Gemeente
Amsterdam



STEDENBOUWKUNDIG PLAN

Weespertrekvaart - Oost

definitief 06 november 2018

INHOUDSOPGAVE

SAMENVATTING 4

1 INLEIDING 6

1.1 Ligging

1.2 Opgave

1.3 Leeswijzer

2 STEDENBOUWKUNDIGE VISIE 12

2.1 Bouwstenen

2.2 Ruimtelijke opzet

3 PROGRAMMA 18

3.1 Wonen, werken en voorzieningen

3.2 Programma in de sokkel

4 STEDENBOUWKUNDIG PLAN 22

4.1 Bouwvelden en bouwblokken

4.2 Ontwikkeleenheden

4.3 Positie en formaat bouwblokken

4.4 Rooilijn sokkel

4.5 Bestaande en nieuwe kavelgrenzen

4.6 Bouwregels blokken

4.7 Voorbeelduitwerking bouwvelden

4.8 Bezonning

4.9 Welstand

5 OPENBARE RUIMTE 52

5.1 Voorlopig ontwerp

5.2 Kabels en leidingen

5.3 Dwarsdoorsneden

6 ASPECTEN 64

6.1 Verkeer -parkeren

6.2 Bewegende stad

6.3 Duurzaamheid

6.4 Waterkering

6.5 Natuur

7 VERVOLG 76

7.1 Ontwikkelstrategie

7.2 Juridische voorbereiding

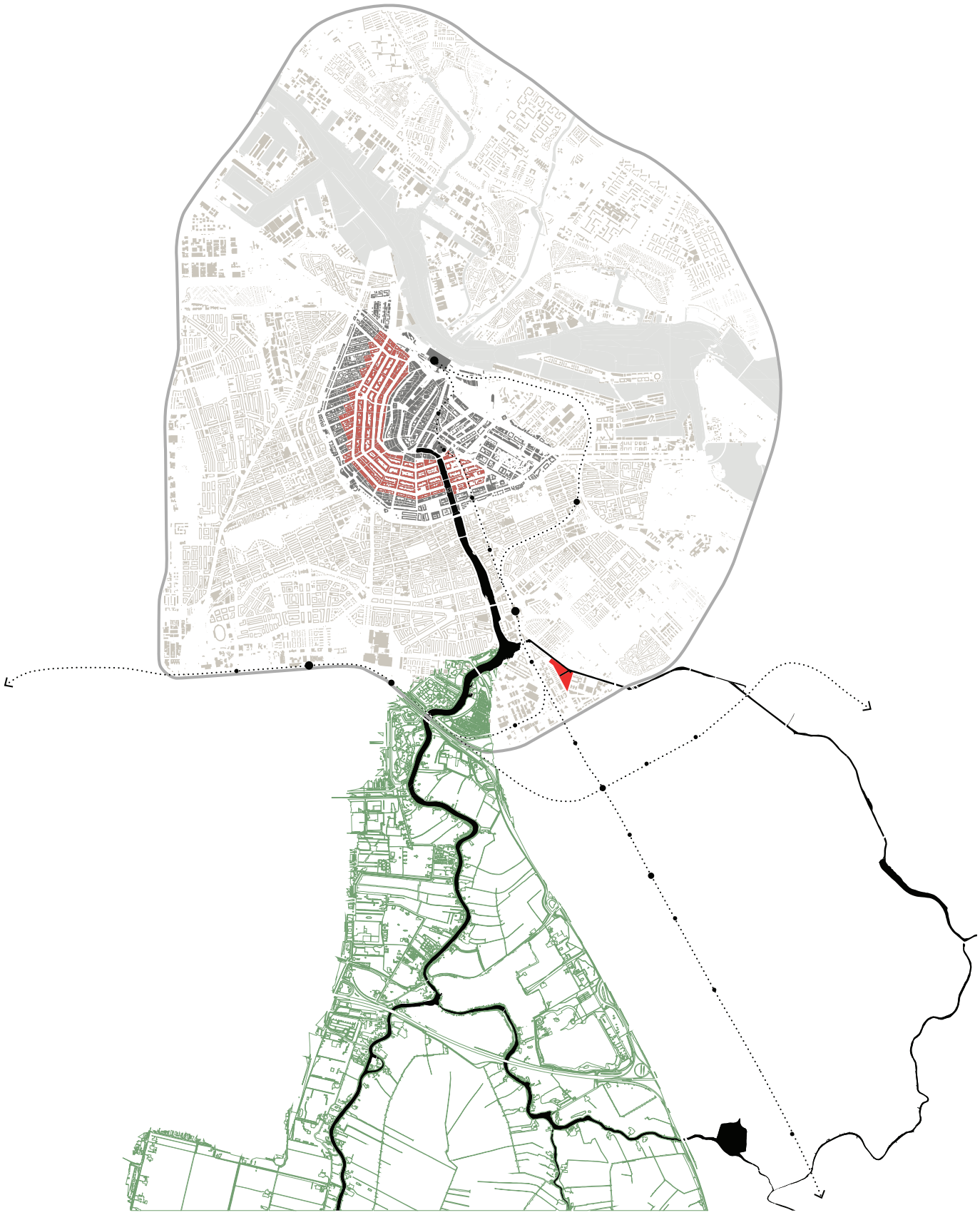
7.3 Communicatie

7.4 Financiële uitvoerbaarheid

7.5 Planning besluitvorming

COLOFON

BIJLAGEN in apart document



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

SAMENVATTING

In de luwte van de opkomende stadswijk Amstelkwartier ligt de Weespertrekvaartbuurt; een wigvormig gebied begrensd door de Weespertrekvaart in het oosten, de Spaklerweg in het westen en het Amstel Businesspark Zuid in het zuiden. Het gebied ligt nu nog geïsoleerd door de barrièrewerking van het spoor en de trekvaart, maar wordt straks fysiek en mentaal onderdeel van Overamstel en van de stad als geheel.

De Weespertrekvaartbuurt heeft een uitstekend ontwikkelpotentieel, met name door de ligging binnen de ring A10 en door de nabijheid van een metrostation met goede verbindingen naar het centrum en Schiphol. Daarom is in 2016 het Strategiebesluit genomen om de deelgebieden Weespertrekvaart-Midden en Weespertrekvaart-Oost te transformeren naar een hoogstedelijk woon/werkgebied.

Dit stedenbouwkundig plan (SP) richt zich specifiek op het deel Weespertrekvaart-Oost. Dit ongeveer driehoekige gebied grenst direct aan de Weespertrekvaart en is nu nog in gebruik als een wat verouderd bedrijventerrein. Het gebied vormt straks het sluitstuk van de herontwikkeling van de hele Weespertrekvaartbuurt. Van deze buurt is de Kop Weespertrekvaart inmiddels hard op weg naar voltooiing. In 2017 verscheen een herontwikkelingsplan voor het Bijlmerbajesterrein en werd ook het SP Weespertrekvaart-Midden (de voormalige 'studentenstrook') vastgesteld.

Stedenbouwkundige opzet

Weespertrekvaartbuurt-Oost krijgt straks dezelfde stedelijkheid als het Amstelkwartier, maar met een informeler karakter. De stedenbouwkundige opzet baseert zich op 8 ruimtelijke 'bouwstenen', waaronder:

- De lange Weespertrekvaart wordt gebruikt voor het versterken van de eigen identiteit van het gebied. Het industriële verleden van de trekvaart wordt weerspiegeld in een stoere kade langs het water;
- De herontwikkeling van het Bijlmerbajesterrein, het nieuwe villawijkje ten noorden van het plangebied, en de markante bedrijfsverkaveling langs de trekvaart geven extra karakter aan de nieuwe buurt;
- Het plangebied wordt veel meer deel van de stad door een heldere auto-ontsluiting en sterk verbeterde fietsverbindingen met ten minste één nieuw fietsbrug over de Weespertrekvaart;

De bouwstenen hebben geleid tot een stedenbouwkundige opzet van 11 bouwvelden, omzoomd door een royale en autovrije groene rand. In de groene rand bevinden zich twee parken; het nieuw aan te leggen Weesperpark vormt straks de centrale verbinding – en levendige ontmoetingsplek - tussen de insteekhaven in Weespertrekvaart-Oost en het herontwikkelde Bijlmerbajesterrein.

Bouwvelden met opgetild maaiveld

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

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

Bouwregels

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

Programma

In het plangebied is ruimte voor 107.510 m² aan bebouwing, met circa:

- 3.900 m2 aan voorzieningen;
- 16.960m2 lichte bedrijvigheid en kantoren en een eventuele bijzondere functie (cultuur, leisure) aan de insteekhaven;
- Ongeveer 1.000 woningen / appartementen in alle prijsklassen.

In de nota Ruimte voor de Economie van Morgen (2017) wordt de Weespertrekvaartbuurt aangeduid als creatieve woon/werkwijk, met een informele menging van wonen en kleinschalig werken. Zo'n milieu staat of valt met een levendig gevarieerd beeld op straatniveau. Daarom worden ingangen, horeca, bedrijvigheid en voorzieningen in de sokkels van de bouwblokken ondergebracht, met name aan de Wenckebachweg en de (verlengde) Amstelstroomlaan. In Weespertrekvaart-Oost is het voorzieningenprogramma relatief laag gehouden, omdat er in Weespertrekvaart-Midden al een fors programma (7.250 m²) aan voorzieningen, scholen en sport staat genoteerd.

Aspecten

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

Ontwikkelstrategie

Inmiddels is het winnend ontwerp voor herontwikkeling van het Bajeskwartier bekend en ook de definitieve ligging van de Amstelstroomlaan. Het is de zuidelijke variant geworden, in enkele schema's en in de maquette is de noordelijke variant nog te zien.

De ontwikkelstrategie voor Weespertrekvaart-Oost is complexer dan die van de omliggende gebieden omdat er in -Oost nog functionerende bedrijven zitten met grond in eigendom of met lopende erfpachtovereenkomsten. Dit Concept SP vormt dan ook de basis voor gesprekken met de zittende bedrijven en eigenaren, met als ontwikkelstrategie voor het noordelijk deel verwerving van percelen door gemeente. In die gesprekken worden mogelijkheden verkend van bijvoorbeeld uitruil van kavels, sanering of verplaatsing van het bedrijf, of het zelf herontwikkelen van de eigen kavel op basis van het gemeentelijk plan. Het uiteindelijk doel van de gesprekken is een minnelijke verwerving van de grond, maar eventuele onteigening is niet uitgesloten.

Besluitvorming

Het Concept SP Weespertrekvaart-Oost is in het eerste kwartaal van 2018 aan het college van B&W aangeboden, die het heeft vrijgegeven voor inspraak. Daarna startte een traject van inspraak, informatiebijeenkomsten en gesprekken met zittende bedrijven. De resultaten uit dit traject zijn verwerkt in dit SP. Samen met het bijbehorende Investeringsbesluit gaat dit SP, 2e helft 2018 naar het college van B&W en de gemeenteraad voor vasttelling.

Parallel aan deze besluitvorming wordt een Voorbereidingsbesluit genomen om het nu geldende bestemmingsplan voor Weespertrekvaart-Oost te herzien. Daarna volgen procesafspraken met de zittende bedrijven en eventuele onteigeningsprocedures.

De herontwikkeling van dit gebied zal waarschijnlijk een aantal jaren duren, omdat het werken met zittende grondeigenaren en bedrijven een complexer en langduriger proces met zich meebrengt.

INLEIDING 01

In de luwte van de opkomende stadswijk Amstelkwartier ligt de Weespertrekvaartbuurt; een wigvormig gebied begrensd door de Weespertrekvaart in het oosten, de spoordijk in het westen en het Amstel Businesspark Zuid in het zuiden. Het gebied ligt nu nog geïsoleerd, door de barrièrewerking van het spoor en de trekvaart, maar wordt straks fysiek en mentaal onderdeel van de wijk Overamstel en van de stad als geheel. De Weespertrekvaartbuurt krijgt straks dezelfde stedelijke dichtheid als het Amstelkwartier, maar met een informeler karakter. De buurt heeft smallere straten en minder strakke gevels en bestaat uit vier deelgebieden:

- Kop Weespertrekvaart
- Bajeskwartier (voormalige 'Bijlmerbajes')
- Weespertrekvaart-Midden
- Weespertrekvaart-Oost

Dit stedenbouwkundig plan (SP) richt zich specifiek op het deel Weespertrekvaart-Oost. Programmatisch en stedenbouwkundig lijkt het plan sterk op dat van het naastliggende deel Weespertrekvaart-Midden. Het doel is dan ook dat beide delen straks als één samenhangende buurt worden ervaren, met de H.J.E. Wenckebachweg als ruggengraat.

1.1 Ligging

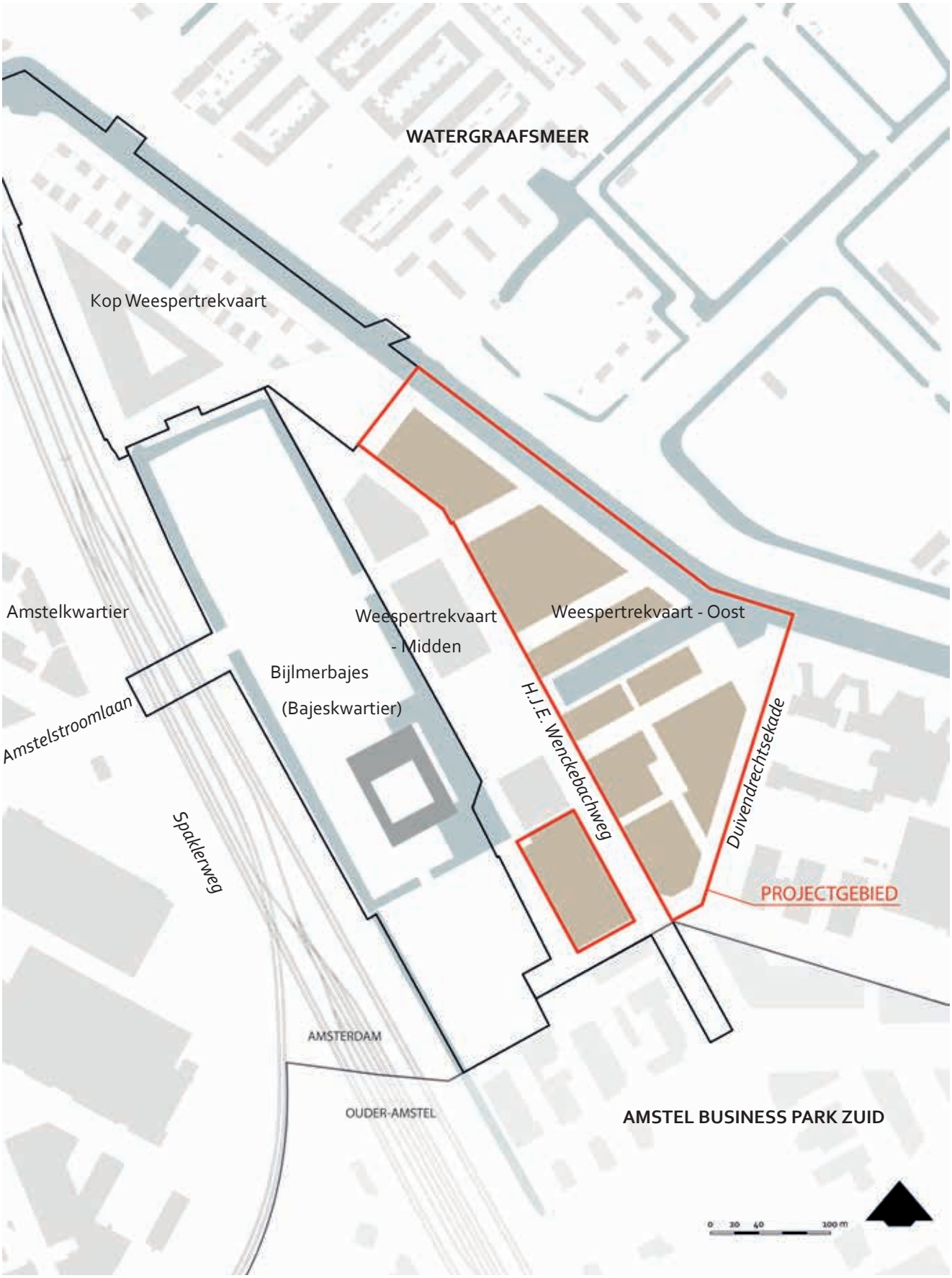
De Weespertrekvaartbuurt ligt in een deel van de stad dat de komende jaren ingrijpend wordt getransformeerd. Aan de overkant van het spoor wordt voortvarend gewerkt aan het Amstelkwartier, de eerste bouwfase is bijna afgerond en voor de tweede fase is het stedenbouwkundig plan vastgesteld. Binnenkort wordt daar gestart met de bouw. Op de Kop Weespertrekvaart zijn een groot stadsblok en een 'buitenplaats' met luxe grondgebonden woningen in aanbouw. De voormalige Bijlmerbajes was tijdelijk in gebruik als asielzoekerscentrum en broedplaats, maar wordt straks een gemengde woon/werkwijk onder de naam 'Bajeskwartier'. In het hart van de Weespertrekvaartbuurt ligt een insteekhaven, met oude bedrijfsgebouwen uit de jaren '60. Aan de zuidzijde van de buurt loopt de gemeentegrens met Ouder-Amstel en begint het bedrijventerrein Amstel Businesspark Zuid.


H.J.E. Wenckebachweg


Bedrijven langs de Weespertrekvaart


Bedrijven langs de Weespertrekvaart


Weespertrekvaart richting Amstelstation



De Weespertrekvaartbuurt bestaat uit 4 gebieden: Kop Weespertrekvaart, Weespertrekvaart - Midden en Oost en het Bajeskwartier

1.2 Opgave

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

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

Het ruimtelijk raamwerk was vervolgens ook onderdeel van de Nota van Uitgangspunten voor de verkoop van de Bijlmerbajes en tevens voor de stedenbouwkundige opzet van de plandelen Weespertrekvaart-Midden en Weespertrekvaart-Oost. Op 12 september 2017 is het winnende transformatieplan voor de Bajeskwartier (voormalige Bijlmerbajes) bekend geworden en is, in samenspraak met de ontwikkelaar, de toekomstige ligging van de Amstelstroomlaan bepaald. Het is de zuidelijke variant geworden, in enkele schema's en in de maquette is de noordelijke variant nog te zien.

1.3 Leeswijzer

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

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

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

Hoofdstuk 5 beschrijft de openbare ruimte in Weespertrekvaart-Oost, met enkele bijzondere plekken en de ondergrondse infrastructuur.

