architectonische omloop annex balkon annex terras, zodat ook aan de waterzijde een doorgaande wandelroute en een verblijfsplek aan het water wordt gecreëerd. In de parkstrook rondom de Nieuwe Meervaart is ook ruimte voor buitenvoorstellingen.
4. De bomenstructuur aan de Meer en Vaart en de Lelylaan wordt versterkt als groene, karakteristieke omkadering van de Sloterplas.
   Het groen is om de plas duidelijk zichtbaar. De flinke boombeplanting zorgt voor allure en rust en geeft de ruimte de juiste schaal. In het nog uit te werken ontwerp worden zoveel mogelijk bestaande bomen gehandhaafd. Bomen die niet kunnen blijven (zoals de bomen aan de zuidwesthoek van de oevers) worden gecompenseerd door nieuw te planten bomen in de parkachtige strook ten noorden van de Lelylaan en in de bermen van de Meer en Vaart of elders in het Sloterpark. Aan de Meer en Vaart worden waar mogelijk extra rijen bomen geplant. Aan de Lelylaan wordt gekozen voor een brede strook met een ‘gestrooid bomenpatroon’. Dit sluit aan bij het bomenpatroon verderop aan de Lelylaan en behoudt zoveel als mogelijk het zicht op de Sloterplas.



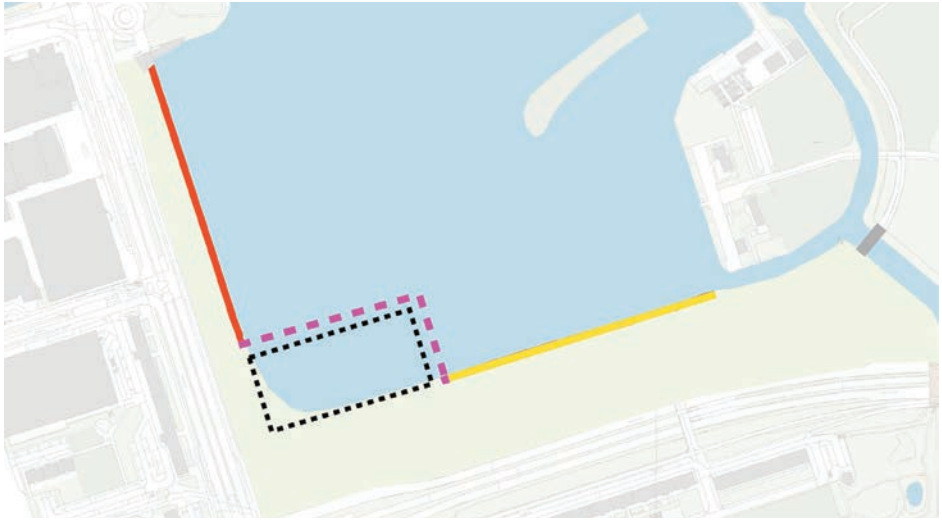
Meer en Vaart boulevard en Lelylaan



Doorgaande promenade opgespannen tussen horeca-eiland en watersporteiland



Vergroening



Lage architectonische overgang oever-water (bijv. watertrappen of steigers), met drie verschillende sferen

6.6 Promenade Sloterplas met verschillende sferen

De promenade langs de Sloterplas voert de wandelaar door een opeenvolging van ruimtes met hun eigen karakter, gebruik en sfeer: van het horeca-eiland, de centrumboulevard, de theaterpromenade, de park- en sportpromenade tot het watersporteiland. Om een idee te geven van hoe de promenade er straks uitziet en beleefd kan worden, volgt hieronder een impressionistische schets van een wandeling over de promenade, te beginnen bij het horeca-eiland. Het daadwerkelijke ontwerp is onderdeel van de integrale opgave (de inpassing van de Nieuwe Meervaart aan de zuidwestoever) en wordt in samenspraak met de omgeving gemaakt.

Horeca-eiland
Het horeca-eiland heeft een groene park- of tuinachtige sfeer. Het is aan drie zijden omgeven door water. Als onderdeel van fase 1 wordt hier nog een aanlegsteiger voor recreatieboten aangelegd. Mogelijk kan op termijn het parkeerareaal nog worden teruggebracht om het parkachtig karakter te versterken en kan de speeltuin worden uitgebreid. Vanaf het horeca-eiland wandelt men zo de centrumboulevard aan de Meer en Vaart op.

Centrumboulevard (Meer en Vaart)
De centrumboulevard aan de Meer en Vaart is drukbezocht. Mensen flaneren en verblijven om van het weidse uitzicht te genieten. Het is de plek om af te spreken na of voor het winkelen, om kort bij te praten, of je kinderen te laten spelen op de watertrap. Het is een welkome onderbreking bij het rondje Sloterplas. Een kiosk voorziet in drinken, ijsjes en kleine snack. De nieuwe centrumboulevard krijgt aan de Sloterplas een hoogwaardige (expressieve) bestrating met watertrappen of steigers waar je in de zomer met de voeten in het water kunt zitten.

Het zicht over de Sloterplas wordt verbeterd door de huidige houten bank-elementen te vervangen door lichtere zitelementen. Nieuwe weelderige oeverbeplanting is onderdeel van de nieuwe centrumboulevard.

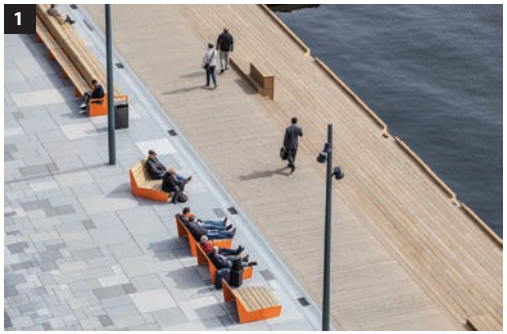
Theaterpromenade
De promenade draait bij de hoek Meer en Vaart – Lelylaan de hoek om richting het watersporteiland. Via een steiger of (architectonisch) omloop kan mogelijk ook aan de waterzijde om de Nieuwe Meervaart heen gelopen worden.

Door een zo transparant mogelijke plint wordt het contact tussen de binnen-ruimten van de Nieuwe Meervaart en de buitenruimte zo groot mogelijk. Rondom de ingang van de Nieuwe Meervaart krijgt de openbare ruimte extra zitplekken voor bezoekers en bijvoorbeeld ook ouders die op hun kinderen wachten die theaterles hebben gehad in het Talentenhuis. De parkeerplekken voor fietsen en scooters worden zo goed mogelijk ingepast aan de theaterpromenade.
De omgeving van de kruising Lelylaan - Meer en Vaart is het zoekgebied voor een nieuw (licht)kunstwerk. De waarschijnlijk benodigde verplaatsing van het horecapaviljoen wordt onderzocht in aanloop naar de ontwerpfase voor de Nieuwe Meervaart. Ook wordt nader onderzocht of het huidige speeltoestel aan de Meer en Vaart op deze locatie kan blijven of verplaatst dient te worden.

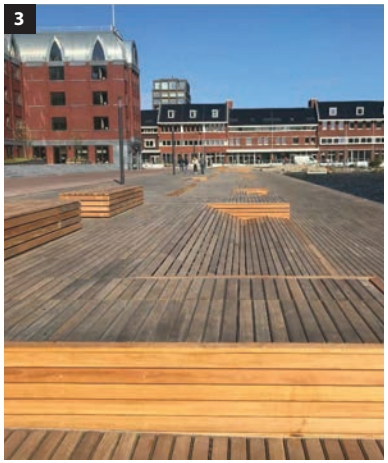
Park- en sportpromenade
De park- en sportpromenade aan de Lelylaan krijgt een groen en parkachtig karakter én meer (urban) sport- en speelvoorzieningen. In deze zone worden (grote) nieuwe bomen geplant, nieuwe (oever)beplanting toegevoegd en in de berm van de Lelylaan worden bloemrijke grassen en kruiden gezaaid.
De succesvolle fitnessplek bij de I AMSTERDAM letters op het pleintje bij de voormalige loswal aan de zuidoever kan worden gebruikt voor andere urban sports voorzieningen voor freerunners, calisthenics en/of skaters. Deze urban sports en speelstrip kan meer naar het zuiden verplaatst worden, zodat er aan de oever meer ruimte ontstaat om de zitten en te picknicken aan het water en in de zomer aan het water te liggen. De wandelaars op de promenade en fietsers op het fietspad aan de Lelylaan kijken hier naar de sportende en aan het water zittende of liggende mensen. Zien en gezien worden is hier belangrijk.

Watersporteiland
In overleg met de gebruikers van het watersporteiland wordt onderzocht of er een nieuwe voetgangersbrug naar het watersporteiland kan komen. Met een nieuwe voetgangersbrug ontstaat er een interessant wandelrondje Sloterplas vanaf de park- en sportpromenade langs de jachthaven naar de oostzijde van de Sloterplas, als alternatief voor de grotere ronde om het watersporteiland heen.

Referenties centrumboulevard (Meer en Vaart)



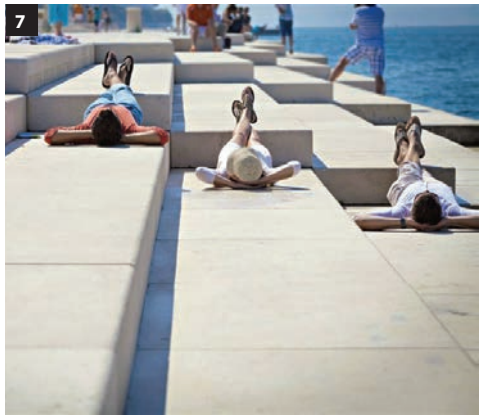














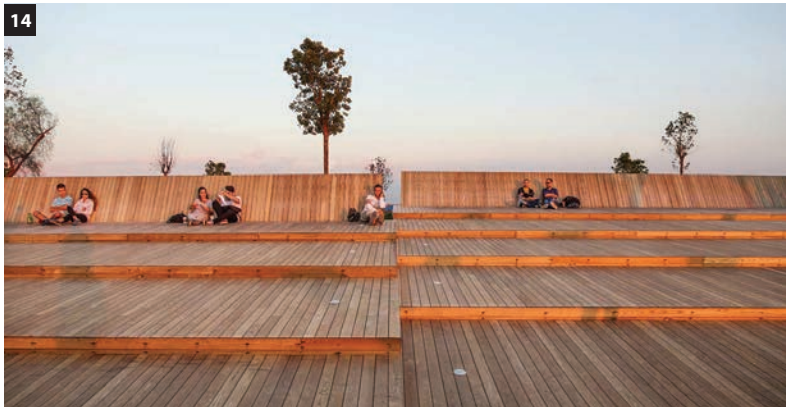






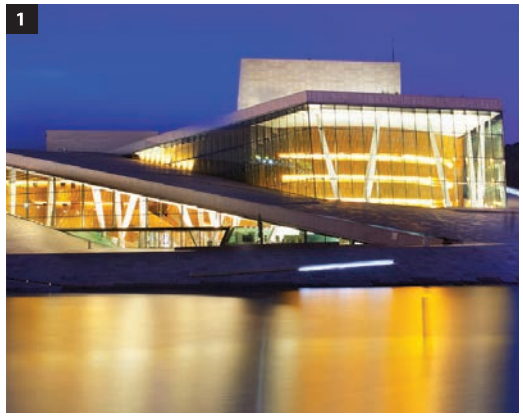






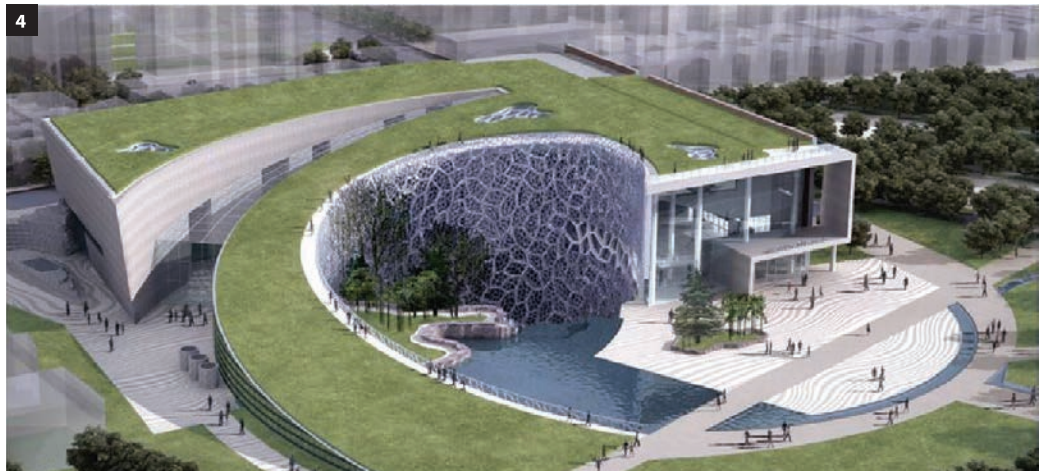
1. Waterfront promenade Oslo. LINK architektur. Foto: Tomasz Majewski
2. Vancouver waterfront. PWL partnership. Foto: Craig Collins
3. Waterplein Houthavens. Foto: KW infra
4. Fietsparkeren in groen. Foto: Pinterest.com
5. Parkbanden. Foto: Biobound.nl
6. Europalaan Amsterdam. Foto: Google.com
7. Sea Organ Zadar. Foto: Illiustrarch.com
8. Vlora Waterfront. Xaveer De Geyter Architects. Foto: Pieter Coelis
9. Perreux river banks. Foto: BASE landscape architecture
10. Bouleard Copenhagen. Foto: SLA landscape architecture
11. Louis Vutton museum. Foto: MWVD.nl
12. Delfland Water Authority. Mecanoo and SILO Agency. Foto: archinect.com
13. Cobra bench. Foto: Artform urban

Referenties theaterpromenade (oeverzone Nieuwe Meervaart)



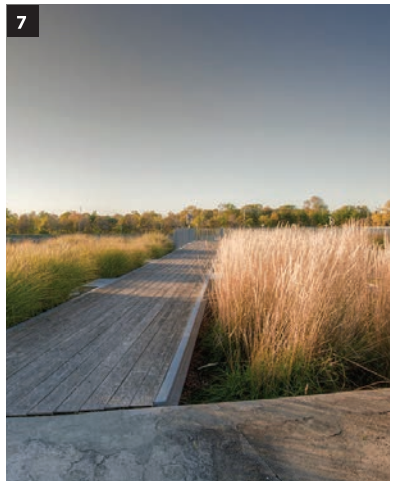






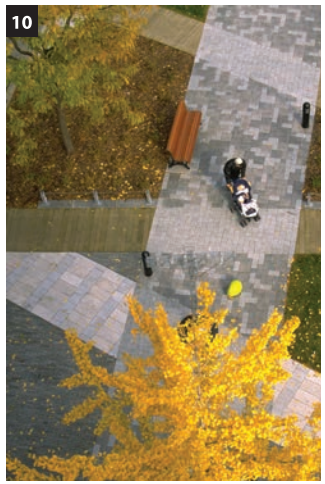






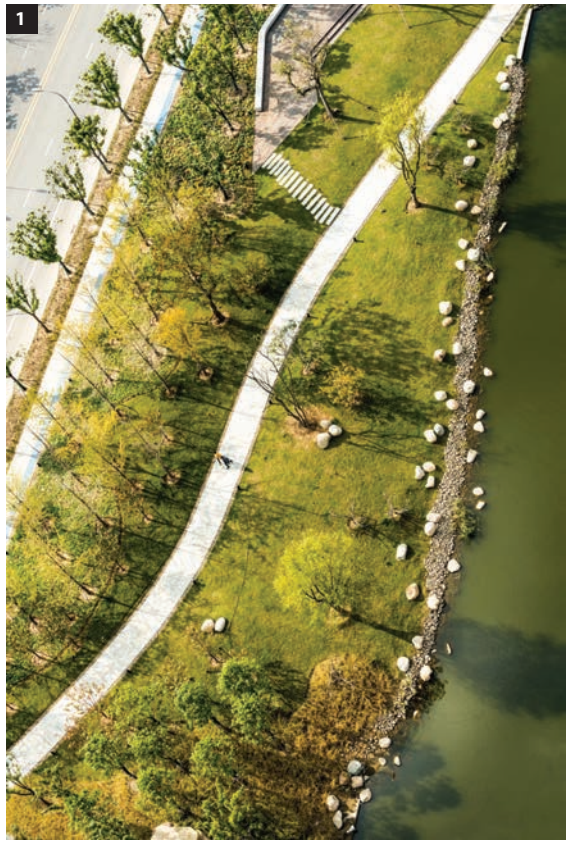




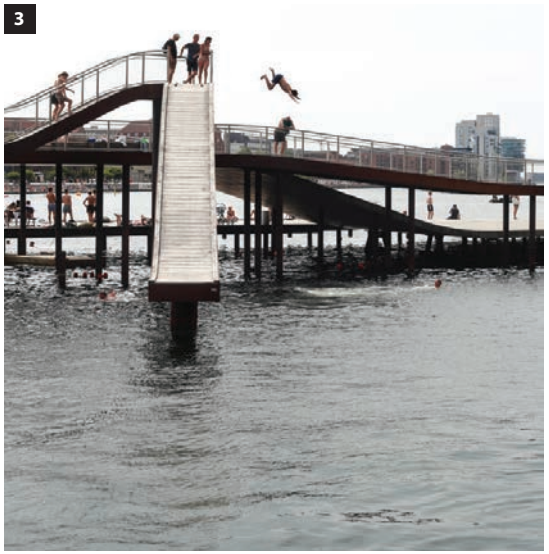


1. Oslo opera house. Foto: lifeinnorwat.net
2. Drinkwaterproductiebedrijf Vechterweerd. Foto: IA groep
3. Water theater Crans Montana. Foto: aquatic-show.com
4. Shanghai Natural History Museum. Foto: Perkins + WIll
5. The Garden. Eike Becker Architekten. Foto: Jens Willebrand
6. Spassky bastion Ukraine. AER. Foto: Ivan Avdeenko
7. Welland Canal Park. Janet Rosenberg & Studio. Foto: Jeff McNeill
8. Jaws on the water. Foto:Delish.com
9. Aarhus university campus. Foto: C.F. Moeller
10. Place dÝouville Montreal. Foto: Claude Cormier

Referenties park- en sportpromenade (Lelylaan)













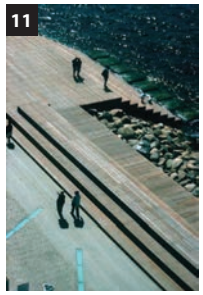












1. Green axis of Nengda. L&A design. Foto: gooood.cn
2. Park Zomerlust. Felixx landscape architects. Foto: landezine.com
3. Kalvebod park. Foto: Maria Gonzalez
4. Regatta urban sports park Antwerpen. Foto: Laenen
5. Schulberg Wiesbaden. Annabau architektur und landschaft. Foto: Hanns Joosten
6. I Amsterdam Sloterplas. Foto: Amsterdam.nl
7. Stadtpark Norderstedt. Annabau architektur und landschaft. Foto: Arne Vollstedt
8. Schinkeleilanden. Sant en co landschapsarchitectuur. Foto: straatbeeld.nl
9. Sydney Park Water Re-use project. Foto: Sara Reilly
10. Foto: Michow.com
11. Sunds promenade Malmo. Jeppe Aagaard Andersen. Foto: Denstoredansk.lex.dk

6.7 Beeldkwaliteit voor de Nieuwe Meervaart

Voor de Nieuwe Meervaart gelden de volgende eisen ten aanzien van de beeldkwaliteit.

Integraal en in samenhang
De Nieuwe Meervaart dient in haar ontwerp en uitvoering onderdeel van een integraal ontwerp van de zuidwestoevers van de Sloterplas te zijn. Het dient in samenhang met civieltechnische en landschapsarchitectonische onderdelen te worden ontworpen. Met een ambitie en kwaliteit die zich laat meten met het Oostpaviljoen of het Schip van architect Slebos met stippenplein (gemeentelijk monument), de hoogwaardige hoge en lage kades, zware bomenrijen, het recent toegevoegde Van Eesterenmuseum en de jachthaven met haar bastionachtige watertoegang, binnen het totaalontwerp voor de hele monumentale noordkop van de plas. Met de ruimtelijke inpassing van de Nieuwe Meervaart en de herinrichting van de zuidwestoevers, ligt er nu de kans om ook voor de zuidwestoevers een dergelijk integraal ontwerp te maken (hetgeen in het verleden nooit is gebeurd).

Architectonisch hoogwaardig gebouw
De Nieuwe Meervaart is een architectonisch hoogwaardig, duurzaam, uitnodigend en herkenbaar cultuurgebouw passend bij zijn functie. Zorgvuldig ingepast in de zuidwestoever van de Sloterplas en katalysator voor de verdere ontwikkeling van Osdorpplein en de zuidkop en haar randen. Het gebouw voegt zich naar en is ondersteunend aan de grandeur van de Sloterplas, het landschappelijk icoon van Nieuw-West. Eigentijds in duurzaamheid en in haar integratie met het landschap. Het vormt een nieuw baken voor gebruikers en omwonenden, voor bezoekers van het gebouw en van Osdorpplein.

Ruimtelijke oneindigheid
Het gebouw is met een bruto vloeroppervlak van 14.000 m^2 en een footprint tussen de 6.600 m^2 en 9.000 m^2 zelfs op de schaal van de Sloterplas een groot gebouw. Toch blokkeert het gebouw door zijn verschijningsvorm en geleding zo min mogelijk de ruimtelijke beleving van de Sloterplas. Het doet geen of zo min mogelijk afbreuk aan de suggestie van oneindigheid. Het laat de ruimte om over en door het gebouw te gaan. Bijvoorbeeld door een dramatische geterrasseerdheid of een andere architectonisch ruimtelijk concept dat dit effect bewerkstelligt.

Rondje Sloterplas
Het rondje Sloterplas met het continue zicht en wisselend perspectief op de plas wordt met realisatie van het gebouw veelzijdiger en interessanter. Door de introductie van keuze in verschillende routes met hoge belevingskwaliteit en contact met de Sloterplas op het bestaande land, de promenade en in, om en op het gebouw.

Entree en toegankelijkheid
Het gebouw heeft haar genereuze hoofdentree waarschijnlijk aan de westzijde, haar adres aan de promenade. Foyer en horeca zijn zichtbaar en laagdrempelig toegankelijk vanaf de promenade en nodigen uit voor informele ontmoetingen, ook voor niet-theaterbezoekers. Deze ontmoetingsplekken liggen aan en op het gebouw, gebruik makend van de middag- en avondzon met riant uitzicht op de Sloterplas. De plint van het gebouw is op zoveel als mogelijk plekken open, transparant en toont het gebruik en programmering aan voorbijgangers en geeft de gebruikers van het gebouw vrij zicht op het landschap waarin het gebouw ligt.

Binnen- en buitenrelaties en programmering
Het gebouw heeft niet alleen een programmering in de theaterzalen en oefenruimtes binnen het gebouw, maar ook buiten het gebouw in overgangszones op daken of op het water, in de avond en middagzon, met uitzicht op de Sloterplas.

Subliem ontwerp en inpassing
Op een aantal plekken is het gebouw manifester en uitbundiger architectonisch te ervaren:

- de entree, gericht op de promenade in de westgevel;
- in de oostgevel als blikvanger voor verkeer op de Lelylaan;
- het westelijk deel van de noordgevel dat, gezien over de lange lijn van de Sloterplas, vanuit de coulisse van de groene schiereilanden bij het watersporteiland piept.

Op deze plekken schittert het gebouw. Maar ook in die geveldelen die blind zijn (bijvoorbeeld toneeltorens) of minder aantrekkelijke functies faciliteren (laden en lossen) is het gebouw aantrekkelijk en passend in haar omgeving. Groen (en water) aan gevels en op de daken zijn hier aannemelijke ingrediënten.

Kwaliteitsteam Nieuwe Meervaart
In opdracht van B&W heeft de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit een 'Kwaliteitsteam Nieuwe Meervaart' ingericht dat het proces van totstandkoming van de Nieuwe Meervaart in de context van de Zuidoever van de Sloterplas, Meer en Vaart en Winkelcentrum Osdorpplein intensief begeleidt en het College van B&W in alle relevante stappen van onafhankelijk advies voorziet ten behoeve van bestuurlijke besluitvorming.



7 Een hoogwaardige en duurzame openbare ruimte

Stadscentrum Osdorpplein Fase 2a
Plankaart Openbare Ruimte

Definitief, 15 april 2024



Gemeente Amsterdam

Legenda

Plankaart Openbare Ruimte Stadscentrum Osdorpplein fase 2a

Exploitatiegrens fase 2a
Plangrens fase 2b (op termijn)
Exploitatiegrens fase 1

Openbare Ruimte

Voetgangersgebied / trottoir hoogwaardig
Hoogwaardige voetgangerspromenade
Parkverharding (beton, bestaand)
Hoofdweg (asfalt)
Busbaan (beton/asfalt)
Secundaire straat (gebakken klinkers)
Parkeervakken (gebakken klinkers)
Betonklinkers bestaand
Water
Nieuw water
Bestaande bomen
Nieuwe bomen
Nieuw pocketpark / groenstrook
Bloemrijk gras- en kruidenveld
Nieuw perk / vaste planten
Voetpaden in plantsoen, halfverharding
Beplanting (indicatief)
Waterplanten/riet (indicatief)
Spelen, sporten, strook voor urban sports en spelen
Lage overgang land-water (bijv. watertrappen en/of steigers)
Steiger (indicatief)
Zit-/verblijfsplek aan water
Zitmuur
Speelondergrond
S Speelplek

Infrastructuur

Vrijliggend fietspad
Nieuwe langzaam verkeer brug
Bestaande langzaam verkeer brug
Bushalte
Tram-/bushalte
Bestaande tramrails

Ontwikkellocaties

Ontwikkellocatie
Inpandige expeditiestraat
Tuin/terras particulier
Uitwerkingsgebied verlenging Nieuwe Osdorpergracht / inrichting kop gracht

Integrale opgave / inpassing Nieuwe Meervaart

Inpassingsgebied Nieuwe Meervaart
Nieuwe Meervaart met indicatieve footprint
In te passen terras Nieuwe Meervaart
In te passen fiets- en scooterparkeren
T In te passen kortparkeerplekken touringcars
K+R In te passen Kiss+Ride, taxi's en gehandicapten parkeren
E In te passen ontsluiting expeditieverkeer / laden&lossen
In te passen lichtkunstwerk (indicatief)

Met de transformatie van Osdorpplein tot een compact (hoog)stedelijk centrumgebied en de daarmee samenhangende intensivering van het programma, neemt het belang van en de druk op de openbare ruimte toe. Dit vraagt om een hoogwaardige duurzame openbare ruimte met meer ruimte voor de voetganger, meer verblijfskwaliteit en gebruiksmogelijkheden, die uitnodigt tot bewegen. In het Amsterdamse beleid wordt ook ingezet op een klimaatbestendige openbare ruimte (rainproof) en het belang van flora en fauna onderstreept (natuurinclusief).

7.1 Vernieuwen en verbeteren van de openbare ruimte

De openbare ruimte in fase 2a behelst de randzones rondom het centrumgebied, zoals beschreven in hoofdstuk 3: aan de zuidzijde het gebied rond de (toekomstige) Nieuwe Osdorpergracht, aan de westzijde de Martini van Geffenbuurt, aan de noordzijde de Hanenbergbuurt en aan de oostzijde het waterfront aan de Sloterplas en de Nieuwe Meervaart. Ook worden twee straatjes uit fase 1 van dezelfde bestrating voorzien als fase 2, om overal eenzelfde hoogwaardige uitstraling te creëren.

Autoluwe straten en pleintjes
In het winkelhart (fase 1) zijn de straten vormgegeven met de nadruk op toegankelijkheid van winkels en een goede doorstroming van het winkelend publiek. De straten hebben geen of weinig bomen en zijn vrij van auto's, alleen laad- en losverkeer is toegestaan (in vensteruren). De Jan Celesstraat vormt een scheiding tussen winkel- en woongebied. Het is de belangrijkste toevoerstraat voor laad- en losverkeer, en heeft tevens twee publieke parkeergarages. De straat is voorzien van een ruim profiel, met ruimte voor parkeren en bomen aan weerszijden van de rijbaan en een beplantingsstrook aan de westzijde van de straat.

In fase 2a wordt het weefsel van straatjes en een reeks van pleinen en pleintjes doorgezet naar de randen van het centrumgebied. De straten en pleinen in het centrumgebied krijgen een eenduidige en hoogwaardige materialisering.

In fase 2a gaat het voornamelijk om woonstraten. Er verdwijnt veel parkeren uit de straten om ruimte te maken voor de voetganger en beplantingsstroken en bomen. Afhankelijk van de breedte van het profiel worden in de woonstraten enkele of dubbele bomenrijen aangeplant. Het worden vooral bomen in de categorie 2e grootte (hoogtebereik tussen 8 en 12 meter hoog), waarvan het merendeel wordt aangeplant in de maat 30-35.

De Martini van Geffenstraat wordt tussen de straten Hoekenes en Osdorpplein/Jan Celesstraat recht getrokken. Het centrale deel van de straat wordt autovrij en krijgt een circa 8 meter brede beplantingsstrook (lineaire parkstrip) met verblijfkwaliteit en speelplekken erin. Hiermee krijgt deze straat een veel groenere uitstraling.

Het groene profiel van de Hoekenes wordt waar mogelijk versterkt. Aan de westzijde, waar de villa's staan, komen de bomen in groenstroken te staan en krijgen zo betere groeicondities. Aan de oostzijde komt een breed trottoir met een beplantingsstrook rond de eerste rij bestaande bomen langs de straat. Hier komt langsparkeren voor bezoekers. De tweede rij bomen staat te dicht op de toekomstige bebouwing en kan niet behouden blijven. Deze bomen zullen zoveel als mogelijk in de directe omgeving worden gecompenseerd.

De Van Suchtelen van de Haarestraat krijgt een eenvoudiger profiel met langsparkeren voor bezoekers en bomen aan weerszijden van de straat. Aan de westzijde komt een nieuw buurtparkje aan deze straat te liggen.

De Hanenbergstraat heeft in de huidige situatie twee aansluitingen op de L. van Sonsbeeckstraat. De westelijke aansluiting verdwijnt, hier komt de bebouwing van de Noordwesthoek. Het huidige plantsoen met speel- en sportvoorzieningen wordt vernieuwd. Het te handhaven deel van de straat wordt hoogwaardig heringericht. Aan de zijde van de Albert Heijn parkeergarage worden de parkeerplekken opgeheven om het plantsoen naast de AH-garage iets te vergroten.

De groenere inrichting van de Martini van Geffenstraat, Hoekenes, Van Suchtelen van de Haarestraat en Hanenbergstraat dragen bij aan de leefkwaliteit en een klimaatbestendig gebied.

Het plein achter de huidige Meervaart en bij de Westmarket krijgt groenvakken met zitranden en bomen. Ook is hier ruimte voor tijdelijke of permanente kiosken en/of het verplaatsen van andere kiosken uit het stadscentrum naar deze locatie, opdat elders meer ruimte ontstaat. Dit pleintje is onderdeel van het pleinencluster Lammetjesplein, Jumboplein en Stadsloketplein van het winkelhart.

De profielen van de straten zijn verderop in dit hoofdstuk opgenomen.

Parkje en plantsoenen
Het winkelhart kent diverse pleinen en pleintjes, met veelal een eigen thema: entreeplein, speelplein, horecaplein, waterplein, etc. De openbare ruimte in fase 2a krijgt waar mogelijk een groener karakter, en meer verblijfs- en speelruimte.

