Gemeente
Amsterdam

KAUWGOMBALLENKWARTIER

BIJLAGENBOEK : 2 JULI 2020



VASTGESTELD

DIT ONTWIKKELKADER IS VASTGESTELD DOOR DE AMSTERDAMSE GEMEENTERAAD OP 2 JULI 2020
ALS ONDERDEEL VAN HET INVESTERINGSBESLUIT KAUWGOMBALLENKWARTIER.



BIJLAGEN

BIJLAGE 1	Initiatieven marktpartijen	5
BIJLAGE 2	Referentiestudie Dichtheid	13
BIJLAGE 3	Cultuurhistorische Waardestelling (Quickscan)	17
BIJLAGE 4	Advies Integrale Commissie Ruimtelijke Kwaliteit	43
BIJLAGE 5	Advies Commissie Ruimtelijke Kwaliteit	51
BIJLAGE 6	Advies Auto- en fietsparkeren	55
BIJLAGE 7	Advies Centrale Verkeers Commissie (CVC)	63
BIJLAGE 8	Advies Commissie Puccinimethode	69
BIJLAGE 9	Verkeersonderzoek Kauwgomballenkwartier	73
BIJLAGE 10	Advies W-team	103
BIJLAGE 11	Studie energieopwekking KBK en benodigd dak- en geveloppervlak	111
BIJLAGE 12	Notitie wet- en regelgeving water	115



BIJLAGE 1

Initiatieven marktpartijen

Toewerkend naar het Investeringsbesluit zijn met een aantal initiatiefnemende erfpachters gesprekken gevoerd over de ontwikkeling van hun kavels. Dit heeft geleid tot een aantal (schets)ontwerpen, waarvan er in dit bijlagenboek vijf zijn opgenomen. Deze vijf geven een beeld van de eerste ontwikkelingen van het Kauwgomballenkwartier. Het hierbij om drie initiatieven die (grotendeels) de mogelijkheden van het huidige bestemmingsplan benutten . De initiatieven bevatten daardoor geen woonprogramma maar sluiten zo veel mogelijk aan op het ontwikkelkader. Daarnaast lopen er diverse gesprekken over ontwikkeling van gemengde woonwerkgebouwen, waarvan het initiatief van Lingotto en Nijkerk/Zadelhoff voorbeelden zijn.

Dit betreffen massastudies of schetsontwerpen, waarvan het ontwerp nog in de volgende fase zal worden uitgewerkt. Over deze initiatieven heeft nog geen toetsing door supervisor of Commissie Ruimtelijke Kwaliteit plaats-gevonden. De initiatieven zijn opgenomen om een indicatie te geven van ontwikkelingen in het gebied. Over de opname van de initiatieven in dit bijlagenboek kunnen derhalve geen rechten worden ontleend.

1.1 INITIATIEF GLANSFABRIEK
Eigenaar: Nijkerk Holding B.V. & Zadelhoff
Architect: MoMENT Architectuur

1.2 INITIATIEF PAHW
Eigenaar: Nijkerk Holding B.V.
Architect: MoMENT Architectuur

1.3 INITIATIEF KBF - GEBOUW B
Eigenaar: Timeless Investments&Tristan Capital Partners
Architect: NEXT Architects

1.4 INITIATIEF KBF DOCK
Eigenaar: Lingotto
Architect: Marc Koehler Architects

1.5 INITIATIEF AMP
Eigenaar: Nijkerk Holding B.V. & Zadelhoff
Architect: Mollink Soeters PPHP



BIJLAGE 1.1 INITIATIEF GLANSFABRIEK

Deze informatie is in ontwikkeling. Hierover heeft geen besluitvorming plaatsgevonden. Aan deze informatie zijn derhalve geen rechten te ontlenen.

LOCATIE

Paul van Vlissingenstraat 12

TEAM

Eigenaar: Nijkerk Holding B.V. & Zadelhoff
Architect: MoMENT Architectuur

PROGRAMMA

Kantoor:	1527m²
Bijeenkomst	710m²
Overig	68m²

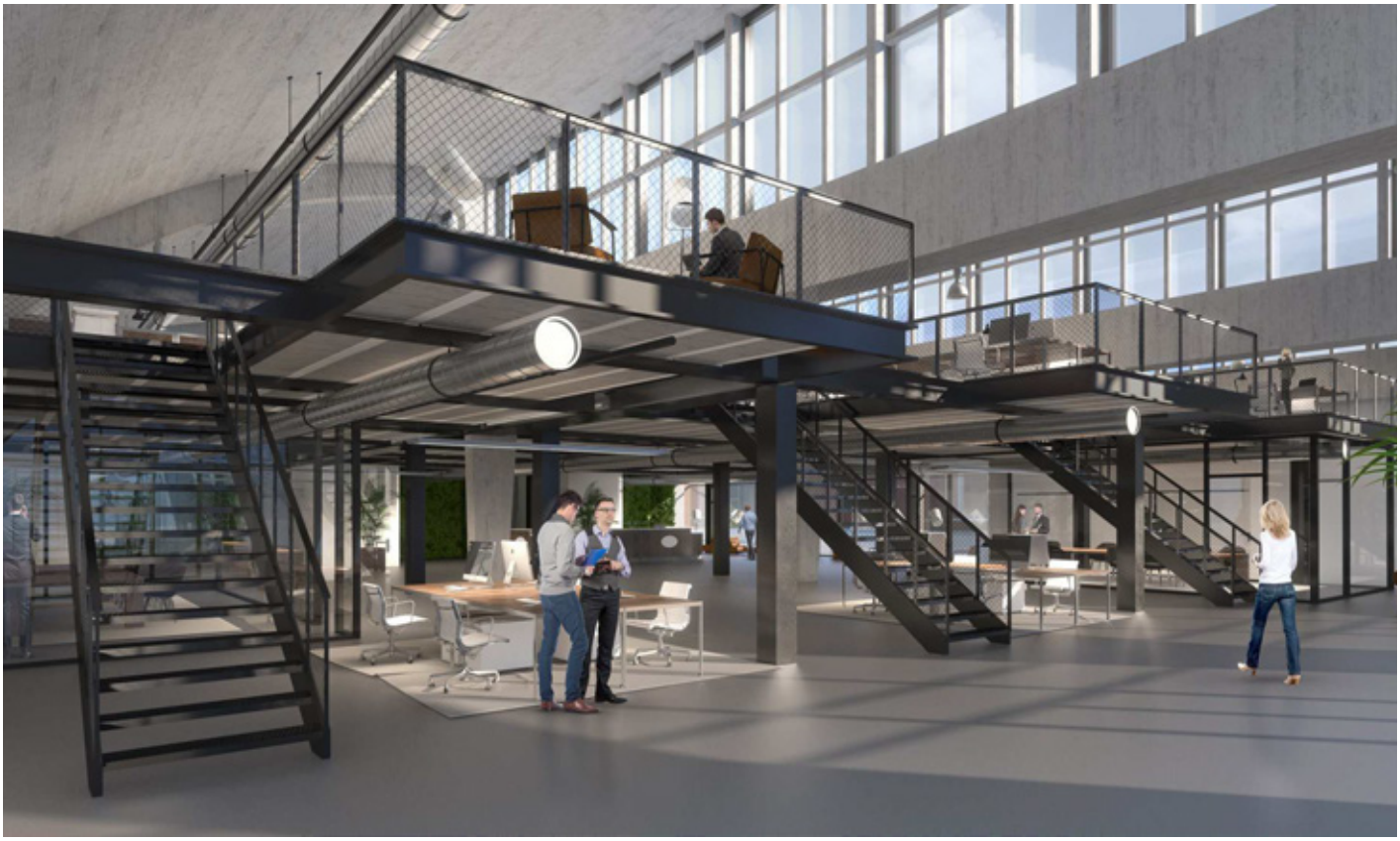
BIJDRAGE AAN HET GEBIED

Het project Glansfabriek gaat uit van het transformeren van één van de als behoudenswaardig aangemerkte loodsen in het kauwgomballenkwartier. Het pand wordt grondig gerenoveerd, voorzien van een meer transparante gevel en een entresol vloer. Het wordt hiermee geschikt gemaakt voor bedrijfsmatig gebruik, verhuurbaar als één of meerdere units.

STATUS

In aanbouw





BIJLAGE 1.2 INITIATIEF PAHW

Deze informatie is in ontwikkeling. Hierover heeft geen besluitvorming plaatsgevonden. Aan deze informatie zijn derhalve geen rechten te ontlenen.

LOCATIE

Willem Fenengastraat 16

TEAM

Eigenaar: Nijkerk Holding B.V.
Architect: MoMENT Architectuur

PROGRAMMA

Bedrijven/kantoor:	11960m²
Mogelijkheid wijziging naar wonen	10720m²
Fietsparkeren:	412m²
Parkeren:	2780m²

BIJDRAGE AAN HET GEBIED

Het initiatief betreft de ontwikkeling van een bedrijfsverzamelgebouw op de meest noordwestelijke kavel in het kauwgomballenkwartier, op de hoek van de duivendrechtsevaart en de insteekhaven. Het betreft de opzet van een multifunctionele plint, met daarboven twee schijven die geschikt zijn als bedrijfsruimtes. In de structuur van het gebouw is rekening gehouden met een eventuele transformatie naar wonen in de toekomst. Op het dak van de plint, tussen de twee schijven in bevindt zich een collectieve daktuin.

STATUS

Definitief ontwerp







BIJLAGE 1.3 INITIATIEF KBF - GEBOUW B

Deze informatie is in ontwikkeling. Hierover heeft geen besluitvorming plaatsgevonden. Aan deze informatie zijn derhalve geen rechten te ontlenen.

LOCATIE

Daniel Goedkoopstraat &
Abraham Dudok van Heelstraat

TEAM

Eigenaar: Timeless Investments & Tristan Capital Partners
Architect: NEXT Architects

PROGRAMMA

Werken: +/- 5000m²

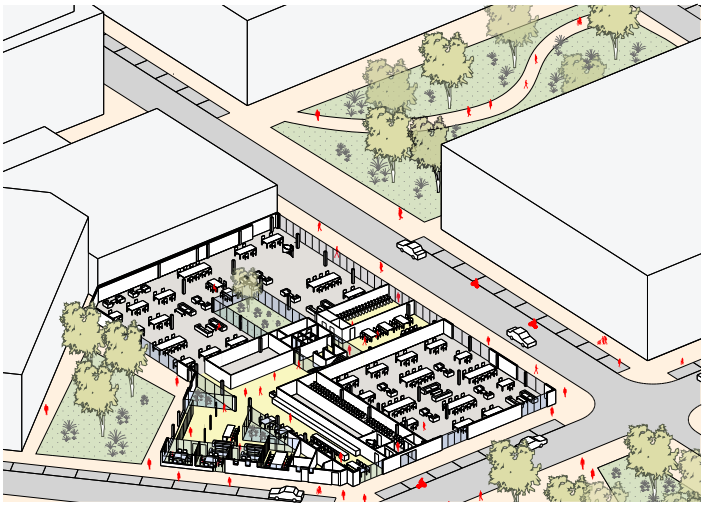
BIJDRAGE AAN HET GEBIED

Dit initiatief betreft het transformeren van een behoudenswaardige loods dat een onderdeel vormt van de Kauwgomballenfabriek. Het concept gaat uit van behoud van de bestaande gevel en grote delen van het dak, waarbij een nieuw gebouw volume door de bestaande loods heen wordt opgebouwd. Initiatiefnemer beoogt te ontwikkelen binnen het huidig bestemmingsplan. Met de uitbreiding wordt ook ingezet op het toevoegen van publieke ruimte, dat plek gaat bieden voor verblijf en ontmoeting.

