Gemeente Amsterdam



INVESTERINGSNOTA

MAASSLUISSTRAAT

Voorwoord

Woonstichting Lieven De Key (LDK) is gedeeltelijk erfpachter van vier kavels die zijn bebouwd met haakvormige complexen (240 woningen en 24 garages) met binnentuinen aan de Maassluisstraat. De woningen zijn verouderd en LDK wil de woningen vernieuwen binnen de erfpachtgrenzen. Dit valt samen met de opgave van Gemeente en corporaties om meer woningen te bouwen vanwege het grote woningtekort. Omdat ook de openbare ruimte aan vernieuwing toe is, heeft de gemeente de ambitie om de groene zone achter de kavels bij de vernieuwing te betrekken. Door deze zone in te richten als park voor de buurt en beter zichtbaar en bereikbaar te maken vanaf de Maassluisstraat wordt een buurtpark gecreëerd. Met dit buurtpark wordt een nieuwe schakel toegevoegd aan het Spoorpark Overtoomse Veld, dat een belangrijke rol heeft in de stedelijke vernieuwing in dit gebied.

Gemeente en LDK hebben hun ambities, eisen en wensen samengebracht en zijn een gezamenlijk planvormingsproces aangegaan. Dit heeft geresulteerd in een Stedenbouwkundig Plan (SP) en voorliggende Investeringsnota.

LDK is opdrachtgever voor het Stedenbouwkundig plan (SP), dat door Vakwerk Architecten is opgesteld. Het Schetsontwerp voor de openbare ruimte is opgesteld door de Gemeente en onderdeel van het SP. In samenspraak met de Bewonerscommissie Maassluisstraat is een participatiebureau geselecteerd en zijn verschillende buurtbijeenkomsten en bewonersenquêtes gehouden om ideeën en feedback van bewoners mee te nemen.

Deze investeringsnota is een ambtelijke toelichting op het Stedenbouwkundig plan. In deze nota staat de opgave beschreven, hoe de buurt er nu uitziet en welke (beleids)uitgangspunten ten grondslag liggen aan het plan. Daarna gaan we in op de visie voor de nieuwe buurt en de strategie om dit te realiseren. Tot slot lichten we toe hoe bewoners en andere betrokkenen hebben meegedacht in het proces.

Inhoud

Voorwoord **1**

1 Inleiding **5**
1.1 Aanleiding 5
1.2 De opgave 6

2 Analyse gebied **8**
2.1 Ruimtelijke beschrijving van het gebied 8
2.2 Cultuurhistorische waarde 10
2.3 Stedenbouwkundige structuur 10
2.4 De buurt nu 1

3 Uitgangspunten voor vernieuwing **4**
3.1 Rijksbeleid 4
3.2 Beleid gemeente Amsterdam 4
3.3 Uitgangspunten voor sociale woningbouw 9
3.4 Specifiek beleid voor Nieuw-West 8

4 Stedenbouwkundig plan **10**
4.1 Stedenbouwkundige visie 10
4.2 Waarom sloop-nieuwbouw/ Keuze sloop-nieuwbouw 10
4.3 Woonprogramma 11
4.4 Programma niet-wonen 12
4.5 Parkeren (auto, fiets, scooter) 13
4.6 Ontwerp openbare ruimte 21

5 Duurzaam ontwikkelen **25**

6 Onderzoeken **28**
6.1 Bomenonderzoek 28
6.2 Windhinderonderzoek 29
6.3 Bezonning 29
6.4 Geluidsonderzoek 30
6.5 Quickscan klimaatadaptatie 30
6.6 Quickscan flora en Fauna 30
6.7 Archeologische onderzoek 31

6.8 Bodemonderzoek 31
6.9 Kabels en leidingen 31
6.10 Watercompensatie 31

7 Consultatie, participatie en communicatie 33
7.1 Participatie met bewoners en omwonenden 33
7.2 Participatie als onderdeel van kaderafspraken 34
7.3 Participatie ontwerp openbare ruimte 35

8 Ontwikkelstrategie 36
8.1 Sloop-nieuwbouw 36
8.2 Financiën 36
8.3 Ruimtegebruik 36
8.4 Investeringen 36
8.5 Saldo grondexploitatie 37

9 Planning en proces 38
9.1 Fasering en herhuisvesting 38
9.2 Interim beheer 38
9.3 Hoofdlijnen planning 39

10 Organisatie 40
10.1 Opdrachtgevers 40
10.2 Projectorganisatie 40

Verantwoording beeldmateriaal, kaarten & foto's:
Beeldbank Amsterdam
Collectie kaarten & foto's: gemeente Amsterdam, Vakwerk Architecten
Alle impressies zijn indicatief en hier kunnen geen rechten aan ontleend worden.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De aantrekkingskracht die Amsterdam altijd heeft gehad, kreeg na de economische crisis van rond 2008 een nieuwe (groei)impuls. Het aantal inwoners is het afgelopen decennium met 125.000 toegenomen en de druk op de stad is groot. De verwachting is dat de groei van de stad zal doorzetten. Die groei moet opgevangen worden en vooral gelijker verdeeld. Daarom zet de Omgevingsvisie 2050 voor Amsterdam in op een meerkernige ontwikkeling waar de stad groeit binnen de grenzen. Met deze strategie moeten 150.000 woningen worden gebouwd. Ringzone West, het gebied tussen de A10 West en het spoor, is aangewezen als verdichtingszone met een grootschalige woningbouwopgave, kantoren en bijhorende voorzieningen.

De afgelopen twee decennia is gewerkt aan de verdere verdichting van Ringzone West. Hiermee is een groot deel van de woningbouwambitie voor dit gebied gerealiseerd. De Maasluisstraat is tot nu toe als potentiële verdichtingslocatie blijven liggen. Aan de oostzijde van de Maassluisstraat heeft wel stedelijke vernieuwing plaatsgevonden. In de Delflandpleinbuurt zijn door LDK de laatste jaren veel kleinere woningen toegevoegd met tijdelijke contracten, zoals het project Lieven (1200 studenten- en jongerenwoningen met 5 jaar contracten) en het project Poeldijk (500 studio's met 1-jarige contracten voor internationale studenten).

Woonstichting LDK is gedeeltelijk erfpachter van de haakvormige complexen (240 woningen en 24 garages) met binnentuinen aan de Maassluisstraat. De woningen zijn verouderd en LDK heeft het initiatief genomen om dit gebied te vernieuwen en te verdichten binnen de erfpachtgrenzen. In 2010 lagen er al plannen van LDK in samenwerking met de gemeente om de Maassluiszone te vernieuwen. De woningen waren toen al in een slechte staat. Zo zit er bijvoorbeeld asbest in de muren, is er schimmelvorming in de woningen en zijn de ramen en deuren niet geïsoleerd. Het voorkeursscenario was sloop en nieuwbouw. Door een economische crisis zijn deze plannen uiteindelijk niet uitgevoerd.



Vier haakvormige complexen aan de Maassluisstraat en Zandstra torens

Voor de Maassluisstraat is er geen Principenota vastgesteld. In 2023 heeft de directie van LDK een intern startbesluit genomen. De directie heeft ingestemd met de verdere verkenning van de sloop van de sociale woningen en het realiseren van de (vervangende) nieuwbouw sociale huurwoningen en BOG-ruimten. Ook is de haalbaarheid voor de realisatie van middeldure huur en vrije sector woningen verkend. Om de voortgang van de stedelijke vernieuwing niet te vertragen is direct een investeringsnota met financieel besluit opgesteld.

In deze investeringsnota wordt voorgesteld om de haakvormige complexen aan de Maasluisstraat te slopen, omdat de woonblokken in technisch slechte staat verkeren en de huidige woonvoorraad en de woonomgeving niet meer voldoen. Ook de openbare ruimte is verouderd en is toe aan vernieuwing. Het is van groot belang om de vernieuwing van dit deel van de Maassluisstraat nu in gang te zetten.

1.2 De opgave

Ontwikkelstrategie 2035
Met de Omgevingsvisie 2050 heeft de gemeenteraad in juli 2021 haar visie op de ruimtelijke ontwikkeling van de stad vastgesteld. Met de Ontwikkelstrategie 2035 maakt de stad deze stip op de horizon concreet. De herontwikkeling van de Maassluisstraat draagt bij aan de verdichting zonder verlies van leef kwaliteit, zoals gevraagd in de ontwikkelstrategie. Door woningen toe te voegen in een goed bereikbare buurt en ruimte te maken voor ontmoeting, vergroening en een mix van doelgroepen, ondersteunt de vernieuwing de ambities voor een rechtvaardige stad met sterke buurten en vitale stedelijkheid

Aantrekkelijke, gemengde en toekomstbestendige woonbuurt
De Maassluisstraat wordt een prettige buurt om te wonen. Het creëren van een aantrekkelijke, gemengde en toekomstbestendige omgeving staat hierbij centraal, zowel ruimtelijk als sociaal. Alle woonblokken in het gebied worden vernieuwd door sloop-nieuwbouw. Hierbij wordt ook de openbare ruimte in het gebied aangepakt. De belangrijkste opdracht bij deze vernieuwing is het beter benutten van de ruimte. Er is plek voor meer woningen, en tegelijk wordt er gewerkt aan het groener en duurzamer maken van de buurt.

De 240 bestaande sociale huurwoningen worden gesloopt. Er komen tussen de 490-520 nieuwe woningen voor terug, met als uitgangspunt dat alle huurder terug kunnen keren mits passende toewijzing[1]. De woningen bestaan uit zowel sociale, middenhuur en vrijesector woningen. De sloop-nieuwbouw biedt kans om extra woningen toe te voegen aan de buurt en tegelijkertijd een divers woningaanbod te realiseren. Hierdoor ontstaan ook kansen voor doorstroming naar een ander woningsegment in de buurt. Uitgangspunt bij de aanpak is het behouden van het aantal sociale huurwoningen en de woningen beter aan te laten sluiten op de wensen van de huidige én de toekomstige bewoners, onder andere door het toevoegen van woningen voor jongeren, gezinnen, senioren en mindervaliden.

Aandacht voor groen, ruimtelijkheid en karakter van de buurt
Onze ambitie is een integrale vernieuwing van de buurt met aandacht voor groen, ruimtelijkheid en het behoud van het karakter van de buurt. Binnen het bestemmingplan voor de

[1] Passend toewijzen, bewoners die terugkeren komen alleen opnieuw in aanmerking als hun inkomen voldoet aan de gestelde eisen voor toekenning van een sociale huurwoning en huishoudgrootte.

Delflandpleinbuurt en de Staalmanpleinbuurt wordt de Maassluisstraat altijd aangeduid als het groene deel. Ook in het Beeldkwaliteitsplan voor de buurt, vastgesteld in 2009, is de zone aangegeven als groen stedelijk. Met hierin twee pijlen die de ambitie de buurt met het groen langs het spoor te koppelen, visualiseren.

De huidige indeling van het groen en de openbare ruimte rondom de Maassluisstraat zijn ingedeeld volgens de ideeën van het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) voor de uitbreiding van Amsterdam: veel groen wat zich diep in de wijk bevindt. In het Stedenbouwkundig plan wordt, naast het aantal woningen, ook de gebruikswaarde van het groen en de openbare ruimte vergroot. Een belangrijk onderdeel van het plan is de aanleg van het Spoorpark. Dit nieuwe park komt langs het spoor, in een gebied waar nu al mooie, grote bomen staan. Het park wordt verbonden met de rest van de buurt en wordt een fijne plek voor iedereen. Dit is extra belangrijk omdat veel delen van de wijk nu nog erg versteend zijn.

2 Analyse gebied

2.1 Ruimtelijke beschrijving van het gebied

Locatie in de stad
Het gedeelte van Nieuw-West waar de Maassluisstraat zich bevindt staat bekend als de Delflandpleinbuurt in het gebied Westlandgrachtbuurt. De buurt is goed bereikbaar met zowel de auto (A10), fiets als OV (metro, bus en tram). Ook het centrum van Amsterdam is goed bereikbaar. In 5 minuten fiets je naar het Vondelpark en binnen 10 minuten ben je bij de Sloterplas of de Nieuwe Meer. Deze plekken bieden een mooie groene route naar het landschap buiten de stad. Ook Schiphol is dichtbij, wat de buurt aantrekkelijk maakt voor zowel forenzen als bewoners die van een rustige stedelijke omgeving houden.

Locatie in de Delflandpleinbuurt

Het plangebied wordt begrensd door de groenstrook en het metrotracé aan de westkant en de lange oost-west verbindingen (Vlaardingenlaan en Plesmanlaan/Heemstedestraat) aan de noord- en zuidkant. De Delflandplein- en Staalmanpleinbuurt bestaat uit drie soorten gebieden:



- Gebieden waar vooral kantoren en bedrijven zijn.
- Gebieden waar mensen wonen én waar winkels of andere voorzieningen zijn.
- Gebieden waar vooral mensen wonen.

Langs de oost- en westkant van de A10 en het spoor zijn veel bedrijven, kantoren en voorzieningen. Aan beide kanten van het spoor staan ook enkele bedrijven en kantoren. Aan de

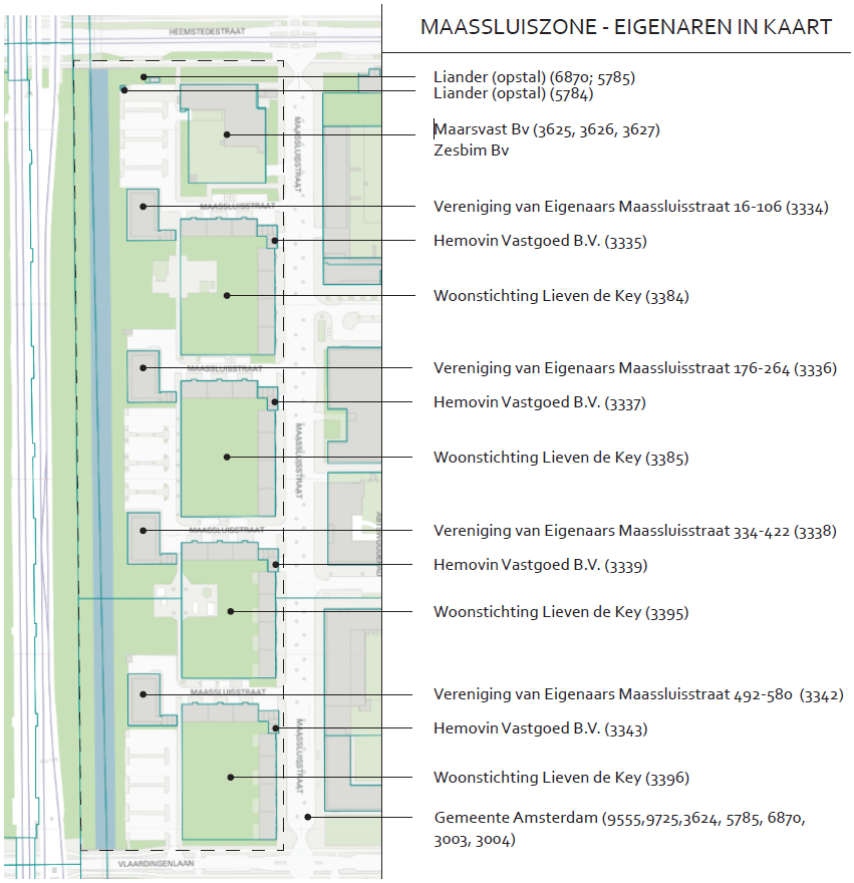
Maassluisstraat zitten enkele kantoren en bedrijven in de onderste verdiepingen van de woontorens.



Toren met bedrijvigheid in de onderste verdieping van de woontoren (van architect Zanstra)

Eigendomsverhoudingen

De bebouwing aan de Maassluisstraat kent meerdere eigenaren. De haakvormige gebouwen en binnentuinen zijn eigendom van LDK. De garageboxen zijn eigendom van Hemovin Vastgoed B.V. en worden verhuurd aan verschillende bedrijven. De Zanstra torens waren voorheen eigendom van Stadgenoot maar zijn uitgepond. Daarnaast zijn er nog een aantal trafostations in eigendom van Liander in het gebied. De openbare ruimte is in eigendom van de gemeente.

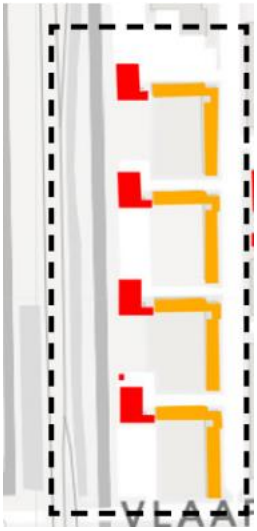


2.2 Cultuurhistorische waarde

Maassluisstraat maakt een onderdeel uit van het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) van Van Eesteren uit 1934. De basis ervan was goed wonen in het groen, met veel licht, lucht en ruimte, open stroken of haakvormige verkaveling. De vier oorspronkelijke ensembles van Maassluisstraat zijn de laatste stukken in de buurt waar nog weinig veranderd is.

2.3 Stedenbouwkundige structuur

Het plangebied is exact noord-zuid georiënteerd en bestaat uit vier repeterende haakvormige stempels, opgebouwd uit telkens twee stroken. Hoewel de bijbehorende torens visueel onderdeel uitmaken van deze stempels, vallen ze niet onder het eigendom van LDK. De haakvormige volumes zijn gekoppeld met lage garageboxen, wat typerend voor het AUP is: de hoeken zijn hierdoor open in tegenstelling tot de gesloten bouwblokken van de wijken uit de 19e eeuw.



Stedenbouwkundige structuur Maassluisstraat



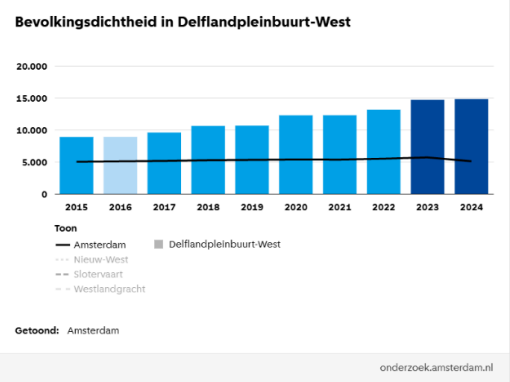
Garageboxen Maassluisstraat

De lange bouwstroken aan de Maassluisstraat volgen de noord-zuidoriëntatie, met gevels op het oosten en westen. De kortere stroken zijn juist oost-west georiënteerd, met gevels gericht naar het noorden en zuiden. Alle woningen vanaf de eerste verdieping worden ontsloten via portieken. Op de begane grond bevinden zich enkele woningen maar met name berging boxen en garages; vandaar de lagere verdiepingshoogte. Een van de kwaliteiten van het plan is dat alle woningen uitkijken op gemeenschappelijk groen.



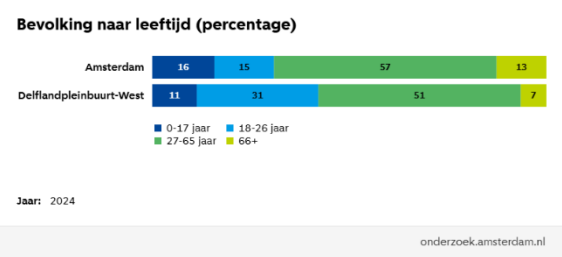
Groenstrook onderdeel van ecologische structuur

2.4 De buurt nu

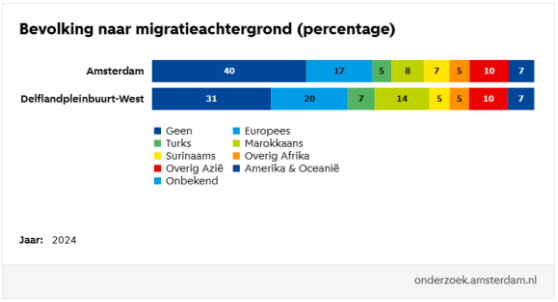


Demografische kenmerken

De Maassluisstraat is onderdeel van de Delflandpleinbuurt-West, een wijk in Amsterdam Nieuw-West. De buurt heeft een diverse bevolking, met vooral veel jonge bewoners tussen de 25-40 jaar. Daarnaast wonen er veel senioren al sinds de bouw van de wijk in de jaren '60 in deze wijk. De senioren wonen vooral rond het Delflandplein.

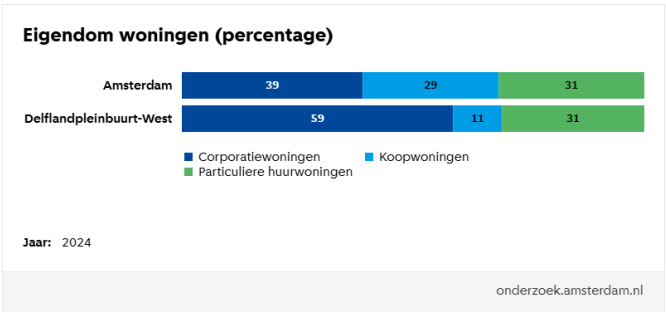


Daarnaast heeft de buurt een hoge bevolkingsdichtheid en een significant aantal inwoners met een migratieachtergrond. Deze demografische kenmerken dragen bij aan het dynamische en multiculturele karakter van de Delflandpleinbuurt-West



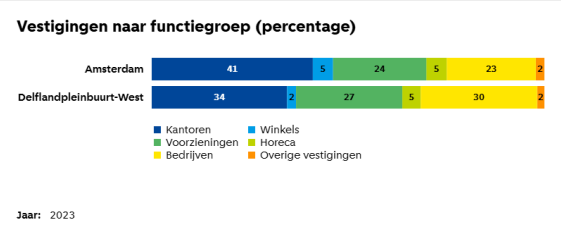
De Delflandpleinbuurt-West is een buurt met een diverse en groeiende bevolking. In 2024 telde de buurt 4.775 inwoners, een stijging van 79% ten opzichte van 2013.

De woningvoorraad in Delflandpleinbuurt-West wijkt duidelijk af van het Amsterdams gemiddelde. In deze buurt bestaat 59% van de woningen uit corporatiewoningen. Het aandeel koopwoningen is met slechts 11% lager dan het stedelijk gemiddelde van 29%. Deze cijfers wijzen op een sterke nadruk op sociale huur in Delflandpleinbuurt-West, wat duidt op een minder gemengde woningvoorraad. Voor de herontwikkeling van de Maassluisstraat betekent dit een kans om meer eigendom en middenhuur toe te voegen en zo de woningmarkt te diversifiëren.



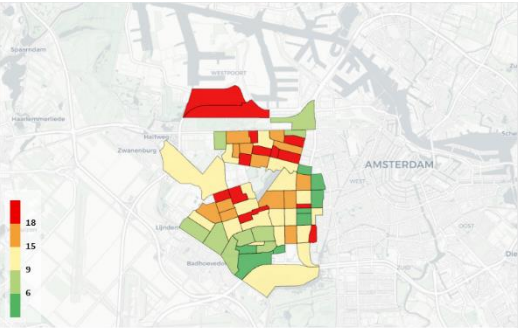
In de Delflandpleinbuurt zijn zowel winkel- als maatschappelijke voorzieningen geconcentreerd in een brede strook tussen de Ring A10 en de Maassluisstraat. Ook is er

in deze strook nog een kantoor en een hotel aanwezig. De winkelvoorzieningen rond het Delflandplein hebben vooral een buurtfunctie. Veel bewoners doen hun boodschappen op het Delflandplein. Hier zijn twee supermarkten, restaurants en andere voorzieningen gevestigd. Het Delflandplein kan worden bereikt via de Voorburgstraat of de Rijswijkstraat.



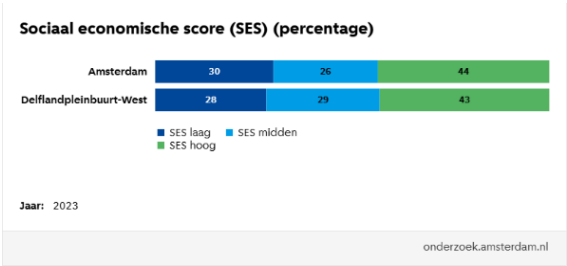
Sociale en economische staat van de buurt

De buurt ondergaat stedelijke vernieuwing met de bouw van nieuwe woningen, winkels en kantoorruimtes. Deze ontwikkelingen trekken nieuwe bewoners en ondernemers aan, wat de sociale dynamiek van de buurt beïnvloedt. Ondanks deze positieve ontwikkelingen kampt de Delflandpleinbuurt-West en naastgelegen Staalmanbuurt en Delflandpleinbuurt-Oost met sociale uitdagingen. Een aanzienlijk deel van de bewoners ervaart gevoelens van eenzaamheid en financiële moeilijkheden. Daarnaast zijn er zorgen over de veiligheid en leefbaarheid in de buurt.



De mix van verschillende doelgroepen, zoals studenten, ouderen en jonge statushouders, draagt bij aan de diversiteit van de buurt. Echter, deze diversiteit brengt ook uitdagingen met zich mee op het gebied van sociale cohesie en veiligheid. In de buurt wonen ook veel kwetsbare groepen. Zo biedt de HVO Querido-locatie aan de Poeldijkstraat onderdak aan 170 personen met psychosociale problemen en multi-problematiek, zoals verslaving en schulden. Verder biedt Arkin op de Vlaardingenlaan intensieve zorg en behandeling voor cliënten met psychiatrische stoornissen en verslaving. De aanwezigheid van veel kwetsbare groepen leidt tot overlast en een onveilig gevoel in de buurt, met name in de vorm van bedelen en druggerelateerde problemen. Daarnaast kent de buurt een concentratie van kleine en relatief goedkope sociale huurwoningen, waar studenten, kwetsbare groepen zoals mensen met zorgbehoeften, werklozen en statushouders wonen.

De buurt heeft een aantal maatschappelijke uitdagingen. Bewoners voelen zich weinig verbonden met de wijk, doordat er weinig ontmoetingsplekken zijn en de buurt veel tijdelijke bewoners kent. Hierdoor zijn bewoners weinig actief in de buurt.



Bestaande maatschappelijke voorzieningen
In nabij gelegen de Brede school Fiep Westendorp bevindt zich buurtkamer Fiep. De mogelijkheden voor herhuisvesting naar het nabijgelegen Delflandplein in combinatie met het wijkpraktijkteam zijn in onderzoek. Buurtkamer Fiep, met programmering voor de hele buurt, o.a. jonge jeugd en ouderen. Aan de Rodenrijsstraat is in 2024 buurtkamer Lola Lieven gestart.
Op iets grotere afstand is het huis van de wijk Het Anker en buurtkamer Staalmanpark gelegen, als het Buurthuis Casa Sofia in het oude Slotervaart ziekenhuis.

De buurtkamers vervullen een belangrijke functie als het gaat om het stimuleren van participatie door bewoners en fungeren als een plek waar barrières tussen (groepen) Amsterdammers worden doorbroken. Het is dan ook van groot belang dat bewoners de buurtkamers zien als hun eigen plek waar zij zelf het voortouw kunnen nemen als het gaat om de invulling van het programma.

3 Uitgangspunten voor vernieuwing

Dit hoofdstuk beschrijft de uitgangspunten voor de vernieuwing van de Maassluisstraat. Het geldende beleid wordt hier weergegeven. In het hoofdstuk Stedenbouwkundig plan (H4) en Duurzaam ontwikkelen (H5) is te lezen hoe er invulling aan dit beleid is gegeven voor de vernieuwing van de Maassluisstraat.

3.1 Rijksbeleid

Luchthavenindelingsbesluit
In het Luchthavenindelingsbesluit (LIB) staan regels die de veiligheid van het vliegverkeer moeten waarborgen. Dit besluit heeft gevolgen voor het toevoegen van woningen in relatie tot de maximale bouwhoogte. Voor de Maassluiszone geldt vanuit het LIB een maximale bouwhoogte van circa 40 meter. Bovendien geldt dat een ontwikkelaar(/corporatie) toekomstige bewoners vooraf en actief moet informeren over mogelijke geluidhinder.

3.2 Beleid gemeente Amsterdam

Omgevingsvisie Amsterdam 2050
De Omgevingsvisie Amsterdam 2050 is opgesteld in lijn met de uitgangspunten van de Nationale Omgevingsvisie (NOVI), die op 15 september 2020 is vastgesteld. De NOVI biedt een langetermijnvisie op de inrichting en ontwikkeling van de fysieke leefomgeving in Nederland en vormt daarmee het nationale kader waarbinnen decentrale overheden hun eigen omgevingsvisies vormgeven. Voor Amsterdam is de NOVI dan ook het vertrekpunt geweest bij het formuleren van de ambities en beleidskeuzes in de Omgevingsvisie 2050. Amsterdam vormt samen met z'n buurgemeenten een metropool: verschillende steden en dorpen dicht bij elkaar en met een lucht- en zeehaven goed verbonden met de wereld. Maar de aantrekkelijkheid die Amsterdam ervaart, veroorzaakt ook problemen. De leefbaarheid staat onder druk. Daarom wil Amsterdam bouwen aan een menselijke metropool. Een metropool die zich richt op gelijke kansen en duurzaamheid. Waar de Amsterdammers zich thuis voelen. Waar ze invloed hebben op hun woonomgeving. En waar er goed gezorgd wordt voor de stad en elkaar. De Omgevingsvisie Amsterdam 2050 (hierna: de visie) beschrijft de gewenste ontwikkeling van de stad en vormt het kader voor ruimtelijke ontwikkelingen. De visie is op 8 juli 2021 vastgesteld door de gemeenteraad.

De visie is gebaseerd op 5 strategische keuzes.

1. Meerkernige ontwikkeling: Amsterdam is uit balans met één centrum waar alles op gericht is. Eén van de hoofddoelen van de visie is een stad en regio te worden met meer stedelijke kernen. Deze ingreep in de structuur van de stad is mogelijk door bedrijventerreinen te ontwikkelen tot bruisende stadsbuurten.

2. Groeien binnen grenzen: Amsterdam streeft naar minimaal 150.000 woningen erbij voor 250.000 nieuwe inwoners in 2050, plus 200.000 nieuwe arbeidsplaatsen. Deze groei mag alleen plaatsvinden binnen de huidige stadsgrenzen. Op die manier wordt de kwaliteit van bestaande buurten versterkt, kunnen overal woningen en bedrijfsgebouwen worden verduurzaamd en blijven de kwetsbare landschappen open.

3. Duurzaam en gezond bewegen: Om ruimte te houden voor groen, spelen en verblijven en voor de fietser en voetganger, moet de auto een stap terug doen. Door verdichting wordt draagvlak gecreëerd voor openbaar vervoer in de hele stad en komen voorzieningen op loop- en fietsafstand. Buurten worden verbonden door een netwerk van veilige fietsroutes en openbaar vervoer.

4. Rigoureus vergroening: Verdichting wordt gecombineerd met vergroening van de stad. Daarbij is meer en vooral beter groen het doel, door minder verharding en meer groen aan en op gebouwen. Een ander belangrijk doel is het tegengaan van hittestress en vergroten van het waterbergend vermogen van de stad. In de naoorlogse stad ligt de nadruk op het vergroten van de natuurwaarden en de gebruiksmogelijkheden van het aanwezige groen in combinatie met verdichting. Gebouwen worden groener door natuurinclusief te bouwen, waarbij beplanting integraal onderdeel wordt van gebouwen. Groene daken, gevels en tuinen geven ook intensief bebouwde buurten een groen aanzicht, met meer leefruimte voor dieren. In paragraaf 4.6 is meer te lezen hoe invulling is gegeven aan dit beleid.

5. Samen stadmaken: De visie combineert ruimtelijke inrichting met doelen op groen, wonen, werken, duurzaamheid, en leefomgeving. Het stadsbestuur gaat sturen op hoofdlijnen. De principiële keuze daarbij is dat de regels zo worden opgesteld dat naast de klassieke partijen als ontwikkelaars en woningcorporaties, Amsterdammers ook zelf aan de slag kunnen. Aan dit beleid wordt invulling gegeven bij de uitwerking van de openbare ruimte.

Ontwikkelstrategie 2035
Amsterdam: Bouwen aan buurten van de toekomst, Ontwikkelstrategie 2035' beschrijft hoe Amsterdam zich op middellange termijn (tot 2035) gaat ontwikkelen. Deze strategie vloeit voort uit de Omgevingsvisie 2050, waarin de stad haar visie op de leefomgeving voor de lange termijn heeft neergelegd. Deze strategie betekent een inhoudelijke verschuiving naar het versterken van buurten en centra buiten de binnenstad.

Hoogbouwvisie
In de hoogbouwvisie staat het Amsterdamse toetskader voor hoogbouwplannen. Volgens de visie is sprake van hoogbouw bij gebouwen met een hoogte van 30 meter of meer of als gebouwen tweemaal de hoogte zijn van gebouwen in de directe omgeving. Uit de visie blijkt dat in de stadsuitbreidingen in Nieuw-West en Zuidoost hoogbouw altijd al onderdeel van het Stedenbouwkundig vocabulaire was; compositorisch dan wel typologisch, afhankelijk van periode en gebiedstypologie. Volgens de visie zijn solitaire gebouwen tot 60 meter in deze gebieden in de meeste gevallen goed inpasbaar. Het advies is om de gevolgen van de gebouwen op het gebied van wind, bezonning en stedelijk landschap inzichtelijk te maken en te koppelen aan het ruimtelijke besluit.

