Gemeente Amsterdam



# STEDENBOUWKUNDIG PLAN

# Weespertrekvaart-Midden

06 december 2017

# INHOUDSOPGAVE


**INHOUDSOPGAVE**

**SAMENVATTING** 4

**01 INLEIDING** 6
1.1 Ligging
1.2 Opgave
1.3 Leeswijzer

**02 STEDENBOUWKUNDIGE VISIE** 12
2.1 Bouwstenen
2.2 Ruimtelijke opzet

**03 PROGRAMMA** 18
3.1 Wonen, werken en voorzieningen
3.2 Programma in de plint

**04 STEDENBOUWKUNDIG PLAN** 24
4.1 Bouwvelden en bouwblokken
4.2 Bouwregels blok 2
4.3 Welstand

**05 OPENBARE RUIMTE** 36
5.1 Voorlopig ontwerp
5.2 Kabels en leidingen
5.3 Dwarsdoorsneden
5.4 Onderdoorgang Amstelstroomlaan

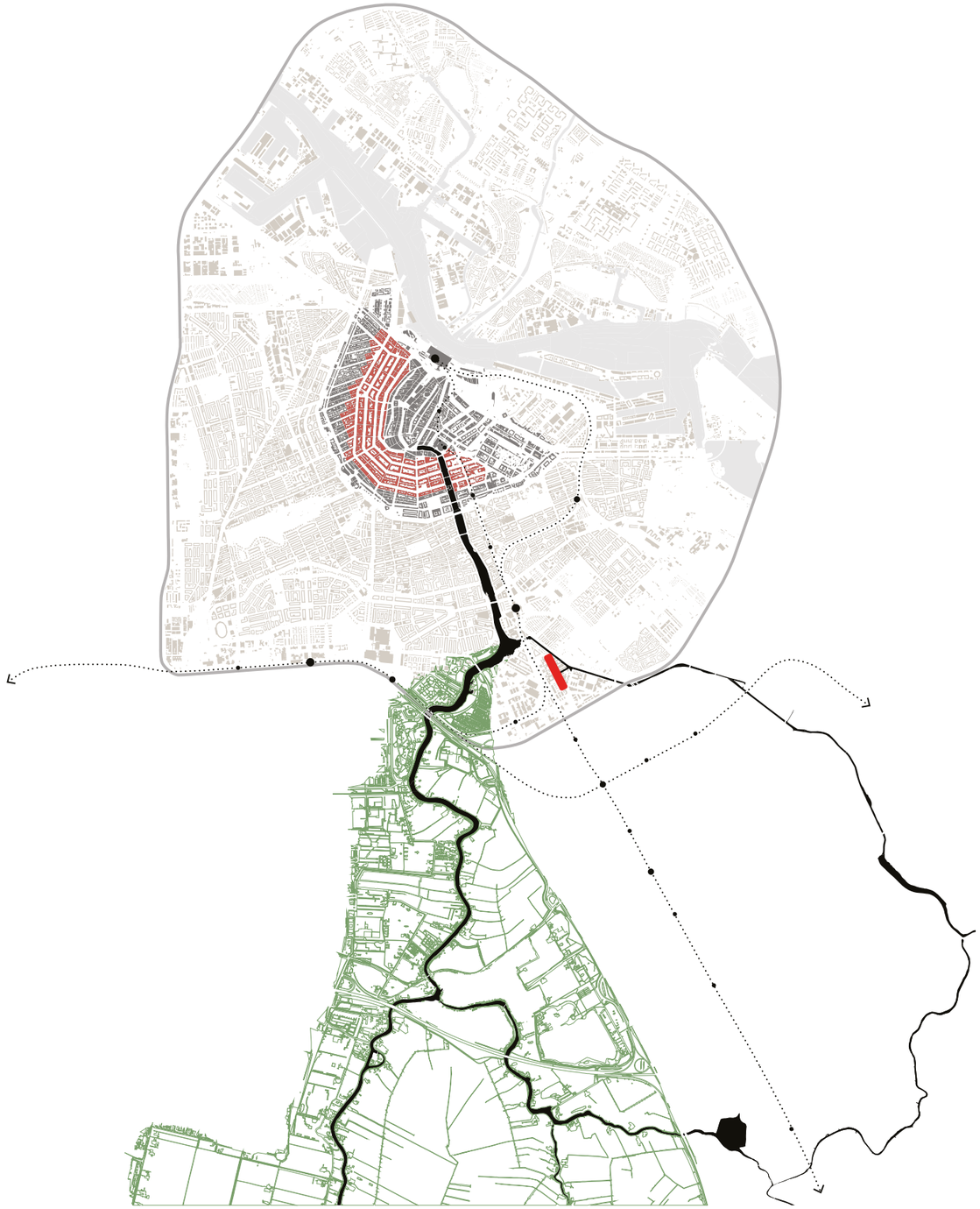
**06 ASPECTEN**
6.1 Verkeer 48
6.2 Bewegende stad
6.3 Duurzaamheid
6.4 Waterkering
6.5 Bodem
6.6 Natuur

**07 VERVOLG** 58
7.1 Fasering plangebied
7.2 Juridische voorbereiding
7.3 Selectie marktpartijen
7.4 Communicatie
7.5 Financiële uitvoerbaarheid
7.6 Planning besluitvorming

**COLOFON** 60


**BIJLAGEN IN APART DOCUMENT**


A. Structuurvisiekaart
B. Perspectief Amstel Arena
C. Hinderzonering bedrijven
D. Gasleiding
E. Externe veiligheid
F. Legger
G. Archeologie
H. Bomen
I. Maaiveldhoogtes nieuwe situatie
J. Grondwaterstanden (versie maart 2017 92)
K. Verhard / onverhard
L. Eigendom
M. Uitwerking openbare ruimte
N. Verslag CVC pm
O. Verslag STAT

Weespertrekvaart Midden, binnen de ring met goede aansluitingen naar stad en landschap, waaronder de regionale fietsroute Gein

# SAMENVATTING

In de luwte van de opkomende stadswijk Amstelkwartier ligt de Weespertrekvaartbuurt; een wigvormig gebied begrensd door de Weespertrekvaart in het oosten, de Spaklerweg in het westen en het Amstel Businesspark Zuid in het zuiden. Het gebied ligt nu nog geïsoleerd door de barrièrewerking van het spoor en de trekvaart, maar wordt straks fysiek en mentaal onderdeel van het Groot Amstelkwartier en van de stad als geheel. Dit stedenbouwkundig plan (SP) richt zich specifiek op het deel Weespertrekvaart-Midden, een smalle strook middenin het gebied die relatief snel kan worden ontwikkeld.

De Weespertrekvaartbuurt heeft een uitstekend ontwikkelpotentieel, met name door de ligging binnen de ring A10 en door de nabijheid van een metrostation met goede verbindingen naar het centrum en Schiphol. Daarom is in 2016 het Strategiebesluit genomen om de deelgebieden Weespertrekvaart-Midden en Weespertrekvaart-Oost te transformeren naar een hoogstedelijk woon/werkgebied. Tegelijkertijd is voor de herontwikkeling van de Bijlmerbajes een Nota van uitgangspunten vastgesteld met bijbehorende selectia, kaart zie pagina 28.

**Stedenbouwkundige opzet**

Weespertrekvaart-Midden krijgt dezelfde stedelijkheid als het Amstelkwartier, maar met een informeler karakter. De stedenbouwkundig opzet van de Weespertrekvaartbuurt baseert zich op 9 ruimtelijke 'bouwstenen waaronder:

- De Weespertrekvaart wordt gebruikt voor het versterken van de eigen identiteit van het gebied. Het industriële verleden van de trekvaart wordt weerspiegeld in een stoere kade langs het water;
- De herontwikkeling van het Bijlmerbajesterrein, het nieuwe villawijkje in het noorden van het plangebied, geven extra karakter aan de nieuwe buurt;
- Het plangebied wordt veel meer deel van de stad door een heldere auto-ontsluiting en sterk verbeterde fietsverbindingen, met nieuwe fietsbruggen over de Weespertrekvaart en een onderdoorgang onder het spoor;
- Vanuit het hoofdgebouw van de Bijlmerbajes wordt een ruimtelijke relatie gelegd met het park en de insteekhaven. Deze oost/west as wordt het kloppend hart van de Weespertrekvaartbuurt.

De bouwstenen hebben geleid tot een stedenbouwkundige opzet van drie grote bouwvelden, omzoomd door een royale en autovrije groene rand. In de groene rand bevinden zich twee parken; het Buitenpark in het noorden en het Weesperpark dat straks de centrale verbinding vormt – en levendige ontmoetingsplek - tussen Weespertrekvaart-Midden, de insteekhaven in het naast geleden bedrijventerrein en het herontwikkelde Bijlmerbajesterrein.

**Bouwvelden met opgetild maaiveld**

Een bijzondere kwaliteit van dit stedenbouwkundig plan is dat elk bouwveld gebruik maakt van 8 meter hoge plinten. In deze plint of sokkel van bebouwing bevinden zich toegangen tot winkels, bedrijfjes, voorzieningen en woningen, met dieper in de plint soms ook parkeergarages die niet van buitenaf zichtbaar zijn.

Bovenop deze hoge plint ligt het opgetild maaiveld, met speels geplaatste bouwblokken in een groen daklandschap met gemeenschappelijke terrassen, diepere binnenhoven en looproutes met trappen die de verschillende maaiveldhoogten aan elkaar koppelen. De bouwvelden hebben een strakke rooilijn aan de buitenzijde. Aan de binnenzijde bevinden zich ruime balkons en groene gevels.

**Bouwregels**

Bij zo'n hoogstedelijke invulling luistert de technische en architectonische uitvoering van de bouwblokken zeer nauw, om te waarborgen dat een aangenaam en leefbaar woon/werkmilieu ontstaat. Daarom hanteert het stedenbouwkundig plan een aantal strikte bouwregels op het gebied van bouwtechniek, indeling van de plinten, de vorm van de bouwblokken, architectuur, welstand en parkeergarages.

**Programma**

In het plangebied is ruimte voor ongeveer 28.000 m² aan bebouwing, met circa:

- 7.250 m² aan voorzieningen, waaronder sportvoorzieningen en een basisschool;
- 6.150 m² lichte bedrijvigheid en kantoren;
- circa 175 woningen in alle prijsklassen 40-40-20;
- Onderdoorgang onder het spoor.

In de nota Ruimte voor de Economie van Morgen wordt de Weespertrekvaartbuurt aangeduid als creatieve woon/werkwijk, met een informele menging van wonen en kleinschalig werken. Zo'n milieu staat of valt met een levendig gevarieerd beeld op straatniveau. Daarom worden ingangen, horeca, bedrijvigheid en voorzieningen in de plinten van de bouwblokken ondergebracht, met name langs de Wenckebachweg en de (verlengde) Amstelstroomlaan.

**Aspecten**

Het stedenbouwkundig plan bevat een uitgebreid hoofdstuk waarin de gebruikelijke technische aspecten worden besproken, met name op het gebied van waterhuishouding, verkeer en parkeren, het Bewegende Stad beleid, duurzaamheid en natuur.

**Vervolgstappen**

Half september is de winnaar voor de herontwikkeling van de Bijlmerbajes bekend geworden. Dit najaar worden in samenspraak met de winnaar de definitieve liggingen van de Amstelstroomlaan en de bruggen naar de Bijlmerbajes in het stedenbouwkundig plan voor Weespertrekvaart-Midden bepaald. In het stedenbouwkundigplan is rekening gehouden met een noordelijke en een zuidelijke ligging van de Amstelstroomlaan.

Ter voorbereiding van de ontwikkeling worden vanaf 2018 de bestaande studentencontainers in het plangebied verwijderd.

De ontwikkelstrategie is om als eerste de basisschool en woningbouw in bouwveld 1 en de sporthal in bouwveld 3 te ontwikkelen. In bouwveld 2 komt een mix van wonen en werken met nieuwe bedrijfsruimten in de plint. Hier kunnen niet-milieuhinderlijke bedrijven uit de buurt eventueel naartoe verhuizen. Het nieuwe profiel van de Wenckebachweg wordt al vroeg aangelegd, zij het met een tijdelijke bestrating totdat de bouwwerkzaamheden zijn afgerond. De keuze van marktpartijen voor de bouwenveloppen gebeurt via een openbare meervoudige selectie (tender). Gedurende het hele verdere planproces worden omringende bewoners en ondernemers zorgvuldig en regelmatig geïnformeerd. Zij worden daarnaast uitgenodigd om actief mee te denken met de uitwerking van de openbare ruimte.

Het stedenbouwkundig plan gaat, samen met het bijbehorende Investeringsbesluit, begin 2018 naar het college van B&W en vervolgens naar de gemeenteraad. In de loop van 2018 worden de bouwenveloppen en het bestemmingsplan opgesteld. Daarna wordt begonnen met de selectie van marktpartijen en het ontwikkelen van concrete bouwplannen.

# INLEIDING



In de luwte van de opkomende stadswijk Amstelkwartier ligt de Weespertrekvaartbuurt; een wigvormig gebied begrensd door de Weespertrekvaart in het oosten, de Spaklerweg en het spoor in het westen en het Amstel Businesspark Zuid in het zuiden. Het gebied ligt nu nog geïsoleerd, door de barrièrewerking van het spoor en de trekvaart, maar wordt straks fysiek en mentaal onderdeel van het Groot Amstelkwartier en van de stad als geheel. De Weespertrekvaartbuurt krijgt straks dezelfde stedelijkheid als het Amstelkwartier, maar met een informeler karakter. De buurt bestaat uit vier delen:

- Kop Weespertrekvaart
- Bijlmerbajes (voormalige Penitentiaire Inrichting Overamstel)
- Weespertrekvaart-Midden
- Weespertrekvaart-Oost

Dit stedenbouwkundig plan (SP) richt zich specifiek op het deel Weespertrekvaart-Midden, een smalle strook middenin het gebied die relatief snel kan worden ontwikkeld omdat het in eigendom is van de gemeente Amsterdam. Het is aangewezen als versnellingslocatie. In dit SP worden vaak ook de overkoepelende plannen voor de Weespertrekvaartbuurt in zijn geheel aangehaald, zowel in tekst als beeld. Dat is belangrijk omdat de ruimtelijke functies, de infrastructuur en het programma van het grotere gebied direct invloed uitoefenen op de invulling van SP Weespertrekvaart-Midden.

## 1.1 Ligging

De Weespertrekvaartbuurt ligt in een deel van de stad dat de komende jaren ingrijpend wordt getransformeerd. Aan de overkant van het spoor wordt voortvarend gewerkt aan het Amstelkwartier; de eerste bouwfase is volop bezig en de voor de tweede fase is onlangs het stedenbouwkundig plan vastgesteld. Op de Kop Weespertrekvaart zijn een groot stadsblok en een 'buitenplaats' met luxe grondgebonden woningen in aanbouw. De voormalige Bijlmerbajes is voorlopig in gebruik als asielzoekerscentrum en broedplaats, maar wordt



Tijdelijke studentenwoningen aan de H.J.E. Wenckebachweg



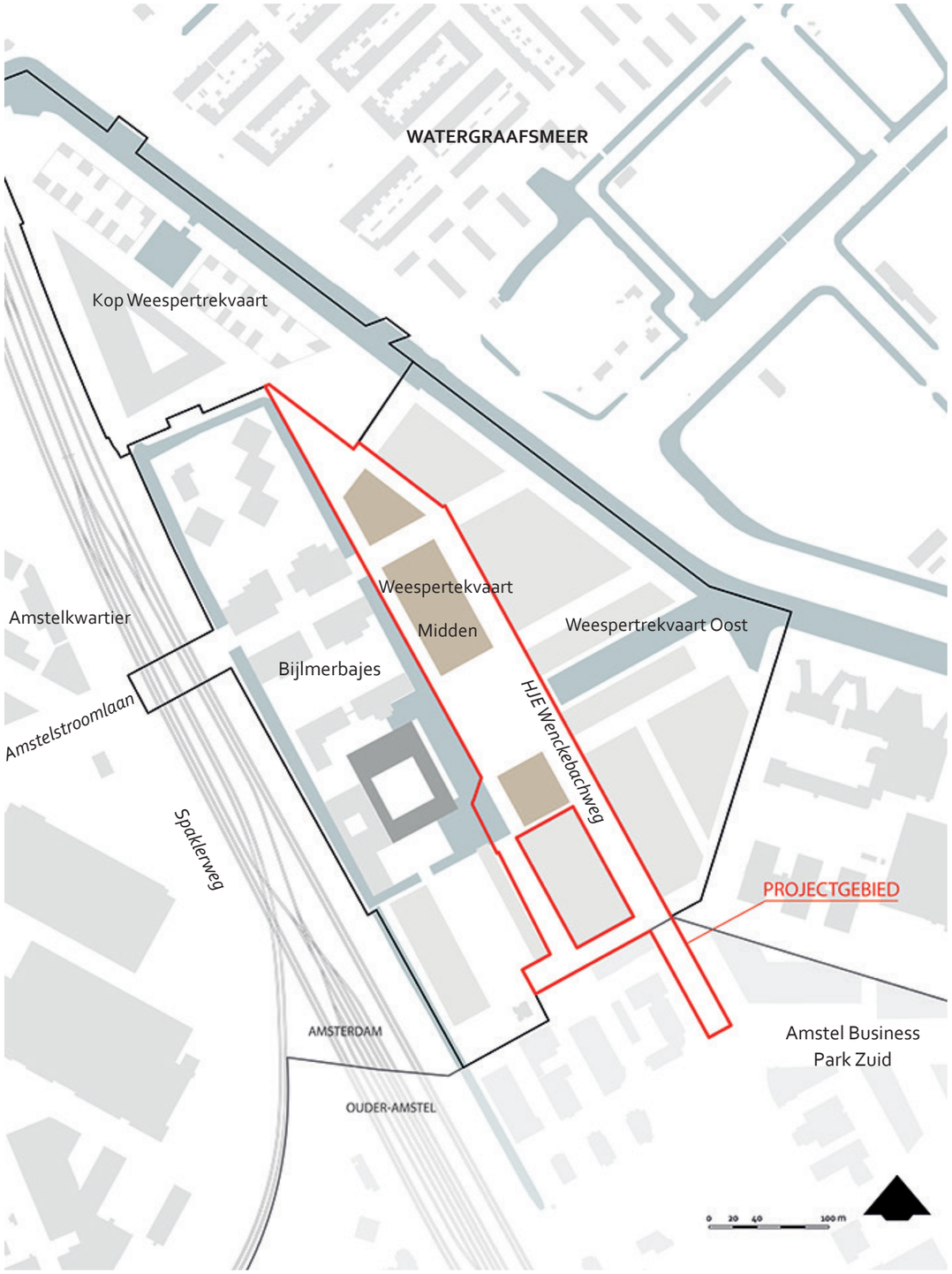
H.J.E. Wenckebachweg




Tijdelijke studentenwoningen aan de H.J.E. Wenckebachweg



Weespertrekvaart richting Amstelstation




Plangebied Weespertekvaartbuurt, 4 gebieden: Kop Weespertrekvaart, Bijlmerbajes, Weespertrekvaart Midden en Oost

straks een gemengde woon/werkwijk. In het hart van de Weespertrekvaartbuurt ligt een insteekhaven, met oude bedrijfsgebouwen uit de jaren '60. Aan de zuidzijde van de buurt loopt de gemeentegrens met Ouder-Amstel en begint het bedrijventerrein Amstel Businesspark Zuid.