STATUS

Voorlopig ontwerp







BIJLAGE 1.4 INITIATIEF KBF DOCK

Deze informatie is in ontwikkeling. Hierover heeft geen besluitvorming plaatsgevonden. Aan deze informatie zijn derhalve geen rechten te ontlenen.

LOCATIE

Willem Fenengastraat 2-4

TEAM

Eigenaar: Lingotto

Architect: Marc Koehler Architects

PROGRAMMA

Wonen/werken: 13400m²
Exclusief ondergronds parkeren

BIJDRAGE AAN HET GEBIED

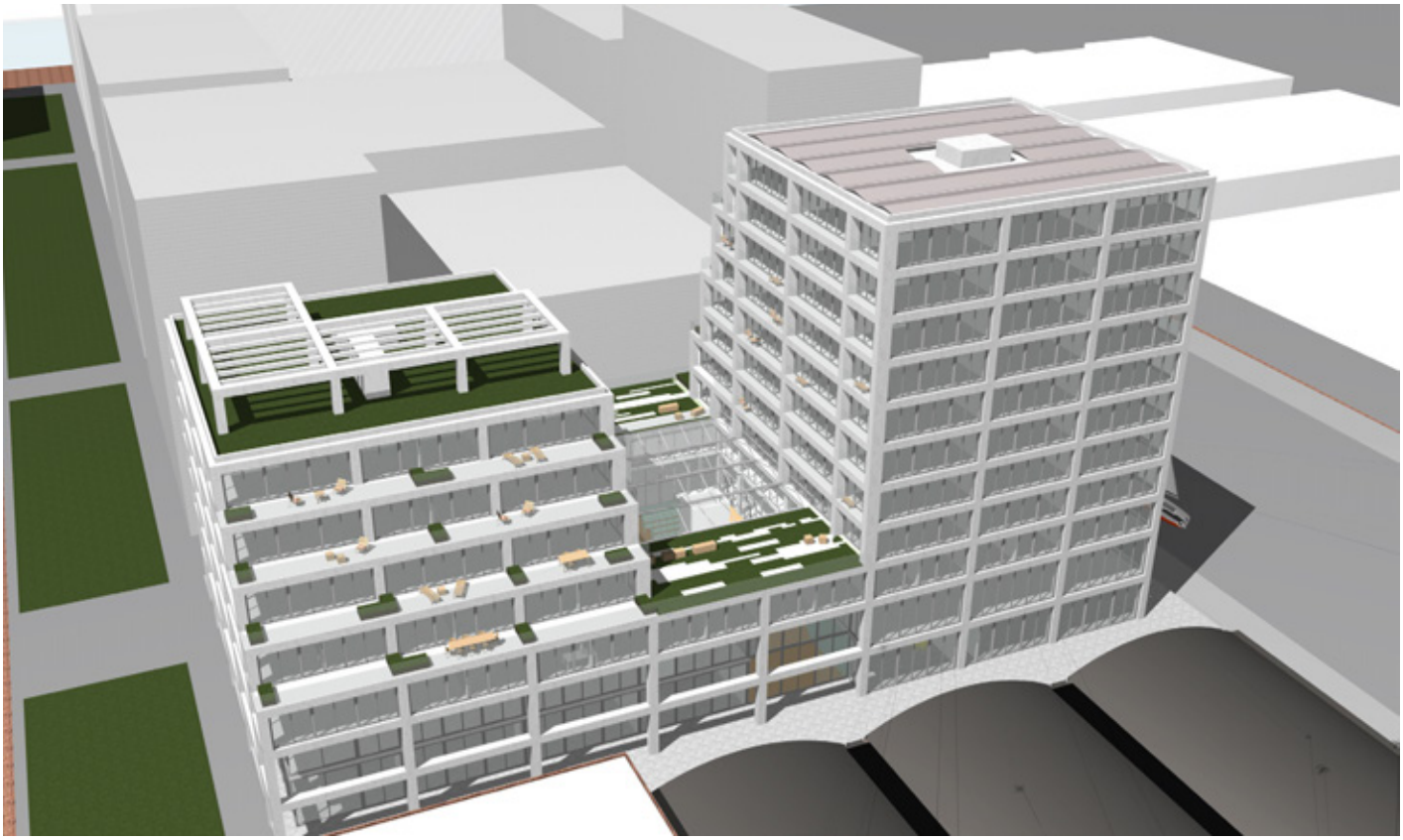
Het initiatief KBF DOCK betreft een schetsontwerp voor een gecombineerd woon-werkgebouw binnen de uitgangspunten van het Ontwikkelkader. Het gebouw sluit qua begane grondvloer aan op de naastgelegen behoudenswaardige loods van Willem Fenengastraat 2, waardoor een halfverdiepte parkeergarage wordt voorgesteld. Het gebouw bestaat uit een drielaagse plint met voornamelijk werken, met hierboven een tweetal blokken van 24 en 36 m hoog met hierin diverse type woningen. In het initiatief is veel ruimte opgenomen voor groene daken en balkons.

STATUS

Schetsontwerp







BIJLAGE 1.5 INITIATIEF AMP

Deze informatie is in ontwikkeling. Hierover heeft geen besluitvorming plaatsgevonden. Aan deze informatie zijn derhalve geen rechten te ontlenen.

LOCATIE

Paul van Vlissingenstraat &
Abraham Dudok van Heelstraat

TEAM

Eigenaar: Nijkerk Holding B.V. & Zadelhoff
Architect: Mollink Soeters PPHP

PROGRAMMA

Gemengd programma: -/+45.000m²

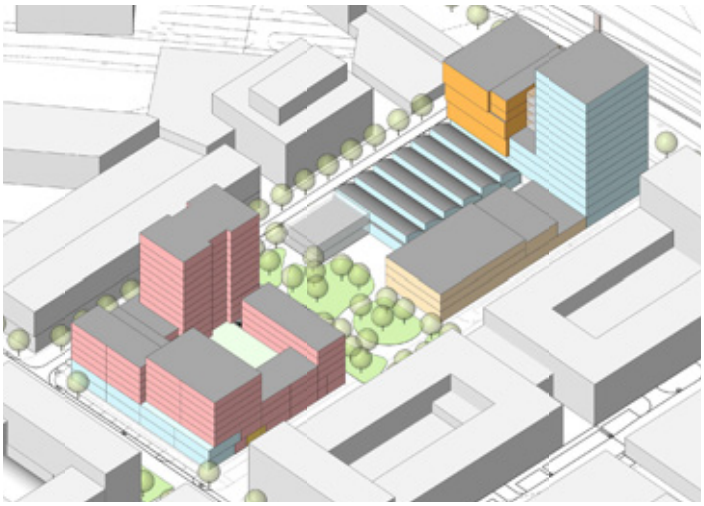
BIJDRAGE AAN HET GEBIED

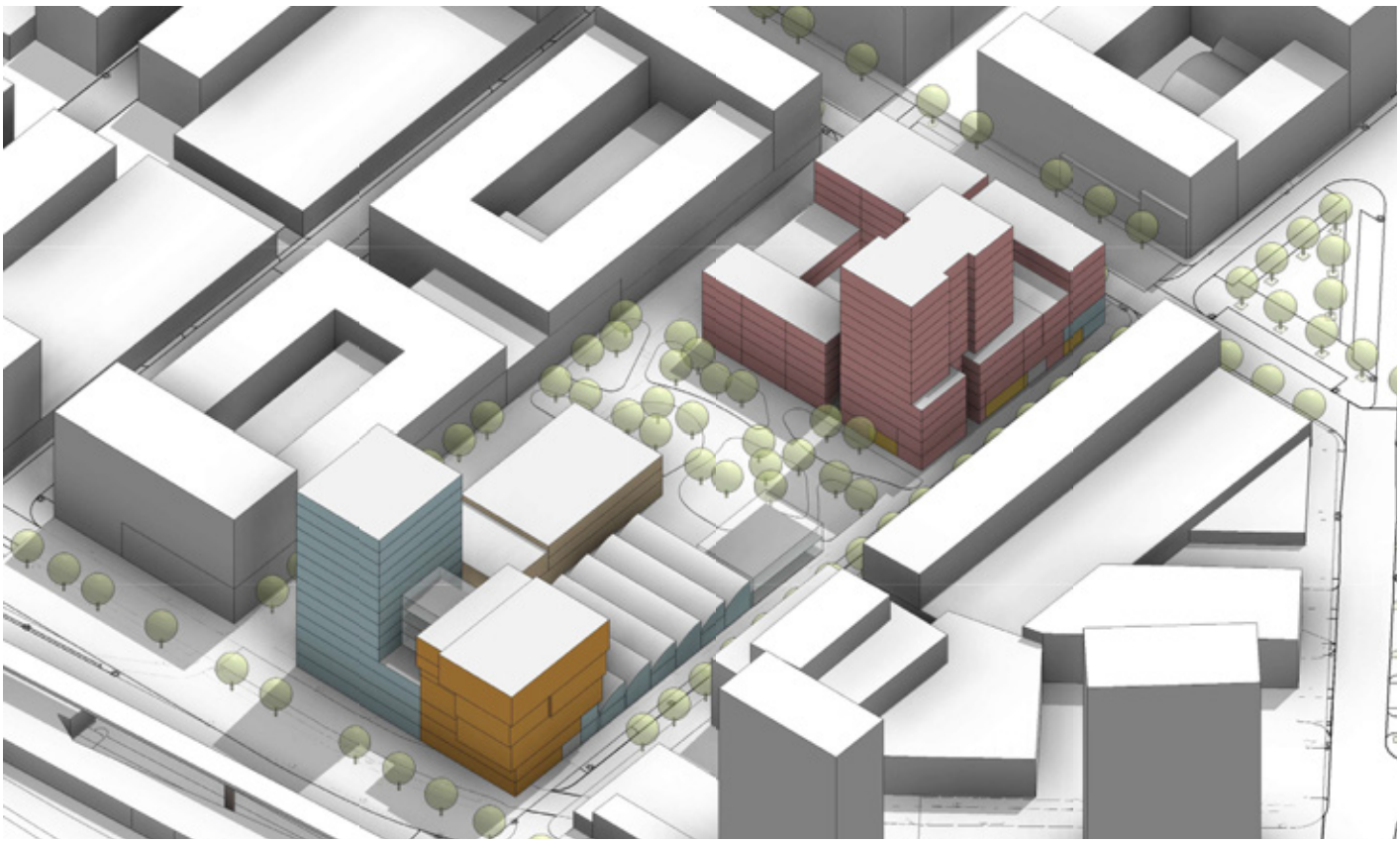
Dit initiatief beslaat het grote kavel dat vrij is gekomen na vertrek van Amsterdam Metallized Products (AMP). Het gaat om een gemengd programma van wonen, werken en voorzieningen, waaronder een basisschool. Centraal op de kavel komt een buurtplantsoen. De renovatie van de behoudenswaardige loods op het terrein is reeds vooruitlopend in uitvoering (initiatief 1.1 Glansfabriek). Het getoonde beeldmateriaal betreft een massastudie dat de komende periode in afstemming met de gemeente verder uitgewerkt zal worden tot ontwerp.