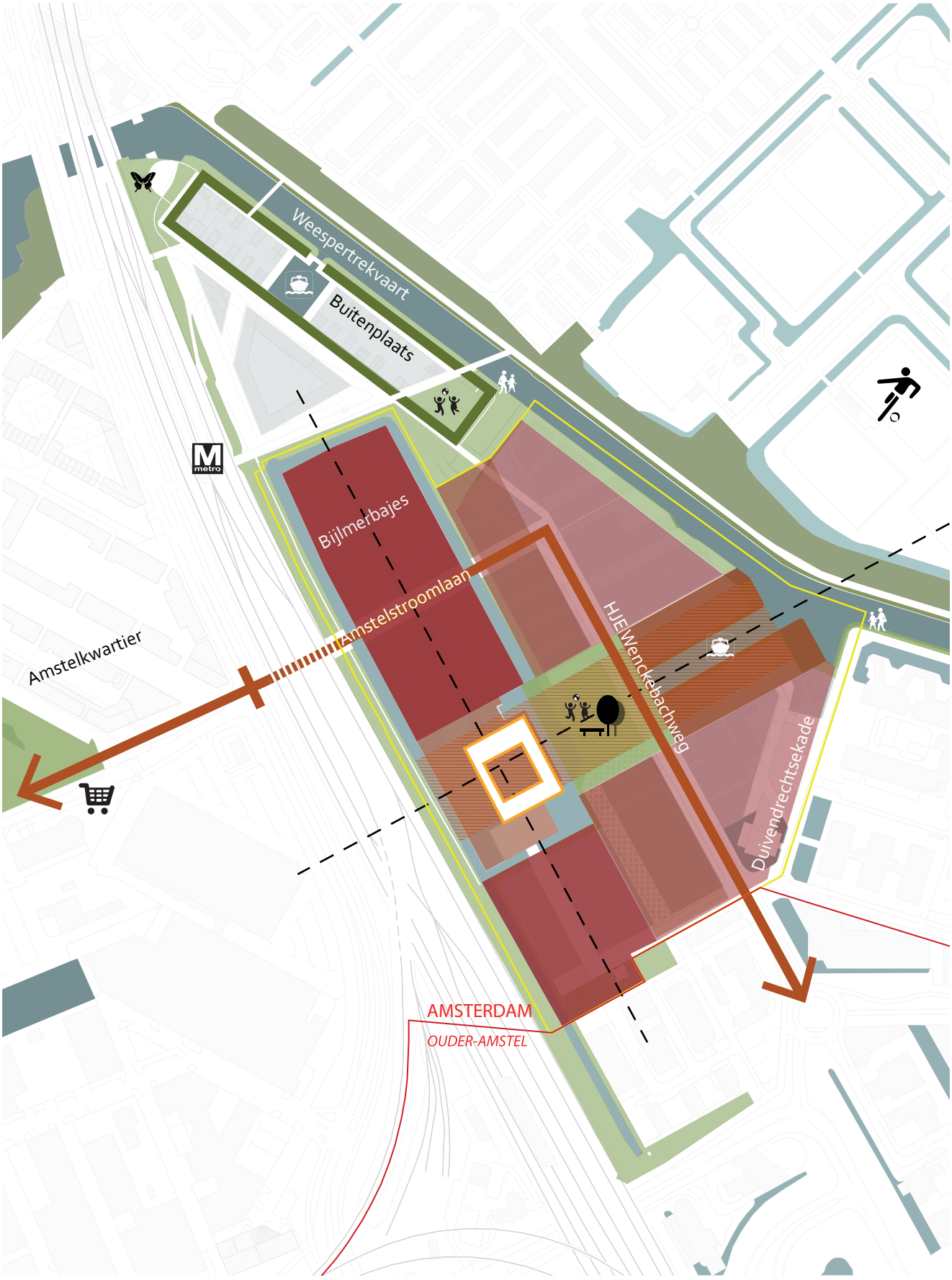
Hoofdstuk 6 behandelt uiteenlopende beleidsmatige en technische planaspecten, zoals de verkeersontsluiting, principes van de Bewegende Stad, duurzaamheid en natuur.

Hoofdstuk 7 bespreekt de vervolgstappen voor het stedenbouwkundig plan, met aandacht voor communicatie met belanghebbenden en de gewenste ontwikkelstrategie.

In de separate bijlagen zijn de belangrijkste onderliggende onderzoeken opgenomen.



Insteekhaven Weespertrekvaart



Afbeelding uit de Strategienota 23 juni 2016; Sferenkaart



Luchtfoto 2018 foto: YourCapitain



STEDENBOUWKUNDIGE VISIE 02

Weespertrekvaart-Midden en -Oost vormen samen met het Bajeskwartier de informele tegenhanger van het statige Amstelkwartier, maar hebben wel dezelfde stedelijke dichtheid. De buurten krijgen een eigen identiteit en kwaliteit waarin wonen en werken ontspannen met elkaar verweven zijn. Die eigen identiteit vloeit deels voort uit de bestaande ruimtelijke context, zoals de trekvaart, de insteekhaven en het hoofdgebouw van de voormalige Bijlmerbajes, waar broedplaats Lola Lik nu al aan 'placemaking' heeft gedaan.

Het gebied kent een rijke cultuurhistorie uit verschillende tijdperken, met de Weespertrekvaart, die in de 17e eeuw werd gegraven, als het meest beeldbepalende element. De voormalige buitenplaatsen langs de Weespertrekvaart zijn verdwenen met de komst van de Wenckebachweg en de insteekhaven in de jaren '60. Daardoor begon het gebied zich te oriënteren op de Wenckebachweg en niet langer op het water. Een laatste cultuurhistorische ingreep was de bouw van het Bijlmerbajes gevangeniscomplex in 1979, waarvoor de plannen al in de jaren '60 werden ontworpen. De stedenbouwkundige plannen voor Weespertrekvaart-Midden en -Oost nemen deze cultuurhistorische context als vertrekpunt en voegen daar eigen elementen aan toe.



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



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

2.1 Bouwstenen

Het ontwerp maakt gebruik van 8 stedenbouwkundige 'bouwstenen' die voor het hele gebied van Weespertrekvaart-Midden en -Oost gelden.
Deze bouwstenen zijn zowel van ruimtelijke als programmatische aard:

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

1. Weespertrekvaart

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



1. waterstructuur en openbare oevers

2. Binnen- en Buitenplaats

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

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



2. binnen- & buitenplaats

3. Bijzondere verkaveling

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



3. verkavelingsprincipes

4. Stoer karakter kade

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



4. scherpe snede

5. Scholen

In de Weespertrekvaartbuurt komen ook gezinnen met kinderen wonen. In het Bajeskwartier komt een nieuwe middelbare school. In de Weespertrekvaartbuurt zelf zijn twee locaties voor basisscholen aangewezen: één in het meest noordelijke bouwblok en één ten zuiden van de insteekhaven. Beide basisscholen liggen aan een openbaar plein dat als speelruimte voor kinderen wordt ingericht. Andere locaties zijn niet voorhanden, omdat in het gebied een hogedruk aardgasleiding ligt waarlangs geen basisscholen mogen staan.

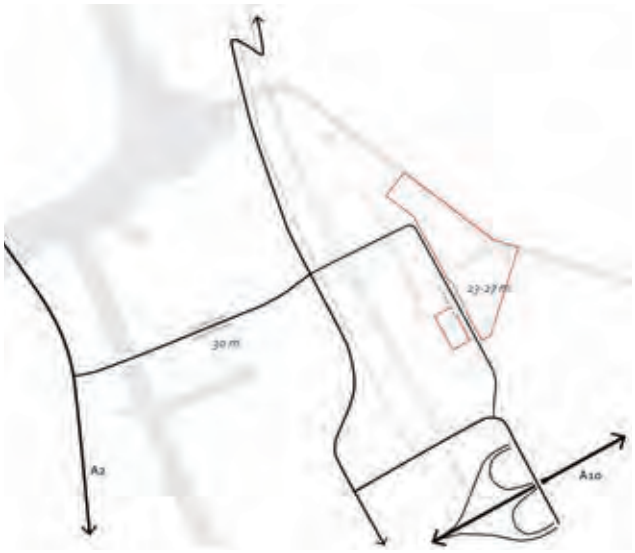


5. locatie (basis)schole; zwart is bestaand of vastgesteld, grijs is zoeklocatie

6. Heldere auto-ontsluiting

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

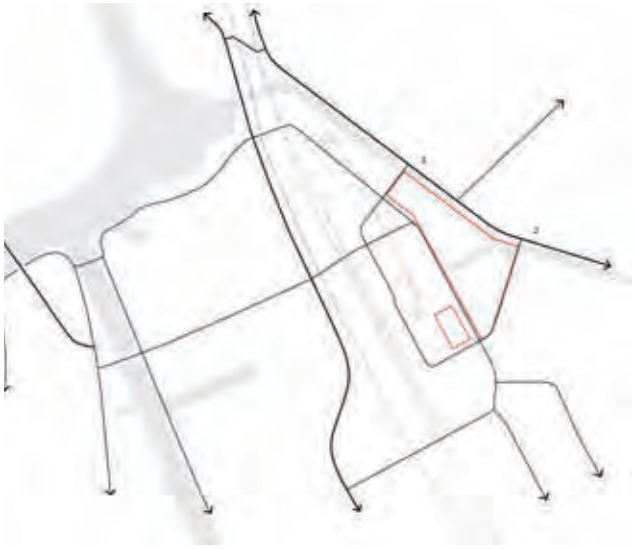
De Spaklerweg vormt de centrale gebiedsontsluiting van het hele Groot Amstelkwartier. Deze 50-kilometerweg geeft ook toegang tot de A10. Om sluipverkeer vanaf de Spaklerweg te voorkomen krijgt de Wenckebachweg een 30-kilometerregime. Desalniettemin wordt het een drukke weg met ongeveer 8.000 voertuigen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



6. hoofdontsluitingswegen

7. Fijnmazig fietsnetwerk

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


7. voorstel fietsnetwerk

8. Ecologische structuur

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


8. ecologische structuur

2.2 Ruimtelijke opzet

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

Bajeskwartier als schakel

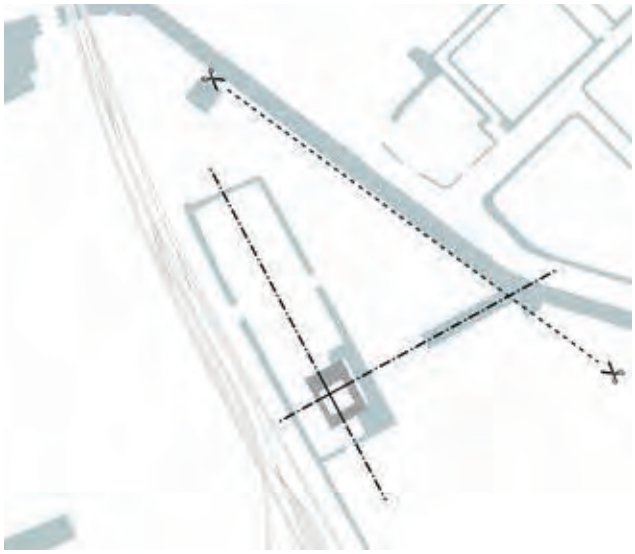
In de plannen voor het vernieuwde Bajeskwartier blijft het voormalige hoofdgebouw van de Bijlmerbajes staan, maar krijgt het een bijzondere functie voor de buurt. Vanuit het vernieuwde hoofdgebouw wordt straks een ruimtelijke relatie gelegd met het naastgelegen Weesperpark en de insteekhaven. Deze oost/west as wordt het kloppend hart van de hele Weespertrekvaartbuurt, met stedelijke functies, maatschappelijke voorzieningen en ruimte voor sport, cafés, werkplekken en het centrale buurtpark. Langs de trekvaart worden de nieuwe bouwblokken als het ware 'afgesneden' door de rechte diagonaal van de nieuwe openbare kade. De verlengde Amstelstroomlaan schakelt het Bajeskwartier, de Weespertrekvaartbuurt en het Amstelkwartier aan elkaar. In het Amstelkwartier komen voorzieningen bestemd voor heel Overamstel - waaronder een winkelgebied en 2 parken, Somerlust en het Zuiderpark.

Robuuste groene randen

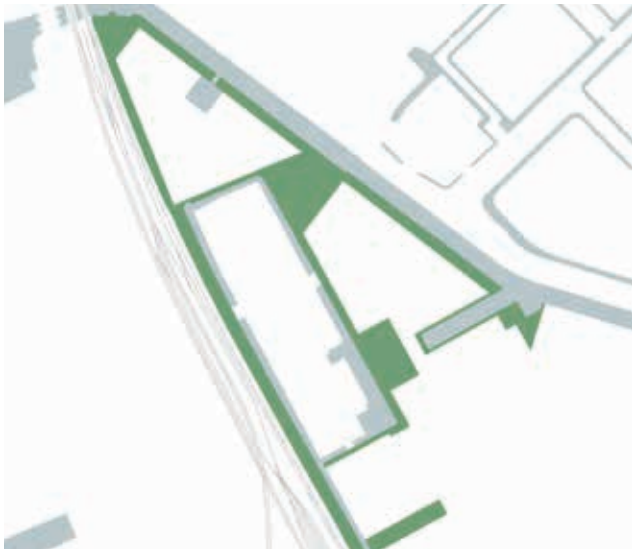
Een groene rand – tevens langzaam verkeerroute - omzoomt Weespertrekvaart-Midden en -Oost. Aan de noordelijke kant komt een openbaar park dat de schakel vormt met de Kop Weespertrekvaart. De rand van de Weespertrekvaart wordt een brede, groene wandelkade met uitzicht over de boomtoppen van de Watergraafsmeer.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

Brede hoofdontsluiting

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



Hoofdassen en snede



Groene randen, bijzondere materialisering

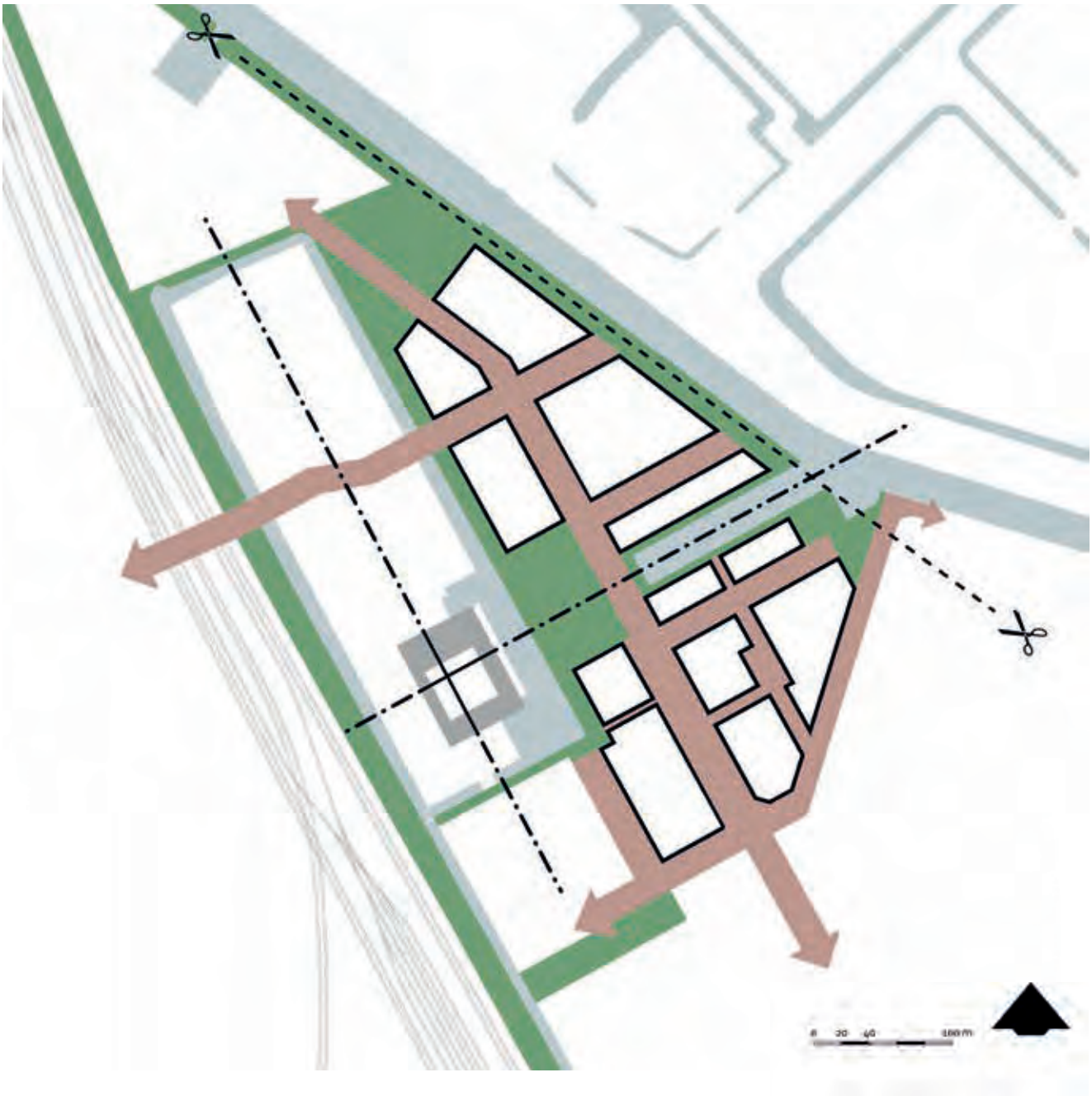


Ontsluiting, Puccini-invulling

Bouwvelden

De eerder genoemde bouwstenen en de lokale (geplande) infrastructuur resulteren in een stedenbouwkundige opzet met grote 'bouwvelden' die ruimte bieden aan bouwblokken in uiteenlopende vormen. De grote blokmaat is de gemeenschappelijke deler met het Amstelkwartier; de blokken worden in de Weespertrekvaartbuurt alleen op een informelere manier uitgewerkt, met hoge begane grondverdiepingen voor werken, voorzieningen en wonen en kleine losse wooneenheden erboven.

Een bijzonderheid van het SP Weespertrekvaart-Oost is dat twee bouwblokken (4 en 5) zich eigenlijk in het plangebied van het SP Weespertrekvaart-Midden bevinden. Die twee bouwblokken zijn indertijd uit het SP Weespertrekvaart-Midden gehouden, om een snellere ontwikkeling van dat gebied te garanderen. In dit SP voor Weespertrekvaart-Oost worden de twee genoemde bouwblokken alsnog meegenomen in de planvorming. In de hoofstukken 4 en 5 worden de bouwblokken en de openbare ruimte eromheen nader omschreven.



Ruimtelijk raamwerk met bouwvelden, Amstelstroomlaan noordelijke variant

3.1 Wonen, werken en voorzieningen

Het bouwprogramma voor Weespertrekvaart-Midden en -Oost als geheel bedraagt 135.000 m² BVO waarvan ongeveer 75% voor wonen, 17% voor werken en 8% voor voorzieningen. In de onderstaande tabel staat het precieze programma vermeld. Het totale programma van Weespertrekvaart-Oost bedraagt 107.510 m² BVO.

Maatschappelijke voorzieningen

In Weespertrekvaart-Oost wordt 3 % van het programma bestemd voor maatschappelijke voorzieningen. Hiervoor is gekozen omdat in het naastgelegen Weespertrekvaart-Midden al veel voorzieningen zijn opgenomen.

In de Weespertrekvaartbuurt komen ook gezinnen met kinderen wonen. Om aan alle kinderen een plek op een basisschool in de buurt te bieden zijn 2 alles-in-één basisscholen nodig. De ruimtebehoefte van een standaard alles-in-één basisschool is circa 3.900 m2 bvo (onderwijs, gymzaal, kinderopvang) en een buitenruimte van 1.740 m2. Eén school komt op kavel 1 van Weespertrekvaart-Midden. De tweede komt in het zuidelijk deel van Weespertrekvaart-Oost. Vanwege het gemeentelijk beleid m.b.t. externe veiligheid en gevoelige bestemmingen is maar een beperkt aantal locaties in het gebied geschikt voor een basisschool. De kavels 14, 15 en 16 ten zuiden van de insteekhaven zijn de enige mogelijkheid. Door middel van een variantenstudie zal in de vervolgfase onderzocht worden of een alles-in-één basisschool inclusief de gewenste buitenruimte kan worden ingepast in het zuidelijk deel. Ook geschikte buitenruimte in het gebied is beperkt.