Woonagenda 2025 (2017)
Vanuit de Woonagenda 2025 komen drie criteria voor woningen: voldoende, betaalbaar en goed. Voor het uitgangspunt 'voldoende woningen' is de ambitie om de woningvoorraad en woningbehoefte in 2025 beter op elkaar te laten aansluiten. Enkele acties die hierbij horen:

- Jaarlijks minimaal 1.500 middeldure huurwoningen laten bouwen;
- Het stedelijke uitgangspunt voor de woningbouwprogrammering is 40 procent sociale huur, 40 procent middeldure huur en 20 procent vrije sector woningen. Per plangebied wordt er bepaald welk programma wordt gerealiseerd;
- Ernaar streven dat een significant deel van het middensegment in de nieuwbouw groter wordt dan 70 m²;
- Met corporaties en bewoners nieuwe afspraken maken over de huisvestingsopgave voor kwetsbare groepen;
- Met de corporaties en de bewoners aanvullende duurzaamheidseisen afspreken voor nieuwbouw.

Woningbouwplan 2022-2028
Het Woningbouwplan 2022-2028 is op 31 januari 2023 vastgesteld door het college. Het Woningbouwplan 2022-2028 geeft aan hoe de gemeente jaarlijks 7.500 nieuwe woningen in aanbouw wil nemen, met als uitgangspunt 40% sociale woningen, 40% middeldure woningen en 20% vrije sector- woningen. Dit wordt gedaan aan de hand van drie thema's, zijn de nieuwbouw woningen, bouwen van een goede mix en versnellen en versimpelen. Per thema heeft het college acties en voorstellen geformuleerd die ervoor moeten zorgen dat de gemeente jaarlijks woningen in aanbouw neemt. De acties en voorstellen zijn met name gericht op het eenvoudiger maken en versnellen van de bouw van woningen.

Amsterdamse Nota Gezondheidsbeleid
Amsterdam streeft naar gezonde bewoners in gezondheid bevorderende wijken. De Amsterdamse Nota Gezondheidsbeleid 2021-2025 geeft hiervoor de volgende speerpunten:

- Gezonde, veilige en kansrijke jeugd
- Vitale Amsterdammers
- Vitaal ouder worden
- Mentale gezondheid
- Bescherming tegen infectieziekten
- Gezonde stad
- Bestaanszekerheid als basis van gezondheid

Deze onderwerpen sluiten ook aan bij het thema 'Beweegvriendelijk Stad'. Bij de uitwerking van het ontwerp openbare ruimte en Stedenbouwkundigplan is invulling gegeven aan dit beleidskader.

Participatieverordening
In 2021 heeft de gemeenteraad het Beleidskader Participatie vastgesteld. In de participatieverordening wordt dit beleid geformaliseerd. Gemeente stelt nu kwalitatieve eisen aan participatie waarop de gemeente aanspreekbaar is. Het gaat om burgerparticipatie, overheidsparticipatie en netwerkparticipatie. In deze participatieverordening is in regels vastgelegd hoe de gemeente burgers betrekt bij het maken van plannen en beleid, en hoe de gemeente met buurtplatformen en met initiatiefnemers die gebruik willen maken van buurtrechten, samenwerkt aan de ontwikkeling van de stad. Dat doet de gemeente vanuit de overtuiging dat de veelal complexe vraagstukken die spelen in de stad, alleen samen met

bewoners, ondernemers, (belangen)organisaties en maatschappelijke instellingen kunnen aanpakken.

De afspraken over de aanpak moeten voor iedereen duidelijk zijn en goed uit te leggen. In de participatieverordening zijn hiervoor uitgangspunten vastgelegd. De belangrijkste zijn:

- Betrokkenheid van inwoners en andere belanghebbenden;
- Participatie vindt zo vroeg mogelijk in het proces plaats;
- Impact van het beleidsvoornemen of project op een specifieke groep wordt vertaald in een gerichte aanpak hen te betrekken;
- Vormgeven van een helder, transparant en zorgvuldig participatieproces;
- De wijze waarop de gemeente reageert op of ondersteuning biedt aan initiatieven;
- De gemeente spant zich in om groepen, waarvan bekend is dat zij ondervertegenwoordigd zijn, in participatieprocessen te betrekken;
- De wijze waarop wordt samengewerkt met bewonersorganisaties.

Referentienormen voor maatschappelijke voorzieningen, groen en spelen (2018)
Maatschappelijke voorzieningen zijn gebouwen en buitenruimte voor maatschappelijke functies en activiteiten, die niet vanzelfsprekend door de markt worden gerealiseerd en daarom een actieve rol vraagt van de gemeentelijke overheid. Voor een groot deel vraagt dit om gebouwen, zogenaamd maatschappelijk vastgoed. Daarnaast vraagt sport ook om ruimte voor (anders) georganiseerde buitensport en voor sporten in de openbare ruimte. Ook moet er voldoende ruimte zijn voor spelen in de openbare ruimte. De openbare ruimte biedt ook ruimte aan uitingen van kunst en cultuur. Het beleid voor maatschappelijke voorzieningen is verankerd in het beleid voor onderwijs, sport, zorg, cultuur, basisvoorzieningen, groen en openbare ruimte. De ruimtelijke consequenties voor de groei van de stad zijn vastgelegd in de door het college in 2018 vastgestelde 'referentienormen voor maatschappelijke voorzieningen, groen en spelen'. Deze normen zijn als uitgangspunt opgenomen in de Omgevingsvisie Amsterdam 2050. Het realiseren van een complete stad, inclusief alle benodigde voorzieningen, staat in de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 centraal. Doel is de groei van de stad in de verschillende planfasen te voorzien van een voldoende maatschappelijk programma, inclusief ruimte voor sport, groen en recreatie, omdat er gebouwd wordt aan een gezonde en sociaal duurzame stad. In paragraaf 4.3 en 4.6 is beschreven hoe aan dit beleid invulling is gegeven.

Routekaart Amsterdam klimaatneutraal 2050
Amsterdam heeft grote ambities op het vlak van duurzaamheid en wil een aantrekkelijke en leefbare stad zijn voor iedereen die er woont, werkt of op bezoek komt. De doelen om dit te bereiken, zijn in de Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal 2050 benoemd. Amsterdam wil een actieve bijdrage leveren aan de klimaatproblematiek en het verminderen van de CO_2-uitstoot. Doel is de CO_2-uitstoot met 95% terugdringen in 2050 ten opzichte van 1990 en de stad vóór 2040 volledig aardgasvrij maken. De inzet van de gemeente richt zich op de volgende vijf thema's:

- Gebouwde omgeving
- Mobiliteit
- Elektriciteit
- Industrie en haven
- Gemeentelijke organisatie

Voor de Maassluisbuurt zijn vooral de thema's 'gebouwde omgeving' en 'mobiliteit' van belang.

Basisveiligheidsniveau Klimaatbestendige Nieuwbouw 3.0

In Amsterdam is een grote productie van nieuwbouwwoningen voorzien. De opgave is deze nieuwbouwlocaties zo te realiseren dat zij voorbereid zijn op de steeds extremere weersomstandigheden – het risico op hitte, droogte, wateroverlast en overstromingen – ten gevolge van de wereldwijde klimaatverandering. Natuurinclusief bouwen is hier nauw mee verbonden. Om richting te geven aan deze opgave is een Basisveiligheidsniveau voor klimaatbestendige nieuwbouw opgesteld voor de Metropoolregio Amsterdam en de provincie Noord-Holland. Het basisveiligheidsniveau bestaat uit uitgangspunten en doelvoorschriften voor nieuwbouw (gebiedsontwikkeling) op de thema's wateroverlast, droogte, hitte, overstromingen en natuurinclusief bouwen. Het beschrijft een totaalpakket aan doelvoorschriften waar nieuwbouw binnen de Metropoolregio Amsterdam en provincie Noord-Holland aan zou moeten voldoen om klimaatbestendig te zijn, schade door het veranderende klimaat te verminderen en leefbaarheid te vergroten. Per thema staan de uitgangspunten beschreven. Dit beschrijft de situatie waar het plangebied op voorbereid moet zijn volgens de huidige klimaatscenario's 2050 van het KNMI. In hoofdstuk 5 van deze investeringsnota is te lezen hoe invulling is gegeven aan dit beleid.

Groenvisie 2020 -2050 (2020)
Zoals beschreven in de Groenvisie speelt de groene ruimte een belangrijke rol bij het klimaatbestendig maken van de stad. Buien worden steeds extremer en temperaturen hoger. De beste manier om regenwater te kunnen opvangen en de temperatuur te beperken, is het vergroten van groene oppervlakten. De ambities opgenomen in de groenvisie vormen het uitgangspunt voor het ontwerp voor de openbare ruimte van de Maassluisstraat.

3.3 Specifiek beleid voor Nieuw-West

Nota Cultuurhistorie Amsterdam Nieuw West
De Nota Cultuurhistorie Amsterdam Nieuw-West (2013) beschrijft hoe de gemeente op gebiedsgerichte wijze met erfgoed wil omgaan. Voor de Maassluisstraat geldt het regime 'AUP Basis'. Dit is het meest vrije regime binnen de AUP-gebieden. Binnen dit kader worden vanuit cultuurhistorisch perspectief vooral spelregels opgesteld die de herkenbaarheid van het Stedenbouwkundig raamwerk waarborgen.

Nationaal Programma Samen Nieuw-West (2022)
'Als we doen wat we altijd deden, krijgen we wat we altijd kregen.' Nieuw-West is één van de gebieden in Nederland waar de algehele inrichting van onze maatschappij onevenredig nadelig uitpakt. Dat leidt tot hardnekkige problematieken rondom armoede, ongelijkheid, onveiligheid, belemmering van de ontwikkeling van kinderen, verwaarlozing van woningen en leefomgeving, enzovoort. Problematieken die zichzelf en elkaar in stand houden. Ze zijn van een zodanige aard en omvang dat de reguliere oplossingen niet voldoen en soms zelfs bijdragen aan het probleem. Ze kunnen alleen doorbroken worden wanneer ze samen bij de wortel worden aangepakt. Gemeente, corporaties, het Rijk, maatschappelijke partijen werken de komende 20 jaar binnen het Nationaal Programma Samen Nieuw-West samen aan de verbetering van het gebied. Hiervoor zijn 5 thema's benoemd: Eigenaarschap, inclusie & democratie, Kansen voor de jeugd, Veiligheid, Werk en bestaanszekerheid en Wonen & Leefomgeving.

3.4 Juridisch planologisch kader

Het projectgebied Maassluisstraat valt binnen het vigerend bestemmingsplan Delflandplein-Staalmanpleinbuurt, vastgesteld op 16 november 2010. Door LDK en de gemeente wordt onderzocht welke planologische procedure wordt gevolgd om af te wijken van dit bestemmingsplan.

3.5 Uitgangspunten voor sociale woningbouw

Kaderafspraken
In de Amsterdamse Kaderafspraken bij vernieuwing en verbetering zijn afspraken over renovatieprojecten (zowel renovatie als sloop-nieuwbouw) vastgelegd. In deze afspraken staat de relatie tussen de huurder en de corporatie centraal, met de rechten en plichten die zij hebben. Het uitgangspunt is een gelijke positie van huurders bij renovatieprojecten in heel Amsterdam. Met de Kaderafspraken wordt de positie van huurders tijdens het participatieproces bij vernieuwing en verbetering versterkt.

Prestatieafspraken
De Amsterdamse prestatieafspraken voor 2024 t/m 2027 tussen de woningcorporaties, huurderskoepels en de gemeente richten zich op het verbeteren van de beschikbaarheid, betaalbaarheid en duurzaamheid van sociale huurwoningen. Deze afspraken maken deel uit van het bredere volkshuisvestingsbeleid van Amsterdam en sluiten aan bij de Woningwet, waarin de rolverdeling tussen gemeenten, woningcorporaties en huurdersorganisaties is vastgelegd.

ACE
Op dit project is het Aanvullend Convenant Erfpacht (ACE) van toepassing. Dit beleid geldt voor erfpachtrechten die zijn uitgegeven door de gemeente Amsterdam aan een corporatie.

4 Stedenbouwkundig plan

4.1 Waarom sloop-nieuwbouw/ Keuze sloop-nieuwbouw

De woningen aan de Maassluisstraat verkeren in slechte staat. Veel bewoners hebben last van schimmel, vooral in de badkamer. Dit komt door de vochtige woningen en de aanwezigheid van koudebruggen. Dit zorgt niet alleen voor overlast, maar is ook slecht voor de gezondheid. Bewoners vinden het gebouw oud en slecht onderhouden. Ook de ramen, kozijnen en deuren zijn volgens hen in slechte staat. Woonstichting LDK erkent dat de gebouwen nu niet klaar zijn voor de toekomst. In de gebouwen zit hechtgebonden asbest, onder andere in de gevelpanelen, kit, ventilatiekanalen en dragende muren. Daarnaast staat de locatie al lang tijd op de gemeentelijke lijst van potentiële verdichtingslocaties in Amsterdam Nieuw-West.

Tijdens een haalbaarheidsstudie zijn drie scenario's uitgewerkt:
- **Scenario 1**: hoog niveau renovatie.
- **Scenario 2**: stedelijke vernieuwing met behoud van casco (vernieuwbouw) met verdichting.
- **Scenario 3**: sloop-nieuwbouw met verdichting.

Woonstichting LDK kiest voor scenario 3 – sloop-nieuwbouw met verdichting – omdat dit de meest toekomstbestendige oplossing is. Doorslaggevende overweging voor de keuze sloop-nieuwbouw is de aanwezigheid van asbest in de constructie. Het is mogelijk om asbest op een goede manier in te sluiten, maar dit wordt niet geaccepteerd door de marktpartijen die de vrije sector en een deel van de midden huur voor hun rekening moeten nemen. Ook hebben bewoners weinig vertrouwen in hergebruik van het casco. De bewonerscommissie heeft over scenario 3 positief geadviseerd, met de kanttekening dat zij minder verdichting wensen.

Nieuwbouw maakt het mogelijk om:
- Asbest volledig te verwijderen;
- Woningen te bouwen van hoge kwaliteit, toekomstbestendig en geschikt voor diverse doelgroepen;

Scenario 1 (renovatie) en scenario 2 (vernieuwbouw) zijn afgevallen omdat in beide gevallen het asbest in de dragende muren blijft zitten. Dat levert blijvende onzekerheid op voor bewoners terwijl de kosten hoog blijven. Daarom zijn deze scenario's geen duurzame oplossing voor de lange termijn.

4.2 Woonprogramma

De gemeente Amsterdam voert een strak woonbeleid voor het behoud van leefbare wijken. Om scheefgroei te voorkomen werkt de gemeente aan een gemengde stad, door de stad te verdelen in 22 gebieden. Elk gebied moet zowel betaalbare, als middeldure en dure woningen bevatten. Zowel huur als koop. Een gezonde verdeling van de woonprogrammering leidt tot veerkrachtige buurten en voorkomt gettovorming. Voor nieuwbouwprojecten heeft dit sinds 2017 voor de gehele stad geleid tot het uitgangspunt voor de woningbouwprogrammering: 40% gereguleerde huur, 40% middelduur (huur en koop) en 20% dure huur en koop.

Vanwege de woningnood heeft Amsterdam een enorme woningopgave te voldoen, daarin verzorgt stadsdeel Nieuw-West een groot aandeel. In dit stadsdeel zijn een aantal stedelijke vernieuwingsgebieden aangewezen waar sloop-nieuwbouw plaatsvindt. Deze stedelijke vernieuwing gaat gepaard met verdichting. Door de ruimtelijke opzet van Nieuw-West is het goed mogelijk om hier te verdichten binnen de bestaande buurten.

De Woonvisie voor Nieuw-West adviseert een bouwvolume van ca 50.000 m2. Er is uitgegaan van een minimale oppervlakte van 47.000 m² om een financieel haalbaar plan te kunnen waarborgen voor zowel LDK als de gemeente. Bij stedelijke vernieuwing volgens het ACE is het uitgangspunt dat de corporatie het te slopen programma terug bouwt. Bij het terugbouwen van 240 sociale huurwoningen binnen het gevraagde maximale bouwvolume van 47.000 m2 BVO is het niet mogelijk een programma te realiseren volgens het 40-40-20 beleid. Wanneer er extra programma wordt toegevoegd, wordt zo dicht mogelijk naar 40-40-20 ontwikkeld. Bij het te verwachten volume van 47.000 m2 BVO wordt gestreefd naar ca. 50-30-20.

In de Maassluisstraat bezit LDK 240 sociale huurwoningen, in grootte variërend van 40-70 m2 verhuurd als 2-, 3- of 4-kamerwoning. Deze worden weer teruggebouwd.

Nieuw woonprogramma
In het nieuwe plangebied worden tussen de 490-520 woningen gebouwd:

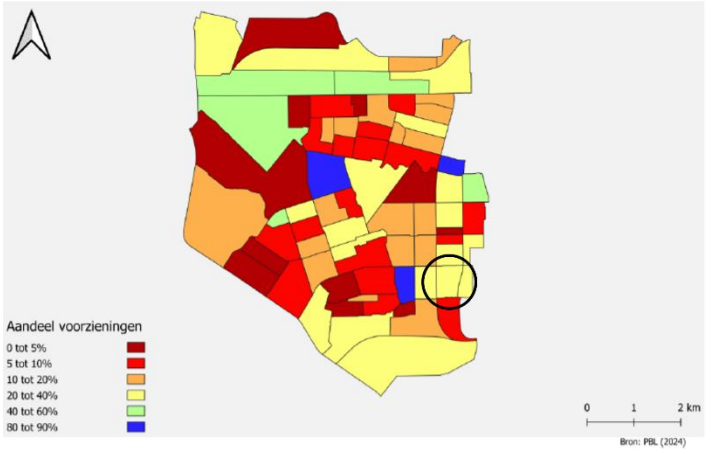
- **Circa 270 sociale huurwoningen:** de bestaande 240 sociale huurwoningen zijn 2-,3- en 4 kamerwoningen met een oppervlak tussen de 40-70 m2. De ca. 30 aanvullende sociale huurwoningen zijn deels seniorenwoningen van 50m2 en ca. 10 woningen voor grote gezinnen van 95 m2.
- **Circa 140 middeldure huurwoningen:** Deze woningen zorgen voor meer variatie in het woonprogramma en zijn geschikt voor o.a. doorstromers. Dit zijn 2- en 3- kamerwoningen variërend tussen de 50 en 70 m2.
- **MIVAwoningen in de sociale huur:** Er worden 8 rolstoelwoningen meegenomen in de ontwikkeling, waarvan een viertal 3-kamer rolstoelwoningen en een viertal 4/5-kamerwoningen. De rolstoelwoningen worden verspreid in het plan opgenomen om stigmatisering tegen te gaan en omdat er in praktische zin onhandig blijkt om ze te vullen als er 8 rolstoelwoningen tegelijkertijd worden opgeleverd.
- **Circa 100 vrije sector woningen:** deze woningen zijn 3- en 4/5- kamerwoningen met een oppervlakte tussen de 70 en 110 m2. Deze woningen zijn voor verkoop.

Stadsdeelvoorrang toewijzing woningen
Woningzoekenden die in Nieuw-West wonen kunnen voorrang krijgen op bepaalde nieuwbouwwoningen in het stadsdeel. Om in aanmerking te komen moet de bewoner de afgelopen 10 jaar minimaal 6 jaar onafgebroken in Nieuw-West hebben gewoond.
Om voorrang te mogen verlenen, moet de ontwikkelaar of corporatie het complex aanmelden, zodat het kan worden vastgelegd in de huisvestingsverordening. In dat geval worden 25% van de woningen toegewezen met stadsdeelvoorrang. Omdat de woningen aan de Maassluisstraat grotendeels worden toegewezen aan de huidige bewoners die terugkeren, blijft slechts een zeer beperkt deel van de sociale huurwoningen over voor stadsdeelvoorrang. Voor de middeldure huurwoningen lijkt het aandeel substantiëler. Een jaar voorafgaand aan de oplevering treedt de gemeente met Lieven de Key en de ontwikkelaar in overleg om te bespreken of het complex kan worden aangemeld voor stadsdeelvoorrang.

Voor de middeldure huurwoningen in fase drie, die worden gebouwd door de nog te selecteren ontwikkelaar is het voornemen ook om deze voor 25% met voorrang toe te wijzen aan mensen die de afgelopen 10 jaar tenminste 6 jaar aaneengesloten in het stadsdeel Nieuw-West hebben gewoond.

4.3 Programma niet-wonen

In dit plan wordt afgeweken van de gemeentelijke richtlijn om 5 m² bedrijfsruimte (BOG-MOG) per toegevoegde woning te realiseren. Dit is een streefcijfer, waar per gebied moet worden gekeken wat passend is voor het voorzieningenniveau. In plaats daarvan is gekozen voor een toevoeging van bedrijfsruimtes van circa 2,5 m² bedrijfsruimte per toegevoegde woning. Hiervoor is gekozen omdat in de directe omgeving van het plangebied al een ruim aanbod aan bedrijfsruimte, met name in de categorie bedrijf aan huis (BOG-MOG), aanwezig is. Zoals te zien is in onderstaande afbeelding.



Aandeel BVO aan voorzieningen als percentage van het totale BVO per buurt in Nieuw-West

Daarnaast zijn er meerdere garageboxen aan de Maassluisstraat die op dit moment veel worden gebruikt als opslag voor bedrijven. Gemeente en Lieven de Key willen zich inspannen om de eigenaar te bewegen deze ruimtes te transformeren tot volwaardige bedrijfsruimten. Deze toekomstvisie wordt gevisualiseerd in het Stedenbouwkundig plan en juridisch planologisch mogelijk gemaakt door 700 m2 BOG als planologische ruimte op te nemen op de hoeken waar nu de garageboxen zijn gesitueerd. Wanneer deze garages worden getransformeerd tot

bedrijfsruimte wordt wel de gemeentelijke richtlijn van 5 m² bedrijfsruimte per toegevoegde woning gehaald.

Als de 5m2 m² woning wordt aangehouden (ca. 1.350 bvo), dan is de consequentie dat bijna de gehele plint van de Maassluisstraat wordt gevuld met niet-woonfuncties. Hiermee wordt de huidige problematiek – weinig sociale controle door anonieme plint – voortgezet. Doel van ontwikkeling is juist deze anonimiteit te doorbreken door actieve plinten. Woningen en voordeuren zijn hiervoor noodzakelijk.

Concreet wordt het niet-woonprogramma van in totaal circa 680 m² als volgt gerealiseerd aan de Maassluisstraat:

- Eén bedrijfsruimte van ca. 180 m² BVO in fase 1
- Twee bedrijfsruimten van totaal ca 180 m² BVO in fase 3
- Een kinderdagverblijf van 320 m² BVO in fase 4

4.4 Parkeren (auto, fiets, scooter)

Inpandig auto parkeren
De gemeente Amsterdam probeert met haar beleid het gebruik en het bezit van auto's terug te dringen. Dit gebeurt stimulerend door een uitgebreid netwerk van openbaar vervoer en goede fietsinfrastructuur. Maar ook sturend door beleid op het auto parkeren voor wonen en voorzieningen. In de "Nota Parkeernormen auto" van de gemeente Amsterdam uit 2020 is vastgelegd waar nieuwbouwcomplexen aan moeten voldoen op het gebied van auto parkeren. Bij het vaststellen van parkeernormen voor voorzieningen vormen de actuele kencijfers van de CROW het uitgangspunt, gecombineerd met actuele Amsterdamse gegevens over de verkeersgeneratie van specifieke functies.

Aantal geëiste en maximaal toegestane parkeerplaatsen per woning	A-locaties		B-locaties		C-locaties	
	Minimum-parkeernorm	Maximum-parkeernorm	Minimum-parkeernorm	Maximum-parkeernorm	Minimum-parkeernorm	Maximum-parkeernorm
Vrije sector						
-Woningen tot 30 m² bvo	geen	1	0,1[3]	1		
-Woningen tussen 30 m² en 60 m² bvo	geen	1	0,3	1	Maatwerk	Maatwerk
-Woningen boven de 60 m² bvo	geen	1	0,6	1		
Sociale huur	geen	1	geen	1	Maatwerk	Maatwerk

Tabel: Parkeernorm bij nieuwbouwwoningen per type woning, voor bewoners (exclusief bezoek). Bewoners worden uitgesloten van parkeervergunningverlening. Bvo = bruto vloeroppervlak.

Voor de vrije sector woningen wordt een parkeergarage gebouwd uitgaande van een parkeernorm van minimaal 0,6 en maximaal 1. Voor de sociale huur en de woningen in het middeldure segment hoeven volgens de "Nota Parkeernormen auto" geen parkeerplaatsen te worden gerealiseerd in de parkeergarage. Op basis van de parkeernorm komen er minimaal ca. 60 parkeerplekken in de garage. Als de ontwikkelaar meer parkeerplaatsen wil realiseren, dan kan de ontwikkelaar een ruimere garage maken.

Auto parkeren in de openbare ruimte
De terugkerende bewoners en sv-urgenten mogen volgens het vigerende beleid hun parkeervergunning op straat behouden of meenemen. In het plan wordt er rekening mee

gehouden het aantal verleende vergunningen gelijk blijft. De nieuwe bewoners (geen stadsvernieuwingsurgenten) krijgen geen parkeervergunning voor op straat.

Door de toevoeging van 260 woningen komen er minimaal 26 bezoekers parkeerplekken in de openbare ruimte maken. Er wordt rekening gehouden met 8 gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken voor de mindervalidenwoningen.

Voor het totaal aan nieuwbouwwoningen moet 0,1 openbare bezoekersparkeerplaats per woning op maaiveld beschikbaar zijn. Voor deze ca. 27 parkeerplaatsen die dit betreft zijn voldoende parkeerruimte beschikbaar op de parkeervelden aan de achterzijde van de kavels. De parkeerdruk op deze 221 parkeerplaatsen is 24% (parkeertelling Q3 2024).

Met inachtneming van bovengenoemde uitgangspunten moeten in de nieuwe situatie er minimaal 371 parkeerplaatsen (pp) in de openbare ruimte beschikbaar zijn om te voldoen aan de parkeerbehoefte.

Parkeren	**Aantal plekken**
Bestaande parkeerplekken in openbare ruimte	460
Aantal parkeerplekken parkeergarage nieuwe situatie	Circa 53 (0,6 parkeerplekken per woning)
Behoefte parkeerplekken nieuwe situatie in openbare ruimte	371
(Mogelijk) op te heffen parkeerplaatsen in openbare ruimte	89

Er zijn nu 460 parkeerplaatsen. Het aantal te behouden of te realiseren parkeerplaatsen in de openbare ruimte wordt in de volgende fase bepaald. In het ontwerp voor de openbare ruimte is de ambitie opgenomen om parkeerplaatsen te concentreren in twee grote clusters aan de koppen van het park. Zo ontstaat er in het midden van het park meer ruimte voor groen en recreëren.

Inpandig fiets en scooter parkeren
Het parkeren van fietsen en scooters kan tot behoorlijke overlast in de openbare ruimte leiden.
In de "Nota Parkeernormen Fiets en Scooter" uit 2018 is vastgelegd hoeveel fiets- en scooter parkeerplekken inpandig moeten worden gerealiseerd voor bewoners. De gemeente geeft daarbij, met het oog op leefbaarheid, een voorkeur aan voor een gezamenlijke fietsenstalling boven individuele bergingen.

Tabel:
Aantal fietsparkeerplekken bij gezamenlijke fietsenberging

gebruiks-oppervlakte woning	aantal fietsparkeer-plekken per woning	benodigde interne berging
< 50 m²	2	n.v.t.
>50 m² - < 75 m²	3	2,7 m²
>75 m² - <100 m²	4	2,7 m²
>100 m² - <125 m²	5	2,7 m²
>125 m²	6	2,7 m²

Dubbellaags parkeren is toegestaan. Daarnaast is goede bereikbaarheid vanaf het maaiveld voorwaarde voor het toestaan van de gemeenschappelijke fietsenberging.
Voor scooters geldt een parkeernorm van 0,13 per woning.

Op de Maassluisstraat is voor de begane grond vastgelegd dat deze minimaal 3,5m hoog is. Dat betekent dat deze uitermate geschikt is voor het toepassen van dubbellaags parkeerrekken. Een fietsenstalling moet direct bij de entree van het woongebouw zijn gelegen om goed te functioneren.

De normen voor fietsparkeren voor niet-woonfuncties zijn gebaseerd op de CROW-kencijfers voor fietsparkeren. Dit zijn algemeen geaccepteerde cijfers voor het bepalen van de fietsparkeerbehoefte. De CROW-kencijfers zijn bepaald op basis van de gemiddelde fietsparkeerbehoefte voor verschillende functies. De geldende norm is afhankelijke van de functies van de bedrijfsruimtes en is weergegeven in de nota ‘’Nota Parkeernormen Fiets en Scooter”.

4.5 Stedenbouwkundige visie


De nieuwe woningen sluiten aan bij de architectonische kwaliteiten van het bestaande



Een divers programma zorgt voor een levendige buurt


Het groen wordt ingericht als park

Het doel van dit stedenbouwkundig plan is om van de Maassluisstraat een nog betere woonomgeving te maken. Een plek waar huidige en nieuwe bewoners prettig kunnen wonen, hun levens op kunnen bouwen en samen oud kunnen worden. Kortom, een buurt die klaar is voor de toekomst.

Uitgangspunten
Het stedenbouwkundig plan zorgt voor een toekomstbestendige stedelijke ontwikkeling in het plangebied. Bij de vernieuwing blijven de kwaliteiten uit het verleden behouden. We houden vast aan de kernwaarden uit het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) – licht, lucht en ruimte - en de nadrukkelijke aanwezigheid van het groen. De architectonische uitwerking van de nieuwe woongebouwen aan de Maassluisstraat sluit aan bij de kwaliteiten van het bestaande. Hoe we dit doen staat beschreven in het beeldkwaliteitsplan (hoofdstuk 6 van het Stedenbouwkundig plan).

Meer en betere woningen
Er komen in het plangebied meer woningen. Het stedenbouwkundig plan borduurt voort op beproefde kwaliteiten die de woningen ten goede komen. Met de nieuwe woongebouwen zorgen we ervoor dat er meer variëteit aan woningen kan komen in het plan. Er komt een divers woningaanbod waardoor zo veel mogelijk mensen een woning kunnen krijgen die bij de gezinssituatie past. De nieuwe woningen voldoen aan de huidige bouwkundige eisen en zorgen voor een gezonde, comfortabele en veilige woonomgeving. De gebouwen worden geschikt voor aanpasbaar bouwen en krijgen een lift. De woningen krijgen ruime kamers, veel glas, een goede oriëntatie op de zon en zicht op groen. Voor de woningplattegronden gaan we nog in gesprek met bewoners over hun specifieke woonwensen.

Levendige buurt
Het nieuwe plan zorgt voor een levendige veerkrachtige buurt. Stedenbouwkundige ingrepen kunnen zorgen voor meer sociale veiligheid en meer saamhorigheid. Een divers programma van woningen, voorzieningen en kleine bedrijven zorgt zowel overdag als 's avonds voor levendigheid en draagt bij aan de sociale samenhang in de buurt. Er is ruimte voor buurtinitiatieven en maatschappelijke functies. Goede verblijfplekken en speelplekken voor iedere leeftijd stimuleren ontmoeting. Voetgangers krijgen de hoofdrol, zowel in het park als in de binnentuinen en aan de Maassluisstraat.

Groene buurt
De groenstrook achter de Maassluisstraat tot het spoortalud is mooi maar wordt weinig gebruikt. Het is niet goed toegankelijk vanuit de buurt, versnipperd door parkeerplaatsen en andere voorzieningen en heeft weinig gebruiksfuncties. In de nieuwe situatie wordt dit groen ingericht als park, waar bewoners uit de buurt kunnen wandelen en recreëren. Het park wordt beter verbonden met de buurt en sluit aan bij de binnentuinen bij de woongebouwen. Twee doorgangen in de nieuwe woongebouwen (de stroken) zorgen voor een goede aansluiting op de Rijswijkstraat en Voorburgstraat.

Zie voor de uitwerking van het park hoofdstuk 5 Openbare Ruimte van het Stedenbouwkundig plan.


Stroken met een sterke horizontale belijning


Brede leefgalerijen die ontmoeting stimuleren


Veilige ondoorgangen met aangename verlichting en materialisatie

Compositie
De bestaande woongebouwen aan de Maassluisstraat zijn ontworpen volgens het gedachtengoed van het AUP. Ze zijn georiënteerd op de zon en hebben breed uitzicht op het groen. Om dit te behouden is besloten uit te gaan van de bestaande opzet. De nieuwe gebouwen komen grotendeels terug op de huidige plekken. Dit is mede ingegeven doordat er geen wijzigingen komen in de infrastructuur.