STATUS

Massastudie









BIJLAGE 2

Referentiestudie Dichtheid

BIJLAGE 2 REFERENTIESTUDIE DICHTHEID

(Conform NEN S300 & Planbureau voor de leefomgeving)



Burgwallen Oude Zijde (huidige situatie)

Bruto-buurt fsi	2,0
BVO	717.000 m²
Opp bruto-buurt	357475 m²
% niet-wonen	62 %



Zuidas (Visie 2016)

Bruto-buurt fsi	2,3
BVO	3.400.000 m²
Opp bruto-buurt	1.458.000 m²
% niet-wonen	76 %



Sluisbuurt (Investeringsnota)

Bruto-buurt fsi	2.2
BVO	610.000 m²
Opp bruto-buurt	277.000 m²
% niet-wonen	15 %



Sloterdijk I (Investeringsbesluit)

Bruto-buurt fsi	1,9
BVO	485.000 m²
Opp bruto-buurt	267.090 m² (grex)
% niet-wonen	21 %



Hamerkwartier
(Projectbesluit)

Bruto-buurt fsi	2,0
BVO	780.000 m²
Opp bruto-buurt	390.000 m² (grex)
% niet-wonen	33 %



Weespertrekvaart Oost/Midden
(SP 2019)

Bruto-buurt fsi	1,4
BVO	135.000 m²
Opp bruto-buurt	98.000 m²
% niet-wonen	25 %



Amstelkwartier
(SP)

Bruto-buurt fsi	2,0
BVO	191.000 m²
Opp bruto-buurt	95.000 m²
% niet-wonen	24 %



Kauwgomballenkwartier

Bruto-buurt fsi nu	0,91
BVO nu	118.000 m²
Opp projectgebied	156.700 m²
Opp bruto-buurt	129.000 m²
BVO	285.000 m²
Bruto-buurt fsi straks	max 2,2
% niet-wonen	50 - 70 %



BIJLAGE 3

Cultuurhistorische Waardestelling (Quickscan)

BEDRIJVENTERREIN ‘OVERAMSTEL’ AMSTERDAM

CULTUURHISTORISCHE WAARDESTELLING VIJF BEDRIJFSGEBOUWEN (QUICKSCAN)



Foto voorzijde: zicht over de Willem Fenengastraat met goederenspoorlijn richting Duivendrechtsevaart uit 1968, met op de voorgrond de fabriek van Beecham (links) en Ideal Standard (rechts), en op de achtergrond de gemeentelijke industriehallen (links) en de werkplaats van Asko (rechts). Bron: beeldbank Stadsarchief Amsterdam | zie de disclaimer in het colofon.

BEDRIJVENTERREIN ‘OVERAMSTEL’ AMSTERDAM

CULTUURHISTORISCHE WAARDESTELLING VIJF BEDRIJFSGEBOUWEN (QUICKSCAN)

Nijmegen, 19 september 2019
geaccordeerde versie

Leon van Meijel
van Meijel – adviseurs in cultuurhistorie, Nijmegen

Teake Bouma
Teake Bouma architectuur / stedenbouw, Delft

in opdracht van
Gemeente Amsterdam, Grond & Ontwikkeling
contactpersoon
Jouke van der Werf, Bureau Monumenten & Archeologie



Zicht over de Duivendrechtsevaart richting de Willem Fenengastraat met links de Aireyfabriek, rechts de gemeentelijke industriehallen en in de verte de FIAT assemblagefabriek (1960).
Bron: beeldbank Stadsarchief Amsterdam | zie de disclaimer in het colofon.

INHOUDSOPGAVE

inleiding
aanleiding en doel 7
team, werkwijze en leeswijzer 7

bedrijventerrein 'Overamstel'
historische schets 8
typering 12

W. Fenengastraat 10
historische schets 16
typering 18

W. Fenengastr. 7 / 13-27, J. Siegerstr. 2-24, P. van Vlissingenstr. 18
historische schets 20
typering 22

P. van Vlissingenstraat 12
historische schets 24
typering 26

D. Goedkoopstraat 8-28, A. Dudok van Heelstraat 3
historische schets 28
typering 30

W. Fenengastraat 2-4
historische schets 32
typering 34

kernkwaliteiten
bedrijventerrein 'Overamstel' 36
gebouwen algemeen 36
W. Fenengastr. 10 37
W. Fenengastr. 7 / 13-27, J. Siegerstr. 2-24, P. van Vlissingenstr. 18 38
P. van Vlissingenstraat 12 39
D. Goedkoopstr. 8-28, A. Dudok van Heelstr. 3 40
W. Fenengastraat 2-4 41

transformatie: kansen en bedreigingen
bedrijventerrein 'Overamstel' 42
algemeen voor alle gebouwen 43
W. Fenengastr. 10 44
W. Fenengastr. 7 / 13-27, J. Siegerstr. 2-24, P. van Vlissingenstr. 18 44
P. van Vlissingenstraat 12 45
D. Goedkoopstr. 8-28, A. Dudok van Heelstr. 3 45
W. Fenengastraat 2-4 46

bijlage: geraadpleegde bronnen 47

colofon 48













Kaartje met de begrenzing van het onderzoeksgebied en nummering van de te onderzoeken gebouwen. De nummering verwijst naar het lijstje op de volgende pagina.

INLEIDING

aanleiding en doel

Voor het bedrijventerrein 'Overamstel' is een ontwikkelvisie in voorbereiding die koerst op een stapsgewijze transformatie met als één van de ambities: erfgoed als inspiratiebron. Dat erfgoed is door de gemeente Amsterdam geïnventariseerd en bestaat uit vijf – niet beschermde - gebouwen met karakteristieke bedrijfshallen uit de jaren vijftig, namelijk (zie kaartje en foto's op de vorige pagina):

1. Willem Fenengastraat 10: werkplaats ASKO.
2. Willem Fenengastraat 7 / 13-27, Johann Siegerstraat 2-24 en Paul van Vlissingenstraat 18: vier bedrijfsverzamelgebouwen aan weerszijden van het Isaäc Asscherpad.
3. Paul van Vlissingenstraat 12: leegstaande hal evenwijdig aan de Abraham Dudok van Heelstraat.
4. Abraham Dudok van Heelstraat 3 en Daniël Goedkoopstraat 8-28: bedrijfsverzamelgebouw 'Kauwgomballenfabriek'.
5. Willem Fenengastraat 2-4: bedrijfsverzamelgebouw 'Kauwgomballenfabriek'.

Een quickscan moet voor deze gebouwen op hoofdlijnen inzicht verschaffen in de historische achtergrond, de stedenbouwkundige logica, de architectonische essentie, de cultuurhistorische kernwaarden en de kansen en bedreigingen voor de transformatie van het gebied.

team, werkwijze en leeswijzer

Deze quickscan op hoofdlijnen is in mei en juni 2019 opgesteld door architectuurhistoricus Leon van Meijel (Nijmegen) en architect Teake Bouma (Delft), uitsluitend op basis van veldwerk en bestudering van aangereikte bouwdossiers en enkele websites (zie de bijlage met geraadpleegde bronnen).
We beschouwen twee schaalniveaus (terrein en gebouw), en werken van typering, via waardering naar transformatieruimte.
Niet aan de orde in deze quickscan zijn: inmetingen, waarderings-plattegronden, destructief onderzoek, de dynamiek van latere verbouwingen en/of specialistisch (technisch) onderzoek naar bouwkundige staat, constructie, kleur, materiaal of interieurafwerking.
In deze quickscan komen eerst de geschiedenis en een analytische typering aan bod van achtereenvolgens het terrein en de vijf geselecteerde gebouwen. Vervolgens worden de kernkwaliteiten benoemd. In het laatste hoofdstuk worden de kansen en bedreigingen puntsgewijs op een rij gezet voor het terrein en de vijf geselecteerde gebouwen.
Het rapport sluit af met een lijst van geraadpleegde bronnen en het colofon.

BEDRIJVENTERREIN 'OVERAMSTEL'

historische schets

planvorming

Het bedrijventerrein 'Overamstel' werd in de jaren vijftig gerealiseerd in de Grote Duivendrechter Polder. Deze polder strekte zich uit tussen de Amstel en de Weespertrekvaart, was eeuwenlang grotendeels onbebouwd en werd in 1843 van noord naar zuid doorsneden door de aanleg van de Rijnspoorweg tussen Amsterdam en Utrecht. De eerste aanzet tot de industrialisatie van dit gebied was de bouw in 1906 van de Zuidergasfabriek, gelegen in de oksel van de Amstel en het spoor. Vervolgens werd dit gebied in het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) van 1934 aangewezen als industriezone, waarna de Rioolwaterzuivering Zuid zich vestigde naast de gasfabriek. De ontwikkeling tot bedrijventerrein kwam echter pas goed op gang na de Tweede Wereldoorlog op basis van het Uitbreidingsplan 'Industriegebied Duivendrecht' uit 1948 (een detailuitwerking van het AUP). Het deel ten noorden van de geplande trambaan (het huidige tracé van de metro en De Heusweg) werd in de jaren 1949-1951 opgehoogd en bouwrijp gemaakt. Dat terrein werd in de periode 1952-1961 volgebouwd met bedrijven en kreeg de naam 'Overamstel'. Het zuidelijke deel – destijds gelegen binnen de gemeente Ouder-Amstel – werd vanaf 1959 ter hand genomen.



Het uitbreidingsplan 'Industriegebied Duivendrecht' uit 1948 met markering van 'Overamstel'.
Bron: J. van der Werf (2012).

infrastructuur

Het bedrijventerrein 'Overamstel' lag gunstig ten opzichte van water-, spoor- en autowegen. Haaks op de Amstel werd een kanaalhaven met zijarm gegraven: de Duivendrechtsevaart. Aanvankelijk was deze vaart gedacht met meer zijarmen, maar de behoefte aan bereikbaarheid over water legde het na de oorlog snel af tegen de stromachtige groeit van het (spoor)wegvervoer. Daarom werd de bestaande stamlijn van het goederenspoor naar de Zuidergasfabriek uitgebreid met een doodlopende aftakking over het tracé Daniël Goedkoopstraat, en een tweede doodlopende aftakking over het tracé van de Willem Fenengastraat. Deze spoorlijnen zijn rond 1975 opgebroken en ter plaatse zijn bomen gepland. Voor het snel groeiende (vracht)autoverkeer was 'Overamstel' eenvoudig te bereiken via de in 1954 geopende Utrechtseweg (A2) en het U-vormige circuit van de Joan Muyskenweg, De Heusweg en Spaklerweg. Later werd dat circuit in zuidelijke richting verlengd tot een H-structuur, en werd evenwijdig aan de De Heusweg de metrolijn 51 aangelegd (1990). Als belangrijkste interne ontsluitingsweg had de Willem Fenengastraat vanaf 1968 enige tijd een brug over de Duivendrechtsevaart met een aansluiting op de Joan Muyskenweg.

De straatnamen van 'Overamstel' werden vernoemd naar leidinggevende personen uit het Amsterdamse bedrijfsleven:

- Daniël Goedkoop (1850-1929): oprichter van de Nederlandsche Scheepsbouw Maatschappij.
- Willem Fenenga (1843-1939): oprichter van de Amsterdamsche Droogdok Maatschappij.
- Nicolaas Tetterode (1816-1894): oprichter van de Lettergieterij 'Amsterdam'.
- Abraham Dudok van Heel (1802-1873): medeoprichter van het Werkspoor.
- Paul van Vlissingen (1797-1876): oprichter van stoomvaartmaatschappijen.
- Isaäc Ascher (1843-1904): oprichter van een diamantslijperij.
- Johann Sieger (1856-1942): oprichter van de Amsterdamse Chininefabriek.