Wonen

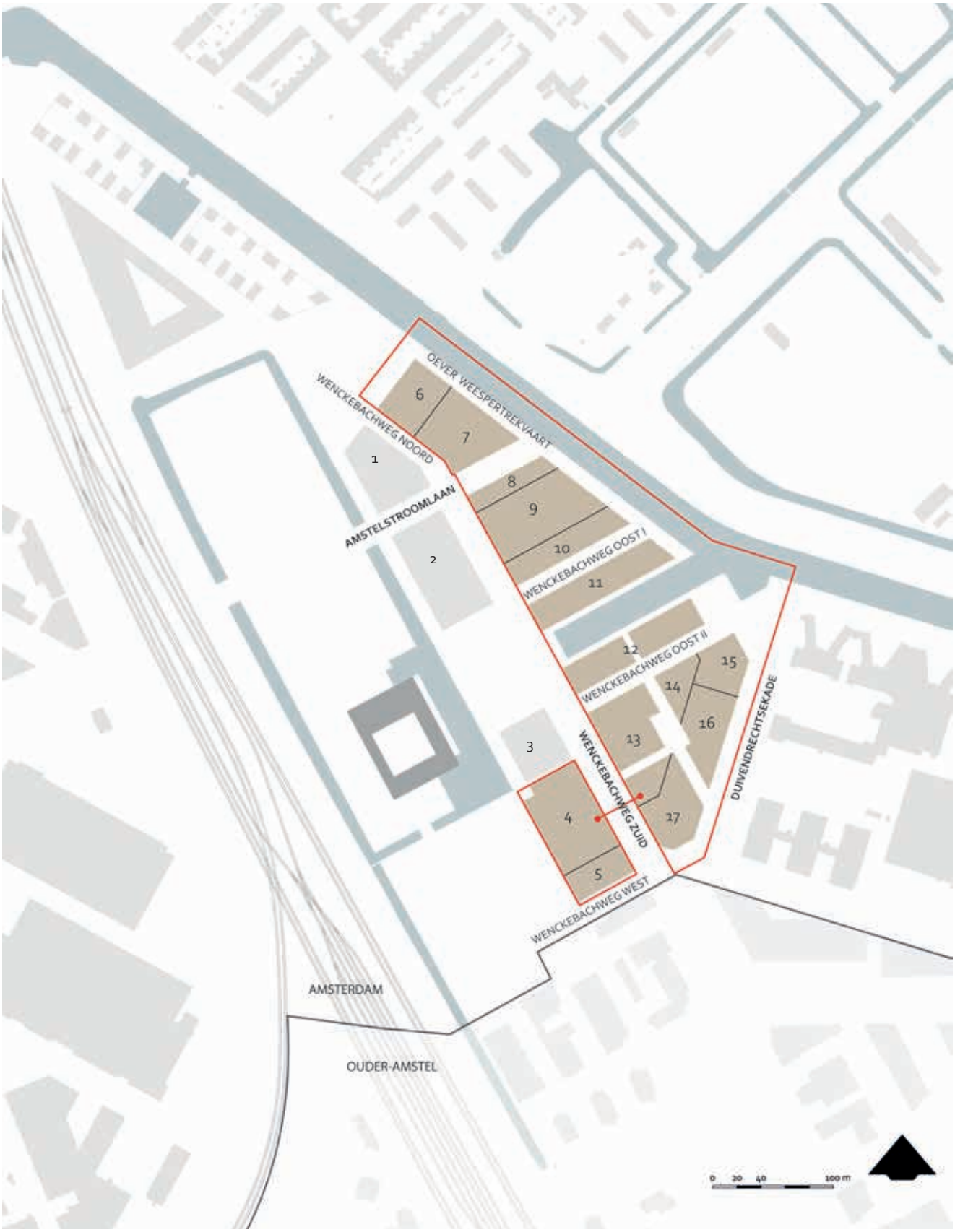
Voor wonen is ongeveer 86.650 m² oftewel circa 80,5% van het programma in Weespertrekvaart-Oost toegekend. Bij een gemiddelde van 85 m² BVO per woning (ongeveer 60 m² gebruiksoppervlak GBO) biedt het programma ruimte voor ongeveer 1.000 woningen. De woningen worden conform de Woonagenda 2025 gerealiseerd in gereguleerde huur (40%), middel dure huur/koop (40%), en dure koop (20%). Het wordt een mix van kleine, middelgrote en grote woningen; gerekend wordt met ongeveer 400 socialehuurwoningen van 25 tot 70m² GBO, 400 middel dure huurwoningen van 50 tot 70 m² GBO en 200 koopwoningen van 70-120 m² GBO.

Voorlopig worden de huur en koopwoningen gelijkmatig over alle bouwvelden verdeeld, maar dat kan in de nadere planuitwerking nog gaan schuiven. In de nadere planvorming zal bij het uitwerken van de tenders en bouwenveloppen aandacht besteed worden aan het woonprogramma per bouwblok. Denk hierbij aan ouderenwoningen, woningen voor 'kwetsbare groepen' en woningen voor alleenstaande naast studentenwoningen en woningen voor gezinnen. De meeste bouwvelden hebben meerdere bouwnummers in verband met verschillende eigenaren. Bijvoorbeeld bouwnummer 6 en 7 vormen samen 1 bouwveld. Voor de sociale huur worden mogelijk specifieke bouwnummers aangewezen. Ook deze plekken worden in de nadere planuitwerking bepaald.

Werken

In het coalitieakkoord is de ambitie uitgesproken om het economische succes van Amsterdam te vertalen naar kansen voor iedereen. Op Weespertrekvaart-Oost is nu relatief veel bedrijvigheid gevestigd, die na de transformatie (mogelijk) deels zal verdwijnen. Om de stad iedereen kansen te laten bieden is het belangrijk dat er voor praktisch geschoolden ook in de toekomst voldoende werk en bedrijfsruimte blijft. Het draagt bij aan de kwaliteit en diversiteit van de stad wanneer deze ruimte in woon-werkwijken ontwikkeld wordt. In Weespertrekvaart-Oost is aan de ambitie invulling aan gegeven door bedrijfsruimte te integreren in de wijk. Daarnaast is ontwikkelruimte voor kleinschalige kantoren en voor horeca voorzien. Kantoren mogen alleen in kleine eenheden worden ontwikkeld met een maximum van 500 m² per eenheid. Het overige deel is voor maatschappelijke en consument gerichte dienstverlening, zoals een kapper, een tandarts of een gezondheidscentrum. Hiermee zal Weespertrekvaart-Oost ook na de transformatie ruimte bieden aan een

	totaal	wonen	werken	voorzieningen
Weespertrekvaart- Midden	27.490	14.050	6.190	7.250
Weespertrekvaart-Oost	107.510	86.650	16.960	3.900
TOTAAL	**135.000**	**75%**	**17%**	**8%**



Bouwvelden met bouwnummers

divers palet van bedrijvigheid en werkgelegenheid.

Lichte bedrijvigheid vormt circa 16% van het programma en deze bevindt zich hoofdzakelijk in de 8 meter hoge 'sokkels'. Dit programma kan eventueel worden opgehoogd als zich een bijzondere bestemming aandient die de levendigheid van het gebied rondom de insteekhaven vergroot. Hiervoor kan een deel van de woonfunctie worden omgezet naar een werkfunctie. Andersom is niet mogelijk.

3.2 Programma in de sokkel

In de gemeentelijke nota Ruimte voor de Economie van Morgen (2017) is de Weespertrekvaartbuurt aangeduid als 'creatieve wijk': een woon/werkwijk die door menging van kleine zelfstandige kantoor- en werkruimtes voorziet in de behoefte aan een nieuw informeel stedelijk werkmilieu. Dit type werkmilieu gedijt vooral in en rondom zogeheten co-working spaces, third places, cafés, parken en pleinen met gemakkelijke sociale en zakelijke ontmoetingen.

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

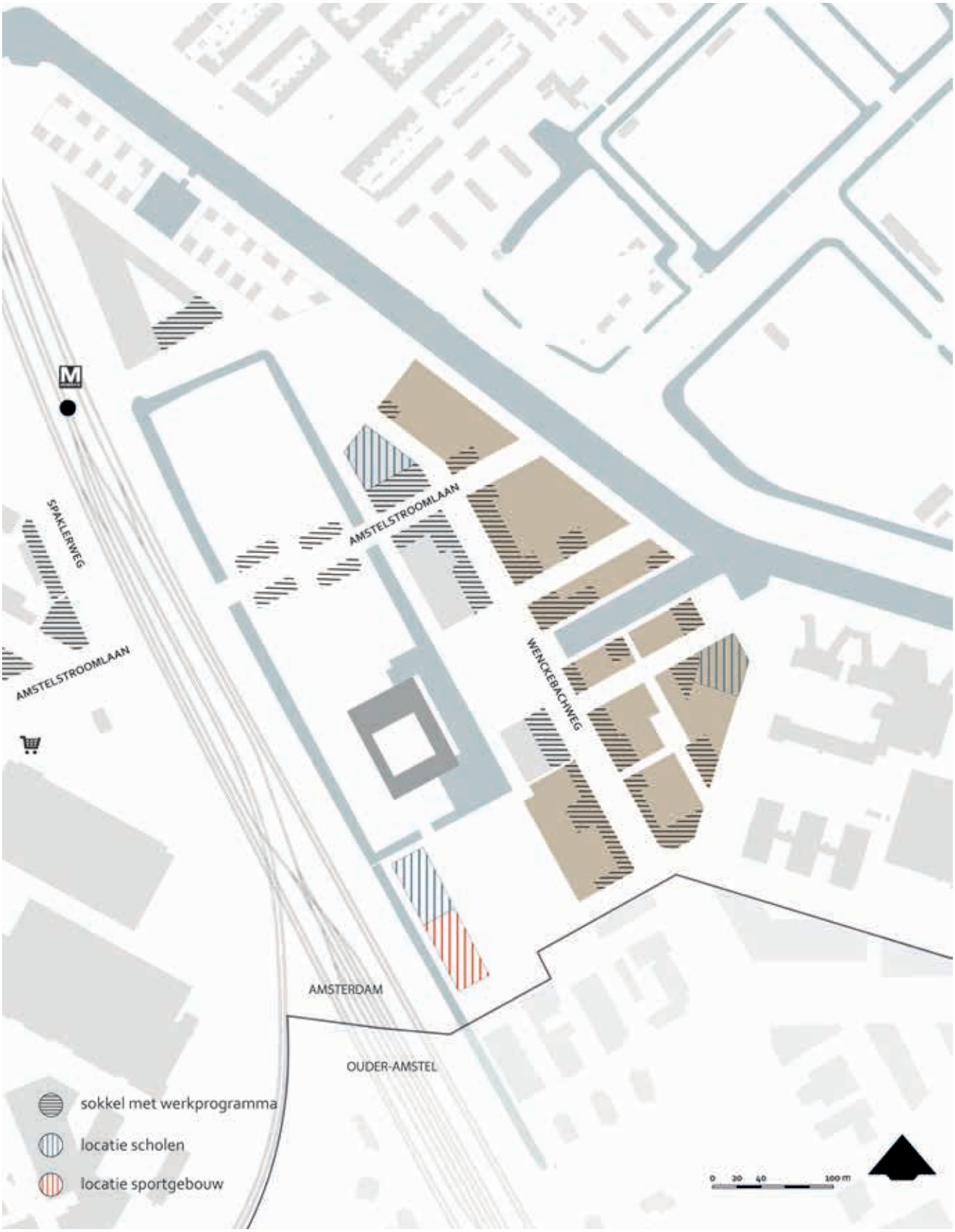

San Francisco, DMARCstudio – Bryant street


Chicago, Power House Lofts, SMNG Architects


Tilburg, Ed Bergers Architecten



Meent, Rotterdam



Niet-woonprogramma in de sokkel: indicatief

4.1 Bouwvelden en bouwblokken

Dit stedenbouwkundig plan kiest voor een structuur die de samenhang tussen de buurten waarborgt en daarmee ruimte geeft aan de eigenzinnige identiteitsdragers van de 'binnenplaats' (Bajeskwartier) en 'buitenplaats' (villa's) om zich te onderscheiden. De zeven grote bouwvelden van Weespertrekvaart-Oost bieden die kwaliteit. Hoewel elk bouwveld verschilt van formaat en situering, ontstaat er toch een herkenbare buurt met een samenhangend beeld. Het beeld vertoont gelijkenissen met het naastliggende Amstelkwartier, maar oogt minder formeel door een andere opzet van de bouwvelden.

Bouwveld met bouwblokken

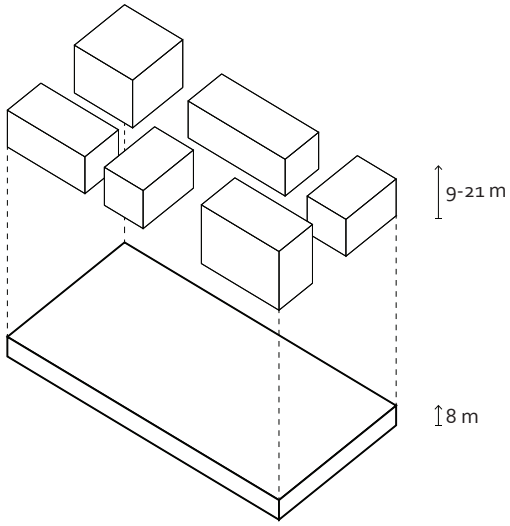
In Weespertrekvaart-Oost wordt op elk bouwveld een 8 meter hoge sokkel opgetrokken met daar bovenop losstaande volumes. Op straatniveau is daarmee sprake van een aaneengesloten gevel - op hoogte echter niet. Op deze manier ontstaat lucht in de smalle straten en zijn de gebouwen bovenop de sokkel alzijdig georiënteerd. De compacte blokken op de sokkel bieden gunstige ontwerpvoorwaarden voor de wat kleinere woningen. Er zijn relatief veel hoekwoningen en weinig eenzijdig georiënteerde woningen. Woningen boven het opgetilde maaiveld hebben uitzicht op een groen daklandschap. De wijk is op woonniveau dan ook groener dan op straatniveau. Voor de bouwvelden, blokken en sokkels gelden de volgende algemene principes:

1 De zeven bouwvelden hebben een uiteenlopend en soms fors formaat. De sokkel volgt de contouren van de bouwvelden, zodat het hele bouwveld als het ware 8 meter omhoog wordt getrokken. Bovenop dit 'basement' staan kleinere, alzijdig georiënteerde, bouwblokken van gemiddeld 5 bouwlagen en een gemiddelde hoogte van 23 meter. De bouwblokken variëren onderling in bouwhoogte (3 tot 7 bouwlagen), verschijningsvorm en diepte. Deze blokmaat is vergelijkbaar met de blokken van het Funenpark in Amsterdam Centrum-Oost.

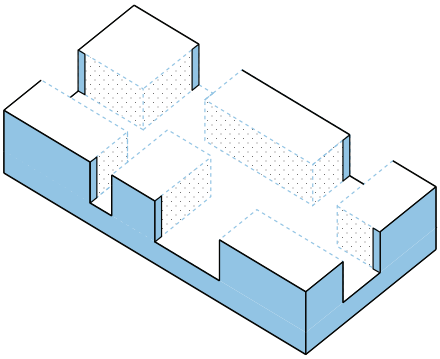
2 De bouwvelden hebben een strakke rooilijn aan de buitenzijde en een indicatieve rooilijn aan de binnenzijde, met veel ruimte voor plasticiteit. Aan de binnenzijde is dus veel vrijheid voor balkons, inkepingen en groene gevels. De hoge sokkels zorgen voor een continu straatbeeld, terwijl de blokken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

3 Om de straten goed te fixeren staan er altijd bouwblokken op de hoeken van de bouwvelden. Daartussen kunnen de blokken eventueel ook wat naar achteren liggen. Om variatie in het straatbeeld te garanderen zijn de locaties van de naar achter liggende bouwblokken ook vastgelegd (zie de kaart op pagina 29).

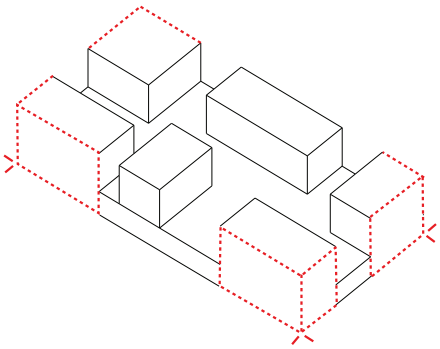
4 Bovenop de sokkel ligt een opgetild maaiveld in de vorm van een groen daklandschap met (gemeenschappelijke) terrassen, en waar mogelijk een wandelroute. De groene daktuinen bieden kansen voor een bijzonder woonmilieu met regenwaterberging en een diversiteit aan flora en fauna. In het opgetild maaiveld is het mogelijk om hier en daar gaten te maken die tot het echte maaiveld doorlopen, waardoor licht ook tot in de binnenzijde van het basement doordringt. Woningen kunnen ook direct vanaf het daklandschap een toegang krijgen. Met trappen kunnen verschillende hoogtes overbrugd en aan elkaar gekoppeld worden.



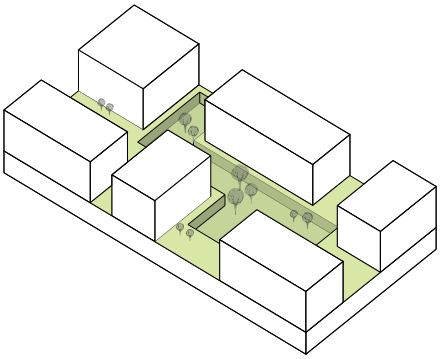
1 Een bouwveld bestaat uit een 8 meter hoge sokkel met daarboven losse bouwblokken. De gebouwvolumes op het opgetilde maaiveld zijn alzijdig georiënteerd.



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



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



4 Bovenop de sokkel is een gemeenschappelijke daktuin. Inkepingen, trappen en gaten zijn mogelijk.

Principes van een bouwveld





Zicht vanuit het pleintje in blok 13 richting de haven





Zicht vanaf een balkon op daktuin en straat (bouwveld 12)

4.2 Ontwikkeleenheden

Enkele kleine kavels in de bouwnummers 10,11,12 en 13 zijn samengevoegd tot één ontwikkeleenheid, met één gezamenlijke inrit, één gezamenlijke parkeeroplossing en één of twee opbouwen boven de sokkel. Door die samenvoeging blijft er genoeg ruimte voor bomen en parkeerplaatsen op straat en kan er op de begane grond worden gewoond en gewerkt. Zou hier een kleinere ontwikkeleenheid zijn gekozen, dan werd de straat in deze bouwvelden vooral bepaald door voordeuren, (fietsen)bergingen en garagedeuren.

Om een goede menging van wonen, werken en voorzieningen te bevorderen heeft elke ontwikkeleenheid zijn eigen maximum aan wonen en programma meegekregen. Alleen het aandeel werken mag groter worden. De 8 meter hoge sokkels in het plangebied bieden genoeg overmaat om tussen de bouwnummets gemakkelijk in het programma te schuiven. De sokkel aan de Weespertrekvaart blijft met name bestemd voor wonen.

De ligging van bomen en de parkeerstroken staan vast in het wegprofiel. Evenals de ligging van de entrees van de parkeergarages: de meeste ontwikkeleenheden hebben maar één mogelijke locatie voor een entree, soms twee. Dit is noodzakelijk om de plaatsing van bomen in de straat te kunnen waarborgen. Tussen afvalcontainers en parkeerplaatsen kan indien noodzakelijk nog geschoven worden.