## 1.2 Opgave

De Weespertrekvaartbuurt heeft een uitstekend ontwikkelpotentieel, met name door de ligging binnen de ring A10 en door de nabijheid van een metrostation met goede verbindingen naar het centrum en Schiphol. Daarom is in 2016 het Strategiebesluit genomen om de Weespertrekvaart te transformeren naar een hoogstedelijk woon/werkgebied. Om dat mogelijk te maken zijn goede aansluitingen met de omgeving noodzakelijk, in de vorm van infrastructurele verbindingen, verbindende plekken en gebouwen. Het genoemde Strategiebesluit bevat dan ook reeds een samenhangend ruimtelijk raamwerk voor dit deel van de stad (zie sferenkaart hiernaast). Het ruimtelijk raamwerk is opgebouwd uit 5 structurerende elementen:

1. **Openbare oever**: doortrekken van de groene openbare rand langs de Weespertrekvaart;
2. **Verbindend park**: verbinden van de insteekhaven met een park en het hoofdgebouw van de Bijlmerbajes;
3. **Amstelstroomlaan**: deze laan doortrekken tot aan de H.J.E. Wenckebachweg;
4. **Fietsnetwerk**: verbeteren van de fietsroutes;
5. **H.J.E. Wenckebachweg**: deze weg behouden als hoofdontsluiting.

Het ruimtelijk raamwerk maakt sindsdien ook onderdeel uit van de Nota van Uitgangspunten voor de verkoop van de Bijlmerbajes en van de stedenbouwkundige opzet van de plandelen Weespertrekvaart-Midden en Weespertrekvaart-Oost. Half september is  het winnende transformatieplan voor de Bijlmerbajes bekend geworden. Dit najaar zullen in samenspraak met de winnaar de toekomstige liggingen van de Amstelstroomlaan en de langzaam verkeer verbindingen definitief worden bepaald.

## 1.3 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 presenteert een stedenbouwkundige visie voor de Weespertrekvaart-Midden, in nauwe samenhang met het toekomstig plandeel Weespertrekvaart-Oost. De visie benoemt verschillende ruimtelijke thema's in hun context met de omringende gebieden.

Hoofdstuk 3 laat zien welk bouwprogramma in Weespertrekvaart-Midden wordt gerealiseerd voor woningen, werk en voorzieningen. Daarin hebben de 'plinten' (begane grond) van de bouwblokken een belangrijke rol.

Hoofdstuk 4 zoomt verder in op de principes van de bouwblokken en de plinten, de bouwregels en de welstandscriteria.

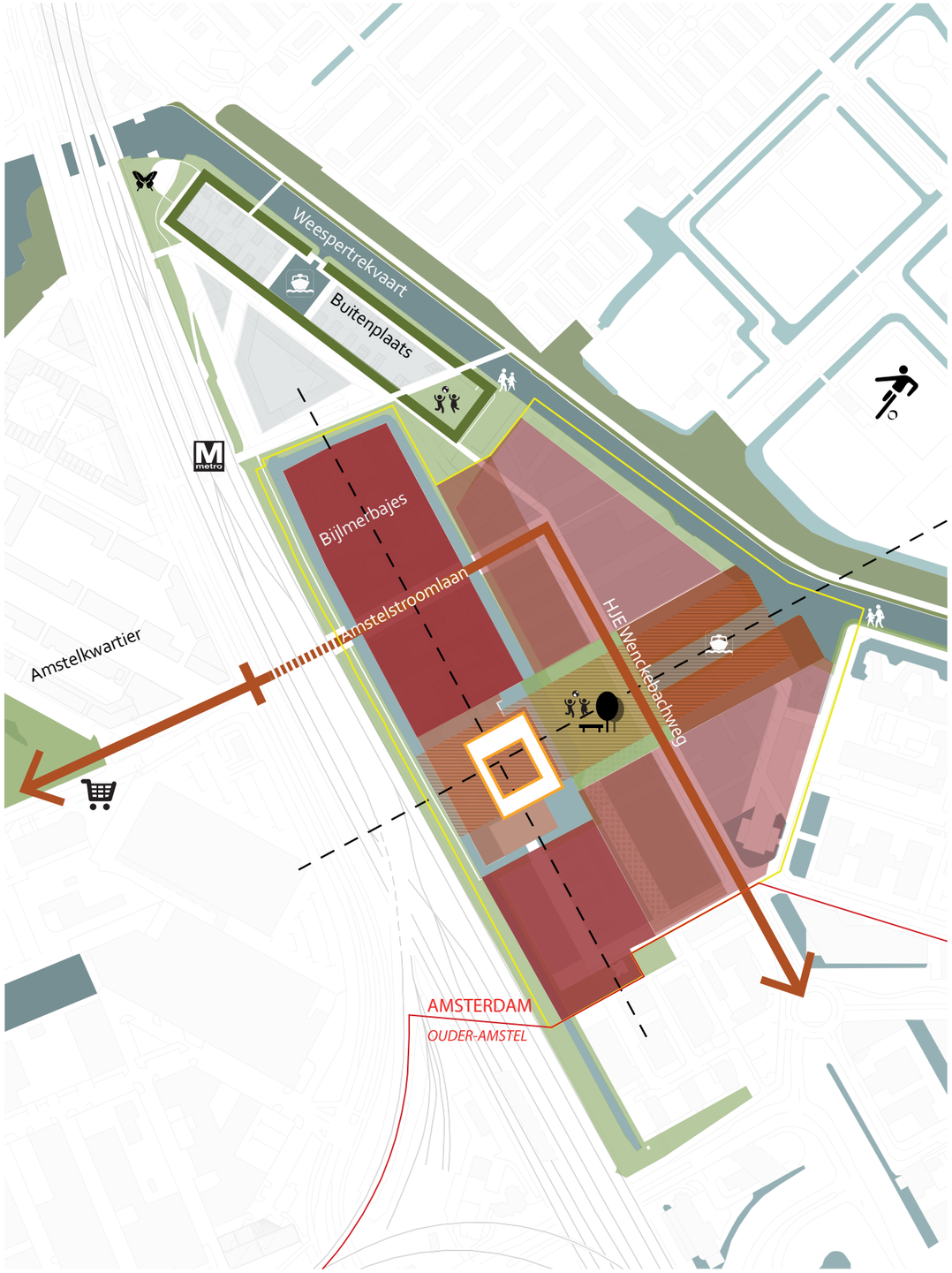
Hoofdstuk 5 beschrijft de openbare ruimte in Weespertrekvaart-Midden, met enkele bijzondere plekken, de onderdoorgang van de Amstelstroomlaan en de ondergrondse infrastructuur.

Hoofdstuk 6 behandelt uiteenlopende beleidsmatige en technische planaspecten, zoals de verkeersontsluiting, principes van de Bewegende Stad, duurzaamheid en natuur.

In de separate bijlagen zijn de belangrijkste onderliggende onderzoeken opgenomen.



Insteekhaven Weespertrekvaart




Afbeelding uit de Strategienota 23 juni 2016; Sferenkaart



Luchtfoto 2016 foto: YourCapitain

# STEDENBOUWKUNDIGE VISIE 02

Weespertrekvaart-Midden en -Oost worden samen de informele tegenhanger van het statige Amstelkwartier maar delen dezelfde stedelijkheid. De buurten krijgen een eigen identiteit en kwaliteit waarin wonen en werken ontspannen met elkaar verweven zijn. Die eigen identiteit vloeit deels voort uit de bestaande ruimtelijke context zoals de trekvaart, de insteekhaven en het hoofdgebouw van de Bijlmerbajes, waar broedplaats Lola Lik nu al aan 'placemaking' doet. Het gebied heeft een rijke culuurhistorie uit verschillende tijdperken met de Weespertrekvaart uit de 17e eeuw als belangrijkste element. De buitenplaatsen en de bedrijven langs de Weespertrekvaart zijn verdwenen met de komst van de Wenckebachweg en de insteekhaven in de jaren 60. Hierdoor veranderde de oriëntatie van het gebied richting Wenckebachweg. Voor de Bijlmerbajes is een cultuurhistorische waardering gemaakt. Het complex is opgeleverd in 1979 maar de eerste ideeën en concepten dateren eveneens uit de jaren 60. Het stedenbouwkundig plan gebruikt de cultuurhistorische context en voegt daar eigen elementen aan toe.

## 2.1 Bouwstenen

Het ontwerp maakt gebruik van 9 'bouwstenen' die voor het hele gebied van Weespertrekvaart-Midden en -Oost gelden. Deze bouwstenen zijn zowel van ruimtelijke als programmatische aard:

1. Weespertrekvaart
2. Binnen- en Buitenplaats
3. Bijzondere verkaveling
4. Stoer karakter kade
5. Strategische hoogbouw
6. Scholen
7. Heldere auto-ontsluiting
8. Fijnmazig fietsnetwerk
9. Ecologische structuur




kaart 1770 – De huidige Weespertrekvaart is herkenbaar als de Ringsloot rond de Watergraafsmeer.

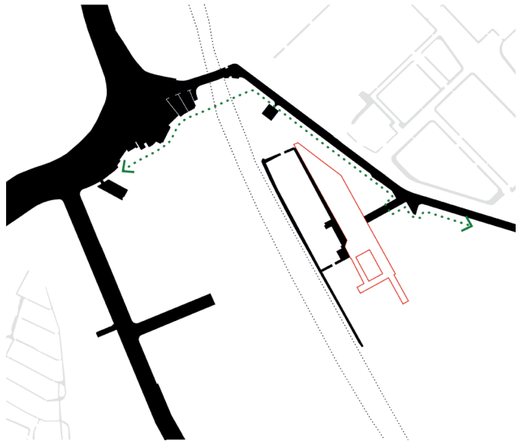



kaart 1900 – In vergelijking met de situatie van 1770 vormt de spoorlijn het grootste verschil. De kleinschalige industrie langs de Weespertrekvaart is hier goed zichtbaar.
bron: cultuurhistorische verkenning, 2012 Bureau Monumenten & Archeologie (BMA)



### 1. Weespertrekvaart

Anders dan de Amstelrivier, die vlakbij op natuurlijke wijze de stad uit meandert, is de Weespertrekvaart een harde kunstmatige doorsnijding van het landschap. De 11 kilometer lange vaart was tot in de 20e eeuw een belangrijke route voor de binnenvaart. Dagelijks varen er nog enkele vrachtschepen, maar inmiddels is de recreatieve waarde voor pleziervaart en fietsroutes van veel groter belang. De trekvaart is formeel geen onderdeel van de groene scheg maar biedt wel mooie uitzichten over de boomtoppen van de Watergraafsmeer.

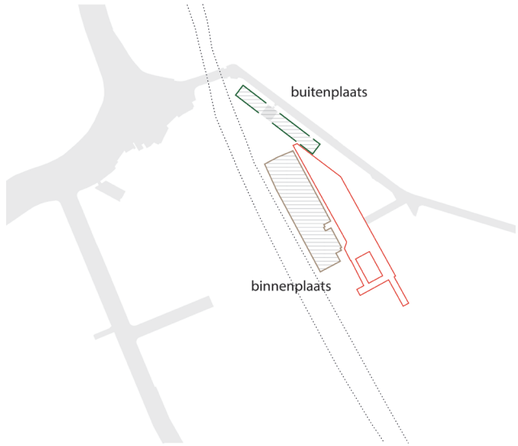


1. waterstructuur en openbare oevers

### 2. Binnen- en Buitenplaats

Aan de randen van het plangebied liggen twee bijzondere entiteiten. Aan de noordzijde verreist op dit moment een moderne 'buitenplaats' van villa's, losjes geïnspireerd op de oude buitenplaats Solitudo die hier in de 18e eeuw voor welgestelde Amsterdammers werd gebouwd. De plek kenmerkt zich door een ontspannen bouwprogramma in een landschappelijke setting, omzoomd door een dubbele bomenrij.

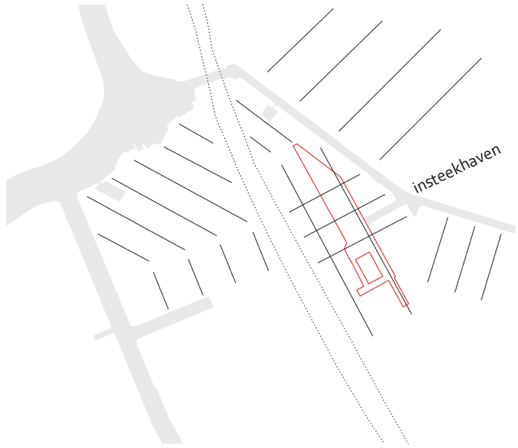
Als pendant van de buitenplaats heeft de voormalige Bijlmerbajes juist het karakter van een 'binnenplaats'. Een belangrijke opgave voor de herontwikkeling van het 'Bajeseiland' is om het complex te transformeren tot een voor de omgeving uitnodigend nieuwe wijk. De gracht, het voorplein en de omvang van het hoofdgebouw blijven daarbij behouden.




2. binnen- & buitenplaats

### 3. Bijzondere verkaveling

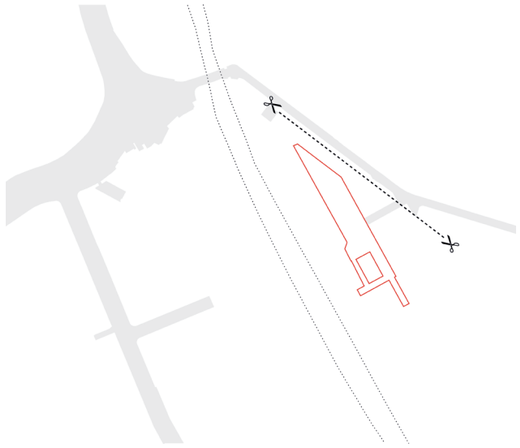
Van oorsprong waren de bedrijven en buitenplaatsen in dit gebied vooral bereikbaar en georiënteerd op de trekvaart. Met de komst van de insteekhaven en de Wenckebachweg in de jaren '60 van de vorige eeuw ontstond een bijzondere verkaveling evenwijdig aan en haaks op de insteekhaven. De verkavelingsstructuur van het stedenbouwkundig plan bouwt daarop voort, met afwijkende verkaveling van de buiten- en binnenplaats als interessante contrasterende elementen.




3. verkavelingsprincipes

## 4. Stoer karakter kade

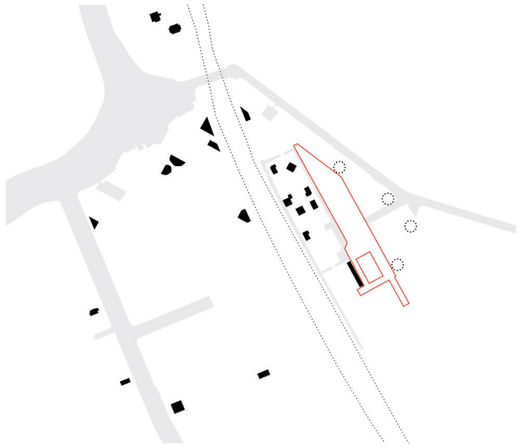
Het strakke utilitaire karakter van de Weespertrekvaart geeft het gebied een sterke identiteit, waar het stedenbouwkundig plan op inspeelt. Ook nieuwe bouwblokken langs de trekvaart worden als het ware 'afgesneden' door de rechte diagonaal van de kade. Het utilitaire karakter van de kade wordt behouden door toepassing van damwanden met een brede rand van staal en een bestrating van stelconplaten met uitsparingen voor groen. De kade is niet alleen hard en ongenaakbaar, maar kent ook groene plekken waar men kan zitten, soms met een trap naar het water.



4. scherpe snede

## 5. Strategische hoogbouw

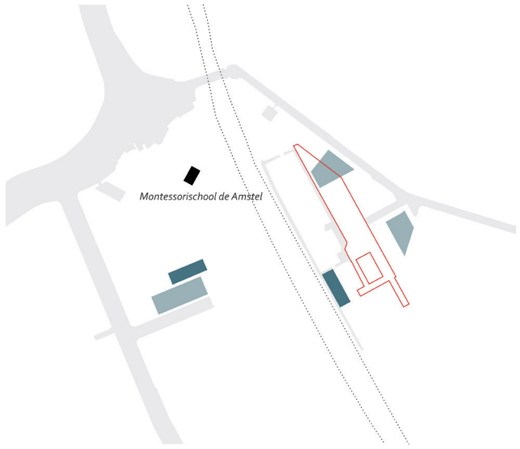
Het Groot Amstelkwartier kent hoogteaccenten van 72 meter op zorgvuldig geplaatste plekken. De Weespertrekvaartbuurt bouwt op dit principe voort, met name in het toekomstig plan voor Weespertrekvaart-Oost. In de knik van de Weespertrekvaart is een hoogteaccent voorzien van 60 meter, met een uniek uitzicht over de trekvaart, de Amstel, Watergraafsmeer en het Amstelkwartier. Aan het begin en einde van de Wenckebachweg, aan het park en aan de zwaaikom beperken zulke hoogteaccenten zich tot 45 meter.



5. hoogbouwaccenten

## 6. Scholen

In de Weespertrekvaartbuurt zullen ook gezinnen met kinderen wonen. Op het terrein van de Bijlmerbajes komt een nieuwe middelbare school van 12.000m². In de Weespertrekvaartbuurt zelf zijn twee locaties voor basisscholen aangewezen: één in het meest noordelijke bouwblok en één ten zuiden van de insteekhaven. Andere locaties zijn niet voorhanden, omdat in het gebied een hogedruk aardgasleiding ligt waarlangs geen basisscholen mogen staan.



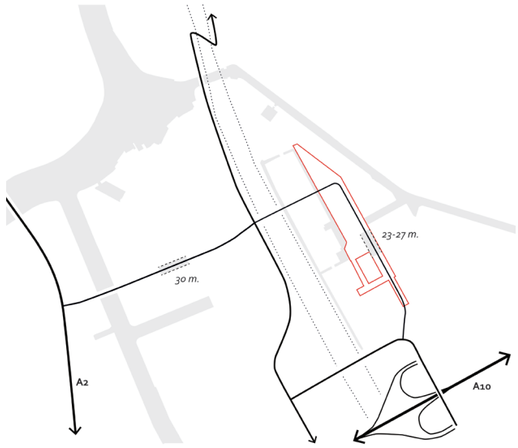

6. zoeklocatie (basis)scholen



## 7. Heldere auto-ontsluiting

De Wenckebachweg is de hoofontsluiting van de Weespertrekvaartbuurt en sluit via de Johannes Blookerweg aan op de ring A10 en de S111. In het noorden sluit de Wenckebachweg aan op de - nog te verlengen - Amstelstroomlaan. Voor die verlenging van de Amstelstroomlaan wordt eerst een onderdoorgang onder de spoordijk gebouwd.