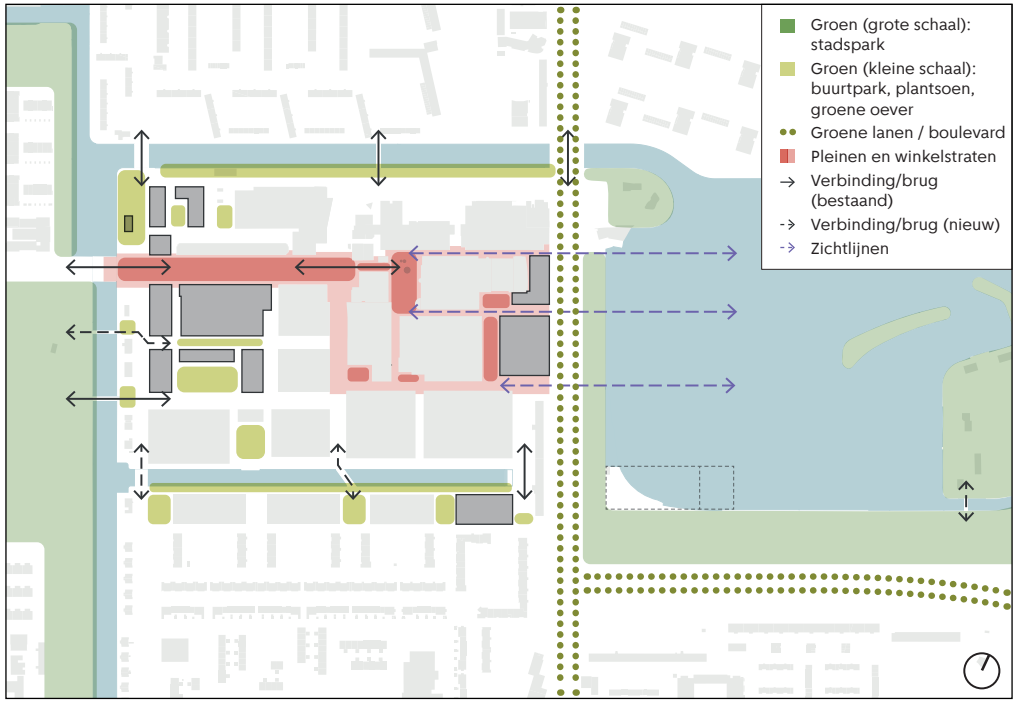
In de Martini van Geffenbuurt komt een buurtparkje aan de Van Suchtelen van de Haarestraat. Ook wordt het plantsoen met speelvoorzieningen aan de Hanenbergstraat vernieuwd en krijgen de plantsoenen aan de Hoekenesgracht een kwaliteitsimpuls.

Gracht en bruggen
De Nieuwe Osdorpergracht is een bijzondere openbare ruimte aan de zuidzijde van het stadscentrum, voor een groot deel onderdeel van fase 1. De nieuwe gracht krijgt een groene parkachtige natuurvriendelijke zuidoever met bomen en waterplanten en een meer stedelijke stenen kade aan de noordzijde met een breed voetpad, beplanting in stroken, kunst en speelvoorzieningen en watertrappen naar het water. Bij de Hoekenes komt een brug voor alle verkeer en ter hoogte van de Jan Celesstaat komt een brede langzaamverkeerbrug.

Het ontwerp van de Nieuwe Osdorpergracht wordt in fase 2a voltooid. De inrichting van de oostkop van de gracht wordt in een participatietraject samen met de omwonenden nader uitgewerkt. Gedacht kan worden aan een inrichting met bijvoorbeeld watertrappen, een groen pleintje, een speelplek, een combinatie hiervan of iets anders.

Over de Hoekenesgracht komt een nieuwe voetgangersbrug naar het naastgelegen Stadspark Osdorp, waar een aantal sport- en speelvoorzieningen worden uitgebreid. Door het toevoegen van bruggen en de gracht ontstaan ook nieuwe ommetjes rond het centrum.

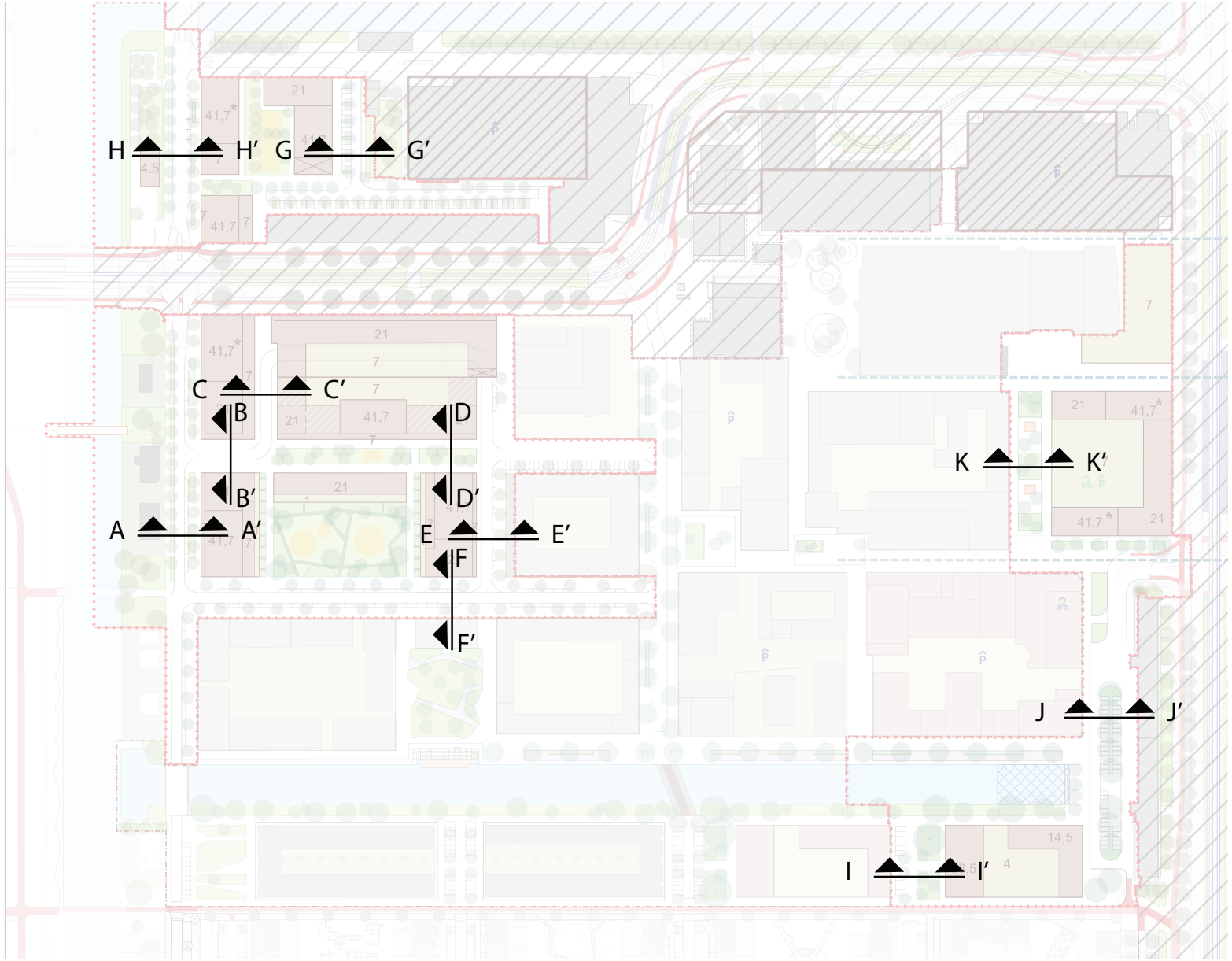
In overleg met de gebruikers van het watersporteiland wordt onderzocht



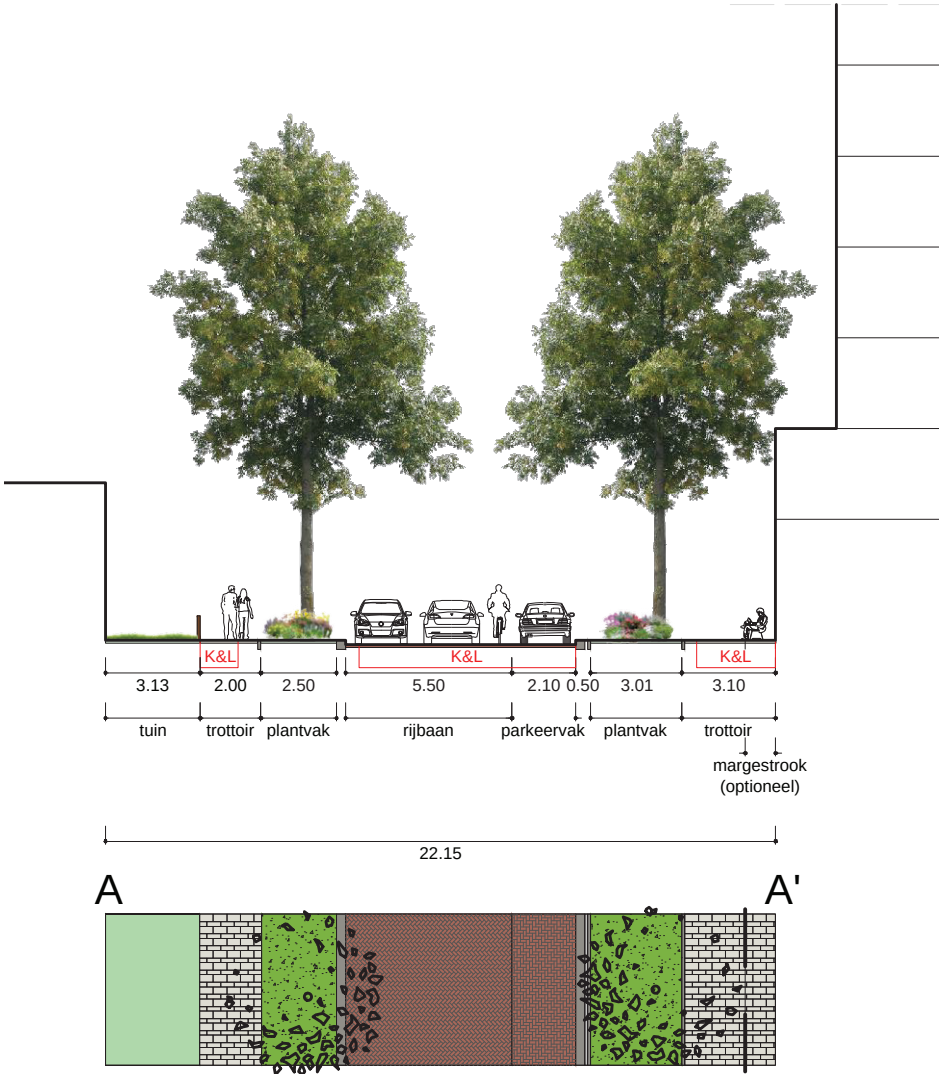
Structuur van de openbare ruimte, groen en water Stadscentrum Osdorpplein

of er een nieuwe voetgangersbrug naar het watersporteiland kan komen. Met een nieuwe voetgangersbrug ontstaat er een interessant wandelrondje Sloterplas vanaf de park- en sportpromenade langs de jachthaven naar de oostzijde van de Sloterplas, als alternatief voor de grotere ronde om het watersporteiland heen.

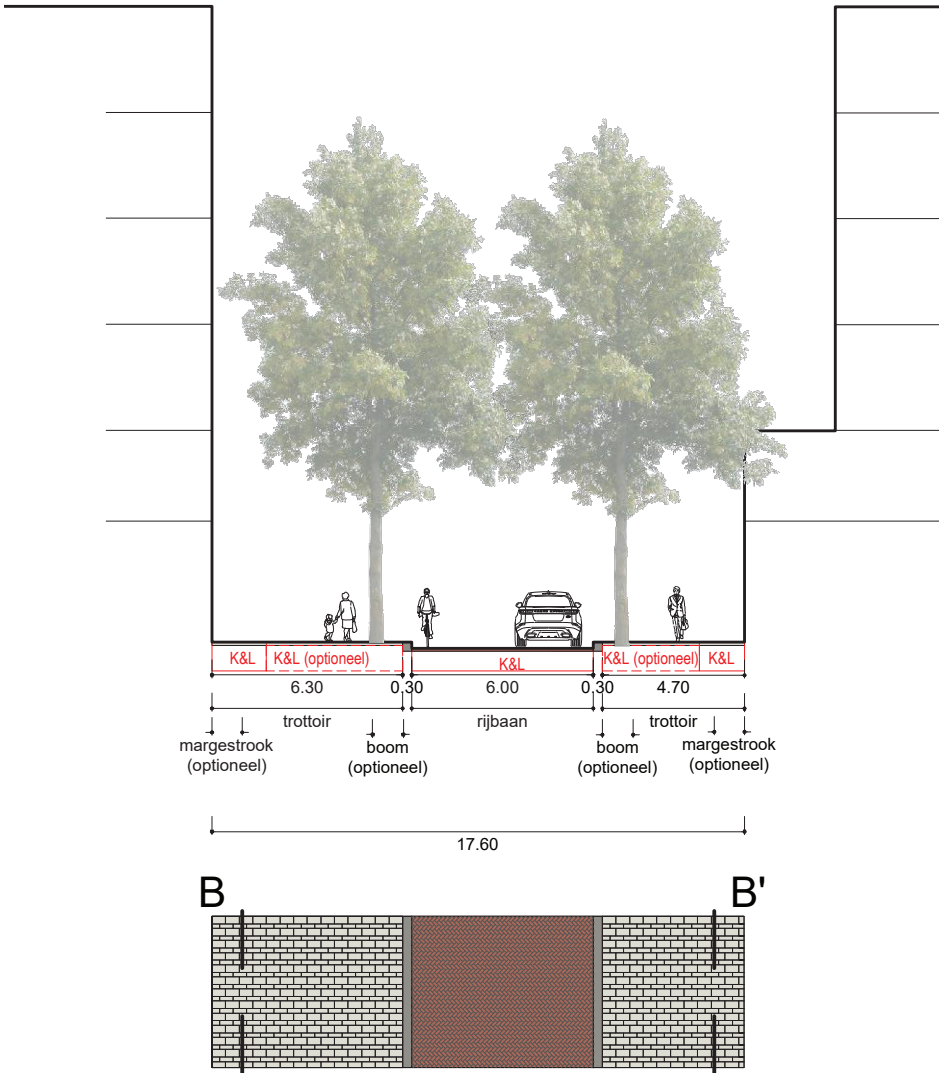
Minimaliseren parkeren in de openbare ruimte
De openbare ruimte wordt zoveel mogelijk vrij gemaakt van geparkeerde auto's. Laad- en losverkeer maakt gebruikt van venstertijden. Dit zijn door de gemeente bepaalde vaste tijdstippen voor laden en lossen. Om de ruimte voor de voetganger te vergroten, wordt ingezet op minder doorgaand autoverkeer en op het beperken van parkeren op straat. De Nieuwe Osdorpergracht wordt autovrij evenals een deel van de Martini van Geffenstraat. De overige straten behouden nog wel maaiveldparkeren voor bezoekers, bewoners met parkeervergunningen en bijzondere parkeerplaatsen voor taxi, mindervaliden en autodelen.



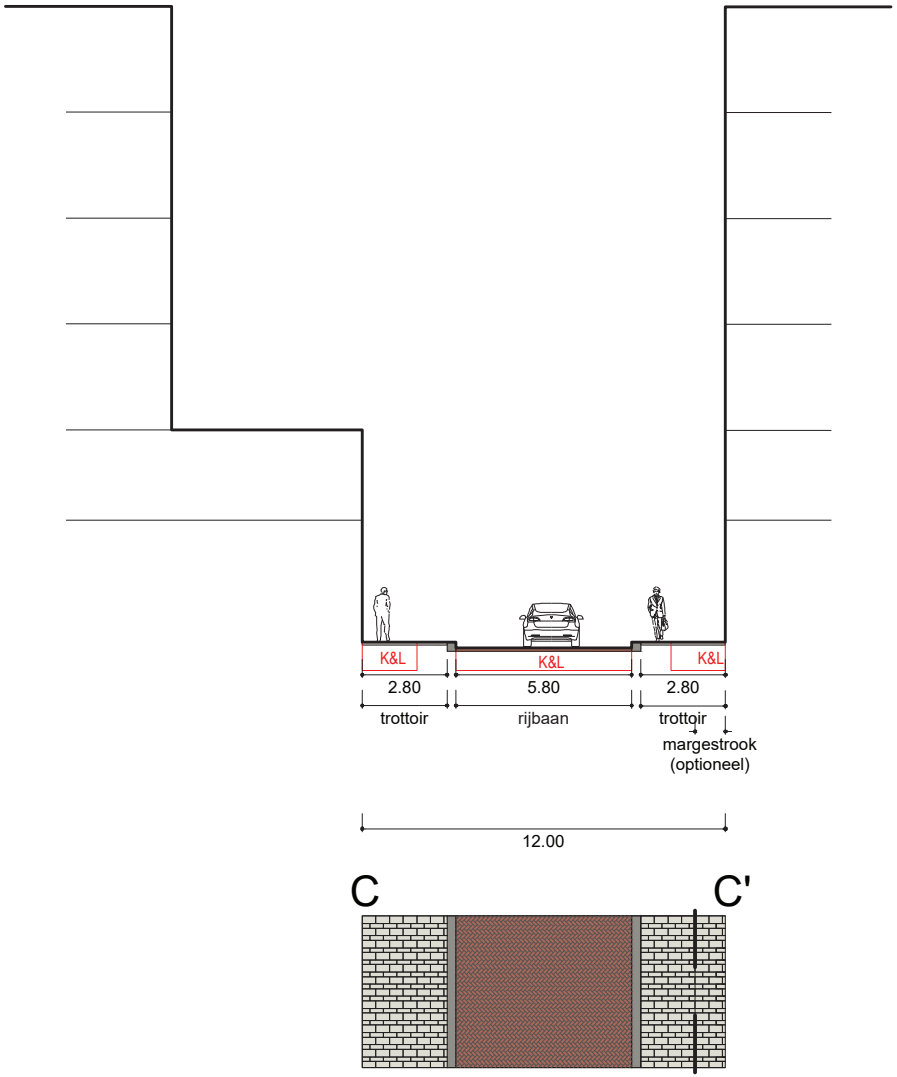
Locaties van uitgewerkte profielen openbare ruimte Stadscentrum Osdorpplein fase 2a