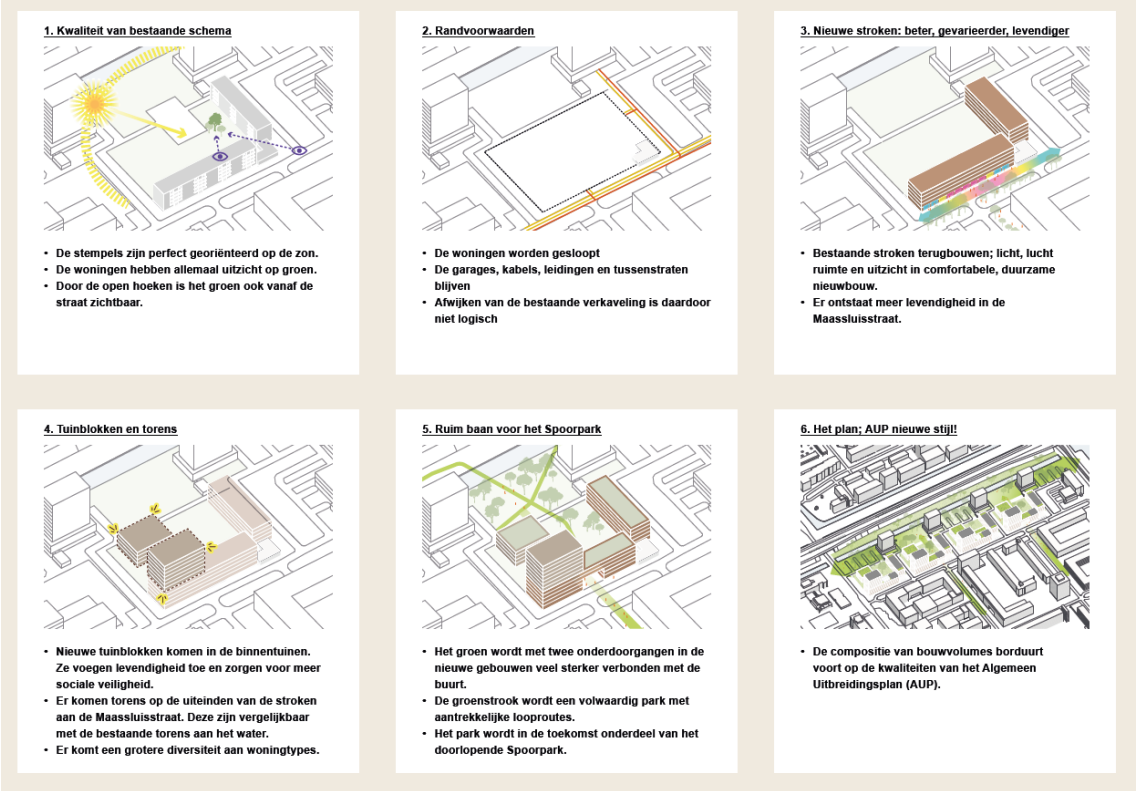
Stroken (langwerpige woongebouwen)
Deze langwerpig woongebouwen staan haaks op elkaar. Ze houden hetzelfde aantal verdiepingen als nu, maar de gebouwen worden wel iets hoger. Dat komt doordat de standaardverdiepingshoogte is toegenomen van 2,6 meter naar 3,0 meter hoog. Op de begane grond wordt de verdiepingshoogte zelfs 3,5 meter. De woongebouwen worden ook iets dieper dan nu: maximaal 14 meter exclusief de balkons en galerijen.
De architectuur van de nieuwe gebouwen verwijst naar de bestaande gebouwen door een hedendaagse vertaling te maken van horizontaliteit, plasticiteit en ritmiek in de bestaande gevels.

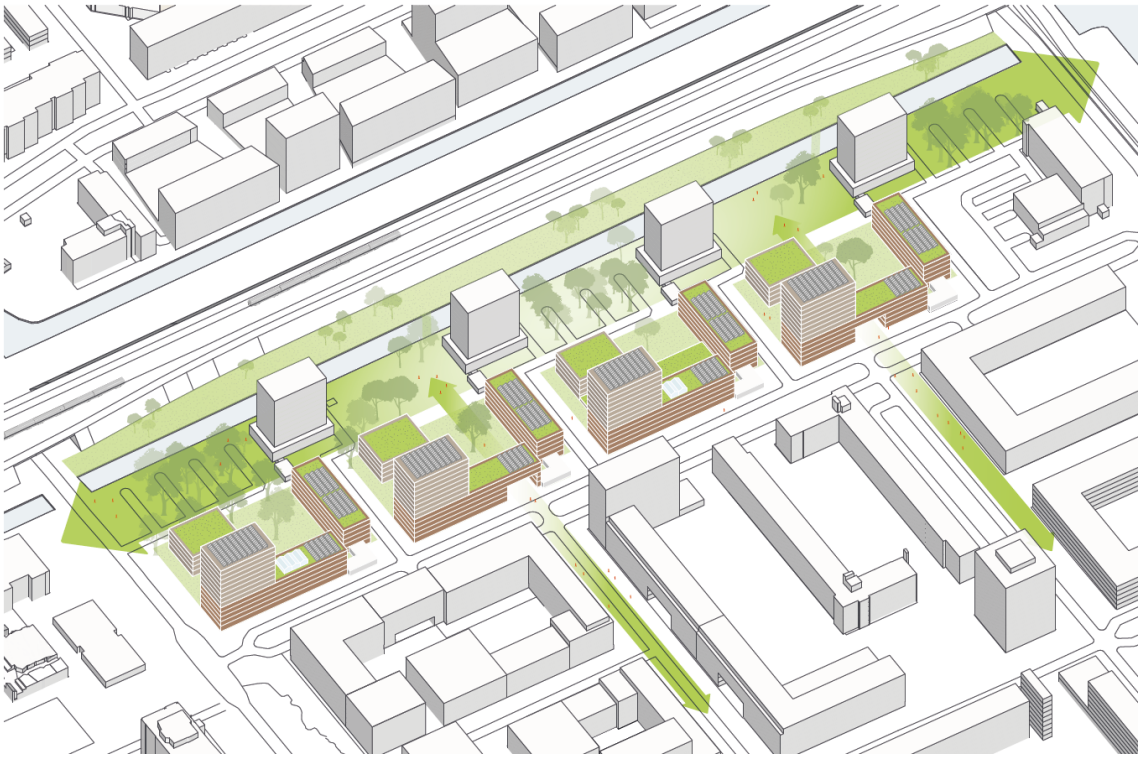
- *Lange stroken - brede leefgalerijen*
  Een deel van de woningen zal met een galerij bereikt worden. De wens is om hier aantrekkelijke leefgalerijen van te maken. Galerijen die niet alleen toegang bieden tot de woningen, maar ook deels functioneren als privébalkons een groene uitstraling hebben. Geen smalle galerijen waar je elkaar nog net kan passeren maar ruime leefstraten waar je elkaar op een prettige manier tegen kunt komen. De galerijen liggen in principe aan de tuinkant, bijvoorbeeld als leefgalerijen. Daarmee zijn ze goed georiënteerd op de zon. De kant aan de Maassluisstraat is formeler, meer passend bij het bestaande AUP-beeld. Het is mogelijk om de galerij aan de voorkant te leggen, maar alleen boven de eerste verdieping.

Dit om een monotoon beeld aan de binnentuin te voorkomen of om andere woningtypes mogelijk te maken.

- *Korte stroken – balkons op het zuiden*
  De korte stroken kunnen hun galerijen aan de straatkant hebben. De balkons en aanliggende woonkamers zijn dan op het zuiden georiënteerd.

- *Onderdoorgangen*
  Door de bestaande bebouwing is het groen slecht zichtbaar en wordt daardoor weinig gebruikt. De onderdoorgangen in de lange stroken zijn een onmisbaar onderdeel van het plan. Deze maken het toekomstige park niet alleen zichtbaar maar ook direct toegankelijk. De doorgangen zijn zo ruim mogelijk zonder de eenheid van de straatwand te veel te doorbreken. Ze hebben ruime afmetingen (3 verdiepingen hoog en minimaal 15 meter breed) en zijn al vanaf grote afstand zichtbaar. Het moeten prettige en veilige plekken zijn. Dit gebeurt door woningen of woningentrees te plaatsen aan de doorgangen en door te zorgen prettige, goede verlichting.







De woontorens staan diagonaal t.o.v. elkaar zoals in het Rembrandtpark



Toren met een duidelijke horizontale uitstraling en inpandige balkons



Tuinblokken waar het groen omheen vloeit

Woontorens

Aan de zuidkant van de lange stroken langs de Maassluisstraat komen nieuwe torens. Ze krijgen ongeveer dezelfde verhoudingen als de bestaande torens van Piet Zanstra en worden ongeveer even hoog. De vier bestaande en vier nieuwe torens staan diagonaal ten opzichte van elkaar. Daardoor blijft het uitzicht optimaal behouden en ontstaat er een mooie ritmiek. Een vergelijkbare opzet is te zien bij de torens in het Rembrandtpark, ook ontworpen door Zanstra.
Er is aandacht voor de aansluiting tussen de torens en de stroken, die samen één architectuur dienen te vormen. Het geheel moet passen in het vocabulaire van het AUP, maar daar staan torens vaak op zichzelf en op de grond. De architectonische uitwerking van de torens en de stroken vraagt dus aandacht. Er kan bijvoorbeeld worden gedacht aan een subtiel materiaalverschil en/of kleurverschil tussen toren en strook (bijvoorbeeld ton-sur-ton kleuren). Het verschil in typologie en ontsluiting tussen toren en strook kan als plastisch en architectonsich terugkerend element worden ingezet.

De torens krijgen een kernontsluiting met woningen rondom. Hierdoor kunnen in de torens verschillende soorten woningtypes worden gemaakt. Bijvoorbeeld vier grotere woningen per verdieping of vijf of zes kleinere. Het is belangrijk dat de bezonning van de appartementen altijd goed is en eenzijdige woningen gericht op het noorden worden voorkomen. De balkons vallen in principe binnen het blok, waardoor de volumes en de horizontale banden rondom afleesbaar zijn.

Net als bij de bestaande torens. Om het zicht langs de blokken zo wijds mogelijk te maken kan worden gedacht aan balkons op de hoeken van de gebouwen.

Tuinblokken
In elke binnentuin komt een woongebouw van vier verdiepingen. Deze tuinblokken hebben een bijzondere positie in het plan: ze staan los van de bestaande structuur van de stroken. De vier tuinblokken zijn zo geplaatst dat alle woningen in de stroken zo veel mogelijk zicht houden op het park en het groen daar omheen vloeit.
De positie van de tuinblokken is zorgvuldig gekozen. Ze zijn afwisselend dichterbij of verder van het water geschoven zodat de platanenlaan kan blijven. Daarmee ontstaat een speelse verspringende rooilijn aan het park. In de zijstraten liggen de tuinblokken iets terug. De tussenstraten worden daardoor een stuk ruimer en bieden doorzicht naar het groen.
Elk tuinblok heeft een middenkern met woningen rondom. Het gebouw wordt alzijdig vormgegeven tot een woning in het groen. De woningen op de begane grond hebben hun eigen voordeur, de gemeenschappelijke gebouwentree ligt aan de zijstraat. Hierdoor zijn er geen blinde gevels en neemt de sociale veiligheid in de openbare ruimte neemt toe vanwege meer ogen op straat. Door hun vrije positie in het groen kunnen de tuinblokken ook iets vrijer en experimenteler worden vormgegeven. Ze horen bij het ensemble maar ontwerpers kunnen iets losser omgaan met de stijlkenmerken. Het dak is groen omdat er veel woningen op uitkijken. Het verhoogt ook de biodiversiteit. De balkons liggen binnen het volume en de privé-buitenruimten zijn compact zodat het groen zo veel mogelijk tot aan de gevels doorloopt.'

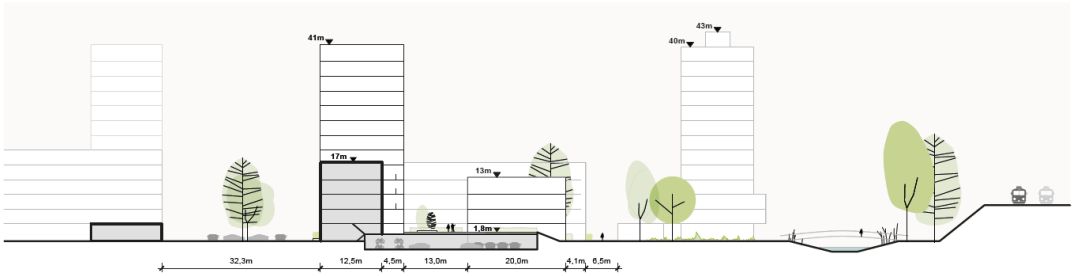
Hoekgebouwen
Op de hoeken tussen de woongebouwen staan garageblokken. Deze zijn niet van Lieven de Key en blijven nu nog op huidige manier bestaan. Deze locaties zijn aantrekkelijk om in de toekomst getransformeerd te worden naar hoogwaardige straathoeken die meer bijdragen aan de buurt. Hier kunnen kleine bedrijven en maatschappelijke functies ervoor zorgen dat dit levendige ontmoetingsplekken in de buurt worden.

Dit stedenbouwkundig plan geeft een impressie hoe de hoeken hoogwaardig kunnen worden ingepast. De hoeken zijn goed zichtbaar en hebben veel aanloop, waardoor ze geschikt zijn voor dit soort bedrijvigheid. We denken daarom aan nieuwe paviljoens. De paviljoens hebben een verdiepingshoogte van 3,5 meter en hebben maximaal één bouwlaag. Daardoor blijft openheid in het plangebied gewaarborgd.

Begane grond en buitenruimte
De begane grond van de nieuwe blokken wordt veel gevarieerder dan nu. Woningen en woningentrees worden afgewisseld met maatschappelijke voorzieningen, kleine bedrijven, fietsenstallingen en bijvoorbeeld een kinderdagverblijf. De voorzieningen en kleine bedrijven komen vooral op de straathoeken. Bij de entrees is er aandacht voor sociale veiligheid. Ze bieden doorzicht en toegang tot de gemeenschappelijke binnentuin.
Langs de voorgevels van de gebouwen komen margestroken - oftewel een plek voor voortuinen, kleine terrassen en woningtoegangen; het is een overgangsgebied tussen de voorgevel en de stoep. Hiermee creëren we privacy tussen de woning en de straat. Zo kunnen voetgangers niet vlak langs het raam lopen en te veel naar binnen kijken. De margestroken worden verhoogd aangelegd zodat er geen vuil in kan waaien. Eventuele muren rond de margestroken zijn te gebruiken om af en toe op te zitten.
Bewoners van de begane grond hebben een privé-buitenruimte die grenst aan de gemeenschappelijke binnentuin. De overgang tussen de buitenruimtes (privé, gemeenschappelijk

of openbaar) wordt gemaakt met beplanting. Het is niet de bedoeling dat bewoners zelf schuttingen gaan plaatsen. Dat geeft een rommelige uitstraling en beperkt de sociale veiligheid.

Parkeergarage
In de binnentuin van fase 3 komt een parkeergarage. Deze wordt (half)verdiept aangelegd om de binnentuin zo veel mogelijk te laten doorlopen en te laten aansluiten op het park. De gevel aan de tussenstraat ligt iets terug ten opzichte van het tuinblok. De ingang van de garage heeft een terughoudend ontwerp. Aan de parkzijde wordt de garage met een daktuin, door middel van een talud opgenomen in de groene ruimte van het park.



Doorsnede binnentuin Blok 3 (met parkeergarage)

4.6 Ontwerp openbare ruimte

Bouwen aan de buurten van de toekomst, betekent dat niet alleen de woningen, maar ook de openbare ruimte wordt vernieuwd. De openbare ruimte is de plek waar je je verplaatst, waar je sport, speelt, ontmoet en ontspant. Het is als een huiskamer, waar je je veilig en op je plek wilt voelen. Het is een ruimte voor de natuur en tegelijkertijd een ruimte voor het verkeer. Zowel toegankelijk met een rollator als met sportschoenen.

Visie
De nieuwe inrichting van de openbare ruimte wordt uitgewerkt vanuit vijf speerpunten:

1. **Verbinden buurt, binnentuinen en park**: De groene zone langs het spoor, nu nog verscholen achter gebouwen, wordt omgevormd tot een toegankelijk park en zichtbaar onderdeel van de buurt. Hoge poorten in het verlengde van de Voorburgstraat en Rijswijkstraat maken het park goed herkenbaar vanaf de straat. Duidelijke routes en entrees nodigen buurtbewoners uit en zorgen voor overzicht. Het groen sluit aan op de binnentuinen, waardoor een samenhangend geheel ontstaat. Bij de inrichting is speciale aandacht voor veiligheid: goede verlichting en sociale zichtbaarheid maken het park prettig en veilig om te gebruiken, zowel overdag als in de avond.
2. **Versterken kwaliteit van het groen en water**: De groene zone wordt ingericht met aandacht voor biodiversiteit en natuurvriendelijke oevers. Er komen rustige zitplekken om de natuur te ervaren. De ecologische, sociale en recreatieve waarde van het park wordt verhoogd.
3. **Ruimte voor sporten, spelen en ontmoeten**: Er komen diverse plekken om te sporten, spelen en ontmoeten.

4. **Veilige en toegankelijke inrichting voor verkeer en parkeren**: Alle weggebruikers kunnen op een veilige manier door de buurt bewegen.
5. **Schoon, heel en veilig**: De openbare ruimte moet schoon, goed verlicht en goed te beheren zijn.

Rigoureus vergroening
Het al bestaande groen rondom de Maassluisstraat voegen we meer (gebruiks)kwaliteit aan toe door een park aan te leggen. Het nieuwe park wordt onderdeel van het Spoorpark dat zich uitstrekt langs het spoor- en metrotracé. Het park krijgt een inrichting met aandacht voor biodiversiteit en natuurvriendelijke oevers. De omvorming tot een park verhoogt de ecologische, sociale en recreatieve waarde.

Er komt gevarieerde beplanting om het park groener en aantrekkelijker te maken. Er zijn vijf verschillende delen in het park, ook wel parkkamers genoemd. In de delen waar nu de platanen staan, komt een bosachtige beplanting. Dit past goed bij de bomen en versterkt het natuurlijke karakter van dat deel van het park. Het exacte beplantingsplan wordt later verder uitgewerkt.

Ecologische oever
Langs het water komt beplanting die goed tegen vocht kan. Deze planten zorgen ervoor dat de oever natuurlijk overgaat in het water. Ze verbeteren de waterkwaliteit, bieden leefruimte voor dieren en vormen een groene verbinding tussen de verschillende parkkamers.

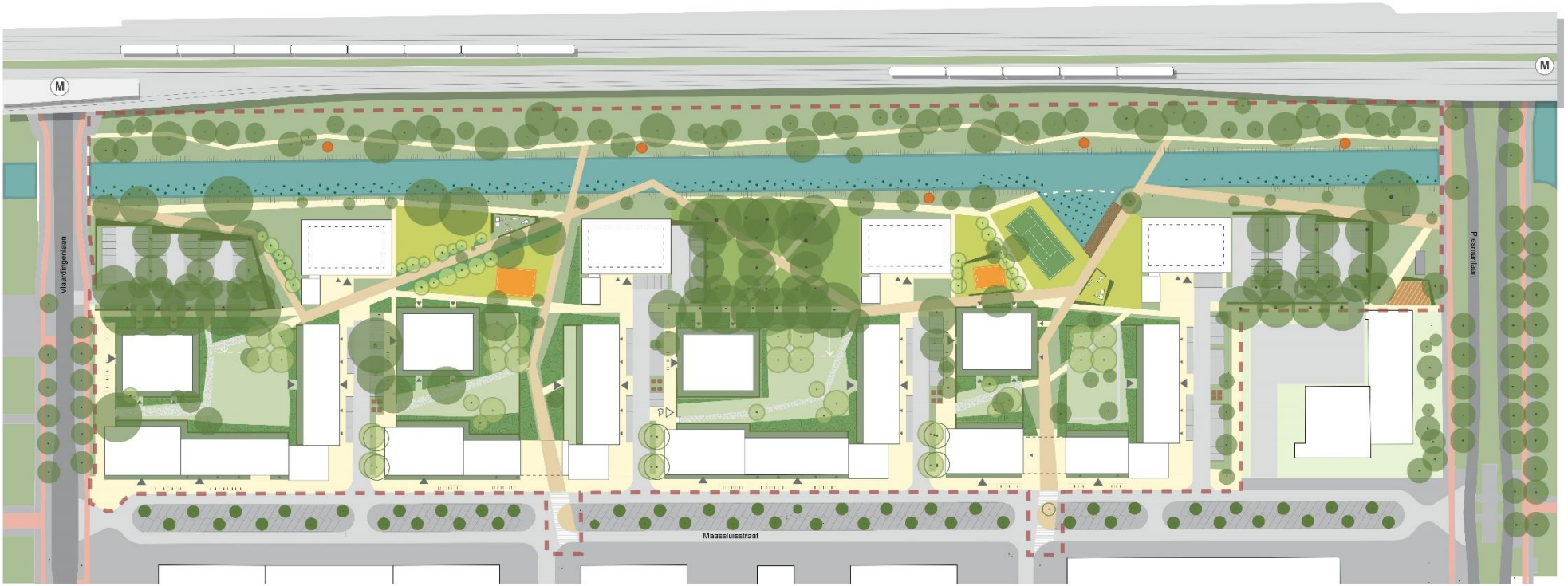
Groene margezones
Tussen de openbare ruimte en de woongebouwen komen margezones. Deze zones voor de woningen zorgen voor een vloeiende en zachte overgang van openbaar naar privé. Ze versterken de landschappelijke inpassing van de gebouwen, vergroten het groen in de buurt en verbeteren de ruimtelijke beleving. Elke margezone is voor minimaal de helft groen ingericht, met beplanting die niet hoger is dan 1,2 meter.

Samen Stadmaken
In dit Stedenbouwkundig plan is een schetsontwerp gemaakt voor de openbare ruimte. Het schetsontwerp laat zien hoe de gemeente de openbare ruimte *zou kunnen* inrichten. Het schetsontwerp is nog geen eindbeeld. Als het Stedenbouwkundig plan is vastgesteld, dan wordt het ontwerp samen met bewoners, LDK en betrokkenen uitgewerkt. Bij het Samen Stadmaken worden keuzes gemaakt over bijvoorbeeld de plekken om te spelen, sporten en ontmoeten. Actieve bewoners kunnen deelplannen maken voor bijvoorbeeld het vergroten van biodiversiteit of het aanleggen van moestuinen. En betrokkenen kunnen adviseren en meedenken over oplossingen om de buurt schoon, heel en veilig te houden.

Afval
Het beleid voor het scheiden van huishoudelijke afval in Amsterdam is minimaal 65 % in 2020 (Europese norm). Amsterdam kiest ervoor om zoveel mogelijk afval te scheiden aan de bron, zodat hoogwaardig hergebruik van grondstoffen mogelijk is. Papier, glas, plastic, textiel en restafval worden zoveel mogelijk via ondergrondse afvalcontainers ingezameld.

Programmering

De nota 'Amsterdamse Referentienorm' geeft aan hoeveel functies zoals sport en natuur in de openbare ruimte nodig zijn voor een goede leefomgeving in de stad. Dit omvat natuur, parkruimte en sportvoorzieningen. Voor de Maassluisstraat gelden de normen gebaseerd op het woonmilieu 'Gemengd Stedelijk'. De norm biedt een indicatie van de vereiste vierkante meters en aantallen, en is gebaseerd op praktijkervaring en staand beleid. Het schetsontwerp voldoet aan de Amsterdamse Referentienorm. De 2.500 m² veldoppervlak wordt buiten het plangebied gerealiseerd in de bestaande sportparken.



Maassluiszone
Plankaart
Schaal 1:1000, A1

Legenda

- stoep
- parkeren
- bestaande bomen/ nieuwe bomen
- openbaar groen
- groen binnenhofen
- spoorsingel
- hoofdroute
- pad
- paadje
- fietsnietjes
- overige paden
- bankjes
- Groene inrichting:
- ecologische oever
- vaste planten
- margezone
- bosplanten
- bloemenweide
- terras

5 Duurzaam ontwikkelen

De gemeente Amsterdam wil in 2030 60% CO_2- uitstoot reductie. Voor 2050 moet de CO_2-uitstoot verlaagd zijn met 100%, in vergelijking met het niveau van 1990. Binnen de gebiedsontwikkeling en stedelijke vernieuwing draagt de gemeente bij aan deze doelen door duurzaam te ontwikkelen. Daarbij gaat het om de volgende thema's: klimaatadaptie, natuurinclusief bouwen, uitstootvrije mobiliteit en schone lucht, duurzame energie en aardgasvrij en circulair gebouwde omgeving (zie voor meer informatie over randvoorwaarden en ambities: Duurzaam ontwikkelen - Gemeente Amsterdam). We zetten in deze investeringsnota uiteen wat deze randvoorwaarden en ambities voor de herontwikkeling van de Maassluisstraat betekenen.

5.1 **Klimaatadaptatie**

Om hittestress, wateroverlast en schade te voorkomen worden rainproof- en hittebestendigemaatregelen genomen in de openbare ruimte. De gemeente heeft de doelstelling dat de stad in 2027 een bui van 70 mm per uur kan verwerken zonder schade aan huizen en vitale infrastructuur. Bij een bui van 90 mm in een uur blijven vitale en kwetsbare infrastructuur en voorzieningen functioneren en bereikbaar. De nieuwbouw voldoet aan de eisen uit de gemeentelijke 'Hemelwaterverordening', die nu van rechtswege onderdeel is geworden van het Omgevingsplan. De gebouwen en het terrein worden zo gemaakt/ingericht dat ze voldoen aan de Amsterdamse Regenwaterverordening. Deze schrijft voor dat op eigen terrein een piekbui van 60 mm moet kunnen worden gebufferd.

De 'Thematische Studie Regenbestendige Gebiedsontwikkeling' geeft verder richtlijnen, voorbeelden en tips voor een nadere uitwerking. Deze richtlijnen zullen worden betrokken bij de verdere uitwerking van het inrichtingsplan voor de openbare ruimte. Hierin wordt een 'Rainproof' oplossingenkaart opgenomen. Doel is om de afvoer van regenwater te vertragen. Infiltratie naar de bodem heeft hierbij de voorkeur en is de hoofdlijn, bovengrondse afvoer naar oppervlaktewater daarna en tot slot ondergronds via een hemelwaterriool naar het oppervlaktewater. Hierdoor zijn zo weinig mogelijk kolken en regenwaterleidingen nodig. Om de grondwaterstanden in het projectgebied te bepalen en te kijken of infiltratie in de bodem mogelijk is, worden meerdere metingen gedaan.

LDK realiseert op alle laag gelegen daken een groendak waardoor ze bijdragen aan biodiversiteit en hittestress verminderen. Dit kan zowel met intensief en/of extensief groen worden ingericht. Aandachtspunt is om ook rekening te houden met waterberging bij deze daken. Combinaties hierin zijn mogelijk. Voorts kan in het ontwerp van het gebouw rekening gehouden met passieve zonwerende maatregelen (b.v. overstekken).

Een groene stad
Zoals beschreven in de Groenvisie speelt de groene ruimte een belangrijke rol bij het klimaatbestendig maken van de stad. Buien worden steeds extremer en temperaturen hoger. De beste manier om regenwater te kunnen opvangen en de temperatuur te beperken, is het vergroten van groene oppervlakten. Daarnaast zorgt groen voor meer biodiversiteit in de stad. Bij de vernieuwing van de Maassluisstraat wordt dan ook veel aandacht besteed aan een groene inrichting van het gebied en het versterken van de verbinding met de omgeving. Zo wordt een groen park ontwikkeld.

Amsterdam heeft een sterke en herkenbare groenstructuur. Deze wordt niet alleen beschermd en versterkt, er wordt ook geïnvesteerd om de kwaliteit te verbeteren en om een aaneengesloten netwerk van groen te creëren. De watergang en het naastgelegen groen ten westzijde van de spoorzone van de Maasluisbuurt maakt onderdeel uit van deze groenstructuur, het betreft het groentype 'Groene verbinding'.

Een aantal bomen kunnen we, ondanks het toevoegen van bebouwing, behouden. Het zijn de twee rijen platanen in een laan, in de openbare ruimte. De oever van de watergang maken we natuurvriendelijk, in ieder geval aan één zijde. Dit betekent dat er een meer geleidelijke overgang komt van land naar water. Dit dient twee doelen: het geeft het plangebied een ecologische boost, én het is gunstig voor het waterbergend vermogen van de Maassluisstraat.

5.2 **Natuurinclusief bouwen**

Een van de duurzaamheidsdoelen van de gemeente Amsterdam, zoals ook benoemd in de Groenvisie 2020-2050, is het versterken van de biodiversiteit in de stad. Natuur en biodiversiteit krijgen op meerdere plekken binnen het plangebied ruimte. Verspreid over het gebied zijn diverse zones opgenomen waar groene inrichting bijdraagt aan het versterken van de biodiversiteit en het ecologisch netwerk. Hierbij wordt aangesloten op bestaande landschappelijke structuren en ecologische kwaliteiten in de omgeving.

LDK maakt een groenplan waarin wordt toegelicht hoe er wordt omgegaan met natuurinclusief bouwen en op welke wijze, met welk doel en met welke beplanting groen wordt gerealiseerd. LDK heeft de ambitie om te voldoen aan een natuurinclusiviteits-score van 30 punten. De ingepaste natuurmaatregelen moeten aansluiten op de omgeving van het terrein en de biodiversiteit in het herontwikkelingsgebied helpen verhogen. Samen met een ecoloog wordt concreet invulling gegeven aan deze ambitie.

5.3 **Uitstootvrije mobiliteit en schone lucht**

Het Actieplan Schone Lucht omschrijft de maatregelen om op korte termijn te voldoen aan de Europese grensnorm voor luchtkwaliteit. Echter, de ambitie van de gemeente is groter. In 2030 moet de stad voldoen aan een 2 keer zo strenge advieswaarde van de World Health Organization (WHO). Dit leidt tot een stillere, beter leefbare stad en een mogelijke CO_2-vermindering van 9%. Om dit te behalen gebruiken we het STOMPprincipe: Stappen, Trappen, OV, MaaS (mobility as a service) en Privé-auto. De volgorde is op prioriteit; wandel en fietsroutes krijgen voorrang op de auto. Ten aanzien van de laadinfrastructuur voor de te realiseren parkeervoorzieningen worden

afspraken gemaakt over het minimale percentage dat voorzien zal worden van een laadpaal en het minimale percentage dat elektrisch is voorbereid. In de openbare ruimte wordt deelmobiliteit gestimuleerd door onder andere onderzoek te doen naar een aanbieder voor een passend en uitstootvrij deelmobiliteitsconcept. De parkeerplekken worden op eigen terrein gerealiseerd (met uitzondering van de terugkerende parkeervergunninghouders). In de bouwfase wordt gezorgd voor duurzame bouwlogistiek en worden schone werktuigen gestimuleerd waarbij de uitstoot wordt geminimaliseerd.

5.4 **Duurzame energie en aardgasvrij**

De woningen worden straks duurzaam verwarmd en gekoeld; het beste installatieconcept voor deze locatie wordt nog nader onderzocht. Dit wordt collectief (voor enkel de nieuwbouw of zelfs voor de buurt) als individueel, waarbij wordt onderzocht of dit met stadswarmtenet, een eigen warmte-koudeopslag (WKO) of een hybride installatie zal gebeuren. Hierbij worden ook de financiële lasten voor de toekomstige bewoners voor ogen gehouden.

5.5 **Circulair gebouwde omgeving**

Amsterdam wil in 2030 50% minder nieuwe grondstoffen gebruiken en in 2050 100% circulair (volledig recyclebaar) zijn. Circulair bouwen bestaat hier uit twee onderdelen: materiaalgebruik en flexibel ontwerp. In de Maassluisstraat wordt waar mogelijk ingezet op circulariteit door middel van hergebruik van bestaande materialen/grondstoffen in de gebouwen én in de openbare ruimte.

LDK toont een sterke duurzaamheidsvisie door op meerdere fronten onderzoek te doen naar circulaire toepassingen binnen zowel de bouw als de sloopfase. Zo wordt onder meer onderzocht of houtbouw kan worden toegepast bij de realisatie van de tuinblokken, waarmee een belangrijke stap richting biobased en hernieuwbare bouwmaterialen wordt gezet. Daarnaast wordt bekeken of kozijnen kunnen worden uitgevoerd in bijvoorbeeld hout, met een lagere milieu-impact dan traditionele (fossiele/ niet hernieuwbare) materialen.

Ook de gevelmaterialen vormen een belangrijk onderdeel van de circulaire ambities. Er wordt onderzoek gedaan naar het gebruik van duurzamere bakstenen, evenals naar biobased gevelbekleding. Dit draagt bij aan een lager materiaalverbruik en een verlaging van de CO_2-uitstoot in de materiaalproductie.