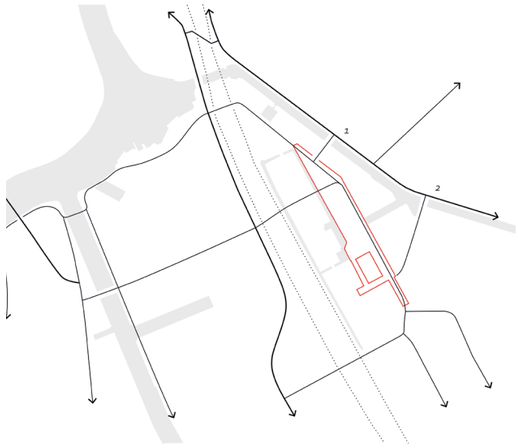
De Spaklerweg vormt de centrale gebiedsontsluiting van het hele Groot Amstelkwartier. Deze 50-kilometerweg geeft ook toegang tot de A10. Om sluipverkeer vanaf de Spaklerweg te voorkomen krijgt de Wenckebachweg een 30-kilometerregime. Desalniettemin wordt het een drukke weg met ongeveer 8.000 voertuigen per etmaal.




7. hoofdontsluitingswegen

## 8. Fijnmazig fietsnetwerk

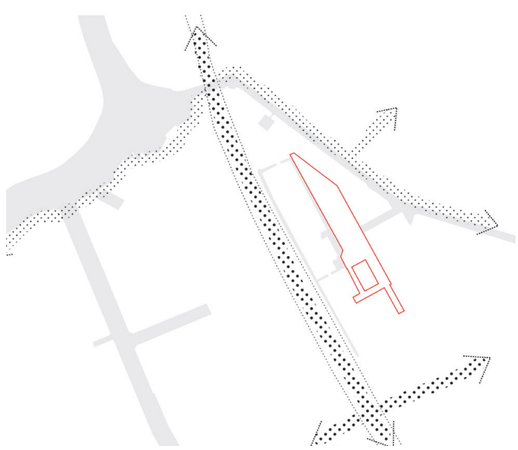
Met de bouw van twee nieuwe fietsbruggen over de Weespertrekvaart, en een nieuwe onderdoorgang onder het spoor, ontstaat een fijnmazig fietsnetwerk dat onderdeel wordt van het Hoofdnet Fiets. De bestaande fietspaden langs de Weespertrekvaart, de Spaklerweg en de Ouderkerkerdijk zijn al onderdeel van het Hoofdnet Fiets. De Wenckebachweg is nu al een belangrijke fietsroute met circa 3.300 fietsers per etmaal. De nieuwe bruggen maken het straks ook mogelijk om aan te sluiten op regionale fietsroutes zoals de Gouden Bocht en Geinroute.




8. voorstel fietsnetwerk

## 9. Ecologische structuur

De Weespertrekvaartbuurt als geheel grenst aan de Hoofdgroenstructuur en de Ecologische structuur van Amsterdam. Langs het gebied lopen een paar belangrijke ecologische verbindingen: de oostoever van de Weespertrekvaart, de Weesperzijde en het groene talud van de spoordijk. Er is hiermee voldoende potentieel om een ecologisch waardevol stedelijk gebied te ontwikkelen. Gedacht wordt aan het realiseren van groene voetgangersroutes door de hele buurt, geveltuinen, ecologische maatregelen langs de oever van de trekvaart, groene daken en een plan voor 'natuurinclusief bouwen'.



9. ecologische structuur

## 2.2 Ruimtelijke opzet

Bovengenoemde bouwstenen zijn bepalend geweest voor het ontwerp van Weespertrekvaart-Midden en hebben zich vertaald in de volgende hoofdopzet voor het stedenbouwkundig plan:

### Bijlmerbajes als schakel

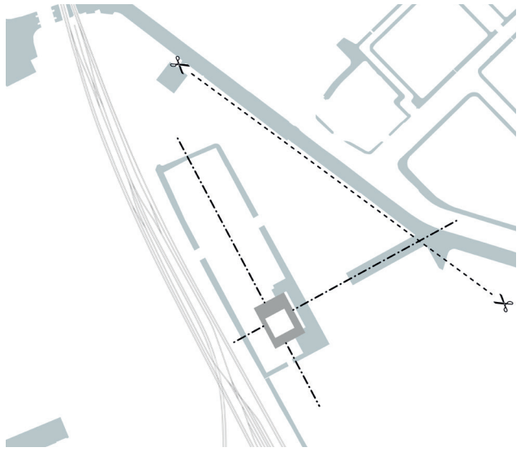
De Bijlmerbajes is een stedenbouwkundig ensemble met zes om en om geplaatste torens langs een noord/zuid as – ook wel de 'Kalverstraat' genoemd. Het hoofdgebouw van de Bijlmerbajes, dat in omvang behouden blijft, krijgt een bijzondere functie. Vanuit het hoofdgebouw van de Bijlmerbajes wordt een ruimtelijke relatie gelegd met het park en de insteekhaven. Deze oost/west as wordt het kloppend hart van de Weespertrekvaartbuurt, met stedelijke functies, maatschappelijke voorzieningen, cafés, werkplekken en het centrale buurtpark.

### Robuuste groene randen

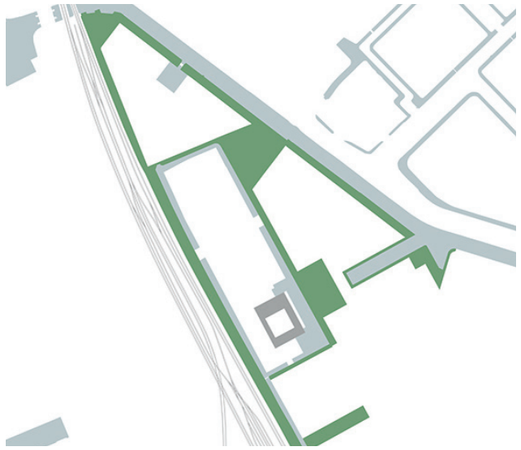
Een groene rand – tevens langzaam verkeerroute - omzoomt de nieuwe buurt. Aan de noordelijke kant komt een openbaar park dat de schakel vormt met de Kop Weespertrekvaart. De rand van de Weespertrekvaart wordt een brede, groene wandelkade met uitzicht over de boomtoppen van de Watergraafsmeer. De uitwerking is robuust en eigentijds en geënt op de uitstraling van voormalige bedrijven. Langs de groene randen van de Weespertrekvaart en de bajesgracht wordt hoofdzakelijk gewoond. Deze randen zijn autovrij.

### Brede hoofdontsluiting

De H.J.E. Wenckebachweg en (verlengde) Amstelstroomlaan vormen de hoofontsluiting van de buurt en worden uitgevoerd als 30-kilometerweg. De hoofdontsluiting en de zijstraten worden zorgvuldig en hoogwaardig ingericht volgens de Puccinimethode. Er komt een nieuw profiel met brede stoepen, bomen, ondergrondse afvalcontainers en parkeerplekken voor auto en fiets.



Hoofdassen en snede



Groene randen, bijzondere materialisering

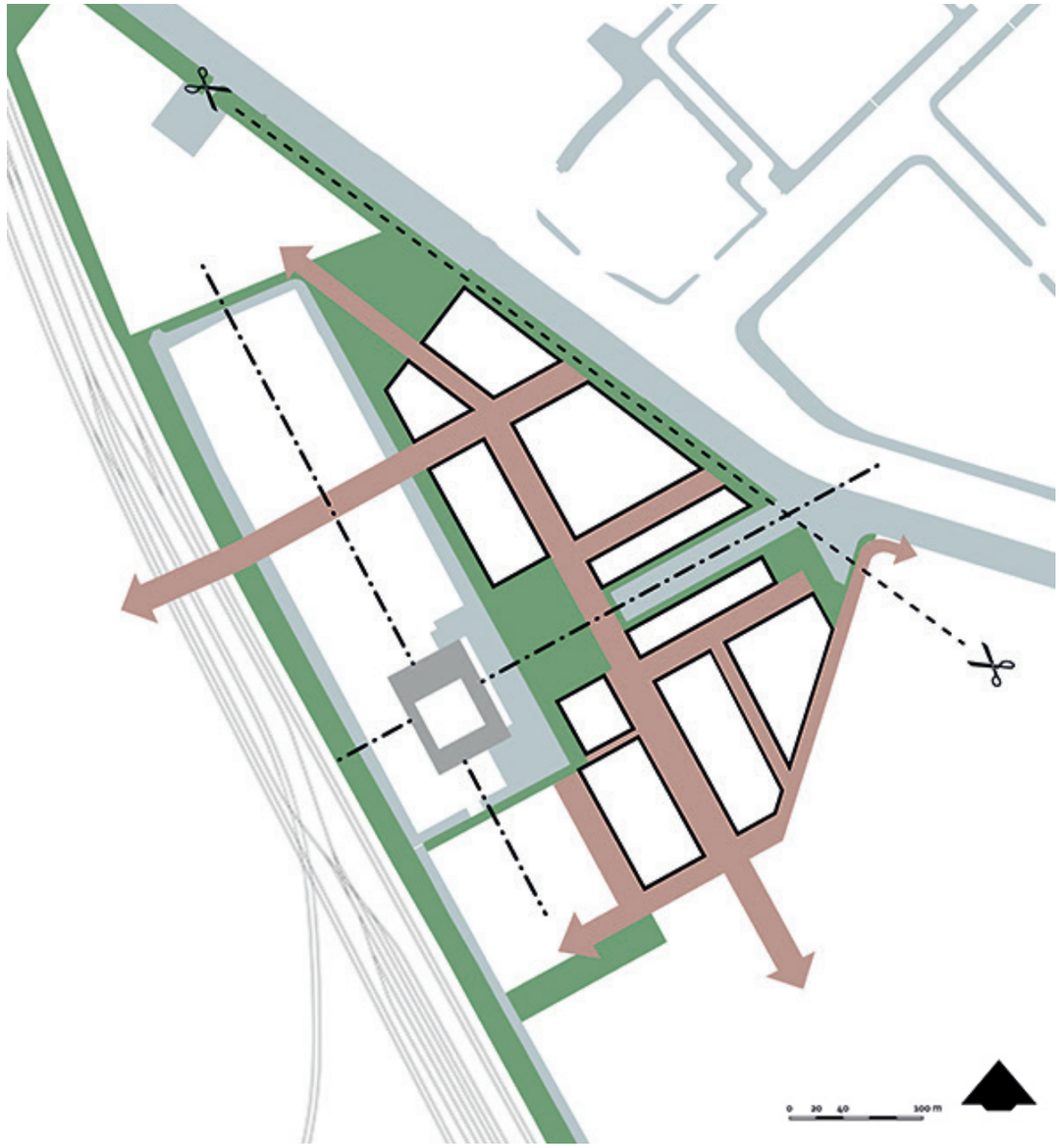


Ontsluiting, Puccini-ivulling



### Bouwvelden

De eerder genoemde bouwstenen en de lokale (geplande) infrastructuur resulteren in een stedenbouwkundige opzet met grote 'bouwvelden' die ruimte bieden aan bouwblokken in uiteenlopende vormen. De grote blokmaat is de gemeenschappelijke deler met het Amstelkwartier, maar de blokken worden in de Weespertrekvaartbuurt op een informeler manier uitgewerkt, met hoge begane grondverdiepingen voor werken en voorzieningen en kleine losse wooneenheden erboven. In de hoofstukken 4 en 5 worden de bouwblokken en de openbare ruimte eromheen nader omschreven.




Ruimtelijk raamwerk met bouwvelden, Amstelstroomlaan noordelijke variant

# PROGRAMMA 03

## 3.1 Wonen, werken en voorzieningen

Het totale bouwprogramma voor Weespertrekvaart-Midden ligt tussen de 27.490 en 28.400 m2 BVO (bruto vloer oppervlak), afhankelijk van de uiteindelijke ligging van de verlengde Amstelstroomlaan. Bij een noordelijke ligging is het maximale programma haalbaar, omdat in dat geval bouwveld 2 optimaal kan worden benut. De ligging van de Amstelstroomlaan kan echter pas definitief worden bepaald als het winnend ontwerp voor de transformatie van de Bijlmerbajes bekend is.

| bouwveld | wonen | werken | voorzieningen |
|---|---|---|---|
| 1 | 2.250 | | 4.000 |
| 2 | 12.750 | 3.300 | |
| 3 | | 2.850 | 3.250 |
| **28.400** | **15.000** | **6.150** | **7.250** |

noordelijke variant Amstelstroomlaan

| bouwveld | wonen | werken | voorzieningen |
|---|---|---|---|
| 1 | 3.050 | 600 | 4.000 |
| 2 | 11.000 | 2.740 | |
| 3 | | 2.850 | 3.250 |
| **27.490** | **14.050** | **6.190** | **7.250** |

zuidelijke variant Amstelstroomlaan

### Voorzieningen

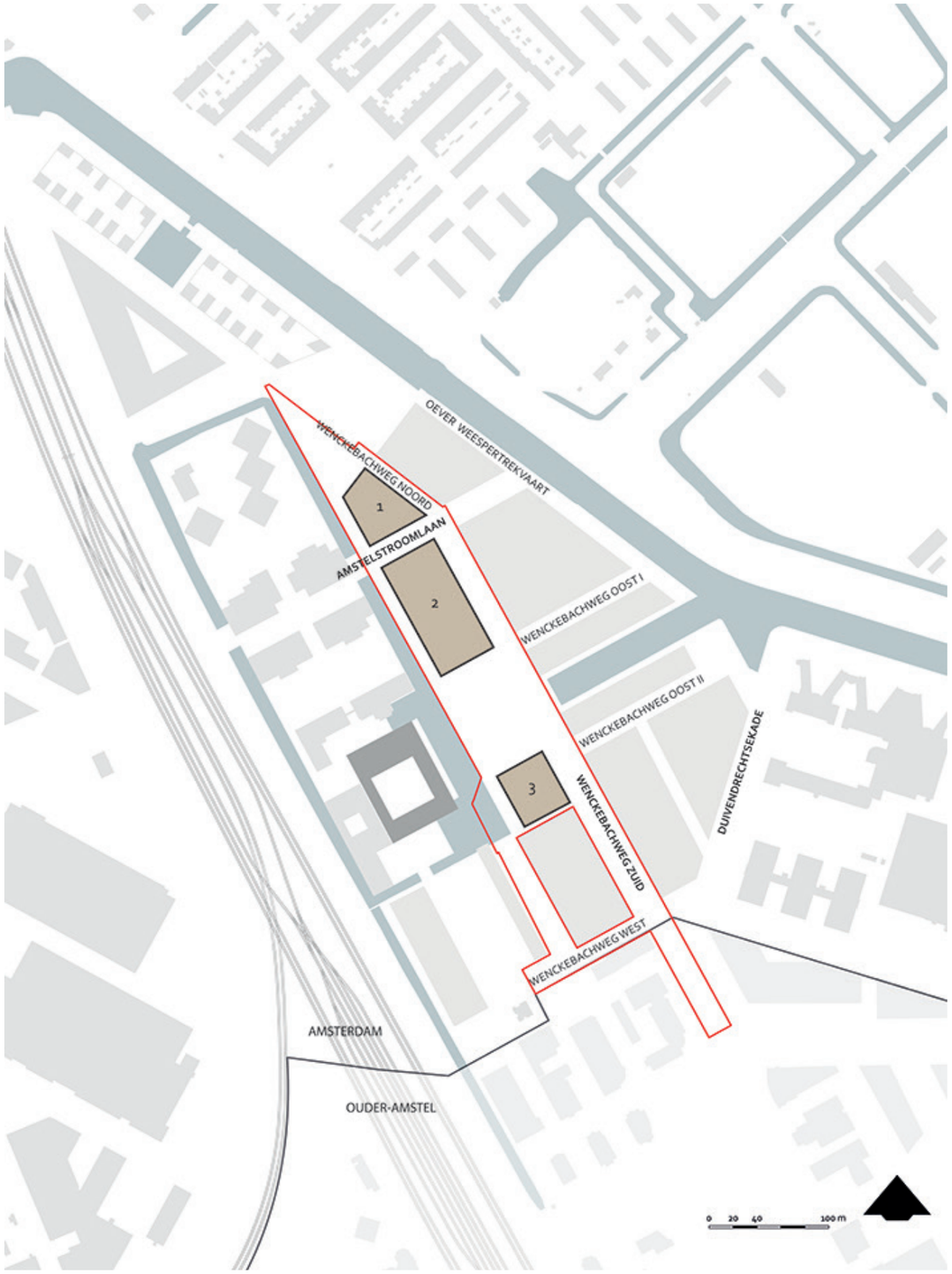
Een aanzienlijk deel (30%) van het programma is bestemd voor voorzieningen. In bouwveld 1 komt een basisschool van 3.400 m2, een Ouder-Kind centrum van 600 m2 en een deel wonen. In bouwveld 3 is een blok met diverse sportvoorzieningen gepland met een bijzondere uitstraling, in totaal 6.100m2. Het blok vormt samen met het park en het Bijlmerbajes hoofdgebouw een bijzonder ensemble in de buurt. Op de begane grond komen sport gerelateerde voorzieningen en bedrijven, daarboven drie sportzalen (3.250m2) en op het dak een sportfunctie in de open lucht.

### Bedrijven en horeca

Lichte bedrijvigheid vormt ruim 20% van het totale programma en bevindt zich in de 8 meter hoge plint in blok 2 en 3. Kantoren mogen alleen in kleine eenheden worden ontwikkeld met een maximum van 500 m2 per eenheid.

### Wonen

Voor wonen blijft ongeveer 14.000 m2 over, ongeveer de helft van het totale programma. Bij een gemiddelde van 80 m2 BVO per woning (ongeveer 59 m2 Gebruikers oppervlak) biedt het programma dus ruimte voor ongeveer 175 woningen. De woningen worden conform de Woonagenda 2025 gerealiseerd in gereguleerde huur(40%), middel dure huur en koop (40%) en in dure huur en koop (20%).




Bouwvelden met nummers, Amstelstroomlaan noordelijke variant

## 3.2 Programma in de plint

In de gemeentelijke nota Ruimte voor de Economie van Morgen is de Weespertrekvaartbuurt aangeduid als 'creatieve wijk': een woon/werkwijk die door menging van kleine zelfstandige kantoor- en werkruimtes voorziet in de behoefte aan een nieuw informeel stedelijk werkmilieu. Dit type werkmilieu gedijt vooral in en rondom co-working spaces, third places, cafés, parken en pleinen met gemakkelijke sociale en zakelijke ontmoetingen.