Inde tabel is zowel voor het noordelijk als het zuidelijk deel een nog te verdelen programma opgenomen. Deze oppervlakten worden verdeeld over de verschillende bouwnummers op basis van nader te bepalen criteria, bijvoorbeeld om gemeenschappelijk gebruik van de daktuinen en hoge aantrekkelijke bedrijfsruimtes op de begane grond te stimuleren. De voorwaarden waaronder aan een bouwnummer extra programma wordt toegekend zullen in het bestemmingsplan en –indien van toepassing- de bouwenvelop nader worden bepaald.

bouwnummer	wonen	werken
6	6.157	301
7	8.101	1.085
8	4.851	247
9	4.404	1.271
10	7.551	1.248
10A	*2.603*	*695*
10BC	*1.026*	*553*
10D	*1.654*	*0*
10EF	*2.268*	*0*
11	9.153	2.427
11AB	*2.399*	*836*
11C	*2.371*	*1.237*
11DEF	*4.383*	*354*
nog te verdelen	***4.200***	*0*
subtotaal	***44.417***	***6.579***
4	8.172	2.449
5	3.640	1.345
12	7.880	1.470
12A	*4.186*	*740*
12B	*3.694*	*730*
13	7.212	1.862
13AB	*1.006*	*552*
13CD	*1.734*	*0*
13F	*2.915*	*649*
13G	*1.557*	*661*
14*	2.312	800
15*	2.754	2.750
16*	4.803	1.655
17	5.060	1.950
nog te verdelen	***400***	0
subtotaal	***42.233***	***14.281***
107.510	**86.650**	**20.860**

programma per ontwikkeleenheid

* mogelijke bouwnummers voor kinderdagverblijf



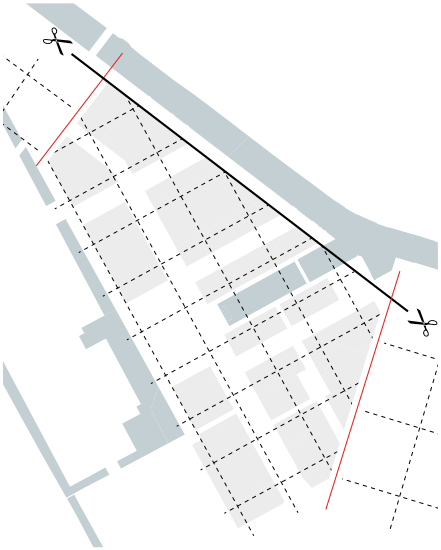
Bomenkaart met ontwikkeleenheden en inritten parkeergarages

4.3 Positie en formaat bouwblokken

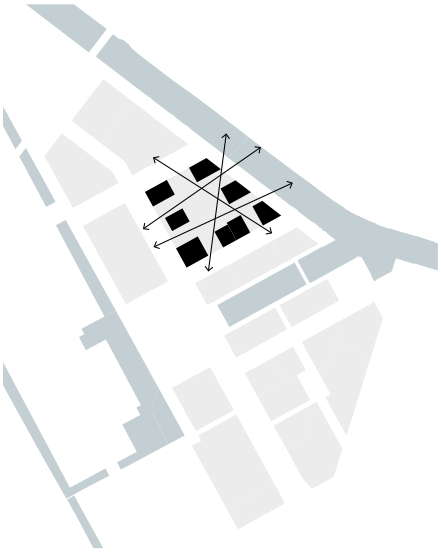
De rooilijnen op de hoeken van de bouwvelden liggen vast waardoor een heldere blokstructuur ontstaat. Hiertussen verspringen de tussenliggende bouwblokken in positie en liggen ze soms 5 meter terug. Hierdoor worden zichtlijnen en een bepaalde lucht tussen de bouwblokken gewaarborgd en ontstaat een afwisselend gevelbeeld vanaf de straat en het water. Om dit beeld te laten slagen is een totaalbeeld gemaakt dat de positie en de hoogte van de blokken nu al indicatief vastlegt, zie de kaart hiernaast. Aan de voorkant ligt de rooilijn vast, aan de achterkant niet: hier mogen de balkons ver uitkragen en kan er met de rooilijn worden geschoven, zie ook kaart met de voorgevelrooilijn op pagina 31. Dat schuiven is aan een maximum gebonden omdat iedere ontwikkeleenheid ook een positieve bijdrage moet leveren aan het daklandschap. De compositie wordt bepaald door een variatie in hoogtes, volumes en onderlinge afstand. Als de blokken tussen verschillende eigendommen liggen bedraagt de onderlinge afstand circa 15 en soms 22 meter. Bij een gelijktijdige ontwikkeling kunnen de bouwblokken soms dichter op elkaar staan omdat er in het ontwerp rekening kan worden gehouden met inkijk en balkons. De voorkeursafstanden tussen de bouwblokken zijn te zien in de bijlage. Kleine wijzigingen zijn toegestaan mits deze met de supervisor zijn afgestemd.

De blokken volgen aan de binnenzijde de oriëntatie van de Wenckebachweg en de insteekhaven (zie het schema hiernaast). Aan de Weespertrekvaart en Duivendrechtsekade volgen alle blokken de rooilijnen van de bouwvelden. Daarmee worden de strakke lijn van de Weespertrekvaart en de hoekverdraaiing in de zuidkant van het gebied geaccentueerd. Die hoekverdraaiing is het gevolg van de knik in de Weespertrekvaart, waardoor de verkaveling op die plek meedraait (zie ook de kaart met verkavelingsprincipes op pagina 13).

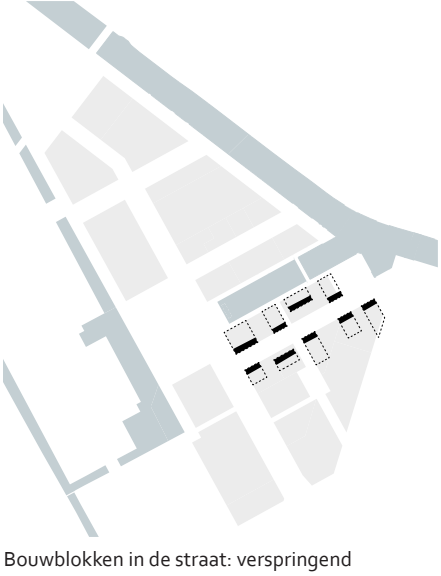
Voor de bouwblokken in het naastgelegen plan Weespertrekvaart Midden- gelden dezelfde regels. Het aantal en positie is nog in concept.



Bouwblokken oriëntatie: op insteekhaven



Bouwblokken op bouwveld: afstand tussen elkaar



Bouwblokken in de straat: verspringend



Conceptkaart rooilijnen en hoogtes bouwblokken

4.4 Rooilijn sokkel

De rooilijn voor de sokkel heeft een strakke gevellijn aan de buitenzijde en een indicatieve rooilijn aan de binnenzijde. Hier kan de gevel terugliggen. Bij de insteekhaven is ook een indicatieve rooilijn voor de sokkel. Hier moet de rooilijn incidenteel inspringen ten behoeve van een groene afscherming voor de woningen. Zie de voorbeelduitwerking hieronder. Bij de stegen tussen de bouwvelden 13-17 is ook een indicatieve rooilijn, hier kan de rooilijn van de sokkel incidenteel terugliggen. Voor het hof in blok 9 is ook een indicatieve rooilijn. De vorm van het hof is vrij het oppervlak van minimaal 1.500 m2 onverhard niet.



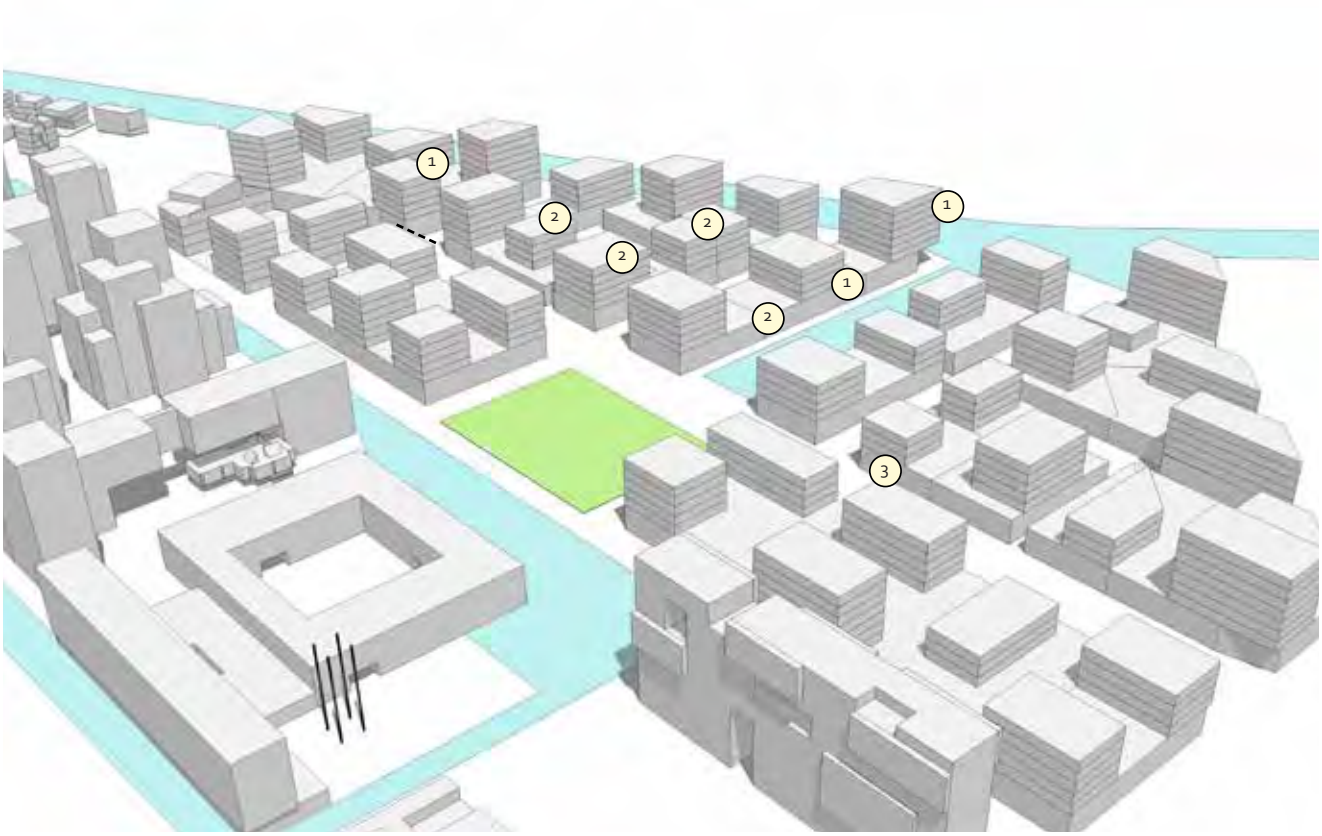
Zicht vanuit de haven richting Weesperpark en het hoofdgebouw van het Bajeskwartier



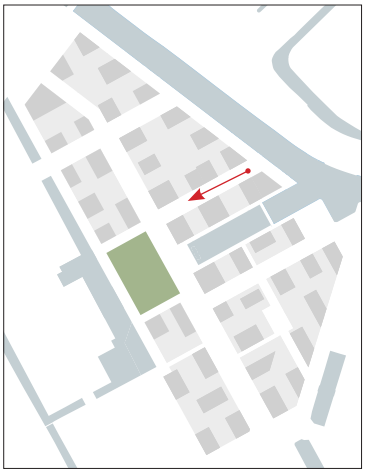
Rooilijnen sokkel van de bouwvelden



Voorbeelduitwerking plattegronden bouwblokken



Voorbeelduitwerking van positie en maximale maat van de bouwblokken, de nummers verwijzen naar de plattegronden.





Zicht naar het Weesperpark en Bajeskwartier vanuit de straat

4.5 Bestaande en nieuwe kavelgrenzen

De nieuwe ontwikkelkavels zijn gebaseerd op de huidige eigendomsgrenzen. Bij het samenvoegen van ontwikkelkavels kan de configuratie van de blokken bovenop en het totale programma onderling schuiven en hierdoor wijzigen mits deze met de supervisor zijn afgestemd. Bijvoorbeeld bij samenvoeging van blok 12 a en 12b zijn 3 bouwblokken i.p.v. 4 mogelijk.

Een deel van de toekomstige openbare ruimte is op dit moment nog in privé eigendom of in erfpacht uitgegeven. Bij kavels 4, 5, 6 en 7 wordt een deel van de huidige openbare ruimte juist bij de kavel getrokken. De gemeente zal met de betrokken eigenaren of erfpachters in gesprek gaan om delen van die kavels aan het openbaar domein terug te geven zodat er straten en een openbare oever langs de Weespertrekvaart kunnen worden gemaakt.



Bestaande en nieuwe kavelgrenzen

4.6 Bouwregels blokken

De basementen (sokkels) en bouwblokken worden in samenhang ontworpen zodat er een afwisselend beeld ontstaat. Soms zijn sokkel en opbouw met elkaar versmolten, soms staat het bouwblok er los op, zoals de tekeningen laten zien. Het kleurgebruik verwijst naar principiële verschillen in de architectonische uitwerking, bijvoorbeeld een andere geleding en raamindeling. Naast deze algemene principes gelden in dit SP ook een aantal concrete bouwregels voor respectievelijk de sokkel, bouwblokken en parkeergarages:

1. bouwregels voor de sokkel

- De sokkel en het opgetilde maaiveld binnen de blokken zijn van een hoogwaardige kwaliteit. Het daklandschap, de (semi-) openbaar toegankelijke routes over dit daklandschap en de aansluiting op het maaiveld zijn zorgvuldig ontworpen en worden beschouwd als 'vijfde gevel';

- Het dak van de sokkel dient als collectieve ruimte voor de bouwblokken er bovenop en is toegankelijk. Het gehele dakoppervlak dient als terras, tuin en/of vegetatiedak te worden ingericht. Dat geldt ook voor de lagere gedeelten, zoals de gaten. Hier kunnen naast kruiden en vaste planten ook heesters en kleine bomen groeien, hiervoor is een minimale gronddekking van 0,75 meter nodig. De daktuinen kunnen (deels) ook gebruikt worden voor waterberging. De looppaden langs de dakrand en op het dak kunnen lager liggen dan de plantvakken. Maximaal 40 % van het dak van de sokkel is verhard. Om te kunnen garanderen dat de daktuinen in de toekomst echt groen blijven is per ontwikkellocatie een beheerplan van tenminste 15 jaar voor de daktuin vereist;

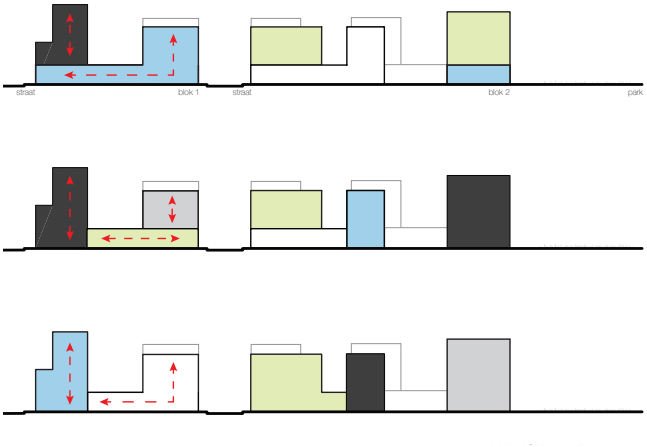
- De bouwhoogte van de sokkel is 8 meter (bovenkant vloer-tot bovenkant vloer) en heeft maximaal 2 bouwlagen. De sokkel kan worden gesplitst in 5 en 3 meter (geschikt voor ambachtelijke en creatieve bedrijven) of in twee keer 4 meter (voor bedrijf met woning of een kantoor erboven of twee woonlagen). In de zijstraten van de Wenckebachweg kan de sokkel incidenteel iets lager liggen. De begane grond sluit aan op het trottoir langs de straat en mag niet verdiept liggen zodat optimale toegankelijkheid wordt gegarandeerd en er geen derde bouwlaag mogelijk wordt gemaakt;

- Een werksokkel heeft een flexibele bouwstructuur, waarin ruimten naar believen kunnen worden ingedeeld en aangepast. Hierin kunnen ook voorzieningen worden gevestigd, zoals een huisarts of bibliotheek. Dit betekent een slimme beukmaat en een royale verdiepingshoogte van tenminste 4 meter. Een bedrijfsruimte heeft een verdiepingshoogte van ten minste 5 meter, zo ontstaat langs de Wenckebachweg een sokkel met verschillende verdiepingshoogtes op de begane grond. De werkruimtes zijn minimaal 8 meter diep, met een gemiddelde grootte van 200 m². Er zijn ook kleinere korrels van 50 m² en grotere van 500 m² mogelijk;

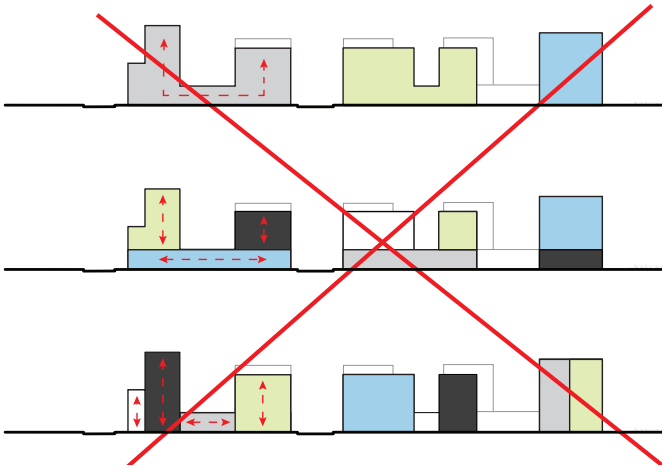
- De sokkel moet multifunctioneel gebruikt kunnen worden. Ze heeft een open karakter met toegangen aan de straat, zeer incidenteel liggen slaapkamers op de begane grond aan de straatzijde. Ook kennen ze een verticale geleding voor een interessant gevelbeeld op straat. Voor de sokkel liggen geveltuinen van een 0,5 m breed en soms 1,2 m, zie de kaart openbare ruimte. Voor het onderhoud en beheer van de gevel en geveltuin is een borstwering van ongeveer 40 centimeter. Gevels zijn voorbereid op beplanting en klimplanten. Meer informatie zie hoofdstuk 5;

- Voor een werksokkel zijn bij de omgevingsvergunning minimaal 3 opties uitgewerkt voor de gevel inclusief reclamemogelijkheden waar een gebruiker later uit kan kiezen;

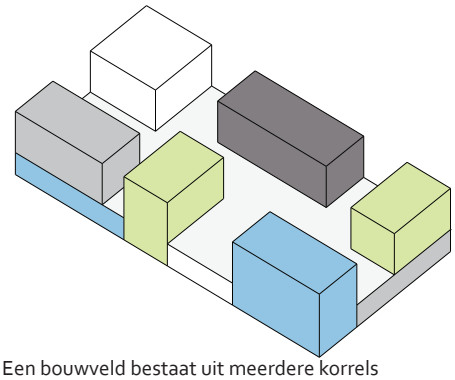
- De sokkel heeft een strakke rooilijn aan de buitenzijde maar mag incidenteel terugliggen. In de sokkel zijn gaten mogelijk van maximaal 9 meter breed, mits deze minimaal 7,5 meter terug liggen van de buitenzijde. De insteekhaven heeft een indicatieve rooilijn, hier moeten de sokkels gedeeltelijk terugliggen ten behoeve van privacy van woningen op de begane grond (zie kaart rooilijnen sokkel);



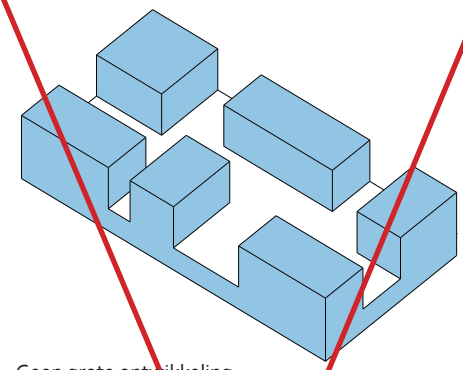
Een afwisselend samenhangend beeld tussen sokkel en bouwblok