Op het gebied van sloop wordt ingezet op circulair oogsten: de bestaande gebouwen worden zoveel mogelijk circulair gesloopt, waarbij actief wordt onderzocht hoe vrijgekomen materialen opnieuw kunnen worden toegepast, bijvoorbeeld in de inrichting van de openbare ruimte. De ambitie in de Maassluisstraat is om hergebruikte materialen te kunnen toepassen in de openbare ruimte zonder de Puccini uitgangspunten te verlaten.

Tot slot wordt in het ontwerptraject rekening gehouden met de inzet van biobased isolatiematerialen, die niet alleen milieuvriendelijker zijn, maar ook bijdragen aan een gezond binnenklimaat.



Ambitieweb duurzaam ontwikkelen Maassluisstraat

6 Onderzoeken

6.1 Bomenonderzoek

Voor het projectgebied is een Boom Effect Analyse (BEA) uitgevoerd om te onderzoeken welke bomen kunnen blijven staan bij de nieuwbouw. De meeste bomen zijn gezond en kunnen nog lang mee. Een deel van de bomen kan behouden blijven tijdens de bouw en is zelfs rekening mee gehouden in het ontwerp, zoals bij de twee rijen platanen. Andere bomen staan echter op de plek waar nieuwe woningen komen en moeten daarom worden gekapt. Enkele jonge bomen kunnen worden verplant indien nodig.
Voor alle bomen die blijven staan wordt een Boom Beschermingsplan (BBP) opgesteld. Dit plan zorgt ervoor dat de bomen goed beschermd worden tijdens de werkzaamheden. Het plan wordt beoordeeld door een boomdeskundige en vormt het uitgangspunt voor de uitvoering.

6.2 Windhinderonderzoek

Voor de herontwikkeling aan de Maassluisstraat is onderzocht wat het effect is van het Stedenbouwkundig plan op het windklimaat conform de Nederlandse norm voor windhinder en windgevaar (NEN 8100:2006).

Over het algemeen voldoen de resultaten in de gemodelleerde windsituatie aan de eisen voor een prettige leefomgeving. In de nieuwe situatie blijkt dat op enkele plekken het verblijfsklimaat minder gunstig is. Dit is het geval bij de poorten en in het meest noordelijke binnentuin. In deze binnentuin is het verblijfsklimaat ook in de huidige situatie al ongunstig. Daar is het comfort voor langzaam verkeer matig tot slecht en is extra aandacht nodig bij het ontwerpen van entrees of verblijfsplekken. Tegelijkertijd verbeteren de omstandigheden in de oostelijke dwarsstraten (Voorburgstraat en Rijswijkstraat).

Over het geheel genomen blijft het windklimaat op een vergelijkbaar niveau als in de huidige situatie. Er is géén sprake van windgevaar. Er zal bij het ontwerpen van de gebouwen nader worden onderzocht welke maatregelen nodig zijn om het verblijfsklimaat op de kwetsbare plekken te verbeteren, bijvoorbeeld via windschermen, groen of aanpassingen in het ontwerp van gebouwen en doorgangen.

6.3 Bezonning

Door middel van bezonningsstudies is onderzocht hoe het Stedenbouwkundig plan de bezonning op de omliggende woningen beïnvloedt. Hoewel er geen landelijke norm bestaat voor bezonning, wordt bij ontwikkelingen als deze wel standaard onderzocht wat de invloed is op het zonlicht op gevels en buitenruimten, zodat een goed beeld ontstaat van het ruimtelijk effect op de omgeving.

Uit de analyse blijkt dat de gevels ook in de nieuwe situatie voldoende zonlicht blijven ontvangen. Op een beperkt aantal momenten van de dag en het jaar ontstaat er een afname van bezonning, met name in de vroege ochtend op oostgevels en in de late namiddag op westgevels. Deze afname is beperkt in duur en omvang. De invloed op de bezonning blijft beperkt en wordt als aanvaardbaar beoordeeld.

6.4 Geluidsonderzoek

Het geluidsonderzoek maakt inzichtelijk wat de effecten zijn van het omgevingsgeluid - afkomstig van spoor, metro en autoverkeer op de A10 en de Vlaardingenlaan – op de nieuwe gebouwen. In een voorstudie is getoetst aan de Wet geluidhinder, vanaf 1 januari 2024 is getoetst aan de Omgevingswet.

De geluidsbelasting op de nieuwe woningen blijft overal onder de maximaal toelaatbare waarden. Wel worden op meerdere gevels de standaardwaarden overschreden, zoals gebruikelijk in stedelijke situaties nabij infrastructuur. Belangrijk is dat er, naar verwachting, geen dove gevels nodig zijn. Voor de bestaande woontorens bij het spoor zijn de effecten van reflectie van metro- en treingeluid via de nieuwe gebouwen op de oostgevels onderzocht. Die blijven beperkt: er is mogelijke lichte toename op enkele oostgevels, tot en met de zesde verdieping. De nieuwe geluidsbelastingen zijn nog steeds van een fors lagere categorie dan aan de westzijde. In het ontwerp zal aandacht zijn voor maatregelen om deze effecten terug te dringen. Ook bij de nieuwe woningen is het geluidseffect door veranderde gebouwvormen onderzocht. Op een enkele locatie kan er een geluidtoename zijn, de nieuwe geluidsbelasting is eveneens laag.

In het vervolgtraject wordt de geluidsbelasting op de nieuw te bouwen woningen verder uitgewerkt. Daarbij wordt onder meer gekeken naar de positionering van geluidsluwe gevels en mogelijke bouwkundige maatregelen om een goed binnenmilieu te borgen.

6.5 Quickscan klimaatadaptatie

In de Quickscan Klimaatadaptatie voor de Maassluisstraat in Amsterdam zijn vier belangrijke klimaatthema's onderzocht: droogte, hemelwateroverlast, hittestress en overstromingen.

Uit het onderzoek blijkt dat de ontwateringsdiepte van minimaal 0,9 meter voldoet aan de gemeentelijke norm. Dit betekent dat er genoeg ruimte is voor regenwater om in de bodem te zakken en voor het planten van grote bomen. Op het gebied van hemelwateroverlast blijkt dat regenwater in de huidige situatie op verschillende plekken tegen de gevels staat, wat schade veroorzaakt. In het nieuwe ontwerp voor de openbare ruimte wordt gezorgd dat het regenwater goed kan wegstromen naar plekken waar het opgeslagen of geïnfiltreerd kan worden.

6.6 Quickscan flora en Fauna

Het projectgebied maakt geen onderdeel uit van de Hoofdgroenstructuur of Ecologische structuur van de gemeente Amsterdam. Uit de uitgevoerde quickscan blijkt dat binnen het plangebied beschermde soorten kunnen voorkomen, waaronder vleermuizen, vogels en diverse plantensoorten. Nader onderzoek is nodig om verblijfplaatsen van vleermuizen en nesten van vogels in beeld te brengen, evenals de mogelijke aanwezigheid van beschermde vaatplanten en marterachtigen. Indien soorten of functies worden aangetroffen waarvoor de wet bescherming biedt, kunnen mitigerende maatregelen of een ontheffing op basis van de Omgevingswet noodzakelijk zijn.

6.7 Archeologische onderzoek

Bij het opstellen van het bestemmingsplan 'Delflandplein- Staalmanpleinbuurt'' uit 2010, waar de Maassluisstraat onderdeel van is, is archeologische onderzoek uitgevoerd. In het projectgebied zijn verspreid resten uit oude tijden mogelijk, zoals sporen van boerderijen, sloten of erven uit de 12e eeuw tot rond 1950. Omdat deze resten niet op één plek liggen en weinig samenhang hebben, is de kans op belangrijke archeologische vondsten klein. Daarom geldt er een lage archeologische verwachting. Toch moet er in sommige delen van het gebied bij grote en diepe grondwerkzaamheden (groter dan 10.000 m² en dieper dan 1,5 meter) vooraf een veldonderzoek worden gedaan om te controleren of er toch archeologische resten zijn. Op plekken waar al veel gebouwd of gegraven is (zoals bij bestaande bebouwing en wegen), is de bodem al zo verstoord dat archeologisch onderzoek niet meer nodig is.

6.8 Bodemonderzoek

Een bodemonderzoek is 5 jaar geldig. Is er daarom besloten om in deze fase geen bodemonderzoek uit te voeren. Voor het opstellen van een schetsontwerp voor de openbare ruimte is een bodemonderzoek ook niet noodzakelijk. Bij het opstellen van het voorlopig ontwerp voor de openbare ruimte wordt aanvullende onderzoek gedaan naar de bodemkwaliteit.

6.9 **Kabels en leidingen**

Er is inzicht in de aanwezige kabels en leidingen in het plangebied. Bij het ontwerp is hiermee zoveel mogelijk rekening gehouden door de nieuwe langs- en dwarsblokken grotendeels te positioneren op de locaties van de bestaande bebouwing. In de binnentuinen liggen geen leidingen, waardoor de tuinblokken daar eenvoudig geplaatst kunnen worden. Waar mogelijk worden bestaande tracés behouden; noodzakelijke verleggingen worden tijdig afgestemd. Dit wordt meegenomen in de verdere uitwerking en fasering.

6.10 Watercompensatie

<u>Watercompensatie</u>
Door de toevoeging van extra woningen neemt de hoeveelheid verharding in de buurt toe met 1.720 m2. De afspraak is dat 10% van deze toename van verharding gecompenseerd wordt door de aanleg van extra wateroppervlakte. Voor de vernieuwing van de Maasluisstraat gaat het om het toevoegen van 172 m2 wateroppervlakte. Door de waterloop plaatselijk te verbreden wordt het wateroppervlak vergroot en wordt de benodigde compensatie ruimschoots gerealiseerd.

Water compensatie

Oppervlakte verhard bestaand	26 238
Oppervlakte verhard nieuw	27 598
Toename verharding	1720
Benodigde compensatie extra water oppervlakte (10%)	172
Water oppervlakte toename	338

7 Consultatie, participatie en communicatie

7.1 Participatie met bewoners en omwonenden

Met de vernieuwing van de Maassluisstraat willen de Gemeente Amsterdam en Woonstichting LDK de buurt verbeteren. De woningen zijn oud en in slechte staat. Ook de omgeving ziet er verlaten en rommelig uit. Daarom is het belangrijk dat er een goed Stedenbouwkundig plan komt voor de buurt. Om de bewoners en andere belanghebbende te betrekken bij het opstellen van het Stedenbouwkundig plan is er een participatieplan opgesteld met daarin de volgende doelen:

- **Een beter plan maken**: Door te luisteren naar bewoners en andere betrokkenen konden we hun kennis en ervaring gebruiken. Zij weten wat er speelt in de buurt. Ook konden we op verschillende manieren naar het plan kijken, zodat het plan beter past bij wat de buurt nodig heeft.
- **Elkaar beter begrijpen**: De vernieuwing zorgt bij sommige bewoners voor onzekerheid en het gevoel van verlies. In de participatie was er ruimte om hierover te praten. Zo konden we begrip krijgen voor elkaars zorgen, wensen en keuzes.
- **Een open en duidelijke aanpak**: We wilden dat bewoners goed wisten wat ze konden verwachten. Ook wilden we dat duidelijk was wat hun rechten en mogelijkheden waren tijdens het maken van het plan.
- **Zorg voor eigenaarschap in de buurt**: De buurt voelt nu vaak verlaten. Met de participatie wilden we samen nadenken over hoe de buurt weer een plek kan worden waar bewoners zich thuis voelen, betrokken zijn en voor willen zorgen.

Met deze doelen hoopten we dat bewoners niet alleen meedachten over het plan, maar zich ook echt betrokken voelen bij hun eigen buurt.

Participatietraject
De 240 woningen zijn al lange tijd aangewezen als sloopnieuwbouw- en verdichtingslocatie. Op deze locatie is in 2010 een ontwikkeltraject voor nieuwbouw gestart en werd een sloop-nieuwbouw participatieproces doorlopen met instemming van de bewoners. Dit plan is toen niet uitgevoerd. De betrokken partijen zijn zich ervan bewust dat veel bewoners een afwachtende houding hebben ten aanzien van dit nieuwe plan en participatieproces. Door regelmatig en helder te informeren over de stand van zaken en de voorgang, is ervoor gezorgd dat bewoners goed op de hoogte konden blijven en ieder moment konden aansluiten bij de bijeenkomsten.

Er zijn vanaf juni 2023 8 bijeenkomsten georganiseerd:
- Juni 2023: 4 bijeenkomsten georganiseerd door LDK voor de huurders.
- December 2023: 2 bijeenkomsten georganiseerd door LDK en de gemeente. Eén bijeenkomst was voor de huurders en één bijeenkomst was voor de buurt. Tijdens deze bijeenkomsten werden 4 varianten gepresenteerd waarop gereageerd kon worden.

- April 2024: een buurtwandeling voor bewoners en omwonenden. Tijdens deze buurtwandeling konden aanwezigen vertellen wat er fijn en minder fijn is aan de woningen en de openbare ruimte.
- Juli 2024: bijeenkomst georganiseerd door LDK, Vakwerk Architecten en de gemeente over het eerste concept Stedenbouwkundig plan.
- 15 april 2025: bijeenkomst over het sociaal plan met de huurders door LDK.
- 20 mei 2025: bijeenkomst georganiseerd door LDK, Vakwerk Architecten en de gemeente met de presentatie van het concept Stedenbouwkundig plan dat na de zomer de inspraak ingaat.

Verloop participatieproces
Gedurende het participatieproces hebben bewoners positieve en negatieve reacties gegeven op het plan. Het grootste zorgpunt was de verdichting en de gevolgen die dit heeft voor de binnentuinen, het uitzicht en de beschikbaarheid van parkeerplaatsen.
Gedurende het participatieproces zijn op de bijeenkomsten verschillende modellen onderzocht. Dit heeft geleid tot het Stedenbouwkundig plan. De positieve punten die in dit plan zijn meegenomen, is dat het veel verschillende woningtypes mogelijk maakt en dat de nieuwe woningen optimaal uitzicht en verbinding hebben naar het groen. Voor de overzijde van de Maassluisstraat is het belangrijk dat het wordt verbonden met het nieuwe buurtpark en dat er voldoende licht en openheid in het bouwvolume is.

Veel bezoekers van de bijeenkomsten hebben zich positief over de plannen uitgelaten en hebben begrip voor de noodzaak om te verdichten. Ze dringen met name aan op voortgang. Ze zijn bezorgd over de lange tijd voordat zij kunnen verhuizen. De bewonerscommissie van de Maassluisstraat is desondanks niet positief en had graag een plan gezien met minder woningen, waarbij de huidige binnentuinen onbebouwd zouden blijven. Op de bewonersbijeenkomst in mei is uitgelegd dat het concept stedenbouwkundig plan de inspraak in gaat en dat dan het moment voor bewoners en omwonenden is om te reageren.

In het Participatie-eindverslag Maassluisstraat is te lezen wat deze participatie heeft opgeleverd. Dit verslag is te vinden op:

7.2 Participatie als onderdeel van kaderafspraken

Op 23 oktober 2023 is de Bewonerscommissie Maassluisstraat opgericht. De bewonerscommissie wordt begeleid door Stichting! WOON en bijgestaan door huurdersvereniging Arcade. Er is regelmatig afstemming geweest met de bewonerscommissie van huurders. In oktober 2024 heeft LDK conform de Kaderafspraken het voorkeursscenario van sloop-nieuwbouw ter advisering voorgelegd aan de bewonerscommissie. Dit advies is tot stand gekomen op basis van de uitslag van het bewonersonderzoek, gehouden door de bewonerscommissie in december 2023, en de opbrengst van door de bewonerscommissie georganiseerde bewonersavond op 15 november 2024. De adviezen waren samenvattend als volgt:

Positief over sloop, negatief over mate van verdichting
De commissie steunt sloop, maar adviseert het aantal nieuwe woningen te beperken tot 395 (in plaats van 515) om druk op voorzieningen en verlies van leef kwaliteit te voorkomen.

Behoud van tuinen en bomen
Er wordt gepleit voor behoud van de originele, groene tuinen vanwege hun ecologische waarde, klimaatfunctie en unieke karakter. Het "spoorpark" wordt als onvoldoende alternatief gezien.

Volgorde van sloop van de woningen
De bewonerscommissie wil dubbele verhuizingen voorkomen. Als dit toch nodig is, moet er een extra vergoeding komen. Ook moeten bewoners tijdelijk in leegstaande woningen in de buurt kunnen verblijven.

7.3 Participatie ontwerp openbare ruimte

Bouwen aan de buurten van de toekomst, betekent dat niet alleen de woningen, maar ook de openbare ruimte wordt vernieuwd. De openbare ruimte is de plek waar je je verplaatst, waar je sport, speelt, ontmoet en ontspant. Het is als een huiskamer, waar je je veilig en op je plek wilt voelen. Het is een ruimte voor de natuur en tegelijkertijd een ruimte voor het verkeer.

In het Stedenbouwkundig plan is een schetsontwerp gemaakt voor de openbare ruimte. Het schetsontwerp laat zien hoe de gemeente de openbare ruimte zou kunnen inrichten. Het schetsontwerp is nog geen eindbeeld. Als het Stedenbouwkundig plan is vastgesteld, dan wordt het ontwerp samen met bewoners, LDK en betrokkenen uitgewerkt. Bij het Samen Stadmaken worden keuzes gemaakt over bijvoorbeeld de plekken om te spelen, sporten en ontmoeten. Actieve bewoners kunnen deelplannen maken voor bijvoorbeeld het vergroten van biodiversiteit of aanleggen van moestuinen. En betrokkenen kunnen adviseren en meedenken over oplossingen om de buurt schoon, heel en veilig te houden.

8 Ontwikkelstrategie

8.1 Sloop-nieuwbouw

Het project omvat het woonrijp maken van de openbare ruimte door de gemeente, in combinatie met de sloop en nieuwbouwontwikkeling door LDK. Dit houdt in: de sloop van 240 sociale huurwoningen en de realisatie van 490 – 520 woningen en ca. acht BOG/MOG ruimtes.

De vernieuwing van de Maassluisstraat valt onder de afspraken van het Aanvullend Convenant Erfpacht (ACE). Voor de herontwikkeling van deze locatie zijn de ACE afspraken tussen gemeente en federatie woningcorporaties leidend. Dit betekent dat de corporatie (LDK) verantwoordelijk is voor het bouwrijp maken van haar erfpachtgronden, en voor eigen rekening en risico de nieuwbouw realiseert. De gemeente is verantwoordelijk voor het bouwrijp maken voor de inrichting van de openbare ruimte binnen de grenzen van de grondexploitatie.

De gemeente en LDK werken sinds 2023 samen aan de uitgangspunten en randvoorwaarden van het project. De privaatrechtelijke afspraken tussen de gemeente en LDK worden later vastgelegd in een afsprakenbrief. Deze wordt na vaststelling van het Investeringsbesluit ter ondertekening aan LDK aangeboden.

Kavel 3 en gedeeltelijk kavel 4, met de vrije sector en middeldure huurwoningen, gaat LDK zelf via een tender in de markt zetten. De voor deze tender geldende afspraken en kaders over o.a. programma en duurzaamheid worden vastgelegd in de nog te ondertekenen afsprakenbrief tussen de gemeente en LDK.

8.2 Financiën

De financiële haalbaarheid van het voorliggende vernieuwingsplan zijn onderzocht vanuit het gemeentelijk perspectief. De uitkomsten hiervan zijn opgenomen in de financiële paragraaf welke als bijlage bij deze investeringsnota wordt aangeboden. Deze paragraaf is niet openbaar.

8.3 Ruimtegebruik

Het plangebied heeft een oppervlakte van circa 64.000 m². Binnen het plangebied is de verdeling uit te geven grond en openbare ruimte circa 19.500 m² uitgegeven aan LDK en Hemovin en circa 44.500 m² openbare ruimte.

8.4 Investeringen

De investeringen betreffen vooral de kosten voor de inrichting van de openbare ruimte en de proceskosten om de plannen te begeleiden en voor de voorbereiding van de aanleg openbare ruimte.

8.5 Opbrengsten

Opbrengsten worden gerealiseerd vanuit de transformatie van de erfpachtrechten van LDK binnen de kaders van het ACE.

8.6 Saldo grondexploitatie

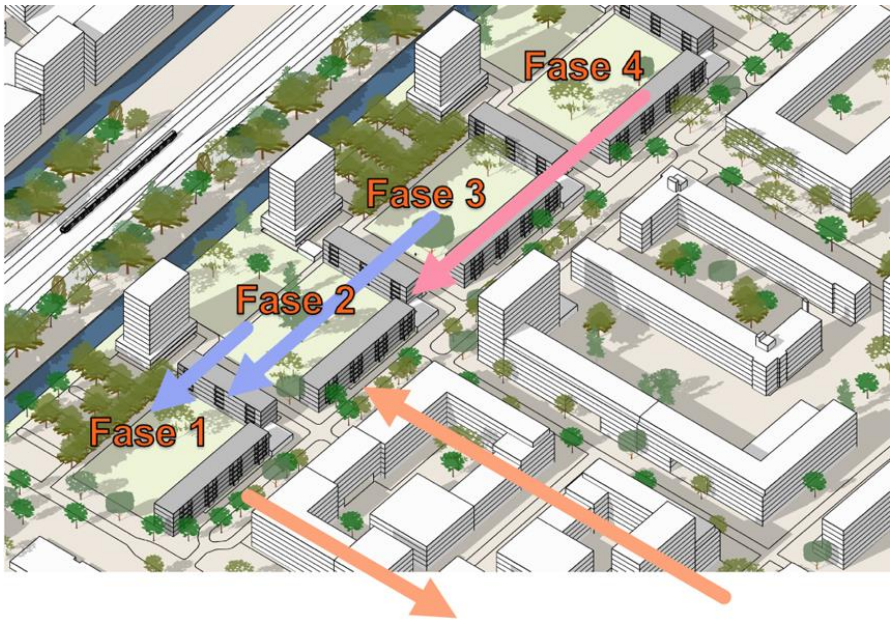
De grondexploitatie kent een negatief saldo (netto contante waarde per 01-01-2025) dat ten laste komt van het vereveningsfonds. Dit fonds verevent positieve plannen met negatieve plannen en stimuleert daarmee de woningbouwopgave. Het plan voor de vernieuwing van de Maassluistraat is vanwege de dekking vanuit het vereveningsfonds economisch uitvoerbaar.

9 Planning en proces

9.1 Fasering en herhuisvesting

Het plan wordt in vier fasen uitgevoerd, zodat het gebied stapsgewijs wordt vernieuwd en niet langdurig volledig een bouwplaats is. Deze fasering maakt het mogelijk dat bewoners grotendeels (75%) direct kunnen doorverhuizen naar een nieuwe woning, zonder tijdelijke herhuisvesting. Alleen bewoners uit fase 1 (25%) moeten- indien zij willen terugkeren naar de Maassluisstraat - tussentijds verhuizen en hebben het recht op terugkeer.

Fase 1 en 2 bestaan uit sociale en middeldure huurwoningen en worden door LDK ontwikkeld. Hierdoor is doorstroming binnen het plan mogelijk, ook voor bewoners die niet langer in aanmerking komen voor sociale huur. De fasering en het woningprogramma maken het mogelijk om alle huurders een woning aan te bieden. Aandachtspunt blijft dat de regels van "passend toewijzen" voor sommige bewoners niet gunstig uitpakken. Hier zullen Lieven de Key, ! Woon en de bewonerscommissie in het sociaal plan aandacht aan besteden.



9.2 Interim beheer

De vernieuwing van de Maassluisstraat vindt gefaseerd plaats. In deze periode kunnen panden leegstaan, vinden er bouwwerkzaamheden plaatst of worden straten tijdelijk anders gebruikt. Als er in deze tijd niets gebeurt, kunnen er problemen ontstaan, zoals rommel op straat, onveiligheid

of een minder fijne sfeer in de buurt. Daarom wordt er aandacht besteed aan tijdelijk beheer: dit helpt om de buurt schoon, veilig en leefbaar te houden.

In het investeringsbesluit voor de Maassluisstraat wordt interim beheer expliciet meegenomen als integraal onderdeel van de stedelijke vernieuwing. Om deze tijdelijke fase effectief te benutten, wordt er budget opgenomen in de begroting om het beheer actief op te pakken. Er is circa €25.000 per jaar gereserveerd, waarmee we snel en doelgericht op kansen en knelpunten kunnen inspelen. Interim beheer wordt daarnaast opgenomen in het BLVC-kader, zodat ook op het vlak van bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie goede afstemming plaatsvindt.
Een belangrijk onderdeel van deze strategie is het inzetten van een omgevingsmanager, waarvoor structureel budget is gereserveerd.

Ook de corporatie is verantwoordelijk voor een goed interim beheer. Zowel uitvoeringsaspecten als inpandige uitdagingen vragen in deze tussenfase aandacht. De omgevingsmanager, gebiedsmakelaar en de corporatie werken samen en stemmen gedurende de looptijd van het project op reguliere basis af over het interim beheer en de omgevingscommunicatie. Zij vormen de schakel tussen omgeving (bewoners, ondernemers), uitvoerders en beheerders.

Er komt een sterke bottom-up benadering: er worden regelmatig sessies georganiseerd met bewoners, stimuleren hen om actief mee te denken, en tonen vertrouwen in hun betrokkenheid en ideeën. Deze participatie wordt ondersteund door voldoende capaciteit en middelen vanuit de gemeente en partners. Interim beheer wordt daarmee niet alleen een technische, maar ook een sociale opgave, gericht op het versterken van de leefbaarheid en gemeenschapskracht in de wijk tijdens de overgang naar de toekomstige inrichting.

9.3 Hoofdlijnen planning

Tot aan de oplevering van het project zijn in hoofdlijnen de volgende stappen te doorlopen:

Sociaal plan overeenkomen met bewoners	Q2 2025 – Q3 2026
Ondertekening afsprakenbrief tussen gemeente en LDK	Q1 2026
Juridisch planologisch traject LDK voor afwijking omgevingsplan	Q4 2025 – Q4 2026
Indiening omgevingsvergunning (van ontwerp naar indiening)	Q1 2026 – Q2 2027
Uitwerking ontwerp openbare ruimte en Samen Stadmaken	Q2 2026- Q1 2028
Slopen en bouwrijp maken	Q1 2028 – Q3 2028
Bouw (fase 1)	Q3 2028 – Q1 2030
Herinrichting openbare ruimte (fase 1)	Q4 2029 – Q2 2030
Bouw (fase 2)	Q4 2029- Q1 2030
Bouw (fase 3)	Q3 2030 – Q1 2031
Bouw fase 4	Q3 2031 – Q4 2032

10 Organisatie

10.1 Opdrachtgevers

Het bestuurlijk opdrachtgeverschap van het project Maassluisstraat ligt bij de wethouder Ruimtelijke Ordening en Grondzaken. Ambtelijke verantwoordelijkheid ligt bij de directeur en ambtelijk opdrachtgever Grond en Ontwikkeling. Ter ondersteuning van het ambtelijk opdrachtgeverschap voor de gebiedsontwikkeling van de Maassluisstraat is een stuurgroep gevormd die bestaat uit de ambtelijk opdrachtgever gebiedsontwikkeling en manager Initiatief & Acquisitie van LDK.

10.2 Projectorganisatie

De ambtelijke projectorganisatie voor de Maassluisstraat bestaat uit diverse disciplines vanuit de verschillende gemeentelijke directies en het gebiedsteam van het stadsdeel. Regulier overleg met initiatiefnemer LDK over de planvorming vindt plaats in het gezamenlijke projectteam Maassluisstraat. Daarin wordt LDK vertegenwoordigd door een gebiedsontwikkelaar en een projectontwikkelaar. Ook vindt op reguliere basis afstemming plaats tussen het gemeentelijk projectteam en het door LDK ingeschakelde architectenteam van Vakwerk Architecten.

11 Bijlagen

Stedenbouwkundigplan Maassluisstraat

Financiële paragraaf (geheim)

Maassluisstraat

Klaar voor de toekomst, trots op het verleden



Stedenbouwkundig plan
Maassluisstraat, Amsterdam

3 september 2025

Dit document is tot stand gekomen in samenwerking met:

opdrachtgever
Lieven de Key

gemeente
Gemeente Amsterdam

architect
Vakwerk Architecten

Inhoud

	Voorwoord	5
1.	**Het plan in het kort**	7
2.	**Analyse**	11
2.1	Omgeving	11
2.2	Ruimtelijke opzet	13
2.3	De buurt nu	13
3.	**Programma**	15
3.1	Woonprogramma	15
3.2	Voorzieningen	15
3.3	Parkeren (auto, fiets, scooter)	17
4.	**Stedenbouwkundige visie**	19
4.1	Uitgangspunten	19
4.2	Compositie	20
5.	**Openbare ruimte**	31
5.1	Speerpunten	31
5.2	Verbinden buurt, binnentuinen en park	31
5.3	Versterken kwaliteit groen en water	33
5.4	Ruimte voor sporten, spelen en ontmoeten	36
5.5	Verkeer en parkeren	37
5.6	Schoon, heel en veilig	39
6.	**Beeldkwaliteitsplan**	41
6.1	Uitgangspunten	41
6.2	Kwaliteit in hoofdlijnen	43
6.3	Kwaliteit per onderdeel	46
7.	**Participatie**	53
8.	**Duurzaamheid**	55
	Bijlage: plantoetskaart	56



De Maassluisstraat en de Delflandpleinbuurt ten opzichte van verschillende stadsparken

Voorwoord

De Delflandpleinbuurt is een buurt waarbij Lieven de Key al tientallen jaren nauw betrokken is. We werkten aan vernieuwing van woonblokken aan de Rijswijkstraat en de Brede School Fiep Westendorp met de ouderenwoningen erboven. En we bouwden met ons complex Lieven een groot aantal woningen voor woonstarters. De herontwikkeling van onze gebouwen aan de Maassluisstraat is onze laatste opgave in deze buurt die ons na aan het hart ligt. En ons niet alleen: door de ligging net buiten de ring, met uitstekende vervoersmogelijkheden, groen en voorzieningen op loopafstand is het echt een fijne Amsterdamse buurt.

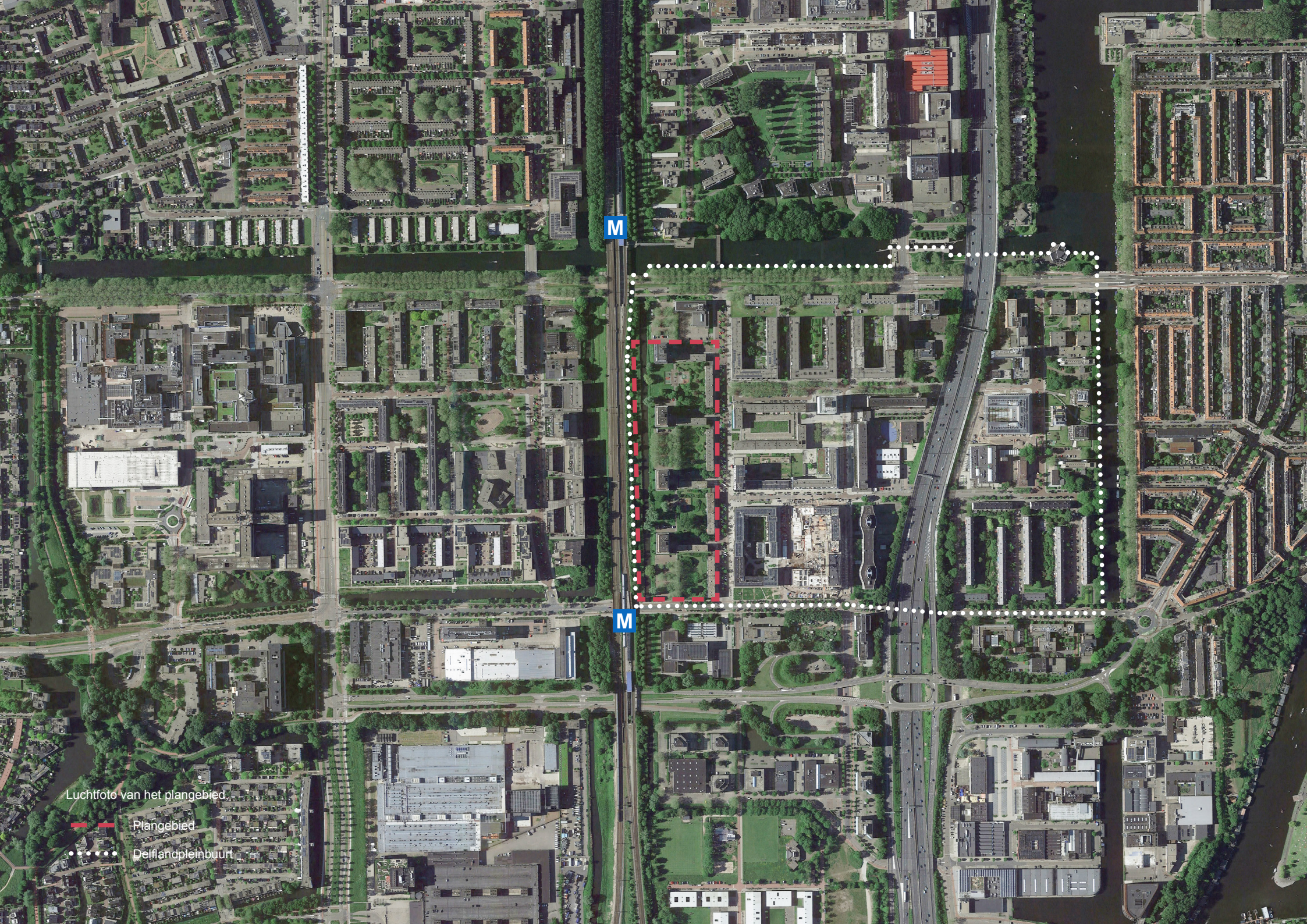
Onze woningen aan de Maassluisstraat zijn ruim zestig jaar oud. Ze zijn aan het einde van hun levensduur en beginnen steeds meer gebreken te vertonen. Daar moet dus iets aan gebeuren. Hoe en wat, dat wisten we nog niet toen we een paar jaar geleden met de planvorming begonnen. Daarover zijn we in gesprek gegaan met bewoners. Hun ideeën hebben we gecombineerd met plannen van de gemeente voor de openbare ruimte en met onze eigen inzichten. Soms waren de gesprekken scherp, maar we zijn in samenspraak tot keuzes gekomen die hebben geleid tot een weloverwogen plan.