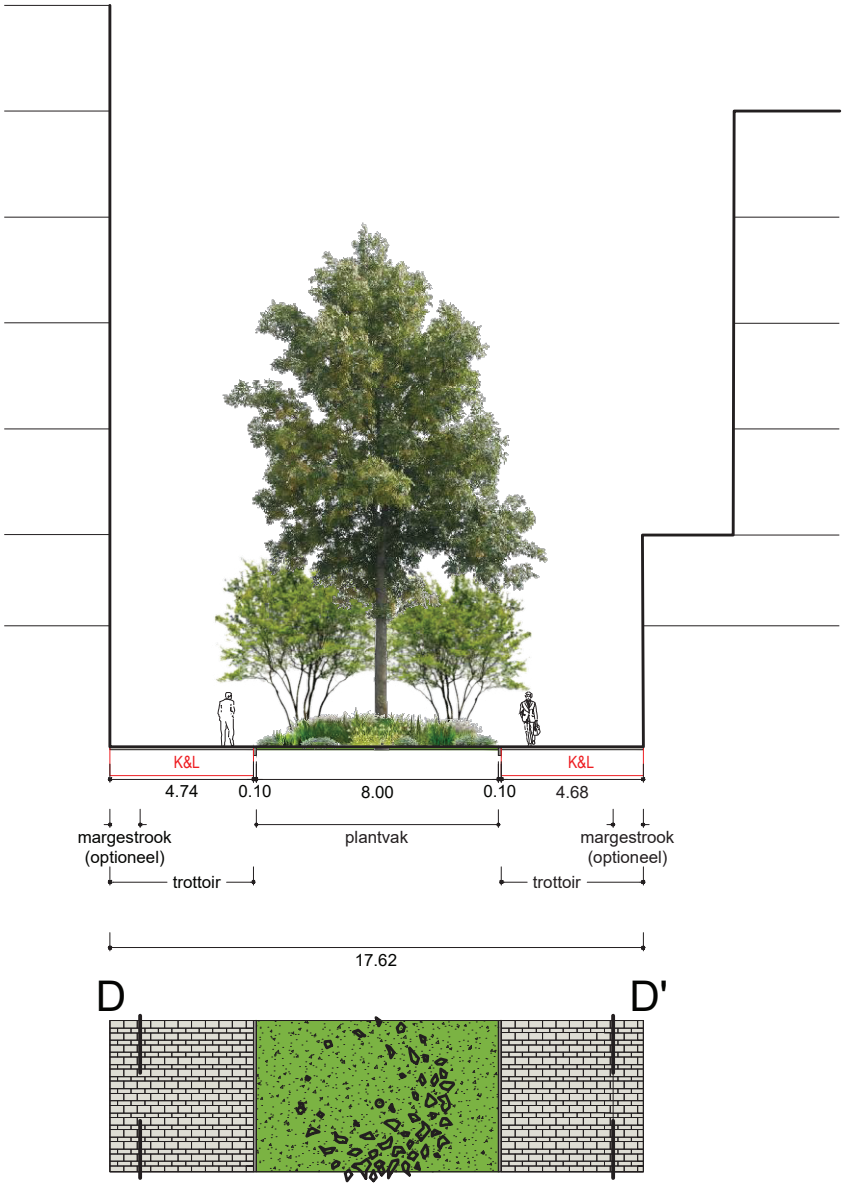
Hoekenes Zuid



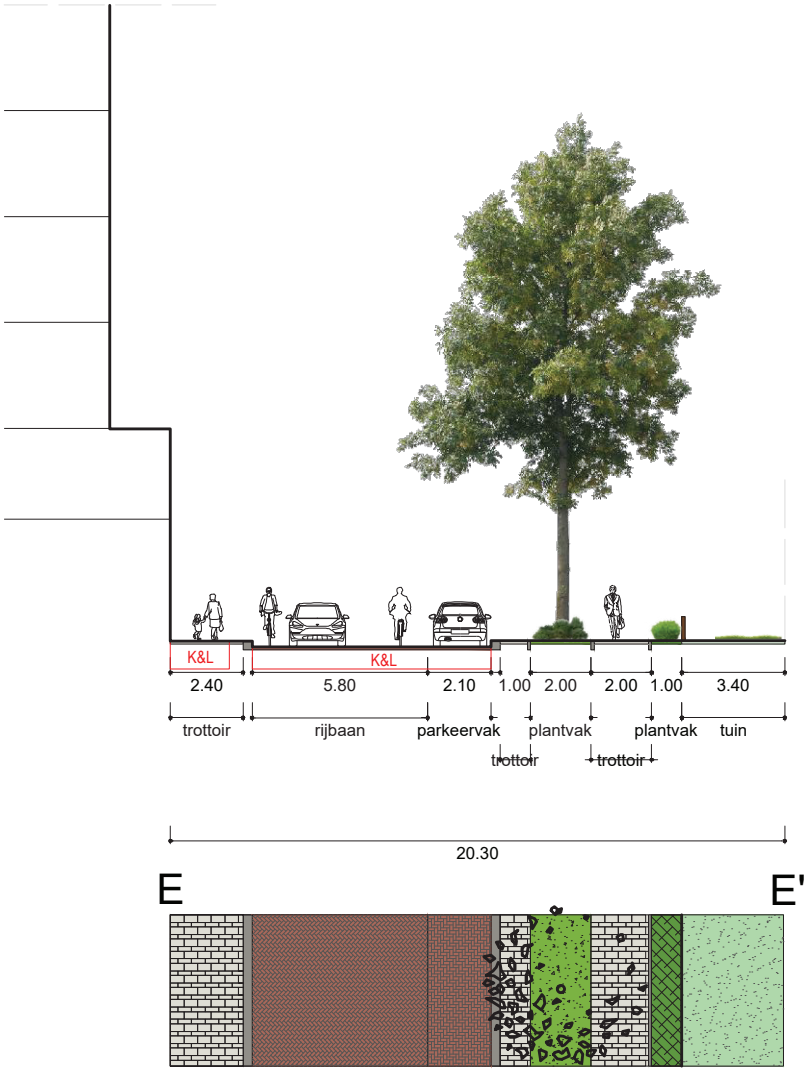
Martini van Geffenstraat West I



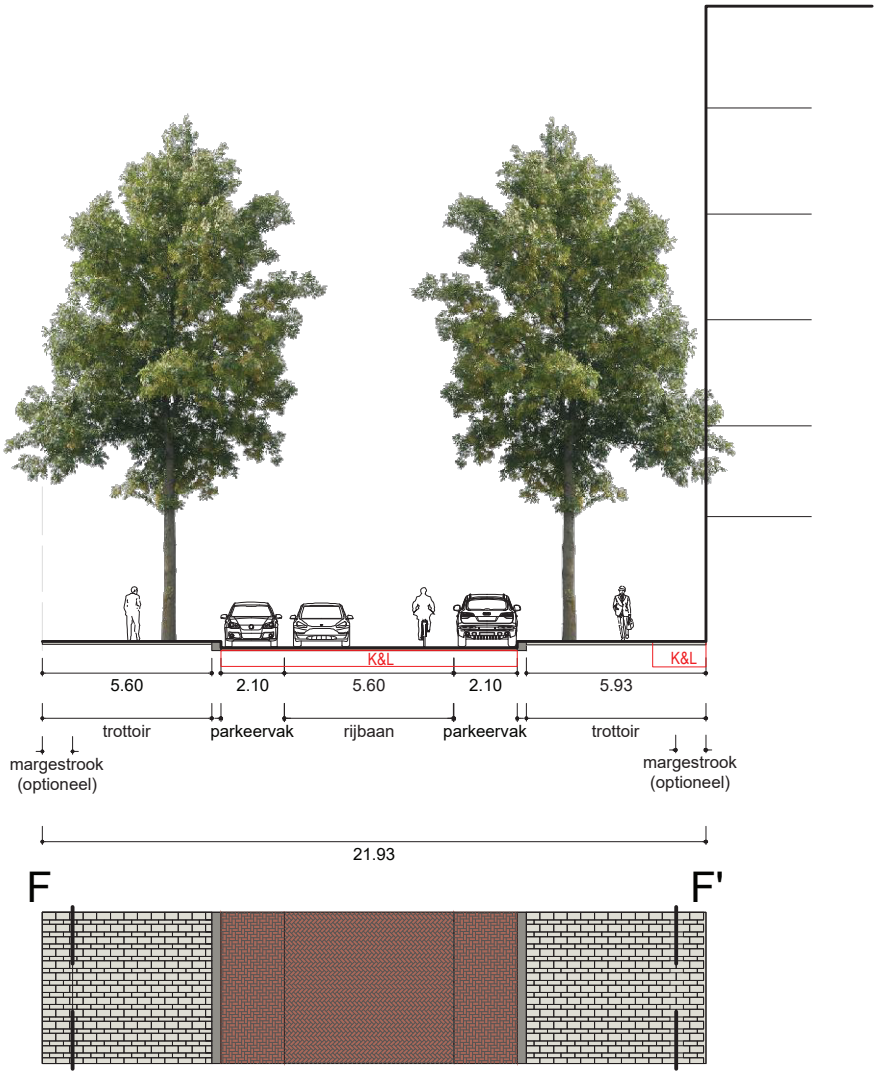
Martini van Geffenstraat West II



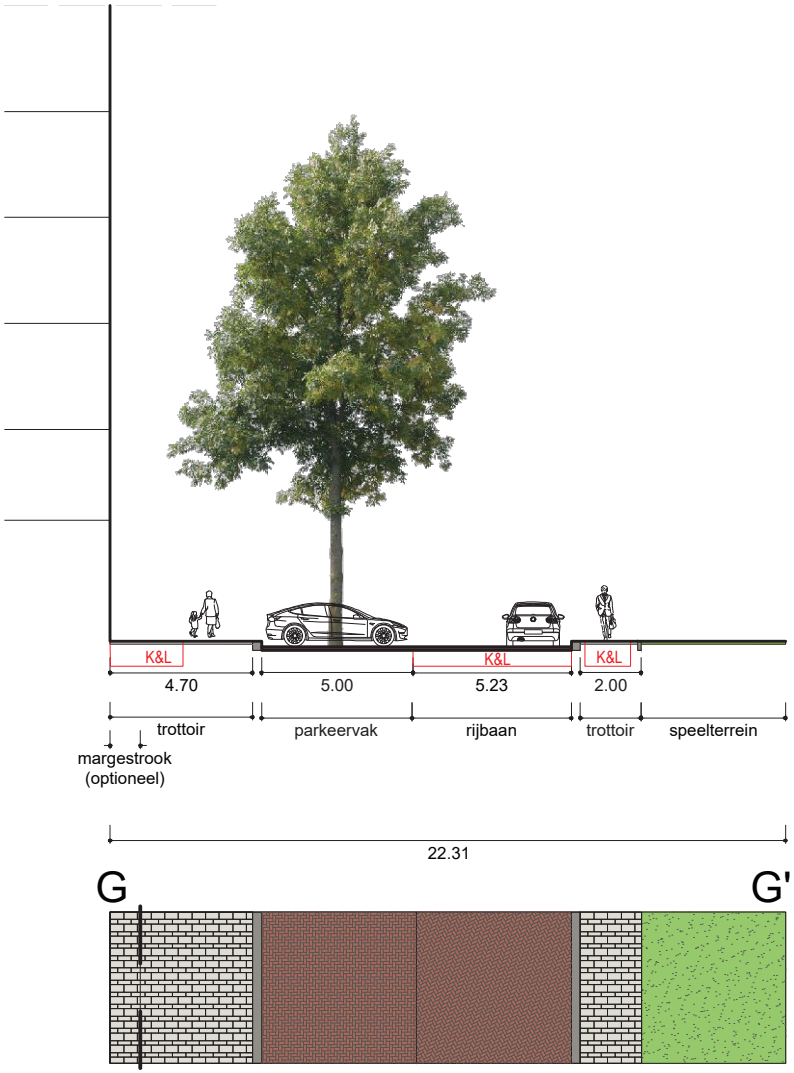
Martini van Geffenstraat Midden



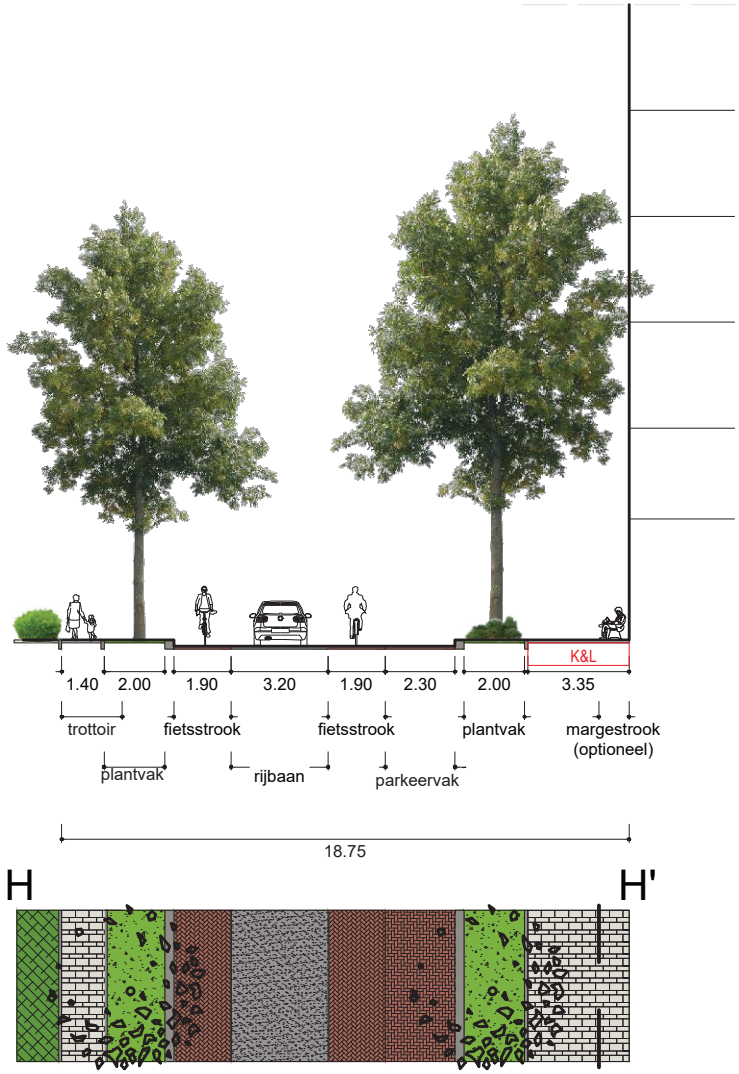
Martini van Geffenstraat Zuidoost



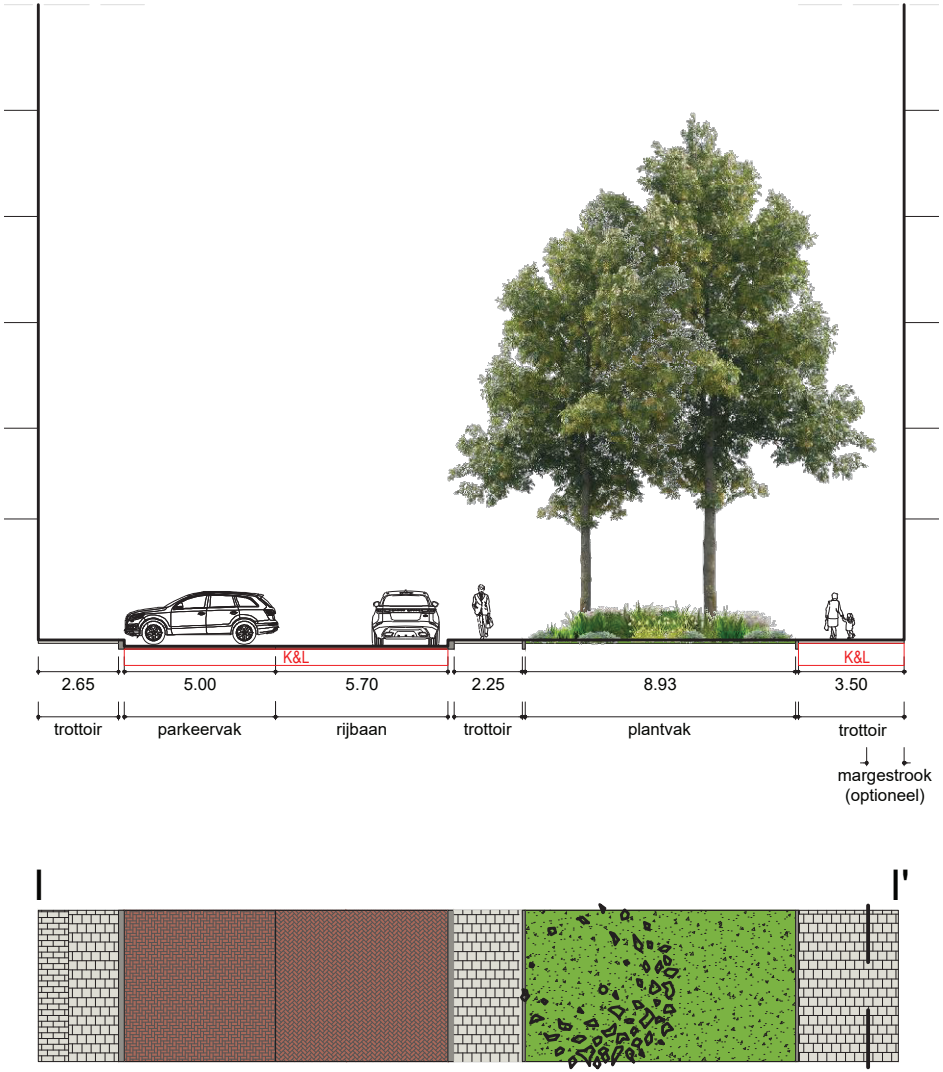
Van Suchtelen van de Haarestraat



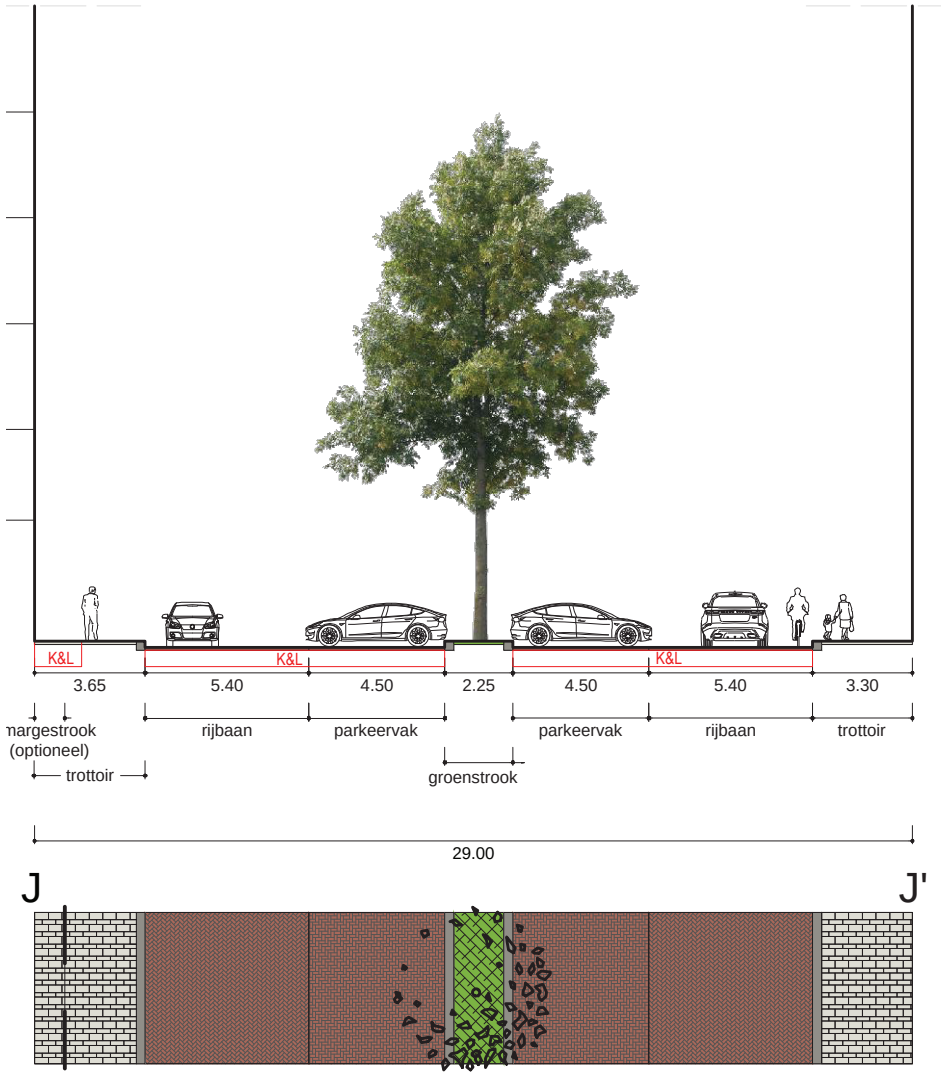
M. Hanenbergstraat



Hoekens Noord



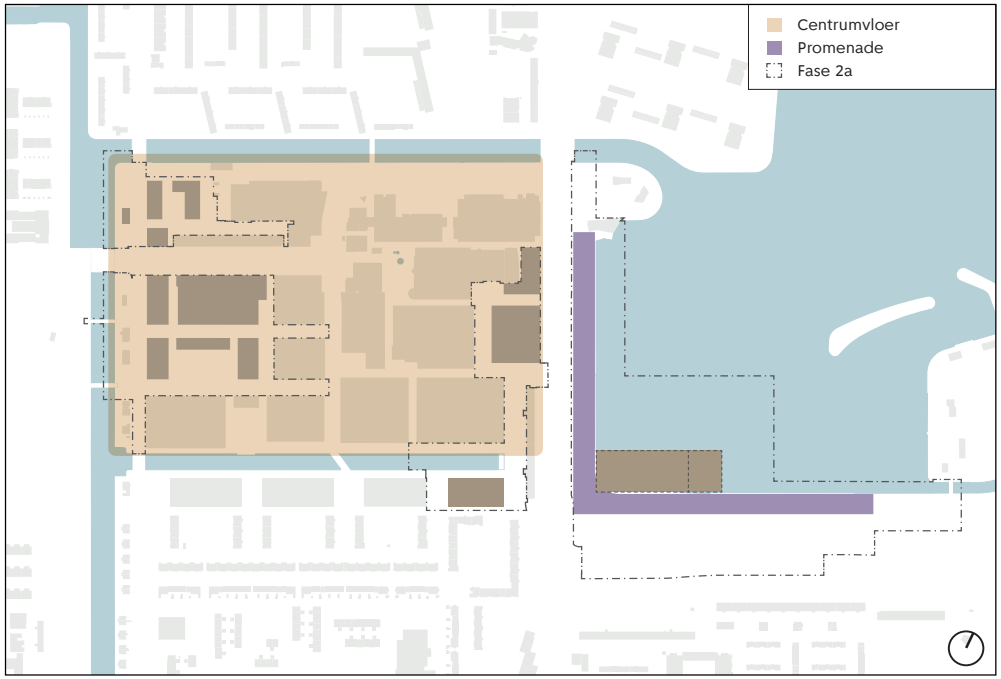
Geduld



Nicolaas Anslijnstraat

Uniforme materialisering, verlichting en meubilair
De openbare ruimte van Stadscentrum Osdorpplein wordt ingericht als één samenhangend geheel met een uniforme materialisering. Hierdoor ontstaat rust in het openbare ruimte en is helder hoe de openbare ruimte moet worden gebruikt.

De bestrating
Voor fase 1 is gekozen voor een bestrating die bestaat uit één hoogwaardig materiaal voor het voetgangersgebied: een betoncomposiettegel (formaat: 45 x 15 cm en 45 x 25 cm in halfsteensverband/verschoven verband). Bijzondere plekken in de openbare ruimte onderscheiden zich door een verbijzondering in natuursteen, passend bij het materiaal van de basisbestrating. De woonstraten zijn uitgevoerd in klinkerverharding.



Hoogwaardige uniforme bestrating in Stadscentrum Osdorpplein, met de promenade aan de zuidwestoevers van de Sloterplas als “special”



Nieuwe bestrating op het Lammetjesplein



Nieuwe bestrating voetgangersgebied Osdorpplein - Jan Celesstraat

Dit principe wordt in fase 2a doorgezet; alle voetgangsergebieden worden voorzien van dezelfde hoogwaardige betoncomposiet tegel en banden in hetzelfde materiaal.

De diverse woonstraten (30 km/u) worden (conform het handboek Puccini Rood) uitgevoerd in rode klinkerverharding, net als de parkeervakken. Verbijzonderingen op speciale plekken (pleinen, parkjes en plantsoenen) zijn altijd passend bij de basisbestrating. De wenselijkheid van een margestrook van 1 meter aan de gevels, in betoncomposiettegel met afwijkend formaat en/of patroon, wordt bij de uitwerking van de inrichting van de straten bepaald.

Verlichting
Ook de verlichting sluit aan bij de nieuwe centrumverlichting van fase 1: het 'armatuur van de 21e eeuw'. Voor plekken waar verlichting iets kan toevoegen aan de beleving kan hiervan worden afgeweken.

Meubilair
Voor fase 2a wordt gebruik gemaakt van het standaardmeubilair zoals omschreven in het handboek Puccini Rood. Uitzondering op de regel zijn de pleinen, parkjes, plantsoenen en de zuidwestoever van de Sloterplas, waar maatwerk en verbijzonderingen mogelijk zijn.

Afvalcontainers
Ondergrondse afvalcontainers komen zoveel als mogelijk in de parkeerstroken in de nieuwe straatprofielen. Bedrijven, winkels, horeca en voorzieningen dienen in de nieuwbouw inpandig ruimtes op te nemen voor containers voor bedrijfsafval.

Rustige en veilige openbare ruimte
Om een wildgroei aan objecten zoals meubilair, reclamezuilen, vuilnisbakken en ondergrondse vuilcontainers, verlichtingspalen, verkeersborden, parkeermeters en fietsnietjes , etc. te voorkomen, worden deze objecten geclusterd op logische plekken geplaatst.

Daarnaast wordt gekeken naar slimme combinaties, bijvoorbeeld een zitgelegenheid integreren in het ontwerp van een plantenbak. Door op de pleinen en de promenade de klassieke lantaarnpalen en andere straatverlichting te vervangen door pleinmasten of hangverlichting, wordt voorkomen dat bezoekers en bewoners er hun fiets kunnen vastzetten. Zo blijft het centrumgebied Osdorpplein overzichtelijk en toegankelijk. Voor de sociale veiligheid in de openbare ruimte is het belangrijk dat er levendige plinten en gevels (met diverse functies) zijn, zodat er overal "ogen op straat" zijn. Blinde gevels worden zoveel als mogelijk voorkomen.

Kunst
Kunst is in Osdorpplein een integraal deel van de openbare ruimte. Eind 2019 is het 'Adviesdocument kunst in de openbare ruimte Osdorpplein' opgesteld door bureau Noha. Dit is de basis voor de ontwikkeling van kunst in de openbare ruimte in Osdorpplein (zie bijlage 6 Kunst).

Belangrijke locaties voor nieuwe kunstwerken in fase 2a zijn de oevers van de Sloterplas en het buurtparkje aan de Van Suchtelen van de Haarestraat. In het gebied tussen de Sloterplas en de kruising Meer en Vaart - Lelylaan wordt een iconisch lichtkunstwerk geambieerd. Het schetsontwerp van het lichtkunstwerk 'De nachtboom' van Krijn de Koning is door een selectiecommissie en advies van het Stadscuratorium gekozen om verder uit te werken.

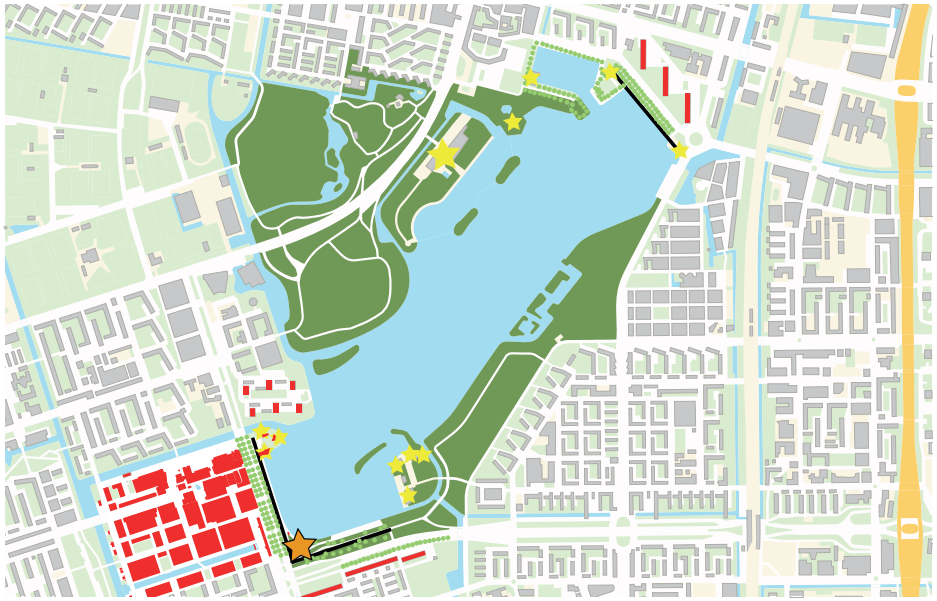
Verbetering zuidwestoevers Sloterplas en inpassing Nieuwe Meervaart: integrale opgave
De Nieuwe Meervaart vraagt om een zorgvuldige inpassing in de Sloterplas en een integrale aanpak met de opwaardering van de zuidwestoever van de Sloterplas. Er wordt een hoge ruimtelijke kwaliteit nagestreefd, met de kades en oevers van de Noordkop van de Sloterplas (gemeentelijk beschermd stadsgezicht) als belangrijke inspiratiebron. Een en ander wordt uitgebreid beschreven en toegelicht in hoofdstuk 6.

7.2 Groen en bomen

Stadscentrum Osdorpplein wordt omgeven door groenstructuren van formaat: de Sloterplas en Sloterpark, Stadspark Osdorp, de Hoekenes- en Osdorpergracht en straks ook de Nieuwe Osdorpergracht. Op enige afstand liggen drie grote sportparken Ookmeer, Sloten en De Eendracht. Hiervan wordt gebruik gemaakt bij de opgave voor het programma groen.

Programma groen volgens referentienorm
Bij het bepalen van de hoeveelheid benodigd groen maken we als richtlijn gebruik van de Amsterdamse referentienorm voor maatschappelijke voorzieningen, groen en spelen. Deze gaan uit van vierkante meters gebruiksgroen en ecosysteemgroen op basis van toegevoegd (woon) programma. Op basis van de richtlijnen voor een centrum stedelijk woon-milieu leidt dit per functie tot de benodigde hoeveelheden opgenomen in onderstaande tabel.

Functie	Norm	Benodigde hoeveelheid
Gebruiksgroen	8m²/woning	6.560 m²
Ecosysteem groen	8m²/woning + 0.1 m²/ 1m² BVO	11.560 m²



Perspectief zuidwestoever Sloterplas met Nieuwe Meervaart in bredere context van de hele Sloterplas (en -park) met voorzieningen en Stadscentrum Osdorpplein

Gebruiksgroen
Gebruiksgroen is stedelijk attractief groen met een minimale omvang van 0,5 hectare (5.000 m²) dat (recreatief) gebruikt kan worden, ook voor sporten en spelen (maximaal 40%). Gebruiksgroen kan en mag daarnaast ook ecosysteemkwaliteit hebben.

In een hoogstedelijk gebied als Osdorpplein is binnen fase 2a onvoldoende ruimte om gebruiksgroen met een dergelijke minimale omvang te realiseren. Er zijn echter voldoende gebruiksmogelijkheden in de directe omgeving. Het Stadspark Osdorp aan de westzijde van Osdorpplein en de zuidwestoever van de Sloterplas zullen door bewoners gebruikt worden om te recreëren en te verblijven. Vanuit het project Osdorpplein wordt ingezet op het optimaliseren van de gebruiksmogelijkheden van beide locaties in de vorm van sport- en spelvoorzieningen en het verbeteren van de functionele relatie tussen

groen en water (zuidwestoevers Sloterplas). Om het Stadspark Osdorp beter bereikbaar te maken vanuit Osdorpplein komt er een extra voetgangersbrug over de Hoekenesgracht.

Op een kleinere schaal wordt in fase 2a wel extra gebruiksgroen gerealiseerd: het buurtparkje aan de Van Suchtelen van de Haarestraat (2.500 à 3.000 m^2) en een parkstrook in de verlegde Martini van Geffenstraat (circa 850 m^2).

Ecosysteemgroen
Ecosysteemgroen is groen dat bijdraagt aan een klimaatadaptieve stad. Bij de herontwikkeling van bestaande gebouwen en bij nieuwbouw binnen Osdorpplein wordt actief ingezet op verduurzaming en klimaatadaptatie. In fase 2a is de opgave om 11.560 m^2 ecosysteemgroen te realiseren. Dit ecosysteemgroen wordt gerealiseerd op de daken van gebouwen en door kwaliteitsverbetering van bestaand openbaar groen.

De ambitie is om van het totale dakoppervlak van elke kavel minimaal 40% in te richten als groen dak, met een natuurinclusieve inrichting. Vanuit de Amsterdamse referentienorm mag maximaal 25% van de vereiste hoeveelheid ecosysteemgroen op kavels of daken worden meegeteld. Dat komt neer op circa 3.000 m^2 dakgroen. Met 32.500 tot 35.000 m^2 aan nieuwe daken in fase 2a, waarvan de ambitie is hiervan 13.000 à 14.000 m^2 groen in te richten, kunnen de daken in fase 2a voor 25% bijdragen aan de benodigde vierkante meters ecosysteemgroen.

De overige 75% van het benodigde ecosysteemgroen in fase 2a wordt voor een groot deel gevonden in het toevoegen van nieuw groenareaal, door:
- het minder stenig maken van de westoever aan de Meer en Vaart (3.000 m^2);
- natuurvriendelijke zuidoever van de Nieuwe Osdorpergracht (het deel in fase 2a, 200 m^2);
- aanleg van nieuw buurtparkje aan de Van Suchtelen van de Haarestraat (2.000 m^2);
- aanleg van parkstrook in het autovrije deel van de Martini van Geffenstraat (800 m^2).

Bij elkaar komt dit neer op circa 6.000 m^2 extra ecosysteemgroen. Daarnaast wordt geïnvesteerd in het omvormen van bestaand groen naar meer biodivers groen, door een natuurvriendelijke inrichting van de zuid-oever (Lelylaanzijde) van de Sloterplas en het omvormen van de noordberm van de Lelylaan naar een meer extensief beheerd en gradiëntrijk gebied (circa 10.000 m^2).

Bomen
Bomen vormen nu en in de toekomst een belangrijk onderdeel van de openbare ruimte in Stadscentrum Osdorpplein. Op basis van een uitgevoerde bomeninventarisatie voor Osdorpplein is geconcludeerd dat de toekomstverwachting van de meeste bomen redelijk tot goed is. Vooral voor de jonge aanplant (zoals in de Martini van Geffenstraat) geldt dat deze bomen goed verplantbaar zijn. In de uitwerking van de plannen naar een schetsontwerp zal een bomendeskundige betrokken worden om te bepalen welke mogelijkheden en/of knelpunten er zijn ten aanzien van behoud en verplantbaarheid.

De bomen aan de Osdorpergracht en de straten Hoekenes en Meer en Vaart zijn onderdeel van de hoofdbomenstructuur van Amsterdam. Voor de hoofdbomenstructuur gelden speciale eisen ten aanzien van nieuwe groeiplaats en de minimale aanplantmaat van nieuwe bomen (minimale omtrek van 20-25 cm). De bomen blijven hier zo veel als mogelijk behouden en waar mogelijk in aantal uitgebreid. Voor het deel van de Hoekenes ten noorden van de Tussen Meer blijven de bomen aan de bebouwde zijde gehandhaafd. Langs het Hoekenesplantsoen komen nieuwe bomen in het trottoir. Aan de Nieuwe Osdorpergracht wordt een nieuwe parkachtige bomenstructuur toegevoegd. Daarnaast worden in alle straatjes en plantsoenen/parkjes bomen aangeplant, hetgeen bijdraagt aan een prettig leefklimaat.

Helaas ontkomen we er niet aan dat er ook bomen verwijderd moeten worden. In fase 2a zijn dit circa 210 bomen. Het stedenbouwkundig plan voorziet in deze fase in herplant van circa 180 nieuwe bomen. Het compensatiebeleid van de gemeente Amsterdam bepaalt op basis van

de leeftijd van te kappen bomen wat er aan compensatie terug moet komen. Bijvoorbeeld: 14 kleine bomen (maat 18-20) kunnen volgens de herplantverplichting worden gecompenseerd door herplant van 7 grotere bomen (maat 20-25). Door het merendeel van de bomen in een vrij grote maat (stamomtrek van 30-35cm) aan te planten voldoen we in fase 2a aan dit beleid. Het herplanten van grote bomen draagt ook bij aan een groener beeld direct na aanplant.

De aantallen te verwijderen en her te planten bomen kunnen nog enigszins wijzigen bij de nadere uitwerking van het ontwerp voor de openbare ruimte.

Alle nieuwe bomen krijgen een optimale groeiplaats (voldoende aarde ondergronds), zodat ze goed kunnen groeien.

7.3 Sporten en spelen

De Amsterdamse referentienorm voor maatschappelijke voorzieningen, groen en spelen geeft per toegevoegde woning (in fase 2a zo'n 820 woningen) aan hoeveel vierkante meters sport en spelvoorzieningen er in het gebied beschikbaar moeten zijn. In onderstaande tabel is de opgave samengevat.

Functie	Norm	Benodigde hoeveelheid
Spelen 0-5 jaar	1 speelplek van 150 m2 per 300 woningen	3 plekken
Spelen alle leeftijden	1 speelveld per 1.000 woningen van 1.000 m2	1 veld
Sporten in de openbare ruimte	1 m2/woning	820 m2
Georganiseerd sporten	2 m2 buitensport/woning	1.640 m2

In fase 2a worden verspreid door het gebied op 4 plaatsen nieuwe speelplekken gerealiseerd:
1. in het straatje Geduld en op kop van de Anslijnstraat (0-5 jaar);
2. in het plantsoen Van Hanenbergstraat (0-5 jaar en 6-11 jaar);
3. in de lineaire groenstrook van de Martini van Geffenstaat (0-5 jaar);
4. in het buurtparkje aan de Van Suchtelen van de Haarestraat (alle leeftijden).

De belangrijkste sportvoorziening in de openbare ruimte voor Osdorpplein komt aan de zuidoever van de Sloterplas: een urban sportszone van ongeveer 2.000 m^2. Qua gebruik wordt gedacht aan sporten als skaten, freerunning, calesthenics en streetdance.

Daarnaast wordt op dit moment gewerkt aan een opwaardering van Park Osdorp. Hier worden meerdere sport- en spelvoorzieningen toegevoegd die uitnodigen tot bewegen, zoals een plek voor bootcamp en yoga, een speelplek voor kinderen met een beperking, fitnesstoestellen (ook voor ouderen) en tafeltennis.

Speciale aandacht gaat uit naar de (anders) georganiseerde sporten, zoals voetbal en hockey. Hier is veel vraag naar in Amsterdam, met name in centrum-stedelijk gebieden. Dit geldt voor kinderen, maar ook volwassen Amsterdammers sporten graag in georganiseerd verband. Volgens de norm is er voor fase 2a ongeveer 1.800 m^2 extra sportruimte nodig in het gebied. Binnen het plangebied (stedelijk centrumgebied) is het niet mogelijk om sportvelden toe te voegen. Omdat in de nabijheid drie grote sportparken liggen (Ookmeer, Sloten en De Eendracht), wordt hier het benodigde ruimte volgens de sportnorm toegevoegd. Hiervoor worden vanuit dit project middelen vrij gemaakt. Een extra sporthal en een zwembad hoeven in Stadscentrum Osdorpplein niet gerealiseerd te worden. Het bestaande aanbod in de directe omgeving is voldoende om de behoefte van de nieuwe bewoners op te vangen.

7.4 Water

De aanwezigheid van veel water is een belangrijke kwaliteit van Osdorpplein. De grachten en de Sloterplas bepalen mede de identiteit en ruimtelijke kwaliteit van Osdorpplein en zijn belangrijke onderdelen van de waterstructuur van Nieuw-West.

Waterkwaliteit, beheer en onderhoud
De inpassing van de Nieuwe Meervaart in en aan de Sloterplas zal naar verwachting effect hebben op de waterkwaliteit, door onder andere het dempen van een stukje water en de schaduwwerking van het gebouw op het water. De verandering van de waterkwaliteit zal moeten worden gecompenseerd. Waternet hanteert voor het bepalen van de kwaliteit van stilstaande wateren negen ecologische sleutelfactoren zoals opgesteld door STOWA, zoals productiviteit van de waterbodem, lichtklimaat, habitatgeschiktheid en toxiciteit. Bij de achteruitgang van 1 van deze 9 factoren zal de waterkwaliteit achteruit gaan.

Bij de nadere uitwerking van het ontwerp van de Nieuwe Meervaart en de herinrichting van de zuidwestoever, zal samen met een aquatisch ecoloog, onderzocht worden op welke wijze de waterkwaliteit behouden en eventueel verbeterd kan worden. We denken hierbij aan het realiseren van nieuwe verondiepingen als onderdeel van de Nieuwe Meervaart en/of het aanpassen van de oevers op een aantal plaatsen.
Bij de realisatie van de Nieuwe Osdorpergracht in fase 1 en 2a (oostelijk deel) wordt ook ingezet op een goede waterkwaliteit. Aan de zuidzijde krijgt de gracht een ecologische inrichting en op de bodem van de gracht worden mosselbanken gerealiseerd.

Watercompensatie fase 1 en fase 2a
In de Keur stelt het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) eisen aan watercompensatie in dit te verdichten centrumgebied. Te dempen water dient 100% gecompenseerd te worden en voor extra verharding dient 10% van het extra verhard oppervlak te worden gecompenseerd als nieuw open water.

In Stadscentrum Osdorpplein komt er in fase 2a (samen met fase 1) maximaal 27.000 m^2 verharding bij, inclusief de bouw van de Nieuwe Meervaart in de Sloterplas. Hierbij is uitgegaan van een maximale footprint van de Nieuwe Meervaart van 9.000 m^2, grotendeels in het water en deels op de oever (in de bocht). Bij de maximale footprint van de Nieuwe Meervaart is sprake van 5.700 m^2 te dempen water voor de Nieuwe Meervaart. Hierbij wordt ervan uitgegaan dat er aan de westoever ook een klein stukje extra water in de Sloterplas wordt gemaakt door de oever daar recht te trekken.

De verdichting van Stadscentrum Osdorpplein en de realisatie van de Nieuwe Meervaart (deels) in de Sloterplas betekent een vraag naar watercompensatie. Als onderdeel van deze watercompensatie is voorzien in een groot nieuw waterlichaam in de vorm van de Nieuwe Osdorpergracht.

Na het gereedkomen van fase 2a (en fase 1) zal door het graven van deze gracht met circa 10.000 m^2 water ruim voldoende water aanwezig zijn om het toename aan verhard oppervlak en de bouw van de Nieuwe Meervaart (deels) in de Sloterplas te compenseren.

Met het dempen van 5.700 m^2 water en het 10% compenseren van de extra 27.000 m^2 verharding blijft er per saldo een overschot aan nieuw oppervlaktewater over van ruim 1.600 m^2.

Hiermee wordt voor fase 1 en fase 2a ruimschoots voldaan aan de watercompensatie-eis uit de Keur van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht.

De nog verder uit te werken de kop van de Nieuwe Osdorpergracht in een participatietraject leidt mogelijk tot een iets kortere gracht en dus minder watercompensatie. De kop van de Nieuwe Osdorpergracht kan maximaal 45 meter korter worden, voor eventuele extra verblijfsruimte en/of watertrappen. Bij een grachtbreedte van 20 meter zou deze ruimte maximaal 900 m^2 beslaan. In de huidige watercompensatie is uitgegaan van een plein van 500 m^2. De watercompensatie kan dus nog met maximaal 400 m^2 afnemen. Gezien het overschot van 1.600 m^2, is dit geen probleem.

Totdat de Nieuwe Osdorpergracht is aangelegd, wordt de benodigde watercompensatie van fase 1 (tijdelijk) gedekt met de watercompensatie-reserve binnen de Sloterbinnenpolder.

7.5 Ondergrond, kabels en leidingen

Met de ontwikkeling van Osdorpplein fase 2a zal het aantal kabels en leidingen in de ondergrond verder toenemen. Dit geldt voor elektra, waterleiding en telecom, maar ook voor warmteleidingen omdat de gebouwen met stadswarmte wordt verwarmd. Tegelijkertijd komen er ook bomen en ondergrondse afvalcontainers in de straten. Dit vraagt om maatwerk bij de ontwerpuitwerkingen van de diverse straten.

Vooralsnog wordt ervanuit gegaan dat het rioolgemaal aan de L. van Sonsbeeckstraat gehandhaafd blijft. Voor de levering van stadswarmte is in elk bouwblok een inpandig verdeelstation nodig.

8 Verkeer en mobiliteit



In fase 2a worden ook de zones aan de randen van het centrumgebied autoluw ingericht. Hierdoor ontstaat er meer ruimte voor de voetgangers en fietser en wordt verblijfs- en leefkwaliteit in het stadscentrum vergroot.

8.1 Voetgangers en fietsers staan centraal

Het centrumgebied heeft autoluwe straten en pleintjes. Het winkelhart met het Lammetjesplein en de straatjes en pleintjes daaromheen zijn voetgangersgebied. Dat geldt ook voor de kades van de toekomstige Nieuwe Osdorpergracht. De overige straatjes blijven toegankelijk voor auto's, met uitzondering van een deel van Martini van Geffenstraat, dat autovrij wordt en een groene inrichting krijgt.

Door de realisatie van inpandige parkeergarages onder de nieuwe bouwblokken en betere benutting van de reeds bestaande parkeergarages zijn er beduidend minder parkeerplaatsen op maaiveld nodig en ontstaat er meer ruimte voor fietsers en voetgangers.

Wandelroutes
De wandelverbindingen met de omgeving worden verbeterd. Zo komt er in fase 2a een extra voetgangersbruggetje over de Hoekenesgracht naar het Stadspark Osdorp bij en wordt ingezet om een extra voetgangersbruggetje vanaf de zuidoever van de Sloterplas naar het watersporteiland te realiseren. De exacte positie en aansluiting op de bestaande wandelpaden aan de zuidoever van de Sloterplas wordt nog uitgewerkt in overleg met de omgeving.

Winkelhart is voetgangersgebied
Het winkelhart inclusief de winkelstraten is voetgangersgebied. De winkelstraat gelegen in het verlengde van de Van Suchtelen van de Haarestraat, geldt als uitzondering. Fietsen wordt hier gedoogd. Fietsers maken gebruik van fietsenrekken aan de randen van het winkelhart en de inpandige openbare fietsenstalling onder Mix Amsterdam (fase 1, in aanbouw). In fase 2a wordt de mogelijkheid onderzocht voor een tweede inpandige fietsenstalling gekoppeld aan de ontwikkellocatie huidige Meervaart.

Optimalisatie oversteekbaarheid Meer en Vaart
Het verlagen van de maximumsnelheid op een deel van de Meer en Vaart naar 30km/uur – als onderdeel van beleid op gemeenteniveau – is een eerste stap naar een aangenamer stedelijke ruimte. De gemeente wil nader onderzoeken of de oversteektijden van de verkeerslichten aan de Meer en Vaart verkort kunnen worden, om de barrièrewerking van de Meer en Vaart voor de voetganger te verminderen. Dit is van belang om het stadscentrum nog beter met de Sloterplas en haar oevers te verbinden.

Fiets
De Meer en Vaart en Tussen Meer hebben vrijliggende fietspaden. Het Hoekenespad is een belangrijke doorgaande fietsroute vanaf de Lelylaan en zuidoevers van de Sloterplas richting Stadspark Osdorp en Osdorp-West. De her in te richten (kleinere) straten in fase 2a krijgen het profiel van een erftoegangsweg met klinkerverharding in de rijbaan. Fietsers rijden – net als de auto's – over de rijbaan.
De Hoekenes ten noorden van de Tussen Meer is een gebiedsontsluitingsweg met 30 km/uur (GOW30) en krijgt een daarbij behorende inrichting met asfalt rijbaan van 7 meter breed en fietsstroken aan weerszijden van de rijbaan. Aan de oostzijde van de straat komt langsparkeren voor bezoekers.