De ontwikkeling van polder tot bedrijventerrein met verbindingen over het water, het spoor en de weg op topografische kaarten uit ca. 1960, 1970, 1995 en 2010.
Bron: topotijdreis.nl | zie de disclaimer in het colofon.

bedrijven

Het bedrijventerrein 'Overamstel' ontwikkelde zich in de jaren vijftig tot een locatie met een grote verscheidenheid aan bedrijven. Het eerste bedrijf dat zich hier vestigde was de FIAT assemblagefabriek van de N.V. Leonard Lang. De bouw van deze fabriek aan de noordzijde van de Daniël Goedkoopstraat (net buiten onderhavig onderzoeksgebied) begon in 1952 aan de zijde van de Spaklerweg en ging tot begin jaren zeventig gefaseerd door in de richting van de haven. De opeenvolgende montagehallen, kantoren, dienstwoningen etc. werden alle gebouwd naar ontwerp van het architectenbureau J.W. & W.J. Kuipers uit Diemen. Eveneens aan deze zijde van de Daniël Goedkoopstraat vestigden zich de N.V. Neita met o.a. een werkplaats, magazijn en kantoor (1955-1957, architect J.C. Pannekoek Den Haag) én F.J. Couton met o.a. een loods (1957-1958, architect P. Christiaanse Amsterdam).

Binnen de begrenzing van het onderzoeksgebied vestigden zich de volgende bedrijven (zie luchtfoto volgende pagina):

1. *N.V. Chlorodont Comp.* cq. suikerwarenfabriek *Maple Leaf* met o.a. werkplaatsen, loodsen, kantoren en dienstwoningen naar ontwerp van architect P.J.H. Zeegers uit Amsterdam (1953-1957) en het architectenbureau J.W. & W.J. Kuipers uit Diemen (1960-1974). Hier werden tot 2003 diverse merknamen kauwgom geproduceerd.
2. *Dobeckmun Overseas N.V.*, de Europese tak van het gelijknamige Amerikaanse bedrijf en een dochteronderneming van *Dow Chemical N.V.*, met o.a. een kantoor, metaalgarenfabriek en ketelhuis met schoorsteen naar ontwerp van architect F.H. Baanders uit Amsterdam (1954), en een zijwaartse uitbreiding met hal en laboratorium voor de afdelingen research en techniek naar ontwerp van architect L. Linders uit Amsterdam (1966-1967).
3. Vier identieke industriehallen met elk vijf verhuurunits voor kleine en middelgrote bedrijven, gerealiseerd op initiatief van de Dienst der Publieke Werken naar ontwerp van architect F.H. Baanders uit Amsterdam (1954-1955).
4. *Ideal Standard* cq. de *N.V. Radiatoren Handel Maatschappij* met een kantoor en werkplaats naar ontwerp van architect G.A. Staal uit Amsterdam (1954-1955).
5. *Beecham Group Limited*, een farmaceutisch bedrijf met een kantoor, stalling en fabriek voor cosmetische artikelen (tandpasta) naar ontwerp van architect J.H. Scheerboom uit Amsterdam (1954-1958).
6. *Heineken's Bierbrouwerij* met o.a. een magazijn, kantoor en open opslagplaats naar ontwerp van architect F.W. de Vlaming uit Amsterdam (1954-1955).
7. Aannemerij *Z. Deenik & Zoon* cq. de *N.V. v/h Nierstrasz* met o.a. een werkplaats naar ontwerp van architect H.P. Starreveld uit Amsterdam (1955-1958) en een machinehal naar ontwerp van het architectenbureau Vogel, Spaargaren & Valkenburg (1969).
8. *ASPRO Nicholas Limited*, een fabriek voor het produceren en inpakken van geneesmiddelen naar ontwerp van het architectenbureau J.H. Scheerboom & H.R. Haagsman uit Amsterdam (1956-1957).
9. *Nederlandse Maatschappij voor Volkshuisvesting* (Nemavo) met een fabriek voor het produceren van betonelementen voor Aireywoningen naar ontwerp van ir. J.F. Berghoef (1956-1957).
10. *American Shear Knife Corp.*, kortweg *ASKO*, met een fabriek voor de productie, naslijpen en herstellen van messen voor de staalindustrie. De fabriekshal is een ontwerp van architect H. Bakker uit Amsterdam (1959-1961).
11. *Willem Dikkers C.V.* met een fabriekshal naar ontwerp van ir. A. Aronsohn uit Rotterdam (1962-1964).

NB. Alleen de gebouwen van de bedrijven met de nummers 2, 3, 4, 5 en 10 zijn door de gemeente Amsterdam gekwalificeerd als waardevol met de orde status 2. Deze gebouwen worden verderop in afzonderlijke hoofdstukken behandeld.







Luchtfoto uit 1959 met nummering van de fabrieken (zie lijst vorige pagina), de D. Goedkoopstraat met links Maple Leaf en rechts FIAT (rb) en de W. Fenengastraat met goederenspoor, Aireyfabriek (l) en industriehallen (r). Bron: beeldbank Stadsarchief Amsterdam | zie de disclaimer in het colofon.

typering

Actuele situatie van 'Overamstel' met de vijf te onderzoeken gebouwen:

1. Willem Fenengastraat 10
2. Willem Fenengastraat 7 / 13-27
   Johann Siegerstraat 2-24 en
   Paul van Vlissingenstraat 18
3. Paul van Vlissingenstraat 12
4. Abraham Dudok van Heelstraat 3
   Daniël Goedkoopstraat 8-28
5. Willem Fenengastraat 2-4

Het gebied wordt geanalyseerd aan de hand van de volgende thema's:

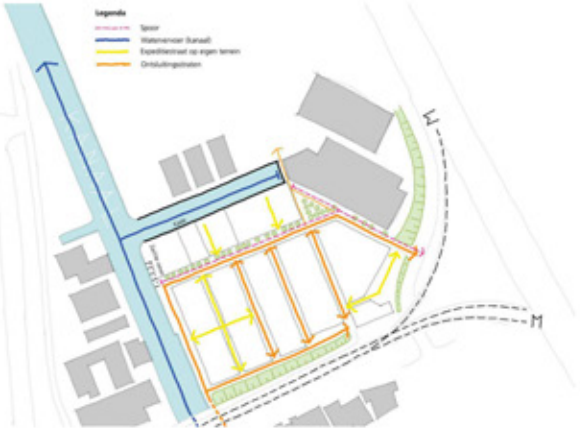
- verkaveling
- ontsluitingsstructuur
- twee-eenheid
- oriëntatie en toegangen
- zichtlocaties
- landmarks en blikvangers





verkaveling

Het terrein 'Overamstel' is morfologisch op te delen in twee stukken. Een klein gedeelte aan de noord-oostzijde volgt het patroon van de oude polderverkaveling en haakt daarmee aan op de structuur van de aangrenzende voormalige Zuidergasfabriek. Het overige deel van 'Overamstel' volgt de rationele logica en richting van de nieuw gegraven Duivendrechtse Vaart. De langgerekte rechthoekige bouwvelden hebben allemaal min of meer dezelfde maat. Alleen het noordelijke bouwveld is direct gekoppeld aan het water: de achterzijden van de kavels vallen samen met de kade van de zijtak van het kanaal. De twee westelijke bouwvelden langs de hoofdvaart zijn samengevoegd tot één dubbelgroot bouwveld met een interne expeditiestraat.
Op de plek waar de rationele verkaveling en de polderstructuur middels een hoekverdraaiing samenkomen, is sprake van een driehoekige 'restruimte': een parkeerpleintje dat later met bomen is ingeplant.



ontsluitingsstructuur

Karakteristiek voor 'Overamstel' is de combinatie van infrastructurele ontsluitingen over water, spoor en weg zoals dat tot de jaren vijftig gangbaar was voor industriële bedrijventerreinen. Omdat het wegtransport al snel een hoge vlucht nam, bleef het relatief stil aan de kades en werd het goederenspoor spoedig opgebroken. De aan- en afvoer van goederen ging en gaat goeddeels over een efficiënte wegenstructuur met een hiërarchische onderverdeling in expeditie-, neven- en hoofdontsluitingen. Een aanwinst voor het personenvervoer is de later gerealiseerde metrolijn met een halte Overamstel.



twee-eenheid kantoor en productiehal

Voor alle onderzochte gebouwen op 'Overamstel' geldt dat er sprake is van een combinatie kantoor en productiehal. Dat generieke aspect pakt in de uitwerking ervan echter telkens anders uit. De diversiteit aan combinaties is groot. Zo staat het kantoor los van de hal (gebouw 1), vormt een kraag rond de hallen (gebouw 2), ligt voor de hal (gebouw 3), ligt naast de hal als driehoekig sluitstuk in de verdraaiing van de verkaveling (gebouw 4) of ligt verhoogd boven de productiehal als architectonische blikvanger aan het pleintje (gebouw 5). Deze specifieke oplossingen verrijken het beeld.



oriëntatie en toegangen

Voor alle onderzochte gebouwen op 'Overamstel' geldt dat het kantoor en de productiehal een eigen oriëntatie en logistiek hebben. Ook hiervoor geldt dat de uitwerking daarvan per gebouw anders is. De kantoorfuncties liggen aan de straat, zijn daarop georiënteerd en hebben aan deze zijde de entree voor personeel en klanten. Dat betreft overigens niet per definitie de hoofd-straat zoals opvallend genoeg het geval is bij de gebouwen 2 en 3. De hallen hebben in de meeste gevallen meerdere grote inrijdeuren voor de aan- en afvoer van producten. Deze zijn gekoppeld aan een fabrieksstraatje op het eigen erf (gebouw 1), aan een collectieve expeditiestraat met achtererven (gebouw 2), aan een reguliere weg (gebouw 3 en 4) of aan een combinatie van weg, expeditiestraatje en kanaal (gebouw 5). Deze specifieke oplossingen verrijken het beeld.





zichtlocaties

Deze kaart (Depth-map) toont de zichtbaarheid van plekken vanuit verschillende gezichtspunten: inter-visibility graph. De mate van zichtbaarheid loopt van blauw, via groen en geel naar rood, dat wil zeggen van slecht tot goed zichtbaar. Het doel van deze analyse is om te laten zien welke locaties het best zichtbaar zijn. Op 'Overamstel' zijn dat vooral locaties aan de Paul van Vlissingenstraat en de Willem Fenengasstraat. Het kruispunt Daniël Goedkoopstraat, Willen Fenengastsraat en Abraham Dudok van Heelstraat is van grote betekenis voor het interne ruimtebeeld van 'Overamstel' omdat daar relatief veel gezichtspunten bijeenkomen én eindigen op enkele beeldbepalende gebouwen (zie volgende punt).