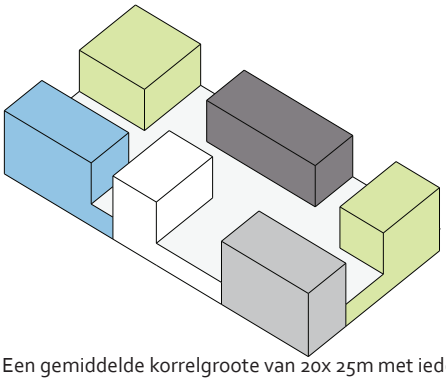
Geen scheiding tussen sokkel en bouwblok



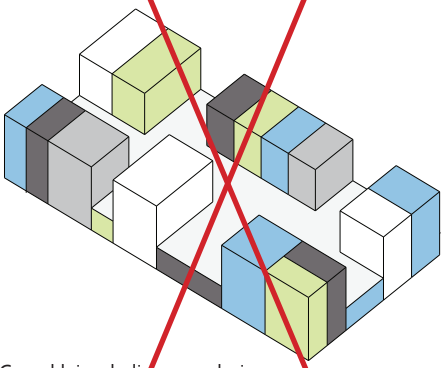
Een bouwveld bestaat uit meerdere korrels



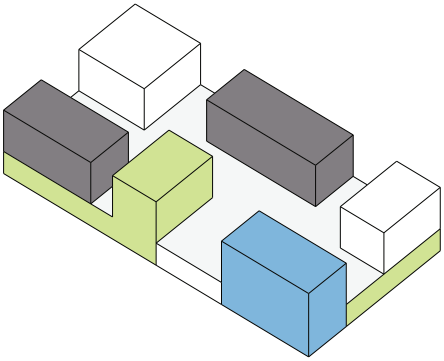
Geen grote ontwikkeling



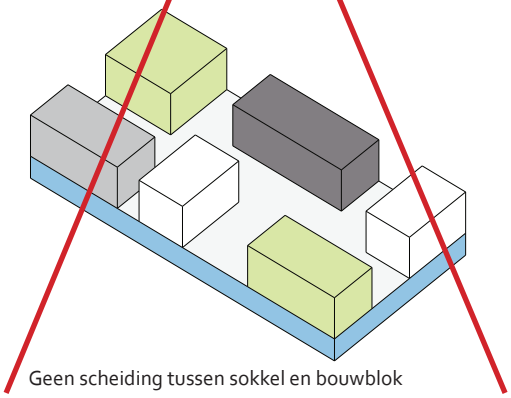
Een gemiddelde korrelgroote van 20x 25m met ieder een eigen entree



Geen kleinschalige parcelering



Sokkel en bebouwing hebben een relatie



Geen scheiding tussen sokkel en bouwblok

- Bouwveld 9 heeft een diepe maat en een beloopbaar groen dak ligt hier niet voor de hand. Alleen dit bouwveld krijgt een gemeenschappelijke groene binnentuin van 1.500m2 dat als onverhard zal meetellen in de waterbergingsopgave. Ook de binnentuin is onderdeel van de totale ontwerpopgave;

- Zonnepanelen zijn niet toegestaan op het dak van de sokkel en aan de gevel van de sokkel;

- Technische ruimten en installaties ten behoeve van energie en nutsvoorzieningen zijn op vanzelfsprekende wijze onderdeel van het gebouw. Ze vormen geen beperking voor het functioneren van de sokkel en vormen geen visuele belemmering in het straatbeeld;

2. bouwregels voor bouwblokken en architectuur

- De maximale bouwhoogte (7 bouwlagen) is 30 meter vanaf straatniveau. De minimale bouwhoogte voor de bouwblokken hierboven op is 9 meter (3 bouwlagen) gemeten vanaf bovenzijde sokkel. Alleen de gymzaal in blok 15 is een uitzondering, ongeveer 6 meter hoog. Het gemiddelde aantal bouwlagen bovenop de sokkel is 5;

- De gebouwvolumes op het opgetilde maaiveld hebben een alzijdig karakter;

- De korrelgrootte van de bouwblokken is kleiner dan die van het onderliggende bouwveld. Het minimale grondoppervlak van een bouwblok is 150m2 en maximaal 525 m2;

- Op alle hoeken van de sokkel staan de bouwblokken overwegend in de rooilijn. Ieder hoekblok heeft een eigen entree en trappenhuis in de sokkel. Balkons en loggia's kunnen ook onderdeel uitmaken van de rooilijn. De overige blokken staan maximaal 10 meter uit de rooilijn van het basement (zie ook pag. 29) . Tussen de bouwblokken is een indicatieve afstand meegegeven om de blokken de onderling afleesbaar te houden, zie bijlage N;

- Accenten in de voorgevel (overstekken, erkers, balkons of geleding) steken maximaal 1,0 meter uit de rooilijn en vormen een integraal onderdeel van het gevelbeeld waarbij ze het gevelbeeld niet overheersen. Bij de gevels die niet aan de straatzijde liggen, is veel meer mogelijk: hier kan de rooilijn variëren, zijn grotere gevelaccenten mogelijk, en kunnen gevels een groene afwerking krijgen;

- Minimaal 20 procent van de gevels boven de sokkel worden voorzien van een beplanting d.m.v. klimplanten of beplanting op de wanden. De gevels zijn hierop ontworpen. Hierin zijn ook nestkasten voor vogels opgenomen, zie ook 6.5;

- Terrasafscheidingen op het opgetilde maaiveld gebruiken dezelfde materialen van de bouwblokken of de sokkel zelf;

- Een open galerijontsluiting is niet toegestaan aan de straatzijden van de bouwblokken, slechts in kleine schaal aan de binnenzijde;

- Zonnepanelen zijn mits goed ingepast zeer beperkt toegestaan aan de gevel, wel op het dak van de bouwblokken boven op de sokkel;

- Technische installaties vormen integraal onderdeel van de ontwerpopgave. Masten, telecom en lifthuisjes dienen minimaal 3 meter terug te springen ten opzichte van de voorgevelrooilijn en zijn maximaal 3 meter hoog;

3. bouwregels voor parkeergarages

- Parkeergarages liggen binnen de bebouwing, bovengronds in de sokkel, verdiept of halfverdiept. Op de bouwvelden 6 en 7 is alleen parkeren in de sokkel toegestaan i.v.m. bodemvervuiling. Als de basisschool op bouwveld 15 wordt gerealiseerd is hier alleen verdiept parkeren mogelijk. De bouwvelden 11 en 12 hebben een beperkte diepte van 25 meter en zijn tweezijdig georiënteerd naar de straat en de insteekhaven; parkeren op maaiveld is hier dan ook niet wenselijk, maar een ondergrondse en halfverdiepte oplossing wel. Ten behoeve



Parkeeroplossingen, met in blok 15 de basisschool

van meer privacy mogen de blokken een iets verhoogde begane grond aan de havenzijde krijgen. In blok 12 is vanwege levendige gevels aan de steeg geen blinde gevel wenselijk.

- Een geheel verdiepte parkeergarage ligt over het algemeen in het verlengde van de voorgevelrooilijn. Een halfverdiepte garage en een garage op maaiveld, inclusief een bovengrondse parkeermachine, dient echter minimaal 7,5 meter terug te liggen van de gevelrooilijn. Daardoor blijft er ruimte voor een woon/werkfunctie aan de straat, met een begane grond die direct aansluit op het aangrenzend maaiveld. Bij het samenvoegen van ontwikkeleenheden op bouwnummers 6-7, 4-5, 8-9, 10A-10F en 13A-13F en 14-15-16 mag 1 parkeermachine aan de gevel in de zijstraten mits deze niet breder is dan 14 meter en als architectonische opgave worden ingepast; Maximaal 1 parkeermachine aan iedere zijde van de straat.

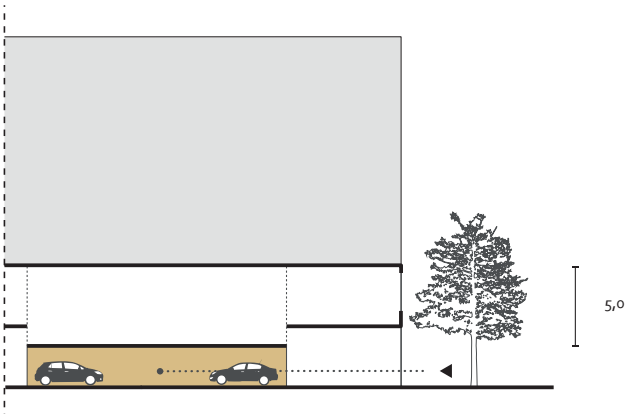
- Inritten van parkeergarages worden geïntegreerd in de bebouwing, met een volledig inpandige hellingbaan. In verband met de verkeersveiligheid wordt op eigen terrein, aansluitend op het openbaar gebied, een vlakstand gerealiseerd van tenminste 5 meter;

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

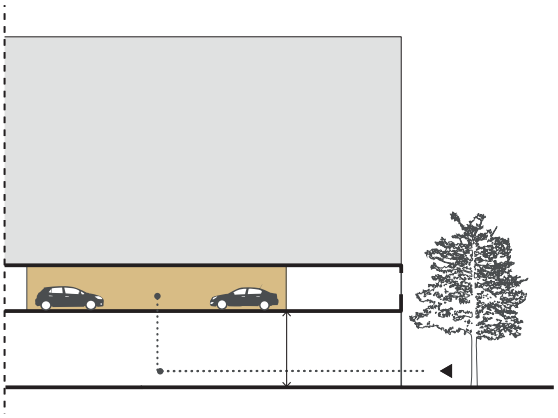
- Wanneer op de bovenzijde van de parkeergarage geen bebouwing wordt gerealiseerd, gelden dezelfde regels als voor het dak van de sokkel;

- 50% van alle parkeerplaatsen voor auto's dient voorzien te zijn van een oplaadpunt voor elektrische auto's. Verder moeten alle parkeerplaatsen voorbereid zijn om in de toekomst een oplaadpunt te kunnen aansluiten (benodigde leidingwerken en capaciteit).

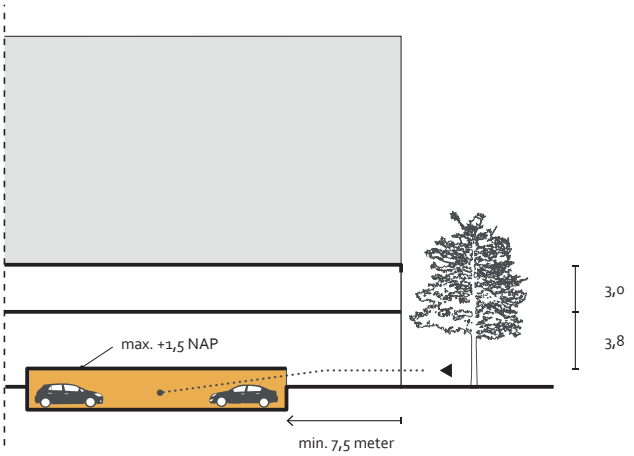
- Fietsparkeren is altijd inpandig en vindt bij voorkeur plaats in gemeenschappelijke fietsenbergingen, liefst op de begane grond, goed ingepast in de gevel en zoveel mogelijk terugliggend (7,5 meter) ten opzichte van de gevelrooilijn, zie ook 6.1 verkeer.



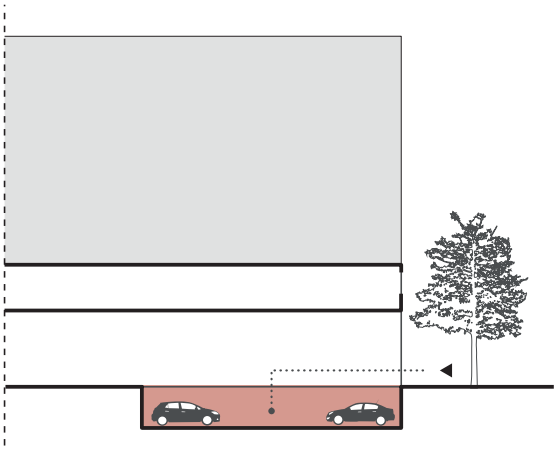
Parkeren op maaiveld in sokkel



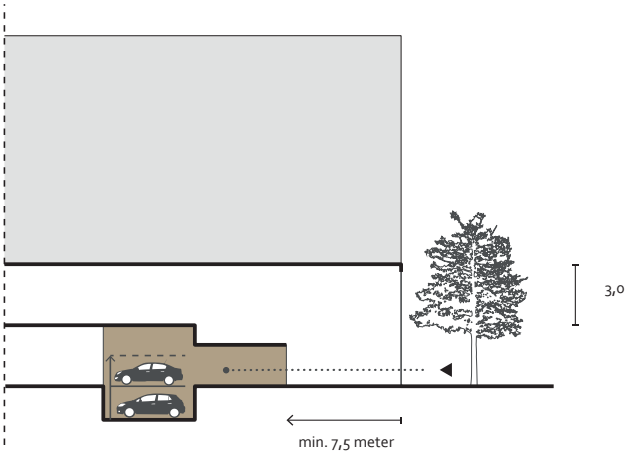
Parkeren bovenin sokkel



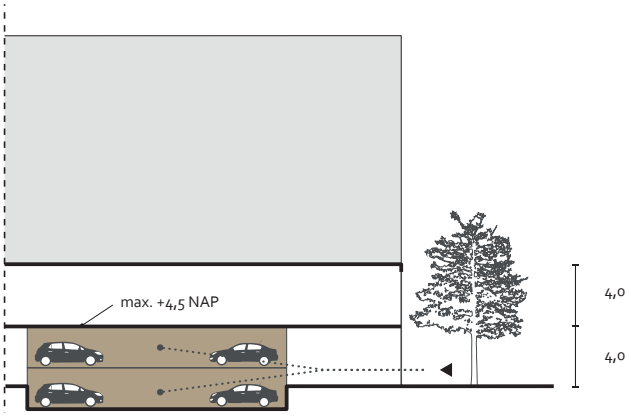
Parkeren half-verdiept



Parkeren verdiept



Combinatie parkeren half verdiept en in sokkel



Combinatie parkeren verdiept en in sokkel





Voorbeeldуitwerking bouwveld 2 (Weespertrekvaart Midden) met visualisatie daktuin en doorsnede (rechten: Civic architects)





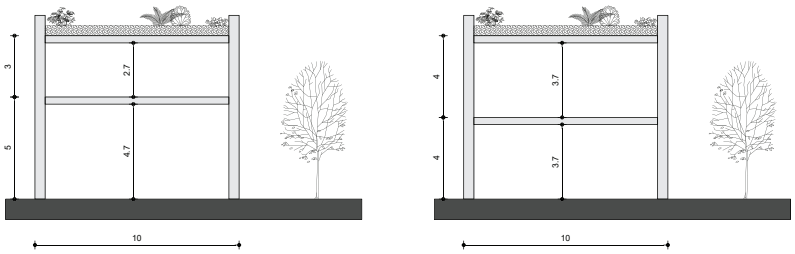
Voorbeelduitwerking bouwveld 12 met visualisatie en doorsnede (rechten: MEESVISSER architecten)



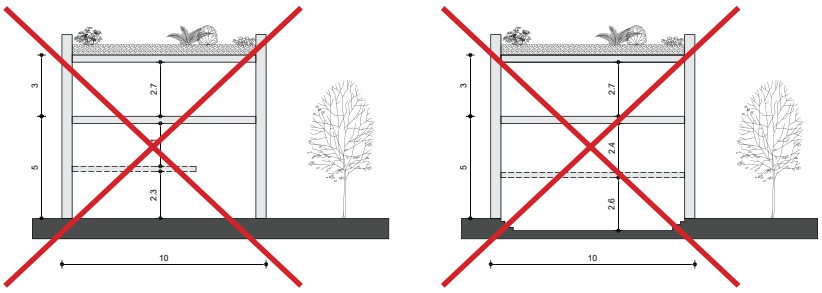


Voorbeeldiuitwerking bouwveld 8, 9, 10 met visualisatie binnenhof en doorsnede (rechten: WE architecten)

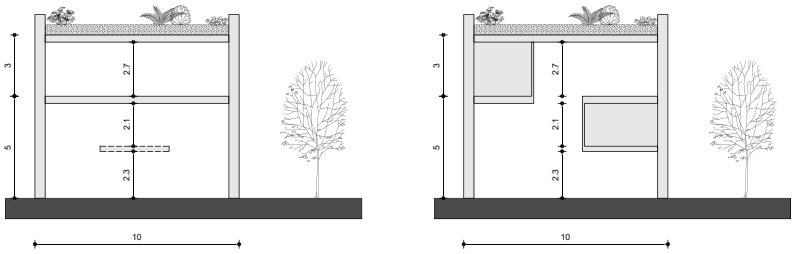
Stedenbouwkundig Plan



Ongewenst scenario
gevel toch verdeeld in 3 lagen



CPO/MO
Doelgroep met interesse
ruimtelijke woningen



Voorbeelduitwerking van de sokkel (rechten: WE architecten)

4.7 Bezonning

In de visualities van de bezonningsstudie is te zien dat er delen goed en minder goed in de zon liggen. De Wenckebachweg is noord-west georiënteerd en ligt goed in de zon, met ochtendzon aan de westzijde en middag- en avondzon aan de oostzijde. De zijstraten en de haven zijn noordoost/zuidwest georiënteerd. De noordoostzijden hebben een goede bezonning. De zuidwestzijde heeft veel schaduw en ligt na 15.00 uur.

Het Buitenpark ligt tussen na en voorjaar tot 12 uur gedeeltelijk in de schaduw. De kade langs de Weespertrekvaart heeft vooral in de ochtend een goede bezonning. Vanaf 12.00 uur geven de hogere delen schaduw, een patroon van schaduw en zon wisselen elkaar af. Het Weesperpark en de noordzijde van de insteekhaven hebben een goede bezonning. De nieuwe plannen voor het Bijlmerkwartier zijn niet meegenomen in de bezonningsstudie.

4.8 Welstand

De Weespertrekvaartbuurt staat in de gemeentelijke Welstandsnota (2016) aangeduid als bedrijven- en kantorenterrein met welstandsniveau 'gewoon'. Bij vaststelling van het bestemmingsplan wordt het welstandsniveau aangepast tot 'bijzonder' omdat het een transformatiegebied is. De welstandscriteria voor samengestelde blokken uit hoofdstuk 8E uit de welstandsnota De schoonheid van Amsterdam (2016) sluiten het beste aan op deze planopzet. Er zullen zo nodig aanvullende criteria worden opgesteld die toegesneden zijn op de specifieke kenmerken van dit Stedenbouwkundig Plan. Deze zullen worden vastgesteld door de Raad.

Supervisie

Het plangebied valt onder het werkterrein van de supervisor van Overamstel. De supervisor heeft een breed mandaat en een aanjagende rol bij de planontwikkeling. De supervisor adviseert over het ontwerp van gebouwen, buitenruimten en de inrichting van de openbare ruimte. Daarnaast kan hij adviseren over de selectie van (landschaps-) architecten. Het advies van de supervisor gaat - ter ondersteuning – naar de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit als het eindverantwoordelijk adviesorgaan.



Maquette foto: voorbeelduitwerking Weespertrekvaartbuurt en winnend plan Bijlmerbajes, het Bajeskwartier.



maart 09.00 uur



maart 12.00 uur



juni 09.00 uur



juni 12.00 uur



september 09.00 uur



september 12.00 uur



december 09.00 uur



december 12.00 uur



maart 15.00 uur



maart 18.00 uur



juni 15.00 uur



juni 18.00 uur



september 15.00 uur



september 18.00 uur



december 15.00 uur



december 18.00 uur



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



Referentie, gemeenschappelijke daktuin CPO, Berlijn - Gartenhof



Referentie, geveltuin met groene gevel die is voorbereid op klimpanten



Zicht vanaf de kade richting insteekhaven

5.1 Voorlopig ontwerp

Dit stedenbouwkundig plan bevat een voorlopig ontwerp voor de openbare ruimte. Het ontwerp is gebaseerd op de ruimtelijke bouwstenen en stedenbouwkundige hoofdopzet in hoofdstuk 2. Daarnaast sluit het ontwerp nauw aan op de openbare ruimte van Weespertrekvaart-Midden.