In dit stedenbouwkundig plan is een goede balans gevonden. Er komen hier veel extra woningen en het groen wordt aantrekkelijker en toegankelijk voor de hele buurt. De binnentuinen bij de woningen krijgen een aansluiting op het park dat de gemeente aanlegt langs het spoor. Dankzij onderdoorgangen in de nieuwbouw in het verlengde van twee straten in de Delflandpleinbuurt is dat park zichtbaar en toegankelijk voor alle buurtbewoners.

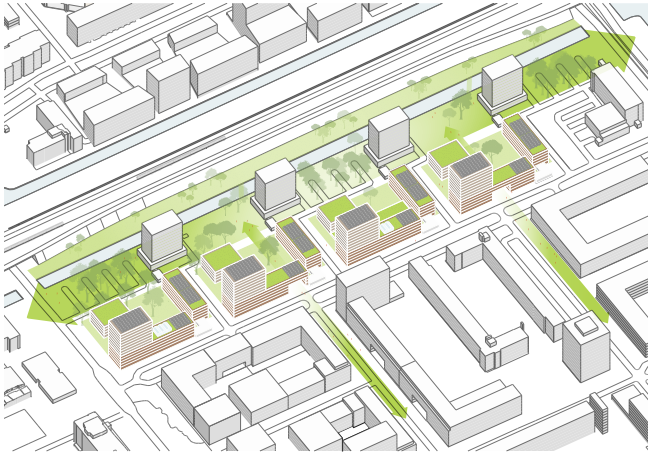
Voor onze bewoners betekent de vernieuwing dat ze moeten verhuizen, want alle oude woningen worden gesloopt. Iedereen die dat wil, kan terugkeren in de nieuwbouw van de Maassluisstraat. Omdat we het grote project fasegewijs uitvoeren, kan driekwart van de mensen direct naar een nieuwe sociale huurwoning doorstromen. Alleen de bewoners van het eerste blok gaan eerst naar een woning ergens anders en kunnen dan na een tijd alsnog naar een nieuwbouwwoning in de Maassluisstraat.

In de nieuwbouw komt veel sociale huur, maar ook woningen met middenhuur en koopwoningen in de vrije sector. Hier komen geen woningen voor jongeren met een tijdelijk huurcontract, want daarvoor hebben we al veel aanbod in de buurt. Lieven de key bouwt hier voor haar terugkerende bewoners en dus een divers woonaanbod. We kiezen hier voor een verhuurbeleid met vaste huurcontracten. We kijken dus naar een goede mix in de hele Delflandpleinbuurt. Ik ben ervan overtuigd dat dit plan een bijdrage levert aan een veerkrachtige buurt met veel sociale cohesie. Een mooie afronding van de vernieuwing van de Delflandpleinbuurt. En het begin van een buurt met toekomst.

Rienk Postuma
Directeur Vastgoed Lieven de Key


M
M
Luchtfoto van het plangebied
Plangebied
Delflandpleinbuurt

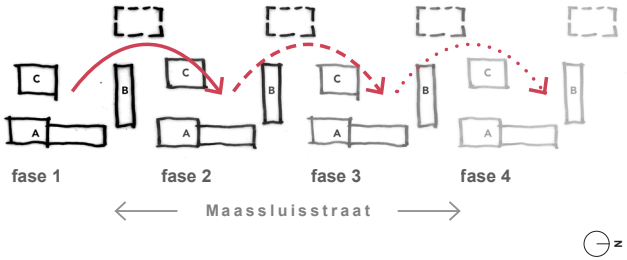
1. Het plan in het kort



Illustratie van het plan



Het groen krijgt een centrale rol (afbeelding van het Spoorpark 1km ten noorden van de Delflandpleinbuurt)



Voorgestelde volgorde van de vernieuwing

Dit plan gaat over een buurt in Amsterdam Nieuw-West: de oneven kant van de Maassluisstraat, tussen de Vlaardingenlaan, de Plesmanlaan en het spoor- en metrotracé. Dit noemen we het plangebied. Lieven de Key en de gemeente Amsterdam hebben samen met bewoners nagedacht over de toekomst van de buurt. Zodat dit een levendige en groene buurt wordt waar veel mensen kunnen wonen. Vakwerk Architecten heeft die ideeën vertaald tot dit stedenbouwkundig plan.

Dit hoofdstuk is een korte samenvatting van de voorgestelde ideeën voor een nieuwe toekomst aan de Maassluisstraat. Wil je meer weten, lees dan ook de volgende hoofdstukken.

Aanleiding
Er is veel vraag naar woningen in Amsterdam. In de Maassluisstraat zijn mogelijkheden voor verdubbeling van het aantal woningen met behoud en verbetering van de groene omgeving.
Lieven de Key heeft in het plangebied acht woongebouwen met in totaal 240 sociale huurwoningen. Ze zijn al ruim zestig jaar oud. De woningen zijn verouderd, niet meer comfortabel en allemaal hetzelfde. Er is in deze buurt en in heel Amsterdam behoefte aan meer verschillende woningen voor verschillende doelgroepen. Het groen is van goede kwaliteit maar slecht verbonden met de buurt.

Ligging
De Maassluisstraat ligt in de Delflandpleinbuurt in Amsterdam Nieuw-West. De ring A10 doorsnijdt de Delflandpleinbuurt en verdeelt de buurt in een westelijk en oostelijk deel. De Maassluisstraat ligt in het westelijk deel, tussen de ring A10, het spoor- en metrotracé, de Heemstedestraat en Vlaardingenlaan. Het wijkwinkelcentrum Delflandplein is op loopstand.

De buurt heeft als onderdeel van het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) grote cultuur-historische waarde. De huidige woningen zijn ontworpen volgens het principe van licht, lucht en ruimte. Dat principe komt terug in het nieuwe ontwerp.

Toekomst
Lieven de Key en de gemeente willen aan de Maassluisstraat een toekomstbestendige en aantrekkelijke woonomgeving maken. De herontwikkeling biedt de kans om te bouwen aan een wijk die aansluit bij de behoeften van deze tijd. Dit plan combineert vernieuwing én uitbreiding: er komen meer woningen, met een grotere diversiteit en een hoge kwaliteit. Het groen en de openbare ruimte krijgen een centrale rol. Daardoor ontstaat een leefbare, veilige en uitnodigende buurt waar bewoners prettig kunnen wonen en elkaar kunnen ontmoeten.



De wijk nu

Meer woningen en meer variatie
We slopen de 240 verouderde sociale huurwoningen en bouwen circa 515 nieuwe woningen. Dat is dus meer dan een verdubbeling van het aantal woningen. De nieuwe woningen zijn 40 tot 115 m2 groot. Het wordt een mix van sociale huur, middeldure huur en vrije sector koop. De nieuwe woningen zijn energiezuinig en voldoen aan alle eisen die we tegenwoordig aan een woning stellen. Ook komen er rolstoelwoningen.

Meer groen voor iedereen
Het plangebied blijft een gebied met veel groen. De gemeente richt de openbare ruimte opnieuw in en maakt van de groenstrook aan het water een park. Daar kunnen buurtbewoners ontspannen, bewegen en ontmoeten. De binnentuinen bij de woongebouwen sluiten aan bij dit park. De nieuwbouw krijgt onderdoorgangen en er komen loopbruggen over het water. Zo kunnen mensen vanuit de Delflandpleinbuurt naar het nieuwe park lopen.

Blijvend een betere buurt
De nieuwe gebouwen komen precies op de plekken van de huidige bebouwing. De extra woningen komen in torentjes bovenop die woongebouwen en in vier extra gebouwen in de binnentuinen.
Op de begane grond komen ook woningen en ruimtes voor kleinschalige bedrijven of maatschappelijke voorzieningen. Dat vergroot de levendigheid en de veiligheid op straat.

Voor huidige en nieuwe bewoners
Het plan is opgedeeld in verschillende fasen. Driekwart van de bewoners kan direct naar een nieuwe woning aan de Maasssluisstraat verhuizen. Bewoners uit de eerste fase verhuizen eerst naar een andere woning. Als ze dat willen, kunnen zij daarna terugkeren naar de vernieuwde buurt. Daardoor kunnen alle huidige bewoners in hun eigen buurt blijven of terugkeren.

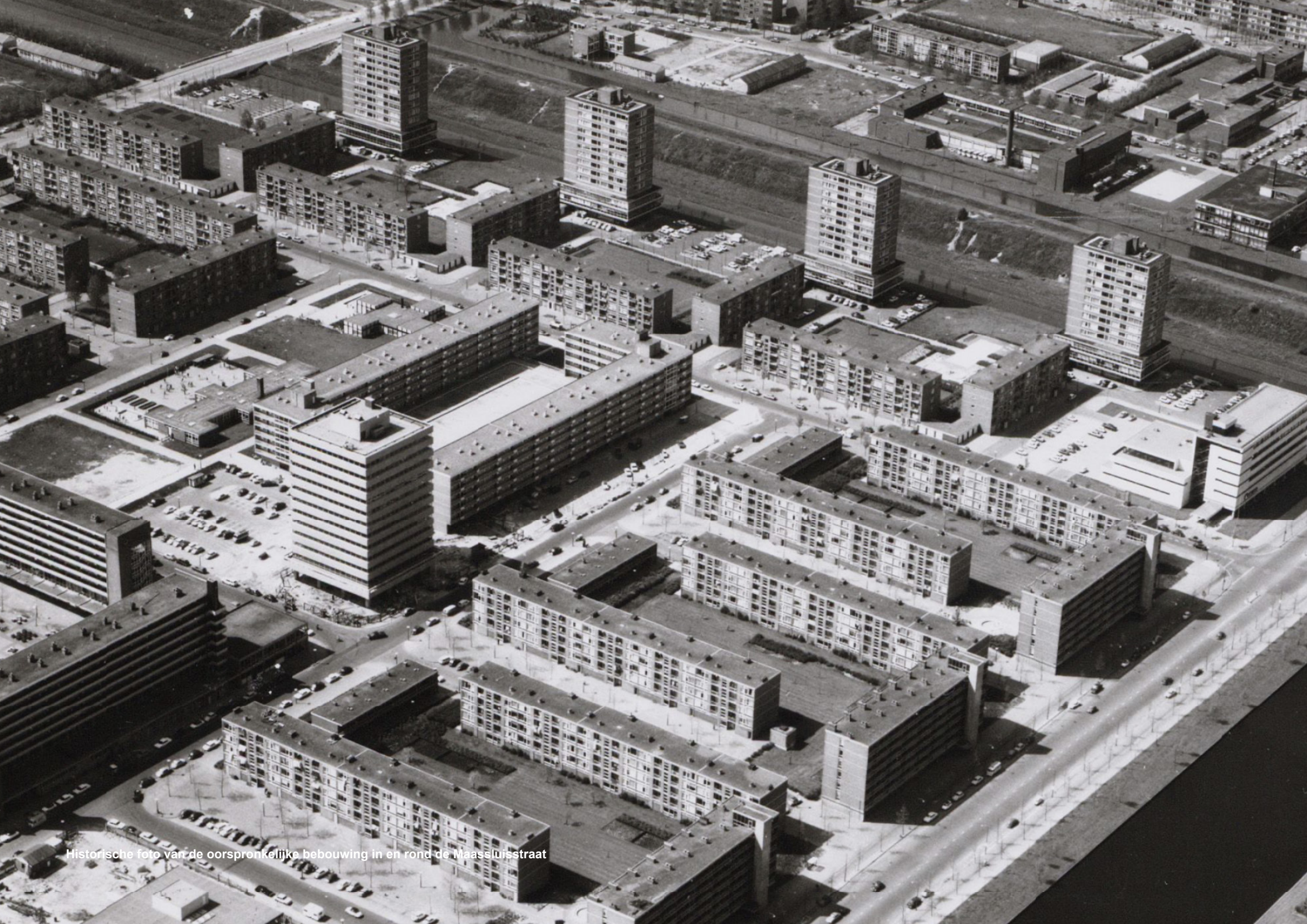
Planning
Dit stedenbouwkundig plan wordt samen met het investeringsbesluit behandeld in het college van B&W. Naar verwachting wordt het najaar 2025 vrijgegeven voor inspraak. Dan organiseert de gemeente meerdere contactmomenten waarop buurtbewoners en betrokkenen een reactie kunnen geven en vragen kunnen stellen. Uiteindelijk wordt het plan, indien nodig met aanpassingen, vastgesteld door de gemeenteraad. Daarna geeft Lieven de Key opdracht voor het ontwerpen van de eerste gebouwen. Dit gaat in samenspraak met en wordt gecontroleerd door de gemeente.
Op z'n vroegst in 2028 gaan we de eerste woningen slopen.
De bouw van het totale project zal meerdere jaren duren.

Amsterdams beleid
Dit plan voor de Maasssluisstraat staat niet op zichzelf. Het is onderdeel van de vernieuwing van Nieuw-West en past binnen het beleid van de gemeente Amsterdam om de leefbaarheid te verbeteren door onder andere de woningdiversiteit te vergroten en voorzieningen toe te voegen. Bij dit stedenbouwkundig plan sluiten we aan op de conclusies en uitgangspunten van verschillende beleidsdocumenten:

- *Omgevingsvisie Amsterdam 2050: een menselijke metropool.*
  Deze visie beschrijft het Amsterdamse beleid voor de fysieke leefomgeving. Amsterdam wil zich ontwikkelen tot een stad die aantrekkelijk blijft om te wonen, werken, leren en verblijven. Ook als de stad groeit. Ontwikkelingen moeten bijdragen aan duurzaamheid, gezondheid en kansengelijkheid, met ruimte voor iedereen en oog voor de menselijke maat.

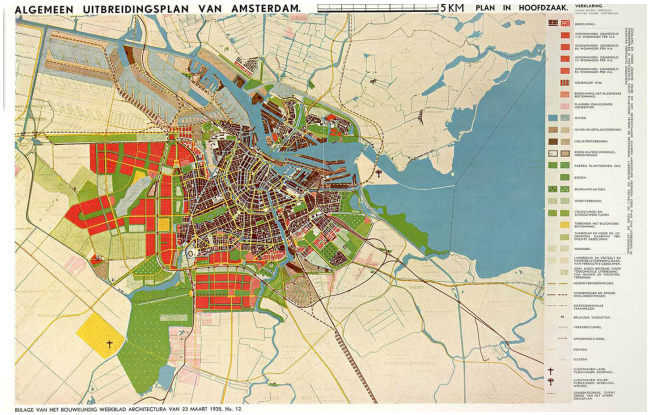
- *Ontwikkelstrategie 2035: bouwen aan buurten voor de toekomst*
  Deze strategie gaat over de locatie van toekomstige woningen in Amsterdam. De strategie ontleent haar kracht aan de diversiteit van de stad. Het gaat over de vraag hoe en waar we na 2030 kunnen bouwen en tegelijkertijd hoe we het unieke karakter van de stad kunnen behouden en versterken.

- *Amsterdamse Kaderafspraken*
  Dit zijn afspraken tussen de gemeente Amsterdam, de Amsterdamse Federatie van Woningcorporaties en de Federatie Amsterdamse Huurderskoepels over de rechten van huurders bij vernieuwing en verbetering. De afspraken zijn een aanvulling op de wettelijke regelgeving en zijn vastgelegd in het Handboek Vernieuwing & Verbetering.

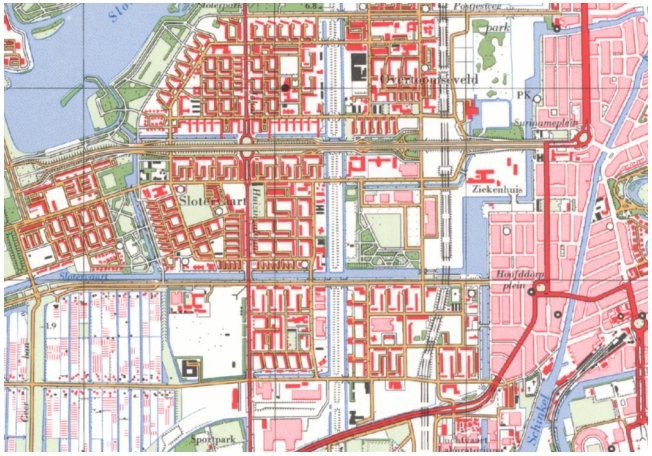


Historische foto van de oorspronkelijke bebouwing in en rond de Maassluisstraat

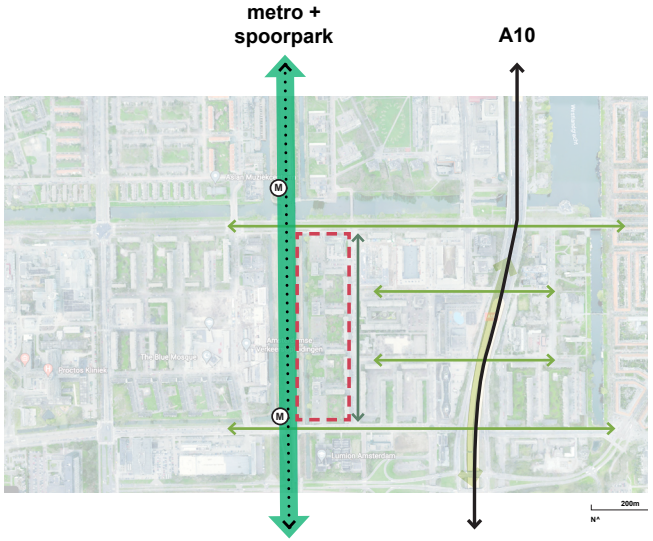
2. Analyse



Het Algemeen Uitbreidingsplan (1935)



De kenmerkende structuur van repeterende stempels



Hoofdroutes rond de Maassluisstraat

De Maassluisstraat ligt in Nieuw-West; een groen stadsdeel met een bijzondere geschiedenis en unieke cultuurhistorische waarde. Dit stedenbouwkundig plan is onderdeel van de vernieuwing van Nieuw-West. Daarbij gaat het om leefbaarheid in buurten, meer woningdiversiteit en verbetering van de openbare ruimte.

2.1 Omgeving

Algemeen Uitbreidingsplan

Het plangebied aan de Maassluisstraat is onderdeel van stadsdeel Nieuw-West. Dit is gebaseerd op het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) van Cornelis van Eesteren dat in 1935 is vastgesteld door de gemeente Amsterdam. Kenmerkend is de ruime opzet van de gebouwen, functiescheiding en groenzones.
Pas na de tweede wereldoorlog is het AUP langzaam ingevuld met bebouwing. Dit was voornamelijk strokenbouw: losstaande gebouwen, vaak zo geplaatst dat er blokken met open hoeken ontstaan. Heel anders dus dan de gesloten bouwblokken van de 19e-eeuwse bebouwing. Door de herhaling van deze stroken is de kenmerkende stempelstructuur ontstaan. Licht, lucht en ruimte was het uitgangspunt. Tussen de gebouwen is van oudsher veel groen en in de woningen komt veel daglicht.

Delflandpleinbuurt

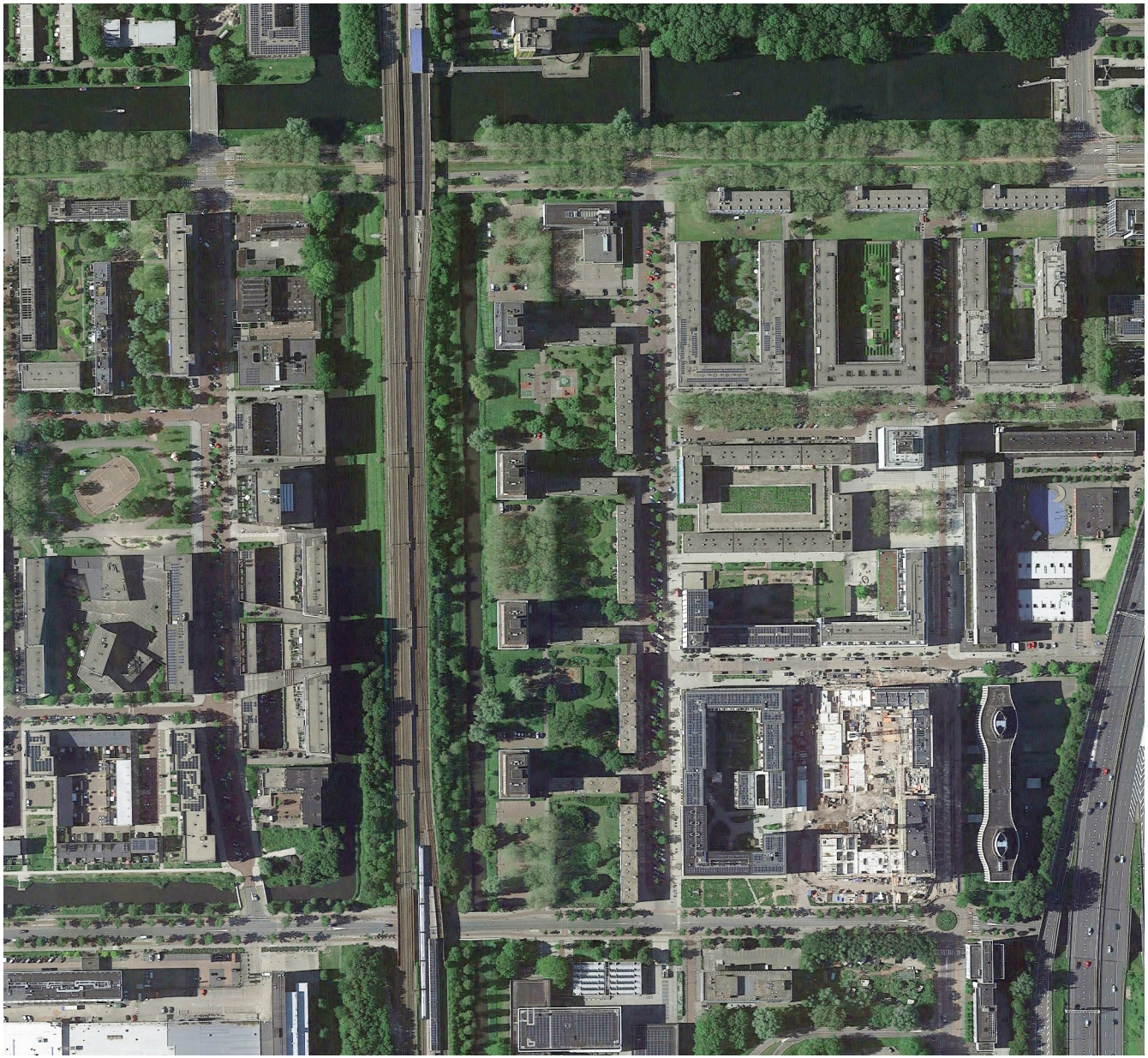
De Maassluisstraat ligt in de Delflandpleinbuurt in stadsdeel Nieuw-West. De buurt is goed bereikbaar met fiets, openbaar vervoer (trein, metro, bus en tram) en auto (A10). Het centrum van Amsterdam en luchthaven Schiphol zijn relatief dichtbij. Rembrandtpark, Sloterpark en Vondelpark liggen op fietsafstand. Het is een aantrekkelijke plek voor forenzen én voor mensen die van een rustige stedelijke omgeving houden.

De buurt is rijk aan voorzieningen en bedrijvigheid. Veel bewoners doen hun boodschappen op het Delflandplein. Daar zijn twee supermarkten, horeca en andere voorzieningen. Vanaf de Maassluisstraat loop je naar het Delflandplein via de Voorburgstraat of de Rijswijkstraat, een straat met mooie grote platanen aan beide kanten.

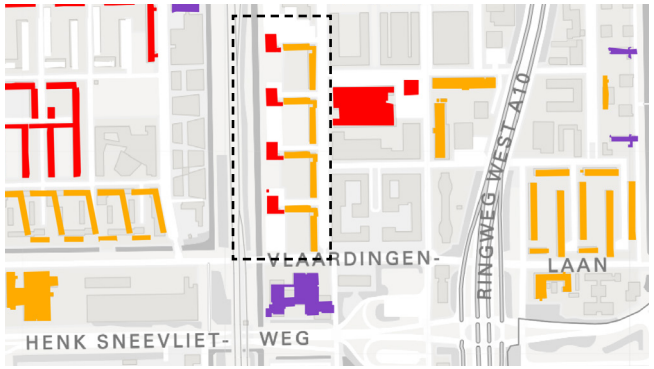
Plangebied Maassluisstraat

De Maassluisstraat vormt de oostelijke begrenzing van het plangebied. Aan de westkant grenst het aan een groenstrook en het trein- en metrotracé. In het noorden ligt de Heemstedestraat en in het zuiden de Vlaardingenlaan.

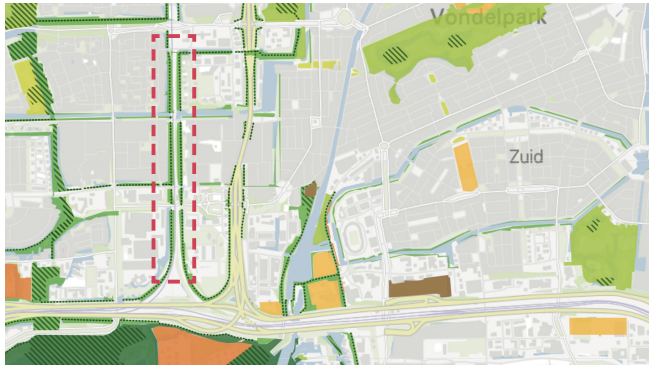
De Maassluisstraat heeft een stedelijke uitstraling. Dit komt onder andere door de brede stoepen en het grote aantal geparkeerde auto's op de middenberm. Op dit moment ontbreekt een duidelijke relatie met het



De Maassluisstraat



Atlas Ordekaarten - Stedenbouwkundige en architectonische kwaliteit (rood: orde 2 hoog, oranje: orde 3 middelhoog)



De groenstrook is onderdeel van de ecologische structuur



Het nieuwe Spoorpark 1km ten noorden van de locatie

groen in de buurt: de groene zone langs het spoor en de binnentuinen bij de woongebouwen van Lieven de Key.

2.2 Ruimtelijke opzet

Lieven de Key heeft in het plangebied acht woongebouwen die zijn gebouwd in de jaren ’60. Het zijn vier bouwblokken van telkens twee portiekflats die in de vorm van een haak zijn geplaatst. De exacte herhaling van de vier bouwblokken wordt ook wel stempel genoemd. De lange woongebouwen aan de Maassluisstraat volgen de noord-zuidoriëntatie, met gevels op het oosten en westen. De kortere woongebouwen zijn oost-west geplaatst, met gevels gericht naar het noorden en zuiden. Alle woningen worden ontsloten via portieken. Op de begane grond zijn vooral bergingen en garages en een enkele woning.

Ook staan er in het plangebied vier hoge woontorens ontworpen door architect Piet Zanstra. Deze passen in de structuur van de stempels. Ze zijn geen eigendom van Lieven de Key. Deze torens blijven bestaan en vormen een inspiratie voor het stedenbouwkundige ontwerp.

Op de hoeken tussen de woongebouwen van Lieven de Key staan vier garageblokken van een particuliere eigenaar. Aan de noordzijde van de Maassluisstraat staat een bedrijfsverzamelgebouw dat buiten het plangebied ligt.

De cultuurhistorische waarde van de gebouwen (of gebouwensembles) is vastgelegd in de ordekaart van Amsterdam. De woonblokken van Lieven de Key krijgen een middelhoge waardering (oranje, orde 3). De torens van Zanstra hebben een hoge cultuurhistorische waardering (rood, orde 2).

2.3 De buurt nu

Vernieuwing
In de omgeving van de Maassluisstraat is de afgelopen jaren veel vernieuwd. Hierdoor is een deel van de originele stedenbouwkundige opzet veranderd. De levendigheid in de wijk is verbeterd. Zo zijn er meer woningen en commerciële en maatschappelijke functies gekomen die voor meer leven op straat zorgen.

Er wonen veel jongeren in de buurt. Zij hebben vaak tijdelijke huurcontracten en voelen daardoor geen blijvende binding met de buurt. De grote doorstroom verlaagt de cohesie in de buurt; bewoners kennen hun buren niet meer.

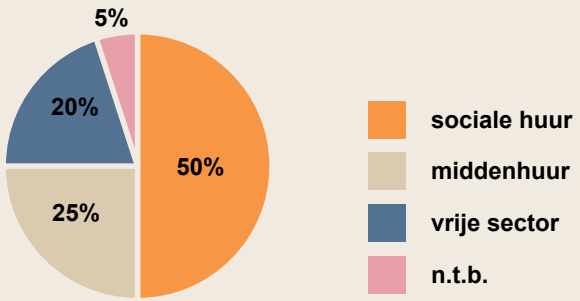
Bebouwing
De huidige woongebouwen zijn vrij gesloten. Op de begane grond zijn bergingen, garages en onaantrekkelijke kleine entrees naar de portieken. De begane-grondwoningen liggen direct aan de stoep. Vanwege privacy houden bewoners de gordijnen vaak dicht.

De woningen zijn licht maar gehorig. De plattegrondindeling is prettig. Sommige woningen hebben last van schimmel door gebrekkige ventilatie, maar ook doordat woningen te klein zijn voor het aantal bewoners. De gebouwen hebben last van achterstallig onderhoud maar de constructie is nog helemaal goed.

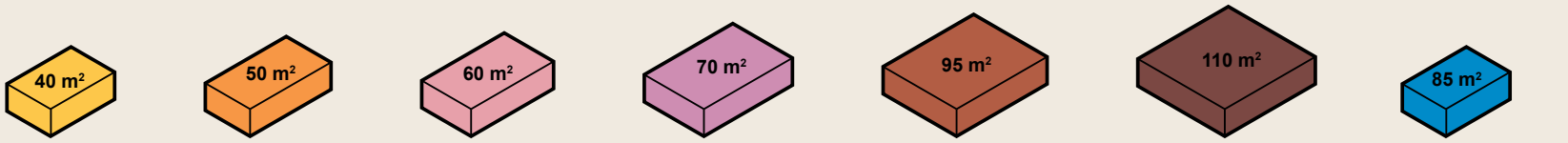
Vanuit het oogpunt van duurzaamheid, is onderzocht of renovatie en dus behoud van de bestaande blokken mogelijk is. Vanwege asbest in de constructie, die niet is te saneren, is hier uiteindelijk van afgezien. De bewoners hebben, bij monde van de bewonerscommissie, met dit besluit ingestemd.

Openbare ruimte
Alle woningen kijken uit op de groene binnentuin en een brede groenstrook langs het spoor. De bewoners hebben het gevoel dat ze in Amsterdam en toch midden in de natuur te wonen. Doordat het groen uit het zicht van de Maassluisstraat ligt, wordt de groenzone aan het spoor weinig gebruikt.

Door de toename van het autogebruik en verwaarlozing van het groen is de afgelopen decennia de kwaliteit van de openbare ruimte achteruitgegaan. De parkeerterreinen in de groenstrook worden slecht gebruikt. Vooral ’s avonds ervaren mensen deze als onveilig. Er is daar weinig toezicht en veel zwerfafval.



Verdeling woningmarktsegmenten



7% | 15% | 33% | 38% | 4% | 2% | units aanvullende functies

Woninggrootte (GBO), % van totaal aantal woningen



circa 1533 ppl.
±2000-2700 m²



circa 67 ppl.*
±185 m²



circa 53 ppl.
±1400 m²

Parkeren fiets, scooter en auto

3. Programma



Recent protest tegen de woningnood


Verdichting aan de andere kant van de Maassluisstraat


Café op de hoek van de Maassluisstraat

De herontwikkeling van het plangebied aan de Maassluisstraat biedt mogelijkheden voor een programma met circa 515 comfortabele nieuwbouwwoningen. De nieuwe woningen worden gerealiseerd in een mix van sociale huur, middeldure huur en vrije sector koop. Ook komen er kleine bedrijfsruimtes.