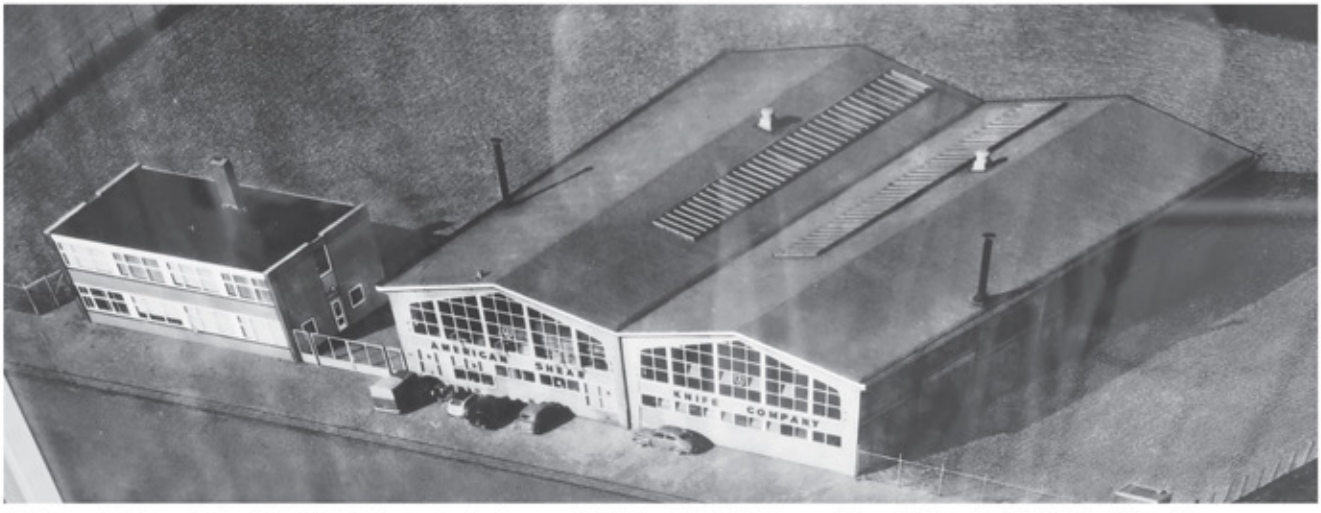
landmarks en blikvangers

Het ruimtebeeld van 'Overamstel' wordt mede bepaald door enkele in het oog springende gebouwen die binnen én buiten het gebied staan. Deze hoge landmarks en blikvangers op ankerpunten zijn gemakkelijk herkenbare objecten die als referentiepunten dienen. Aan de randen en buiten het gebied zijn dat de oude watertoren van de Zuidergasfabriek aan de Spaklerweg én een aantal recente hoge hotelgebouwen. Op een lager schaalniveau spelen enkele blikvangers op markante ankerpunten een belangrijke rol als beeldbepalende gebouwen binnen het terrein. Dit betreft onder meer de onderzochte panden Daniël Goedkoopstraat 8-28 / Abraham Dudok van Heelstraat 3 (gebouw 4) en Willem Fenengastraat 2-4 (gebouw 5), alsmede de niet onderzochte FIAT garage en Maple Leaf fabriek.

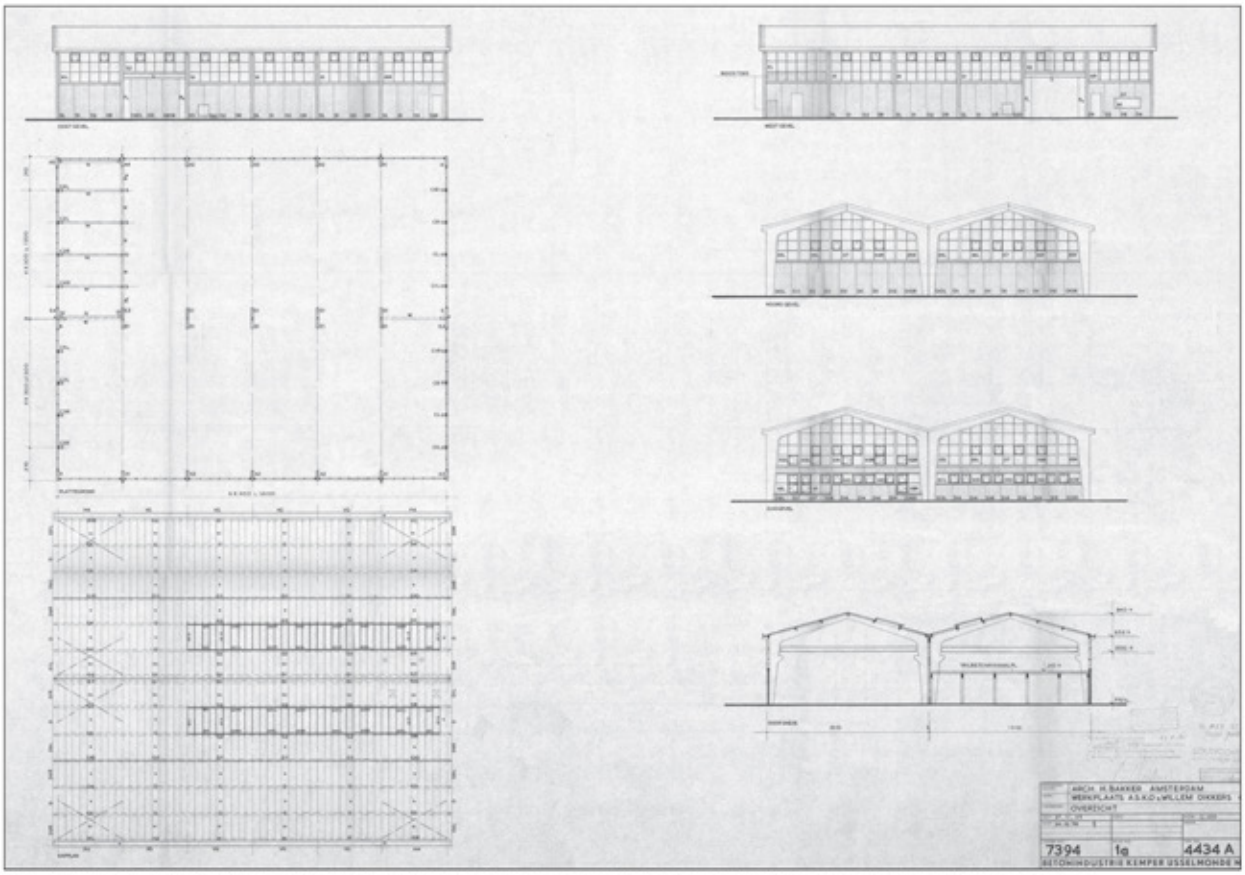
WILLEM FENENGASTRAAT 10

historische schets

De moedermaatschappij *American Shear Knife Corp.* (ASKO Inc.) uit Pittsburgh in de Verenigde Staten begon in 1961 een dochteronderneming op het bedrijventerrein 'Overamstel' in Amsterdam voor het produceren, naslijpen en herstellen van messen voor de staalindustrie. Naar verluidt was de werkplaats een kopie van de werkplaats in Amerika en werd het bouwpakket van betonnen prefab-onderdelen naar Amsterdam overgebracht. De bouwtekeningen uit 1959 zijn niettemin getekend door architect H. Bakker uit Amsterdam en voorzien van de firmanaam *Betonindustrie Kemper IJsselmonde N.V.* uit Rotterdam. De werkplaats heeft de oorspronkelijke functie tot op heden behouden en is nauwelijks gewijzigd. Alleen enkele deuren zijn gemoderniseerd en de naam *American Shear Knige Company* in losse letters op de kopgevel is verwijderd. Onduidelijk is of de kleurstelling wit, grijs en groen van het buitenschilderwerk oorspronkelijk is. Vermoedelijk was al het beton niet geschilderd. Links naast de oorspronkelijke toegangspoort werd eveneens in 1959-1961 het kantoor gebouwd: een vrijstaand gebouwtje van twee bouwlagen met plat dak op rechthoekig grondplan. Anno 2019 is dit gebouwtje 'ingepakt' en in gebruik bij de firma *Forkman* (W. Fenengastraat 12).



Luchtfoto van het kantoor (links) en de fabriek (rechts) kort na de oplevering ervan in 1961. Bron: SKO, foto in het trappenhuis van het kantoor | zie de disclaimer in het colofon.



Bouwtekening uit 1959 getekend door architect H. Bakker uit Amsterdam en voorzien van de firmanaam *Betonindustrie Kemper IJsselmonde N.V.* uit Rotterdam.
Bron: Gemeente Amsterdam bouwarchief | zie de disclaimer in het colofon.

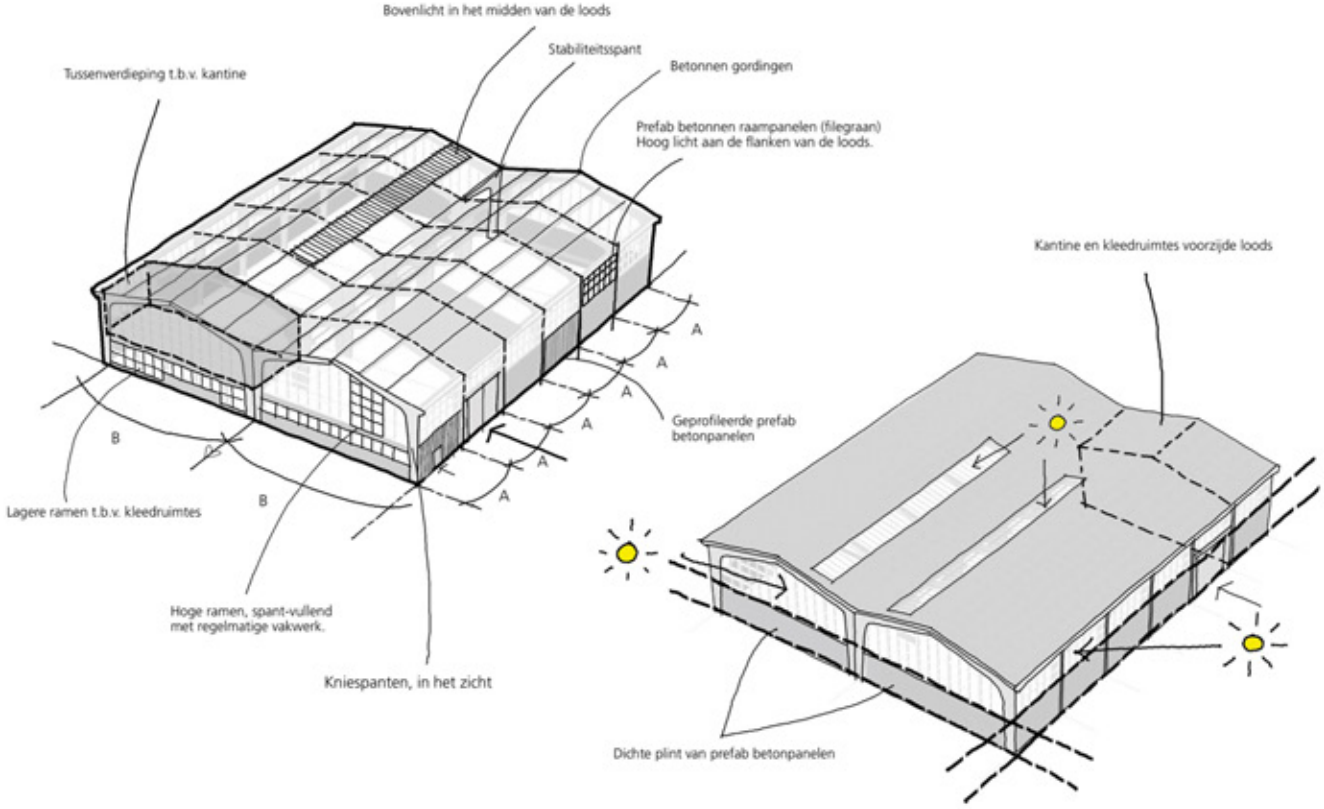
typering

De werkplaats heeft een rechthoekig grondplan (30,2 x 36 m) en is in de breedte opgedeeld in twee beuken (elk 15,1 m) en in de lengte onderverdeeld in zes traveeën (elk 6 m). Het gebouw bestaat uit een volledig dragend betonskelet waarin de gevels slechts vulling zijn. De constructie van gewapend beton bestaat uit twee parallelle reeksen van elk zeven kniespanten met consoles ter hoogte van de stalen kraanbaan met loopkat (hijsvermogen 3 ton, Bailey Nieuw-Lekkerland 1960) én consoles ter hoogte van de dakgoot. De betonnen gootlijst is aan de voorzijde voorzien van een eenvoudig decoratief spaarveld. De spanten zijn met elkaar verbonden door betonnen gordingen waarop vlakke betonplaten met bitumen afdekking liggen.
De niet dragende gevels hebben een horizontale tweedeling: onderaan dichte verticaal geprofileerde betonplaten en bovenaan een betonnen raster met vierkante (deels stalen) ramen waarin helder draad- en kathedraalglas. Het daglicht valt dus rondom naar binnen én via twee lichtstraten in de binnenste dakschilden (speciaal voor het centrale gedeelte van de werkplaats). In de linker helft van de eerste travee – naast het oorspronkelijke kantoor - bevinden zich de personeelsvoorzieningen: kleed- en wasruimtes op de begane grond en een kantine op de verdieping. De betonnen onderbouw bestaat uit kolommen, balken en kanaalplaten, en de lichte opbouw van de kantine is volledig uitgevoerd in hout. De tweede travee dient voor de aan- en afvoer van producten en heeft daarom grote (gemoderniseerde) deuren in beide zijgevels. De rest van het gebouw is in gebruik als werkplaats met daarin o.a. twee ovens (Chamotte-Unie Geldermalsen). De vloer bestaat uit stelconplaten.