### Levendige begane grond

Om dit werkmilieu een optimale kans te geven zijn goed vormgegeven 'plinten' onderin de bouwblokken essentieel. Werkplinten zijn uiteraard gebaat bij een goede bereikbaarheid en wat stedelijke reuring. Daarom voorziet dit SP vooral in werkplinten langs de Wenckebachweg en de (verlengde) Amstelstroomlaan, met een aantrekkelijke menging van werken, horeca en maatschappelijke voorzieningen (zie de kaart hiernaast). Dergelijke plinten bieden een aangenaam woon/werkklimaat en verhogen de sociale veiligheid omdat er meer 'ogen op straat' zijn.



De Plint, Tilburg, Ed Bergers Architecten

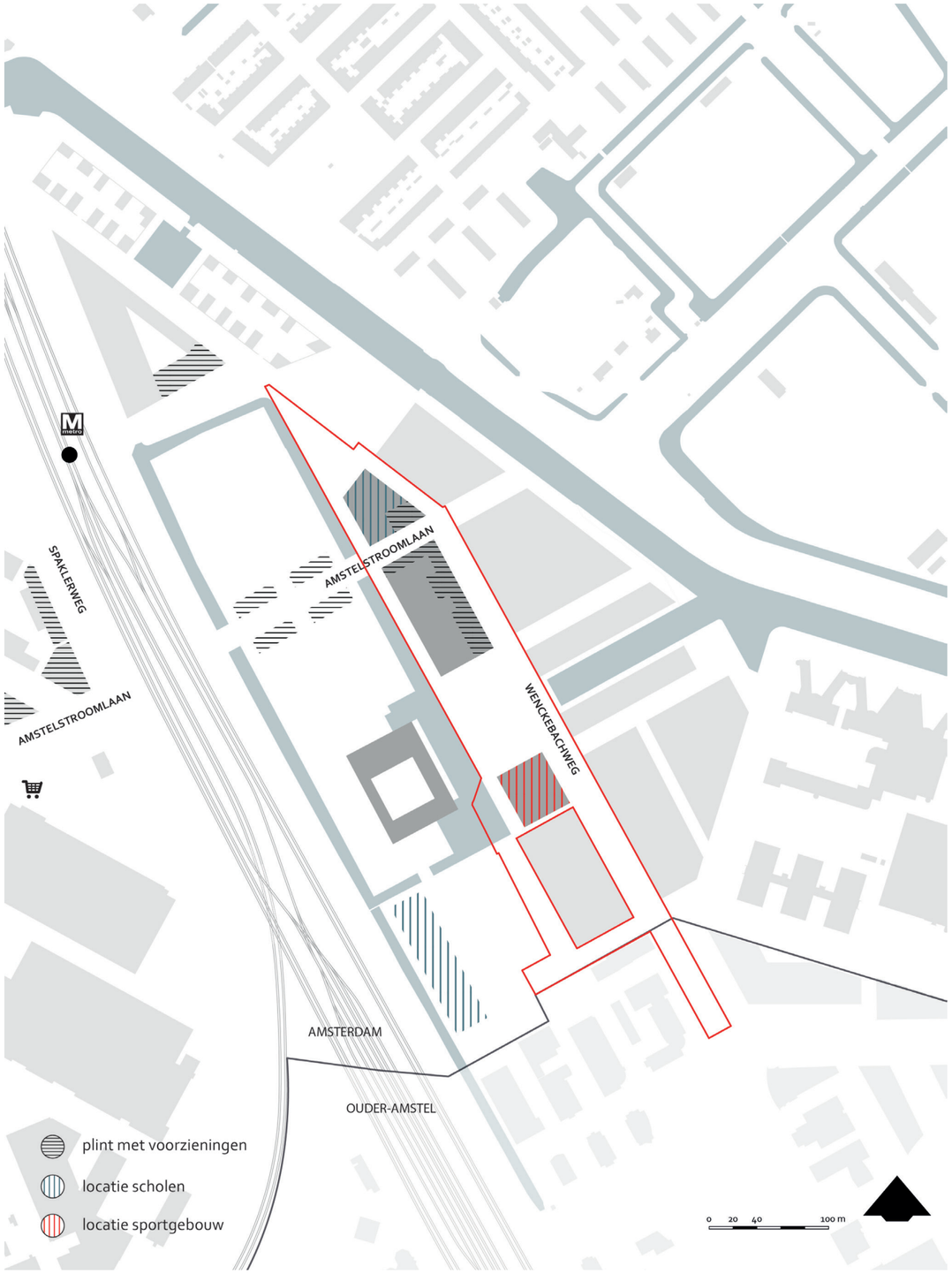


Ontwerp voor ArtA cultuurcentrum, Arnhem, NL Architects




Meent, Rotterdam

Referenties hoge plinten




Programma in de plint



Maquette foto: voorbeelduitwerking Weespertrekvaartbuurt en winnend plan Bijlmerbajes



Winnend plan Bijlmerbajes, AM gebieds-vastgoedontwikkelaar © Ministerie Binnenlandse Zaken

## 4.1 Bouwvelden en bouwblokken

Dit stedenbouwkundig plan kiest voor een structuur die de samenhang tussen de buurten waarborgt, maar ook ruimte geeft aan de eigenzinnige identiteitsdragers van de 'binnenplaats' (Bijlmerbajes) en 'buitenplaats' (villa's) om zich te onderscheiden. De drie grote bouwvelden van Weespertrekvaart-Midden bieden die kwaliteit. Hoewel elk bouwveld verschillend is van functie, formaat en situering, ontstaat toch een herkenbare buurt met een samenhangend beeld. Het beeld vertoont gelijkenissen met het naastliggende Amstelkwartier, maar oogt minder formeel omdat in Weespertrekvaart-Midden niet wordt gewerkt met gesloten bouwblokken.

### Bouwveld met bouwblokken

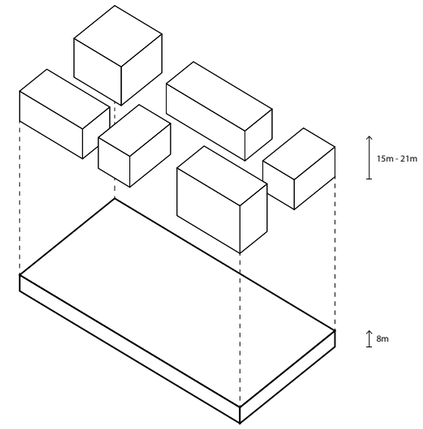
In Weespertrekvaart-Midden wordt op elk bouwveld een 8 meter hoge plint opgetrokken, met daarbovenop losse gebouwen. Op straatniveau is dus sprake van een gesloten gevel, maar op hoogte niet. Op deze manier ontstaat lucht in de smalle straten en zijn de gebouwen alzijdig georiënteerd. Voor de bouwvelden, blokken en plinten gelden de volgende algemene principes:

1. De drie bouwvelden zijn fors van formaat. De plint volgt de contouren van de bouwvelden, zodat het hele bouwveld als het ware 8 meter omhoog wordt getrokken. Bovenop deze plint staan kleinere alzijdig georiënteerde bouwblokken van gemiddeld 5 bouwlagen. De bebouwing op dit 'basement' varieert in bouwhoogte, verschijningsvorm en diepte (tussen 12 en 30 meter). De gemiddelde hoogte in de nieuwe buurt is ca.23 meter. De blokmaat is vergelijkbaar met de blokken van het Funenpark in Amsterdam Oost.

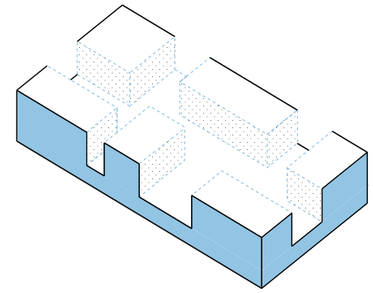
2. De bouwvelden hebben een strakke rooilijn aan de buitenzijde en een indicatieve rooilijn aan de binnenzijde, met veel ruimte voor plasticiteit. Aan de binnenzijde is dus veel vrijheid voor balkons, inkepingen en groene gevels. De hoge plinten zorgen voor een continu straatbeeld, terwijl de blokken erbovenop juist variatie in het gevelbeeld leveren en door lichtinval mooie contrasten geven. Daardoor ontstaan openheid en doorzichten.

3. Om de straten goed te fixeren staan er altijd bouwblokken op de hoeken van de bouwvelden. Daartussen kunnen de blokken eventueel ook wat naar achteren liggen.

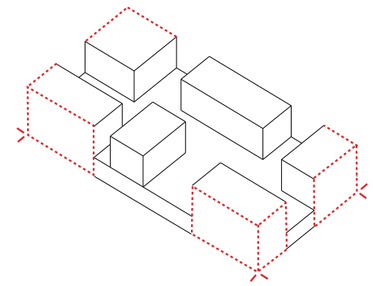
4. Bovenop de plint ligt een opgetild maaiveld, in de vorm van een groen daklandschap met gemeenschappelijke terrassen en waar mogelijk een wandelroute. De groene daktuinen bieden kansen voor een bijzonder woonmilieu, biodiversiteit en waterretentie. In het opgetild maaiveld is het mogelijk om hier en daar diepere hoven te maken die tot het echte maaiveld doorlopen, waardoor licht ook tot in de binnenzijde van het basement doordringt. Met trappen kunnen verschillende hoogtes worden overbrugd en ruimten aan elkaar worden gekoppeld.



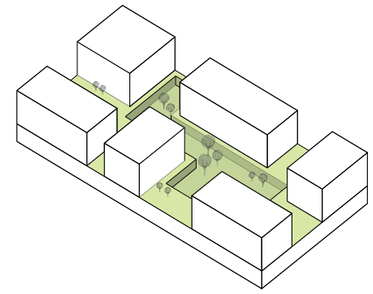

1 Een bouwveld bestaat uit een 8 meter hoge plint met daarboven losse bouwblokken. De gebouwvolumes op het opgetilde maaiveld hebben zijn alzijdig georiënteerd.



2 De bouwblokken hebben een strakke rooilijn aan de straatzijden, de buitenzijdes, en een indicatieve rooilijn aan de binnenzijde met veel ruimte voor plasticiteit.



3 De bouwblokken staan altijd op de hoeken van de bouwvelden. Daartussen kunnen ze naar achteren liggen.



4 Bovenop de plint is een gemeenschappelijke daktuin. Inkepingen en hoven zijn mogelijk.

principes bouwveld2

## 4.2 Bouwregels blok 2

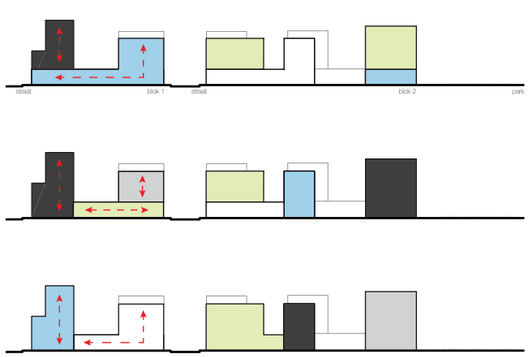
Naast deze algemene principes gelden in dit SP ook een aantal concrete bouwregels voor respectievelijk de plinten, blokken en parkeergarages:

### 1. bouwregels voor de plinten

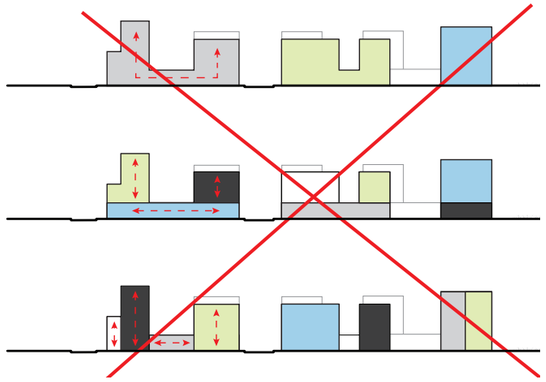
- De plint en het opgetilde maaiveld binnen de blokken zullen van hoogwaardige kwaliteit zijn. Het daklandschap, de (semi-) openbaar toegankelijke routes over dit daklandschap en de aansluiting op het maaiveld zijn zorgvuldig ontworpen en worden beschouwd als 'vijfde gevel';
- De bouwhoogte van de plint is minimaal 8 meter en maximaal 9 meter. De plint kan worden gesplitst in 5 en 3 meter (geschikt voor ambachtelijke en creatieve bedrijven) of in twee keer 4 meter (voor bedrijf met woning of een kantoor erboven);
- De plint heeft een verticale geleding en een kleinschalige parcelering met gevarieerde korrelgrootten. Gemiddeld zijn de plintruimten 15 á 20 meter diep en 8 meter hoog, met een gemiddelde grootte van 200 m². Er zijn ook kleinere korrels van 100 m² en grotere van 500 m² mogelijk;
- De plint heeft een strakke rooilijn aan de buitenzijde, de rooilijn mag incidenteel terug liggen. In de plint zijn hoven en gaten mogelijk, mits deze minimaal 8 meter terug liggen van de buitenzijde (zie voorbeeld doorsneden);
- De begane grond heeft een verdiepingshoogte van tenminste 4 meter. Per bouwveld heeft minimaal 20% van de werkplint een verdiepingshoogte van ten minste 5 meter;
- Gevels zijn hoofdzakelijk transparant, met een visuele relatie tussen binnen en buiten;
- Entrees van woningen en bedrijven liggen aan de straatzijde of parkzijde, verspreid in de plint;
- De begane grondlaag aan de Wenckebachweg en de Amstelstroomlaan is een werkplint (ook voorzieningen). De werkplint heeft een flexibele bouwstructuur, waarin ruimten naar believen kunnen worden ingedeeld en aangepast. Dit betekent een slimme beukmaat, voldoende diepte en een royale verdiepingshoogte;
- Maximaal 30% van het totale vloeroppervlak van een plint langs de Wenckebachweg en de Amstelstroomlaan mag worden gebruikt voor woonwerkwoningen;
- Het dak van de plint dient als collectieve ruimte voor de bouwblokken bovenop en is toegankelijk. Het gehele dakoppervlak dient als terras, tuin en/ of vegetatiedak te worden ingericht. Dat geldt ook voor de lagere gedeelten, zoals de hoven.

### 2. bouwregels voor bouwblokken en architectuur

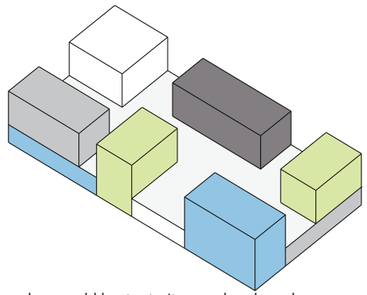
- De gebouwvolumes op het opgetilde maaiveld hebben een alzijdig karakter;
- De minimale bouwhoogte is 12 meter en de maximale bouwhoogte is 30 meter. Het gemiddelde aantal bouwlagen bovenop de plint is 5;
- De korrelgrootte van de bouwblokken is kleiner dan die van het onderliggende bouwveld. De minimale maat van een bouwblok is 10 x 20 meter en maximaal 25 x 40 meter;
- Op alle hoeken van het basement staan de bouwblokken voor minimaal 75% in de rooilijn. De overige blokken staan maximaal 10 meter uit de rooilijn van het basement;
- Accenten in de gevel (overstekken, erkers, balkons of geleding) steken maximaal 1,5 meter uit de rooilijn. Deze gevelaccenten vormen een integraal onderdeel van het gevelbeeld en mogen het gevelbeeld niet overheersen;
- Zonnepanelen zijn niet toegestaan op het dak van de plint en aan de gevel;



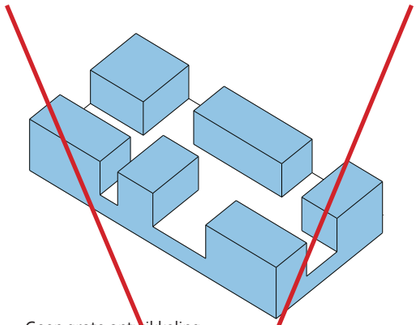
Een afwisselend samenhangend beeld tussen plint en bouwblok



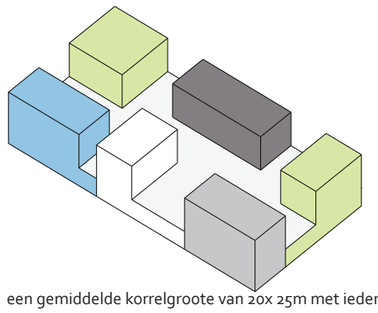
Geen scheiding tussen Plint en bouwblok



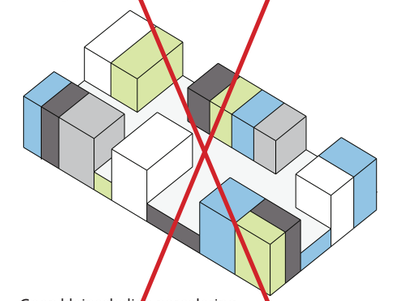
een bouwveld bestaat uit meerdere korrels



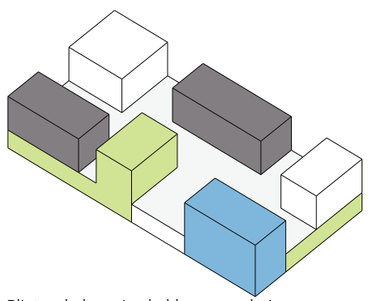
Geen grote ontwikkeling



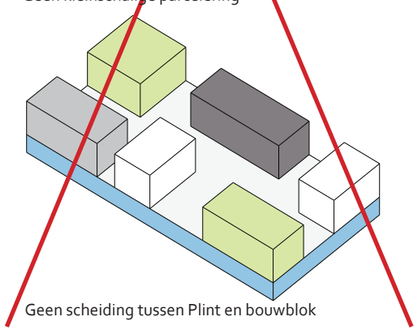
een gemiddelde korrelgroote van 20x 25m met ieder een eigen entree



Geen kleinschalige parcelering



Plint en bebouwing hebben een relatie



Geen scheiding tussen Plint en bouwblok

- Losse technische installaties zoals masten, telecom en lifthuisjes dienen minimaal 3 meter terug te springen ten opzichte van de rooilijn en zijn maximaal 3 meter hoog;

- Terrasafscheidingen langs de voorgevel gebruiken dezelfde materialen als het gebouw zelf;

- Een open galerijontsluiting is niet toegestaan aan de groene rand- en straatzijden van de bouwblokken;

- Plint en bouwblokken worden in samenhang ontworpen zodat er een afwisselend beeld ontstaat. Soms zijn plint en opbouw met elkaar versmolten, soms staat het bouwblok er los op. Zie de principes in de naastgelegen tekeningen;

- De daken van de bouwblokken dienen als architectonische eenheid te worden vormgegeven: terrassen, borstweringen, kapvormen en technische installaties dienen een samenhangend geheel te vormen.