8.2 Fietsparkeren

Het aantal bewoners en bezoekers van Osdorpplein zal met de jaren toenemen. Zij worden zoveel mogelijk aangemoedigd om de fiets te gebruiken of om met het openbaar vervoer te komen. Voor bewoners en bezoekers van Stadscentrum Osdorpplein dienen er voldoende fietsparkeerplaatsen te komen. Tegelijkertijd dient de openbare ruimte niet te vol te staan met fietsparkeervoorzieningen op maaiveld, om er voldoende ruimte voor de voetganger en voldoende verblijfskwaliteit te behouden.

Vandaar dat bij de nieuwe woongebouwen in fase 2a inpandige fietsbergingen voor de bewoners komen. Het grootste deel van het fiets- en scooterparkeren vindt inpandig plaats. Daarnaast komen in de straten buiten

het voetgangersgebied ook op maaiveld hier en daar fietsparkeerplekken. De nieuwe fietsenrekken, fietsnietjes en fietsparkeervakken op maaiveld worden in groepjes en rijen geclusterd op logische plekken, zoals in de nabijheid van een tram-/bushalte, de entrees van het winkelgebied en bij entrees van voorzieningen en woongebouwen.

Fietsparkeerbalans
Om te waarborgen dat er voldoende fietsparkeerplekken worden gerealiseerd is er voor Osdorpplein fase 1 en 2a een zogenaamde fiets-parkeerbalans opgesteld. Basis hiervoor is een telling, die tegelijkertijd is uitgevoerd met de parkeertelling voor auto's in 2021. Uit de telling blijkt dat de bestaande behoefte 1.050 plaatsen bedraagt. De huidige normen voor fietsparkeren voorzien in het oplossen van de benodigde fietsparkeer-plekken voor bewoners op eigen terrein. Alleen voor bezoekers van woningen worden fietsparkeerplekken in de openbare ruimte voorzien. In totaal gaat het om 1.122 extra plekken.

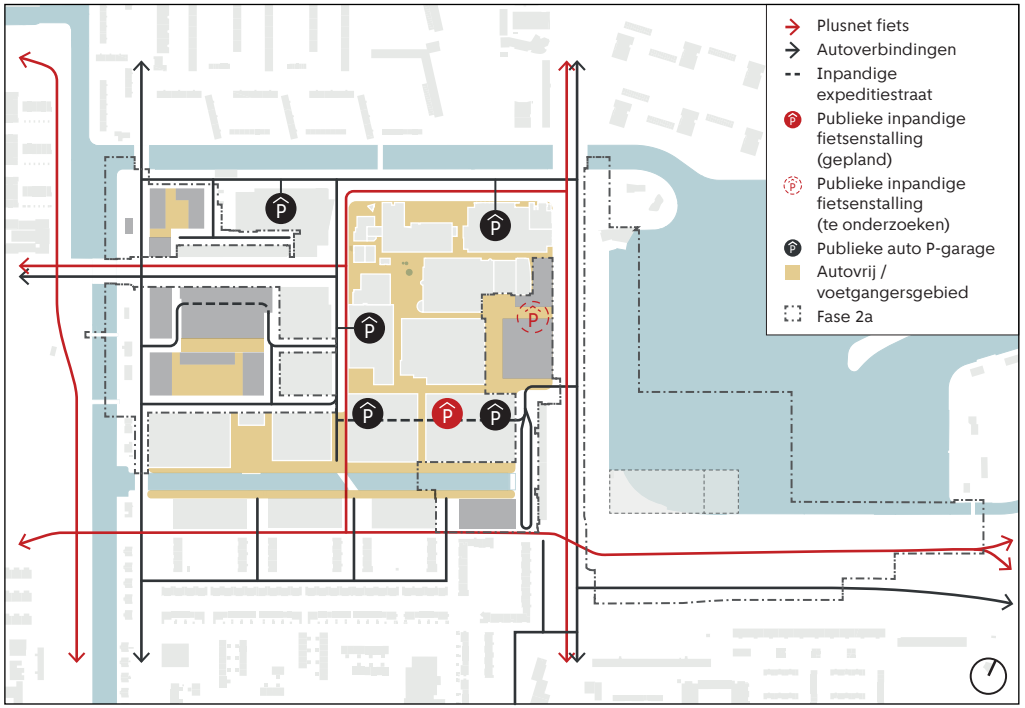
Omdat er ook behoefte (104) verdwijnt vanwege de sloop van woningen en er op straat reeds een capaciteit is van 881 plekken is de extra behoefte in fase 2a (1.050 + 1.122 -104 -881 =) 1.187 plaatsen. Daarvan zijn er 450 voorzien in een geplande inpandige fietsenstalling in de nieuwbouw MIX Amsterdam. De resterende plaatsen worden verspreid in de openbare ruimte van fase 1 en fase 2a gerealiseerd. In fase 1 gaat het om 143 en in fase 2a om 593 plaatsen in de openbare ruimte.

Bij de uitwerking van de ontwikkellocatie huidige Meervaart zal te zijner tijd nader onderzocht worden of een tweede publieke inpandige fietsenstalling op deze locatie noodzakelijk is en wat de exacte fietsparkeercapaciteit dient te zijn. Deze zou dienen voor bezoekers van de Meer en Vaart en Westmarket (om het aantal fietsparkeerplaatsen op maaiveld te beperken) en mogelijk voor een deel van de gebruikers van het openbaar vervoer.

8.3 Wegenstructuur

Per 8 december 2023 is in Amsterdam de maximumsnelheid op een aantal gebiedsontsluitingswegen verlaagd van 50km/uur naar 30km/uur. Dit geldt ook voor het deel Meer en Vaart ter hoogte van Stadscentrum Osdorpplein. Dit wordt een gebiedsontsluitingsweg, GOW 30, waar het verkeer kan doorstromen met een veilige snelheid. Het wegprofiel blijft hierbij zoveel mogelijk intact met toevoeging van verkeersremmende maatregelen om deze wegen verkeersveiliger te maken.

In fase 2a vinden drie wijzigingen in de wegenstructuur van Stadscentrum Osdorpplein plaats. De eerste wijziging komt voort uit de aanleg van de Nieuwe Osdorpergracht. Hierdoor vervalt de verbinding tussen de



Wegenstructuur, voetgangersgebied en openbare parkeergarages (auto en fiets)

Anslijnstraat en de Don Boscostraat/Geduld. De Anslijnstraat wordt een doodlopende straat met een éénrichtingcircuit. De straat Geduld eindigt op de Nieuwe Osdorpergracht. Dit betekent dat straks minder autoverkeer het doorgaande fietspad Hoekenespad kruist.

De tweede wijziging betreft de verlegging van de Martini van Geffenstraat. In de nieuwe wegenstructuur wordt deze vanaf de Jan Celesstraat rechtdoor getrokken naar de Hoekenes. De haakse bocht verdwijnt. Vanaf de Martini van Geffenstraat worden de parkeergarages en de inpandige expeditiestraat voor de winkels aan de zuidzijde van de Tussen Meer ontsloten. Hiermee verdwijnt dit laad- en losverkeer op de Tussen Meer en is daar op termijn meer ruimte voor voetgangers.

Het middelste deel van de Martini van Geffenstraat wordt autovrij. Het straatje dat de Martini van Geffenstraat met de Van Suchtelen van de Haarestraat verbindt wordt versmald.

De derde wijziging betreft de Hanenbergstraat. De huidige westelijke aansluiting van de Hanenbergstraat verdwijnt. Hier komt de toekomstige nieuwbouw Noordwesthoek. De Hanenbergstraat wordt daar een doodlopende straat.

8.4 Parkeren auto's

Het toevoegen van meer programma in Stadscentrum Osdorpplein fase 2a zal zorgen voor een toename van de vraag naar parkeerplaatsen. Omdat er ook parkeercapaciteit bij wordt gebouwd, blijft er ook op piekmomenten, zoals zaterdagmiddag voldoende ruimte om te parkeren.

In begin november 2021 zijn parkeertellingen uitgevoerd. Dit was weliswaar tijdens de coronapandemie, maar er waren op dat moment geen lockdown maatregelen. De winkels waren bij de parkeermeeting open en voor de Meervaart waren geen restricties aan de verkoop van zitplaatsen. Ten tijde van dat onderzoek waren er 866 plaatsen op de openbare weg. De vier publieke parkeergarages (Q Park Osdorpplein met 421 parkeerplaatsen, AH XL met 416 parkeerplaatsen, Heros met 222 parkeerplaatsen en Nieuw-West met 231 parkeerplaatsen) hebben een parkeercapaciteit van 1.290 parkeerplaatsen. Er komt in MIX Amsterdam nog een publieke parkeergarage van 157 openbare parkeerplaatsen bij, die naar verwachting in 2026 wordt geopend. Daarmee kent het stadscentrum dan vijf publieke parkeergarages. Na realisatie van fase 2a zal het aantal parkeerplaatsen op de openbare weg zijn afgenomen tot 459 stuks. Het aantal plaatsen in openbare garages zal – door de aanleg van een vijfde publieke parkeergarage bij MIX- in die periode zijn toegenomen tot 1.447. Daarnaast worden bij de nieuwbouwwoningen conform de vigerende parkeernormen minimaal 552 parkeerplaatsen in inpandige/ondergrondse parkeergarages aangelegd voor de bewoners van deze woningen.

De bewoners met een parkeervergunning kunnen op straat parkeren. Dat blijft ook in de toekomst zo. De gemeente is voornemens om in 2024 ook buiten het plangebied betaald parkeren in te voeren. Als dat doorgaat worden de bewonersvergunningen ook in deze uitbreidingsgebieden geldig. Andersom zijn vergunningen die worden uitgegeven in de uitbreidings-gebieden niet geldig in het Stadscentrum Osdorpplein.

Bewoners van de nieuwbouw komen niet in aanmerking voor parkeer-vergunningen. Zij parkeren op eigen terrein. Bezoekers parkeren op straat, maar meer nog in de publieke parkeergarages.

Voor het parkeren is een parkeerbalans opgesteld op basis van het gemeentelijke parkeernormenbeleid, zoals dat op 1 november 2023 van toepassing was. De balans laat zien dat er op basis van dit stedenbouwkundig plan voor fase 2a voldoende parkeerplaatsen zijn. De verdichting zal wel gevolgen hebben voor de parkeerdruk. Deze is nu laag met gemiddeld 69% (67% op straat en 70% in de garages). In de toekomst zal deze ook op de wekelijkse piekmomenten onder de 90% blijven. Omdat een garage een afgesloten terrein is achter een slagboom, kun je deze alleen betreden als er daadwerkelijk plek is. De bezetting van een garage kan dus fors hoger zijn dan 90%. Idealiter vind je altijd een plek in een garage. Dat is het geval

wanneer er minimaal 1 plaats vrij is. Er zit dus tot en met 2035 vrij veel lucht in de parkeerbalans.

De toekomst is echter moeilijk te voorspellen, zeker op het gebied van mobiliteit. De komende jaren zal daarom de parkeerdruk in Stadscentrum Osdorpplein gemonitord worden en de ontwikkelingen omtrent Amsterdam als autoluwe stad in de gaten moeten worden gehouden. De ontwikkeling van het openbaar vervoer rondom Osdorpplein speelt daarin een belangrijke rol, net als de uitrol van parkeerregulering (betaald parkeren) in het hele stadsdeel Nieuw-West en het (toenemende) gebruik van deelmobiliteit of het al dan niet invoeren van rekening rijden.

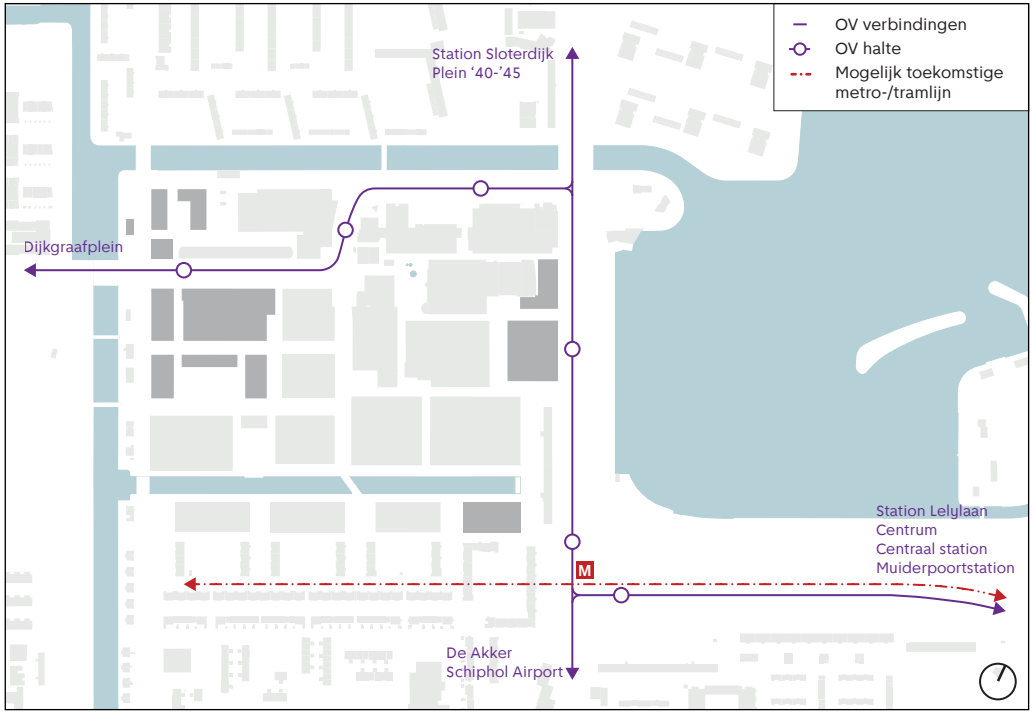
Mocht het onverhoopt toch nodig zijn om de parkeerdruk op termijn te willen verlagen dan beschrijft de 'Parkeervisie Osdorpplein 2020-2040' hiervoor de volgende oplossingsrichtingen of "knoppen om aan te draaien", waaronder:

- Reduceren van de parkeervraag in het gebied door goede aansluiting op het openbaar vervoer te realiseren, (elektrische) deelmobiliteiten en mobiliteitshubs aan te bieden.
- Door sturend parkeerbeleid autobezit en gebruik beïnvloeden. Parkeerregulering inzetten voor het optimaal verdelen van de schaarse ruimte door de juiste parkeerder op de juiste plaats laten parkeren en parkeren in de garage aantrekkelijker maken dan op straat.
- Benutten restcapaciteit in parkeergarages door een dynamisch parkeer-verwijssysteem waarmee automobilisten actuele informatie kunnen inzien over de beschikbaarheid van parkeerplaatsen in parkeergarages.

8.5 Openbaar vervoer

Huidige situatie
In 2021 heeft de Westtangent de voormalige buslijn 69 vervangen. De Westtangent is een snelle regionale busverbinding tussen Amsterdam Sloterdijk en Schiphol die halteert op acht plekken in Nieuw-West, waar-onder Stadscentrum Osdorpplein. Het profiel van de Meer en Vaart is destijds aangepast aan een gecombineerde tram-/busbaan. Vanwege het dubbelgebruik is de halte langer dan gebruikelijk. Toegang tot de halte vindt plaats via de kop- en straatzijde van de halte, waarvan de zuidelijke toegang een geregelde oversteek betreft. Deze sluit direct aan op het kruispunt Meer en Vaart - Nicolaas Anslijnstraat. Bij de halte Ruimzicht halteren de tram 17, de bussen 61 en 63, en in de weekenden de nachtbus.

Hogere frequentie tramlijnen 17 en 1
Om de OV-bereikbaarheid van het Stadscentrum Osdorpplein te vergroten is het wenselijk dat de frequentie van de tramlijnen 17 en 1 de komende jaren verder wordt verhoogd. De gemeente zal hier bij de vervoerspartijen op aandringen.



Openbaar vervoer structuur Stadscentrum Osdorpplein en omgeving

OV-knooppunt Osdorpplein en Meer en Vaart
In het Mobiliteitsplan Nieuw-West wordt Osdorpplein/Meer en Vaart als OV-knooppunt benoemd (naast de metro en treinstations) van waaruit alle richtingen in Nieuw-West binnen 15 minuten met fiets en OV bereikbaar moet zijn en waar op- en overstap van OV en fiets veilig en comfortabel is. De aanpassingen aan het busnetwerk die in het Mobiliteitsplan worden voorgesteld, de gewenste intensivering van de tramverbinding met station Lelylaan, maar ook de inzet van deelmobiliteit en het realiseren van fietsroutes en fietsenstallingen dragen daaraan bij.

In de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 is de ambitie voor een eventueel toekomstige Oost-West metrolijn opgenomen die Amsterdam Oost en de binnenstad via de Overtoom, de Lelylaan en Centrum Nieuw-West verbindt met Schiphol. De reservering voor het tracé ligt direct ten zuiden van het Stadscentrum Osdorpplein in de zone Hoekenespad – Uitwegpad. De komst van deze metrolijn is echter nog erg onzeker.

9 Duurzame gebiedsontwikkeling



Toekomstbestendig
De gemeente Amsterdam heeft de doelstelling van het Klimaatakkoord van Parijs in het beleid overgenomen en wil in 2030 55% CO_2-uitstoot reductie. Voor 2050 moet de CO_2-uitstoot verlaagd zijn met 95%, in vergelijking met het niveau van 1990. En dat is nog niet alles: in 2040 wil Amsterdam aardgasvrij zijn. Dit heeft invloed op het vernieuwen van een wijk en versterken van een centrum. Het vraagt om een aanpak die zo toekomstbestendig mogelijk is. Een heel pakket van mogelijkheden komt daarvoor in beeld. In dit SP worden verschillende voorstellen gedaan op het gebied van verkeer, energie, circulaire economie, klimaatadaptie en natuurinclusief bouwen. De website 'Duurzaam Ontwikkelen Amsterdam' geeft de randvoorwaarden en ambities van de gemeente weer op het gebied van duurzaamheid. De garages bieden ook een kans om in te zetten op deelmobiliteit. In de vervolgfase wordt onderzocht in hoeverre de (openbare) garages ook deels gebruikt kunnen worden voor deelmobiliteit.

Duurzame energie en aardgasvrij
In Stadscentrum Osdorpplein ligt een collectief warmte- en energienetwerk, waarop aangesloten dient te worden, in lijn met de plicht om alle mogelijke duurzame maatregelen, die in het hele plangebied kunnen worden toegevoegd, ook daadwerkelijk uit te voeren. Alle lopende projecten worden op stadswarmte aangesloten. Fase 2a zet deze lijn door.

De gemeente Amsterdam heeft de ambitie om zeer energiezuinige en energieleverende gebouwen te realiseren. Ook in het Stadscentrum Osdorpplein zetten we ons hiervoor in.

Trafo's inpandig
Liander heeft aangegeven dat er in het projectgebied fase 2a naar verwachting minstens vijf nieuwe trafo's nodig zijn, en dat er bij het volledig gasvrij maken van het stadscentrum rekening moet worden gehouden met zo'n tien nieuwe onderstations. Deze dienen inpandig in de nieuwbouw op de ontwikkellocaties te worden opgenomen. Uitgangspunt is dat in de nieuwbouw per ontwikkellocatie een trafo dient te worden opgenomen in de bebouwingsplint.

Uitstootvrije mobiliteit en schone lucht
Amsterdam wil schone lucht en gaat verder dan de wettelijke eisen voor luchtkwaliteit (Actieplan Schone Lucht, 2019). Met name het gemotoriseerde verkeer en kachels zorgen voor negatieve effecten op de lokale lucht-kwaliteit. Het gebruik van de fiets wordt gestimuleerd en Amsterdam kiest voor elektrisch vervoer. Elektrisch vervoer is uitstootvrij (zonder uitlaatgassen) en draagt in de stad bij aan het schoner worden van de lucht en een reductie van de CO2-uitstoot. Randvoorwaarden om dit te bereiken zijn het beperken van autogebruik door de parkeernorm te verlagen en zo het aantal parkeerplaatsen te minimaliseren, geen woningen of andere gevoelige bestemmingen nabij drukke wegen en het realiseren van elektrische oplaadpunten. De gemeente heeft daarnaast ook ambities op gebied van fietsgebruik en autodelen (bijvoorbeeld door particuliere autoverhuur of gezamenlijke aankoop), inzetten op slimme en duurzame bouwtechniek en het gebruik van schone bouwwerktuigen in de stad. Al deze maatregelen en ingrepen moeten bijdragen aan een schonere lucht in Amsterdam.

Klimaatadaptie
Heftige regenbuien en hitteperiodes komen steeds vaker voor in Nederland. Om wateroverlast en waterschade bij extreme regenbuien tegen te gaan, wordt bij nieuwe bouwwerken verplicht het hemelwater op eigen perceel te bergen conform de uitgangspunten van de Amsterdamse Hemelwelwater-verordening. Verder wordt ingezet op het vergroenen van daken (daktuinen) en gevels. Ook de openbare ruimte wordt verder vergroend en rainproof gemaakt.

Natuurinclusief bouwen
Het bewust ontwerpen en inrichten van de openbare ruimte en gebouwen biedt veel kansen om de biodiversiteit in de stad te vergroten, door de omgeving met vaak ook relatief kleine en goedkope maatregelen geschikt te maken voor allerlei soorten dieren en planten, inclusief soorten die het thans moeilijk hebben. Daarbij valt te denken aan bijvoorbeeld; neststenen voor huismussen, gierzwaluwen en spreeuwen, (inbouw)kasten voor vleermuizen, maar ook aan een slimme aanleg van groen en water en de keuze voor bloemen etcetera.

De gemeente heeft een Handboek Natuurinclusief Bouwen opgesteld. In dit handboek is een puntensysteem opgenomen. De ambitie is om bij elke ontwikkeling een minimum van 30 punten te halen. Het gemeentelijk handboek met richtlijnen voor natuur inclusief bouwen vindt u op: https://openresearch.amsterdam/nl/page/47014/handboek-natuurinclusief-bouwen

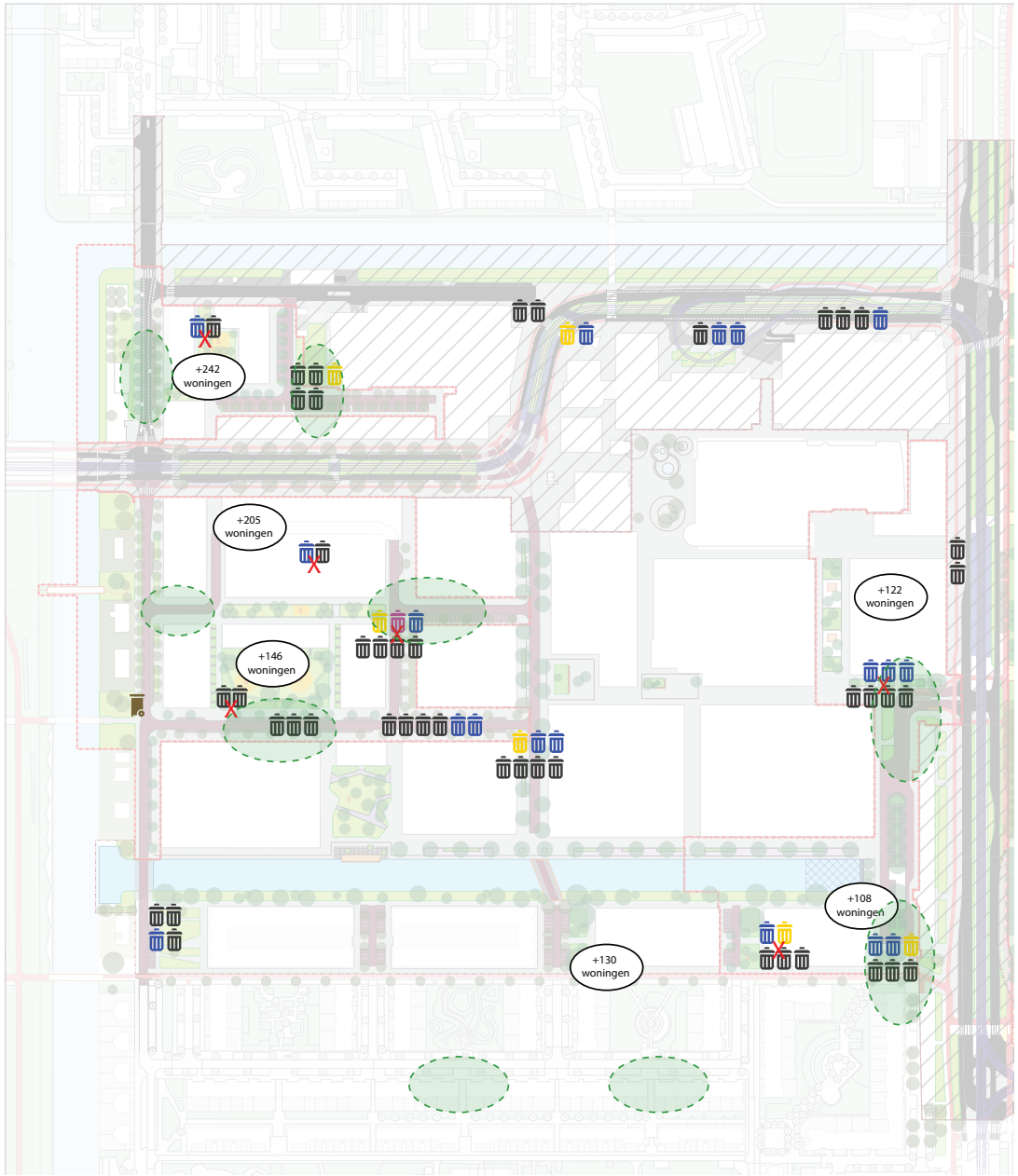
Groen
Amsterdam is een groene stad en wil die kwaliteit graag versterken. Om een groene stad te blijven en nog meer te worden, is een stevige kwaliteitsimpuls in het groen nodig op alle schaalniveaus: van buurt tot regio.

Groen is één van de belangrijkste economische doelen van Amsterdam en essentieel in haar internationale concurrentiepositie. Groen zorgt voor prettig verblijven, rust, ontmoeting en bewegen en is belangrijk voor biodiversiteit, het afvangen van fijnstof, het leveren van zuurstof en het mogelijk maken van een regen- en hittebestendige stad. Osdorpplein streeft deze groennorm na en probeert deze te realiseren in zoveel mogelijk projecten, door natuurinclusief te bouwen. Naast groen in de openbare ruimte wordt ook gekeken naar de mogelijkheden om (deels) groene daken of groene gevels (eventueel in combinatie met zonnepanelen) te realiseren. De Groenvisie 2050 schetst een beeld van Amsterdam als groene stad en hoe die zich tussen nu en 2050 verder kan ontwikkelen. Om een gezonde, aantrekkelijke en toekomstbestendige leefomgeving voor mens en dier te maken, zal de natuur een volwaardige plaats krijgen bij het ontwerp van nieuwbouw en openbare ruimte van Osdorpplein fase 2.

Afval
Amsterdam wil de stad schoner krijgen en de afvalketen zo efficiënt mogelijk organiseren. In Amsterdam wordt standaard gewerkt met boven- en ondergrondse containers met elk vijf afgesloten ruimtes voor verzameling van papier (ondergronds), glas (ondergronds), textiel (bovengronds), restafval (ondergronds) en Groente-, Fruit- en Etensresten (GFE) (bovengronds). Vanaf 2021 worden plastic verpakkingen (PMD) niet meer apart opgehaald. Voor het apart inzamelen en scheiden van GFE kunnen voedselvermalers op gebouwniveau worden ingepast/onderzocht.

Circulair bouwen
Op landelijk niveau worden eisen gesteld aan de milieubelasting van materialen. Daarbij wordt gebruik gemaakt van een maatstaf: de ‘MilieuPrestatie Gebouwen’ (MPG-norm). Hoe lager deze waarde is, hoe duurzamer het materiaalgebruik. In Osdorpplein wordt uitgegaan van de landelijke standaard MPG norm. Deze heeft op dit moment een maximum grenswaarde van 0,8. De landelijke MPG-norm wordt per 1 januari 2025 aangescherpt naar 0,5.

Het gebruik van hergebruikte en biobased materialen wordt aangemoedigd evenals adaptief en demontabel bouwen. In Amsterdam ontwerpen we zoveel mogelijk aan de hand van de 10 circulaire bouwprincipes zoals opgenomen in Het Nieuwe Normaal (HNN). Deze zijn te vinden op: amsterdam.nl/duurzaamontwikkelen.



Overzicht bestaande afvalcontainers Stadscentrum Osdorpplein en zoekgebieden nieuwe afvalcontainers in fase 2a

- Restafval
- Glas
- Papier en karton
- Textielcontainer
- Brood
- X Op te heffen lokatie
- Zoekgebied nieuwe afvalcontainers (extra of vervanging door efficientere perscontainers)

10 Beeldkwaliteitsplan



Bij de transformatie van Stadscentrum Osdorpplein wordt gestreefd naar een hoge ruimtelijke kwaliteit. In dit hoofdstuk wordt het beeldkwaliteitsplan voor fase 2a beschreven. Eerst worden proces, organisatie en protocol beschreven. Daarna volgende de sturende principes voor de ruimtelijke kwaliteit van gebouwen en bruggen.

10.1 Regie op ruimtelijke kwaliteit

Bouwplanbegeleidingsteam, supervisor en CRK
De finale toets van bouwplannen op beeldkwaliteit is de verantwoordelijkheid en bevoegdheid van de onafhankelijke Commissie Ruimtelijke Kwaliteit (CRK). Zij doet dit op basis van de voor het Osdorpplein relevante gebiedstyperingen in de welstandsnota De schoonheid van Amsterdam (hoofdstuk 8: AUP en post-AUP).

Daarnaast begeleiden de gemeentelijk coördinerend stedenbouwkundige en bouwplanbegeleidingsteam bouwplannen proactief op basis van dit beeldkwaliteitsplan (en overige bouwregels in dit stedenbouwkundig plan).

In 2024 wordt er door de gemeente een nieuwe supervisor voor het Stadscentrum geselecteerd en aangesteld. De supervisor ziet toe op een hoge ruimtelijke kwaliteit van de bouwplannen in Stadscentrum Osdorpplein. De supervisor geeft voorafgaand aan de behandelingen in de CRK advies op het voorliggende bouwplan.

10.2 Hoge architectuurkwaliteit: AUP-geïnspireerd

De lat ligt hoog. Voor Stadscentrum Osdorpplein wordt een hoge beeldkwaliteit cq ruimtelijke kwaliteit geambieerd. De openbare ruimte wordt hoogwaardig heringericht, maar ook voor de nieuwe gebouwen wordt een hoge architectonische kwaliteit nagestreefd. Belangrijk hierbij is dat de eigenheid van het Osdorpplein wordt versterkt, dat het stadscentrum meer verlevendigd en uitnodigend wordt gemaakt.

De ambitie van dit stedenbouwkundig plan sluit aan bij wat het Algemeen Uitbreidingsplan beoogde: een hoogstedelijk centrum dat op een bijna vanzelfsprekende manier overloopt in het licht, de lucht en de ruimte van het oneindig ogende landschap van Sloterplas en Sloterpark. In fase 1 is ingezet op verdichting met in de bebouwing een grote variëteit in volumeopbouw, materialisatie, kleur, kortom uitstraling.

In fase 2a wordt rust en samenhang gecreëerd door een beperkter palet in gebouwtypologie, kleur en materiaal. Hiermee wordt teruggegrepen op het modernistisch idioom uit het AUP en een optimistische en karakteristieke huisvesting geboden aan een rijke variëteit aan bewoners, gebruikers en programma's. In gebouwen die refereren aan en een knipoog zijn naar de modernistische architectuur uit de AUP periode.

Verlevendigen
Het versterken van het verblijfsklimaat is speerpunt. Openbare ruimtes als een plek van zien en gezien worden, ontmoeten en beleven. Rigoureus vergroend met voetgangers en fietsers als het uitgangspunt bij de inrichting van de openbare ruimte. Auto's en laad- en losverkeer zijn te gast. De plinten van de gebouwen zijn hoog en open en bieden plek aan een scala aan voorzieningen, zowel maatschappelijk als commercieel, maar zeker ook cultureel. Er gaat veel aandacht uit naar 'het centrum op ooghoogte'.

Uitnodigend
Met name de randen van het stadscentrum zijn weinig uitnodigend.
Deze worden in fase 2a als het ware geopend met nieuwe aantrekkelijke transparante architectuur en functies. Het zorgt voor levendige en vriendelijke entrees die bewoners en bezoekers verleiden het Osdorpplein op te gaan. Deze zijn veelal naar het water gericht. De kwaliteit van het zicht over de bestaande grachten, de Nieuwe Osdorpergracht en de Sloterplas dient goed te worden benut, met bruggetjes en bijzondere functies, die de entrees van het Osdorpplein verbijzonderen.