Schets van de oorspronkelijke situatie met de belangrijkste kenmerken. Beschrijving met foto's van de actuele situatie op de vorige pagina.

W. FENENGASTRAAT 7 / 13-27, J. SIEGERSTRAAT 2-24, P. VAN VLISSINGENSTRAAT 18

historische schets

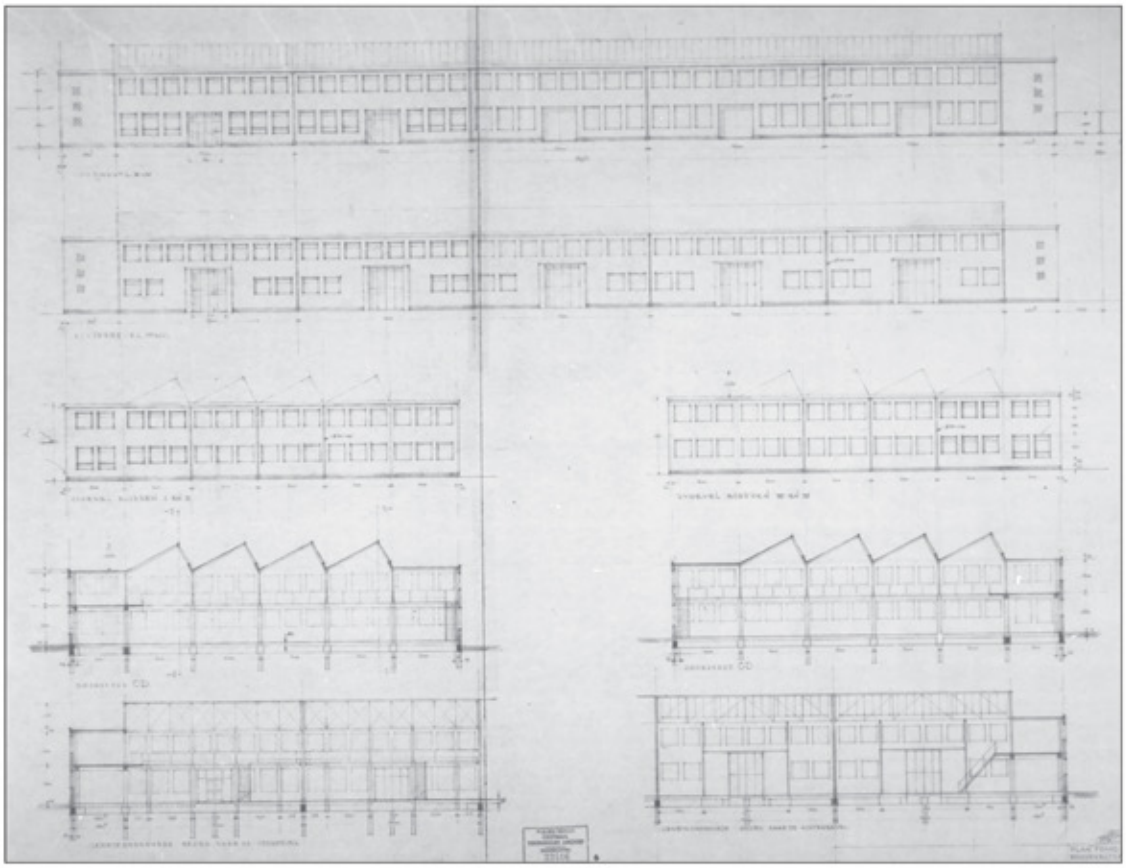
Veel kleine en middelgrote industriële bedrijven wilden na de Tweede Wereldoorlog weg uit de binnenstad, hadden behoefte aan uitbreidingsmogelijkheden maar beschikten niet over de financiële middelen om zelfstandig een nieuwe vestiging te bekostigen. Daarom nam de Dienst der Publieke Werken van de gemeente Amsterdam het voortouw met de bouw van vier industriehallen, ketelhuis en trafo naar een plan van F.H. Baanders uit Amsterdam en naar ontwerp van ir. K. Bakker & H.A. Dicke uit Amsterdam (1954-1955). De ingemetselde Andreaskruisen op de hoeken van de gebouwen herinneren nog steeds aan dit gemeentelijke initiatief. Elke hal bestond uit vijf units die werden verhuurd aan o.a. de bedrijven *N.V. Daf, Raleigh fietsen, Brunsma, C. de Krijger, N.V. Dekker, N.V. Numerofa, D. Bonset & Co., N.V. Nevo, N.V. Herda, N.V. Bruyaux, Otis Liften, Kaspers Lotte & Co. en de Gebroeders Franken Rondcartonnage*.

Anno 2019 is het complex in handen van meerdere partijen en hebben inmiddels alle oorspronkelijke huurders plaats gemaakt voor nieuwe bedrijven. Wisselend per unit zijn wijzigingen doorgevoerd, zoals het vernieuwen van metselwerk en regenpijpen; het vervangen van stalen ramen en raamstroken in de sheds; het moderniseren van entrees, deuren en hekwerken; het toevoegen van verdiepingsvloeren en wanden. Desondanks is het oorspronkelijke beeld nog goed herkenbaar. Contrasterend is de recent toegevoegde nieuwbouw op de hoek W. Fenengastraat en I. Asscherpad, en de recente nieuwbouw van het hotel op de hoek W. Fenengastraat en Paul van Vlissingenstraat (daarvoor werd een substantieel deel van een industriehal gesloopt).





De industriehallen gezien vanuit de J. Siegerstraat (b) en het I. Asscherpad (o), respectievelijk uit 1959 en 1968. Bron: beeldbank Stadsarchief Amsterdam | zie de disclaimer in het colofon.



Bouwtekening uit 1954-1955 naar een plan van F.H. Baanders uit Amsterdam en naar ontwerp van ir. K. Bakker & H.A. Dicke, allen uit Amsterdam.
Bron: Gemeente Amsterdam bouwarchief | zie de disclaimer in het colofon.

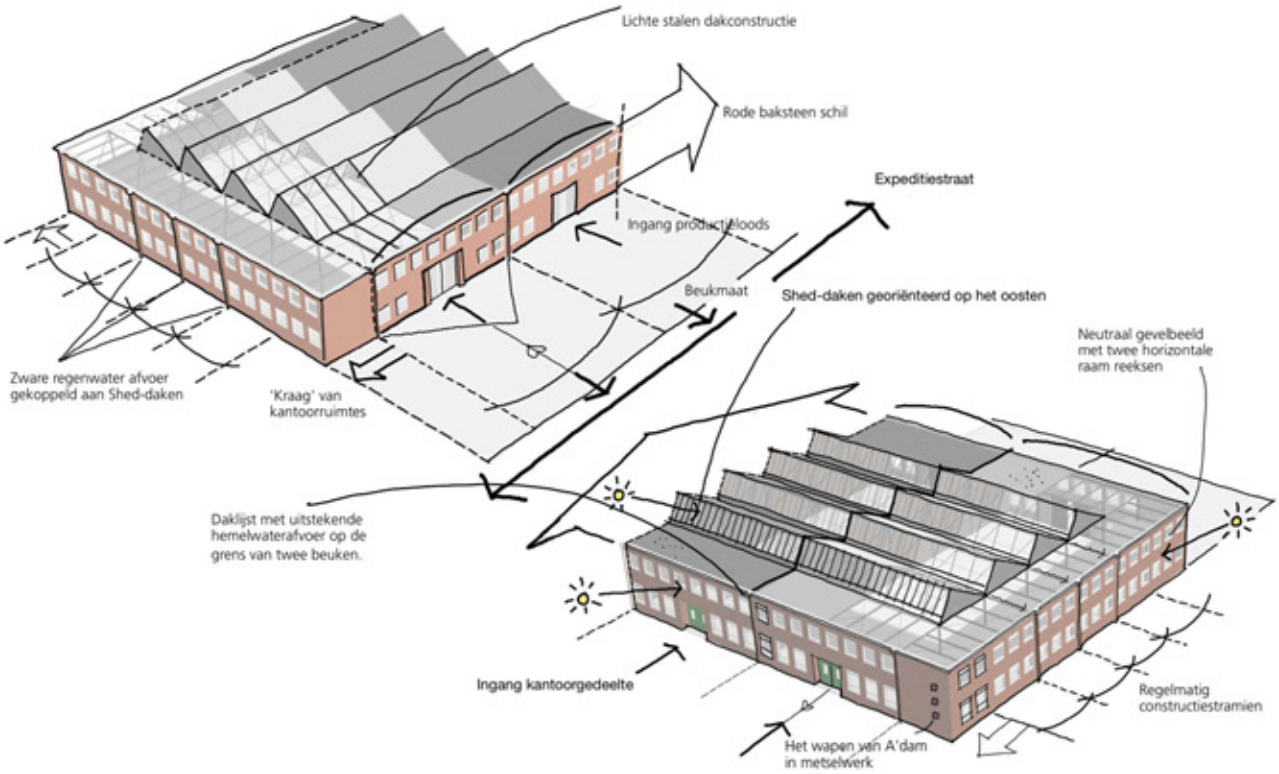
typering

Het complex bestaat uit vier (van oorsprong) identieke industriehallen in een symmetrische opzet van twee vrijstaande hallen aan weerszijden van een expeditiestraat: het Isaäc Asscherpad. Aan deze 'achterzijde' beschikken de bedrijfsunits over een eigen omheinde buitenruimte. Aan de andere zijde van de industriehallen hebben de bedrijfsunits een hoofdentree direct aan het trottoir van de Willem Fenengastraat of de Johann Siegerstraat (de deuren zelf lagen verdiept in de gevel).
Elke hal heeft een rechthoekig grondplan (35 x 89,6 m) en is ingedeeld in units van 20,8 of 16 meter breed met scheidingswanden van kalkzandsteen. Elke unit bestaat uit een grote hoge werkplaats met een ranke staalconstructie van stijlen, shedpanten, vakwerkliggers, windverbanden, glasstroken en plafondplaten van bimsbeton met cassettes. Aan de buitenranden van de werkplaatsen ligt een ondiepe tweelaags kantorenschil met bordessen, betonskelet en plat dak. Karakteristiek voor het gevelbeeld zijn de sobere basis van de rode Groninger baksteen in halfsteensverband; de horizontale geleding van de begane grond en verdiepingsvensters (betonnen kozijnen, stalen ramen) en betonnen daklijst; de verticale ritmiek van de entrees en de stalen regenpijpen met uitstulpende vergaarbakken; het subtiele hoekaccent van de ingemetselde Andreaskruisen en de fraai gedetailleerde houten bedrijfsdeuren aan de achterzijde.