3.1 Woonprogramma

Amsterdam
Er is in Amsterdam een grote behoeft aan meer woningen. Om ervoor te zorgen dat Amsterdam toegankelijk blijft voor verschillende woningzoekenden, stuurt de gemeente erop dat de nieuwbouw zowel betaalbare als duurdere woningen bevat in huur en koop. Ook moet er diversiteit zijn in woninggrootte. Een goede verdeling van de woonprogrammering leidt tot veerkrachtige buurten. Voor nieuwbouwprojecten geldt sinds 2017 als uitgangspunt voor de woningbouwprogrammering 40-40-20: 40% sociale huur, 40% middeldure (huur en koop) en 20% dure huur en koop.

Nieuw-West
Stadsdeel Nieuw-West heeft een groot aandeel in de nieuwbouwplannen. Door de ruimtelijke opzet is het goed mogelijk om hier te verdichten binnen de bestaande buurten. Er is een aantal gebieden aangewezen voor stedelijke vernieuwing die gepaard gaat met verdichting door sloop en nieuwbouw. In Nieuw-West staan van oorsprong veel sociale huurwoningen. Om deze bewoners te kunnen herhuisvesten vraagt de gemeente in dit stadsdeel bij nieuwbouw een verdeling van 50-30-20: 50% sociale huur, 30% middeldure huur en/of sociale koop en 20% vrije sector koop.

Plangebied Maassluisstraat
In de Maassluisstraat heeft Lieven de Key 240 sociale huurwoningen. Het gaat om 2-, 3- of 4-kamerwoningen van 40 tot 70 m2 groot. In de nieuwbouw komen circa 515 woningen. De voorgestelde verdeling daarvan wordt 55-25-20-5: 55% sociale huur, 25% middeldure huur, 20% vrije sector koop. 5% is nader te bepalen, zodat dit later flexibel kan worden ingezet.

3.2 Voorzieningen

Het voorzieningenniveau in een buurt is afgestemd op het aantal woningen en daarmee op het aantal bewoners dat in de buurt woont. Bij toevoeging van circa 275 woningen is een uitbreiding met 1.200-1.350 m2 aan voorzieningen nodig. Hieronder vallen bedrijfsruimten, maatschappelijke functies en zorgfuncties.



De inrichting van de openbare ruimte kan uitnodigen tot buurtinitiatieven


Een kinderdagverblijf (en basisschool) in de Delflandpleinbuurt


Voorbeeld van een entreehal met zicht op de fietsparkeerplaatsen


Dubbellaags fietsparkeren in een appartementengebouw

Voor de Maassluisstraat denken we aan:
- Een bedrijfsruimte in fase 1
- Twee bedrijfsruimten in fase 3
- Een kinderdagverblijf in fase 4

Daarnaast zijn de garageblokken op de straathoeken aantrekkelijk voor transformatie tot voorzieningen.

3.3 Parkeren (auto, fiets, scooter)

Auto

De gemeente Amsterdam wil het gebruik en het bezit van auto's terugdringen. Dit gebeurt stimulerend door een uitgebreid netwerk van openbaar vervoer en goede fietsinfrastructuur. Maar ook sturend door beleid op het autoparkeren voor bewoners en hoge parkeertarieven voor bezoekers. In de Nota Parkeernormen Auto uit 2020 staan de regels voor parkeervoorzieningen bij nieuwbouwcomplexen.

Voor de nieuwbouw aan de Maassluisstraat betekent dit dat er een parkeergarage op eigen terrein gebouwd moet worden voor de vrijesectorkoopwoningen (fase 3) met een parkeernorm van minimaal 0,6 en maximaal 1 parkeerplaats per woning. Voor de sociale huur en de woningen in het middeldure segment hoeven geen parkeerplaatsen te worden gerealiseerd. Bewoners uit de Maassluisstraat die nu al een parkeervergunning hebben, kunnen deze behouden. Nieuwe bewoners komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning op straat.

Fiets en scooter

Het is belangrijk dat er bij de woningen voldoende goede parkeerplekken zijn voor fietsen en scooters. In de Nota Parkeernormen Fiets en Scooter uit 2018 staat hoeveel parkeerplekken er bij een nieuw woongebouw moeten komen.

Het ontwerpen van parkeerplekken voor fietsen is maatwerk. Bewoners hebben steeds vaker grote en dure fietsen die zij veilig willen stallen en die veel extra ruimte vragen. Ook scooters vragen veel ruimte. Tegelijkertijd is het niet aantrekkelijk als de begane grond van een woongebouw grotendeels wordt gebruikt voor stallingsruimte. We willen met het oog op de sociale veiligheid zo veel mogelijk ruimte voor woningen op de begane grond houden. Daarom is het wenselijk de stallingen voor fietsen en scooters bij de nieuwbouw niet groter te maken dan de breedte van twee woningen. De uitwerking van deze ambitie volgt in de ontwerpfase van de gebouwen.



Impressie van de Maassluisstraat gezien vanaf de Vlaardingenlaan

4. Stedenbouwkundige visie



De nieuwe woningen sluiten aan bij de architectonische kwaliteiten van het bestaande



Een divers programma zorgt voor een levendige buurt



Het groen wordt ingericht als park

Het doel van dit stedenbouwkundig plan is om van de Maassluisstraat een nog betere woonomgeving te maken. Een plek waar huidige en nieuwe bewoners prettig kunnen wonen, hun levens op kunnen bouwen en samen oud kunnen worden. Kortom, een buurt die klaar is voor de toekomst.

4.1 Uitgangspunten

Het stedenbouwkundig plan zorgt voor een toekomstbestendige stedelijke ontwikkeling in het plangebied. Bij de vernieuwing blijven de kwaliteiten uit het verleden behouden. We houden vast aan de kernwaarden uit het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) – licht, lucht en ruimte - en de nadrukkelijke aanwezigheid van het groen. De architectonische uitwerking van de nieuwe woongebouwen aan de Maassluisstraat sluit aan bij de kwaliteiten van het bestaande. Hoe we dit doen staat beschreven in het beeldkwaliteitsplan (hoofdstuk 6).

Meer en betere woningen
Er komen in het plangebied meer woningen. Het stedenbouwkundig plan borduurt voort op beproefde kwaliteiten die de woningen ten goede komen. Met de nieuwe woongebouwen zorgen we ervoor dat er meer variëteit aan woningen kan komen in het plan. Er komt een divers woningaanbod waardoor zo veel mogelijk mensen een woning kunnen krijgen die bij de gezinssituatie past. De nieuwe woningen voldoen aan de huidige bouwkundige eisen en zorgen voor een gezonde, comfortabele en veilige woonomgeving. De gebouwen worden geschikt voor aanpasbaar bouwen en krijgen een lift. De woningen krijgen ruime kamers, veel glas, een goede oriëntatie op de zon en zicht op groen. Voor de woningplattegronden gaan we nog in gesprek met bewoners over hun specifieke woonwensen.

Levendige buurt
Het nieuwe plan zorgt voor een levendige veerkrachtige buurt. Stedenbouwkundige ingrepen kunnen zorgen voor meer sociale veiligheid en meer saamhorigheid. Een divers programma van woningen, voorzieningen en kleine bedrijven zorgt zowel overdag als ‘s avonds voor levendigheid en draagt bij aan de sociale samenhang in de buurt. Er is ruimte voor buurtinitiatieven en maatschappelijke functies. Goede verblijfplekken en speelplekken voor iedere leeftijd stimuleren ontmoeting. Voetgangers krijgen de hoofdrol, zowel in het park als in de binnentuinen en aan de Maassluisstraat.

Groene buurt
De groenstrook achter de Maassluisstraat tot het spoortalud is mooi maar wordt weinig gebruikt. Het is niet goed toegankelijk vanuit de buurt, versnipperd


Stroken met een sterke horizontale belijning


Brede leefgalerijen die ontmoeting stimuleren


Veilige ondoorgangen met aangename verlichting en materialisatie

door parkeerplaatsen en andere voorzieningen en heeft weinig gebruiksfuncties. In de nieuwe situatie wordt dit groen ingericht als park, waar bewoners uit de buurt kunnen wandelen en recreëren. Het park wordt beter verbonden met de buurt en sluit aan bij de binnentuinen bij de woongebouwen. Twee doorgangen in de nieuwe woongebouwen (de stroken) zorgen voor een goede aansluiting op de Rijswijkstraat en Voorburgstraat.
Zie voor de uitwerking van het park hoofdstuk 5 Openbare Ruimte.

4.2 Compositie

De bestaande woongebouwen aan de Maassluisstraat zijn ontworpen volgens het gedachtengoed van het AUP. Ze zijn georiënteerd op de zon en hebben breed uitzicht op het groen. Om dit te behouden is besloten uit te gaan van de bestaande opzet. De nieuwe gebouwen komen grotendeels terug op de huidige plekken. Dit is mede ingegeven doordat er geen wijzigingen komen in de infrastructuur. Verplaatsen van wegen, kabels en leidingen is zeer kostbaar.

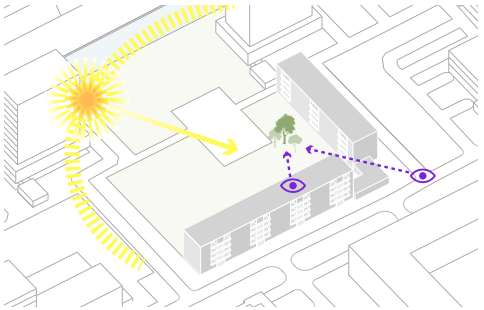
Stroken (langwerpige woongebouwen)
Deze langwerpig woongebouwen staan haaks op elkaar. Ze houden hetzelfde aantal verdiepingen als nu, maar de gebouwen worden wel iets hoger. Dat komt doordat de standaardverdiepingshoogte is toegenomen van 2,6 meter naar 3,0 meter hoog. Op de begane grond wordt de verdiepingshoogte zelfs 3,5 meter. De woongebouwen worden ook iets dieper dan nu: maximaal 14 meter exclusief de balkons en galerijen.
De architectuur van de nieuwe gebouwen verwijst naar de bestaande gebouwen door een hedendaagse vertaling te maken van horizontaliteit, plasticiteit en ritmiek in de bestaande gevels.

- *Lange stroken - brede leefgalerijen*
  Een deel van de woningen zal met een galerij bereikt worden. De wens is om hier aantrekkelijke leefgalerijen van te maken. Galerijen die niet alleen toegang bieden tot de woningen, maar ook deels functioneren als privébalkons een groene uitstraling hebben. Geen smalle galerijen waar je elkaar nog net kan passeren maar ruime leefstraten waar je elkaar op een prettige manier tegen kunt komen.
  De galerijen liggen in principe aan de tuinkant, bijvoorbeeld als leefgalerijen. Daarmee zijn ze goed georiënteerd op de zon. De kant aan de Maassluisstraat is formeler, meer passend bij het bestaande AUP-beeld. Het is mogelijk om de galerij aan de voorkant te leggen, maar alleen boven de eerste verdieping. Dit om een monotoon beeld aan de binnentuin te voorkomen of om andere woningtypes mogelijk te maken.

- *Korte stroken – balkons op het zuiden*
  De korte stroken kunnen hun galerijen aan de straatkant hebben. De balkons en aanliggende woonkamers zijn dan op het zuiden georiënteerd.

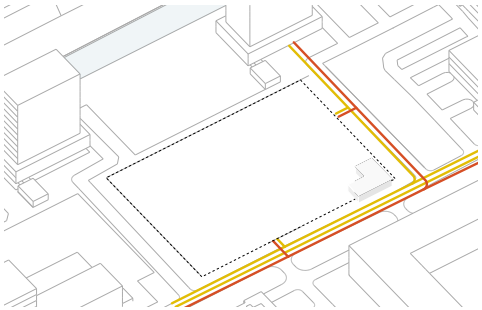
- *Onderdoorgangen*
  Door de bestaande bebouwing is het groen slecht zichtbaar en wordt daardoor weinig gebruikt. De onderdoorgangen in de lange stroken zijn een onmisbaar onderdeel van het plan. Deze maken het toekomstige park niet alleen zichtbaar maar ook direct toegankelijk.

1. Kwaliteit van bestaande schema



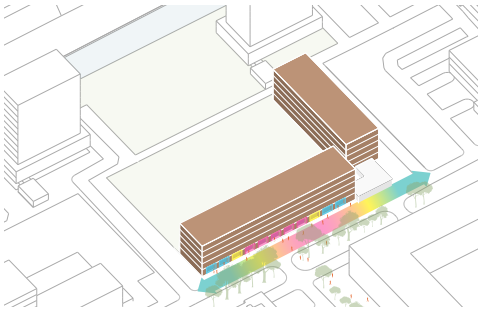
- De stempels zijn perfect georiënteerd op de zon.
- De woningen hebben allemaal uitzicht op groen.
- Door de open hoeken is het groen ook vanaf de straat zichtbaar.

2. Randvoorwaarden



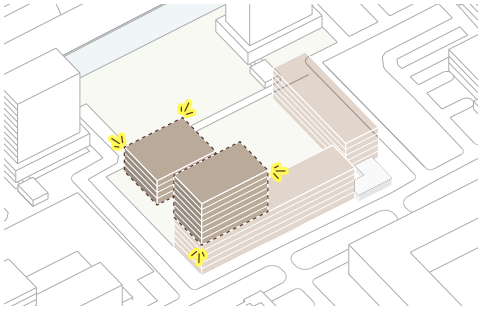
- De woningen worden gesloopt
- De garages, kabels, leidingen en tussenstraten blijven
- Afwijken van de bestaande verkaveling is daardoor niet logisch

3. Nieuwe stroken: beter, gevarieerder, levendiger



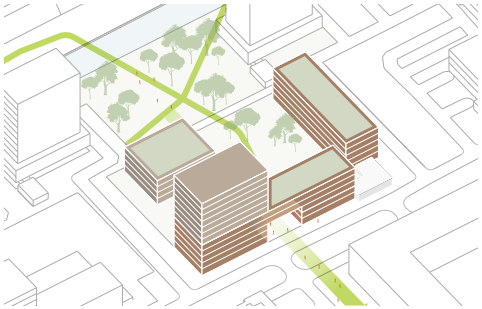
- Bestaande stroken terugbouwen; licht, lucht ruimte en uitzicht in comfortabele, duurzame nieuwbouw.
- Er ontstaat meer levendigheid in de Maassluisstraat.

4. Tuinblokken en torens



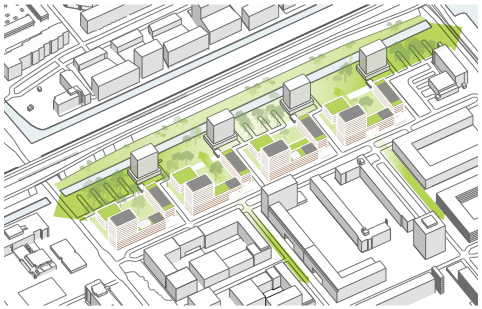
- Nieuwe tuinblokken komen in de binnentuinen. Ze voegen levendigheid toe en zorgen voor meer sociale veiligheid.
- Er komen torens op de uiteinden van de stroken aan de Maassluisstraat. Deze zijn vergelijkbaar met de bestaande torens aan het water.
- Er komt een grotere diversiteit aan woningtypes.

5. Ruim baan voor het Spoorpark



- Het groen wordt met twee onderdoorgangen in de nieuwe gebouwen veel sterker verbonden met de buurt.
- De groenstrook wordt een volwaardig park met aantrekkelijke looproutes.
- Het park wordt in de toekomst onderdeel van het doorlopende Spoorpark.

6. Het plan; AUP nieuwe stijl!



- De compositie van bouwvolumes borduurt voort op de kwaliteiten van het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP).



De vernieuwde Maassluisstraat met nieuwe bouwvolumes en toegang tot het park



De bestaande en nieuwe woontorens staan diagonaal t.o.v. elkaar zoals in het Rembrandtpark



Toren met een duidelijke horizontale uitstraling en inpandige balkons



Tuinblokken waar het groen omheen vloeit

De doorgangen zijn zo ruim mogelijk zonder de eenheid van de straatwand te veel te doorbreken. Ze hebben ruime afmetingen (3 verdiepingen hoog en minimaal 15 meter breed) en zijn al vanaf grote afstand zichtbaar. Het moeten prettige en veilige plekken zijn. Dit gebeurt door woningen of woningentrees te plaatsen aan de doorgangen en door te zorgen prettige, goede verlichting.

Woontorens

Aan de zuidkant van de lange stroken langs de Maassluisstraat komen nieuwe torens. Ze krijgen ongeveer dezelfde verhoudingen als de bestaande torens van Piet Zanstra en worden ongeveer even hoog. De vier bestaande en vier nieuwe torens staan diagonaal ten opzichte van elkaar. Daardoor blijft het uitzicht optimaal behouden en ontstaat er een mooie ritmiek. Een vergelijkbare opzet is te zien bij de torens in het Rembrandtpark, ook ontworpen door Zanstra.

Er is aandacht voor de aansluiting tussen de torens en de stroken, die samen één architectuur dienen te vormen. Het geheel moet passen in het vocabulaire van het AUP, maar daar staan torens vaak op zichzelf en op de grond. De architectonische uitwerking van de torens en de stroken vraagt dus aandacht. Er kan bijvoorbeeld worden gedacht aan een subtiel materiaalverschil en/of kleurverschil tussen toren en strook (bijvoorbeeld ton-sur-ton kleuren). Het verschil in typologie en ontsluiting tussen toren en strook kan als plastisch en architectonsich terugkerend element worden ingezet.

De torens krijgen een kernontsluiting met woningen rondom. Hierdoor kunnen in de torens verschillende soorten woningtypes worden gemaakt. Bijvoorbeeld vier grotere woningen per verdieping of vijf of zes kleinere. Het is belangrijk dat de bezonning van de appartementen altijd goed is en eenzijdige woningen gericht op het noorden worden voorkomen. De balkons vallen in principe binnen het blok, waardoor de volumes en de horizontale banden rondom afleesbaar zijn. Net als bij de bestaande torens. Om het zicht langs de blokken zo wijds mogelijk te maken kan worden gedacht aan balkons op de hoeken van de gebouwen.

Tuinblokken

In elke binnentuin komt een woongebouw van vier verdiepingen. Deze tuinblokken hebben een bijzondere positie in het plan: ze staan los van de bestaande structuur van de stroken. De vier tuinblokken zijn zo geplaatst dat alle woningen in de stroken zo veel mogelijk zicht houden op het park en het groen daar omheen vloeit.

De positie van de tuinblokken is zorgvuldig gekozen. Ze zijn afwisselend dichterbij of verder van het water geschoven zodat de platanenlaan kan blijven. Daarmee ontstaat een speelse verspringende rooilijn aan het park. In de zijstraten liggen de tuinblokken iets terug. De tussenstraten worden daardoor een stuk ruimer en bieden doorzicht naar het groen.
Elk tuinblok heeft een middenkern met woningen rondom. Het gebouw wordt alzijdig vormgegeven tot een woning in het groen. De woningen op de begane grond hebben hun eigen voordeur, de gemeenschappelijke gebouwentree ligt aan de zijstraat. Hierdoor zijn er geen blinde gevels en neemt de sociale veiligheid in de openbare ruimte neemt toe vanwege meer ogen op straat.



De plint heeft voorzieningen die aansluiten bij de behoeften van de buurt



Voorstel voor hoekpaviljoens



GWL-terrein - Groene geleidelijke overgangen privé-collectief openbaar

Door hun vrije positie in het groen kunnen de tuinblokken ook iets vrijer en experimenteler worden vormgegeven. Ze horen bij het ensemble maar ontwerpers kunnen iets losser omgaan met de stijlkenmerken. Het dak is groen omdat er veel woningen op uitkijken. Het verhoogt ook de biodiversiteit.
De balkons liggen binnen het volume en de privé-buitenruimten zijn compact zodat het groen zo veel mogelijk tot aan de gevels doorloopt.

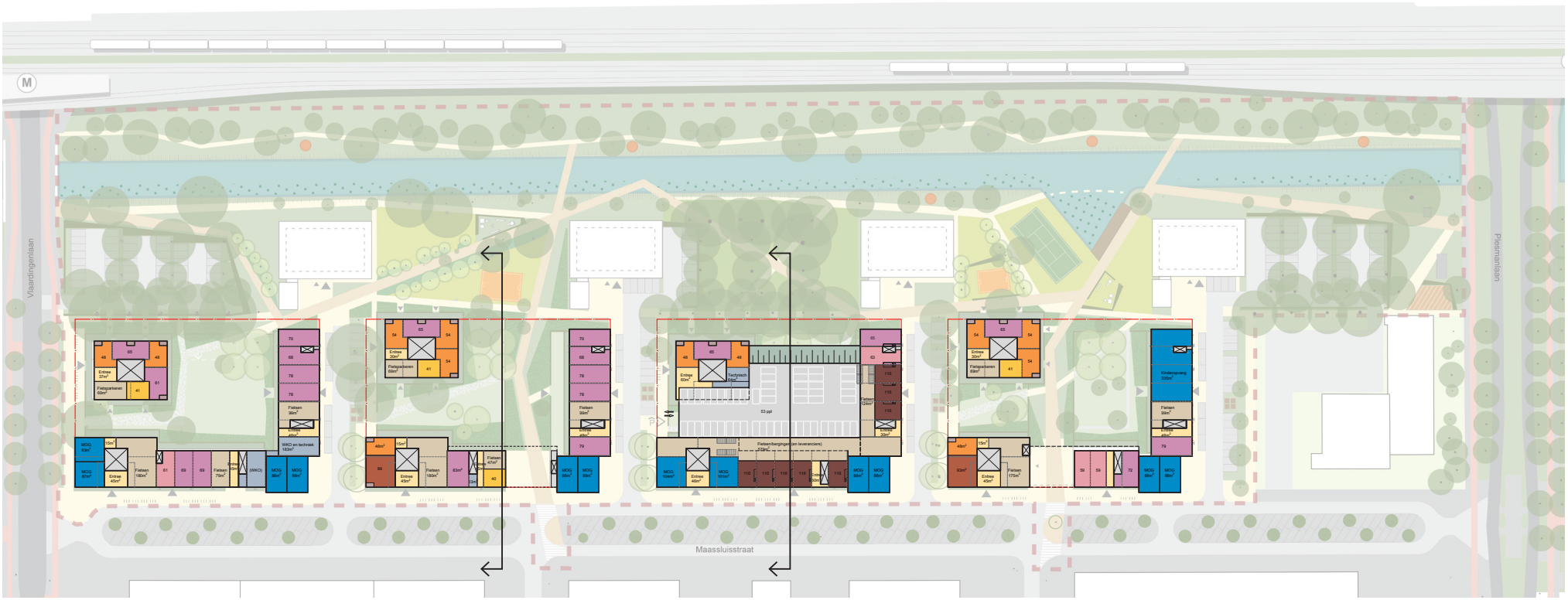
Hoekgebouwen
Op de hoeken tussen de woongebouwen staan garageblokken. Deze zijn niet van Lieven de Key en blijven nu nog op huidige manier bestaan. Deze locaties zijn aantrekkelijk om in de toekomst getransformeerd te worden naar hoogwaardige straathoeken die meer bijdragen aan de buurt. Hier kunnen kleine bedrijven en maatschappelijke functies ervoor zorgen dat dit levendige ontmoetingsplekken in de buurt worden.

Dit stedenbouwkundig plan geeft een impressie hoe de hoeken hoogwaardig kunnen worden ingepast. De hoeken zijn goed zichtbaar en hebben veel aanloop, waardoor ze geschikt zijn voor dit soort bedrijvigheid. We denken daarom aan nieuwe paviljoens. De paviljoens hebben een verdiepingshoogte van 3,5 meter en hebben maximaal één bouwlaag. Daardoor blijft openheid in het plangebied gewaarborgd.

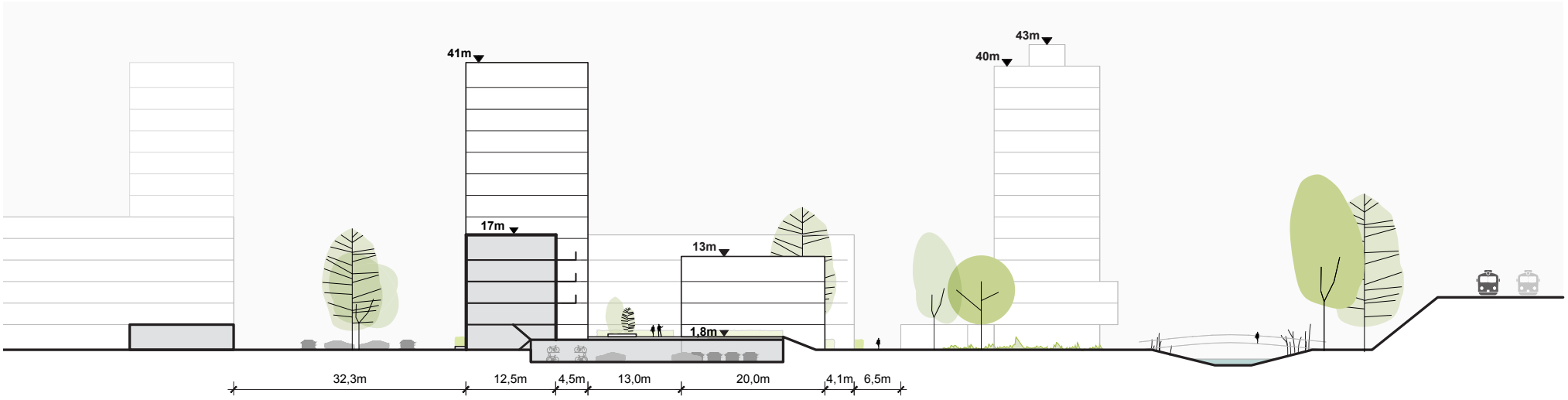
Begane grond en buitenruimte
De begane grond van de nieuwe blokken wordt veel gevarieerder dan nu. Woningen en woningentrees worden afgewisseld met maatschappelijke voorzieningen, kleine bedrijven, fietsenstallingen en bijvoorbeeld een kinderdagverblijf. De voorzieningen en kleine bedrijven komen vooral op de straathoeken. Bij de entrees is er aandacht voor sociale veiligheid. Ze bieden doorzicht en toegang tot de gemeenschappelijke binnentuin.
Langs de voorgevels van de gebouwen komen margestroken - oftewel een plek voor voortuinen, kleine terrassen en woningtoegangen; het is een overgangsgebied tussen de voorgevel en de stoep. Hiermee creëren we privacy tussen de woning en de straat. Zo kunnen voetgangers niet vlak langs het raam lopen en te veel naar binnen kijken. De margestroken worden verhoogd aangelegd zodat er geen vuil in kan waaien. Eventuele muren rond de margestroken zijn te gebruiken om af en toe op te zitten.

Bewoners van de begane grond hebben een privé-buitenruimte die grenst aan de gemeenschappelijke binnentuin. De overgang tussen de buitenruimtes (privé, gemeenschappelijk of openbaar) wordt gemaakt met beplanting. Het is niet de bedoeling dat bewoners zelf schuttingen gaan plaatsen. Dat geeft een rommelige uitstraling en beperkt de sociale veiligheid.

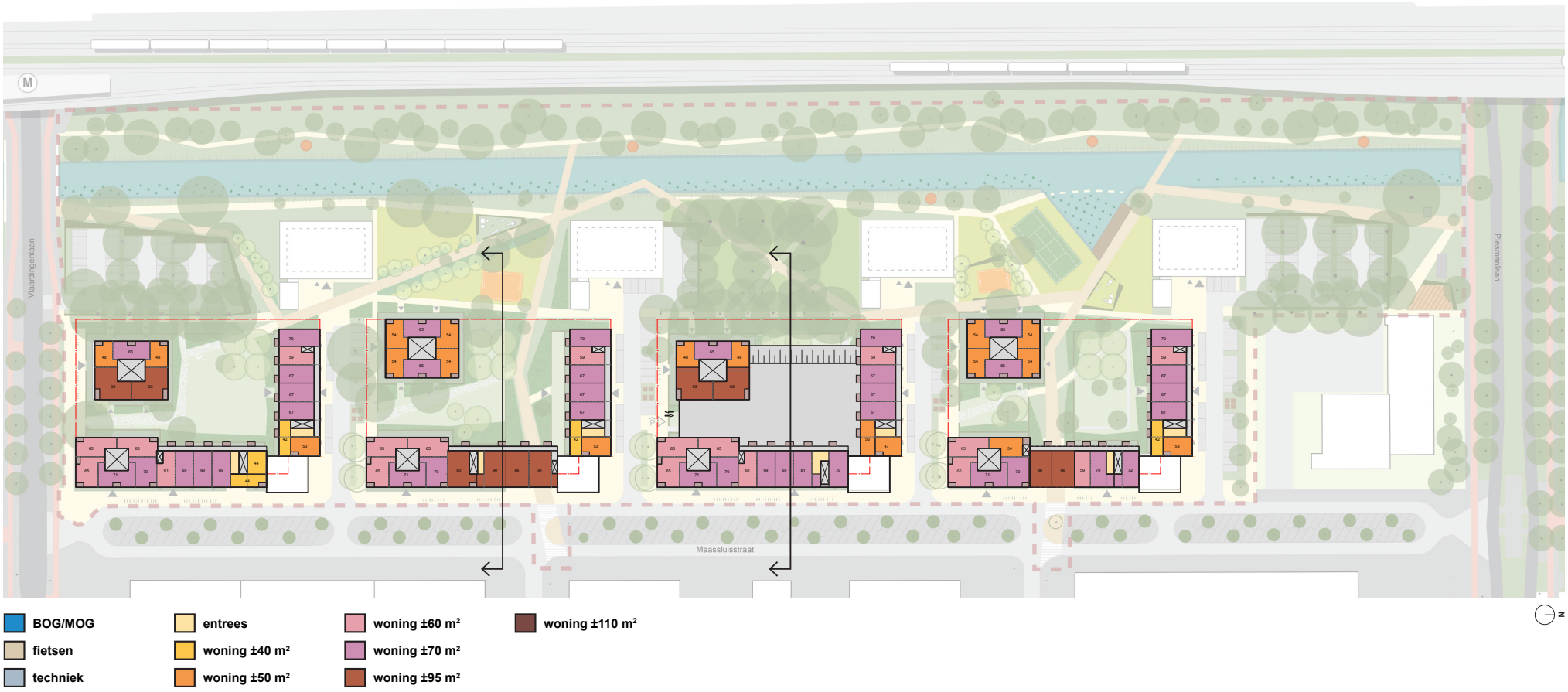
Parkeergarage
In de binnentuin van fase 3 komt een parkeergarage. Deze wordt (half)verdiept aangelegd om de binnentuin zo veel mogelijk te laten doorlopen en te laten aansluiten op het park. De gevel aan de tussenstraat ligt iets terug ten opzichte van het tuinblok. De ingang van de garage heeft een terughoudend ontwerp. Aan de parkzijde wordt de garage met een daktuin, door middel van een talud opgenomen in de groene ruimte van het park.