- De bediening van garagedeuren en/of slagbomen wordt geheel op eigen terrein gerealiseerd. Garagedeuren- of hekken liggen maximaal 0,5 meter terug van de voorgevelrooilijn, om donkere nissen en onbestemde schuilplekken te voorkomen;

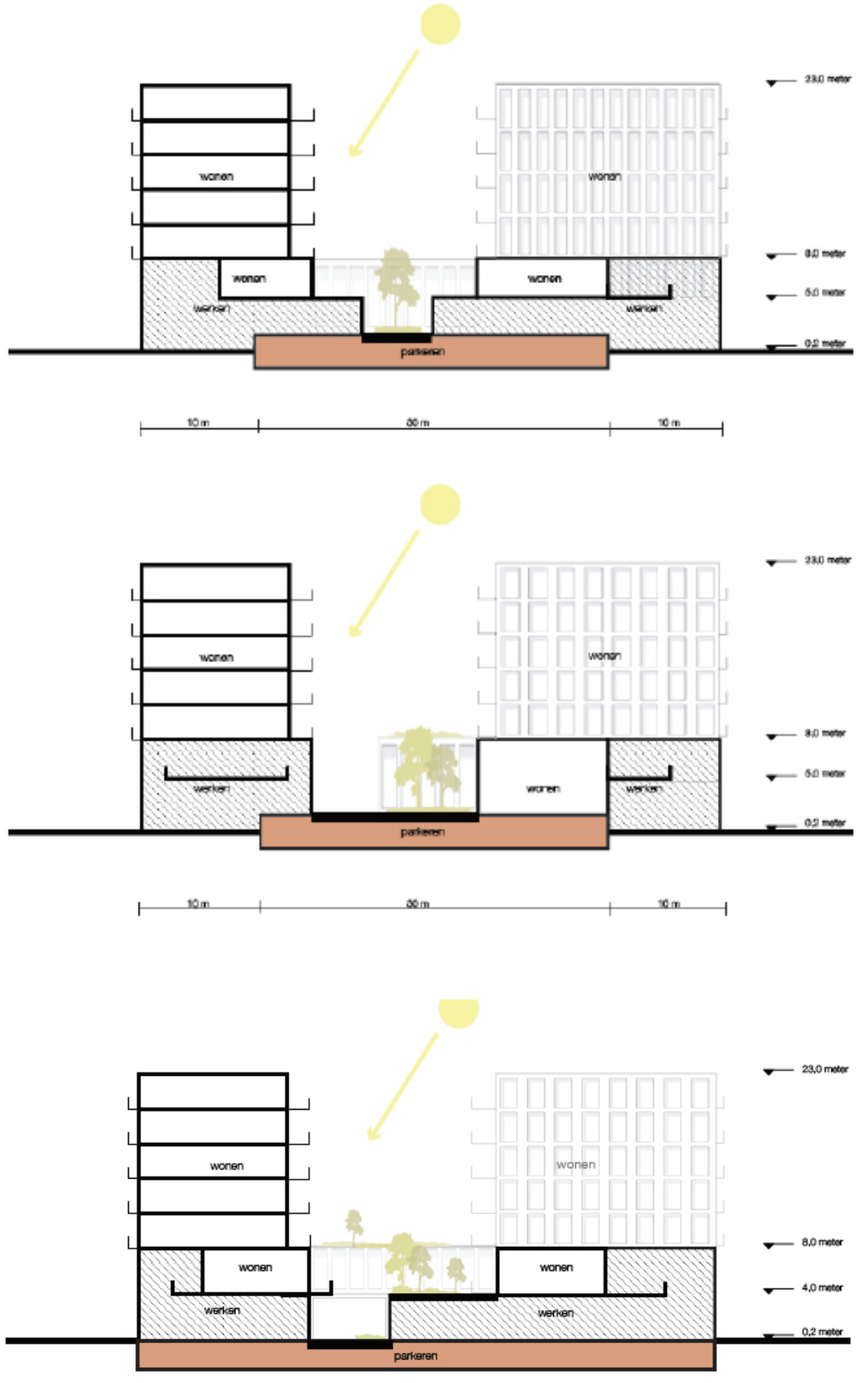
- Voor het dak van parkeergarages, als hier geen bebouwing bovenop staat, gelden dezelfde regels als voor het dak van de plinten.

### 3. bouwregels voor parkeergarages

- Parkeergarages en bergingen liggen binnen de bebouwing, verdiept of halfverdiept. Ook fietsparkeren vindt bij voorkeur plaats in gemeenschappelijke fietsenbergingen, liefst op de begane grond, goed ingepast in de gevel en zoveel mogelijk terugliggend ten opzichte van de gevelrooilijn;

- Een geheel verdiepte parkeergarage ligt over het algemeen in het verlengde van de voorgevelrooilijn. Een halfverdiepte garage dient echter minimaal 8 meter terug te liggen van de gevelrooilijn, om op straatniveau een woon/werkfunctie te kunnen situeren;

- Inritten van parkeergarages worden geïntegreerd in de bebouwing, met een volledig inpandige hellingbaan. In verband met de verkeersveiligheid wordt op eigen terrein, aansluitend op openbaar gebied, een vlakstand gerealiseerd van tenminste 5 meter;



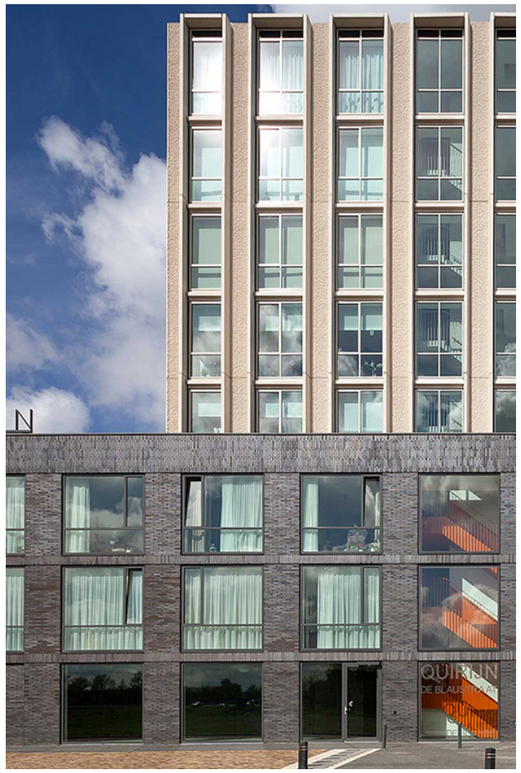

voorbeelduitwerkingen doorsnedes blok 2

## 4.3 Welstand

De Weespertrekvaartbuurt staat in de gemeentelijke Welstandsnota (2016) vooralsnog aangeduid als bedrijven- en kantorenterrein met welstandsniveau ‘gewoon’. Bij vaststelling van het bestemmingsplan wordt het welstandsniveau aangepast tot ‘bijzonder’ omdat het een transformatiegebied is. Van toepassing zijn de welstandscriteria voor samengestelde blokken uit hoofdstuk 8E uit de welstandsnota De schoonheid van Amsterdam 2013. Daarnaast zijn een aantal algemene criteria die als een vangnet onder alle andere genoemde criteria liggen en in die zin ook een rol spelen bij de beoordeling van bouwaanvragen. Dit zijn de ‘algemene welstandscriteria’. Ze zijn overkoepelend van aard.

### Supervisie

Het plangebied valt onder het werkterrein van de supervisor van Overamstel. De supervisor van Groot Amstelkwartier is bevoegd om aanvullende welstandscriteria te formuleren en adviseert de ontwikkelende partijen bij de selectie van (landschaps-)architecten. De supervisor adviseert vervolgens met betrekking tot het voorlopig ontwerp en definitief ontwerp van gebouwen en de buitenruimte. Dit advies over de bouwaanvraag gaat - ter ondersteuning – ook naar de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit als het eindverantwoordelijk orgaan.



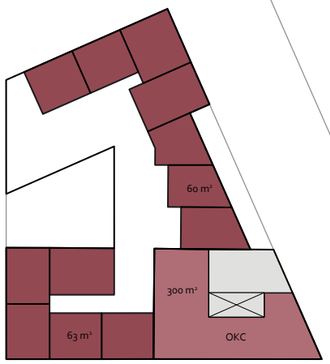
Referentie, bouwblok op plint-De waterman in Sneek, de Zwarte Hond


Referentie, gemeenschappelijke daktuin CPO, Berlijn - Gartenhof

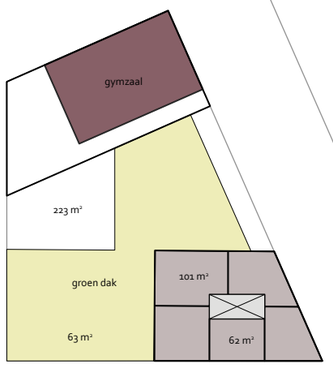

Referentie, gemeenschappelijke daktuin CPO, Brussel, Brutopia


Referentie, gemeenschappelijke daktuin-Groene kaap in Rotterdam, bureau MASSA

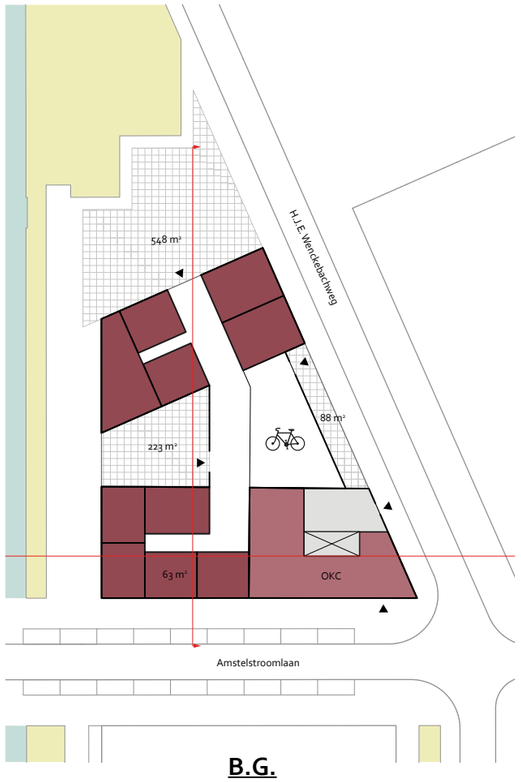

Referentie, opening naar gemeenschappelijke daktuin, bureau MASSA




**1**



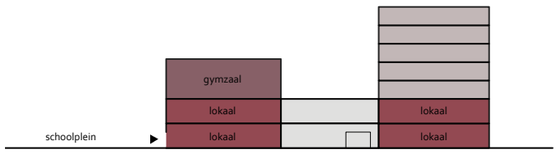

**2**




**B.G.**




doorsnede N-Z




doorsnede O-W

Voorbeelduitwerking schoolblok (1)



Kleuterschool De Gekko, Bonheiden (België), Moke architecten © Thijs Wolzak



Fiep Westendorpschool, Amsterdam, Architectenbureau Paul de Ruiter

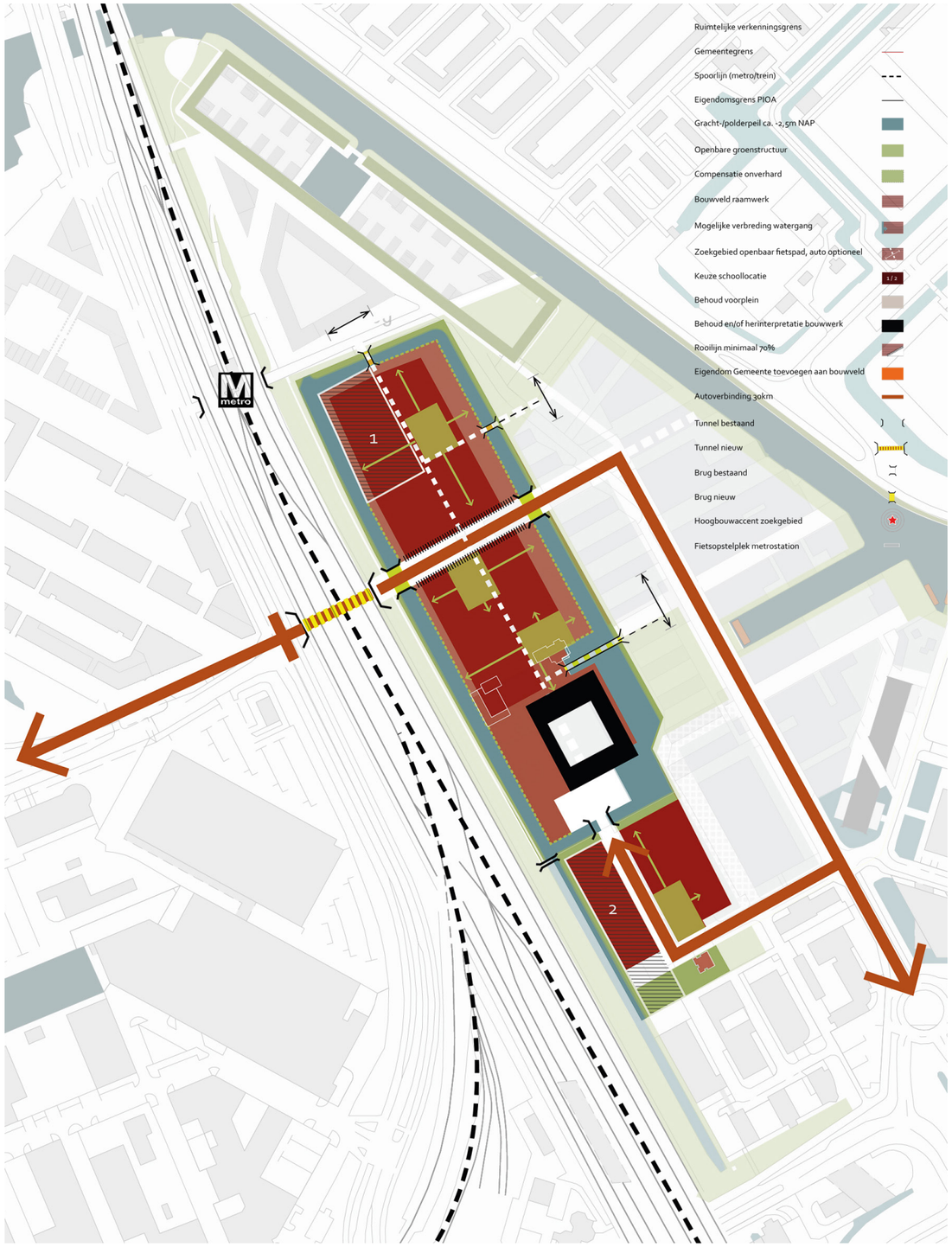



Brede MGR Bekkerschool, Amsterdam, Frencken Scholl architecten



NEF Primary school, Istanboel, CINICI Architects © Cemal Emden

Referenties schoolblok (1): binnenplein, integratie met stedelijke functies en flinke maatgeving




Ruimtelijk raamwerk Nota van uitgangspunten PIOA Amsterdam - Bijlmerbajes



SH2-Sundbyoster Hall II, Kopenhagen, Dorte Mandrup Arkitekter © Adam Mørk



Sport- en cultuurcentrum, Parijs, BRUTHER architecten





São Luís Sports & Arts Gymnasium, São Paulo, Urdi Arquitetura © Neslon Kon

Referenties sportblok (3): actieve plinten, dagverlichte sportzalen en geprogrammeerde daken

## 5.1 Voorlopig ontwerp

Dit stedenbouwkundig plan bevat een voorlopig ontwerp voor de openbare ruimte. Het ontwerp is gebaseerd op de bouwstenen en de ruimtelijke hoofdopzet in hoofdstuk 2. In het ontwerp wordt een scherp onderscheid gemaakt tussen het groen en de verkeersontsluiting.

### Wenckebachweg

De H.J.E. Wenckebachweg vormt samen met de (verlengde) Amstelstroomlaan de hoofdontsluiting van de hele Weespertrekvaartbuurt. De vernieuwde Wenckebachweg krijgt straks een breedte van ongeveer 24 - 27 meter, met een royale ruimte voor trottoir, groenstroken met bomen en stroken voor waterberging. De rijbanen worden 3,85 meter breed, met een middenberm van 2,40. Aan weerszijden van de weg is een servicestrook voor auto- en fietsparkeren, laad- en losplekken en ondergrondse afvalcontainers. Dit is ook de straat waar de werkplint het beste tot zijn recht komt.

Ondanks het brede wegprofiel ligt de grond onder de weg vol met kabels en leidingen, waaronder een hogedruk gasleiding en een groot transportriool. Daardoor is er slechts aan één zijde van het profiel ruimte voor bomen.

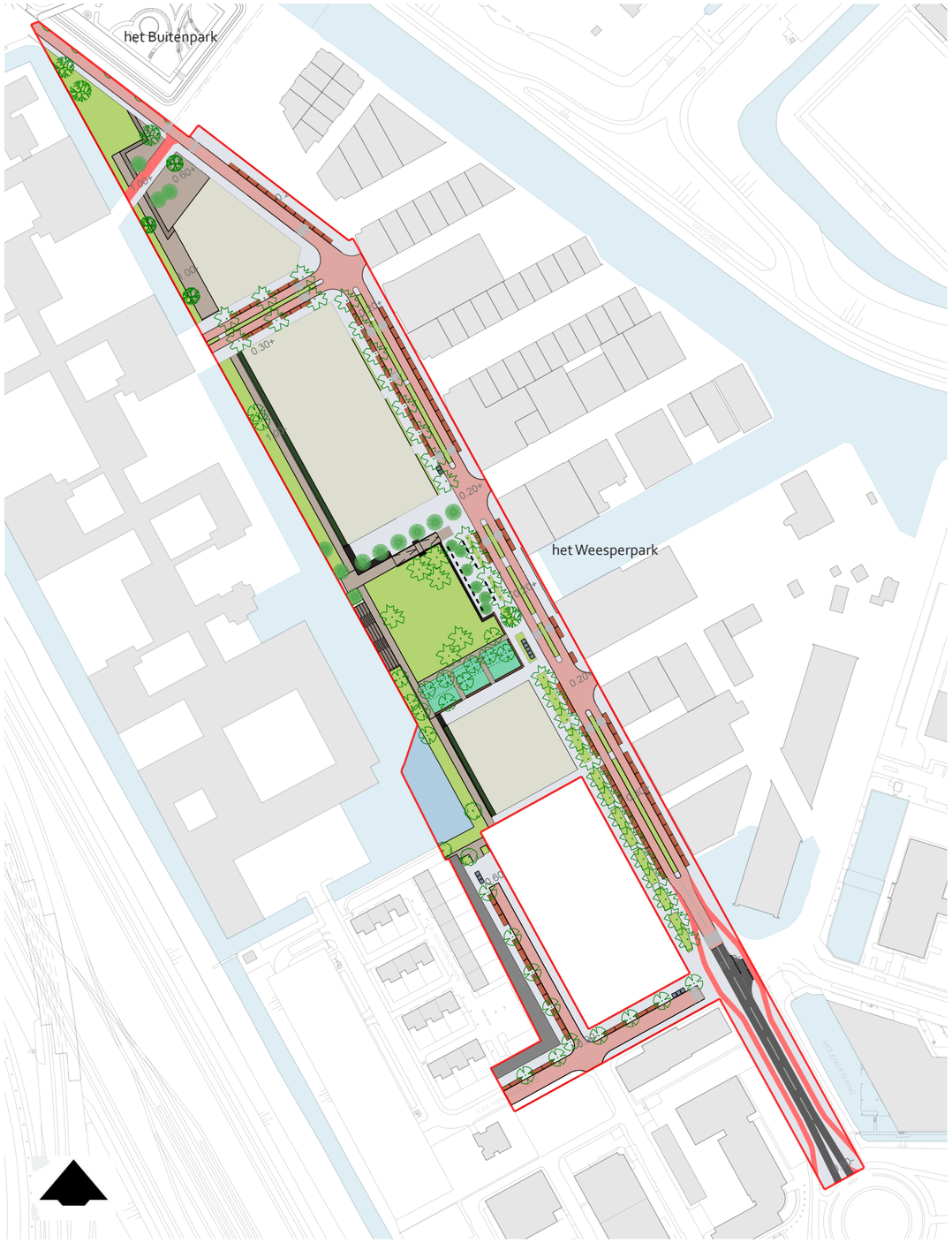
### Groene rand Bijlmerbajes

Langs de gracht rondom de voormalige Bijlmerbajes komt een groene wandelroute, met interessante doorkijkjes naar de Binnenplaats. De gracht heeft cultuurhistorische waarde en is noodzakelijk voor een goede waterhuishouding van zowel de Weespertrekvaartbuurt als het Amstelkwartier 1e fase.