10.3 Sturende principes en eisen beeldkwaliteit

De beeldkwaliteit wordt op 4 schaalniveaus beschouwd:
- Osdorpplein
- Bouwblok
- Gebouw
- Gebouwelementen

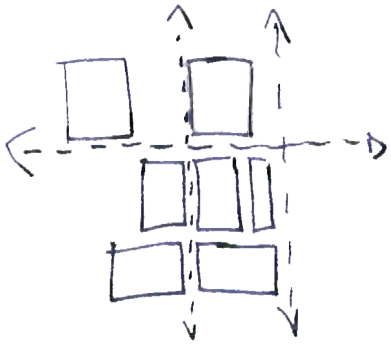
Daarnaast worden ook beeldkwaliteitseisen voor de nieuwe bruggen in het projectgebied geformuleerd.

Onderstaand beschreven beeldkwaliteitsprincipes en -eisen zijn aanvullend op de basisprincipes en bouwregels uit hoofdstuk 5 Ontwikkellocaties en bebouwing.

Voor de Nieuwe Meervaart gelden ook eisen ten aanzien van de beeldkwaliteit en kwaliteitssturing. Deze zijn opgenomen in paragraaf 6.8 Beeldkwaliteit voor de Nieuwe Meervaart.

10.3.1 Osdorpplein

Op schaal van het Stadscentrum Osdorpplein hebben de nieuwe gebouwen heldere (rooi)lijnen, die de lange structuurlijnen van Nieuw-West begeleiden, rekening houdend met zichtlijnen en verbindingen met omliggende buurten en met de weidsheid van de Sloterplas. Aan Meer en Vaart komt een stedelijk waterfront aan de Sloterplas, die het centrum tot aan de plas brengt. Aan de oostzijde van Hoekenes contrasteert een samenhangende stoere stedelijke bebouwingswand op een prettige wijze met de villa's aan de Hoekenesgracht. Ook aan de noordzijde van de Hoekenes / hoek Osdorpergracht komt nieuwe stedelijke bebouwing met een gevarieerd programma. De Nieuwe Osdorpergracht is al goeddeels uitgewerkt in fase 1. De bebouwing aan de zuidzijde wordt voortgezet in een meer stedelijke vorm, met twee torens, die de overgang markeert tussen de laagbouw en de Anslijnflat. De tussenstraten, pleintjes en plantsoenen kennen eenduidige rooilijnen en straatwanden.

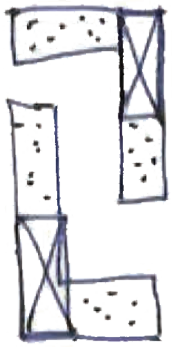


Heldere rooilijnen en zichtlijnen

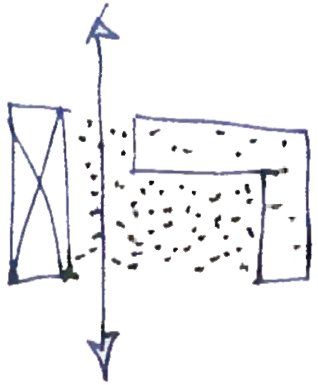
10.3.2 Bouwblok

De bouwblokken voegen zich in grid aan lange, zoveel mogelijk doorlopende lange lijnen van openbare ruimte. Een bouwblok is een evenwichtige, samenhangende compositie van gebouwen waarbij de architectuur een herkenbaar handschrift heeft op niveau van het bouwblok. Op logische plekken komen doorzichten en toegangen tot collectieve (dak)tuin op de parkeergarages (op maaiveldniveau dan wel opgetild). De collectieve binnentuinen zijn toegankelijk via luie hellingbanen en trappen. Deze collectieve tuinen hebben afsluitbare toegangen die architectonisch zijn vormgegeven.

Op de ontwikkellocaties SuHa3 en Noordwesthoek zijn de gebouwen rondom een openbaar parkje of plantsoen gepositioneerd.



Evenwichtige, samenhangende compositie



Stedelijk besloten -half open- bouwblok

10.3.3 Gebouw

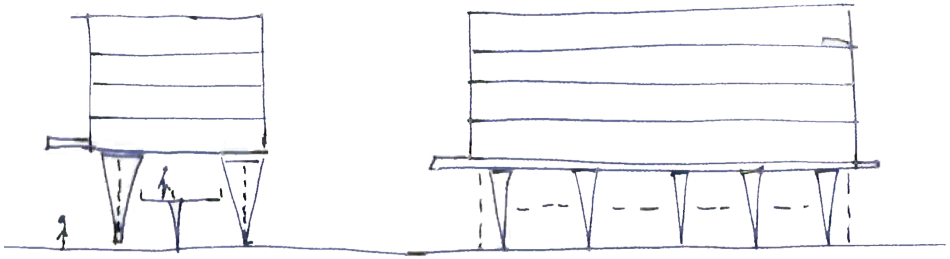
Materialisatie en kleurstelling
Per gebouw is het aantal gebruikte materialen voor gevel, zichtbare constructie en gebouwelementen beperkt en duurzaam. Toegepaste materialen verouderen mooi en zijn zo gedetailleerd dat vervuiling beperkt wordt. Kleurstelling is licht van toon in een beperkt kleurpalet van wit- grijs-, geel en lichte okertinten.

Plint en pui
Elk gebouw heeft een ruimtelijke plint van bruto 7 meter. De hoge ruimtelijke plint is duidelijk herkenbaar in de architectuur en kent veel transparantie in de pui. Veelal zal deze hoge ruimtelijke plint bestaan uit een begane grond van 4 meter en een 1e verdieping van 3 meter hoog. De plint biedt ruimte aan een mix van woonfuncties en niet-woonfuncties, zoals bedrijven en commerciële en maatschappelijke of culture voorzieningen. Bij de entrees/foyers en belangrijke collectieve en publieke functies kent de plint een verdiepingsvrije hoogte van 7 meter, hetgeen meer grandeur in het centrumgebied introduceert. Op sommige locaties, zoals op de huidige Meervaartlocatie aan de Meer en Vaart, is dit meer gewenst dan op andere locaties. De verhoogde plint faciliteert ook functieveranderingen op termijn beter.

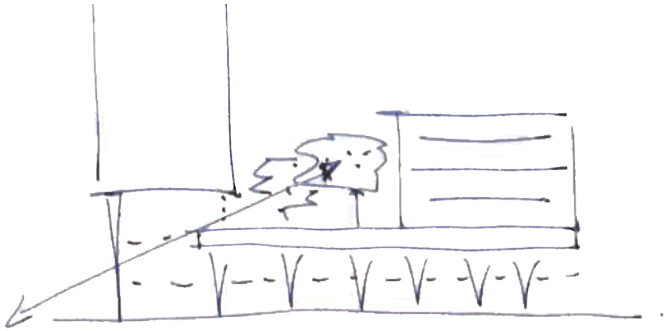
Puien zijn open en transparant vormgegeven over de volle hoogte van de plint en tonen de achtergelegen activiteit van de programmering. Puien van plinten liggen terug t.o.v. de rooilijn. Kolommen die bovengelegen gevels dragen zijn wel in de rooilijn geplaatst en hebben een vorm die de lichtvoetigheid van de opgetilde massa accentueren.

Horizontaliteit plint en luifels
De eenheid, gestrektheid en architectonische horizontaliteit van de plint van 7 meter kan aan de bovenzijde worden versterkt met bijvoorbeeld een horizontale band, een luifel, een iets terugliggende plintverdieping of op een andere architectonische wijze. Bij publieke functies en collectieve entrees zijn luifels mogelijk, die een integraal onderdeel van de architectuur dienen te zijn en bijdragen aan de gestrektheid en architectonische horizontaliteit. Luifels hebben een uitkraging van tussen de 2 en 3 meter uit de gevel en hebben géén kolommen in de openbare ruimte staan.

Collectieve opgetilde tuinen
Onbebouwde delen van deze bruto 7 meter hoge plint zijn ingericht als bruikbare, collectieve groene tuinen met voldoende gronddekking en groeimogelijkheden voor bomen en struiken. Het royale groen gutst als het ware over de rand en is zo veel mogelijk zichtbaar vanaf de straat. Zie ook paragraaf 5.1 Basisprincipes en bouwregels.



Ruimtelijke plint van 7 meter hoog: lichtvoetig en transparant; architectonische horizontaliteit van plinten en gevels



Groen van collectieve daktuin(en) zichtbaar vanaf de straat

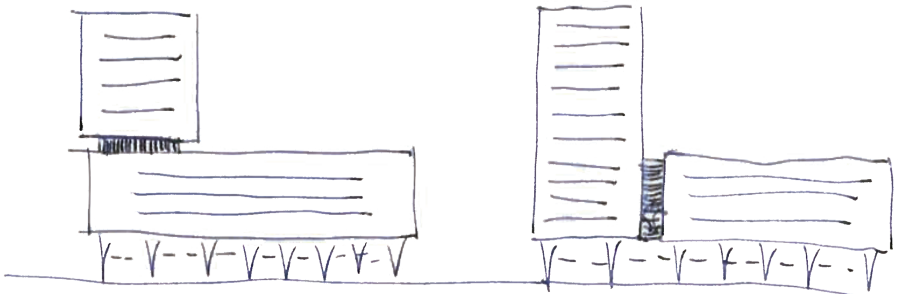
Horizontale geleding en gestrektheid gevels
Generieke basisbouwhoogte van gebouwen is 6 bouwlagen (maximaal 21 meter). Dat zijn 4 lagen bovenop de dubbele plint van 7 meter én een architectonische dakrand. Deze gebouwdelen hebben een horizontale geleding en gestrektheid (kenmerkend voor AUP-architectuur). Ramen en balkons versterken dit effect. Koppen van deze bouwdelen zijn opengewerkt en vormgegeven als vizier op de omliggende openbare ruimte. Opnemen van terug liggende balkons in deze koppen is aannemelijk. Neggen en omlijstingen van balkons en ramen zijn subtiel en onderdeel van de architectonisch gevelconcept. Eventuele ornamentiek in gebouwen is verwerkt in deze functionele delen. Voor de hoogteaccenten of torens gelden vergelijkbare architectonische uitgangspunten als voor de 21 meter hoge gebouwdelen.

Geleding gebouwdelen, tussenlaag
Er wordt gestreefd naar een geleding van de verschillende gebouwdelen, die aansluit bij de kenmerkende vormentaal van AUP-architectuur. De hoogteaccenten of torens van maximaal 41,7 meter hoogte ten opzichte van maaiveld (en drie toren van mogelijk 60 meter hoogte) zijn zo ontworpen dat ze ruimtelijk duidelijk een eigen gebouwdeel vormen in relatie tot de gebouwdelen van 21 meter hoog. Dit kan twee wijzen:

- de hoogteaccenten of torens zijn leesbaar als autonome, verticaal vormgegeven gebouwdelen die zich door een tussenlaag, een dilatatie of op andere wijze ruimtelijk losmaken van de naastgelegen 21 meter hoge gebouwdelen
- Het gebouwdeel van het hoogteaccent of torendeel boven de 21 meter hoogte wordt onderscheiden met de gebouwdelen tot 21 meter hoogte door een terug liggende tussenvloer van één verdieping of op een alternatieve manier in de architectuur.

Geleding kopgevels diepe bouwstroken
Bebouwing met een diepte van boven de 15 meter (maximaal 20 meter) zullen over het algemeen éénzijdig georiënteerde woningen herbergen, ontsloten via een midden corridor. Deze gebouwen zijn noord-zuid gericht zodat de woningen in ieder geval ofwel ochtendzon dan wel middagzon krijgen. De dikte van deze gebouwen dient op de kopgevels gerelativeerd of afgezwakt te worden door ze vorm te geven als twee denkbeeldige volumes, waarbij de midden corridor de transparante dilatatie of het tussenstrook in de kopgevel is. De kopgevels van deze diepe gebouwen of gebouwdelen krijgen zo geleding en krijgen een minder massieve uitstraling.

Woonkwaliteit
Kwaliteit van woningplattegronden en collectieve ruimtes is punt van aandacht in kwaliteitssturing. Zowel gebruiks- als belevingskwaliteit ervan vragen aandacht. Zowel binnen in de woning als bij de binnen-buiten relatie zijn ruimtelijkheid en flexibiliteit uitgangspunt.

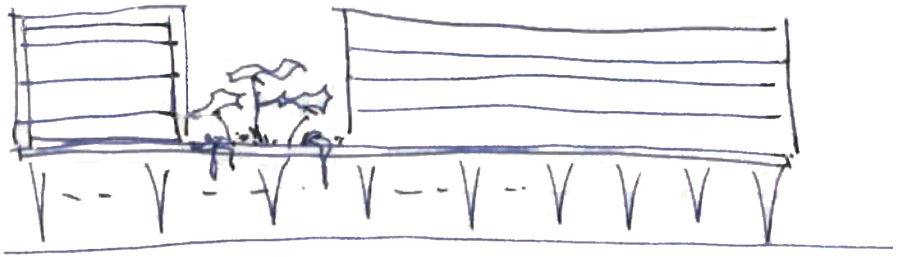


Geleding en verzelfstandiging gebouwdelen, met terugliggende tussenlaag, dilatatie of andere architectonische wijze

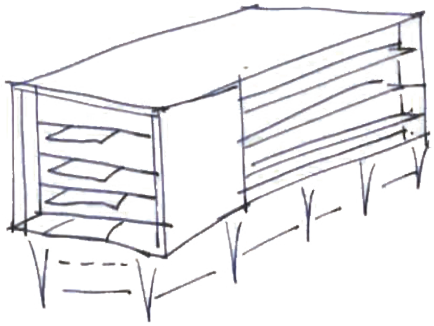
10.3.4 Gebouwelementen en functionaliteiten

Collectieve daktuinen en groene daken
De daken zijn een integraal onderdeel van het ontwerp. Collectieve binnen/daktuinen zijn een essentiële kwaliteit in Stadscentrum Osdorpplein. Per te ontwikkelen kavel zal 40% van het totale dakoppervlak ingericht moeten worden als collectieve daktuin en/of groen dak. Van de lage binnentuinen op een niveau van 7 meter boven het maaiveld, gesitueerd op het dak van plinten of parkeergarages, dient 60% een weelderige groene inrichting te krijgen. Zie ook de uitgebreidere basisprincipes en bouwregels in paragraaf 5.1.

De daktuinen zijn onderdeel van de architectonische ontwerpopgave en worden in samenhang met de gebouwen ontworpen door de landschaps-architect die is aangesteld door de ontwikkelaar. De ambitie ten aanzien van de daktuinen en groene daken zal verder worden uitgewerkt als onderdeel van het kavelpaspoort. De daktuinen fungeren als ecosysteemgroen met daarbij een kijk- en gebruiksfunctie én een waterbergende functie. Het groen is zo vormgegeven dat het goed zichtbaar is vanuit het publieke domein, meestal naastgelegen straten. De lagere daktuinen (tot 7 meter) zijn toegankelijk vanuit naastgelegen woontorens of woongebouwen. Het ontwerp van de dakrand, toepassing van zonnepanelen en installaties op de daken en overige (groene) inrichting van de daken zijn een integraal en volwaardig onderdeel van het ontwerp.



Zichtbaar groen/beplanting van collectieve daktuin



Horizontaliteit balkons (en gevels)

Balkons, erkers en galerijen
In paragraaf 5.1 staan de basisprincipes en bouwregels voor balkons, erkers en galerijen. Qua beeldkwaliteit zijn balkons, erkers en galerijen een integraal onderdeel van de horizontale gerichtheid van het architectonisch gevelconcept.

Entree
Gebouwentrees zijn herkenbaar vormgegeven, bieden beschutting doordat ze terugliggen in de gevel of een luifel hebben. Ze worden geflankeerd of zijn onderdeel van een ruime en welkome collectieve foyer van het betreffende gebouw. Gecombineerde entrees van werk- en woongebouwen worden toegejuicht. Binnen de eenvoud en regelmaat van de toe te passen gevelconcepten kunnen entrees de extroverte uitzondering zijn: het gepolijste, vergulde accent voor bewoners.

Foyer
Op Osdorpplein kennen we niet alleen hotel- en theaterfoyers. Ook werkgebouwen, hybride gebouwen en woongebouwen hebben foyers met een gebruiksfunctie voor de bewoners, gebruikers en ook bezoekers van het gebouw. Combinaties met ruimte voor conciërges, fietsenstalling, horeca, werkplekken, sportfaciliteiten, culturele expo- en podiumfuncties worden toegejuicht. Deze foyers hebben in Stadscentrum Osdorpplein zoveel mogelijk een riante vrije verdiepingshoogte van 7 meter, en hun aanwezigheid en gebruik is vanuit de straat royaal zichtbaar.

Collectieve fietsbergingen
Alle gebouwen hebben collectieve inpandige fietsbergingen. De fietsenbergingen zijn comfortabel te gebruiken en hebben een vanzelfsprekende gebruiksrelatie met de entree en stijgpunten van de gebouwen. Maar bovenal zijn de collectieve fietsbergingen architectonisch fraai en met zorg vormgegeven. Mogelijk gecombineerd met foyers, wellicht riant voorzien van groen en daglicht en natuurlijk sociaal veilig.

Techniek en nutsvoorzieningen
Alle traforuimtes, schakelkasten voor data-aanbieders en overige nutsvoorzieningen zijn inpandig en architectonisch adequaat gehuisvest. Niet gesitueerd op gebouwhoeken, liefst gecombineerd met of in parkeergarages. Techniek op en aan gebouwen is aan het zicht onttrokken door ruim opgaande gevels, dan wel door een overtuigende autonome omkasting.

Lokale duurzame energieopwekking
Zonnepanelen op gebouwen zijn nodig om voldoende duurzame energie lokaal op te wekken in de wijk. De opgave is om de zonnepanelen op (hoge) daken en eventueel in gevels architectonisch te integreren. Voor de lager gelegen daken (tot en met 7 meter) geldt dat de voorkeur uitgaat naar kwalitatief hoogwaardige groene daken die een mooi zicht bieden, een bijdrage leveren aan biodiversiteit en eventueel dienst kunnen doen als daktuin. In sommige gevallen is ook bij die lagere daken een combinatie met zonne-energieopwekking mogelijk. Denk aan de integratie van zonnepanelen in daklijsten of andere onderdelen. Er komen steeds meer innovaties met BIPV-panelen op de markt die de opwek van duurzame energie combineren met een mooie esthetische uitstraling. Aandachtspunt hierbij is het voorkomen van hinderlijke reflectie of inzet van esthetisch minder fraaie (blauwe) zonnepanelen.

10.3.5 Bruggen
De bestaande bruggen in en naar Osdorpplein zijn kenmerkend voor de na-oorlogse bruggenarchitectuur in Nieuw-West. Ze zijn vormgegeven als een familie, met veel aandacht voor de vormgeving van pijlers, brugdek en relingen. In fase 2a worden twee nieuwe voetgangersbruggen gerealiseerd (over Hoekenesgracht en naar watersporteiland). Voor deze bruggen geldt dat de constructie, dek, leuning en landhoofden een samenhangend architectonisch geheel vormen en aansluiten bij de modernistische vormentaal van de bruggen en andere civieltechnische kunstwerken in de (directe) omgeving. De bruggen zijn galant, lichtvoetig en helder vormgegeven. Ze verbeelden dynamiek en beweging en zijn niet statisch of symmetrisch en krijgen bij voorkeur geen steunpunten of pijlers onder de brug in het water.


mervaart

11 Fase 2b: een toekomstperspectief



Na de ontwikkeling van fase 2a van Stadscentrum Osdorpplein gaat de vernieuwing van het stadscentrum door. Aan de noordzijde van het stadscentrum liggen nog kansen voor verdere vernieuwing en stedelijke verdichting. Ook de belangrijkste hoofdwegen van en door het stadscentrum, Meer en Vaart en Tussen Meer, zijn een punt van aandacht en verbetering.

In dit hoofdstuk wordt een toekomstperspectief voor fase 2b geschetst, een doorkijk naar mogelijke ontwikkelingen op termijn. Het betreft mogelijke ontwikkelingen voor de periode 2028 en verder.
Fase 2b valt buiten de scope van het Investeringsbesluit. Voor de mogelijke ontwikkelingen in fase 2b is nader onderzoek en overleg met de relevante stakeholders nodig. Bestuurlijke besluitvorming over fase 2b volgt op termijn.

11.1 Perspectief noordrand Osdorpplein

De noordrand van Stadscentrum Osdorpplein betreft de hele zone vanaf de Albert Heijngarage tot en met de Osdorppleingarage, inclusief de huidige tram- en buslus. Dit gebied wordt gedomineerd door infrastructuur, entrees van parkeergarages en laad- en loszones.

De gemeente heeft de ambitie om ook deze noordrand van het stadscentrum op termijn te transformeren en te vernieuwen. Samen met de huidige vastgoedeigenaren en erfpachters, vervoerspartijen en bewoners zal de komende jaren nader worden onderzocht wat de mogelijkheden zijn.

De insteek is stedelijke verdichting. Er liggen kansen voor nieuwe woningbouw, maar ook voor nieuwe werkfuncties (kleinschalige kantoren en/of bedrijvigheid) en commerciële functies. De besloten bebouwing met hoogteaccenten/torens en levendige plinten met een mix aan functies kan hier mogelijk op termijn worden doorgezet.

Mogelijk kunnen de calamiteitentramlus en de buslus verplaatst of verwijderd worden en kunnen de (publieke) parkeergarages op termijn ondergronds worden gebracht.

11.2 Perspectief Meer en Vaart en Tussen Meer

Om de leefbaarheid en oversteekbaarheid te verbeteren en de barrière-werking van Meer en Vaart tussen het winkelhart Osdorpplein en de oever van de Sloterplas te verminderen wordt overwogen om de Meer en Vaart ter hoogte van Osdorpplein op termijn mogelijk éénrichtingsverkeer te maken. Dit kan mogelijk ook de doorstroming in en rondom Osdorpplein verbeteren, omdat een deel van het autoverkeer dan zal omrijden. Daar staat tegenover dat het op andere plekken in Nieuw-West dan drukker zal worden.

Ook de Tussen Meer, Osdorpplein Noord en L. van Sonsbeeckstraat kunnen op termijn mogelijk éénrichtingverkeer worden. Hierbij hoort een aanpassing van de circulatie voor het autoverkeer, met name over de Tussen Meer, Osdorpplein Noord, L. van Sonsbeeckstraat en Hoekenes Noord. Dit vereist waarschijnlijk verkeersbeperkende maatregelen op Hoekenes en de Wolfbrantskerkweg, om sluiproutes te voorkomen.

Inzet van een dergelijke aanpassing van de verkeersstructuur is een deel van het doorgaande verkeer uit Stadscentrum Osdorpplein te halen en de verblijfskwaliteit te verbeteren. De Tussen Meer wordt aantrekkelijker als winkelstraat en verblijfsgebied en krijgt meer ruimte voor de voetganger en de markt. De Meer en Vaart kan heringericht worden als levendige, groene boulevard met ruimte voor extra bomenrijen.

De uiteindelijke keuze voor wel of geen éénrichtingverkeer op Meer en Vaart en Tussen Meer vereist nader onderzoek. Een besluit hierover zal op het schaalniveau van heel Nieuw-West te worden genomen.

Als onderdeel van fase 2b kan ook nader onderzocht worden of de tramhalte Tussen Meer in westelijke richting verplaatst kan worden naar het rechte stuk van Tussen Meer. Ook dient te worden onderzocht of de calamiteitentram- en buslus aan de noordzijde van Osdorpplein kan worden verplaatst en/of verwijderd. Dit zou kansen bieden voor herontwikkeling op deze locatie en/of een verbetering van de openbare ruimte.

Bijlagen



Impressie Stadscentrum Osdorpplein fase 2a vanuit het noordoosten

Bijlage 1: Advies Kwaliteitsteam de Nieuwe Meervaart, zuidoever Sloterplas en omgeving

Hieronder de volledige tekst van het advies van het Kwaliteitsteam de Nieuwe Meervaart, zuidoever Sloterplas en omgeving over Locatiekeuze Nieuwe Meervaart van 30 november 2022.

Advies: 2022-2
Status: definitief

Onderwerp:	Locatiekeuze Nieuwe Meervaart
Datum en plaats:	30 november 2022, Meervaart, Blauwe Zaal
Kwaliteitsteam:	Han Michel (voorzitter), Annuska Pronkhorst, Yttje Feddes, Ton Schaap, Robert Winkel
Secretaris:	Paul Rosenberg, Eric Snoeck
Toelichting:	Roy Berents (R&D), Yassine Boussaid (de Meervaart)
Overige deelnemers:	Openbare vergadering

Het Kwaliteitsteam de Nieuwe Meervaart, Zuidoever Sloterplas en omgeving is ingesteld door het College van B&W om de bouw van een nieuw theater in alle stadia van ontwikkeling te stimuleren en van een onafhankelijk advies te voorzien. Het team functioneert onder verantwoordelijkheid van de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit

Achtergrond
De locatie voor de Nieuwe Meervaart is opgenomen in het stedenbouwkundig plan voor Centrum Nieuw West, fase 2 en is een onderdeel van de concept-investeringsnota die op 18 oktober jl. is vrijgegeven voor inspraak.
Het kwaliteitsteam heeft het afgelopen jaar in overleg met Ruimte en Duurzaamheid en met het projectteam voor het theater meegedacht en geadviseerd over de mogelijke locaties. In het najaar van 2021 was het programma van eisen voor het gebouw in concept gereed en konden zalen, foyers, kantoor, talentenhuis en makersstudio's op basis van vierkante meters worden uitgewerkt tot een ruimtelijk model.

Op basis van deze volume-studie werd duidelijk dat de aanvankelijk aangewezen locatie middenvoor in de plas vanwege de omvang van het gebouw niet haalbaar was. Op basis van dit inzicht is een nadere stedenbouwkundige analyse gedaan van drie mogelijke locaties, waarvan nu de zuidelijke hoek van de plas bij de Cornelis Lelylaan als 'meest passende locatie' in het concept stedenbouwkundig plan is opgenomen.

Advies
De locatie in de zuidelijke hoek van de plas bij de Lelylaan is in de ogen van het kwaliteitsteam van de drie voorgestelde locaties de enige mogelijke plek voor een theater dat alle beloftes kan inlossen die met dit project zijn verbonden (multifunctioneel, grensverleggend, iconisch, duurzaam). Het gebouw is geen theater in de klassieke zin van het woord. Het biedt naast intensief bespeelde theaterzalen onderdak aan een talentenhuis, zelfstandige horeca en makersstudio's. De mogelijkheid tot interactie tussen de verschillende disciplines in hetzelfde huis is een van de hoofduitgangspunten van het concept. Een gebouw van 14.000 vierkante meter met toneeltorens van dertig meter hoog past niet middenvoor aan de boulevard, die als uitnodigende wandelpromenade inhoud moet geven aan de verbinding tussen het Osdorpplein en de Sloterplas. Een gebouwencomplex op deze plaats blokkeert juist het zicht op de plas en komt met de achterkant naar het Osdorpplein te staan. Op deze locatie zou alleen een bescheiden paviljoen denkbaar zijn dat zich in maat en schaal voegt naar de beschikbare ruimte.

Het kwaliteitsteam ondersteunt om die reden de hoeklocatie bij de Cornelis Lelylaan en adviseert deze plek als enige optie in de bestuurlijke besluitvorming en in het maatschappelijk debat in te brengen. De argumenten daarvoor zijn zowel ruimtelijk als praktisch van aard. Het plaatsen van het theatergebouw in de hoek bij de Lelylaan houdt zowel de lange zichtlijnen over de plas vanaf de noordoever als vanaf de zijde van het Osdorpplein in stand, waarmee voldaan kan worden aan de voorwaarden die voortvloeien uit de mogelijke aanwijzing van het gebied tot gemeentelijk beschermd stadsgezicht. Samen met het horecaeiland aan de ene kant van de baai en het watersporteiland aan de andere kant geeft een theater op die plek programmatische invulling aan de zuidoosthoek van het park. Praktisch

gezien biedt de hoeklocatie het voordeel dat de zijde met de hoofdingang zich kan richten op de doorgetrokken wandelboulevard, terwijl de kant van de Lelylaan (zuidoost) beschikbaar komt voor logistieke afwikkeling (loading docks). De plaszijde is daarbij geheel beschikbaar voor foyers en terras.

Tegelijk ziet het kwaliteitsteam een aantal stevige uitdagingen die met de keuze voor deze locatie zijn verbonden en komt met de volgende aanbevelingen.

1. *Maak het zoekgebied voor het gebouw ruimer en betrek de hele zuidoost-hoek van het park tot aan de Cornelis Lelylaan bij het projectgebied.*

Op basis van het voorgestelde programma is het gebouw van de Nieuwe Meervaart zo groot dat het over een vrij grote lengte de hoek dichtzet. Om te passen in de principes van het AUP zou deze hoekoplossing veel transparanter moeten zijn en wandelaars en fietsers juist een bijzondere beleving van de plas moeten bieden. Dat vraagt om een ruimer plangebied waarin ontwerpers de mogelijkheid wordt geboden om groen (park), blauw (plas) en gebouw optimaal in samenhang te brengen. Ook de buitenprogrammering van het theater vraagt om een goede landschappelijke inbedding. Wanneer het onderwerp van de uitvraag (aan architecten) wordt beperkt tot een theatergebouw binnen een afgegrensd bouwvlak in de plas dan blijft een optimale landschappelijke en ruimtelijke inpassing bij voorbaat buiten bereik. Het argument dat met bouwen in de plas de hoofdgroenstructuur niet wordt geraakt is zuiver theoretisch en klopt niet met de essentie van de eenheid van Sloterpark en Sloterplas. Het kwaliteitsteam bepleit dus uit te gaan van een groter zoekgebied voor de plaatsing van het theater, een zoekgebied dat zich uitstrekt tot aan de Cornelis Lelylaan. In de herinrichting van de openbare ruimte moet de hele ‘zuidbaai’ van de Sloterplas worden betrokken.

2. *Teken een realistisch voorstel voor de infrastructuur rond het gebouw.*

De aan- en afvoer van decorstukken en de bevoorrading van kantoor en theater leiden, in aanvulling op de reguliere bezoekers, tot een flink aantal verkeersbewegingen in het park. Dat blijft tot nu toe, zoals ook in de openbare vergadering naar voren werd gebracht, ‘the elephant in the room’ maar is voor deze locatie wel de ‘conditio sine qua non’. Zorg dus voor een verkeerscirculatieplan waarin alles wat loopt, fietst en rijdt is opgenomen. Hoe kruisen vrachtwagens de fiets- en wandelpaden? Kan een tunnel naar de loading docks van het theater een oplossing zijn en is dat realistisch? Waar stoppen de taxi’s en waar is gelegenheid tot het stallen van fietsen? Hoe kan de continuïteit van het Rondje Sloterplas langs de oever worden geborgd? Het kwaliteitsteam adviseert hier een tussenstap in te bouwen voor nadere studie, waarbij ook de afdeling Verkeer en Openbare Ruimte van de gemeente wordt betrokken.

3. *Betrek bewoners en belanghebbenden beter bij de uitwerking van de locatie.*

De bouw van een nieuwe Meervaart is een verrijking voor Centrum Nieuw West en biedt een unieke gelegenheid om een prachtige nieuwe voorziening toe te voegen aan het Amsterdamse aanbod van cultuurgebouwen. Daarover bestaat vrij weinig verschil van mening. Draagvlak voor de locatie kan alleen groeien door een transparant proces waarin duidelijk wordt uitgelegd waarom bepaalde keuzes worden gemaakt en waarbij het kennisniveau van burgers en overheid in balans is. Cruciaal daarin is het proces van de ontwerp-uitvraag, architectenselectie en de uiteindelijke beoordeling van bouw-plannen. Het kwaliteitsteam adviseert dat proces zoveel mogelijk in openbaarheid vorm te geven.

Amsterdam, 30 november 2022
Kwaliteitsteam Nieuwe Meervaart en omgeving,

Han Michel, voorzitter

Bijlage 2: Advies Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur (TAC)

Hieronder de volledige tekst van het advies van de Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur Investeringsnota en Stedenbouwkundig Plan Stadscentrum Osdorpplein fase 2 - Nieuwe Meervaart van 13 februari 2023.