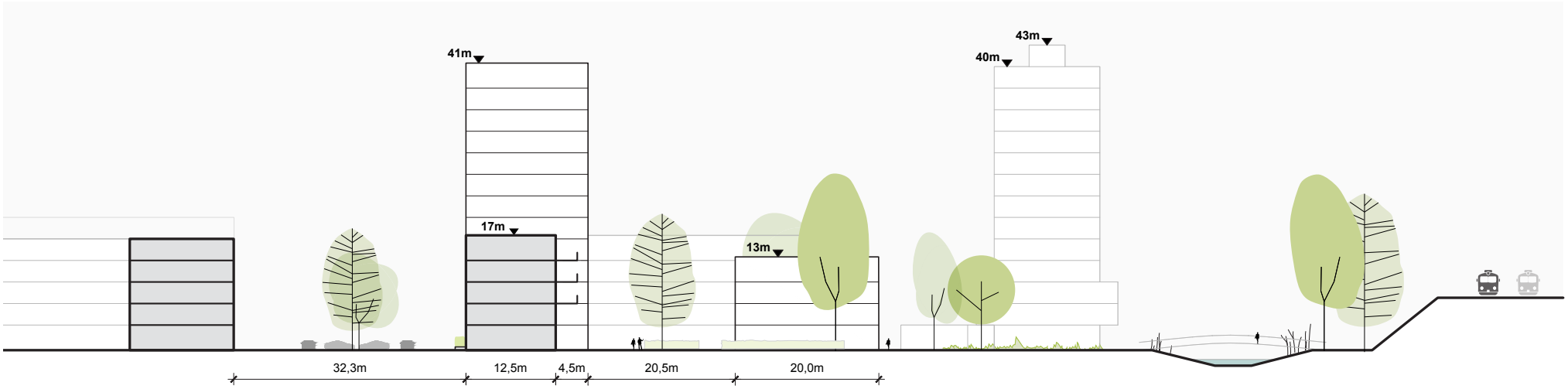
Voorbeelduitwerking begane grond, 1:2000



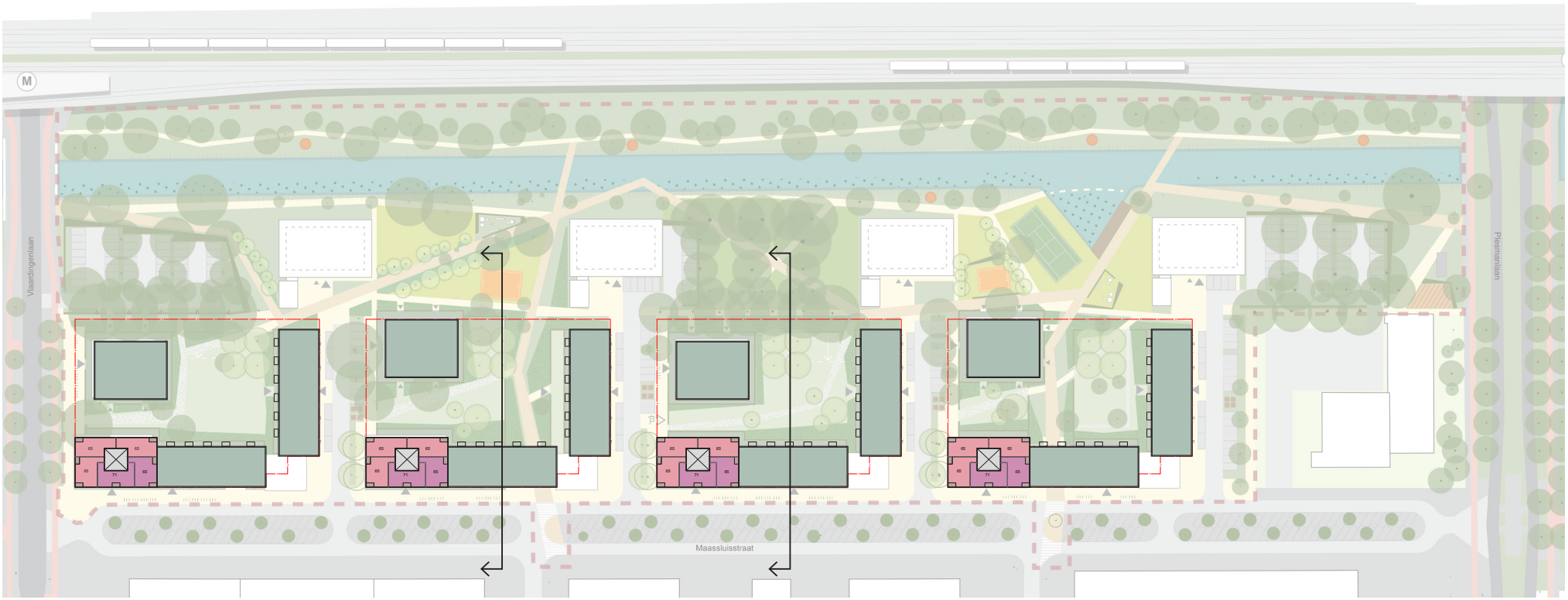
Doorsnede binnentuin Blok 3 (met parkeergarage)



Voorbeelduitwerking 3e en 4e verdieping, 1:2000



Doorsnede binnentuin Blok 2 (zonder parkeergarage)



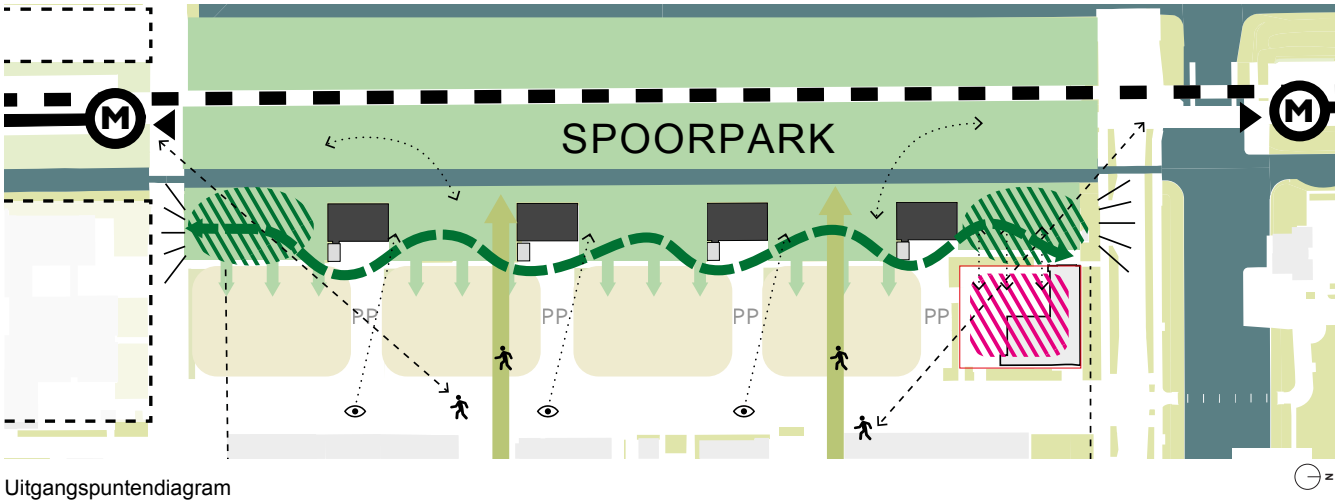
BOG/MOG
fietsen
techniek
entrees
woning ±40 m²
woning ±50 m²
woning ±60 m²
woning ±70 m²
woning ±95 m²
woning ±110 m²

Voorbeelduitwerking torenverdieping, 1:2000



Impressie van de de poort naar het Spoorpark gezien vanuit de Rijswijkstraat

5. Openbare ruimte



Uitgangspuntendiagram

Bouwen aan de buurten van de toekomst, betekent ook vernieuwing van de openbare ruimte. De openbare ruimte is de plek waar mensen zich verplaatsen, waar ze sporten, spelen, ontmoeten en ontspannen. Het biedt ruimte voor natuur en tegelijkertijd voor het verkeer. Dat vraagt om goede afweging van veel belangen.

5.1 Speerpunten

De nieuwe inrichting van de openbare ruimte in het planbied bij de Maassluisstraat is gebaseerd op vijf speerpunten. Deze worden in de volgende paragrafen nader uitgewerkt tot een schetsontwerp voor de openbare ruimte.

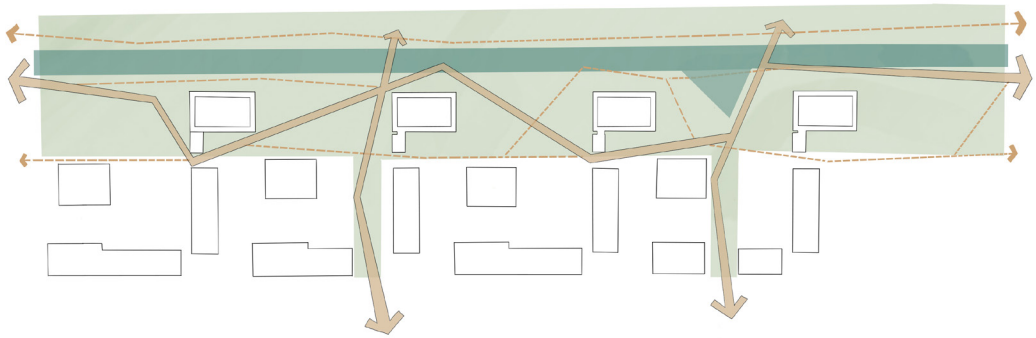
- Verbinden buurt, binnentuinen en park (5.2)
- Versterken kwaliteit van het groen en water (5.3)
- Ruimte voor sporten, spelen en ontmoeten (5.4)
- Veilige en toegankelijke inrichting voor verkeer en parkeren (5.5)
- Schoon, heel en veilig (5.5)

Samen Stadmaken
De ideeën voor de openbare ruimte in dit stedenbouwkundig plan zijn een schetsontwerp en nog geen eindbeeld. Als het stedenbouwkundig plan is vastgesteld, gaan we Samen Stadmaken. Dat betekent dat de gemeente samen met bewoners, Lieven de Key en betrokkenen keuzes maakt over de plekken om te spelen, sporten en ontmoeten. Actieve bewoners kunnen ook deelplannen maken voor bijvoorbeeld vergroten van biodiversiteit of aanleg van moestuinen. Betrokkenen denken mee over oplossingen om de buurt schoon, heel en veilig te houden.

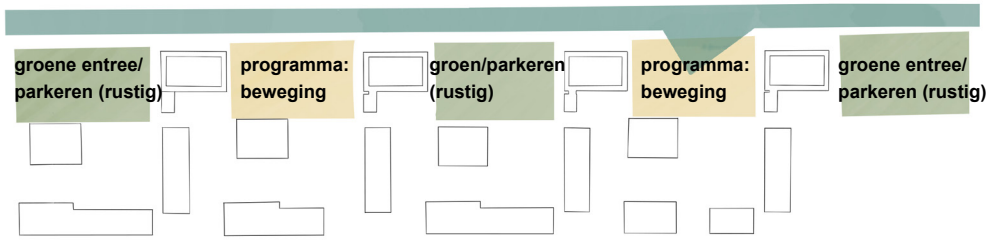
5.2 Verbinden buurt, binnentuinen en park

De groenstrook langs het spoor ligt nu verscholen achter gebouwen. Deze waardevolle ruimte wordt ingericht als park en wordt beter zichtbaar en bereikbaar gemaakt voor de buurt.

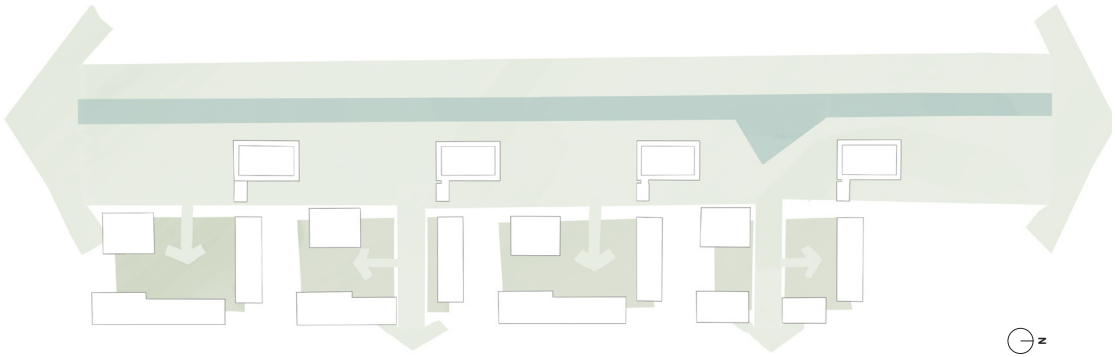
Spoorpark
Het nieuwe park wordt onderdeel van het Spoorpark dat zich uitstrekt langs het spoor- en metrotracé. Hier komen natuur, ontspanning, spelen en elkaar ontmoeten samen. Het park is bedoeld voor iedereen: jong en oud, rustzoekers en sportievelingen. Het park bestaat uit verschillende ‘groene kamers’. Dat zijn aparte delen die elk hun eigen sfeer hebben. Er is afwisseling tussen rustige grasvelden en plekken waar gespeeld en gesport kan worden.



De hoofdroute is de ruggengraat van het park.



Parkkamers met verschillend programma en sfeer, beweging en rust



Openbaar en privé-groen zijn visueel verbonden.



Groene doorsteken

Toegankelijke wandelroutes
Er komen duidelijke en openbare oost-west-wandelroutes door de buurt naar het park. Ze gaan onder de nieuwe gebouwen door en maken het park goed bereikbaar vanaf de Rijswijkstraat en de Voorburgstraat. Ook komt er een brede en comfortabele noord-zuidroute voor voetgangers. Deze is ook goed te gebruiken door ouderen en mensen met een beperking. Door het park slingert een hoofdroute die de verschillende delen met elkaar verbindt. En er zijn smalle paden die de bezoekers op een rustige manier door het natuurlijke gebied leiden, zonder de natuurbeleving te verstoren.
Aan de oostkant van het park komen twee bruggen en een vlonder. Deze verbinden het park met de groenstrook aan de overkant van het water. Dit vergoot de toegankelijkheid en maakt het park onderdeel van een groter geheel.

Groene binnentuinen als verlengstuk van het park
De binnentuinen bij de woongebouwen liggen op grond van woonstichting Lieven de Key. Na de herinrichting vormen de binnentuinen en het park visueel één groen


Royale hoofdroute


Pad


Overgangen privé-openbaar worden gevormd door hagen in combinatie met kruidachtige beplanting.

geheel. Door lage hekjes en veel beplanting in de binnentuinen voelt het alsof je al in het park bent.

In een van de binnentuinen (fase 3) komt een parkeergarage die half onder de grond ligt. Deze garage beslaat niet het hele binnenterrein. Het dak van de garage wordt voor 80% groen gemaakt, met een laag grond van 30 tot 100 cm. De overgang van de garage naar de rest van het terrein krijgt een natuurlijke vormgeving met trappen, hellingen en schuine taluds met planten.

5.3 Versterken kwaliteit groen en water

Het park krijgt een inrichting met aandacht voor biodiversiteit en natuurvriendelijke oevers. De omvorming tot een park verhoogt de ecologische, sociale en recreatieve waarde.

Gevarieerde beplanting

Er komt gevarieerde beplanting om het park groener en aantrekkelijker te maken. Er zijn vijf verschillende delen in het park, ook wel parkkamers genoemd. Hier komen twee soorten beplanting.

In de delen waar nu de platanen staan, komt een bosachtige beplanting. Dit past goed bij de bomen en versterkt het natuurlijke karakter van dat deel van het park.
In de delen waar nu de speelplaatsen zijn, wordt een bloemenmengsel ingezaaid. Dit zorgt voor kleur en trekt bijen, vlinders en andere nuttige insecten aan.
Het exacte beplantingsplan wordt later verder uitgewerkt.

Ecologische oever

Langs het water komt speciale beplanting die goed tegen vocht kan. Deze planten zorgen ervoor dat de oever natuurlijk overgaat in het water. Ze verbeteren de waterkwaliteit, bieden leefruimte voor dieren en vormen een groene verbinding tussen de verschillende parkkamers.

Groene margezones

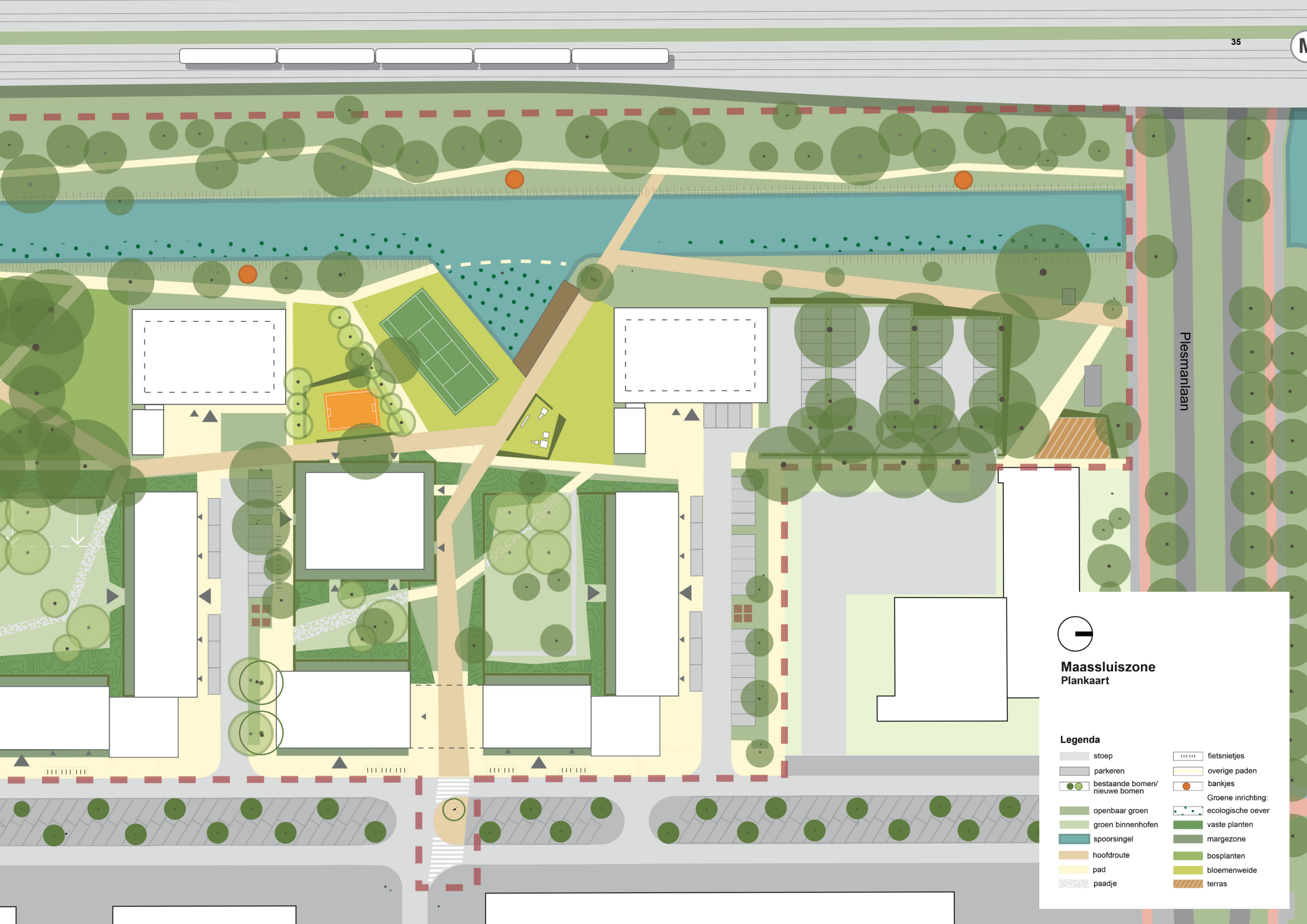
Tussen de openbare ruimte en de woongebouwen komen margezones. Deze zones voor de woningen zorgen voor een vloeiende en zachte overgang van openbaar naar privé. Ze versterken de landschappelijke inpassing van de gebouwen, vergroten het groen in de buurt en verbeteren de ruimtelijke beleving. Elke margezone is voor minimaal de helft groen ingericht, met beplanting die niet hoger is dan 1,2 meter.

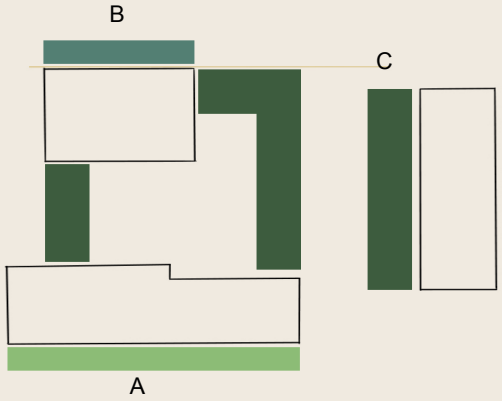
De erfafscheidingen tussen openbare buitenruimte en de gemeenschappelijke tuinen (semiopenbaar) zijn een combinatie van lage beplanting (1 tot 4 meter breed) en hagen (tot 1,2 meter hoog). Dit biedt privacy, zonder het open karakter of de zichtlijnen naar het park te verstoren. Schuttingen zijn hier niet wenselijk. Tussen de woningen onderling zijn wel schuttingen haaks op het gebouw toegestaan. Deze worden afgestemd op de architectuur van de blokken.

Er komen drie typen margezones:

A. Maassluisstraat: een groene voortuin van circa 1,5 meter diep die privacy biedt en de straat vergroent.
B. Parkzijde (tuinblokken): bredere zone rondom het gebouw met vaste planten en/of hagen en terrassen (max. 2 meter diep).
C. Groene doorgangen en hoven: ruimere zones met diepe beplanting die doorloopt naar de


M
34
Vlaardingenlaan
Maassluisstraat


Plesmanlaan
Maassluiszone
Plankaart
Legenda
stoep
parkeren
bestaande bomen/ nieuwe bomen
openbaar groen
groen binnenhofen
spoorsingel
hoofdroute
pad
paadje
fietsnietjes
overige paden
bankjes
Groene inrichting:
ecologische oever
vaste planten
margezone
bosplanten
bloemenweide
terras



Type A
- Beplanting maximaal 1,2 meter hoog
- Ongeveer 1,50 meter diep
- Entrees naar woningen
- Groen beslaat minimaal 50% van de oppervlakte

Type B
- Haag en vaste planten maximaal 1,2 meter hoog
- Entrees naar woningen aanwezig
- Klein priveterras, maximaal 2 meter diep
- Geen schuttingen
- Groen beslaat minstens 50% van de oppervlakte

Type C
- Haag en vaste planten maximaal 1,2 meter hoog
- Geen entrees naar woningen
- Groot priveterras, maximaal 5 meter diep
- Geen schuttingen
- Groen beslaat minstens 50% van de oppervlakte

Verschillende typen margezones, voorbeeld blok.



Pannaveld

gemeenschappelijke binnentuinen. De zichtlijnen blijven behouden en privacy wordt bereikt door een mix van hagen en planten.

Oppervlaktewater
Water is belangrijk voor de kwaliteit van het park. Daarom wordt het water beter zichtbaar, makkelijker bereikbaar en natuurlijker ingericht. Er komen houten vlonders waar je op kunt lopen of zitten. Zo kunnen mensen dichter bij het water komen en het water op een andere manier beleven.
Het water en de oevers horen bij het grotere ecologische netwerk in Nieuw-West. De oevers krijgen een natuurlijke inrichting. Er komen geen harde randen, maar een geleidelijke overgang van land naar water. Hierdoor kunnen verschillende planten groeien en wordt het water schoner. De oevers krijgen een schuine helling. Dat maakt ze ecologisch meer waardevol voor planten en dieren.
Daarnaast wordt het wateroppervlak groter. Door deze aanpassingen wordt de ecologische oever langer, wat nog meer voordeel oplevert voor planten en dieren. En het geeft ook meer ruimte om in en op het water te spelen.

Met al deze aanpassingen wordt het park een fijne plek voor mensen, maar ook voor dieren en planten.

Regen- en grondwater
In de Maassluisstraat ligt het grondwater ongeveer 1 meter onder het maaiveld (de oppervlakte van de grond). Het is belangrijk om de buurt rainproof te maken. Dat betekent maatregelen nemen zodat regenwater goed wordt opgevangen en afgevoerd.
Het stedenbouwkundig plan voldoet aan de regels van de Amsterdamse Regenwaterverordening. Daarin staat dat regenbuien van 60 millimeter op het eigen terrein moeten worden opgevangen.
Het regenwater stroomt zo veel mogelijk naar het park. Daar zakt het in de grond of stroomt het direct naar het water in het park. Op deze manier is de buurt bestand tegen hevige regen en wordt er op een duurzame manier met water omgegaan.

Bomen
Een belangrijk uitgangspunt bij het ontwerp is dat zo veel mogelijk bestaande bomen behouden blijven.

Voor alle bomen die gekapt moeten worden, komen nieuwe bomen terug. Dit heet bomencompensatie. Het doel is om uiteindelijk minimaal evenveel bomen terug te planten.
De essen aan het einde van de zijstraten kunnen niet blijven staan omdat ze te dicht op de nieuwe bebouwing staan. Daar komen dus weer nieuwe bomen, zodat het groene karakter van de straten behouden blijft.

5.4 Ruimte voor sporten, spelen en ontmoeten

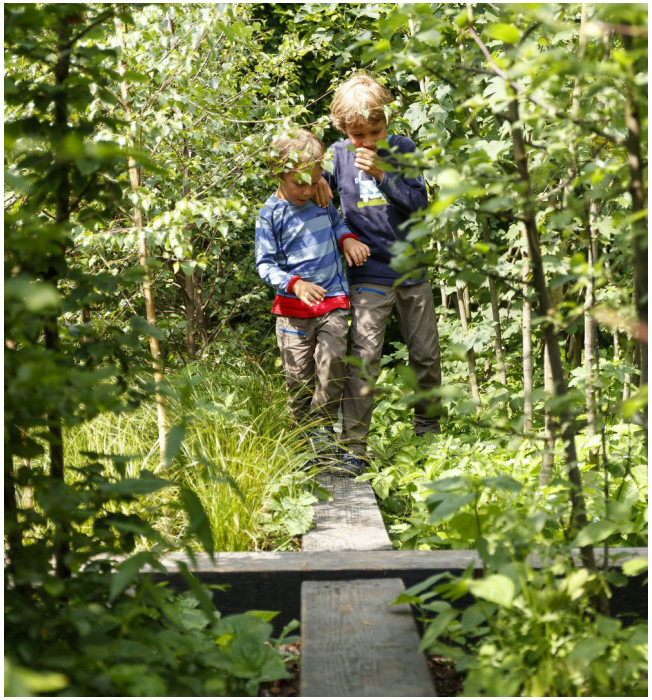
Er komen in de vernieuwde buurt diverse plekken om te sporten, spelen en ontmoeten.

Sporten en spelen
Er komen speelplekken voor kinderen en sportvoorzieningen voor jongeren en volwassenen. In de drukkere delen van het park staan sport en spel centraal. We kijken of sporten zoals basketbal en voetbal samen op één veld kunnen plaatsvinden. En we onderzoeken hoe er ruimte kan komen voor urban sports, zoals skateboarden, freerunnen of calisthenics. Zo biedt het park sportmogelijkheden voor jong en oud.


3x3 basketbal


Buurttafel


Speelplek


Ontdekken


Ruimte voor natuur en rust

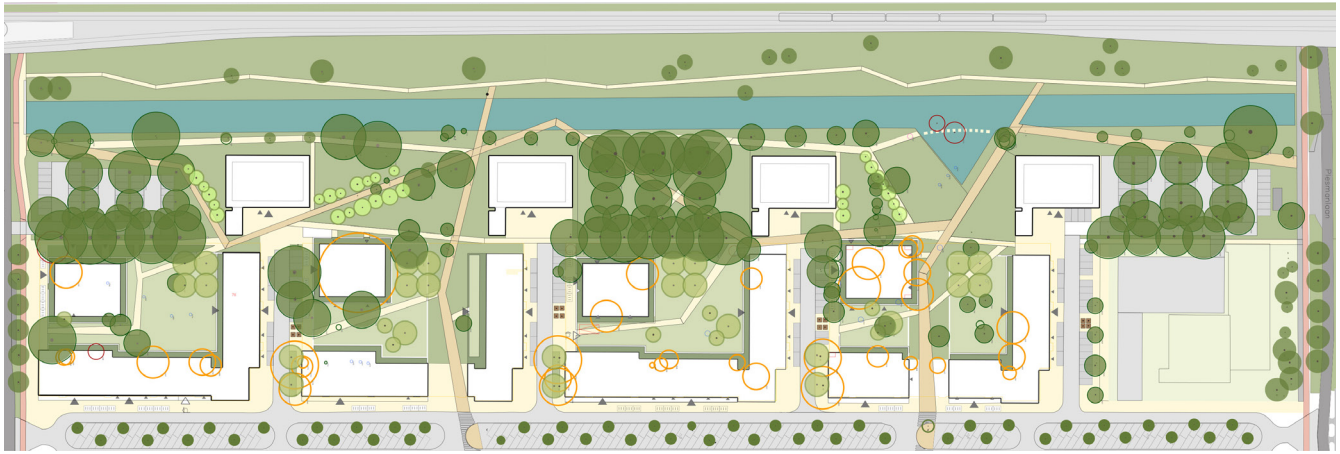
Ontmoeten
Er komen zitplekken en open ruimtes die flexibel gebruikt kunnen worden. Denk bijvoorbeeld aan plekken voor buurtactiviteiten, picknicks of kleine evenementen. In de rustige delen van het park ligt de nadruk op het groen. Hier komen wandelpaden en plekken om te zitten, zoals bankjes, een grote zitbank en bijvoorbeeld een steiger om te vissen of een plek om vogels te kijken. Door al deze functies goed te verdelen over de verschillende delen van het park – de zogenaamde parkkamers – ontstaat er een afwisselende en levendige omgeving. Mensen kunnen hier zowel tot rust komen als actief bezig zijn.

5.5 Veilige en toegankelijke inrichting voor verkeer en parkeren

Routes
De verkeerssituatie in het plangebied blijft grotendeels hetzelfde. Auto’s blijven rijden via de Maassluisstraat en de zijstraten. Ook komen er voor voetgangers duidelijke en veilige routes door het park naar de metrostations.



Aantrekkelijke overgangen tussen de openbare ruimte, gemeenschappelijke tuinen en privétuinen



Bomenkaart

Deze routes zijn makkelijk te vinden vanaf de Rijswijkstraat en de Voorburgstraat.

Parkeren in de openbare ruimte
Parkeren gebeurt zo veel mogelijk buiten het park, in de omliggende straten en bij de toegangen tot de flats. In dit schetsontwerp is het idee om de parkeerplaatsen vooral op twee grote plekken aan de uiteinden van het park te maken. Daardoor blijven grotere aaneengesloten stukken park over.

Bij het uitwerken van het ontwerp moeten we bepalen hoeveel parkeerplaatsen er in het park terugkomen. Dit doen we in samenspraak met de bewoners. Daarbij houden we rekening met de volgende uitgangspunten:

- Alle huidige bewoners met een parkeervergunning behouden deze.
- Nieuwe bewoners komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning op straat.
- Er komen parkeerplekken voor bezoekers en voor mindervaliden.

Fietsparkeren in de openbare ruimte
Naast de fietsenstallingen in de nieuwe gebouwen komen er 125 plekken voor fietsen in de openbare ruimte. Dat worden geen fietsenrekken, maar fietsvakken met speciale fietsnietjes aan de uiteinden. Bij grote vakken komen er ook fietsnietjes in het midden. Daardoor kunnen auto's niet op de fietsvakken parkeren.

5.6 Schoon, heel en veilig

Diverse aanpassingen in de openbare ruimte helpen om de buurt schoon, heel en veilig te maken en te houden.

Verlichting
Alle wandelroutes krijgen verlichting volgens de regels van de gemeente Amsterdam. Op sommige kleinere paden komt geen verlichting, of alleen verlichting die 's nachts uit kan. Te veel licht kan dieren storen.

Afval
Het huisvuil van de bewoners van de nieuwe gebouwen wordt verzameld in de openbare ruimte. De gemeente Amsterdam zorgt hiervoor met ondergrondse afvalcontainers. Voorlopig gaan we uit van het huidige aantal van 20 containers. De oude containers worden vervangen door nieuwe containers die meer afval kunnen bewaren. Zo kunnen meer huishoudens hun afval kwijt met hetzelfde aantal containers.

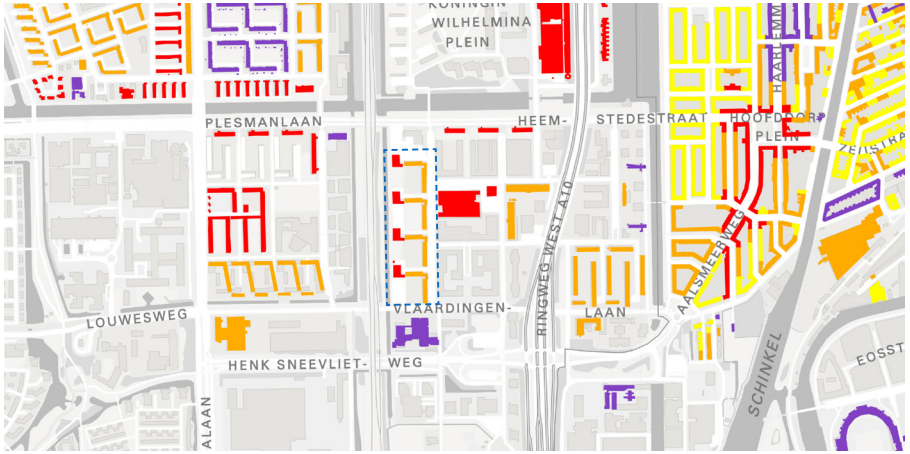
Materiaal
Het schetsontwerp gebruikt de Amsterdamse Puccinimethode en het Handboek Inrichting Openbare Ruimte. Het ontwerp past bij de eerder gemaakte delen van het Spoorpark, ter hoogte van de Johan Greivestraat. De hoofdwegen worden gemaakt van beton. De kleinere paden krijgen halfverharding met betonplaten van 30x30 cm, die schuin worden gelegd. Ook het smalle paadje langs het water krijgen halfverharding. Bestaande materialen, zoals oude klinkers en stoeptegels, worden opnieuw gebruikt. Ze komen terug in de bestrating, als traptreden, afstapjes of als muurtjes rondom het groen.



6. Beeldkwaliteitsplan



De bestaande gevels van zowel de stroken als torens zijn ontworpen met doorlopende horizontale gevelbanden



Atlas Ordekaarten - Stedenbouwkundige en architectonische kwaliteit

Het beeldkwaliteitsplan zorgt voor de visuele samenhang en de architectonische kwaliteit bij de uitwerking van het stedenbouwkundig plan. Zo komt er eenheid in de architectonische uitwerking van de verschillende nieuwe woongebouwen die in verschillende fases tot stand komen.