In het zuiden is de gracht met 24 meter behoorlijk breed, maar naar het noorden toe versmalt ze naar ca. 10 meter. Het waterpeil van de gracht ligt op -2,5 meter NAP en vormt daarmee het laagste punt in het gebied. Om het water zo veel mogelijk zichtbaar te maken wordt de wandelroute langs het water verlaagd naar -1 meter NAP. Het groene talud wordt 5 meter breed, de wandelroute erlangs is 4 meter breed. Op de wandelroute is fietsen toegestaan.

De begane grond van de naast de gracht gelegen bouwblokken bestaat hier vooral uit woningen en ligt ongeveer 1 meter hoger dan de wandelroute. Door middel van een margestrook van 3 meter kan dat hoogteverschil worden opgelost. Die strook dient tevens als overgang tussen privé en openbaar en waarborgt de privacy van bewoners.

Over de gracht rondom de Bijlmebajes komen vijf nieuwe bruggen, waarvan twee voor langzaam verkeer. De bruggen worden aangesloten op de wandel/fietsroutes rondom de gracht. De exacte locaties van de bruggen wordt bepaald aan de hand van het winnende ontwerp voor de herontwikkeling van de Bijlmerbajes.




Kaart openbare ruimte, Amstelstroomlaan noordelijke variant

**Weesperpark**

Het nieuw te maken Weesperpark is als het ware een plaatselijke verdikking van de groene rand rondom Weespertrekvaart-Midden. Op die plek vormt het park een groene verbinding tussen het hoofdgebouw van de voormalige Bijlmerbajes en de insteekhaven in de Weespertrekvaartbuurt. Het park biedt openheid midden in het compacte stedelijk weefsel en wordt een centrale ontmoetingsplek voor buurtbewoners, met ruimte voor recreatie, sport en spel.

Het park ligt landschappelijk wat lager dan de Wenckebachweg, waardoor een intieme plek ontstaat met zicht op de Bijlmerbajes. Rond de hoger gelegen rand om het park is ruimte voor bomen van de 1e grootte, met ruim voldoende bomengrond om tot volle wasdom te komen. Vanuit die hoger gelegen rand worden ook de woningen aan het park ontsloten. Dezelfde rand heeft daarnaast ook nog een rol in de (zichtbare) afvoer van regenwater uit de Weespertrekvaartbuurt naar de gracht.

**Buitenpark**

Ook rondom de Buitenplaats, ten noorden van het plangebied, wordt een groene parkzone gerealiseerd. De aan te leggen langzaam verkeersbrug over de Weespertrekvaart (onderdeel van het project Kop Weespertrekvaart) vormt het overgangselement tussen het formele park van de Buitenplaats en de meer informele parkzone eromheen.

Direct grenzend aan deze parkzone wordt in bouwblok 1 een nieuwe basisschool gerealiseerd, met een schoolplein grenzend aan de school en met een speelplek voor kinderen (6-12 jaar) in het park. De oudere kinderen krijgen met name speelruimte in het groen op iets grotere afstand van de school. De bestaande hoogteverschillen in het groengebied worden benut voor speelse elementen.

## 5.2 Kabels en leidingen

**Bestaande situatie**

In het plangebied liggen de bestaande kabels en leidingen verspreid in het profiel van de Wenckebachweg, de trafo's staan verspreid in het omringende gebied.  Het betreft voornamelijk de hoofd tracés van leidingen: Gasunie tracé, onderheid riool transportleiding, elektra en telecommunicatie. Zie ook de bijlage D, Gasleiding.

**Nieuwe situatie**

In het plangebied zullen veel bestaande kabels en leidingen verlegd of verwijderd moeten worden. Voor het verleggen van kabels en leidingen in de openbare ruimte moet rekening worden gehouden met de overlast in de omgeving en omleidingen ter plaatse van de verleggingen.

In Amsterdam wordt gewerkt volgens de "verordening Werken in de Openbare Ruimte (WIOR)

Belangrijkste punten hiervan zijn:

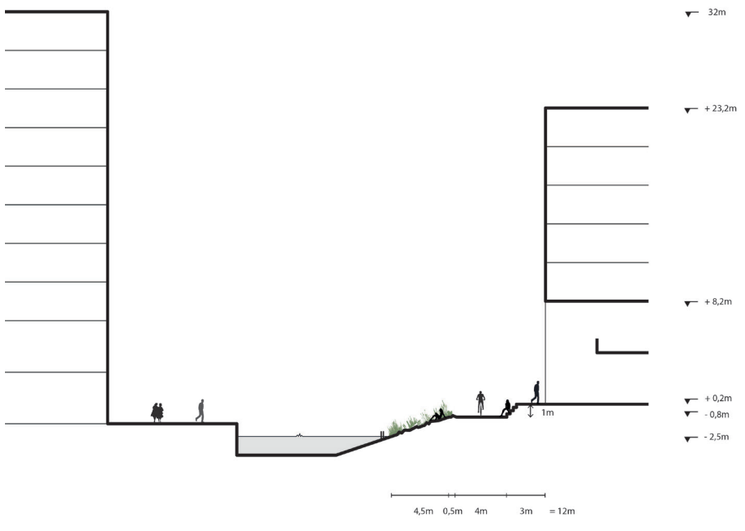
- Niet meer in gebruik zijnde kabels en leidingen dienen altijd verwijderd te worden
- Kabels en leidingen dienen altijd in de openbare ruimte te liggen, vanwege onderhoudswerkzaamheden
- Bij wijziging van de erfpachtgrens of wijziging van grondeigenaar moeten kabels en leidingen verlegd worden.
- Er dient minimaal 2 meter afstand te zijn tussen bomen en kabels en leidingen, tenzij met een wortelscherm gewerkt wordt.

Zowel het profiel als de gevellijn van de Wenckebachweg wordt gewijzigd , daarnaast moeten meerdere kabels en leidingen toegevoegd worden aan het profiel zoals een extra distributienet en een warmtesysteem (Warmte-Koude-Opslag of Nuon Stadswarmte of iets geheel anders). Om te bepalen welk warmtesysteem in dit gebied aangelegd zal worden wordt momenteel een Quickscan Warmteplan opgesteld. De uitkomsten zijn bij het uitgaan van dit SP nog niet bekend. In de indicatieve profielen die meegestuurd zijn is rekening gehouden met leidingen voor Stadswarmte onder het maaiveld.

Het noordelijke deel van de Wenckebachweg ter hoogte van Blok 1 zal het kabels en leidingen pakket verlegd worden. Om dit mogelijk te kunnen maken




Voorbeelduitwerking park nader af te stemmen op plan Bijlmerbajes




Doorsnede, nieuwe openbare oever langs de Bijlmerbajesgracht

is het nodig om alle bestaande kabels en leidingen te verleggen, met als grootste ingreep ook het Onderheid Transportriool. In het zuidelijke deel leidt het inpassen van de nieuwe kabels en leidingen ten opzichte van een bestaand Gasunie tracé en een diep Onderheid Transport riool tot het verleggen van veel kabels en leidingen, dit proberen we echter te minimaliseren afhankelijk van de mogelijkheden.

Het realiseren van de nieuwe hoofdinfra en het verwijderen van de bestaande worden gelijktijdig met het slopen en saneren als onderdeel van het bouwrijp maken uitgevoerd. Hiermee wordt de bouw van het geplande woonprogramma mogelijk gemaakt. Zie de profielen voor indicatie nieuwe kabels en leidingen.

**Grondwater**

Het gebied wordt zonder drainage ontwaterd en moet voldoen aan de gemeentelijke grondwaternorm (ontwateringsdiepte van 0.50 m mag eens per twee jaar kort overschreden worden, uitgaande van kruipruimteloos bouwen). Bij bouwen met kruipruimten geldt een norm van 0.90 m. Hiertoe wordt er afdoende opgehoogd. Ondergrondse werken (parkeerkelders e.d.) dienen waterdicht uitgevoerd te worden.

Ondergrondse voorzieningen/werken mogen een vrije afstroming van grondwater naar het oppervlaktewater niet belemmeren.

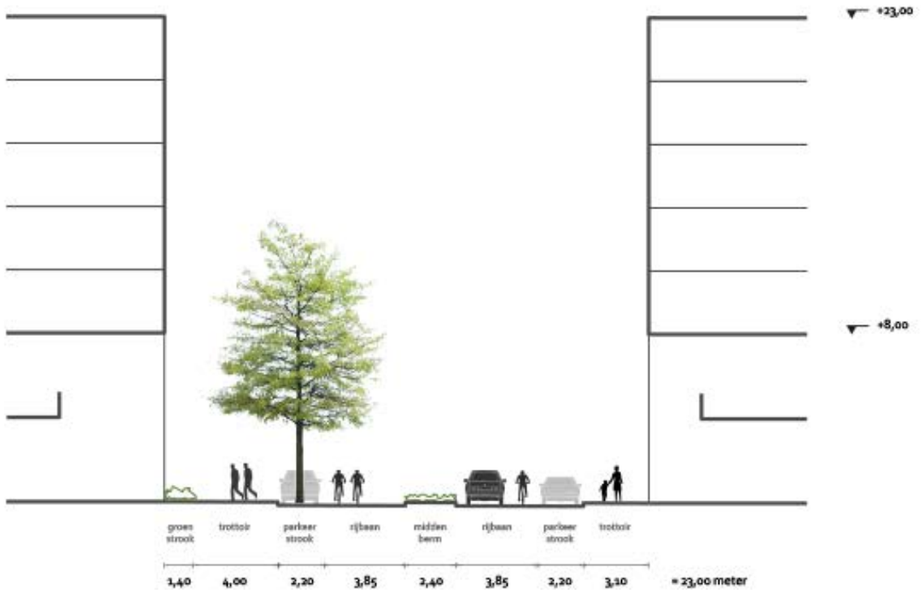
De effecten op het grondwater (ook de effecten op de nabije omgeving) dienen door de ontwikkelaar nader te worden onderzocht, en te worden voorgelegd aan Waternet.

Om de positieve beleving van het water te garanderen moeten de watergangen regelmatig opgeschoond worden. Hiervoor is ruimte (laad- en losplaatsen voor materieel en maaisel) nodig in de openbare ruimte, bruggen moeten voldoende doorvaarthoogte hebben. Samen met de waterbeheerder wordt gezocht naar geschikte plaatsen.

## 5.3 Dwarsdoorsneden

De Wenckebachweg en de Amstelstroomlaan vormen samen de hoofdontsluiting in het gebied. In het zuiden komend vanuit A10 heeft de Wenckebachweg een maat van 27 meter breed. Dit stuk is breder omdat hier ook de hoge drukaardgasleiding ligt. Voorbij het Weesperpark versmalt het profiel naar 24 meter. Het doorgaande verkeer slaat linksaf naar de Amstelstroomlaan . Dit profiel is minimaal 20,8 meter breed en sluit aan op de Spaklerweg. Het meest noordelijke deel van de Wenckebachweg is slechts 16 meter breed en geeft toegang tot de 'Kop van de Weespertrekvaart'.  Door de smallere maat moet het zichtbaar worden dat deze geen doorgaande autoverbinding kent.

Er is gekozen om de Wenckebachweg als rechte straat, zonder bochten en verspringen, te ontwerpen. De oostelijke gevellijn ligt daardoor ook op één lijn. Het aangrenzende trottoir is altijd drie meter breed. De rijbaan en  parkeerstroken hebben een vaste maat. Het trottoir aan de zuidzijde beslaat de overblijvende ruimte en verschilt daardoor  in breedte en geeft ruimte voor bomen en groenvakken. De ligging van de kabels en leidingen onder het maaiveld zijn bepalend voor de situering van de bomen en de exacte breedte van de straten.




Doorsnede, nieuw profiel H.J.E. Wenckebachweg, noordelijk deel




Doorsnede, nieuw profiel H.J.E. Wenckebachweg, zuidelijk deel



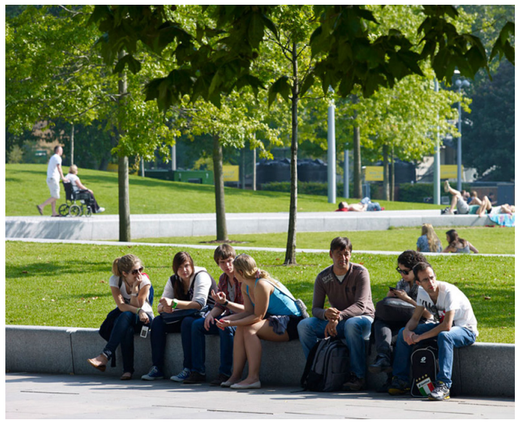

Doorsnede, profiel Amstelstroomlaan



Maquette foto: voorbeelduitwerking Weespertrekvaartbuurt en winnend plan Bijlmerbajes



Maquette foto: voorbeelduitwerking Weespertrekvaartbuurt en winnend plan Bijlmerbajes



Ontmoetingsplekken



Speelveld



Cortenstaal



Openbare ruimtes, Maaskade Cuijk, Buro Lubbers



groene oever buitenzijde Bajesgracht



Sterke hoofdlijnen



Natuurlijk palet, strakke beeldtaal



Trap naar de gracht



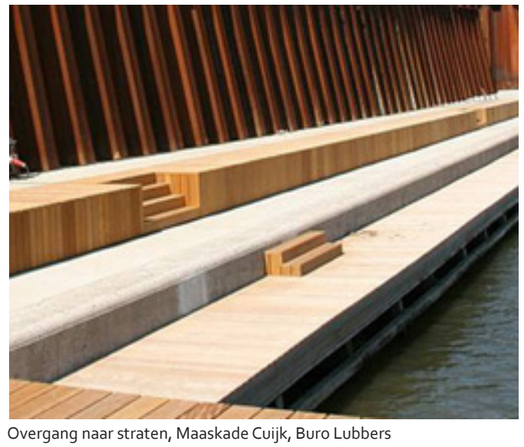
Verfijnd hekwerk



Speelruimte



Robuuste kade



Overgang naar straten, Maaskade Cuijk, Buro Lubbers

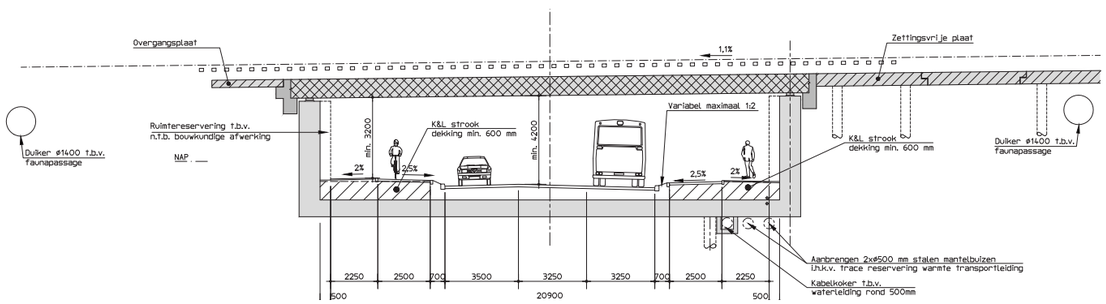
## 5.4 Onderdoorgang Amstelstroomlaan

De onderdoorgang vormt een belangrijke entree naar de Weespertrekvaartbuurt. De vormgeving en inrichting dient te passen bij een functie als hoofdentree. De tunnel krijgt vrij liggende fietspaden als overgang van het 50 km regime op de Spaklerweg naar het 30 km regime aan de oostzijde van het spoorviaduct. In de maatvoering van de onderdoorgang wordt rekening gehouden met een mogelijke toekomstige 3e rijstrook. Vooralsnog wordt uitgegaan van 2 rijstroken met een (voor nood- en hulpdiensten) overrijdbare middenberm.

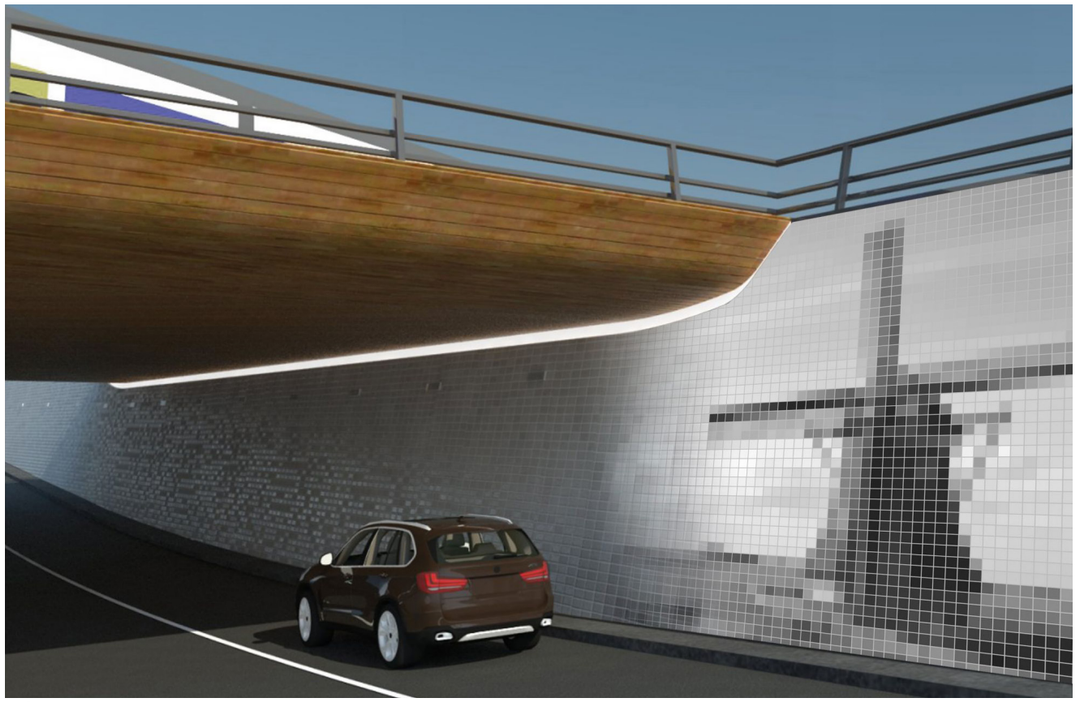
Het belangrijkste is een (op het oog) eenvoudig vormgegeven onderdoorgang met een integrale vormgeving zonder veel materiaalverschillen dat een goed doorzicht biedt door de onderdoorgang. Door onder andere een selectie op kwaliteit wordt uiteindelijk een ontwerp en een bouwende partij geselecteerd. De partijen dienen hiervoor een schetsontwerp in. Voor de selectie is een programma van eisen opgesteld. Hierin zijn duurzaamheidseisen, een beeldkwaliteitsplan met een aantal referentie beelden opgenomen. Zij geven richting aan de gewenste beeldkwaliteit maar zijn geen één op één eis voor de beeldkwaliteit van de onderdoorgang.