Onderwerp: TAC-advies Investeringsnota en Stedenbouwkundig Plan Stadscentrum Osdorpplein fase 2 - Nieuwe Meervaart

Geachte heer Berents,

Op 2 november 2022 heeft u een advies gevraagd voor de concept Investeringsnota en het Stedenbouwkundig Plan 'Stadscentrum Osdorpplein fase 2' in Amsterdam Nieuw West. Aangezien het gaat om een initiatief met doorwerking in de Hoofdgroenstructuur is een advies van de Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur (TAC) ingewonnen. Dit advies vormt een noodzakelijk onderdeel van de toetsing aan de uitgangspunten van de Structuurvisie door B&W. De TAC is gehouden haar adviezen te baseren op de richtlijnen die zijn vastgelegd in het nog vigerend instrumentarium voor de Hoofdgroenstructuur van de Structuurvisie Amsterdam 2040 – 'Economisch Sterk en duurzaam'. Voor de Sloterplas en omgeving geldt in verband daarmee nog als primair toetsingskader het Ruimtelijk Toetsingskader Sloterpark (vastgesteld 5 juni 2002). Meest recentelijk heeft de TAC op 12 december 2019 gepreadviseerd over de nieuwbouw Meervaart. In een eerder stadium adviseerde ze over het bestemmingsplan Osdorpplein en omgeving (31 januari 2013), over de aanleg van een heuvel Sloterplas zuidwestoever (25 oktober 2012) en over het bestemmingsplan Sloterplas en omgeving (11 augustus 2016).

Beleidskader
Het Ruimtelijk Toetsingskader Sloterpark heeft als doel gewenste ontwikkelingen planologisch mogelijk te maken en ongewenste ontwikkelingen tegen te houden. Een aantal beleidsintenties is als kern van de opgave voor Sloterpark benoemd:

- De kracht van het verbindende netwerk opvoeren.
- De onbepaaldheid van de ruimte doorbreken door een meer formele afbakening en organisatie van de ruimte.
- Een goed beheer, onderscheidend voor de verschillende deelgebieden.

Voor een aantal thema's (water, recreatieve routes, parkeren, kunstwerken en voorzieningen) zijn uitgangspunten en streefbeelden opgesteld.

In het visiedeel van de Structuurvisie staat de ambitie voor de Sloterplas met als hier relevante elementen:

- Recreatieve attracties toe te voegen en andere functies met een breed publiek en reikwijdte. In de integrale beleidsvisie voor het gebied is voor de zuidoever een specifiek profiel beschreven: stedelijk, shopping en vermaak; tegenover de westoever: sport, leisure, adventure en groen.
- Sloterplas en -park in samenhang te ontwikkelen met centrumontwikkeling Osdorpplein.

Stadspark	
Gebruik, gewenste beleving	Een groene, park- tot tuinachtige omgeving in een stedelijke context. Specifieke voorzieningen voor diverse doelgroepen zijn aanwezig. Natuurlijke elementen en tuin- en landschapsarchitectonische kwaliteiten vormen bijzondere attracties.
Gewenste zonering	Entreezone, parkzone met intensief en extensief gebruikte delen. Extensief gebruikte delen bij voorkeur met natuurlijk karakter (natuurzone).
Type beheer	Intensief tot extensief.
Ontsluiting	Maximaal.
Bezoekersdruk	Intermediair tot hoog.
Voorbeelden	Erasmuspark, Eendrachtspark, Baanakkerspark, Gijsbrecht van Aemstelpark, Sloterpark, Noorderpark, Westerpark, Vondelpark.
Beleidsintentie	Hoge bezoekersaantallen en een hoge gebruiksintensiteit. De voorzieningen en de ontsluiting moeten erop afgestemd zijn zoveel mogelijk mensen te bedienen, zonder dat het groene karakter verloren gaat. Binnen de randvoorwaarden van het recreatieve gebruik moet het beheer erop gericht zijn dat het park zoveel mogelijk verschillende soorten planten en dieren herbergt. Parken mogen niet opgevuld worden met verspreide, maar dominante bebouwing. Het cultuurhistorisch karakter moet in stand blijven. Het gebied moet zorgvuldig beheerd worden volgens een goedgekeurd beheerplan. Evenementen die aansluiten bij de mogelijkheden, het karakter, de omvang en de opzet van het park (bijvoorbeeld culturele en muzikale voorstellingen, sportevenementen en manifestaties).
Inpasbare voorzieningen	Entree- en parkzone: Informatieborden, kiosk of andere kleinschalige horecavoorziening, kleine sport/spel voorzieningen zoals kinderspeelplaats, speelweide, kinderbadje, fitnesstoestellen, kinderboerderij, centrum milieueducatie, verhard basketbalveld, kunstwerken e.d.. Tijdelijke toiletten (bijvoorbeeld bij evenementen of in de zomer bij de kinderbadjes). Grootte en uitvoering van de voorzieningen is afhankelijk van de grootte en de gebruiksintensiteit van het park. Natuurzone: Groene attracties zoals een natuurpad, rosarium of kruidentuin. Natuurlijke elementen mogelijk, zoals een natuurvriendelijke oever of bloemenweide. Geen parkeervoorzieningen. Oplossingen voor parkeren ten behoeve van voorzieningen moeten buiten het park worden gevonden. In totaal mag maximaal 5% van het stadspark verhard en/of bebouwd zijn. Voorkomen dat parken een overmaat aan voorzieningen krijgen. Nieuwe infrastructuur alleen als dat een recreatieve meerwaarde geeft.

Het Plan

De voorliggende concept investeringsnota met bijbehorend concept stedenbouwkundig plan beschrijft het plan voor en de aanpak van fase 2 van de verdere transformatie van winkelgebied Osdorpplein naar een stedelijk centrumgebied voor Nieuw-West. Onderdeel daarvan is de ruimtelijke inpassing van de Nieuwe Meervaart en de daarmee samenhangende integrale herinrichting van de zuid- en westoever van de Sloterplas.

De Meervaart is uit zijn jasje gegroeid en voldoet niet meer aan de huidige technische eisen. Een nieuw, groter en minder gesloten gebouw wordt gewenst. Van de drie onderzochte opties voor plaatsing in de Sloterplas (Noord, Midden en Zuid), komt de zuid-optie (in het water ter hoogte van de hoek Lelylaan-Meer en Vaart) als voorkeurslocatie naar voren. Het groen op de zuidoever maakt onderdeel uit van de Hoofdgroenstructuur. De Nieuwe Meervaart wordt alzijdig en groter dan de huidige, met een oppervlak van 14.000 m^2 op een footprint van minimaal 6.600 m^2 en maximaal 9.000 m^2. De maximale bouwhoogte is 30 meter. In de Nieuwe Meervaart komt:

- Een theater
- Ruimte voor talentontwikkeling en educatie
- Ruimte voor productie en repetitie: studio's voor theatermakers en huisgezelschappen
- Ruimte voor evenementen in combinatie met gebruik van omliggende openbare ruimte
- Multifunctionele ruimtes (ook voor congresfunctie en ondergeschikte zakelijke verhuur)
- Kantoren voor bovenstaande functies
- Horeca ondersteunend en passend bij bovengenoemde functies (voorstellingshoreca, daghoreca, evenementen, zakelijke verhuur e.d.).

Op het dak komen dakterras(sen) en daktuin(en). Een relatie tussen binnen en buiten wordt nagestreefd met een open foyer en horeca met terrassen, transparante studio's en podia en tribunes voor buitenprogrammering. De ontsluiting voor laad- en losverkeer vindt plaats vanaf de Lelylaan of vanaf de Meer en Vaart via een toegangspad. De los- en laadruimtes zullen inpandig zijn. Een mogelijkheid voor kort-parkeren voor touringcars, taxi's of mensen met een beperking wordt nog onderzocht. Parkeren van fietsen en scooters vindt plaats in de omliggende openbare ruimte. Er wordt nog onderzocht of een inpandige fietsenstalling onderdeel kan worden van de ontwerpopdracht. Auto parkeren kan in de publieke parkeergarages aan het Osdorpplein.

De Nieuwe Meervaart moet de nieuwe 'publiekstrekker' in de Sloterplas worden. Dit stelt hoge eisen aan de architectuur en duurzaamheid van het gebouw. Eén ervan is 'alzijdigheid': het gebouw zal geen achterkant hebben.

Voor de bouw van de Nieuwe Meervaart moet water worden gedempt en wordt een deel van wat nu onverhard is bebouwd. Uitgaande van de maximale footprint van 9.000 m^2, zal 2.454 m^2 groen worden verhard en wordt

6.546 m² water gedempt en bebouwd. Bij de minimale footprint van 6.600 m², zal eveneens 2.454 m² groen worden verhard, en wordt 4.146 m² water gedempt en bebouwd. In alle gevallen wordt 912 m² water extra gegraven aan de westoever van de Sloterplas. Welk aandeel van het te verharden groen onderdeel uitmaakt van de Hoofdgroenstructuur is in de plannen niet zichtbaar gemaakt.

In samenhang met deze ontwikkeling zijn voor de zuid- en westoever van de Sloterplas hoge ambities opgenomen. Op de westoever wordt de groene promenade – als onderdeel van het rondje Sloterplas – doorgetrokken vanaf het horeca-eiland naar de hoek Meer en Vaart/ Lelylaan en gaat daar de hoek om tot aan het watersporteiland. Er komt een geleidelijke, architectonisch vormgegeven overgang tussen de oever en het water, bijvoorbeeld met watertrappen. Aan de waterzijde van de Nieuwe Meervaart komt een steiger of omloop annex balkon annex terras, zodat ook daar een doorgaande wandelroute en een verblijfsplek aan het water wordt gecreëerd. Voor de zuidoever aan de Lelylaan (onderdeel van de Hoofdgroenstructuur) is de ambitie gericht op weelderig groen en een parkachtige inrichting, met (grote) nieuwe bomen, nieuwe (oever)- beplanting, meer zitplekken en ruimte om te liggen en te spelen in het gras. Ook komen er speelplekken, een urban sport strip en kunst aan de promenade. Wanneer in de komende jaren de maximumsnelheid op de Meer en Vaart verlaagd wordt naar 30 kilometer per uur en van Meer en Vaart een éénrichting verkeersweg gemaakt kan worden, wordt de Sloterplasoever toegankelijker voor de voetganger. Het plan is de weg te transformeren tot een weelderige bomenlaan met meer voetgangersruimte. Te kappen bomen voor de planvorming worden op deze wijze gecompenseerd.

Advies
Dit advies van de TAC bestaat uit vier onderdelen: een toetsing aan het vigerende beleidskader, een daaruit voortkomend advies om het plangebied aan te passen, een toetsing aan het (nog niet vastgestelde toekomstige beleidskader, en een conclusie met aanbevelingen voor randvoorwaarden voor verdere ontwikkeling.

Toetsing aan het vigerende beleidskader Hoofdgroenstructuur
Allereerst: vanuit de Hoofdgroenstructuuropgave heeft localisering van de Nieuwe Meervaart op de huidige locatie op het Osdorpplein verre onze voorkeur.

Op grond van de door u verstrekte informatie (concept Stedenbouwkundig Plan en concept Investeringsnota Stadscentrum Osdorpplein fase 2 inspraakversie van oktober 2022) constateert de TAC dat in alle drie de locatieopties in het water de bebouwing van de Nieuwe Meervaart buiten de Hoofdgroenstructuur ligt. De zuidelijke voorkeursoptie ligt er tegenaan; op deze variant richt zich dit deel van ons advies. De TAC deelt de conclusie dat van de drie onderzochte locaties de locatie ter hoogte van de hoek Lelylaan-Meer en Vaart de voorkeur heeft – vanwege het behoud van openheid en weidsheid van plas en oevers, maar ook omdat deze optie mogelijkheden biedt voor een landschappelijke inpassing van het gebouw in het park. Bovendien sluit deze locatie het best aan op het oorspronkelijke ontwerp van het Sloterpark als compositie met groene flanken en stedelijke koppen, vormgegeven om de ruimtelijke beleving van oneindigheid te wekken.

Formeel toetsend is de aantasting van de Hoofdgroenstructuur in oppervlakte relatief gering; deze bestaat uit de doorsnijding ten behoeve van de ontsluiting van het gebouw vanaf de Lelylaan. In haar preadvies constateerde de TAC echter al dat de invloed van het gebouw op de omgeving zo groot is, dat van het plan verwacht mag worden dat gebouw en omgeving in de ontwerpopgave met elkaar in verband worden gebracht. De Nieuwe Meervaart vraagt om een zorgvuldige inpassing in het Sloterpark en een integrale aanpak met de opwaardering van de openbare ruimte van de oevers van de Sloterplas. Daarbij gaat het niet alleen om meer groen, maar ook om meer gebruiksmogelijkheden. Het preadvies definieert de opgave op deze locatie in het landschappelijk opnemen van het gebouw, als onderdeel van een visie op de oevers als geheel. Daarbij gaat het om:

- Het groen en water en de Hoofdgroenstructuur in dit gedeelte van het Sloterpark;
- De aansluiting daarvan op het programma van de Nieuwe Meervaart, en omgekeerd de aansluiting van het gebouw op zijn omgeving - zowel functioneel als visueel;
- De ontsluiting en de verkeersaccommodaties.

Voor de hoek van Meer en Vaart – Lelylaan ligt er de opgave hier een groene kwalitatieve entree en schakel tussen de west- en zuidoever te maken in plaats van een achterkant. In het preadvies heeft de TAC zelfs de (nieuwe) optie van een theater (gedeeltelijk) op de oever in de Hoofdgroenstructuur niet uitgesloten – juist om deze inpassing mogelijk te maken.

De TAC is blij om te zien dat deze aandachtspunten in het voorliggend Stedenbouwkundig Plan ter harte zijn genomen. Het plan gaat uit van een veelzijdig programma gericht op de stad en buurt, een 'transparant' gebouw en versterking van de gebruikskwaliteit van de oevers. Voorgestelde ingrepen voor intensivering van gebruik en versterking van boulevardfunctie ondersteunen we. Dat er optimaal wordt ingezet op vergroening en verduurzaming van het gebouw is mooi, al geven we mee dat een groen dak geen compensatie kan zijn voor groen in de Hoofdgroenstructuur dat wordt opgeofferd aan bebouwing of verharding.

Tegelijkertijd baart het voorliggende voorstel de TAC ook zorgen:

- De functie van de Nieuwe Meervaart (theater) is naar zijn aard naar binnen gericht; ook een deel van de programmaonderdelen die (ten opzichte van de bestaande Meervaart) aan de Nieuwe Meervaart zijn toegevoegd heeft dat introverte karakter. Er is spanning tussen deze naar binnen gerichtheid en de ruimtelijkheid van de plek aan de Sloterplas. Er is zorg over de mogelijkheid om een open gebouw te ontwerpen waarin de relatie tussen functie en omgeving (de weidsheid van de plas, het aanliggende groen) vorm krijgt, en die daardoor ook een bijdrage levert aan de belevingswaarde in en vanuit de Hoofdgroenstructuur – het gebouw maakt immers deel uit van het decor van de Hoofdgroenstructuur.
- Het voorgestelde bouwprogramma van de Nieuwe Meervaart is heel omvangrijk (circa 2 keer zo groot als de huidige Meervaart). Dat werkt door in de belevingskwaliteit van dit gedeelte van het Sloterpark: hetzij positief (een iconisch en graag bezocht gebouw met meerwaarde voor de stad en buurt) hetzij negatief (een onaanvaardbare aantasting, door een kolos, van de ruimtelijke ervaring van het Sloterpark).
- De keuze om de Nieuwe Meervaart geheel buiten de Hoofdgroenstructuur te situeren – iets wat we vanuit de doelstelling van de Hoofdgroenstructuur formeel ondersteunen – leidt tot een oplossing die op gekunstelde wijze aansluit bij de landschappelijke en stedenbouwkundige opzet van het Sloterpark en de Sloterplas.
- In het stedenbouwkundig plan worden nog slechts vrij globale inrichtingsambities voor de zuid- en westoever van de Sloterplas benoemd. De ontwerpopgave voor de groenkwaliteit van de zuidoever is wat de TAC betreft nog onvoldoende uitgewerkt, en geeft daardoor onvoldoende houvast voor vertrouwen dat het goed komt.

Formeel toetsend zijn de feitelijke aantasting en de bovengenoemde zorgen aanleiding voor de TAC om een negatief advies te verbinden aan het voorliggende Stedenbouwkundig Plan.

Plangebied aanpassen?

Echter, graag zou de TAC een stap verder gaan. We zien mogelijkheden voor een alternatief dat tot een daadwerkelijke kwaliteitsimpuls van de Hoofdgroenstructuur en deze hoek van het Sloterpark kan leiden. Het zijn deze mogelijkheden.
De TAC stelt voor in een ontwerpexercitie te beproeven wat het ruimtelijk en functioneel oplevert om de Meervaart niet strak tegen de huidige Hoofdgroenstructuur grens aan te leggen – maar bijvoorbeeld in de richting van de Lelylaan te schuiven, om vervolgens de Hoofdgroenstructuur *om* het gebouw heen te leggen en de Hoofdgroenstructuur daarmee de facto te vergroten. Dat creëert natuurlijk een nieuwe ontwerpopgave – namelijk om het gebouw naar alle kanten open te laten zijn (open deuren, geen blinde gevels op maaiveld). Zo kan de Nieuwe Meervaart een logisch onderdeel van de Hoofdgroenstructuur worden. Concreet kan dit door het plangebied te vergroten en de hoek tot en met de Lelylaan-Meer en Vaart te betrekken bij de ontwerpopgave en daarbij ook deze optie te onderzoeken.

Het nieuwe beleidskader

Ware het nieuwe (nog niet van kracht zijnde) beleidskader Hoofdgroenstructuur al geldend, dan zou de TAC het bovengenoemde voorstel in haar advies op kunnen nemen. In het nieuwe beleid is immers opgenomen dat aanpassingen in de Hoofdgroenstructuur als gevolg van ruimtelijke

ontwikkelingen tot een *verbetering* van de Hoofdgroenstructuur moeten leiden. Volgens dit nieuwe beleid valt de voorkeurslocatie voor herontwikkeling van de Nieuwe Meervaart namelijk onder de gebiedsontwikkeling 'Centrum Nieuw-West'. Hier geldt enige flexibiliteit om met het groen van de Hoofdgroenstructuur te schuiven, mits aan de randvoorwaarden voldaan kan worden dat de omvang van het groen in het projectgebied gelijk blijft, onvervangbaar groen behouden blijft en de kwaliteit van de Hoofdgroenstructuur daar toeneemt. Dat kan bijvoorbeeld zijn door herschikking van functies, verbetering van de openbaarheid of verbetering van de toegankelijkheid en bruikbaarheid. Allemaal elementen die ook in het stedenbouwkundig plan genoemd zijn, maar nog te weinig gewicht hebben en aangescherpt kunnen worden. Problematisch blijft wel dat het uitwerkingsniveau van de plannen met betrekking tot de aanraking en inname van de Hoofdgroenstructuur zo laag is, dat er ook in een toets aan het nieuwe beleid geen aanknopingspunt voor de TAC is om erop te vertrouwen dat het wel goed komt. Vereiste vanuit toetsing aan een Fase 3 Plaberum voorstel is immers dat 'het groen vastligt in een integraal ontwerp, waarin de groenstructuur en de Hoofdgroenstructuur groentypen verder zijn uitgewerkt. Vereist onderdeel van het besluit is een concreet uitgewerkte opgave/ aanpassing voor de Hoofdgroenstructuur welke in het investeringsbesluit is opgenomen en gedekt'.

Conclusie

Wanneer ondanks dit formele negatieve advies van de TAC de plannen om de Meervaart naar de zuidwesthoek van de Sloterplas te verplaatsen worden doorgezet, adviseert de TAC daarbij een reeks randvoorwaarden in acht te nemen.

Rand voorwaardelijk voor een goede inpasbaarheid van voorliggend stedenbouwkundig plan is om te beginnen dat er een landschapsarchitect betrokken wordt bij de verdere uitwerking – iemand die vanuit landschappelijke deskundigheid en betrokkenheid meewerkt met de landschappelijke en architectonische opgave tot en met de Lelylaan, met als elementen en uitgangspunten:

- Uitwerking van een coulisseontwerp voor de hoek Lelylaan- Meer en Vaart om hier door toevoeging van kwalitatief groen een aangenaam groen verblijfsklimaat te creëren en van de weg af te schermen en zo de binnen-buitenrelatie van de Nieuwe Meervaart en gebruikers van de openbare ruimte te versterken.
- Hierbij de terrasachtige openbare ruimte op de zon goed te benutten, alsmede de openbare toegankelijkheid van de openbare ruimte via het ontwerp blijvend te garanderen.
- Terughoudendheid te betrachten met extra verharding of bebouwing (omdat het Sloterpark als geheel de 5% regel van maximaal toegestane verharding/bebouwing voor stadsparken al ruimschoots overschrijdt). Dat geldt met name in het voorstel tot verleggen en verbreden van het voetpad (promenade) en de ontsluitingsweg Nieuwe Meervaart. De toe te voegen verharding kan via een groene routing voor de Meervaart langs worden teruggegeven aan het park.
- Het rondje Sloterplas zowel voor en achter de Nieuwe Meervaart door te laten lopen in een groene kwalitatieve setting. Zo voorkom je dat deze voorziening onbedoeld resulteert in een prop in het park en het rondje Sloterplas. Bovendien biedt dit potentie om bij een hoogwaardige groene invulling de Hoofdgroenstructuur hier richting toekomst uit te breiden samen met een gedeelte van het water dat nu buiten de Hoofdgroenstructuur is gehouden. Ook kan zo het rondje Sloterplas hier ter plaatse met rechtstreeks contact met het water gecontinueerd worden. De routing door het water heeft hierbij prioriteit boven het verleggen van voetpaden in de hoek tot aan de Cornelis Lelylaan.
- De gehele promenade te vergroenen en met name bij de westoever in te zetten op een sterke bomenstructuur (met de ambitie om de promenade op termijn aan de Hoofdgroenstructuur toe te voegen).
- Wat de aantasting van de Hoofdgroenstructuur betreft: de ontsluiting van de Nieuwe Meervaart te realiseren zonder de Hoofdgroenstructuur aan te raken. Dat kan bijvoorbeeld door de ontsluiting hoger dan het maaiveld in de Hoofdgroenstructuur te leggen – op een viaduct. Of om de aantasting van de Hoofdgroenstructuur door de ontsluiting minimaal te maken. Dat kan bijvoorbeeld door de ontsluiting smal te maken en inrit en uitrit op verschillende plaatsen te leggen.
- Specifieke aandacht moet hierbij uitgaan naar een optimalisering van de kruising waar recreatieve gebruikers en leveranciers elkaar met enige

frequentie zullen tegenkomen. Dit alles vraagt om een kwalitatieve oplossing die verder gaat dan ‘gemakkelijk’ en de Hoofdgroenstructuur waarden hier respecteert.

De TAC adviseert om, wanneer de plannen doorgaan, vanuit gemeentezijde randvoorwaarden, zoals hierboven opgesomd, te verbinden aan de verdere uitwerking, alvorens het ontwerp uit handen te geven aan een private partij. Het resultaat daarvan krijgen we – evenals als vervolgproducten (VO en DO) – graag voor advies voorgelegd, om zo de kwaliteit van de Hoofdgroenstructuur richting toekomst te kunnen borgen.

Graag worden we binnen een termijn van drie maanden geïnformeerd hoe met dit negatieve advies zal worden omgegaan.

Hoogachtend,

Dr. M.C. van Schendelen,
Voorzitter Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur

Drs. ing. N. Bosch,
Secretaris TAC

Bijlage 3: Motie 112 inzake kiezen voor cultuur en groen in Nieuw-West

In de raadsvergadering van 27 maart 2024 is motie 112 aangenomen van de leden Veldhuyzen, Koyuncu, Kabamba, Moeskops, Van der Veen en Minderhoud inzake kiezen voor cultuur en groen in Nieuw-West: om bij het inpassingsgebied van de Nieuwe Meervaart te kiezen voor een grotere inpassing (variant B) om zo te zorgen voor een kwaliteitsimpuls van de Hoofdgroenstructuur en de zuidwesthoek Sloterplas en daarbij de randvoorwaarden zoals geformuleerd door de Technische Advies Commissie onderdeel te maken van de verdere uitwerking.

Bijlage 4: Raadsbesluit waterlocatie en moties

Op 2 juni 2020 is het volgende raadsbesluit (144 / 756) met betrekking tot de locatiekeuze voor de Nieuwe Meervaart genomen:

1. Kennis te nemen van het locatieonderzoek (bijlage 1) waarin drie locaties voor de Nieuwe Meervaart zijn onderzocht: (a) de huidige locatie, (b) een locatie aan de Sloterplas in de hoofdgroenstructuur en (c) een locatie in de Sloterplas buiten de hoofdgroenstructuur (de waterlocatie). De belangrijkste conclusies van het onderzoek zijn:
   i. Sloop-nieuwbouw op de huidige locatie (a) trekt een grote wissel op de continuïteit van de Meervaart en de gebiedsontwikkeling van Centrum Nieuw-West ;
   ii. Locatie B raakt de hoofdgroenstructuur en dat is niet gewenst;
   iii. Ambities van de stad, het stadsdeel, het centrumgebied Nieuw-West komen het best tot hun recht op de waterlocatie (locatie c);
   iv. Logistiek en technisch is locatie c (waterlocatie) realiseerbaar;
   v. Een voorwaarde voor bouwen in het water is watercompensatie elders;

2. In te stemmen met de keuze voor de waterlocatie (locatie c) als locatie voor de Nieuwe Meervaart.

De besluitpunten 2 en 4 t/m 9 zijn hier niet genoemd.

Daarnaast zijn op 2 juni 2020 ook de volgende moties aangenomen:

- Motie 822 van de leden Van Renssen, Nadif, N.T. Bakker, De Heer en Kiliç inzakeparticipatie De Nieuwe Meervaart (2 juli 2020):In het vervolg van het ontwerpproces, voor het opstellen van de integrale visie, het het participatieproces over de voorkeurslocatie in combinatie met de opwaardering van de openbare ruimte, de afwaardering van de verkeersader Meer en Vaart en de de verbinding tussen het centrumgebied en het theater, en de uitkomst van dit participatietraject zwaarwegend te betrekken bij de verdere bestuurlijke besluitvorming over de gebiedsontwikkeling (onder meer het investeringsbesluit fase 2 Centrum Nieuw-West) en het theater (uitvoeringskrediet de Nieuwe Meervaart).
- Motie 823 van de leden Van Renssen, Nadif, N.T. Bakker, De Heer en Kiliç inzake integrale aanpak De Nieuwe Meervaart (2 juli 2020):
  1. De ontwikkeling van het theater en Centrum Nieuw-West integraal te ontwikkelen; waarbij aandacht is voor opwaardering van de openbare ruimte en afwaardering van de verkeersader en de verbinding tussen centrumgebied en theater.
  2. De besluitvorming over het theater zoveel mogelijk gelijk op te laten lopen en af te stemmen met de besluitvorming voor het investeringsbesluit 2 fase Osdorpplein –Centrum Nieuw-West;
  3. Dat het ontwerp van het theater, conform het advies uit de ruimtelijke studie, nietop zichzelf staat maar onderdeel is van de omgeving, van de gehele stedelijke zuidwest “kop” van de Sloterplas, daarbij is het van belang dat er aandacht is voor de stedenbouwkundige inpassing, waaronder de opwaardering van de openbare ruimte en afwaardering van de verkeersader en de verbinding tussen centrumgebied en theater.

Daarnaast zijn in de ‘Ruimtelijke studie, Visie Nieuwe Meervaart’ (april 2020), als onderdeel van de stukken bij de raadsvoordracht op 2 juni 2020 ook de volgende aanbevelingen gedaan:

- Een gebouw in het water van de Sloterplas staat niet op zichzelf maar is onderdeel van de omgeving, van de gehele stedelijke zuidwest “kop” van de Sloterplas.
- Zorg voor een integrale aanpak waarin sprake is van een architectonisch-landschappelijke afstemming van het ontwerp van het nieuwe gebouw, het afwaarderen van de verkeersader Meer en Vaart, het verder ontwikkelingen van de Boulevard aan de kop van de Sloterplas, de aansluiting met het centrumgebied Nieuw-West en de invulling van de huidige locatie van deMeervaart.

Op 16 juni 2021 heeft de gemeenteraad na een aanvullend participatietraject het besluit uit 2020 herbevestigd, namelijk dat het nieuwe gebouw voor de Meervaart in het water van de Sloterplas dient te komen, en in samenhang met de promenade/oever dient te worden ontwikkeld en ingepast.

Dit besluit, de moties, de aanbevelingen en de herbevestiging van het besluit uit 2020 zijn de basis geweest voor nader uitwerking van de waterlocatie in dit stedenbouwkundig plan.

Bijlage 5: Uitwerking en vergelijking opties inpassing de Nieuwe Meervaart

In de inspraakversie van het concept stedenbouwkundig plan (oktober 2022) is een zoekgebied opgenomen voor de inpassing van de Nieuwe Meervaart in de Sloterplas. Binnen dit zoekgebied zijn drie opties voor de inpassing in de Sloterplas onderzocht, die alle drie aan de zuidwestoever van de plas liggen. De toelichting op de drie opties uit de inspraakversie van het SP is hieronder opgenomen. De drie opties betreffen:

- optie Noord (noordelijke ligging dicht bij het horeca schiereiland);
- optie Midden (middenligging, recht voor de deur van de huidige Meervaart);
- optie Zuid (zuidelijke ligging, dicht bij de kruising Lelylaan en de Meer en Vaart.

Deze drie opties voldoen aan de uitgangspunten van het raadsbesluit voor de waterlocatie namelijk:

- een icoon in de Sloterplas;
- aán en in samenhang met de promenade;
- niet in de Hoofdgroenstructuur:
- nader onderzoek naar waarden dat inzicht geeft voor de meest passende exacte locatie voor inpassing.

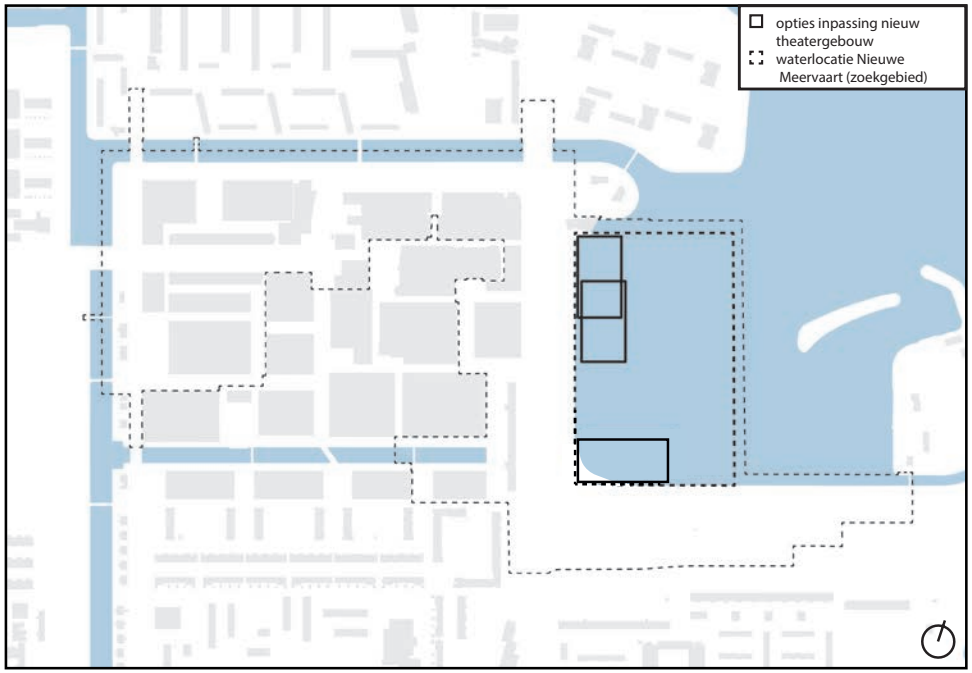
In bijlage 4 staat (een deel van) het raadsbesluit van juni 2020 en de aangenomen moties, waarin is gekozen voor de waterlocatie (locatie in de Sloterplas).

De uitkomsten van het nader onderzoek dat inzicht geeft in de meest passende exacte locatie binnen het zoekgebied zijn opgenomen in deze paragraaf van dit stedenbouwkundig plan. Concreet gaat het om de volgende aspecten (waarden en invalshoeken):

1. ruimtelijke ervaring;
2. functioneel theater: eisen en wensen;
3. cultuurhistorie en landschap: waardestelling en uitgangspunten;
4. doorontwikkeling Stadscentrum Osdorpplein: synergie en katalysator.



De waterlocatie (zoekgebied) van de Nieuwe Meervaart in de Sloterplas



De drie onderzochte opties Noord, Midden en Zuid voor de inpassing van de Nieuwe Meervaart in de Sloterplas

In deze paragraaf worden de drie opties voor de inpassing van de Nieuwe Meervaart op deze vier aspecten vergeleken.

1. Ruimtelijke ervaring
Bij het zoeken naar de meest passende optie voor de inpassing van de Nieuwe Meervaart in de Sloterplas is de 'ruimtelijke ervaring' een belangrijk aspect.

Op onderstaande pagina's volgt de ruimtelijke verbeelding van het gebouw op drie locaties binnen het zoekgebied in de Sloterplas. Van de Nieuwe Meervaart zijn volumestudies gemaakt. Hierbij zijn de verschillende gebouwdelen samengevoegd en optimaal gerangschikt tot een drie-dimensionaal (3D) volume.