Het ontwerp behoudt het utilitaire karakter van de kade door toepassing van damwanden met een brede rand van staal en een bestrating van stelconplaten. De kade is niet alleen hard en ongenaakbaar, maar kent ook verhoogde, groene plekken met ruimte voor bomen en plekken waar men kan zitten. Om een groene uitstraling te krijgen worden er geveltuinen in het gehele plangebied aangelegd. De gevel en de geveltuinen vormen samen 1 ontwerp, dit betekent dat bij de toepassing van klimplanten de gevel hierop is ontworpen.

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

Ondanks het brede wegprofiel ligt de grond onder de weg vol met kabels en leidingen, waaronder een hogedruk gasleiding en een groot transportriool. Daardoor is er slechts aan één zijde van het profiel ruimte voor bomen. Plantvakken met vaste planten en/of heesters zijn wel mogelijk en geven de straat een groenere uitstraling.

Zijstraten en stegen

Haaks op de H.J.E. Wenckebachweg liggen zijstraten die de bouwvelden en bouwblokken ontsluiten voor het verkeer. Aan de zijstraten liggen ook de meeste entrees naar parkeergarages. De woonstraten krijgen brede trottoirs waar ruimte is om te spelen of op een andere manier te verblijven. Auto's, bomen, ondergrondse containers, fietsenrekken, laad- en losplekken, etc. komen in een servicestrook langs de rijbaan. Op deze manier blijven de trottoirs zo ruim en obstakelvrij als mogelijk.

Het stuk verlengde Amstelstroomlaan is 20,80 meter breed en krijgt, net als de Amstelstroomlaan zelf, aan twee zijden een rij bomen in een servicestrook. Ook is hier ruimte voor ondergrondse containers.

De andere zijstraten zijn met 18 meter wat smaller en krijgen aan één zijde een strook met ruimte voor bomen en ondergrondse afvalcontainers.

In het zuidelijk deel van het plangebied komt nog een smalle straat van 10 meter breedte voor. Op het pleintje is ruimte voor een paar bomen, groenvakken en afvalcontainers. Ook zijn er een aantal stegen van 5 meter breed, die alleen toegankelijk zijn voor voetgangers. Ook hier komen geveltuinen van 0,5 meter diep. Voor een goede ontwatering wordt de steeg maximaal 0,5 meter opgehoogd.

Alle straten en parkeervakken in het gebied worden uitgevoerd in rode gebakken klinkers in keiformaat. De trottoirs bestaan uit 30x30 grijze betontegels, conform de Puccinimethode.

Openbare kade

De openbare kade langs de oever van de Weespertrekvaart wordt autovrij en 14 meter breed en zal grotendeels bestaan uit stelconplaten. Vanaf hier heeft men een prachtig uitzicht over de Weespertrekvaart en de boomtoppen van de Watergraafsmeer. Aan de kade worden banken en zitelementen aangebracht. Liefst zo dicht mogelijk bij het water, zodat mensen contact met het water kunnen hebben.

De kade ligt op 0,6 meter NAP hoogte en beschermt daarmee het achterland tegen het water. Deze hoogte sluit aan op de veiligheidseisen uit de zogeheten 'Legger' van het Waterschap. De kade in de zuid-westhoek, net voorbij de insteekhaven, wordt met 0.90 meter NAP hoger om het achterland te beschermen voor opstuwend water en golfslag bij extreem weer.

De begane grond van de gebouwen ligt verhoogd om de woningen extra privacy te geven. Het hoogteverschil naar de entrees van de panden



Kaart openbare ruimte

wordt opgevangen door middel van een openbare groenzone met ruimte voor bomen waarin trappen en hellingbanen het hoogteverschil overbruggen.

In de volgende planfase wordt onderzocht hoe de kademuur (stalen damwand) meer ecologische betekenis kan krijgen. Bijvoorbeeld door het aanbrengen van beplanting op, aan of voor de damwanden, al dan niet drijvend. Net als aan de oever aan de Watergraafsmeerzijde van de Weespertrekvaart worden ook aan deze kant fauna-uittreedplaatsen gemaakt.

De kade is niet toegankelijk voor auto's maar wel bereikbaar voor nood- en hulpdiensten en de vuilniswagen.

Insteekhaven

Vanaf de H.J.E. Wenckebachweg is de insteekhaven in de huidige situatie niet te zien. De insteekhaven ligt verscholen achter een hek, beplanting en een woonboot. Bedrijfsgebouwen staan tot op de kademuur.

In de toekomst vormt de insteekhaven samen met het Weesperpark en het voormalige hoofdgebouw van de Bijlmerbajes het hart van de Weespertrekvaartbuurt. De huidige woonboot op de kop zal worden verplaatst. Hierdoor wordt de kop van de insteekhaven zichtbaar gemaakt en er komt een ruime trap met verblijfsfunctie aan het water, vergelijkbaar met de trappen aan het Papaverkanaal in Amsterdam-Noord en die op het Java-eiland. Drijvende tuinen en de trap creëren samen een aangenaam verblijfsklimaat.

Nieuwe bebouwing langs de insteekhaven komt 5 meter terug te liggen, zodat aan beide zijden van de insteekhaven een openbare wandelkade ontstaat. Voor een betere bereikbaarheid komt er een voetgangersbrug over het water. Deze brug is ook een vluchtroute voor bewoners van de panden aan de noordzijde van de insteekhaven, mocht er een probleem zijn met de hogedruk gasleiding aan de andere kant van hun bouwblok.

Zwaaikom

De zwaaikom is tegelijk met de insteekhaven aangelegd. Schepen konden hier keren om weer terug te keren naar de Amstel. De watergebonden bedrijvigheid is ondertussen verdwenen waardoor de zwaaikom in principe niet meer nodig is. Het is echter wel een bijzondere plek precies in de knik van de Weespertrekvaart met een waardevol uitzicht in de richting van de Amstel. Om de waarde van deze plek verder te vergroten wordt in de zwaaikom een 'watertuin' met drijvende eilandjes en uiteenlopende water- en oeverplanten aangelegd. De twee huidige woonboten in de zwaaikom zullen op termijn verplaatst moeten worden.

De openbare ruimte aan de zwaaikom wordt vergroot ten behoeve van een openbaar speelplein, dat ook door de basisschool zal worden gebruikt. Bouwveld 12 ligt daarom terug. Ter hoogte van de zwaaikom is ruimte gereserveerd voor een mogelijke, toekomstige tweede voet/fietsbrug over de Weespertrekvaart. Voor een goede aanlanding van die brug zal de zwaaikom dan iets verder worden verkleind.

Buitenpark

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

5.2 Kabels en leidingen

Bestaande versus nieuwe situatie

In het plangebied moeten bestaande kabels en leidingen deels worden verlegd of verwijderd en nieuwe kabels en leidingen worden aangelegd. Daarbij moet overlast voor de omgeving zoveel mogelijk worden beperkt. Voor zulke werkzaamheden wordt in Amsterdam gewerkt volgens de Verordening Werken in de Openbare Ruimte (WIOR). De belangrijkste punten uit de WIOR zijn:

- Niet meer in gebruik zijnde kabels en leidingen dienen altijd verwijderd te worden;
- Omwille van onderhoudswerkzaamheden dienen kabels en leidingen altijd in de (toegankelijke) openbare ruimte te liggen;
- Bij wijziging van de erfpachtgrens, of wijziging van grondeigenaar, moeten kabels en leidingen worden verlegd;

- De afstand tussen bomen en kabels & leidingen is minimaal 2 meter, tenzij met een wortelscherm wordt gewerkt.

Het werken aan bestaande en nieuwe kabels en leidingen wordt tegelijkertijd met het bouwrijp maken van het terrein uitgevoerd.





Zicht vanuit het hoofdgebouw Bajeskwartier richting het Weesperpark en de insteekhaven



Drijvende tuinen



Drijvende tuinen



Trottoir en plantvakken rondom de bomen



Geveltuinen



Groene gevel



Begroeide gevel bouwblokken



Ontmoetingsplekken



Openbare ruimtes, Maaskade Cuijk, Buro Lubbers



Lage plantvakken



Kade met rietbeplanting, Galgerwaard



Robuuste kade met luie trap, Papaverkanaal in Amsterdaam Noord



Robuuste kade, Maaskade Cuijk, Buro Lubbers

Warmtesysteem

Op dit moment wordt gewerkt aan een Warmteplan voor de Weespertrekvaartbuurt waarin de beste en meest duurzame alternatieven voor een traditionele verwarming met aardgas worden onderzocht. De uitkomsten zijn bij het vaststellen van dit SP echter nog niet bekend. Desalniettemin wordt er rekening gehouden met de komst van een collectief warmtesysteem.

Grondwater

Het gebied wordt zonder drainage ontwaterd en moet voldoen aan de gemeentelijke grondwaternorm. Volgens die norm mag, bij kruipruimteloos bouwen, het grondwater hoogstens eens per twee jaar – en alleen kortstondig – hoger staan dan 0,5 meter onder maaiveld. Bij bouwen met kruipruimten geldt een norm van 0,90 meter. Ook bomen in de openbare ruimte vereisen een ontwateringsdiepte van minimaal 0,5 meter, volgens het Handboek Bomen is 0,8 á 0,9 meter optimaal. Om die norm te halen dient het terrein op verschillende plekken te worden opgehoogd.

Ontwikkelaars van de bouwblokken dienen zelf te onderzoeken hoe zij verstandig met het grondwater en de geldende normen kunnen omgaan. Resultaten en maatregelen per bouwblok worden eerst met Waternet besproken. Ondergrondse voorzieningen (zoals parkeerkelders) worden waterdicht uitgevoerd maar mogen een vrije afstroming van grondwater niet belemmeren. Waar nodig worden maatregelen getrofen zodat het grondwater voldoende langs / onder de bouwblokken kan stromen.

De watergangen moeten regelmatig opgeschoond en uitgebaggerd kunnen worden. Daarvoor zijn laad- en losplaatsen voor materieel en maaisel nodig in de openbare ruimte.

5.3 Dwarsdoorsneden

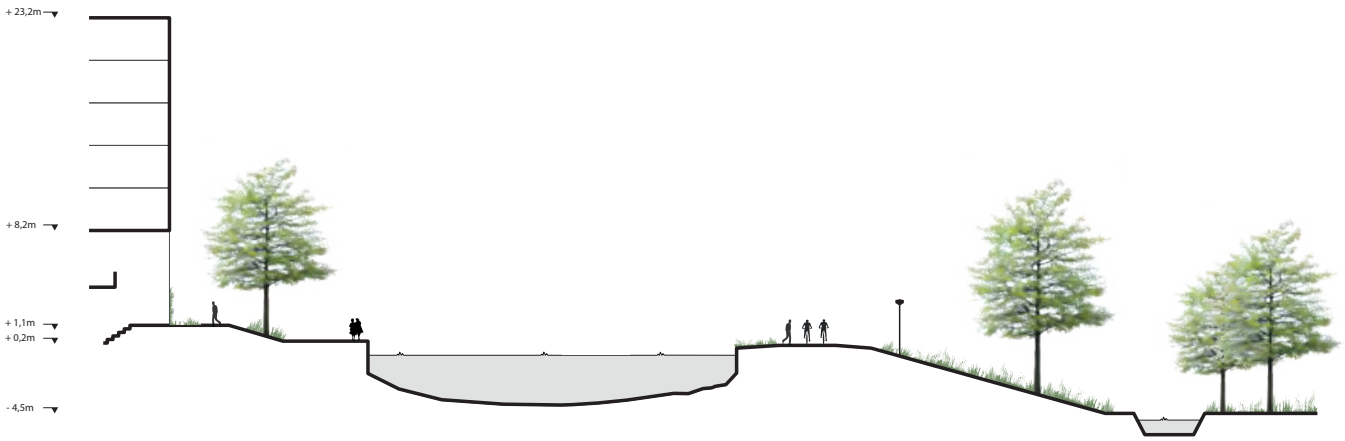
De Amstelstroomlaan wordt in elk geval doorgetrokken totaan de kade aan de Weespertrekvaart met een profielbreedte 20,8 meter. De rijbaan in het doodlopende deel van de Amstelstroomlaan wordt 4,80 meter breed met brede trottoirs van 5,80 meter. Aan beide zijden van de weg staan bomen. Voor een groener straatbeeld worden geveltuinen aangelegd, met een diepte van 0,5 meter.

De bestaande zijwegen van de H.J.E. Wenckebachweg hebben vooralsnog geen eigen straatnamen. Om misverstanden te voorkomen hebben de nieuwe zijstraten in het ontwerp de voorlopige werknaam Wenckebachweg Oost I en Oost II gekregen (zie de kaart op pagina 19). De bestaande zijwegen zijn nu 15 meter breed. Dat is te weinig om voldoende ruimte te kunnen bieden voor de toekomstige parkeervakken, bomen, kabels en leidingen. Het nieuwe profiel wordt daarom 3 meter breder aan de noordzijde van Wenckebachweg Oost I en 3 meter breder aan de zuidzijde van Wenckebachweg Oost II. Voor een groener straatbeeld worden in beide straten geveltuinen worden aangelegd van 0,5 meter diep.

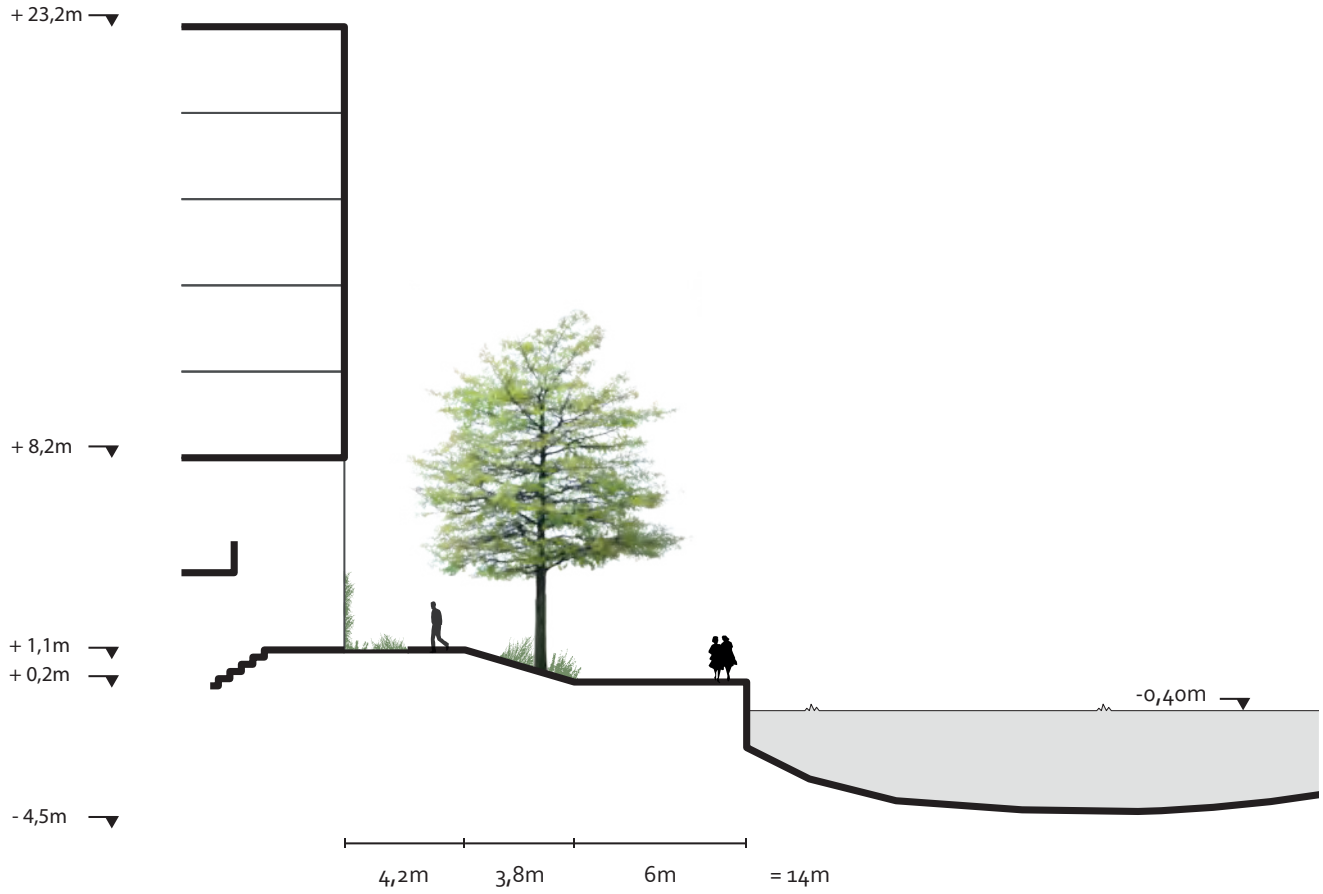
De bouwvelden 13 en 17 zijn samen erg groot van formaat. Daarom wordt tussen de velden 13 en 17 een voetgangerssteeg van 5 meter breed voorgesteld die aansluit op de 10 meter brede weg tussen bouwveld 16 en 17 welke wordt uitgevoerd als woonerf.

Tussen bouwveld 3 en 4 komt ook een smalle voetgangerssteeg van 5 meter breed. De nieuwe bebouwing zal 2 meter terug liggen ten opzichte van de bestaande bebouwing. De steeg sluit aan op de groene rand rondom het Bajeskwartier.

De Duivendrechtsekade krijgt een 30 km/h inrichting en aan beide zijden bomen. De rijbaan wordt versmald van 6,80 naar 5,80 meter. De stoep aan de zuidzijde blijft gelijk. Aan de noordzijde wordt een strook van ongeveer 3 meter aan de openbare ruimte toegevoegd. Dat resulteert in een breed trottoir van 4 meter en een parkeerstrook van 2 meter. Voor een goede ontwatering wordt de weg maximaal 0,5 meter opgehoogd.