Schets van de oorspronkelijke situatie met de belangrijkste kenmerken. Beschrijving met foto's van de actuele situatie op de vorige pagina.

PAUL VAN VLISSINGENSTRAAT 12

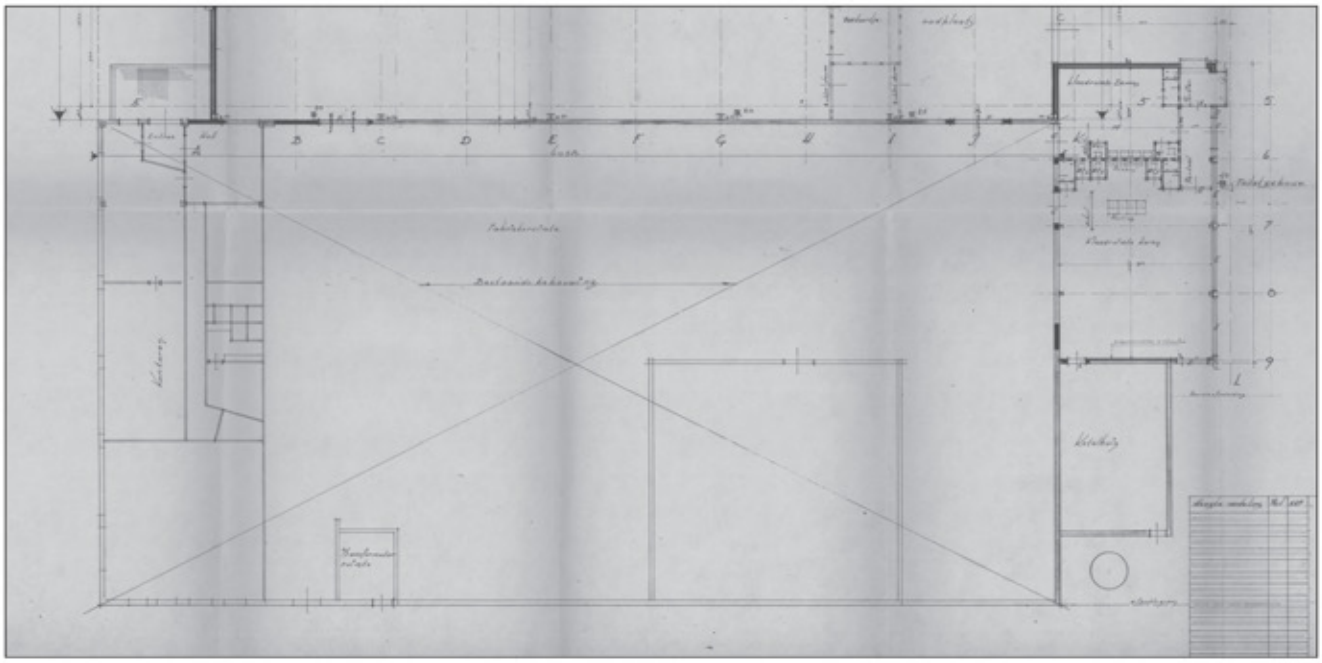
historische schets

Dobeckmun Overseas N.V. was de Europese tak van het Amerikaanse bedrijf *Dobecknum Comp.* uit Cleveland Ohio; een dochteronderneming van *Dow Chemical N.V.* Dit bedrijf produceerde plastic verpakkingsfolie en synthetische textielvezels van metaalgarens met een plastic filmlaagje onder de merknaam 'Lurex'. De populariteit van metaalgarens voor o.a. gordijnen, tapijten en kleding deed het Amerikaanse bedrijf besluiten een Europese vestiging te openen op de hoek van de Paul van Vlissingenstraat en Abraham Dudok van Heelstraat. Het complex bestond o.a. uit een kantoor, fabriek en ketelhuis met schoorsteen naar ontwerp van architect F.H. Baanders uit Amsterdam (1954), en werd zijwaarts uitgebreid richting de Nicolaas Tetterodestraat met een hal en laboratorium voor de afdelingen research en techniek naar ontwerp van architect L. Linders uit Amsterdam (1966-1967). Anno 2019 staat het pand leeg en wordt gestript tot op het casco. Het ketelhuis en de fabrieksschoorsteen zijn reeds gesloopt. Niet oorspronkelijk zijn het witte schilderwerk van de gevels en de toegevoegde rolluiken bij het kantoorgedeelte.





De fabriek op de hoek van de Paul van Vlissingenstraat en de A. Dudok van Heelstraat in 1959. Bron: beeldbank Stadsarchief Amsterdam | zie de disclaimer in het colofon.



Bouwtekening uit 1966-1967 met uitsnede van het destijds bestaande gedeelte uit 1954 (de oorspronkelijke bouwtekeningen zijn niet gevonden).
Bron: Gemeente Amsterdam bouwarchief | zie de disclaimer in het colofon.

typering

Fabrieksgebouw op rechthoekig grondplan met een karakteristieke tweedeling. Aan de voorzijde een tweelaags kantoor met plat dak en breed front aan de Paul van Vlissingenstraat. Aan de achterzijde de grote productiehal met expressief sheddak: zes gebogen betonschalen met bitumen afdekking op het zuiden en verticale glasstroken met stalen ramen op het noorden. De bakstenen gevels in Noors kettingverband vormen een niet-dragende schil los van de gewapend betonconstructie. De draagconstructie bestaat uit drie evenwijdige spanten met taps toelopende spantbenen, gebogen overspanningen met schalen en balken in de lengterichting van de sheds (allemaal uitgevoerd in gewapend beton).



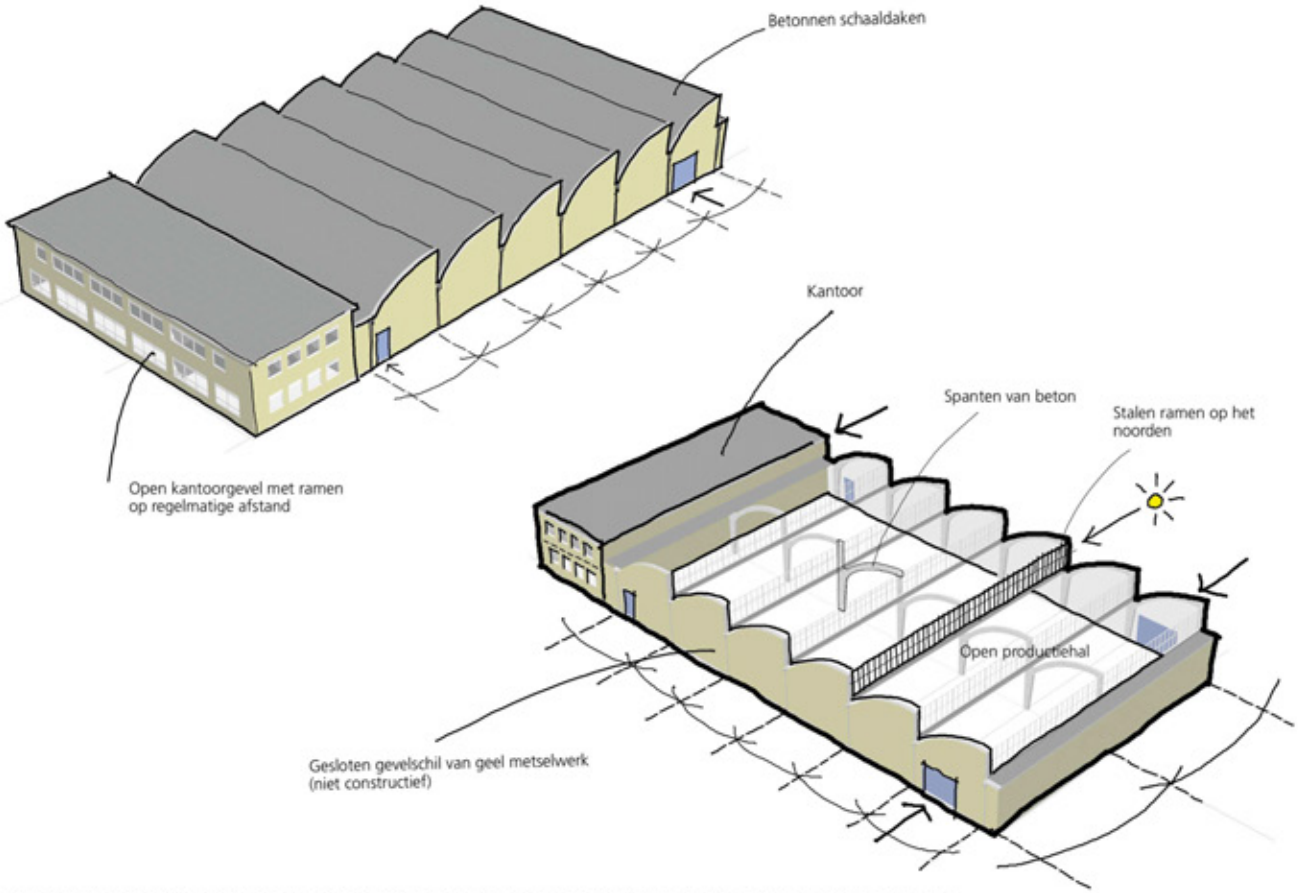












Schets van de oorspronkelijke situatie met de belangrijkste kenmerken. Beschrijving met foto's van de actuele situatie op de vorige pagina.