Hieronder staan de belangrijkste punten:

- Het viaduct dient ruimte te bieden aan voetgangers, fietsers, auto's en vrachtverkeer. Voor nood- en hulpdiensten is het de belangrijkste 'aanvalsroute' naar de nieuw te ontwikkelen Weespertrekvaartbuurt.
- Openheid, transparantie en een groots gebaar zijn belangrijk, geen benauwd tunneltje of tunnels;
- Licht, vorm, materiaal en kunst combineren tot een gezamenlijk gebaar dat meer is als de som der delen;
- Kolommen worden rank en slank vormgegeven;
- Verkeerstechnische objecten en veiligheidsmaatregelen dienen mee te worden ontworpen met het viaduct en geïntegreerd te worden met de vormgeving hiervan. Hierbij moet onder andere gedacht worden aan verlichting, vangrails, eventuele (schrik-) hekken, bebording, etc;
- Het spoortalud maakt onderdeel uit van de ecologische structuur Amsterdam. Langs het spoortalud verplaatsen zich hoofzakelijk kleine zoogdieren. Hiervoor dienen 2 faunapassage aan de bovenkant van het talud te worden gemaakt, aan iedere zijde van het talud 1 passage. Ook evenwijdig aan de onderdoorgang zijn 2 faunapassage's voorzien;
- Het bestratingsmateriaal dat in het viaduct wordt gebruikt dient aan te sluiten op het Puccini handboek voor de openbare ruimte.




Dwarsdoorsnede onderdoorgang



Referentie ambitie niveau onderdoorgang



Referentie ambitieniveau onderdoorgang

# ASPECTEN 06

## 6.1 Verkeer

Weespertrekvaart-Midden ligt binnen de ring A10, met potentieel goede aansluitingen op het stedelijk weefsel van Amsterdam. Op dit moment is het gebied vooral goed ontsloten per auto. In de nieuwe situatie ligt de focus juist op goede fiets- en voetgangersverbindingen en wordt de auto minder dominant.

De nieuwe verkeerssituatie wordt in samenhang met de Kop Weespertrekvaart, de herontwikkeling van de Bijlmerbajes en de transformatie van Weespertrekvaart-Oost bekeken. Vast staat dat de H.J.E. Wenckebachweg en de Amstelstroomlaan richting Spaklerweg de hoofdontsluiting zullen vormen. Deze wegen worden als 30 km-regime uitgevoerd: daardoor is de buurt goed ontsloten, maar wordt sluipverkeer tegengegaan. Op dit moment is de Weespertrekvaartbuurt vooral een bedrijventerrein, met een drukke ochtend- en avondspits van werknemers. Een verkeersstudie voor het heel Overamstel laat zien dat de geplande mix van wonen en werken een gunstig effect heeft op het aantal verkeersbewegingen in de spits.

### Elektrisch rijden

Alle tekenen wijzen erop dat elektrisch rijden de toekomst heeft. Door nu in gebouwen op elektrisch rijden te anticiperen kunnen dure aanpassingen in de toekomst worden vermeden. Voor de openbare ruimte is het uitgangspunt dat 20% van de parkeerplaatsen is voorzien van laadpalen en dat de overige 80% daarop is voorbereid met mantelbuizen en een passende capaciteit van het elektriciteitsnet.

### Parkeernorm

Volgens de Nota Parkeernormen Auto (juni 2017) worden in nieuwe situaties geen vergunningen voor parkeren op straat meer uitgegeven, maar dienen bewoners op eigen terrein te parkeren. Alleen voor bezoekers en laden/lossen resteren nog plekken op straat.

De maximum parkeernorm bedraagt 1 parkeerplaats per woning. Voor de sociale huur en het middensegment huur zijn geen minimum parkeernormen. Ontwikkelaars worden gestimuleerd innovatieve mobiliteitsconcepten in hun gebouwen toe te passen.

De gevolgen van dit nieuwe parkeerbeleid zijn lastig in te schatten. Verwacht wordt dat minder dan de helft van de woningen een parkeerplaats nodig heeft. Met een gemiddelde woninggrootte van 59 m2 gbo (175 woningen) zouden er in Weespertrekvaart-Midden ongeveer 60 gebouwde parkeerplaatsen en 17 bezoekersparkeerplaatsen nodig zijn. In het voorlopig ontwerp van de openbare ruimte zijn nu circa 100 parkeerplaatsen op straat opgenomen. Dat is ongeveer 40 parkeerkplaatsen minder dan het huidige aantal. Een groot deel van die parkeerplekken zijn ook bestemd voor de nog te ontwikkelen bouwblokken in Weespertrekvaart-Oost. Het aantal parkeerplekken kan nog verminderen door de realisatie van laad/los voorzieningen en meer fietsparkeren.

In Weespertrekvaart-Midden is halfverdiept en ondergronds parkeren het uitgangspunt. Daarnaast zijn de basementen (plinten) van de bouwblokken zo diep, dat daar soms ook een deel bovengronds kan worden geparkeerd. De parkeernorm voor koopwoningen is:

- Woningen kleiner dan 30 m²: minimaal 0,1 parkeerplaats/woning
- Woningen tussen 30 en 60 m²: minimaal 0,3 parkeerplaats/woning
- Woningen groter dan 60 m²: minimaal 0,6 parkeerplaats/woning
- Kantoren: maximaal 1 parkeerplaats per 125 m² BVO

### Openbaar vervoer

Op dit moment is het gebied vooral gericht op de auto, maar in de toekomst ligt de focus op langzaam verkeer en openbaar vervoer. Metrostation Spaklerweg ligt op loopafstand van de buurt en biedt op zijn beurt snelle toegang tot de knooppunten Amstelstation en Duivendrecht.



### Langzaam verkeer

Het fietsgebruik in Amsterdam groeide in de afgelopen 20 jaar van 340.000 dagelijkse fietsritten in 1990 naar 490.000 in 2008. Deze groei zet door. Ook het fietsgebruik in de Weespertrekvaartbuurt en Overamstel zal sterk groeien met de transformatie naar een gemengd woon/werkgebied.

Weespertrekvaart-Midden wordt dan ook primair ingericht op langzaam verkeer. Op dit moment is hier echter nog geen fijnmazig fietsnetwerk. Belangrijke ontbrekende schakels zijn verbindingen over de Weespertrekvaart en een onderdoorgang onder het spoor. In het stedenbouwkundig plan wordt in beide wensen voorzien. De financiering van een eerste langzaam verkeerbrug over de Weespertrekvaart is gedekt in het project Kop Weespertrekvaart. De aanvraag voor een zuidelijk gelegen tweede brug is nu in procedure. Deze bruggen zullen voor fietsers een aanzienlijke tijdwinst opleveren en sluiten de buurt direct aan op fietsroutes richting Watergraafsmeer, Weesp en Gein. Daarnaast zijn twee nieuwe bruggen gepland over de Bijlmerbajesgracht. De basisschool in bouwveld 1 ligt grotendeels aan voetgangersgebied en wordt eveneens goed bereikbaar per fiets, omdat daar een fietspad naar het Amstelkwartier ligt.

### Fietsparkeren

In de bouwenveloppen zal aandacht worden besteed aan voldoende en goed bereikbare fietsenbergingen. De 'Bouwbrief' stelt dat een gezamenlijke fietsenberging door de gemeente onder voorwaarden als gelijkwaardig aan individuele fietsbergingen wordt gezien. Een van die voorwaarden is gemakkelijke bereikbaarheid; het moet weinig tijd en moeite kosten om vanaf de straat de fietsenberging te bereiken. De gezamenlijke fietsenberging heeft de voorkeur boven individuele fietsenbergingen. Een gezamenlijke fietsenberging kan voorkomen dat fietsen in de openbare ruimte worden gestald. Hierbij moet ook voldoende ruimte gecreëerd worden voor bijzondere modellen, zoals bakfietsen en gemotoriseerde tweewielers. In de nabije toekomst wordt de Nota Parkeernormen Fiets & Scooter vastgesteld, met concrete normen in relatie tot woninggrootte en voorzieningen.



Fietsparkeren



Metrostation Spaklerweg

## 6.2 Bewegende stad

In Amsterdam doet een op de drie volwassenen te weinig aan beweging en een kwart van de kinderen onder de 14 jaar heeft overgewicht. Het stedelijk programma De Bewegende Stad wil daar verandering in aanbrengen. Onderdeel van het programma is 'De Amsterdamse beweeglogica', die een relatie legt tussen de inrichting van de stad en de keuze van mensen om te bewegen:

- De bewegende stad geeft ruim baan aan de fietser en de voetganger;
- In de bewegende stad is sport om de hoek;
- De bewegende stad is een speeltuin;
- In de bewegende stad wordt niet stil gezeten.

Het planconcept van de Weespertrekvaartbuurt voldoet aan vrijwel alle bouwstenen van de Bewegende Stad. In het ontwerp staan fietsers en voetgangers centraal. Een informeel netwerk van tussenstraten verbindt mensen, voorzieningen, sportfaciliteiten (blok 3).

De routes in Weespertrekvaart sluiten goed aan op de directe omgeving. Twee nieuwe fietsbruggen over de Weespertrekvaart maken het mogelijk om een rondje te (hard)lopen langs het water. Met de nieuwe fietsbruggen zijn ook de voorzieningen in de Watergraafsmeer dichtbij, waaronder schooltuin Gerrit Kalf, sportvelden, het Darwinplantsoen en park Frankendael. De nieuwe bruggen over de Bijlmerbajesgracht maken straks ook dat getransformeerde gebied goed bereikbaar. In de openbare ruimte van de Weespertrekvaartbuurt komen de volgende voorzieningen die bewegen in het algemeen zullen bevorderen:

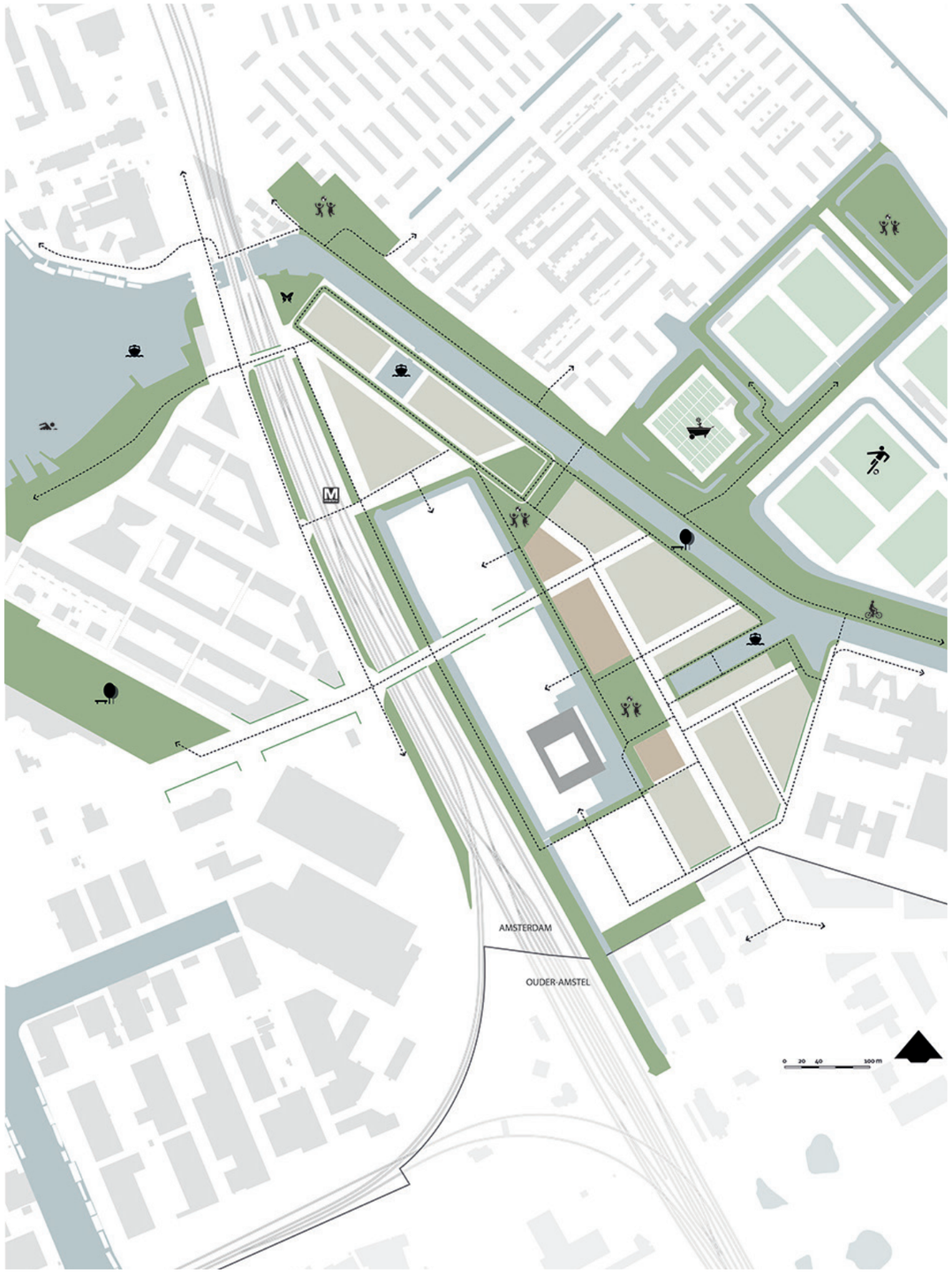
- Speelgelegenheden voor uiteenlopende leeftijden;
- Brede kades en stoepen;
- Een speelweide centraal in de buurt;
- Openbare schoolpleinen;
- Bankjes voor met name oudere bewoners.








Recreatief gebruik van de vaart aan de ecologische oever




Sport en bewegen als integraal onderdeel van de weespertrekvaartbuurt

## 6.3 Duurzaamheid

De gemeentelijke agenda Duurzaam Amsterdam (2015) draagt in belangrijke mate bij aan het ontwerp en de invulling van Weespertrekvaart-Midden. Met name voor de thema's duurzame energie, gezondheid, klimaatbestendigheid, circulair bouwen en afval. Het winnende plan van de Bijlmerbajes heeft hoge ambities op gebied van Duurzaamheid. Mogelijk kunnen we de energiesystemen en het afvalsysteem afstemmen met de plannen van de Bijlmerbajes.

### Verminderen energieverbruik

Een duurzame stad heeft een beperkt energieverbruik. Het Amsterdamse beleid gaat uit van nieuwbouwwoningen met een Energieprestatiecoëfficiënt (EPC) van EPC 0,15. Dat is minimaal 60% scherper dan de landelijke norm. Voor utiliteitsbouw geldt een vergelijkbare verlaagde EPC.

### Duurzame warmte

Volgens de gemeentelijke strategie 'Naar een stad zonder aardgas' (2016) moet de stad geleidelijk aan onafhankelijk worden van aardgas voor het verwarmen van gebouwen. De twee alternatieven zijn grosso modo: elektrische verwarming (warmtepompen) of een warmtenet (stadsverwarming).

Aan de andere kant van het spoor ligt reeds een NUON warmtenet in het Amstelkwartier. Die nabijheid biedt uiteraard kansen voor de Weespertrekvaartbuurt om daarop aan te sluiten. De keuze om met NUON in zee te gaan hoeft nu echter nog niet te worden gemaakt, maar het is wel verstandig om nu al rekening te houden met de komst van een collectief warmtenetwerk. Met de geplande hoogstedelijke dichtheden zijn individuele warmtevoorzieningen per woning of gebouw minder duurzaam en veel lastiger te realiseren. Anticiperen op een collectief warmtenet vraagt om ruimte reserveringen in de wegprofielen, waar later warmteleidingen in kunnen worden gelegd. Mogelijk is een warmtenet nog niet operationeel bij oplevering van de eerste gebouwen (basisschool). Daarvoor zijn twee oplossingen: die eerste gebouwen worden verwarmd met een tijdelijke centrale gasketel, of die gebouwen worden all-electric verwarmd (warmtepompen met eventueel energieopslag in de bodem.