Doorsnede, Weespertrekvaart





Doorsnede, nieuw profiel Wenckebachweg Oost I



Doorsnede, nieuw profiel Wenckebachweg Oost II

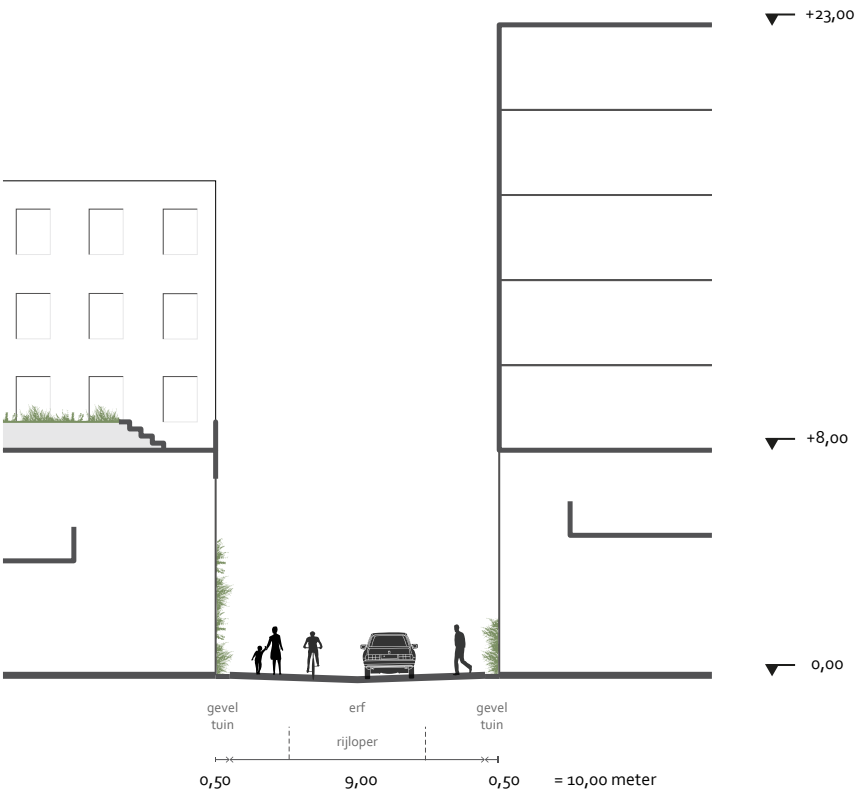




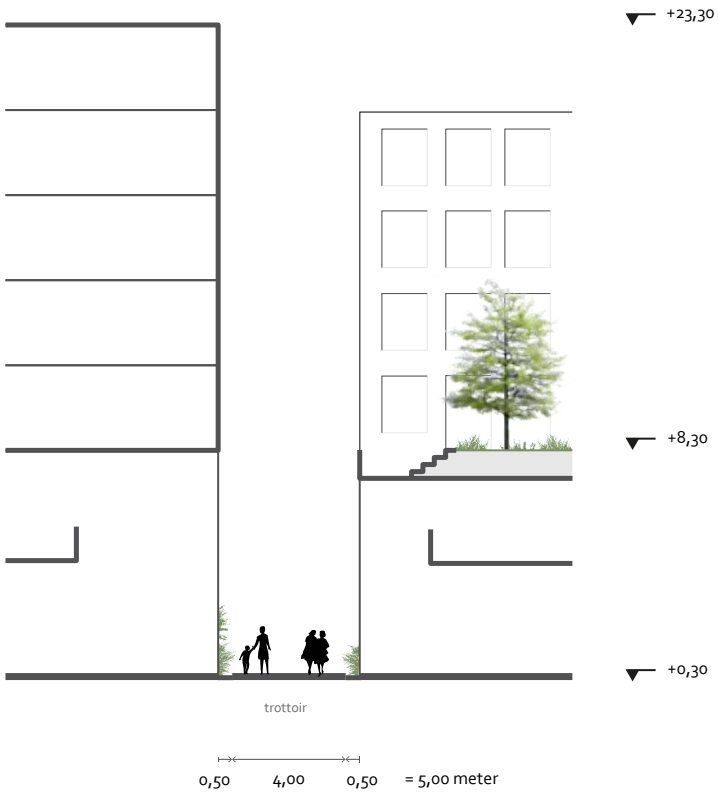
Zicht op H.J.E. Wenckebachweg richting het noorden



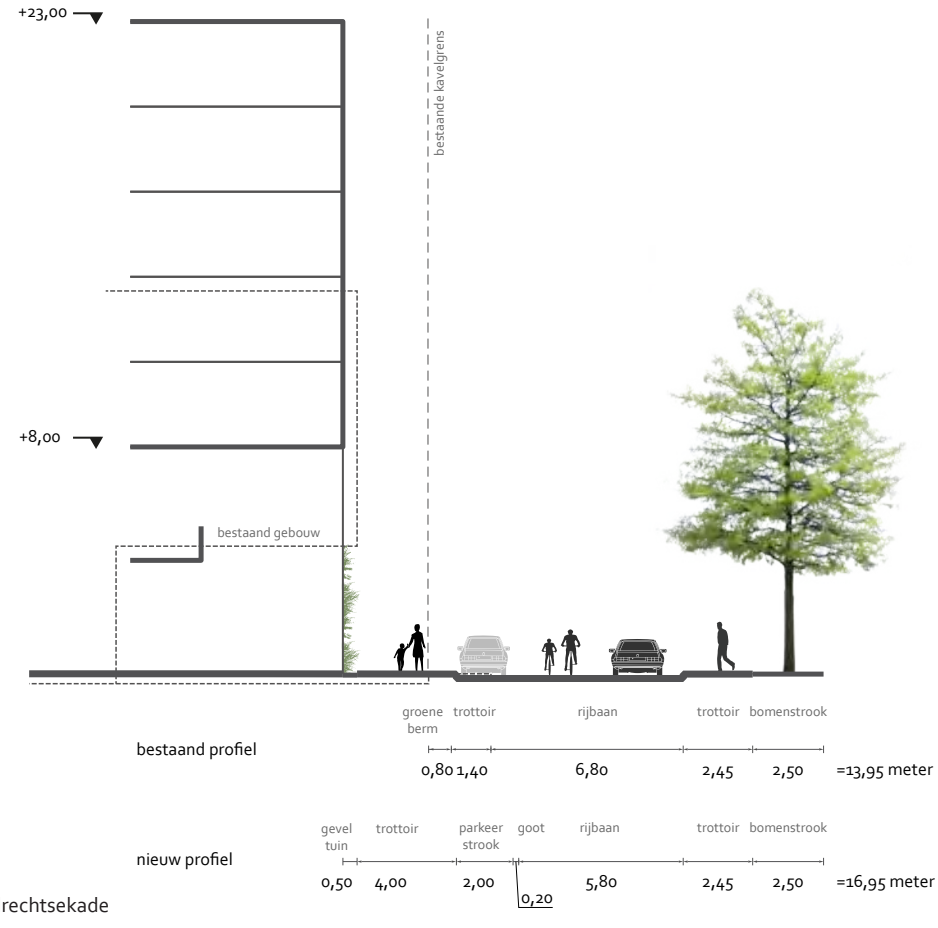
Doorsnede, profiel Amstelstroomlaan (oostelijke deel)



Doorsnede, profiel binnenstraat tussen blok 13&14 en 16&17



Doorsnede, profiel steeg bij blok 13



Doorsnede, profiel Duivendrechtsekade

6.1 Verkeer

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

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

Elektrisch rijden

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

Parkeernormen auto

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

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

De gevolgen van dit nieuwe parkeerbeleid zijn lastig in te schatten. Verwacht wordt dat minder dan de helft van de woningen een parkeerplaats nodig heeft. Met een gemiddelde woninggrootte van 85 m² BVO (1.000 woningen) zijn er in Weespertrekvaart-Oost ongeveer 500 gebouwde parkeerplaatsen en 100 bezoekersparkeerplaatsen nodig. In het voorlopig ontwerp van de openbare ruimte zijn nu circa 44 parkeerplaatsen op straat opgenomen. Dat is ongeveer 72 parkeerplaatsen minder dan de nu aanwezige plekken.

Weespertrekvaart-Midden en -Oost functioneren straks als 1 gebied, ook wat betreft parkeren. In totaal komen er ongeveer 1.175 woningen en 131 parkeerplaatsen voor bezoekers. Er zijn 10 laad en losvakken voorzien van ca. 14 meter lengte. In principe in elke straat tenminste 1.

Bezoekersparkeren voor niet woonfuncties is met 13 parkeerplaatsen erg beperkt. Overdag tijdens werkdagen kunnen de niet woonfuncties ook gebruik maken van de bezoekersparkeerplaatsen voor de woningen. De verwachting is dat er daardoor voor bezoekers gedurende de hele dag voldoende openbare parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Ook voor bedrijven en voorzieningen geldt dat er geen parkeervergunningen voor personeel worden uitgegeven. Parkeren zal ook hiervoor op eigen terrein opgelost moeten worden.

De parkeernorm voor koopwoningen is:

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

Openbaar vervoer

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

Langzaam verkeer

Het fietsgebruik in Amsterdam groeide in de afgelopen 20 jaar van 340.000 dagelijkse fietsritten in 1990 naar 490.000 in 2008. Deze groei zet door. Ook het fietsgebruik in de Weespertrekvaartbuurt en Overamstel zal sterk groeien met de transformatie naar een gemengd woon/werkgebied. Weespertrekvaart-Oost wordt dan ook primair ingericht op langzaam verkeer. Op dit moment is hier echter nog geen fijnmazig fietsnetwerk. Belangrijke ontbrekende schakels zijn een verbinding over de Weespertrekvaart en een onderdoorgang onder het spoor. In de planontwikkeling van Weespertekvaart-Midden en de Kop wordt in beide wensen voorzien. De langzaam-verkeersbrug over de Weespertrekvaart valt in het project Kop Weespertrekvaart, de onderdoorgang in Midden. De brug zal voor fietsers een aanzienlijke tijdwinst opleveren en sluit de buurt direct aan op fietsroutes richting Watergraafsmeer, Weesp en Gein. Daarnaast zijn twee nieuwe bruggen gepland over de Bijlmerbajesgracht. De basisschool in bouwveld 1 ligt grotendeels aan voetgangersgebied en wordt eveneens goed bereikbaar per fiets omdat daar een fietspad naar het Amstelkwartier ligt.

Parkeernormen fiets en scooter

Bij de uitwerking van de bouwplannen zal conform het Bouwbesluit 2012 aandacht worden besteed aan voldoende en goed bereikbare (fietsen-) bergingen. Een van die voorwaarden is gemakkelijke bereikbaarheid; het moet weinig tijd en moeite kosten om vanaf de straat de fietsenberging te bereiken. De gemeente Amsterdam geeft echter de voorkeur aan een gelijkwaardige oplossing in de vorm van een gezamenlijke stalling. Bouwbrief 2015-130 geeft daar richtlijnen voor.

Deze gezamenlijke fietsenberging heeft de voorkeur boven individuele fietsenbergingen. omdat hiermee beter voorkomen kan worden dat fietsen in de openbare ruimte worden gestald. De privé berging wordt veelal als opslagruimte gebruikt. Hierbij moet ook voldoende ruimte gecreëerd worden voor bijzondere modellen, zoals bakfietsen en gemotoriseerde tweewielers. In de Nota Parkeernormen Fiets & Scooter zijn concrete normen in relatie tot woninggrootte en voorzieningen vastgesteld. Parkeren voor niet woonfuncties wordt in principe ook op eigen terrein opgelost, behalve voor kort parkerende bezoekers van functies. Daarvoor worden in de openbare ruimte fiets- en scooterparkeerplaatsen aangeboden. In de plannen zijn circa 600 fietsparkeerplekken in het openbaar gebied opgenomen.



Fietsparkeren



Metrostation Spaklerweg

6.2 Bewegende stad

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

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

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

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

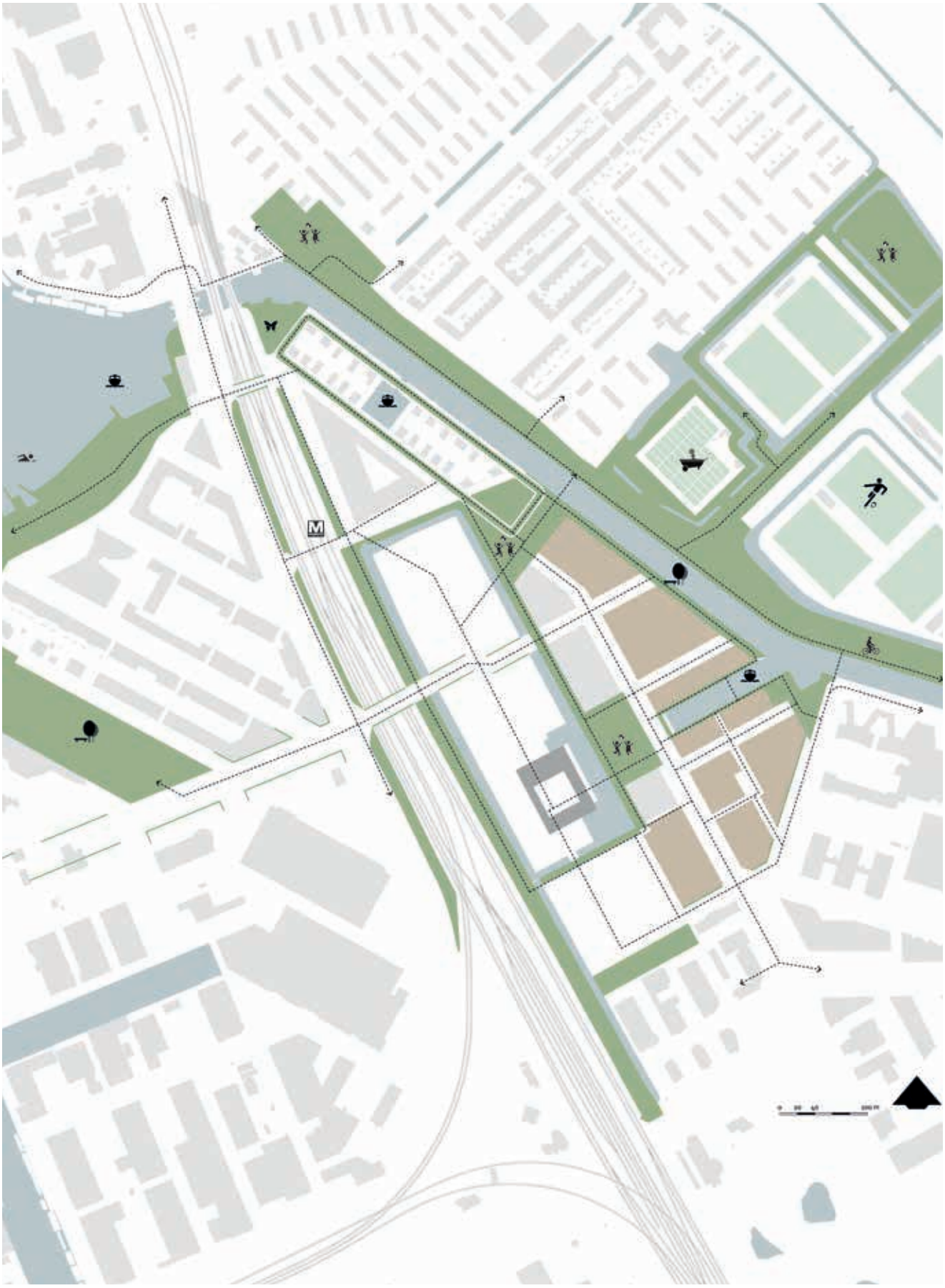
- Speelgelegenheden voor uiteenlopende leeftijden;
- Brede kades en stoepen;
- Een speelweide centraal in de buurt;
- Openbare schoolpleinen;
- Brede kade met hoogteverschillen en bankjes.







Recreatief gebruik van de vaart aan de ecologische oever



Sport en bewegen als integraal onderdeel van de Weespertrekvaartbuurt

6.3 Duurzaamheid

De gemeentelijke agenda Duurzaam Amsterdam (2015) draagt in belangrijke mate bij aan het ontwerp en de invulling van Weespertrekvaart-Oost. Met name voor de thema's duurzame energie, gezondheid, klimaatbestendigheid, circulair bouwen en afval. Ook het winnende plan van de Bijlmerbajes heeft hoge ambities op gebied van Duurzaamheid. Mogelijk kunnen de twee herontwikkelingsprojecten met elkaar samenwerken op het gebied van energie en afval. In ieder geval zullen alle duurzaamheidsmaatregelen een integraal onderdeel van de ontwerpopgave zijn.

Verminderen energieverbruik

Een duurzame stad heeft een beperkt energieverbruik. Het Amsterdamse beleid gaat uit van nieuwbouwwoningen met een Energieprestatiecoëfficiënt (EPC) van EPC 0,15. Voor utiliteitsbouw geldt een vergelijkbare verlaagde EPC.

Duurzame warmte

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

Aan de andere kant van het spoor ligt reeds een warmtenet in het Amstelkwartier. Die nabijheid biedt uiteraard kansen voor de Weespertrekvaartbuurt om daarop aan te sluiten. Met de geplande hoogstedelijke dichtheden zijn individuele warmtevoorzieningen per woning of gebouw minder duurzaam en tegen hogere kosten. Uitgangspunt is een betaalbaar, duurzaam en open systeem, waarbij onderzocht wordt of een collectief warmtenet daar onderdeel van is en of lokale warmtebronnen (oppervlaktewater en restwarmte datacentrum) inzetbaar zijn al dan niet in combinatie met WKO-systemen. Een lage temperatuur warmtevoorziening heeft voorrang vanwege de hoge isolatiewaarden van nieuwbouw (EPC van maximaal 0,2). Anticiperend op een nog te kiezen energiesysteem is een ruimte reservering gedaan in de wegprofielen, waar later warmteleidingen in kunnen worden gelegd.

Duurzame elektriciteit

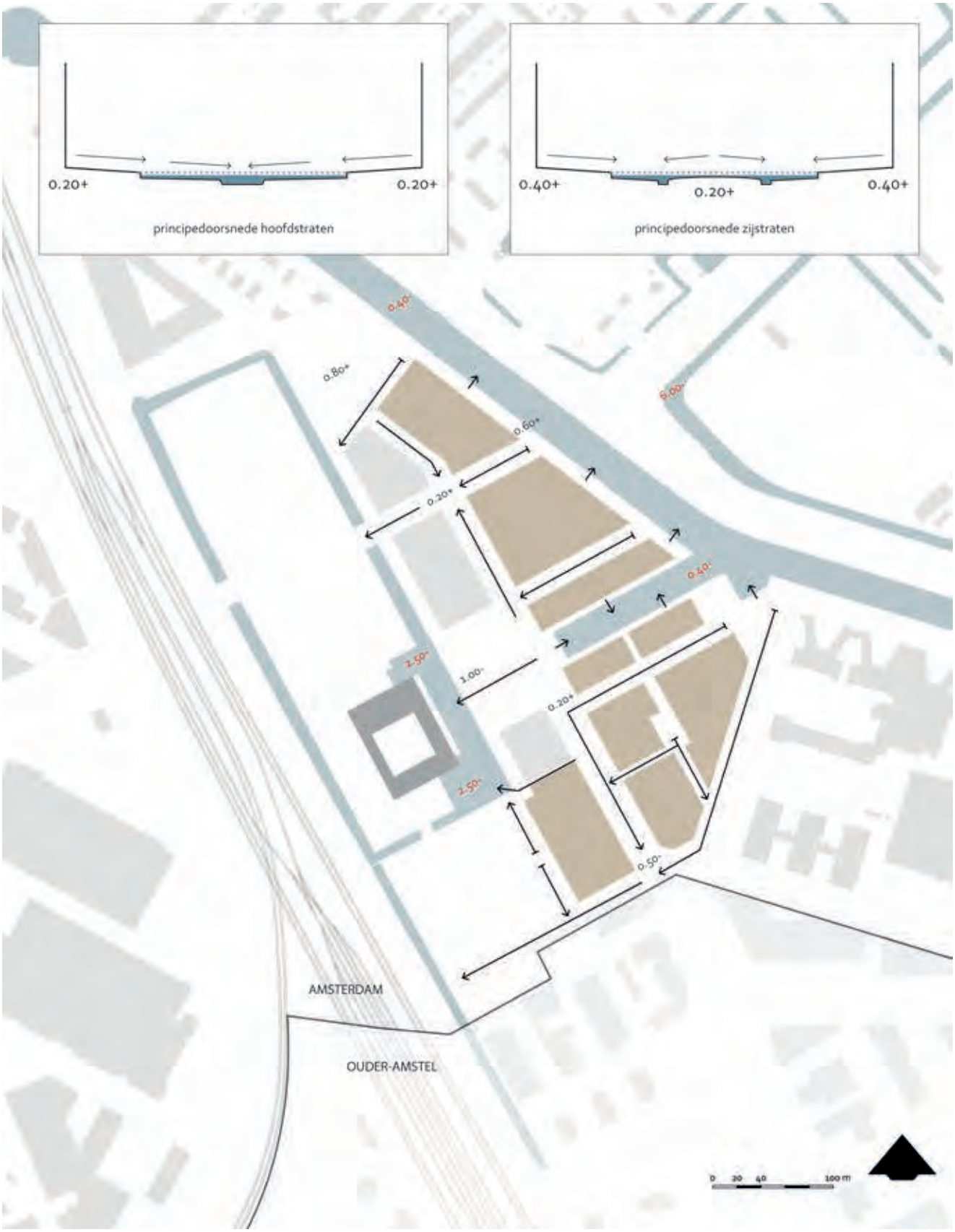
Uitgangspunt is dat de daken van de bouwblokken worden belegd met zonnepanelen (PV). Dat is over het algemeen ook noodzakelijk om de gestelde EPC eis van 0,15 te kunnen halen. In Weespertrekvaart-Midden en Oost is een aanzienlijk (dak)oppervlak nodig om het gebouw gebonden elektriciteitsverbruik op duurzame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

Klimaatbestendigheid

Het broeikaseffect heeft klimaatveranderingen in gang gezet die in Nederland onder meer zullen leiden tot extreme pieken van neerslag, die zonder maatregelen grote overlast en schade veroorzaken. Het is daarom gemeentelijk beleid om de stad klimaatbestending en 'rainproof' te maken.