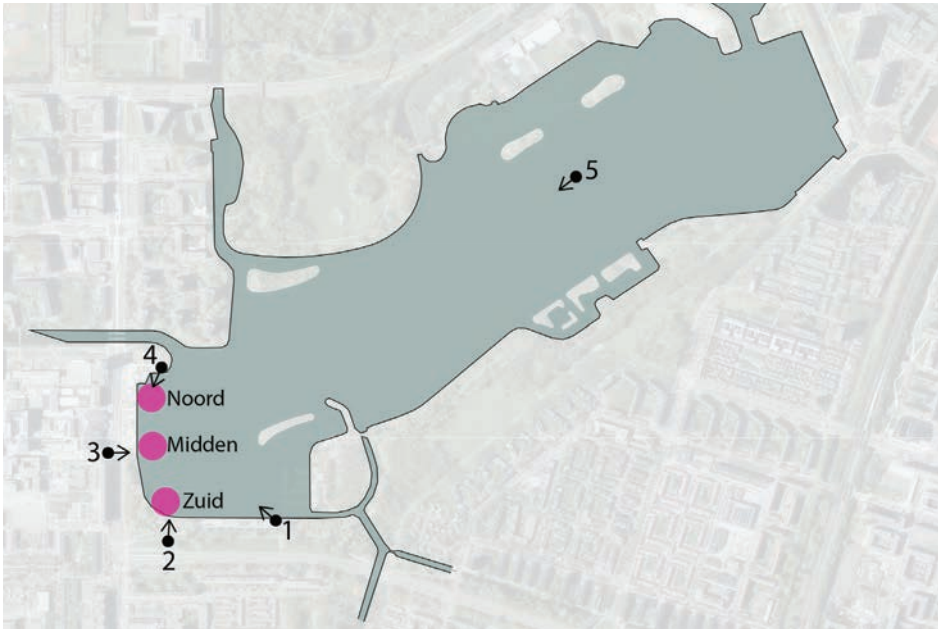
Deze 3D volumes zijn gemonteerd in een 3D model van de omgeving en vanuit vijf verschillende gezichtspunten 'gefotografeerd', de huidige situatie als het gebouwvolume voor de drie locaties afgebeeld. Daarbij is gekozen om voor de optie Noord en Midden de compacte variant (footprint ca 6.600 m^2) in te monteren, en voor de optie Zuid de gestrekte variant (footprint ca 8.400 m^2). Reden is dat alleen de optie Zuid ruimte biedt voor de gestrekte variant.

Conclusie vergelijking 'ruimtelijke ervaring' van de drie opties
Uit 3D montages blijkt dat bij de optie Noord het gebouw het vrije zicht op de plas blokkeert vanaf het horeca-eiland en vanaf het noordelijke deel van het Osdorpplein en promenade. Ook is het gebouw vanaf de oost- en westoever van de Sloterplas manifest aanwezig. Vanaf de Lelylaan schuift het gebouw zich nadrukkelijk vóór de compositie van de zes woontorens.

Bij de optie Midden blokkeert het gebouw vrijwel elk zicht vanaf Osdorpplein en promenade op de plas of is storend aanwezig. Vanaf de plas en de oevers domineert het gebouw het zicht op de zuidwestoever, het staat nadrukkelijk vóór de groene omlijsting en er achter gelegen bebouwing.

Bij de optie Zuid is het gebouw vanaf de tramhalte Lelylaan nadrukkelijk aanwezig. Vanaf Osdorpplein, promenade en horecaschiereiland is het gebouw zijdelings zichtbaar zonder zichtlijnen of ruimtelijke ervaring te blokkeren. Vanaf de groene oevers en de plas is soms een deel van het gebouw zichtbaar, het voegt zich naast de compositie van groene omlijsting en achterliggend stedelijk front.

Samenvattend kan worden gesteld dat het gebouw in de optie Noord en Midden manifest aanwezig is en de ruimtelijke beleving van plas en oever danig verstoort. In de optie Zuid is het gebouw vanaf de Lelylaan manifest aanwezig. Vanuit de overige gezichtspunten voegt het gebouw zich redelijk goed in de ruimtelijke compositie en -beleving van plas en oevers.



De drie onderzochte opties voor een nieuw gebouw in de Sloterplas, en de verschillende gezichtspunten (views) van waaruit de opties in 3D zijn verbeeld (zie volgende pagina's)



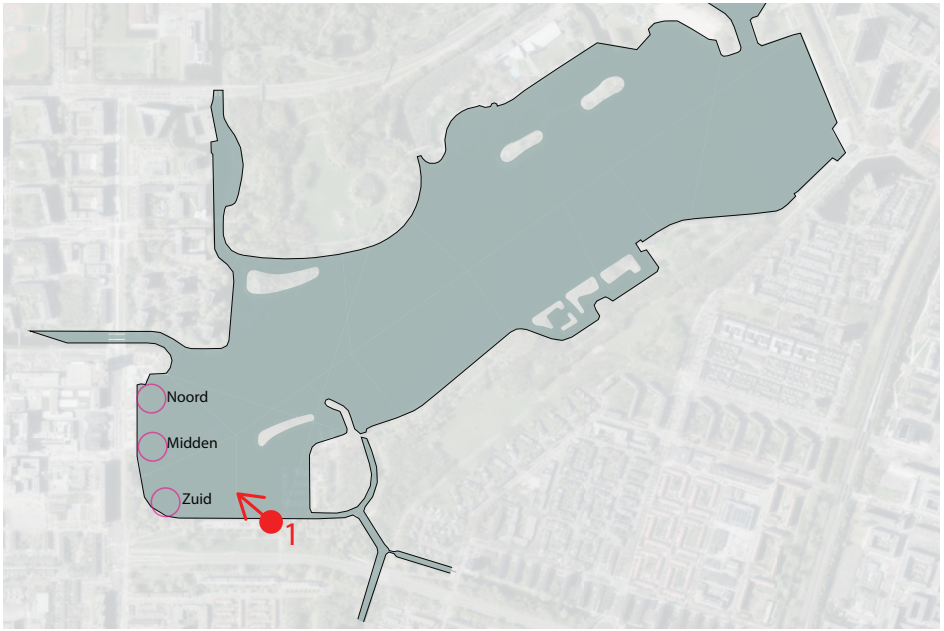
Optie Noord



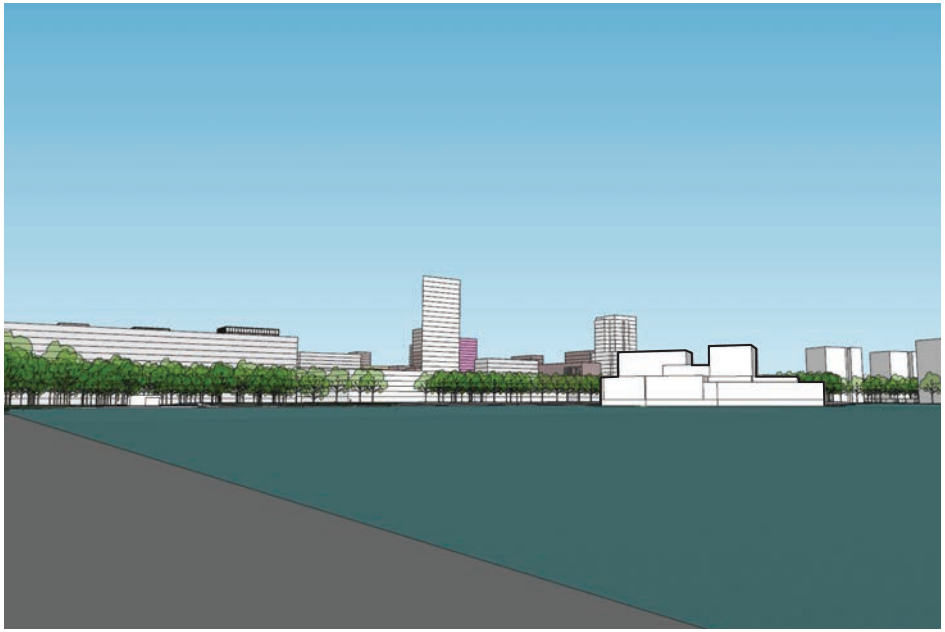
Optie Midden



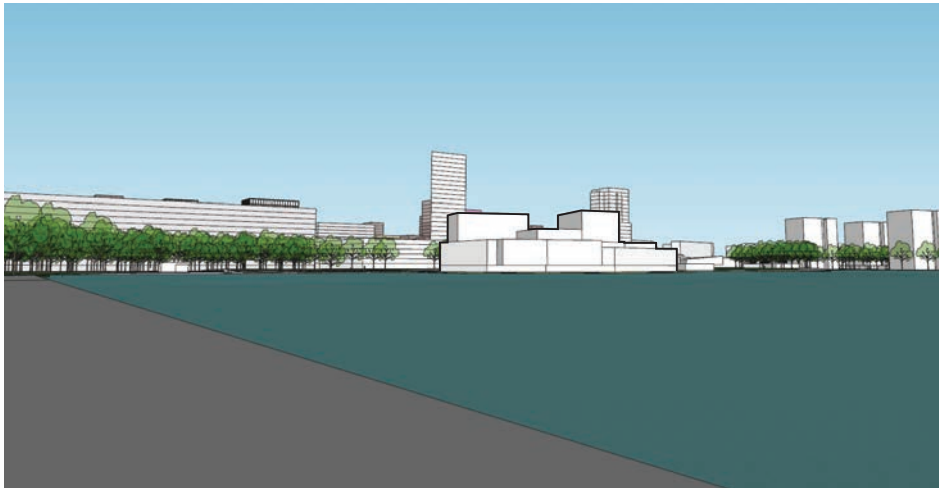
Optie Zuid



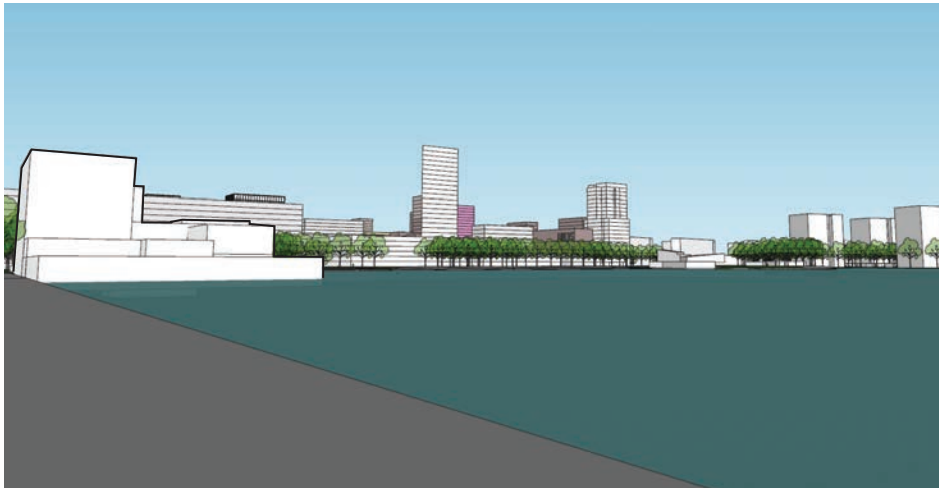
Zichtpunt vanaf de Lelylaan vanuit het Oosten



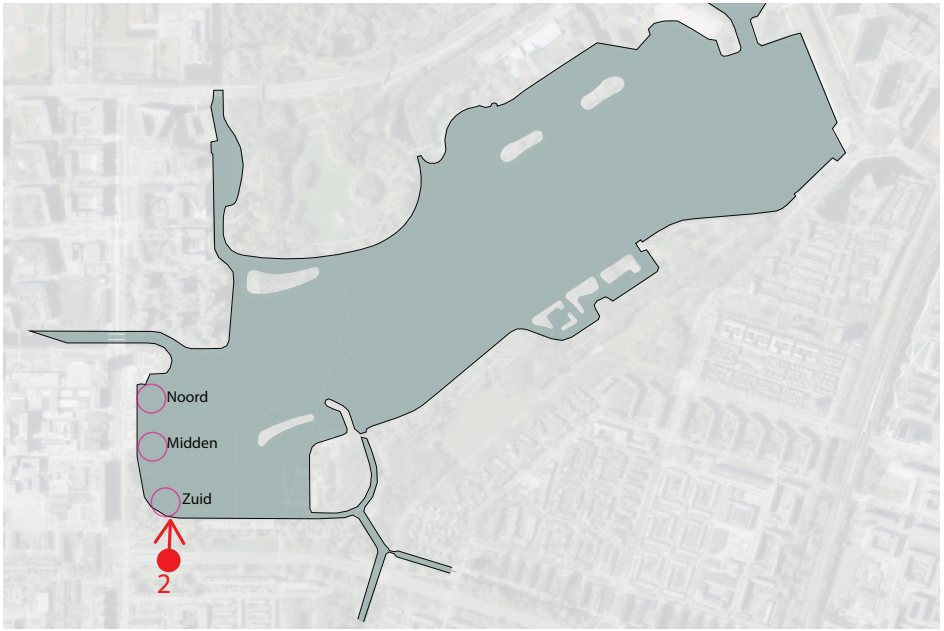
Optie locatie Noord



Optie locatie Midden



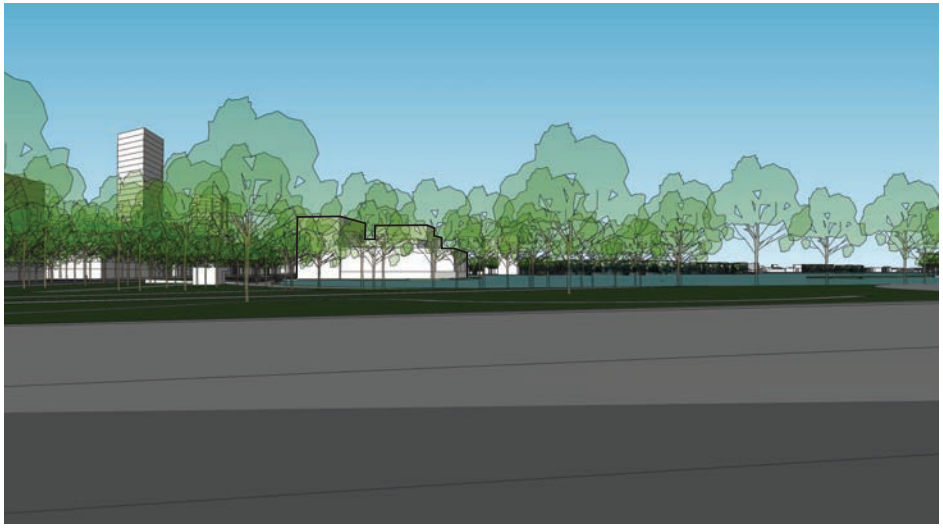
Optie locatie Zuid



Zichtpunt vanaf de Lelylaan vanuit het Zuiden



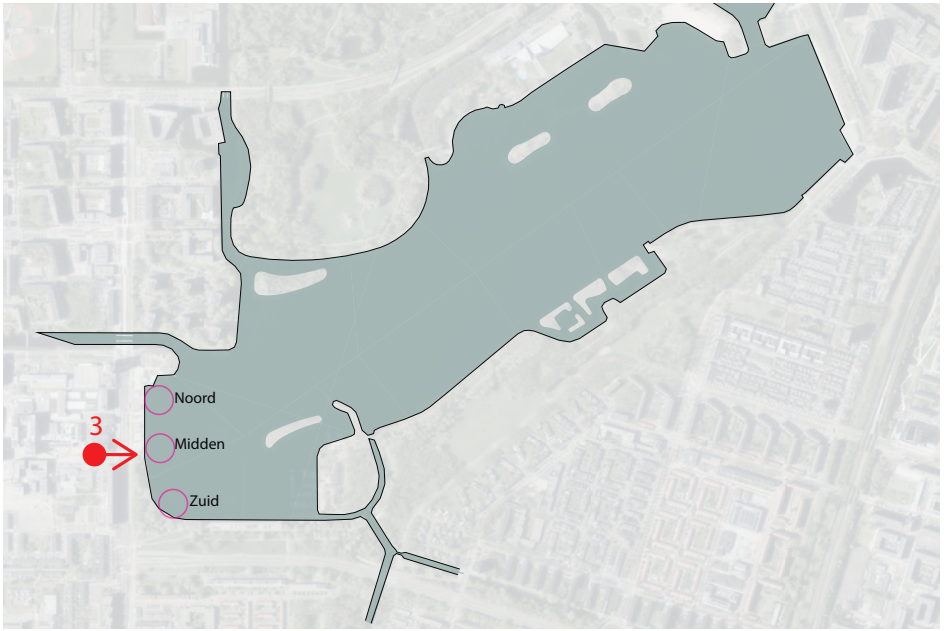
Optie Noord



Optie Midden



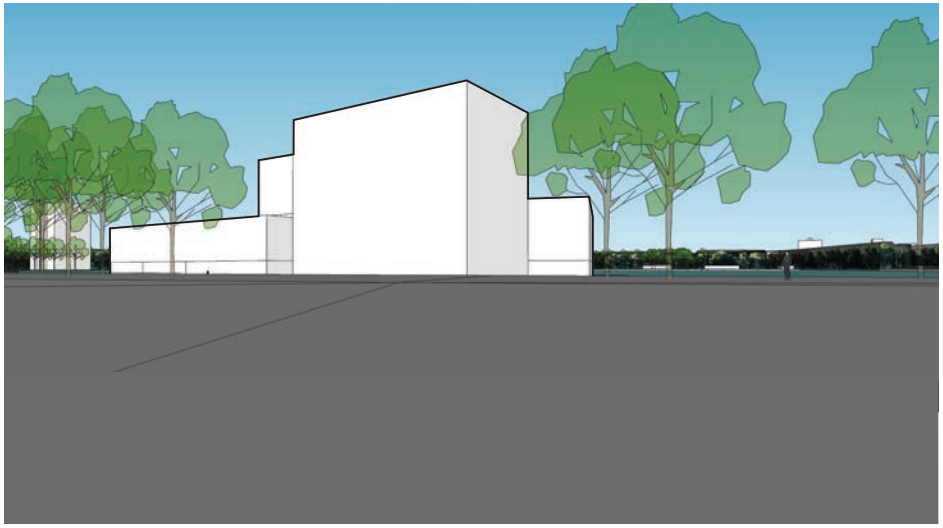
Optie Zuid



Zichtpunt vanaf de Meer en Vaart vanuit het Westen



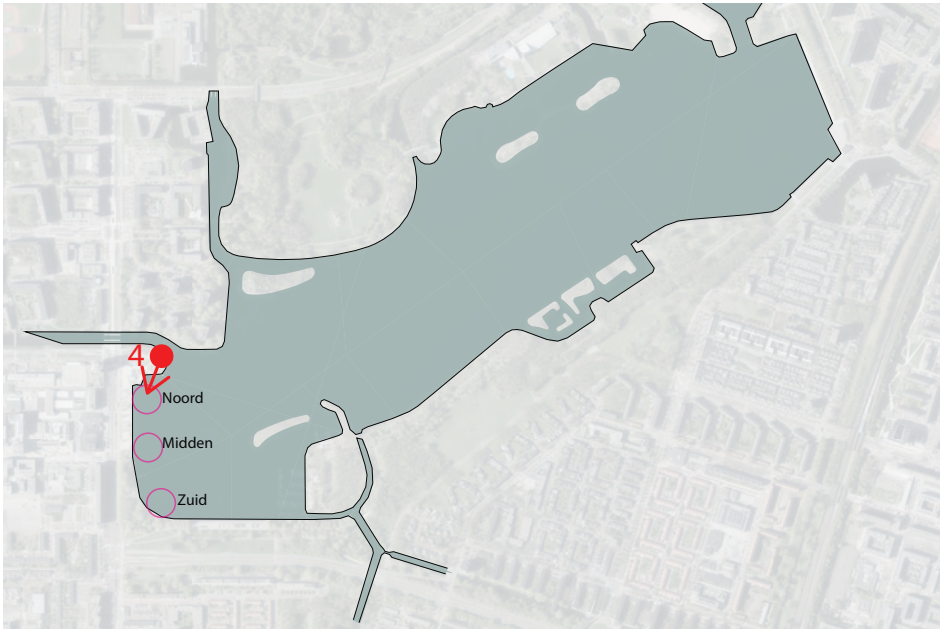
Optie Noord



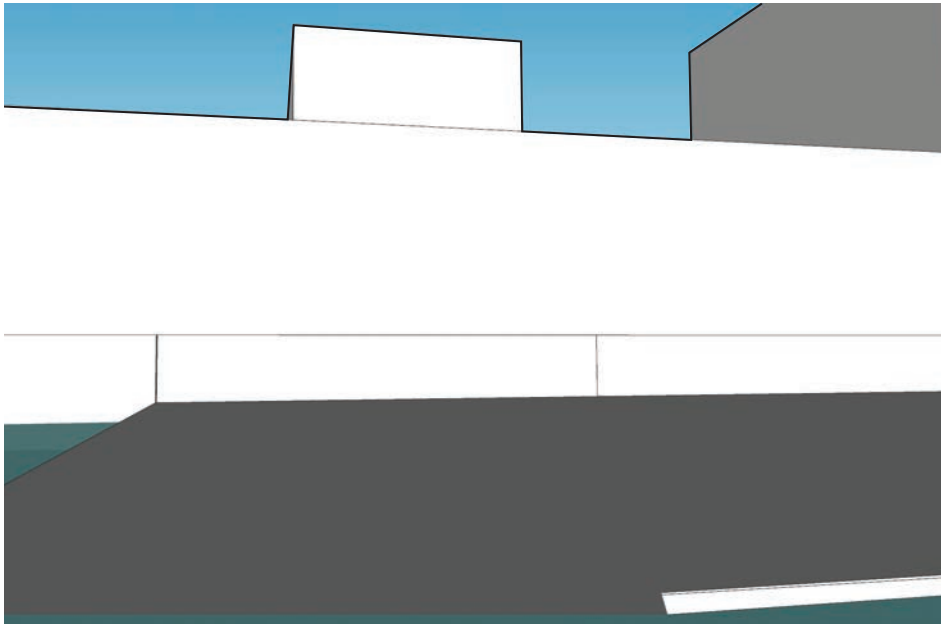
Optie Midden



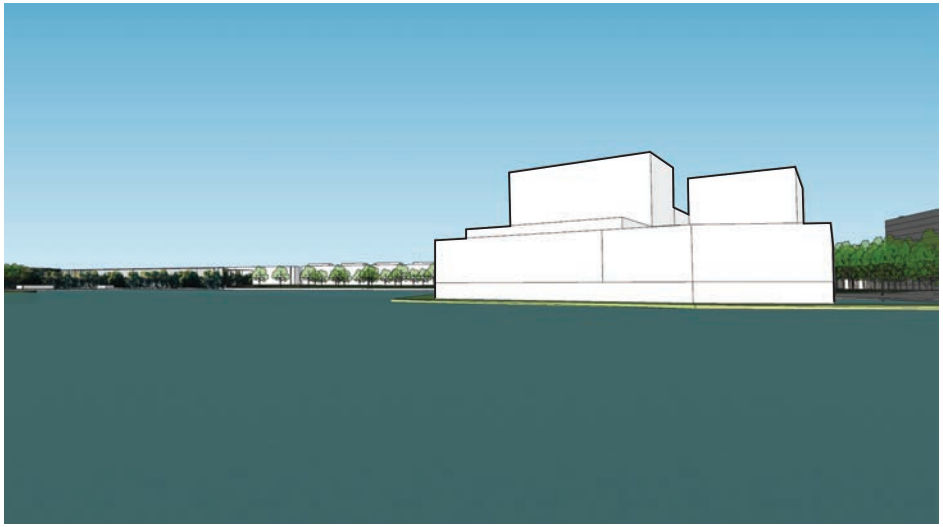
Optie Zuid



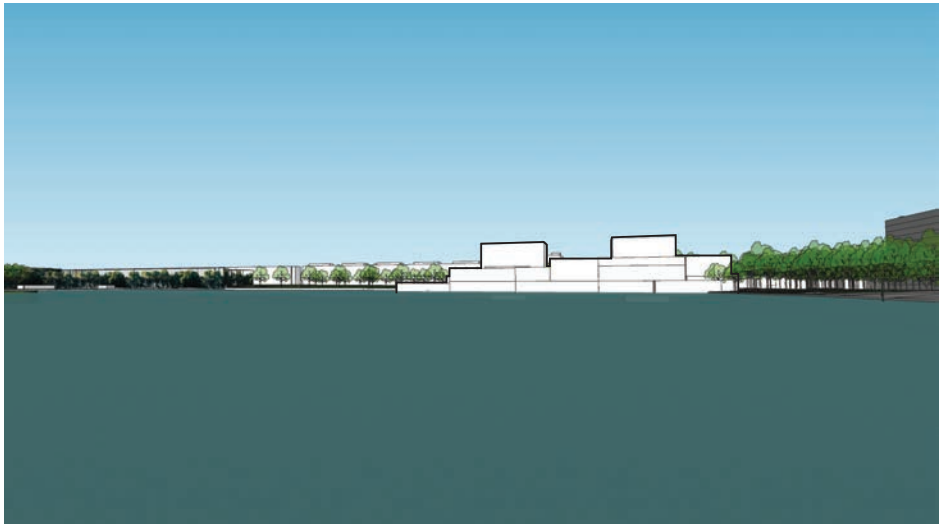
Zichtpunt vanaf het horeca-eiland vanuit het Noorden



Optie Noord



Optie Midden



Optie Zuid



Zichtpunt vanaf de Sloterplas vanuit het Noordoosten



Optie Noord



Optie Midden



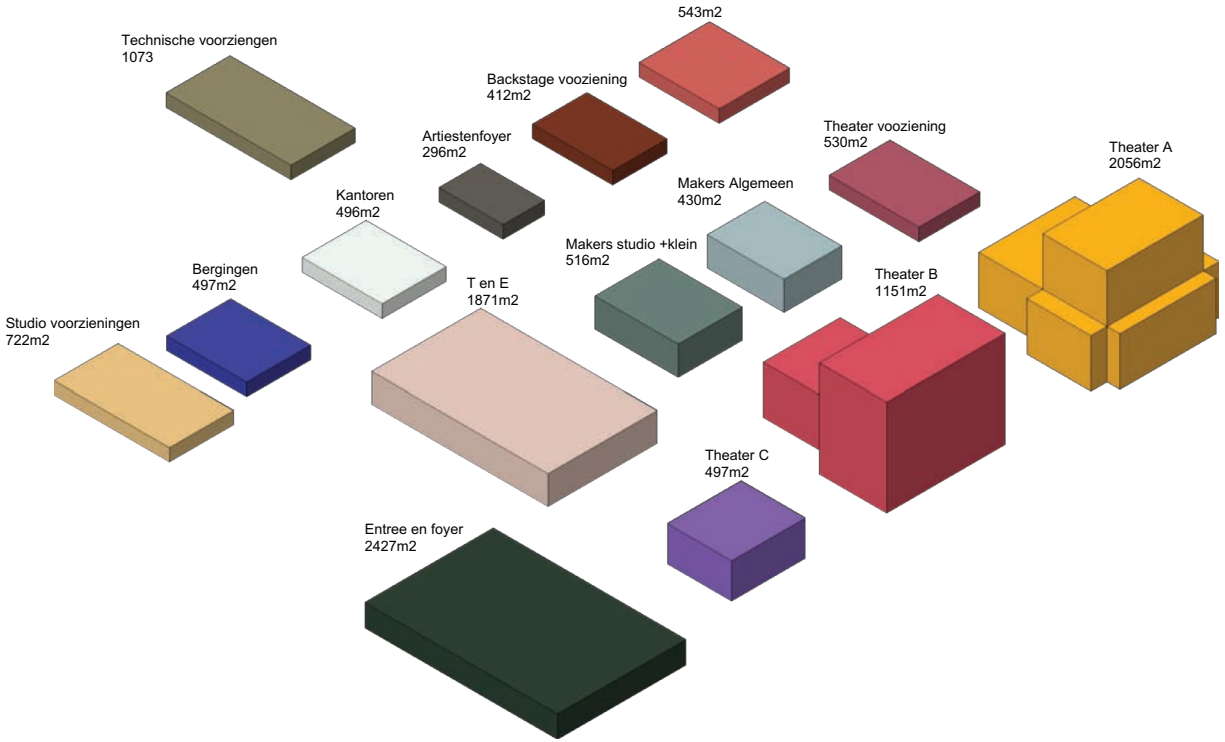
Optie Zuid

2. Theater: functioneel gebouw
De Nieuwe Meervaart kent een oppervlak van 14.000 m^2 met een footprint van minimaal 6.600 m^2 en maximaal 9.000 m^2. Een gebouw met een flexibele, ontspannen plattegrond waarbij zalen en foyers gekoppeld kunnen worden. Een gebouw dat laagdrempelig en benaderbaar is en interactie aangaat met haar omgeving. Een gebouw met veel meer relaties tussen binnen en buiten dan alleen de hoofdingang. Een open foyer en horeca met terrassen, transparante studio's en podia en tribunes voor buitenprogrammering. Ook een integratie van natuur, sport en recreatie en cultuur wordt bepleit.

Daarnaast is er een omvangrijke logistieke opgave met interne loadingdocks. Uitgegaan wordt van parkeren van fietsen en scooters in de omliggende openbare ruimte. Er wordt nog onderzocht of de wens van een inpandige fietsenstalling onderdeel kan worden van de ontwerpopdracht.

Het nieuwe gebouw met een pakket aan programma-onderdelen (zie afbeelding en toelichting) is op alle drie de locaties te realiseren. Bij de opties Noord- en Midden alleen in compacte varianten, bij de optie Zuid is ruimte voor een gestrekte variant die (de gewenste) meer flexibiliteit in het gebruik biedt.

Bij de compactere varianten van het gebouw in de opties Noord en Midden is integratie van natuur, sport, recreatie en buitenprogrammering lastiger op dakvlakken te realiseren en wordt voor deze functies een claim op de promenade gelegd. Bij de zuidelijke ligging biedt het ruimere dakvlak meer mogelijkheden voor integratie van deze functies.



Indicatieve weergave van de programmaonderdelen van de Nieuwe Meervaart: in totaal 14.000m^2 bruto vloer oppervlak

Laden en lossen de Nieuwe Meervaart
Laden en lossen is op alle drie de locaties technisch oplosbaar. Een goede bevoorradingsroute is van belang voor het functioneren van de Nieuwe Meervaart. Het heeft een effect op de verkeerssituatie en het gebruik en de ervaring van de openbare ruimte van de oever van de Sloterplas.

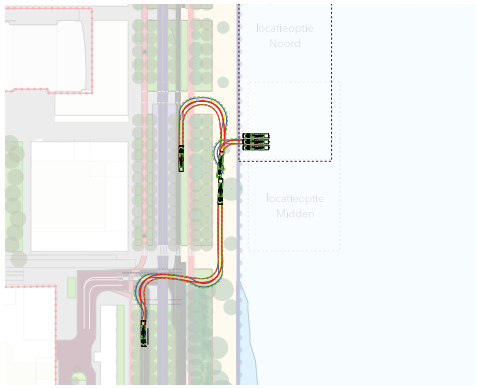
Bijgevoegde afbeeldingen tonen per optie de mogelijke laad-en los routes naar de inpandige loading docks. Hierbij zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:
- Hinder overig verkeer minimaliseren
- Overig verkeer zoveel mogelijk haaks kruisen
- Lengte aan- en afrijroute minimaliseren
- Achteruit rijden vermijden vanwege beperkt zicht bestuurder
- Laad- en losdok achteruit inrijden middels steekbewegingen (indraaien vanuit bestuur- derskant)

Opties Noord en Midden verschillen in de routering nauwelijks van elkaar. Het aanrijden naar deze locaties vindt in de noordelijke rijrichting plaats vanuit de Meer en Vaart naar de oever. De centraal gelegen voetgangersoversteekplaats functioneert hierbij als belangrijkste ingang voor het laad- en losverkeer. Het laden en lossen heeft de mogelijkheid het gebied in zuidelijke richting te verlaten via kruispunt Meer en Vaart - Anslijnstraat.

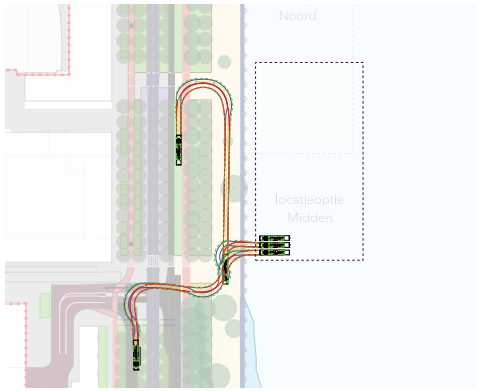
De bevoorrading voor optie Zuid vindt plaats via de Cornelis Lelylaan. Via een speciale in- en uitvoegstrook op de Cornelis Lelylaan kan het laad- en losverkeer aan- en afrijden.