### Duurzame elektriciteit

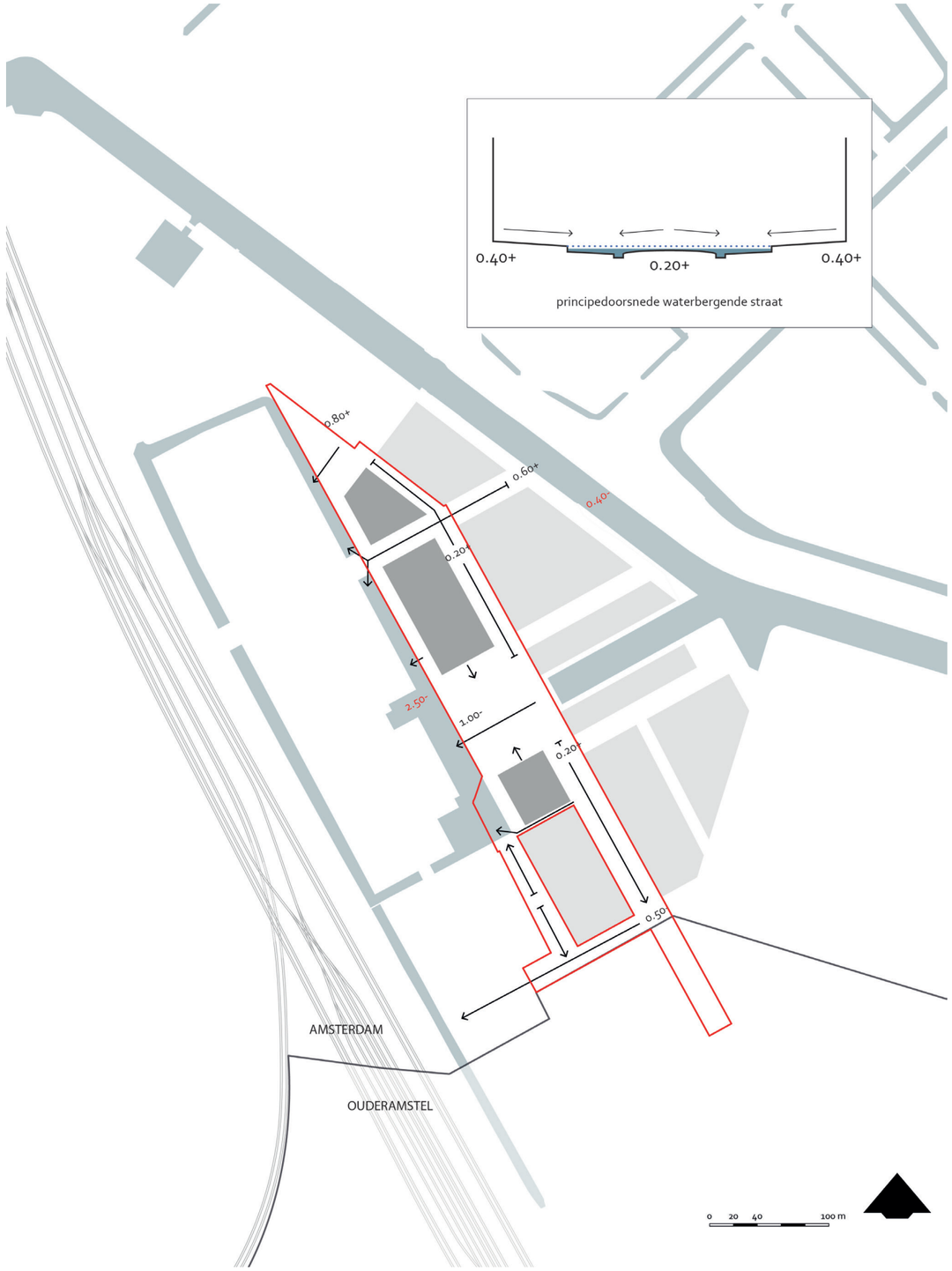
Uitgangspunt is dat de daken van de bouwblokken worden belegd met zonnepanelen (PV). Dat is over het algemeen ook noodzakelijk om de gestelde EPC eis van 0,15 te kunnen halen. In Weespertrekvaart-Midden is een kleine 24.000 m2 (dak)oppervlak nodig om het gebouw gebonden elektriciteitsverbruik op duurzame wijze op te wekken.

### Klimaatbestendigheid

Het mondiale broeikaseffect heeft klimaatveranderingen in gang gezet die in Nederland onder meer zullen leiden tot extreme pieken van neerslag, die zonder maatregelen grote overlast en schade veroorzaken. Het is daarom de ambitie om de stad klimaatbestending en 'rainproof' te maken. Door de herontwikkeling van de Weespertrekvaart-Midden neemt het verhard oppervlak toe van 55% naar 78% ongeveer 9.000m2. De compensatie wordt gerealiseerd door extra wateroppervlak toe te voegen in de gracht van de Bijlmerbajes en in het Weesperpark. Elke 1.000 m2 toename verhard oppervlak wordt met 100 m2 openwater gerealiseerd. Daarnaast zullen extra maatregelen in de Weespertrekvaartbuurt bijdragen aan het rainproof maken van het gebied:

- Berekeningen wijzen uit dat forse neerslag van 60 mm/24 uur zonder schade in de buurt kan worden opgevangen. De openbare ruimte en de gebouwen kunnen 50% bergen (vasthouden) en het gescheiden rioolsysteem doet de rest. Mocht de bui groter zijn, dan zijn de straten zo ingericht dat het regenwater via het maaiveld kan afwateren naar de Bijlmerbajesgracht. Een klein deel kan direct op de Weespertrekvaart afwateren (zie de kaarten in de bijlage);

- Regenwater wordt zoveel mogelijk in de buurt geborgen: in waterbergende straten, geveltuinen,




Afwateringsprincipe

groene elementen langs de kade, op daken en in binnentuinen. In de bouwenveloppen komen voorschriften om de waterbergende capaciteit op daken en in hoven te waarborgen;

- De randen van het Weesperpark worden gebruikt om regenwater uit de buurt te verzamelen en gereguleerd af te laten stromen (zo mogelijk zichtbaar) naar de Bijlmerbajesgracht. Ook het hemelwaterriool loost op de Bajesgracht om de doorspoeling van de gracht te vergroten en daarmee de waterkwaliteit te verbeteren.

**Circulair bouwen**

Circulair bouwen richt zich op het slim omgaan met (de levensduur van) materialen en op aanpasbaar bouwen, zodat een gebouw de veranderende wensen van meerdere generaties kan accommoderen, desnoods van functie kan veranderen, en zo langer meegaat. Hergebruik van materialen verdient de voorkeur. Ook lokale materialen, die zonder veel energie zijn te winnen, scoren relatief goed. Voor de gebouwschil worden hoogwaardige materialen ingezet. De gemeente Amsterdam wil uiteindelijk toe naar gebouwen waarbij materialen demontabel zijn en gedocumenteerd worden, zodat materialen elders kunnen worden hergebruikt.

In de volgende planfase voor Weespertrekvaart-Midden worden de prestaties voor circulair bouwen nader uitgewerkt, eventueel met pilots om een nieuwe aanpak uit te proberen. Voor een efficiënte omgang met grondstoffen is de insteek vergelijkbaar met de standaard BREEAM Mat 1 en voor flexibiliteit met BREEAM Mat 8, waarvan de scores nog nader worden bepaald.

**Afvalinzameling**

De gemeente wil het scheidingspercentage voor huishoudelijk afval omhoog brengen van 19% in 2013 naar 65% in 2020. Daarvoor zijn gemeentelijke richtlijnen voor nieuwbouwprojecten in de maak, en de Weespertrekvaartbuurt zal daarop voorsorteren. De essentie van het nieuwe beleid is dat bewoners hun glas, papier, plastic, drankkarton en blik dichtbij de woning kwijt kunnen in ondergrondse containers, en het dan nog resterende afval ergens in de wijk kunnen brengen. Het is de bedoeling dat ook grofvuil naar een inzamelpunt wordt gebracht. Het afvalpunt Rozenburglaan ligt dichtbij de Weespertrekvaartbuurt.

De ondergrondse containers in Weespertrekvaart-Midden staan in de Wenckebachweg en in de zijstraten. Bij de locatiekeuze voor de containers wordt rekening gehouden met maximale loopafstanden. Het totaal aantal containers wordt in principe als volgt bepaald:

- Restafval: 1 container per 100 huishoudens
- Papier: 1 container per 200 huishoudens
- Plastic: 1 container per 200 huishoudens
- Glas: 1 container per 300 huishoudens
- Textiel: 1 container per 750 huishoudens

Door gebruik te maken van perscontainers kan het aantal bakken worden beperkt. Bij hoogbouw heeft de ruimtelijke inpassing van (ondergrondse) containers bijzondere aandacht.

**Gezondheid**

Luchtverontreiniging van verkeer is een belangrijke oorzaak van ziekte en vroegtijdig overlijden. Voor de Weespertrekvaartbuurt is de inzet om autogebruik zoveel mogelijk in te perken, bijvoorbeeld met een lage parkeernorm. Daarnaast wordt stadsbreed gestreefd naar verduurzaming van het verkeer (openbaar vervoer, schone motoren, elektrisch rijden).

Toepassing van beplanting, bomen, groene gevels en daken draagt bij aan een betere luchtkwaliteit en aan een aangenamer leefklimaat, omdat het groen verkoeling geeft op warme zomerdagen. In de bouwenveloppen zal dan ook aandacht worden gevraagd voor groene daken en –gevels.

## 6.4 Waterkering

De huidige bebouwing van de Weespertrekvaartbuurt in zijn totaliteit staat op sommige plekken direct aan het water en staat dus in de kernzone van de (verholen) waterkering. Die kernzone is onderdeel van een theoretisch dijkprofiel oftewel 'legger', die zich vaak onder het maaiveld bevindt, en moet het gebied beschermen tegen een overstroming. In dit profiel mag in de toekomst niet (meer) worden gebouwd. Waar mogelijk zal het dijkprofiel langs de Weespertrekvaart met 0,5 meter worden opgehoogd, rekening houdend met een toekomstige stijging van het waterniveau. Bij de herontwikkeling van de Weespertrekvaartbuurt wordt rekening gehouden met eisen vanuit de legger. Het maaiveld is of wordt opgehoogd van +0,1 naar +0,6m NAP en de nieuwe bebouwing staat 15 meter uit de oever van de Weespertrekvaart.



voorbeeld van regenwater retentie

## 6.5 Bodem

De bodemkwaliteit van het plangebied is voorjaar 2017 onderzocht. Om een goede indruk te krijgen van de kwaliteit en de bodemopbouw zijn boringen doorgezet tot 3,5 meter diepte.

Ter plaatse van bouwblok 1, 2 en 3 zijn maximaal lichte verontreinigingen aangetroffen. De verwachting is dat deze kavels zonder sanering geschikt zijn voor de toekomstige bestemming.

Punt van aandacht bij de uitvoering is dat bouwblok 1 wel grenst aan een verontreiniging. Deze verontreiniging is veroorzaakt door een voormalige teerfabriek net buiten het plangebied. Bij het verleggen van de HJE Wenckebachweg zal ter hoogte

van bouwblok 1 ook rekening gehouden moeten worden met deze verontreiniging.

## 6.6 Natuur

De Weespertrekvaartbuurt ligt niet in de Hoofdgroenstructuur of Ecologische Hoofdstructuur, maar wordt er wel door omgeven, in de vorm van het spoortalud en de oostzijde van de Weespertrekvaart. In het natuurwaardenonderzoek Weespertrekvaartgebied zijn voor het plangebied geen beschermde vogels, planten en vissen aangetroffen. In de bomen en in het water kunnen wel nesten zitten die tijdens het broedseizoen met rust gelaten moeten worden.

Er zijn wel een aantal beschermde zoogdieren reptielen en amfibieën aanwezig; de bosmuis, egel, gewone pad, groene kikker, bruine kikker en kleine watersalamander. Voor deze dieren geldt de normale zorgplicht en een vrijstelling bij ruimtelijke ontwikkelingen. Bij sloop of renovatie van bebouwing moet altijd onderzoek worden verricht naar nestplaatsen van bijzondere soorten vogels en zoogdieren.

### Natuurinclusief bouwen

Nieuwbouw en renovatie bieden potentieel interessante kansen om de biodiversiteit van Amsterdam te vergroten, bijvoorbeeld met neststenen voor mussen, gierzwaluwen en spreeuwen. Ook voor vleermuizen kunnen voorzieningen worden ingepast. Bovendien kan groen in de openbare ruimte op verschillende manieren bijdragen aan een ecologisch waardevolle buurt.

### Groene daken

Ook groene daken en gevels vallen onder 'natuurinclusief bouwen' en bieden grote voordelen, niet alleen voor de natuur maar ook voor de bewoners zelf:

- Groene daken bufferen regenwater en dragen eraan bij dat het riool niet overbelast raakt bij hevige regenbuien;
- In de zomer geven sedumdaken verkoeling met gemiddeld 3 graden Celsius. In de winter wordt warmte beter vastgehouden;
- Groene daken en gevels verminderen de hoeveelheid fijnstof in de lucht;
- Een daktuin of sedumdak/kruidendak is gunstig voor insecten, die op hun beurt door vleermuizen en vogels worden gegeten, wat het hele lokale ecosysteem ten goede komt. Daarnaast beantwoorden zulke daken aan een unaniem aangenomen raadsmotie om de stad bijenvriendelijk in te richten;
- Groene gevels, in de vorm van klimplanten of echte gevarieerde groene muren, bieden nestgelegenheid voor vogels.


Begroeide gevel


Moestuin


Waterretentie


Nestkast


Daktuin


Insect hotel


Geveltuin


Vlindertuin

## 7.1 Fasering plangebied

Half september is het winnend plan voor de herontwikkeling van de Bijlmerbajes bekend geworden. Dit najaar kunnen in samenwerking met de winnaar de definitieve liggingen van de Amstelstroomlaan en de bruggen naar de Bijlmerbajes in dit SP voor Weespertrekvaart-Midden worden bepaald.

Om de herontwikkeling te kunnen beginnen zullen eerst de studenten containerwoningen in het plangebied worden verwijderd. Dat zal in 3 fasen gebeuren. Te beginnen in 2018 tot 2020. Het noordelijk deel wordt als eerste leeg opgeleverd, zodat er een tijdelijke bouwweg kan worden aangelegd voor de Bijlmerbajes en de onderdoorgang naar de Amstelstroomlaan. Voor de bomen in het noordelijk deel wordt een kapvergunning aangevraagd. De ontwikkelstrategie is vervolgens de basisschool in bouwveld 1 en de sporthal in bouwveld 3 te ontwikkelen. In bouwveld 2 komen woningen en nieuwe bedrijfsruimten in de plint.

Het nieuwe brede 30 kilometer profiel van de Wenckebachweg wordt al in een vroeg stadium aangelegd, met de nieuwe maaiveldhoogtes. Waar nodig zullen kabels en leidingen worden aangepast. Omdat er aanvankelijk nog veel bouwverkeer is, krijgt de rijbaan een tijdelijke bestrating totdat de bouwwerkzaamheden zijn afgerond.

## 7.2 Juridische voorbereiding

Voor het hele Groot Overamstel gebied is een milieueffectrapportage (MER) opgesteld. De MER is destijds gekoppeld aan het bestemmingsplan Amstelkwartier tweede fase. Voordeel hiervan is dat met deze procedure de m.e.r-plicht voor vervolgprocedures in Overamstel is uitgewerkt. Het bestemmingsplan met bijbehorende MER Overamstel is op 27 november 2013 door de gemeenteraad vastgesteld. Op basis van het MER en dit stedenbouwkundig plan worden één of meerdere bestemmingsplannen opgesteld. Weespertrekvaart Midden grenst aan de bedrijvenstrook Weespertrekvaart Oost. In deze bedrijvenstrook zijn bedrijven aanwezig, die mogelijk milieuhinderlijk zijn voor de realisatie van woningen. Onderzocht wordt of het mogelijk is om de milieuhinder te verminderen of dat er bedrijven verplaatst of uitgeplaatst moeten worden om woningbouw mogelijk te maken.

## 7.3 Selectie marktpartijen

De keuze van marktpartijen voor de ontwikkeling van de bouwenveloppen in de bouwvelden gebeurt via openbare meervoudige selectieprocessen, volgens het gemeentelijk document Beleidsregels Selectieprocessen. Bij de selectie hanteert de gemeente vooraf gedefinieerde criteria zoals duurzaamheid, kwaliteit en prijs. Daarbij geeft het gemeentebestuur relatief veel gewicht aan het criterium duurzaamheid. Op bijzondere locaties, zoals de sporthal in bouwveld 3, zal ook de architectonische kwaliteit als criterium worden opgenomen.

## 7.4 Communicatie

De omgeving wordt via verschillende kanalen geïnformeerd over de plannen voor de Weespertrekvaartbuurt in het algemeen en voor Weespertrekvaart-Midden in het bijzonder. Waar mogelijk is naast informeren ook sprake van consultatie en dialoog met de omgeving. Ambtelijk is het stedenbouwkundig plan besproken in het Stedelijk Toets- en Adviesteam (STAT) en de Centrale Verkeerscommissie (CVC). Hun adviezen zijn in de bijlagen opgenomen en goeddeels verwerkt in het voorliggend plan.

### Participatie omwonenden en belanghebbenden

In het verdere ontwerp van de openbare ruimte wordt aan omwonenden de mogelijkheid geboden om echt te participeren in de planvorming. Bijvoorbeeld bij het opstellen van een definitief ontwerp voor het buurtpark, dat ook een centrale ontmoetingsruimte voor de buurt zal vormen.

## 7.5 Financiële uitvoerbaarheid

De grond in het plangebied Weespertrekvaart –Midden is in vol eigendom van de gemeente, waardoor geen kosten hoeven te worden gemaakt voor de verwerving. Het stedenbouwkundig plan is doorgerekend en blijkt economisch uitvoerbaar. De financiële paragraaf met risicoanalyse zijn kabinet.

## 7.6 Planning besluitvorming

Het streven is om in 2020 te beginnen met de bouw van de eerste woningen en de basisschool in bouwveld 1. Om die planning te kunnen halen ziet het besluitvormingsproces er als volgt uit:

1. **Inspraak**: het stedenbouwkundig plan voor Weespertrekvaart-Midden wordt na vrijgave door B&W zes weken ter inzage gelegd voor inspraak. Halverwege de inspraakperiode wordt bovendien een informatiebijeenkomst georganiseerd voor bedrijven en direct omwonenden.

2. **Nota van beantwoording**: na de inspraakperiode worden de inspraakreacties vastgelegd in een Nota van Beantwoording. De eventuele aanpassingen van het stedenbouwkundig plan worden daarin benoemd en doorgevoerd in het plandocument zelf.

3. **Bestuurlijke besluitvorming**: het stedenbouwkundig plan gaat, samen met het bijbehorende Investeringsbesluit, begin 2018 naar het college van B&W en naar de gemeenteraad.

4. **Bouwenveloppen**: in de loop van 2018 worden de bouwenveloppen en het bestemmingsplan(nen) opgesteld. Daarna kan worden begonnen met de selectie van marktpartijen, het ontwikkelen van concrete bouwplannen en start bouw in 2020.

De bovengenoemde planning is afhankelijk van inspraak en besluitvorming en kan daardoor mogelijk vertragen.



Maquette foto: voorbeelduitwerking Weespertrekvaartbuurt en winnend plan Bijlmerbajes

# COLOFON


**TITEL**

Stedenbouwkundig Plan Weespertrekvaartbuurt

**VERSIE**

december 2017

**OPDRACHTGEVER**

Grond & Ontwikkeling, Gemeente Amsterdam

**AUTEURS RUIMTE & DUURZAAMHEID**

Ellen Monchen, Hein van Lieshout, Bram Klatser, Harm-Klaas Naaijer, Frits Wolters, Marieke Schut, Nicholas Anneveldt, Daiva Stumbraite, Sybren van den Busken, Babette van der Padt, Geert Jan Cronenberg, Lingjuan Zhang, Arizona Gecaj

**GROND EN ONTWIKKELING & PROJECTMANAGEMENTBUREAU**

Peter Jan Kannegieter, Bernard Wigboldus, Katja Martins, Manon Paulissen, Patrick Winkel, Bart van Dijk

**INGENIEURSBUREAU AMSTERDAM**

Janke Algra

**INFORMATIE**

https://www.amsterdam.nl/projecten/



Waar mogelijk hebben we de oorspronkelijke eigenaar van copyright op foto's toestemming voor gebruik gevraagd/verkregen. Veel fotomateriaal staat evenwel op verschillende websites en dan is het niet eenvoudig de oorspronkelijke eigenaar te vinden. We nodigen iedereen die denkt dat we zijn copyright schenden uit ons te contacteren, zodat we toestemming kunnen verkrijgen of de foto verwijderen/ vervangen.