Door de herontwikkeling van de Weespertrekvaart-Oost neemt het verhard oppervlak toe van 70% naar 78% (een toename van ongeveer 8.390m^2). Dit wordt gecompenseerd door extra water te realiseren ongeveer 900 m2. De nieuwe kade ligt soms voor, soms achter de huidige kade. Dit is waterneutraal. Mogelijk kan het inkrimpen van boezemwater worden opgelost door een gedeelte te overkluizen of zal er elders in de boezem worden gecompenseerd. Het bestaande watertje rondom het kantoorpand aan de Duivendrechtsekade 34-36 (bouwveld 17) kan geen bijdrage leveren aan het rainproof maken van de buurt. De waterkwaliteit is slecht, damwanden bepalen het beeld en vanaf de straat is het water nauwelijks zichtbaar. Daarom wordt voorgesteld dit water te dempen. Compensatie hiervoor is binnen het plangebied gevonden, zie de bijlage. Daarnaast zullen de volgende maatregelen in de Weespertrekvaartbuurt zelf worden getroffen:

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



Afwateringsprincipe, schema met noordelijke variant Amstelstroomlaan

- Regenwater wordt zoveel mogelijk in de buurt gebufferd: in waterbergende straten, geveltuinen, een groene middenberm, groene elementen langs de kade, op daken en in binnentuinen. In de bouwenveloppen komen voorschriften om de waterberging op daken en in hoven te waarborgen;

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

Circulair bouwen

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

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

Afvalinzameling

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

De ondergrondse containers van Weespertrekvaart-Oost staan in de Wenckebachweg, langs de Duivendrechtsekade, op het pleintje en in de zijstraten. Bij de locatiekeuze voor de containers is rekening gehouden met maximale loopafstanden en ondergrondse mogelijkheden.

Het totaal aantal containers is als volgt bepaald:

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

In het voorlopig ontwerp zijn meer bakken opgenomen dan noodzakelijk volgens de norm om lange loopafstanden te voorkomen. Bij een mogelijk toekomstig tekort aan containers kan gebruik worden gemaakt van perscontainers die een grotere capaciteit hebben.



voorbeeld van regenwater retentie



Locatie afvalcontainers en aanbiedlocaties grofvuil

Gezondheid

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

Toepassing van beplanting, bomen, groene gevels en daken draagt bij aan een aangenamer leefklimaat, omdat het groen verkoeling geeft op warme zomerdagen. Voor klimaatdoelstellingen en vanuit gezondheidsoverwegingen is het mogelijk maken van houtstook in een duurzame eigentijdse dichtbebouwde woonwijk zeer onwenselijk. In de bouwenveloppen en bij de uitwerking van dit SP zal dan ook nader aandacht worden besteed aan de invulling van de groene daken en gevels en het tegen gaan van houtstook.

Het beleid is dat kinderen in Amsterdam rookvrij opgroeien, hiermee zal bij de inrichting van de speelplekken rekening gehouden worden.

6.4 Waterkering

De huidige bebouwing van de Weespertrekvaartbuurt-Oost staat op sommige plekken direct aan het water en staat daarmee in de kernzone van de (verholen) waterkering. Die kernzone is onderdeel van een (theoretisch) dijkprofiel oftewel 'Legger', die zich vaak onder het maaiveld bevindt, en het gebied moet beschermen tegen een overstroming. In dit profiel mag in de toekomst niet (meer) worden gebouwd. Waar mogelijk zal het dijkprofiel langs de Weespertrekvaart met 0,5 meter worden opgehoogd, rekening houdend met een toekomstige stijging van het waterniveau en met recente eisen vanuit de legger. Het maaiveld is of wordt opgehoogd van +0,1 naar +0,6m NAP en de nieuwe bebouwing staat 14 meter uit de oever van de Weespertrekvaart.

De huidige bebouwing langs de insteekhaven staat in de kernzone van 3 meter breed. De kade is in slechte staat en moeilijk te onderhouden en te inspecteren. De nieuwe bebouwing ligt 5 meter terug van de kade en is daarmee een verbetering ten opzicht van de huidige situatie. Aan de zuidzijde van de insteekhaven kan de waterkering typologisch worden aangepast naar een half verholen kering en dan gelden dezelfde (ruimere) normen als aan de noordzijde (zie ook bijlage G, Legger).

6.5 Natuur

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

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

Bomen

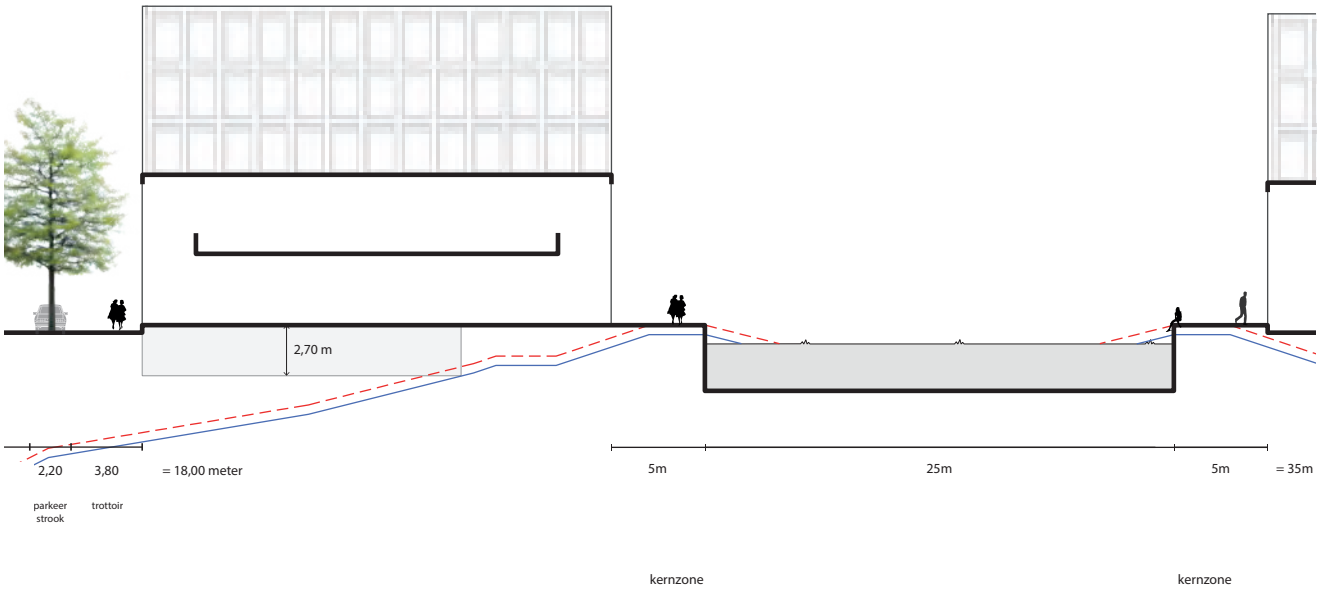
Weespertrekvaart-Oost is in de huidige staat een bedrijventerrein waar weinig groen en bijna geen bomen staan. In de nieuwe situatie komen in het plan als straatbomen en deels in het Weesperpark en in de groenstroken langs de Weespertrekvaart en de Bajesgracht.

De ligging van bomen en de parkeerstroken staan vast in het wegprofiel. Dit is noodzakelijk om de plaatsing van bomen in de straat te kunnen waarborgen. Tussen afvalcontainers en parkeerplaatsen kan indien noodzakelijk nog geschoven worden. Alle bomen krijgen een volwaardig ondergrondse groeiplaats mee opdat ze tot volle wasdom zullen uitgroeien. Voor het totale plangebied is een hoge ambitie afgesproken m.b.t. geveltuinen, begroeide gevels en -daken en investeringen in ecologie. De totale groene uitstraling van de toekomstige Weespertrekvaartbuurt zal daardoor een stuk hoger liggen dan die in de huidige situatie.

Natuurinclusief bouwen

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

Nestkasten moeten geïntegreerd in de gevels worden toegepast in alle bouwvelden. Dit kan zowel zichtbaar als vrijwel onzichtbaar. Belangrijk is dat de nestkasten niet in de volle zon liggen maar aan de noordoostzijde van de gevels. Daarnaast hebben gierzwaluwen een vrije valruimte nodig van minstens drie meter onder de nestkast. Kasten of inbouwstenen dienen daarom bij voorkeur op een hoek of op de kopse kant van het gebouw te worden aangebracht.



Principe doorsnede insteekhaven

Nestkasten

Elk bouwblok krijgt voorgeschreven hoeveel nestkasten en voor welke soort aangebracht dienen te worden in of aan de gevel, zie bijlage. Op deze manier wordt een juiste spreiding over het gebied bereikt en wordt optimaal gebruik gemaakt van de ecologische potenties.

In de zwaaikom en de insteekhaven worden drijvende tuinen aangelegd welke deels ook nestgelegenheid zullen bieden voor eenden en andere watervogels. gebouw te worden aangebracht.

Groene daken

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

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

Geveltuinen

Rondom de bouwblokken worden daar waar geen entrees voorzien zijn, geveltuinen van 0,5 meter (bij het park 1,2 meter) diep gerealiseerd. Bij de planontwikkeling van de nieuwbouw dient hierop geanticipeerd te worden met een voorstel hoe klimmende beplanting opgenomen kan worden.

De geveltuinen geven naast een aantrekkelijke woonomgeving ook ruimt aan insecten en vogels in het gebied.

De geveltuinen zijn in beheer van de bewoners maar liggen in openbaar gebied, ze bestaan uit een mix van heesters, vaste planten en klimplanten en kunnen verschillen naar gelang de oriëntatie aan de gevel.

Groene gevels

In de bouwregels is opgenomen dat minimaal 20 procent van de gevels boven de sokkel worden voorzien van een beplanting d.m.v. klimplanten (incl. eventuele benodigde constructie) of beplanting in wanden of anderszins. Deze groene gevels hebben een meerwaarde voor de natuur en het klimaat. Door hierin ook nestkasten voor vogels op te nemen wordt de biodiversiteit in het gebied verder verhoogd.

Daktuinen

In de bouwregels is opgenomen dat op de daken van de sokkel (en in eventuele hoven hierin) daktuinen aangelegd moeten worden. Maximaal 40 % van het dakoppervlak tussen de toren mag verhard worden wat impliceerd dat 60% vergroend wordt.

Er is een gronddekking voorgeschreven van minimaal 0,75 meter waardoor ook struiken en bomen een kans krijgen op de daken waardoor de biodiversiteit in het gebied verder wordt verhoogd. Het doel is dat op elk dak tenminste 25% van het groen uit bomen, hagen en heesters zal bestaan. Deze zijn essentieel voor de vestiging van vele vogelsoorten zoals de mus.

Natuureducatieroute

Doordat de Weespertrekvaartbuurt ontwikkeld wordt als een hoogstedelijke maar toch groene buurt met op termijn bijzondere natuurwaarden is er het voornemen door de buurt een natuureducatieroute aan te leggen. Langs deze route wordt uitgelegd wat de verschillende natuurwaarden zijn, welke dieren in het gebied leven en wat de bewoners kunnen doen om de ecologische waarde van het gebied verder te verhogen.



Begroeide gevel



Nestkasten in de gevel



Waterretentie



Nestkast



Daktuin



Insect hotel



Geveltuin



Vlindertuin

7.1 Ontwikkelstrategie

De eigendomssituatie in Weespertrekvaart-Oost loopt uiteen. De bestaande openbare ruimte is eigendom van de gemeente, maar de bedrijfslocaties zijn hetzij door de gemeente in erfpacht uitgegeven, hetzij volledig eigendom van derden. Dit betekent dat de herontwikkeling van het gebied in goed overleg met de bestaande erfpachters en eigenaren gestalte moet krijgen. De afgelopen periode is overleg gevoerd met alle belanghebbenden. In samenspraak met de eigenaren en erfpachters wordt bezien of het mogelijk is voor de eigenaren om zelf tot ontwikkeling van de locaties te komen en/of dat verwerving door de gemeente wenselijk of noodzakelijk is. De ontwikkelstrategie is uitgewerkt in een aparte notitie dat tijdens de inspraakperiode is toegelicht. Voor niet milieuhinderlijke bedrijven is het overigens denkbaar dat zij 'door kunnen schuiven' naar nieuw te ontwikkelen bedrijfsruimte in de sokkels van Weespertrekvaart-Midden.

7.2 Juridische voorbereiding

Bestemmingsplan

Om de gewenste ontwikkeling volgens het stedenbouwkundig plan mogelijk te maken is een aanpassing van het bestemmingsplan noodzakelijk. Na overleg met de belanghebbenden in het gebied, is het bestemmingsplan "Weespertrekvaart-Oost" in procedure gebracht. Dit bestemmingsplan heeft een tweeledig karakter. Het geldende bestemmingsplan van Weespertrekvaart-Oost biedt nog ruimte om de bestaande bedrijfsactiviteiten te intensiveren of te verzwaren. Dat zou de herontwikkeling tot een gemengd woon/werkgebied echter onmogelijk maken. Daarom worden de mogelijkheden voor verzwaring van bedrijfsactiviteiten in het gebied ten zuiden van de insteekhaven in het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan ingeperkt. Voor het gebied ten noorden van de insteekhaven is een globaal bestemmingsplan in procedure met een uit te werken bestemming, waarmee de transformatie van dit gebied mogelijk kan worden gemaakt.

Het ontwerpbestemmingsplan "Weespertrekvaart-Oost" heeft van 19 juli tot en met woensdag 29 augustus 2018 ter inzage gelegen. De planning is om dit bestemmingsplan in december 2019 vast te stellen.

Voorafgaand aan de genoemde aanpassing van het huidige bestemmingsplan is een voorbereidingsbesluit genomen, waarmee kan worden voorkomen dat zittende bedrijven alsnog hun activiteiten verzwaren in afwachting van het nieuwe bestemmingsplan. Dit voorbereidingsbesluit is op 16 mei 2018 door de gemeenteraad genomen.

Milieueffectrapportage

Voor het hele projectgebied Overamstel heeft de gemeenteraad op 27 november 2013 de bijbehorende Milieueffectrapportage (MER) Overamstel aanvaard. Deze MER heeft ook betrekking op een deel van Weespertrekvaart-Oost. Alleen het plandeel ten zuiden van de insteekhaven is niet in deze MER opgenomen. In het vervolgtraject wordt bezien op welke wijze de bestaande MER wordt aangepast c.q. aangevuld. Deze aanvullende gegevens dienen beschikbaar te zijn op het moment dat de herziening van het bestemmingsplan in procedure wordt gebracht dat voorziet in een transformatie van dit deel van het gebied.

7.3 Communicatie

Informeren

Ondernemers, eigenaren, buurtbewoners en overige belanghebbenden zijn tijdens de inspraakperiode via diverse kanalen geïnformeerd over de plannen voor de Weespertrekvaartbuurt in het algemeen en voor Weespertrekvaart-Oost in het bijzonder. Dit gebeurde via de website, nieuwsbrieven, bewonersbrieven, informatieavonden en inloopavonden.

Consultatie en dialoog

Naast informeren is ook sprake van consultatie en dialoog met de omgeving. Er is ruim de tijd genomen voor gesprekken met de bedrijven, eigenaren en overige belanghebbenden in dit gebied, zodat zij kunnen meedenken over de herontwikkeling van het gebied.

Tijdens de inspraakperiode is het concept stedenbouwkundig plan ambtelijk besproken in het Stedelijk Adviesteam Plaberum (SAP) en de Centrale

Verkeerscommissie (CVC) en de Integrale Ruimtelijke Commissie (IRC). Deze adviezen zijn meegenomen in het stedenbouwkundigplan.

Participatie

Bij de uitwerking van de openbare ruimte kunnen omwonenden en bedrijven participeren in de planvorming. Bijvoorbeeld bij het opstellen van een definitief ontwerp voor het buurtpark, dat samen met de insteekhaven een centrale ontmoetingsruimte voor de buurt zal vormen.

7.4 Financiële uitvoerbaarheid

Afgezien van de openbare ruimte is de grond in het plangebied Weespertrekvaart-Oost voor het overgrote deel niet in eigendom van de gemeente Amsterdam, of het is in erfpacht uitgegeven. Als eigenaren of erfpachters van een kavel zelf willen ontwikkelen, dienen zij met de gemeente afspraken te maken over het betalen van de gemeentelijke kosten. Dit kan op basis van een Anterieure Overeenkomst of, indien dat nodig zou zijn, via een exploitatieplan. Als eigenaren of erfpachters het niet lukt om zelf tot ontwikkeling te komen, kan de gemeente de locatie verwerven, al dan niet door middel van een onteigeningsprocedure. Het stedenbouwkundig plan en daarbij behorende ontwikkelstrategie is doorgerekend en is economisch uitvoerbaar.

7.5 Planning besluitvorming

Dit stedenbouwkundig plan Weespertrekvaart-Oost zal, samen met de bijbehorende grondexploitatie, in de gemeenteraad worden vastgesteld. Het besluitvormingsproces ziet er als volgt uit:

1. **Inspraak**: na vrijgave door het college van B&W is het concept stedenbouwkundig plan 12 weken lang ter inzage gelegd. In deze periode zijn ook informatiebijeenkomsten georganiseerd voor bedrijven en direct omwonenden.

2. Nota van beantwoording: de ingekomen inspraakreacties zijn vastgelegd in een Nota van Beantwoording. Daarin worden ook eventuele aanpassingen van het stedenbouwkundig plan genoemd en meteen doorgevoerd in het plandocument zelf.

3. Bestuurlijke besluitvorming: het (aangepaste) stedenbouwkundig plan gaat 2e helft 2018, samen met het bijbehorende Investeringsbesluit, naar het college van B&W en naar de gemeenteraad.

4. Verdere planontwikkeling: de gemeente maakt met elk zittend bedrijf en initiatiefnemer individuele (proces)afspraken over de herontwikkeling, wat en wanneer er wordt gebouwd, de verdeling van plankosten en een eventuele nieuwe of herziene erfpachtcanon.

COLOFON

TITEL

Stedenbouwkundig Plan Weespertrekvaart- Oost

vastgesteld in de gemeenteraad december 2018

VERSIE

november 2018

OPDRACHTGEVER

Grond & Ontwikkeling, Gemeente Amsterdam

AUTEURS RUIMTE & DUURZAAMHEID

Ellen Monchen, Bram Klatser, Harm-Klaas Naaijer, Anneke Blokker, Bob Mantel, Laura Hakvoort, Frits Wolters, Daiva Stumbraite, John van den Berg, Lingjuan Zhang, Arizona Gecaj

GROND EN ONTWIKKELING & PROJECTMANAGEMENTBUREAU

Peter Jan Kannegieter, Janneke Nijenhuis, Katja Martins, Manon Paulissen, Bart van Dijk

INGENIEURSBUREAU AMSTERDAM

Janke Algra, Patrick Winkel

Uitwerking Bouwblokken: WE architecten, Civic en MEESVISSER

INFORMATIE

https://www.amsterdam.nl/projecten

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



Kaart openbare ruimte inclusief de Kop Weespertrekvaart, Weespertrekvaart-Midden en het Bajeskwartier (in concept)