Hoewel opties Noord en Midden de kortste aan- en afrijroute hebben, levert optie Zuid de minste hinder op voor het overig verkeer. Bij optie Noord en Midden vermengt het zwaar verkeer zich op de promenade met voetgangers en recreanten. De kruising met het fietspad is erg krap! Dode hoek. Bij optie Zuid kruist het zwaar verkeer het langzaamverkeer alleen haaks. Dit haaks kruisen bij optie Zuid maakt de openbare ruimte voor alle verkeersdeelnemers beter leesbaar en verhoogt daarmee de

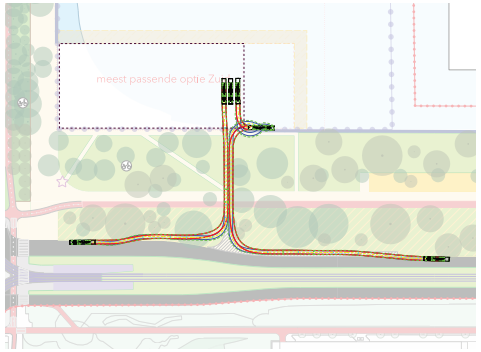
verkeersveiligheid. Concluderend is bij optie Zuid de ontsluiting van het laad- en losverkeer beter en verkeersveiliger te realiseren, dan op de opties Noord en Midden.



Laden en lossen optie Noord



Laden en lossen optie Midden



Laden en lossen optie Zuid

3. Cultuurhistorie en landschap
De Sloterplas is het icoon van het Algemeen Uitbereidingsplan voor Amsterdam Nieuw-West uit 1934. In opdracht van de gemeenteraad en ter advisering van de aanvraag tot beschermd stadsgezicht van de Sloterplas en de oevers is door het team Monumenten en Archeologie van Ruimte en Duurzaamheid een waardestelling opgesteld. Deze waardestelling is vertaald in uitgangspunten voor landschapsarchitectuur en stedenbouw. Deze uitgangspunten worden door het Kwaliteitsteam Nieuwe Meervaart onderschreven:

a. Sloterplas visionair en subliem
Het ruimtelijk concept en ontwerp van de Sloterplas zijn visionair en subliem. Stadsuitleg, infrastructuur, bomenlanen en singels zijn in samenhang met plas en oevers ontworpen. Elke ruimtelijke toevoeging, uitwerking of wijziging ondersteunt en versterkt deze samenhang.

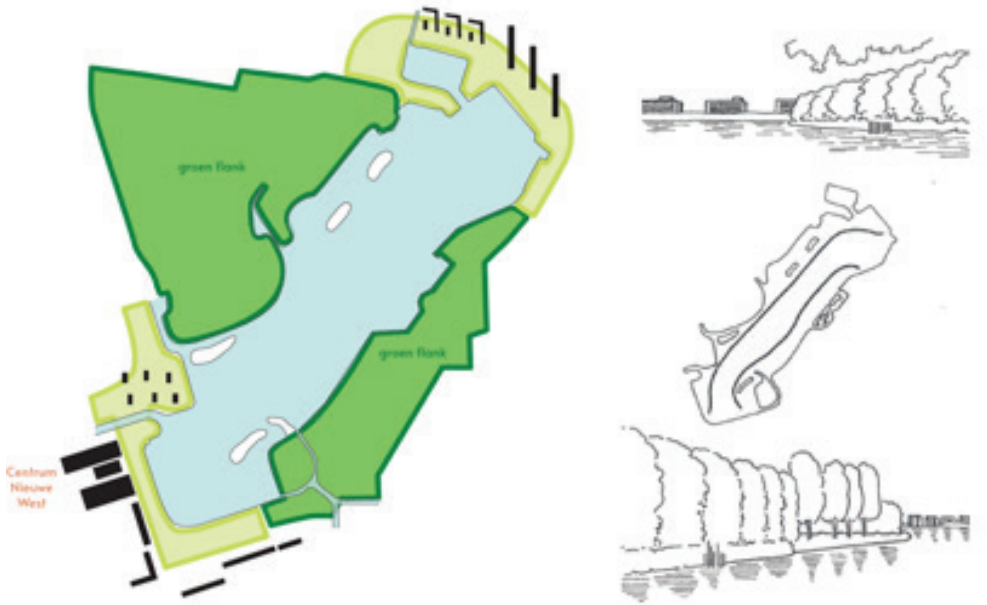




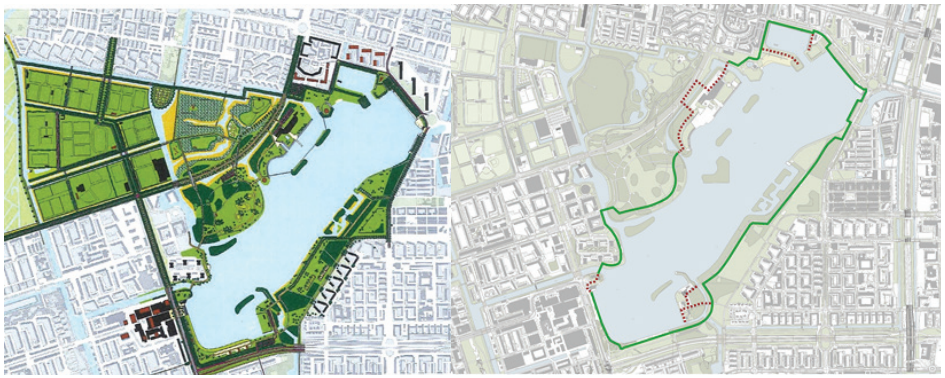




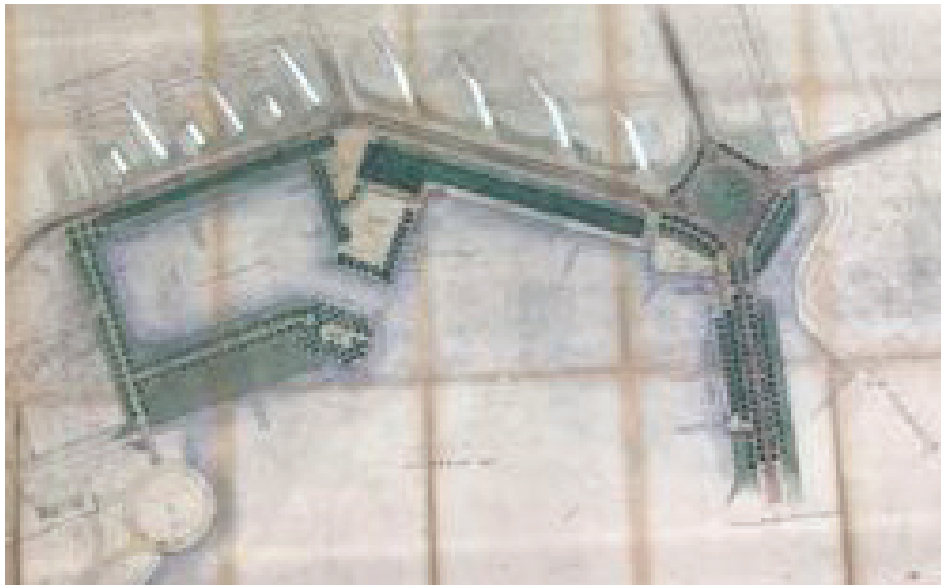
b. groene flanken, stedelijke koppen, suggestie oneindigheid;
De Sloterplas is een compositie met groene flanken en stedelijke koppen. Drie eilanden en de beplanting zorgen voor couliswerking. Verdraaiing van de stedelijke koppen verhullen de beëindiging van de plas en wekken zo de suggestie van oneindigheid. Elke ruimtelijke toevoeging, uitwerking of wijziging ondersteunt en versterkt deze ruimtelijke beleving.



c. rondje Sloterplas afmaken en in stand houden;
Het wandel- en fietsrondje Sloterplas biedt een telkens wisselend perspectief op de ruimtelijkheid van de plas. Weidsheid en lange lijnen, beleving van overkant en van noord- en zuidkom die zich verhouden als ruimtelijke eenheden binnen de plas en in maat en verhouding in balans zijn. Er is continue zicht op en contact met het water. Deze kwaliteiten worden hersteld (zwembadterrein) en in stand gehouden.



d. noordoever subliem ontwerp in samenhang
De noordelijke stedelijke kop is in samenhang ontworpen en uitgevoerd. Landschap, openbare ruimte, civiel techniek, architectuur en meubilair vormen een ensemble. Ook een latere toevoeging als het Van Eesteren paviljoen voegt zich in deze balans en versterkt de ruimtelijke kwaliteit en functionaliteit doordat het samen met het Schip de promenade opspant en het scharnierpunt naar de jachthaven markeert.

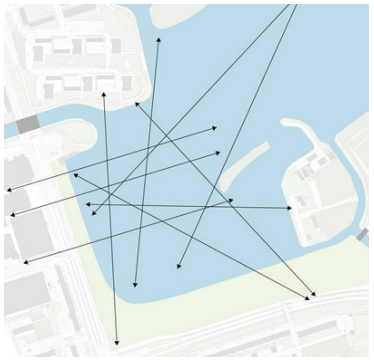




e. zuidoever: uitgangspunten inpassing en ontwerp anno nu

Het omvattende ontwerp van de noordelijke kop is voor de zuidelijke kop nooit gemaakt. Functionele uitgangspunten en ruimtelijke vertaling zijn na vaststelling van het AUP een aantal malen gewijzigd. Toch zijn een aantal ruimtelijke uitgangspunten helder:

- De zuidkop van de plas, bepaald door de zuidwestbaai, het horeca eiland, Torenwijk en het watersporteiland, heeft een herkenbare en passende maat en verhoudingen die in stand moeten blijven.
- De zuidwestbaai en kade is een omlijsting van de plas die als ruimtelijke eenheid een, tot nu toe uitgebleven, architectonische uitwerking verdient die zich kan meten met de kwaliteit van de noordoever.
- Een groene openbare ruimte omzoomt ook hier de plas. Continue monumentale bomenrijen of –groepen flankeren de lange stedelijke lijnen Lelylaan en Meer en Vaart en plaatsen het stedelijk silhouet van de bouwvelden aan deze stedelijke kop in de tweede lijn.
- De zuidwestbaai ligt in de luwte. De overgang land-water is hier gelijkmatiger dan aan de noordzijde en nodigt uit tot interactie, ruimtelijk en functioneel. Een brede architectonische omlijsting is hier passend in plaats van een kademuur: een promenade waar openbare ruimte, civiel techniek, architectuur en meubilair een ensemble vormen.
- Aan de noordkop landt de Jan Evertsenstraat direct bij het eerste contact met de Sloterplas en vertakt zich in noord- en oostoever. Dit moment wordt architectonisch gemarkeerd met het Schip van Slebos uit 1961, het Paviljoen Oostoever. Aan de zuidzijde biedt de opgetilde Lelylaan vanaf de verdraaiing eerst zicht op water, maar is het moment van aankomst uitgesteld tot de kruising met de Meer en Vaart. Analoog aan de noordkop is een architectonische markering op of aan de oever van de Sloterplas hier passend.



Zichtlijnen en weidsheid



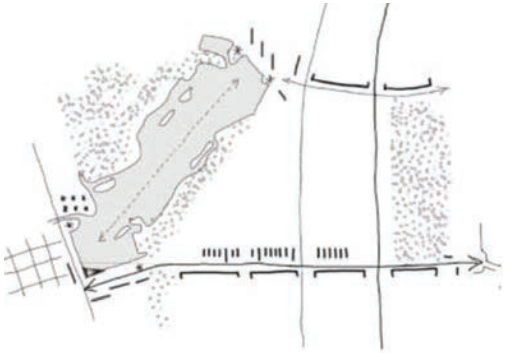
Monumentale bomenstructuur Meer en Vaart en Lelylaan



Kade als omlijsting van de Zuidwestbaai



Groene oevers en promenade Zuidwestbaai



Op of aan de oever van de zuidkop Sloterplas is bij de kruising Lelylaan - Meer en Vaart een architectonisch markering passend, vergelijkbaar met het Paviljoen Oostoever aan de noordkop

Bij een architectonische uitwerking in samenhang met landschap en openbare ruimte is een Nieuwe Meervaart aan de zuidzijde van de baai voorstelbaar. Onzichtbaar (door de coulis van de watersporteilanden) vanaf de noordoever en een groot deel van de plas. De proporties en maat van de zuidelijke kom blijven met haar nieuwe inrichting en architectonische omlijsting in stand en leesbaar als ruimtelijke eenheid. Ook markeert het gebouw op de zuidelijke locatie de verbinding van de stadslaan Lelylaan met de Sloterplas en Osdorpplein, het spant, samen met het horeca-eiland de promenade op.

De zuidelijke ligging respecteert kortom de uitgangspunten die voortkomen uit de cultuurhistorische waarde stelling en kan enkele daarvan versterken.

Inpassing van het gebouw op de noordelijke en middenlocatie staat op gespannen voet met bijna al deze stedenbouwkundige en landschapsarchitectonische uitgangspunten en tast de cultuurhistorische waarde van de Sloterplas en haar oevers ernstig aan.

4. Doorontwikkeling Stadscentrum Osdorpplein

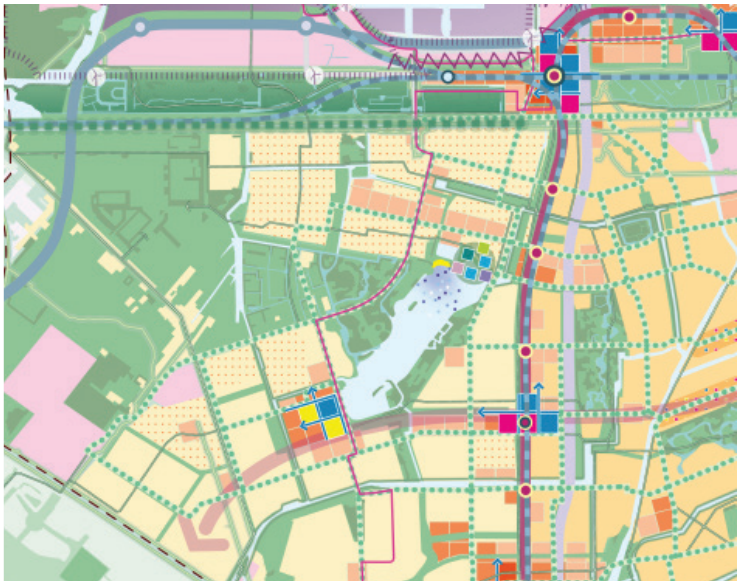
De Nieuwe Meervaart is onderdeel van de doorontwikkeling van het Osdorpplein tot stadscentrum voor Nieuw-West en zelfs tot één van de drie subcentra van polycentrisch Amsterdam zoals geambieerd in de vastgestelde Omgevingsvisie.

Het gebouw kan als katalysator bijdragen aan het realiseren van deze ambities. Niet slechts door publiek te trekken, maar ook door een strategische positionering. Door een ligging in de plas worden het Osdorpplein en de Sloterplas met elkaar verbonden. De promenade is daartoe het intermediair. Bij een centrale of noordelijke ligging aan de promenade blokkeert het gebouw deze relatie zowel visueel als functioneel. Bovendien wordt het centrum nauwelijks opgespannen, maar beperkt tot lijn tussen Lammetjesplein en promenade.

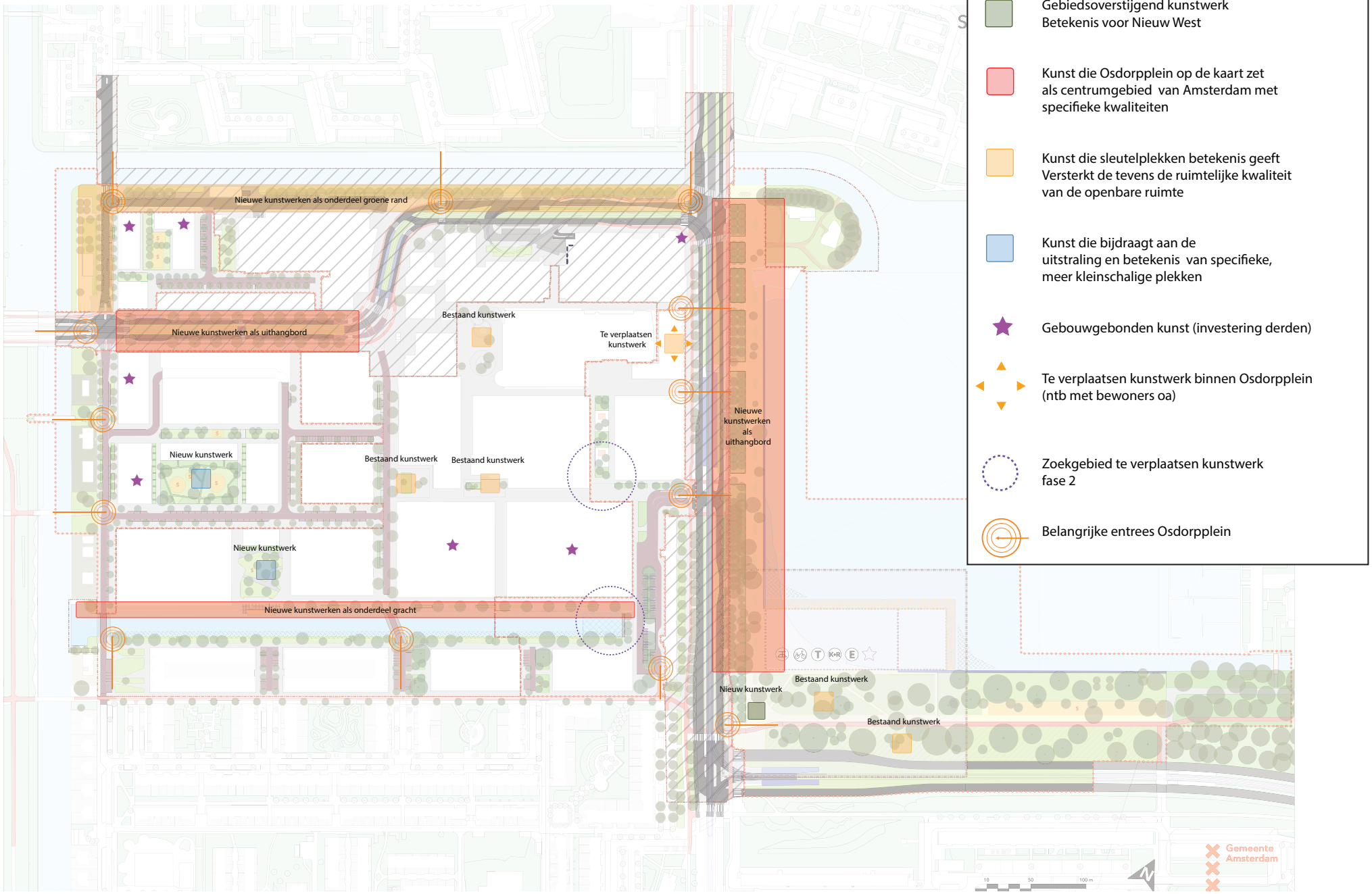
Bij de zuidelijke ligging spant de Nieuwe Meervaart de promenade (en het recreatieve en culturele programma) op tussen horeca-eiland en gebouw. Bovendien koppelt het gebouw de stadslaan Lelylaan aan het Osdorpplein en de Sloterplas en kan ze óók katalysator zijn voor de doorontwikkeling van deze verbinding.

Concluderend: voor het realiseren van bovenstaande aandachtspunten en ambities biedt de optie Zuid de beste kansen, daar waar het in de opties Noord en Midden lastig, duur of onmogelijk is om deze ambities te kunnen waarmaken.









Locaties kunst Stadscentrum Osdorpplein

Bijlage 6: Kunst

De vernieuwingsplannen voor het Osdorpplein gaan ook over het culturele en kunstzinnige karakter van het gebied. Zo barst het theater De Meervaart met alle partners uit haar voegen en wordt daarom gewerkt aan een Nieuwe Meervaart. Daarnaast wordt gewerkt aan het realiseren van het Verhalenhuis waarin allerlei culturele en kunstzinnige voorzieningen een plek krijgen zoals een centrum voor Arabische Kunst en cultuur en een jongereninformatiepunt. Verder wordt gekeken hoe ook andere culturele en kunstzinnige functies het gebied kunnen verrijken, functies die het Osdorpplein onderscheidend maken en de centrumfunctie van het gebied versterken, zoals een museum, poppodium en dergelijke.

Het past binnen het beleid van de gemeente Amsterdam om culturele instellingen voor verschillende doelgroepen toegankelijk te maken en de druk op de binnenstad te verlagen. In dit kader wordt er van alles gedaan om bezoekersstromen en de vestiging van nieuwe instellingen te spreiden over de stad. Osdorpplein, als het centrum van Nieuw-West, is hiervoor een ideale plek. De gemeente Amsterdam is daarom bereid om met een Nieuwe Meervaart en het Verhalenhuis te investeren in kunst en cultuur in dit deel van de stad. Daarnaast zijn, met het vaststellen van de 'Percentageregeling', mogelijkheden gecreëerd voor kunst in de openbare ruimte. Er liggen kansen om een mooie samenhang te realiseren tussen bestaande en nieuwe kunstwerken in de openbare ruimte en de culturele voorzieningen in de gebouwen.

Kunst uitingen kunnen een bijdrage leveren aan de kwaliteit van de openbare ruimte en aan de identiteit en herkenbaarheid van straten, parken en buurten. Tevens kan het zorgen voor betrokkenheid van bewoners en ondernemers bij de buurt en de aantrekkingskracht en sfeer van het gebied kracht bijzetten. Eind 2019 is door bureau Noha een advies opgesteld over de rol van kunst in de openbare ruimte. Dit onderzoek heeft geleid tot een adviesrapport over de realisatie van kunst in de openbare ruimte (zowel voor fase 1 als 2) en hoe kunst een rol kan spelen binnen de gebiedsontwikkeling. Naar aanleiding van het rapport heeft de projectgroep 'Vernieuwing Osdorpplein' medio 2020



Categorie 2: Tom Claassen, Polderjongen (2006), Hoofddorp





Categorie 2: Kebne outdoor gymsysteem, Johan Kauppi (als moderne variant op Aldo van Eyck)

besloten projectmatig invulling te gaan geven aan het onderwerp kunst in de openbare ruimte.

Door bestaande kunstwerken beter tot zijn recht te laten komen (c.q. te verplaatsen) en nieuwe kunst toe te voegen, zullen de kunstwerken een bijdrage leveren aan de beleving, uitstraling, sfeer en kwaliteit van het gebied. Het doel is om kunstwerken te realiseren die een integraal onderdeel van de architectuur, de openbare ruimte, de stedenbouw en het groen vormen, die de diversiteit van bewoners weerspiegelt en relevant is voor een inclusieve interculturele openbare ruimte.

Om dit te bereiken zal bij de totstandkoming van de kunstwerken op verschillende manieren participatie worden toegepast. Verschillende groepen, waaronder bewoners, jongeren, ondernemers, cultuurmakers en culturele instellingen, zullen hierbij betrokken worden om tot een gedragen en inclusieve selectie te komen. Ook zal bij de opdrachtformulering extra aandacht zijn voor jonge en opkomende kunstenaars uit Nieuw-West.

Toelichting Kaart: (integraal fase 1 en 2)
Op deze kaart is het plan voor kunst te zien. Hierbij is integraal naar fase 1 en fase 2 gekeken. De rode stippellijn laat zien welke werken onder fase 1 en welke onder fase 2 vallen. Om een gelaagdheid aan te brengen in de kunstwerken zijn er vijf categorieën geformuleerd voor kunstwerken:

Gebiedsoverstijgende kunstwerken (fase 1).
Kunstwerken die het Osdorpplein op de kaart zetten, en een belangrijke bijdrage leveren aan de uitstraling van het gebied. Kunstwerken die sleutelplekken betekenis en ruimtelijke kwaliteit geven. Kunst die bijdraagt aan de uitstraling en betekenis van specifieke, meer kleinschalige plekken. Gebouwgebonden kunstwerken.

De aangeduide gebieden voor de categorie kunst die ‘het gebied op de kaart zetten’, zijn met name de entree zones naar het Osdorpplein: op de ‘Tussen Meer’, langs de oever en de grachten. Daarnaast wordt er een onderscheid gemaakt tussen kunstwerken en toegepaste kunstwerken.



Categorie 2: Linkda Verkaaik, Steenwijk-West



Categorie 3: 11 fountains, IJsfontein Dokkum i.k,v. Leeuwarden Culturele Hoofdstad 2018

Toegepaste kunst heeft naast een kunstzinnige functie ook een praktische functie in de openbare ruimte, bijvoorbeeld in de vorm van verlichting, sport- en spelvoorziening, prullenbak of bankje. De kleinere werken (categorieën 4 en 5) zijn voornamelijk voorzien in de buurten en op de pleinen. De mogelijkheden voor gebouwgebonden kunstwerken zullen in overleg met de betreffende ontwikkelaars verkend worden. Het kunstwerk kan hierbij ook onderdeel uitmaken van de architectuur. Daarnaast moet in fase 2 het kunstwerk 'Senza Parole' verplaatst worden. Het is belangrijk dat dit kunstwerk in het gebied een passende nieuwe locatie krijgt.

Financiering
Voor fase 2a moet nog een investeringsbesluit worden genomen. Dit zal naar verwachting in het eerste kwartaal van 2024 plaatsvinden. Voor nieuw vast te stellen grondexploitaties is in oktober 2020 door de gemeenteraad vastgesteld dat, vanuit de grondexploitatie, bijgedragen kan worden aan de realisatie van kunst. Er is voldoende budget nodig om de ambitie voor kunst in de openbare ruimte voor de fase 2a van het Osdorpplein te kunnen realiseren. Er wordt daarom een hoger percentage opgenomen dan de in de percentageregeling voorziene minimale 0,5% van de inrichtingskosten.

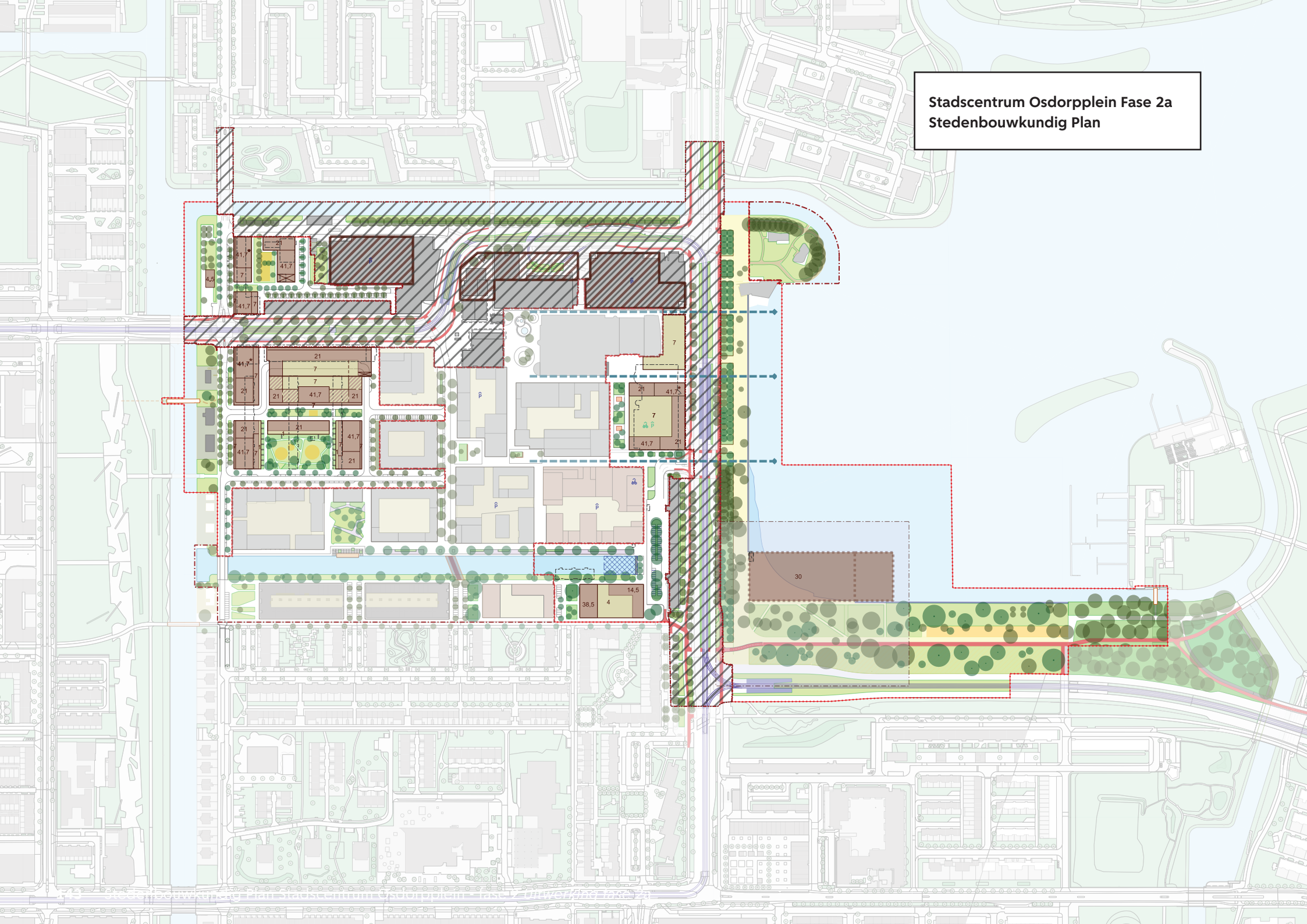
Zoals in de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 is benoemd, zal het Osdorpplein uitgroeien tot één van de drie stedelijke centra buiten de binnenstad van Amsterdam. Het gebied zal steeds meer een regionale functie krijgen, in een stadsdeel waar een grote groei van het aantal inwoners wordt voorzien. Juist omdat het Osdorpplein een steeds belangrijker, multifunctioneel en aantrekkelijk centrum wordt, met een grote verdichtingsopgave en schaarser wordende openbare ruimte, is een hoger percentage voor kunst hier op zijn plek.

Daarnaast zullen, waar mogelijk, externe financieringsbronnen aangevraagd worden, zoals het Amsterdams Fonds voor de Kunst (AFK), het Mondriaan Fonds en andere publieke en private fondsen. Tevens zal gekeken worden naar mogelijkheden voor cofinanciering door de vastgoedpartners en ontwikkelaars.



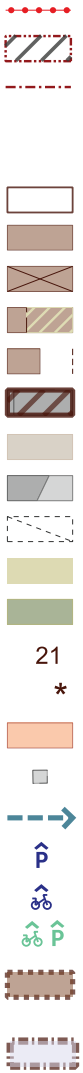
Categorie 3: Piet Parra, Angstig konijn (2018), Amsterdam

Stadscentrum Osdorpplein Fase 2a
Stedenbouwkundig Plan



Legenda

Stedenbouwkundig Plan Stadscentrum Osdorpplein Fase 2a



Exploitatiegrens fase 2a
Plangrens fase 2b (op termijn)
Exploitatiegrens fase 1

Ontwikkellocaties

Ontwikkellocatie fase 2a
Nieuwe bebouwing (fase 2a)
Plint van 7m blijft onbebouwd/open (overbouw)
Openingen in bebouwingswand (n.t.b.)
Alternatieve gevel
Ontwikkelingsveld fase 2b (op termijn, nader uit te werken)
Bebouwing fase 1 (te bouwen)
Bestaande bebouwing (te handhaven; fase2/fase1)
Best. bebouwing te verplaatsen / verwijderen (optioneel)
Daktuin/dakterras
Tuin/terras particulier
21 Maximale bebouwingshoogte
* Nader te onderzoeken hoogbouwoptie tot max. 60 meter
Optie nieuwe of te verplaatsen kiosk
Bestaande kiosk
Zichtlijn naar de Sloterplas
Publieke parkeergarage
Publieke fietsparkeergarage
Publieke (fiets)parkeergarage optioneel
Nieuwe Meervaart
met indicatieve footprint (min. 6600 m², max. 9000 m²)
Inpassingsgebied Nieuwe Meervaart

Openbare ruimte

Water (bestaand)
Water (nieuw)
Boom (bestaand)
Boom (nieuw)
Uitwerkingszone Nieuwe Osdorpergracht / Participatie over inrichting
Openbaar groen (park, plantsoen, groenstrook)
Openbaar groen (vaste planten / gevarieerde beplanting)
Speel- en sportvoorziening

Infrastructuur

Hoogwaardige voetgangerspromenade (nieuw)
Vrijliggend fietspad
Nieuwe fiets- en/of voetgangersbrug
Bushalte (bestaand)
Tram/bushalte (bestaand)
Tramrails (bestaand)