6.1 Uitgangspunten

Bestaande kwaliteiten

De huidige bebouwing aan de Maassluisstraat heeft één heldere en eenvoudige architectuur. De portiekflats zijn gebouwd in de jaren zestig, een tijd met grote woningnood. De ontwerpaandacht ging vooral naar de functionele en sociaaleconomische aspecten. Daarnaast was het idee om burgers meer licht, lucht en ruimte te bieden, niet alleen in hun huis maar ook in hun groene omgeving. De balkons aan de tuinzijde bieden nog altijd een ver en gewaardeerd uitzicht, al worden de tuinen zelf nauwelijks gebruikt. Ook in de uitwerking van de gevels, de stedenbouw en de woningplattegrond zijn er bijzondere en kwalitatieve kenmerken te ontdekken.

De samenhang in de Maassluisstraat bestaat door repetitie en een uitwerking met doorlopende horizontale gevelbanden, die zowel in de torens als de stroken nadrukkelijk aanwezig is. De horizontaliteit in de compositie is leidend. De ensembles bestaan uit eenvoudige, rechthoekige volumes. De loggia's en (portiek)ontsluitingen geven het geheel plasticiteit en een verticale verdeling. Bij deze verticale verdeling, die ondergeschikt is aan de horizontaliteit, worden herhaling, symmetrie en spiegeling toegepast als vormgevend principe.

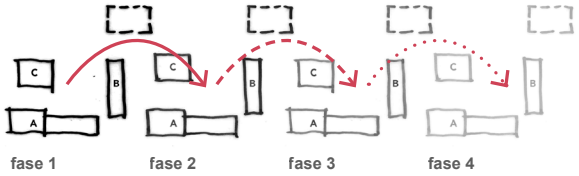
Afstemming ontwerpers

De architecten voor de vernieuwing worden geselecteerd op basis van hun handschrift en de manier waarop ze binnen de verdichting, een fijne woonomgeving kunnen ontwerpen. Ze zijn kundig in het vertalen van het AUP-gedachtengoed in hedendaagse architectuur en hun architectuurstijl toont verwantschap. De architecten zijn daarnaast bekwaam in het maken van goede plattegronden en kunnen ontsluitingen en buitenruimte onderdeel maken van de kwaliteit en beeldkwaliteit van het gebouw. De relatie tussen binnen en buiten is daarbij een belangrijk aspect.

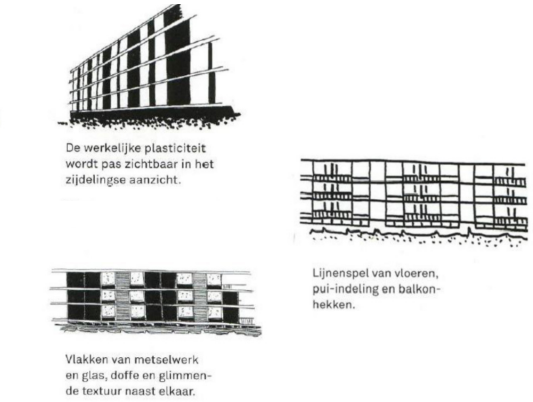
De verschillende ontwerpers, werkzaam binnen een fase, stemmen de ontwerpen op elkaar af. Daarbij is de architectuur van de stroken aan de Maassluisstraat leidend. Bij de tuinblokken is meer vrijheid mogelijk. De opdrachtgever voert met een architect de regie op deze samenhang met toetsing en advisering door de Commissie Omgevingskwaliteit en een stedenbouwkundige van de gemeente Amsterdam. De ontwerpers werkzaam aan de latere fasen spiegelen hun ontwerp aan de eerdere fasen. Niet de individuele



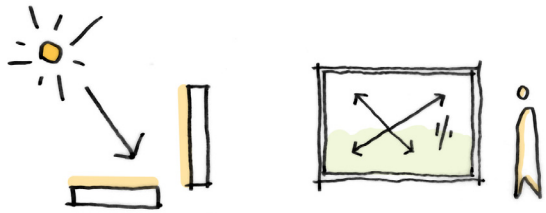
Gevelaanzicht in een van de tussenstraten; kenmerkend zijn de doorlopende horizontale banden, de sterke ritmiek en de plasticiteit die ontstaat door de loggia’s en trappenhuizen.



De architectuur van het eerste blok is leidend. De stroken+torens (A) en tussenstroken (B) hebben sterke familiekenmerken.



De entreeportalen, loggia's en negges zorgen voor ritmiek en plasticiteit (afb. uit: "van Pendrecht tot Ommoord")



Licht, lucht en ruimte staan centraal in het plan en komen terug in elk aspect van het ontwerp

expressie van de architect maar de mate van aansluiting op de architectuur van de voorgaande plannen is daarbij leidend. Hiertoe wordt na de eerste fase bepaald welke visuele, plastische en materiële aspecten van de eerste fase ook beeldbepalend zijn voor de volgende fases.

Samenhang architectuur

Twee stroken (inclusief de toren) hebben steeds één architectuur. Daarom moet zo'n ensemble worden bedacht door één architect of in nauwe samenwerking van twee architecten. De VO/DO-toetsing van beide stroken en de toren is idealiter gelijktijdig. Als dit niet mogelijk is, wordt bij de presentatie getoond hoe de aansluiting zal zijn, zodat inzichtelijk is hoe het bij elkaar past.

De hoekoplossingen met de balkons/galerijen bieden, net als nu, doorzichten naar de binnentuin. Het ontwerp van de hoekoplossingen, met aan de binnenzijde liggende balkons of galerijen, vereist zorgvuldige aandacht. De hoekgebouwen (met bedrijfsruimtes) zijn onderdeel van de hoekoplossing. Ondanks een mogelijk afwijkende programmering krijgen zij een herhalend uiterlijk. Ze moeten zo worden ontworpen dat ze voor verschillend programmering geschikt zijn.
De tuinblokken kennen door hun positie een grotere ontwerpvrijheid.

Materiaalkeuze gevel

Voor de bebouwing aan de Maassluisstraat geldt dat keuze voor het materiaal (de steensoort) wordt bepaald in de eerste fase. De latere fasen hanteren materiaal dat (nagenoeg) identiek is. Om prijsopdrijving door leveranciers of problemen bij gebrek aan levering tegen te gaan, wordt het materiaal niet dwingend voorgeschreven. Uitgangspunt is echter dat het materiaal op het eerste zicht identiek is dat van de eerste fase. Ook de keuze van een specifieke of herkenbare balustrade kan als herhalend kenmerk worden vastgelegd voor vervolg fases.

6.2 Kwaliteit in hoofdlijnen

Herkenbare stempels

- De repeterende eenheden zorgen voor een collectieve vormgeving en een rustig (straat)beeld.
- De torens van Zanstra zijn visueel onderdeel van de stempels.
- De latere stempels sluiten qua ontwerp aan bij de eerdere stempels, subtiele variaties zijn uitgangspunt

Bouwvolume

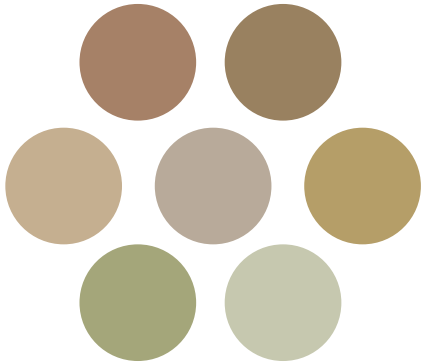
- De combinatie van strook en toren is één gebouw en heeft (per fase) één architect of architect met sub-architect. De haak wordt als één onderdeel ingediend en getoetst.
- De gebouwen hebben een sterke ritmiek en plasticiteit die kan worden herhaald.
- De entreeportalen, loggia's en mogelijke galerijen (boven de 1e verdieping) zorgen voor plasticiteit in het bouwvolume. Ook dit zijn elementen die kunnen worden herhaald in de vervolgfases.



Horizontale banden en een aantrekkelijk daklandschap



De gevels hebben een sterke horizontaliteit



Ingetogen materialisatie met terughoudende kleuren

- De balkons zijn (zo veel mogelijk) in de hoeken gepositioneerd om gebouwen slanker te laten lijken (torens en tuinblokken) en doorzichten te maximaliseren.
- Het daklandschap vormt de vijfde gevel.
- Lage daken worden zo veel mogelijk als groendak ingericht, variërend van mos-sedumdak tot daktuin (en/of dakterras).
- Installaties zijn zo veel mogelijk onzichtbaar vanaf het maaiveld en worden opgenomen in de architectuur.

Architectonische kenmerken
- Sterke horizontaliteit.
- Buitenruimte is op elke verdieping een hoofdonderdeel van het gebouw. De woonkwaliteit is van buitenaf afleesbaar door plaatsing van balkons aan keukens of woonkamers.
- De gevels hebben doorlopende horizontale banden op vloerhoogte. De afmetingen van deze banden zijn vergelijkbaar met de huidige gebouwen en de torens van Zanstra.
- Grote raampartijen en een goede open/dicht-verhouding versterken de horizontaliteit.
- Het lijnenspel en afwisseling van texturen zorgen voor een interessante compositie.

Materiaal en kleur
- Ingetogen materialisatie en terughoudende kleuren.
- De gevels zijn hoofdzakelijk gemaakt van steenachtige materialen.
- Extra zorg voor de balustrade. Aan de Maassluisstraat is die niet van glas. Balustrade alleen van glas als geluidproblematiek erom vraagt.

Voor de maximale maten van de bouwblokken met de verschillende mogelijkheden zie ook de Plantoetskaart op pagina 56.

6.3 Kwaliteit per onderdeel

ALGEMEEN

Plinten
- De begane grond heeft een verdiepingshoogte van minimaal 3,5 meter.
- Woonkamers of woonkeukens liggen bij voorkeur aan de straat, zodat ze bijdragen aan een prettige en veilige woonomgeving met ‘ogen op de straat’.

Fietsparkeren
- Fietsparkeren is gekoppeld aan de entrees; de ambitie is dat deze maximaal 2 aansluitende beuken breed zijn zodat de gevels levendig blijven en er voldoende ruimte voor wonen aan de straat overblijft.
- De raampartijen liggen idealiter in het verlengde van de paden, om te voorkomen dat fietsen voor de ramen geparkeerd worden.

Entrees
- Aantrekkelijke, lichte en ruime entrees met ogen op de straat.
- Voor de veiligheid van bewoners is de liftlobby zichtbaar vanaf de straat.
- Entrees geven, idealiter, direct toegang tot de gemeenschappelijke tuin.

Margestroken
- Margestroken vormen de overgang tussen privé en openbaar. Ze bieden ruimte voor de woning-/gebouwtoegang, eventueel een buitenruimte en groen. De margestrook verschaft privacy aan de bewoners.
- Ze zijn aan de Maassluisstraat zo ingericht dat het sociale contact vergroot, met ruimte om te ontmoeten en te zitten.

Binnentuinen
- Het landschap van het park loopt visueel door naar de binnentuinen; eenheid in de groene parkachtige ruimte is een ambitie. Dit wordt bereikt door afstemming met de gemeente over de ontwerptaal van de tuinen en de positie van paden.
- Hekken op de overgang tussen de openbare ruimte en de binnentuinen zijn zo veel mogelijk uit het zicht. Ze zijn bijvoorbeeld verwerkt in hagen of laag (max. 1 meter).
- De binnentuinen zijn eventueel afsluitbaar, maar zolang het beheer het toelaat blijven ze zo veel mogelijk open.

Daken
- De installaties worden zorgvuldig ingepast en zijn zo veel mogelijk onzichtbaar vanaf de openbare ruimte (min. 2 meter van de dakrand) en geclusterd.
- De zichtbare daken worden met aandacht ontworpen en zijn zo groen en natuurinclusief mogelijk.

STROKEN

Entrees
- Aantrekkelijke entreehallen vormen een visuele en fysieke verbinding tussen de straat en de tuin.
- Bewoners kunnen rechtstreeks van de entreehal de gemeenschappelijke tuin in.
- Voor de veiligheid van bewoners is de liftlobby zichtbaar vanaf de straat. Entrees zijn ruim en hebben een plek om te zitten.

Galerijen en balkons
- Galerijen aan de tuinzijde kunnen worden uitgevoerd als leefgalerijen. Leefgalerijen zijn breed (minimaal 2,5 meter) om ontmoeting te



















stimuleren en privacy te waarborgen. Galerijen in combinatie met de privébalkons bieden ruimte voor ontmoeting en verblijf.
- Voor een rustig straatbeeld, met ogen op de straat, liggen er in de eerste twee verdiepingen geen galerijen aan de lange Maassluisstraat. Galerijen steken hier nooit uit het volume.
- De tuinzijde/zonzijde is de logische locatie voor balkons.
- Balkons aan de Maassluisstraat zijn uitgevoerd als loggia's en steken maximaal 1 meter uit de gevel.
- Tussen twee stroken die haaks op elkaar staan, liggen buitenruimtes binnen het volume. Daardoor zijn doorzichten ruim en ogen de blokken zo klein mogelijk.
- In verband met privacy worden idealiter eenzijdig georiënteerde woningen vermeden wanneer overstaande gebouwen op minder dan 20 meter afstand staan.

Onderdoorgangen
- De twee onderdoorgangen zijn minimaal 3 verdiepingen hoog.
- De twee onderdoorgangen bieden maximale openheid. Kolommen tot een minimum beperken. In aanzicht is maximaal 1 ondersteuningsrij te zien.
- Waar mogelijk ook entrees en ramen opnemen in de poort voor verhoging van de sociale veiligheid.
- Goede verlichting in en rond de onderdoorgangen zorgt voor sociale veiligheid in de openbare ruimte. Dit wordt in goed overleg tussen opdrachtgever en gemeente bepaald.

Kopgevels
- De kopgevels zijn, zoals bij de bestaande blokken, herkenbaar als kopgevels maar ze

hebben gevelopeningen (of zelfs balkons) over alle verdiepingen. Blinde gevels worden voorkomen.

WOONTORENS

Balkons

- De woontoren is alzijdig (aan alle kanten aantrekkelijk) vormgegeven.
- Balkons worden uitgevoerd als loggia's binnen het volume.
- De balkons zijn, waar mogelijk, in de hoeken gepositioneerd om gebouwen slanker te laten lijken.

Plattegrond

- Bij de plattegrondindeling wordt rekening gehouden met de bestaande kwaliteiten van nabijgelegen woningen en de kwaliteiten en uitdagingen van de toekomstige woningen, met name van de tuinblokken (bijvoorbeeld uitzicht, privacy, geluid en licht).

Kleur en materiaal

- De gevels en architectuur van de woontorens zijn onderdeel van dezelfde architectuur als de stroken. Het leest niet als een optelling maar als onderdeel van een gebouw.
- De geleding kan anders zijn doordat de ontsluiting in de toren aan de binnenkant ligt. Dit verschil kan expressief onderdeel worden van de architectuur.

TUINBLOKKEN

- Heldere alzijdige volumes, die rondom aantrekkelijk zijn vormgegeven.
- Balkons worden uitgevoerd als loggia's binnen het volume.
- Om de doorzichten zo wijds mogelijk te maken is het uitgangspunt is om bebouwing op de hoeken, terug te leggen bijvoorbeeld door het positioneren van balkons of buitenruimte op deze plek. Een









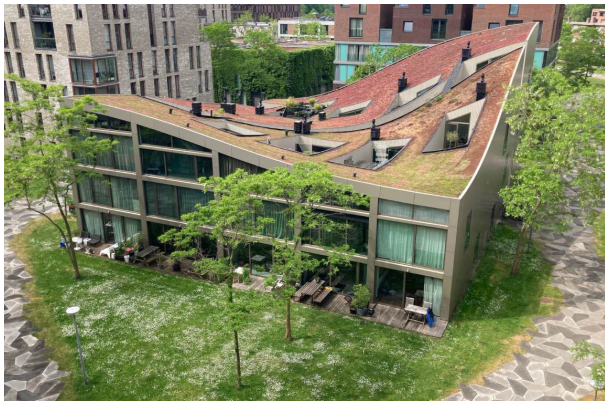
















goede woonplattegrond mag hierdoor niet worden gecompromiteerd.

- De hoofdentree is aan de korte Maassluisstraat.
- De begane grondwoningen hebben, rondom het gebouw, hun eigen toegang en buitenruimte. Dit verhoogd de alzijdigheid van het gebouw.
- Indien mogelijk ligt de bebouwing op de hoeken van de begane grond, net als bij de balkons, terug. Voorwaardelijk hiervoor is een goede woonkwaliteit van de plattegronden.
- Waar gebouwen op minder dan 20 meter tegenover elkaar liggen, mogen in verband met privacy en inkijk geen enkelzijdige woningen komen te liggen. Om die reden is het daar goed denkbaar dat er in fase 1 en 3 op deze plek andere functies als installaties of fietsparkeren komen.
- Bij de plattegrondindeling wordt rekening gehouden met de bestaande kwaliteiten van nabijgelegen woningen en de kwaliteiten en uitdagingen van de toekomstige woningen, met name van de woontorens (bijvoorbeeld uitzicht, privacy, geluid en licht).

DE HOEKPAVILJOENS

- De hoekpaviljoens op de plek van de huidige garageblokken hebben een uitnodigende en open vormgeving passend binnen de AUP-stijl.







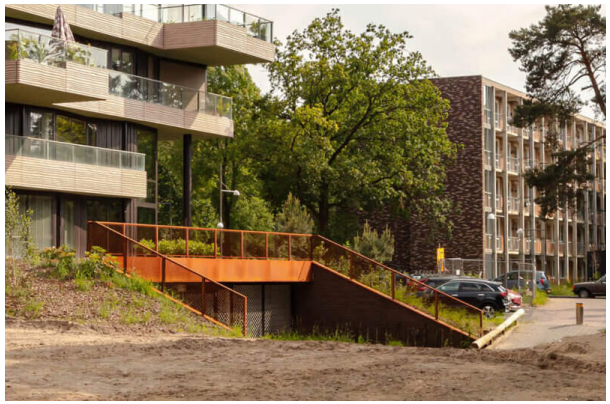














PARKEERGARAGE

- Het dak is voorzien van een daktuin en gaat vloeiend over in de binnentuin.
- Het dak is zo vormgegeven dat het voor voetgangers zo laag mogelijk lijkt. Daarom liggen de plantenbakken niet bij de rand en is een eventueel hek transparant vormgegeven.
- De inrit is terughoudend ontworpen.
- De gevel aan de tussenstraat heeft een andere vormgeving dan het tuinblok.
- De gevel aan de tussenstraat is bij uitstek geschikt voor begroeiing (zuidoriëntatie).
- In de 6,5 meter hoogte van de onderste twee verdiepingen aan de Maassluisstraat is voldoende ruimte voor een split-level-woning met een vloer die aansluit op het dak van de parkeergarage. De buitenruimte van de woning vormt een integraal onderdeel van de daktuin op de parkeergarage.



7. Participatie

Geschiedenis
Al in 2010 is een plan gemaakt om de 240 woningen aan de Maassluisstraat te vernieuwen vanwege de slechte staat. Dit plan is helaas niet tot uitvoering gekomen. Hoewel de bewoners destijds instemden met een sloop-nieuwbouwplan verdween het tijdens de financiële crisis in een la. Na de crisis voldeed het toenmalige plan niet meer aan de nieuwe eisen en was het noodzakelijk een nieuw plan te maken. Lieven de Key is zich ervan bewust dat veel mensen ongeduldig zijn en angstig dat de woningen wederom niet worden verbeterd. Om ervoor te zorgen dat het nieuwe plan kan rekenen op vertrouwen van huurders en omwonenden, is een zorgvuldig participatietraject gestart.

In dit plan zitten meer woningen dan in de huidige blokken. Het woningaantal gaat van 240 naar circa 515 woningen. Niet alle huidige bewoners zijn blij met deze verandering, maar het heeft ook grote voordelen. Huidige bewoners kunnen hier een nieuwe woning krijgen en woningzoekenden kunnen hier een leven opbouwen. Daarnaast zal de buurt er ook levendiger en diverser van worden. Doordat er straks meer voorzieningen en plekken in de openbare ruimte zijn om je buren te ontmoeten en te verblijven wordt de buurt een prettigere plek.

Raadpleging bewoners
Het is voor bewoners ingrijpend als ze door vernieuwing naar een andere woning moeten verhuizen. Bij de start van de planvorming is een bewonerscommissie opgericht. Bewonerscommissie Maassluisstraat wordt begeleid door een onafhankelijke bewonersconsulent van stichting !WOON en bijgestaan door de huurdersvereniging Arcade. Samen met de bewonerscommissie werken we aan het sociaal plan.

Lieven de Key is sinds 2023 in gesprek met de bewonerscommissie en de bewoners over de plannen voor de buurt. Daarbij is ook gesproken over de keuze tussen sloop-nieuwbouw of behoud van de bestaande woongebouwen. Bij een peiling heeft een meerderheid zich uitgesproken voor sloop-nieuwbouw. De zorgen over asbest en twijfel of renovatie voldoende problemen zou oplossen, speelden een grote rol.

Buurtbijeenkomsten
Tussen december 2023 en mei 2025 zijn er vijf buurtbijeenkomsten georganiseerd voor bewoners én omwonenden. De meeste bijeenkomsten werden door ongeveer 40 mensen bezocht. Op deze bijeenkomsten bespraken de ontwerpers verschillende stedenbouwkundige modellen. Er werd gestart met vier modellen. Hierbij werden de plus- en minpunten onderzocht. Na iedere bijeenkomst werd de feedback gebruikt om betere modellen te maken. Dit heeft uiteindelijk geleid tot het concept stedenbouwkundig plan zoals het nu is.

Naast deze bijeenkomsten is er in 2024 feedback opgehaald tijdens een buurtwandeling. Daarbij konden mensen laten zien wat hen aanspreekt in de buurt maar ook hun zorgen uitspreken. Sommige mensen maken zich zorgen over de verdichting en het verlies van groen. Ook zijn er twee online enquêtes gehouden.

Van elke buurtbijeenkomst zijn de presentaties en verslagen aan alle geïnteresseerden beschikbaar gesteld. Er is een filmpje met uitleg gemaakt over het stedenbouwkundig plan. Daarnaast wordt de buurt geïnformeerd via nieuwsbrieven. Deze zijn, samen met de veelgestelde vragen en antwoorden, te vinden op https://www.maassluisstraat-amsterdam.nl/.

Vervolg
Na een periode van bijna twee jaar intensieve samenwerking met Lieven de Key, gemeente, Vakwerk Architecten en bewonerscommissie ligt er nu een concept stedenbouwkundig plan. Dit concept stedenbouwkundig plan wordt uiteindelijk ter goedkeuring voorgelegd aan de gemeenteraad. Hiervoor is er nog een inspraakperiode van zes weken waarin mensen een zienswijze (reactie) kunnen geven op het plan. Het stedenbouwkundig plan wordt naar verwachting najaar 2025 vrijgegeven voor inspraak. Tijdens deze periode organiseert de gemeente nog meerdere contactmomenten waarop buurtbewoners en betrokkenen een reactie kunnen geven en vragen kunnen stellen.



Ambitieweb duurzaamheid

8. Duurzaamheid

De herontwikkeling van de Maassluisstraat biedt kansen op het gebied van duurzaamheid. Hiermee draagt het plan bij aan de ambities van de gemeente Amsterdam.

Beperken CO2-uitstoot
De gemeente Amsterdam wil in 2030 60% minder CO2-uitstoot. Voor 2050 moet de CO2-uitstoot verlaagd zijn met 100%, in vergelijking met het niveau van 1990. Om dat te bereiken zet de gemeente in op zes thema's: duurzame energie, circulariteit, klimaatadaptie, natuurinclusief bouwen, mobiliteit en schone lucht en afvalvrije stad.

Uit onderstaande afbeelding blijkt de inzet bij de herontwikkeling van de Maassluisstraat op deze thema's. Op 2 thema's voldoet de inspanning aan de wettelijke regels. Op 3 thema's is de inspanning bovengemiddeld.

Natuurinclusief bouwen
Een van de duurzaamheidsdoelen van de gemeente Amsterdam is het versterken van de biodiversiteit in de stad. Lieven de Key maakt een groenplan waarin wordt toegelicht hoe er wordt omgegaan met natuurinclusief bouwen en op welke wijze, met welk doel en met welke beplanting groen wordt gerealiseerd. Lieven de Key heeft de ambitie om te voldoen aan een natuurinclusiviteits-score van 30 punten. De ingepaste natuurmaatregelen moeten aansluiten op de omgeving van het plangebied en de biodiversiteit in het gebied helpen verhogen. Samen met een ecoloog wordt concreet invulling gegeven aan deze ambitie.

Duurzame energie
De woningen worden straks duurzaam verwarmd en gekoeld; het beste installatieconcept voor deze locatie wordt nog nader onderzocht. Er wordt aangesloten op het stadswarmtenet of een eigen warmte-koudeopslag (WKO) gevestigd. Ook een hybride combinatie van deze installaties behoort tot de mogelijkheden. Dit kan collectief voor alleen de nieuwbouw en misschien zelfs voor de hele buurt. Bij de definitieve keuze houden we altijd ook de financiële lasten voor de toekomstige bewoners voor ogen.

Speerpunten Maassluisstraat
We zetten in dit stedenbouwkundig plan uiteen wat deze ambities betekenen voor de herontwikkeling van de Maassluisstraat. Hierbij zijn de volgende speerpunten naar voren gekomen:

- Circulariteit
  Er wordt bovengemiddeld ingezet op circulariteit door:
  - Onderzoek te doen naar het toepassen van houtbouw.
  - Onderzoek te doen naar het toepassen van duurzaam gevelmateriaal.
  - De gebouwen zo veel mogelijk circulair slopen en onderzoek doen naar hergebruik van deze materialen in de openbare ruimte.
  - Biobased isolatie mee te nemen in het ontwerp

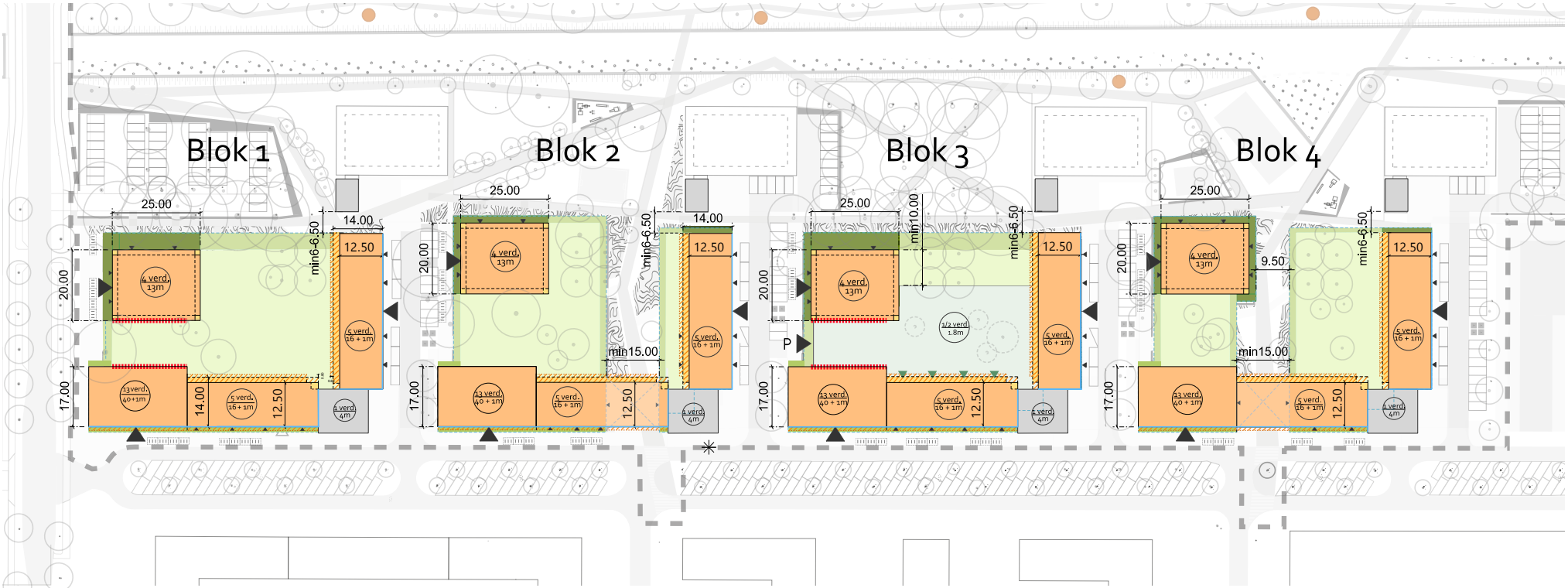
- Natuurinclusief bouwen
  Er wordt bovengemiddeld ingezet op natuurinclusief bouwen door:
  - Het realiseren van groen op laag gelegen daken.
  - Het verhogen van de biodiversiteit door deze groene daken met intensief en/of extensief groen in te richten.
  - Rekening te houden met het puntensysteem voor natuurinclusief bouwen en het handboek natuurinclusief bouwen

- Klimaatadaptatie
  Er wordt rekening gehouden met hittestress en hemelwateropvang door de groene daken klimaatbestendig in te richten.

- Duurzame energie
  De nieuwe woningen worden collectief en duurzaam verwarmd en gekoeld, mogelijk door het toepassen van een WKO-systeem.

- Mobiliteit & schone lucht
  Uitstoot tijdens de bouw wordt geminimaliseerd door schone werktuigen en slimme, schone bouwlogistiek.

Bijlage: plantoetskaart



LEGENDA

- Maximale Bouwkavel
- Straatzijde (geen slaapkamers op BG)
- Aantal verdiepingen/ Maximale hoogte (+ 1m i.g.v. houtbouw)
- Onderdoorgang 3 verdiepingen hoog (Blok 2 indicatieve positie)
- Hoofdentree met verbinding naar binnenhof, locatie indicatief
- Entree woningen BG, locatie indicatief
- P Entree Parkeergarage met 5m vlak aan binnenzijde (lokatie indicatief)
- Onderdoorgang 3 verdiepingen hoog
- Buitenruimte balkon/galerij binnen rooilijn (daar waar het uitmaakt voor het doorzicht)
- Balkon/galerij buiten ontwikkelvolume (indien naast geel, alleen indien zie hieronder)
- Balkon/galerij, mag alleen bij portieketage woningen of wanneer galerij aan andere zijde binnen de rooilijn ligt, als GBO worden ontwikkeld
- Geen enkelzijdige woningen op minder dan 20m tegenover bebouwing op dezelfde verdieping
- Rooilijn

- Talud
- Gemeenschapelijke tuin
- Margezone A
- Margezone B
- Margezone C
- Peil hoogte wordt vanaf hier gemeten
- Erfpactgrenzen
- 8.00 Afstanden in meters

N

Spoorpark Maassluiszone
Datum: 5 augustu-s 2025

Colofon

Team

Lieven de Key
Mariette Adriaanssen
Praveen Kartaram
Yvonne Brekelmans
Leonie de Jong

Gemeente Amsterdam
Maaike Romans
Mathilde Kamphuis
Luuk Oppe
Fenna Haakma Wagenaar
Berta Gruodyte
Carmen Cupido
Jessica Stolk

Vakwerk architecten
Thomas van den Berghe
Francesco Veenstra
Gawein Verbiest

Beeldverantwoording

Tekeningen, diagrammen en impressies: gemeente Amsterdam, Vakwerk Architecten (tenzij anders vermeld)

Alle impressies zijn indicatief en hier kunnen geen rechten aan ontleend worden.

p.8: Foto Voorburgstraat en Maassluisstraat (fotograaf: Dingena Mol) - Parool, 2023.

p.10: Luchtfoto Delflandpleinbuurt – Stadsarchief Amsterdam, 1969.

p.12: Luchtfoto Maassluisstraat – Google Maps, 2023.

p.38: Foto GWL-terrein (Ontwerp: KCAP, fotograaf: Ossip van Duivenbode), 2022

p.44: Foto appartementencomplex Groenmarkt (Ontwerp: Ronald Janssen x Bastiaan Jongerius x Buro Harro, fotograaf: Sebastian van Damme), 2023

Voor de opgenomen beeldmaterialen is uiterste zorg besteed aan het achterhalen van de rechthebbenden. Indien desondanks een vermelding ontbreekt, verzoeken wij betrokkenen vriendelijk contact met ons op te nemen.

Mocht u vragen hebben over het gebruik van specifieke beelden of meent u rechthebbende te zijn, neem dan gerust contact op via maassluisstraat@lievendekey.nl.

Klaar voor de toekomst, trots op het verleden

Opdrachtgever
Woonstichting Lieven de Key, Amsterdam
maassluisstraat@lievendekey.nl
www.maassluisstraat-amsterdam.nl/

Stedenbouw
Vakwerk Architecten
Professor Snijdersstraat 2, 2628 RA Delft
info@vakwerkarchitecten.nl
www.vakwerkarchitecten.nl

Delft, 3 september 2025