D. GOEDKOOPSTRAAT 8-28, A. DUDOK VAN HEELSTRAAT 3

historische schets

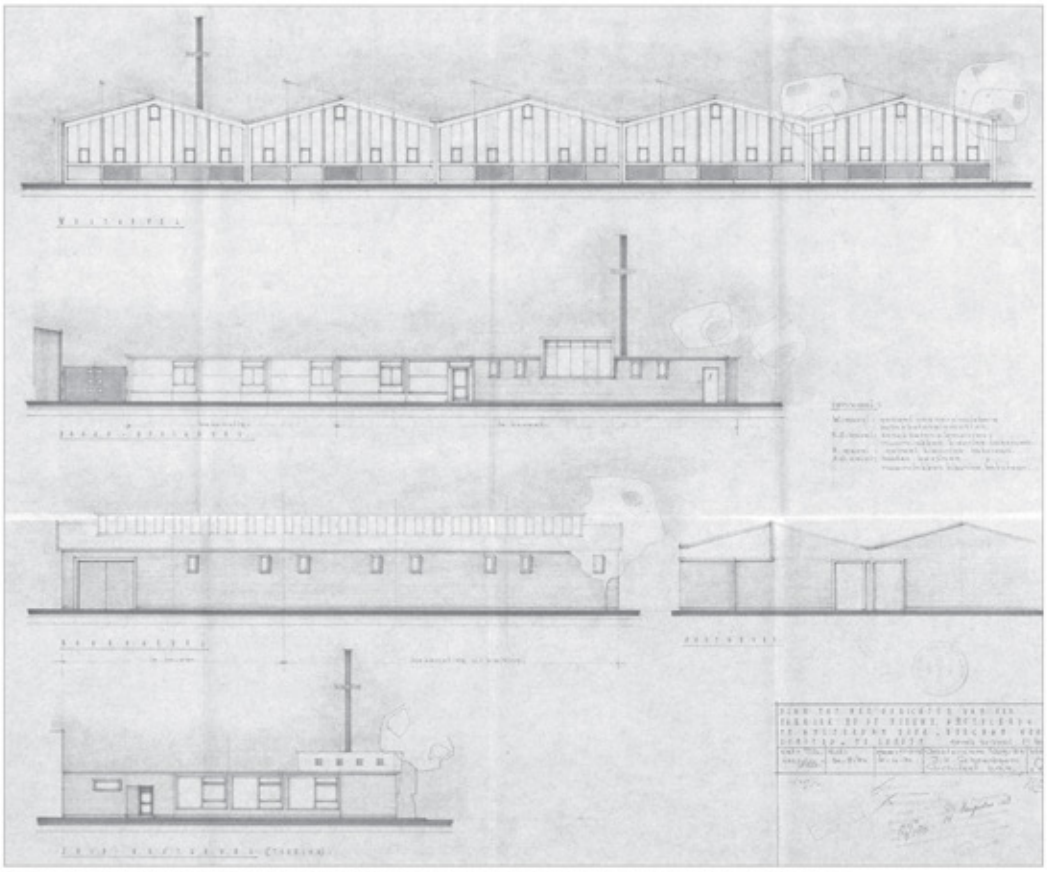
Het Britse farmaceutische bedrijf *Beecham Group Limited*, bekend van o.a. Brylcream, Macleans, Aquafresh en allerlei penicilline, vestigde eind jaren vijftig op 'Overamstel' een fabriek voor cosmetische artikelen, hoofdzakelijk voor de productie van tandpasta en haarcreme. De fabriek bestond uit een productiehal met kantoor en werd in twee fases gebouwd naar ontwerp van architect J.H. Scheerboom uit Amsterdam (1954-1959). Als eerste gereed was het kantoor aan de Daniël Goedkoopstraat en de achterliggende productiehal. De grondstoffen werden aangevoerd via een open voorterrein naast het kantoor, en de eindproducten verlieten de fabriek aan de zijde van de Willem Fenengastraat. De tweede bouwfase betrof een uitbreiding van de productiehal richting de Abraham Dudok van Heelstraat.

Anno 2019 is het gebouw onderdeel van de 'Kauwgomballenfabriek': een complex bedrijfsverzamelgebouwen op 'Overamstel'. De grote fabriekshal is onderverdeeld in verhuurunits met behoud van de ruimtewerking, de staalconstructie en het sheddak. De meest in het oog springende wijzigingen aan het exterieur zijn de verdiepingshoge moderne glaspuien met entrees, de cortenstalen luifel aan de zijde van de Willem Fenengastraat en enkele met plaatmateriaal beklede sheds.





De fabriek op de hoek D. Goedkoopstraat en W. Fenengastraat gefotografeerd in 1968.
Bron: beeldbank Stadsarchief Amsterdam | zie de disclaimer in het colofon.



Bouwtekening uit 1954 naar ontwerp van architect J.H. Scheerboom uit Amsterdam met de verschillende gevelaanzichten.
Bron: Gemeente Amsterdam bouwarchief | zie de disclaimer in het colofon.

typering

Het onregelmatig gevormde bouwkavel op de hoek van de Daniël Goedkoopstraat, Willem Fenengastraat en Abraham Dudok van Heelstraat was aanleiding voor het maken van een functionele knip in het gebouw: enerzijds een grote productiehal op functioneel rechthoekig grondplan, en anderzijds een bijgebouw met ondersteunende functies op het driehoekige reststuk.
De productiehal is uitgezet op een regelmatig stramien van 7,85 x 13,7 meter, opgetrokken in een lichte constructie van stalen I-profielen (stijlen, liggers, vakwerkliggers, gordingen) en voorzien van vlakke betonnen plafondplaten, bakstenen gevels en een reeks flauw hellende zadeldaken onder een helling van 15 graden. Aan de noordzijde van de zadeldaken steken de gordingen door en vormen aldus sheds met verticale glasstroken (stalen taatsramen).
Het driehoekige bijgebouw telt één bouwlaag onder plat dak en bestaat uit een trafo (inde scherpe punt), een ketelhuis (herkenbaar aan het hoger opgetrokken betonnen doosje), kantoren met een klantenentree aan de Daniël Goedkoopstraat en personeelsvertrekken met personeelsentree aan de zijde van de expeditieplaats.
Karakteristiek voor het gevelbeeld zijn het relatief donkere metselwerk in decoratief Noors kettingverband en de daarmee contrasterende wit geschilderde betonnen kozijnen, kaders en lijsten rond deuren, ramen en dakranden. Speelse elementen in het gevelbeeld zijn de in hoogte verspringende tussendorpels van de houten kantoorramen alsmede de schuine lijnen van het kavel, de vensteromlijstingen en het daklandschap.



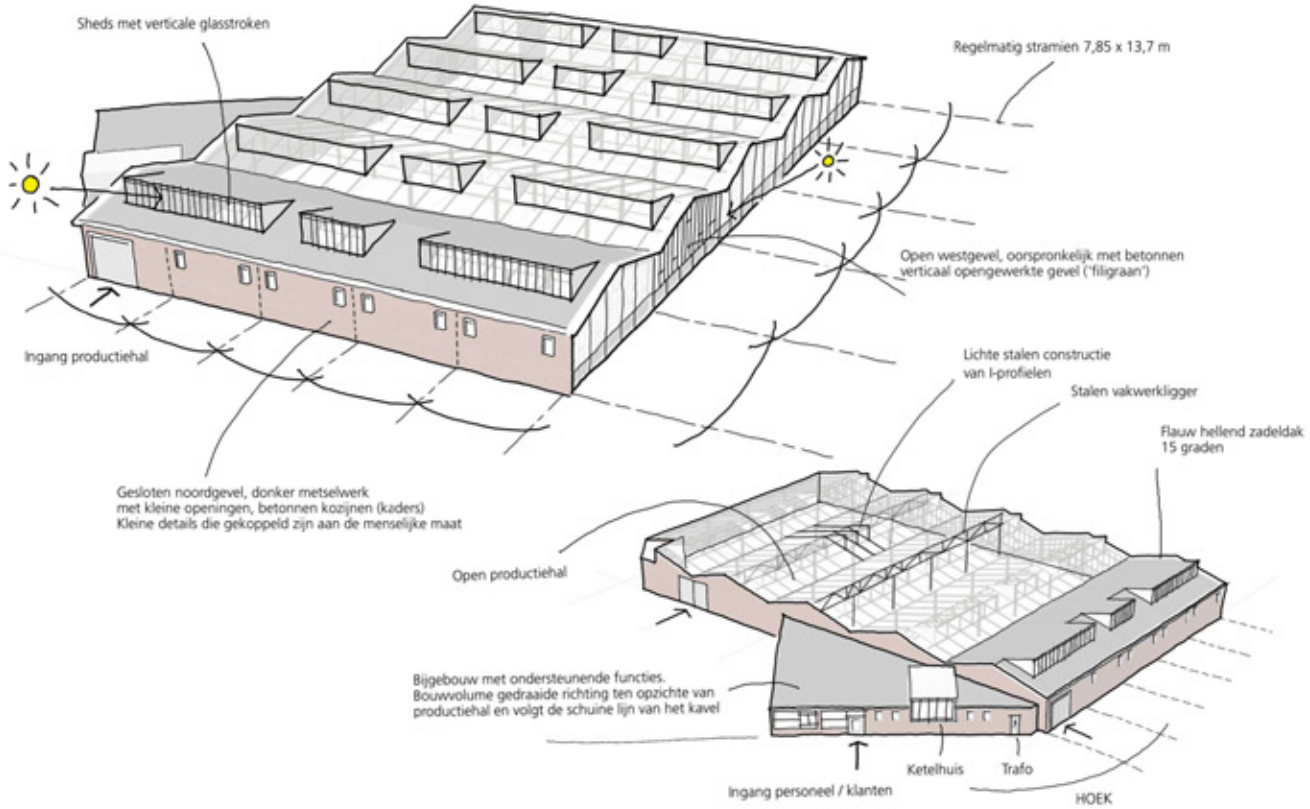












Schets van de oorspronkelijke situatie met de belangrijkste kenmerken. Beschrijving met foto's van de actuele situatie op de vorige pagina.

WILLEM FENENGASTRAAT 2-4

historische schets

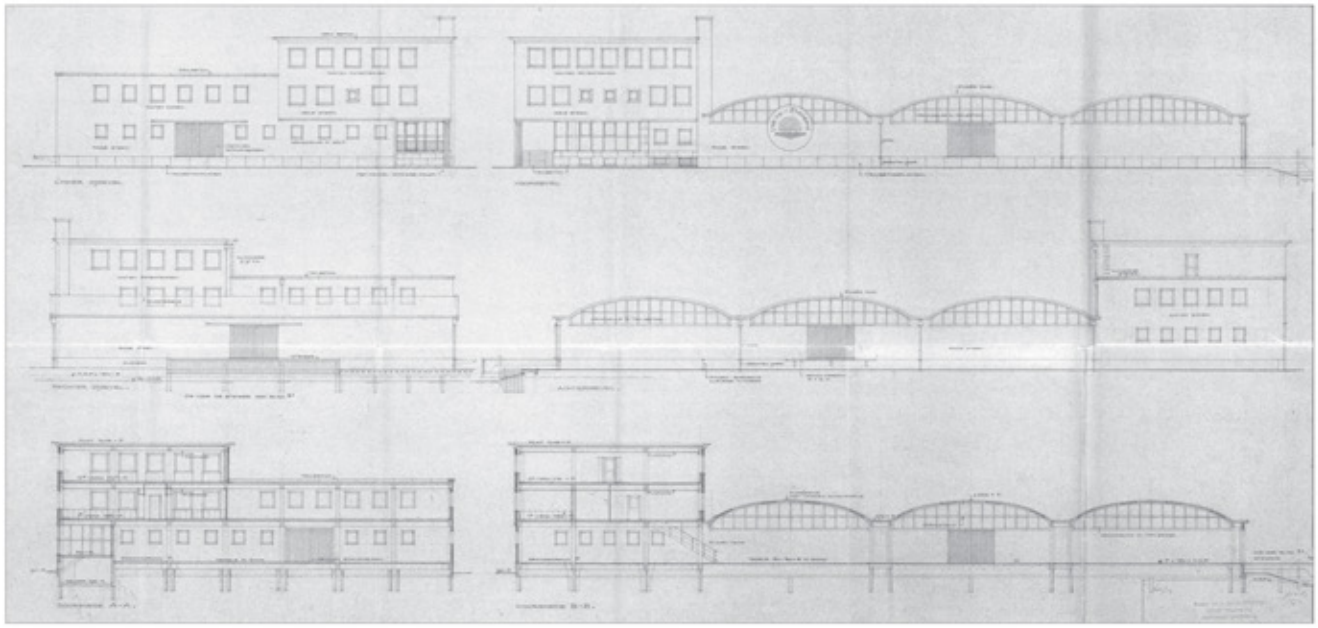
De *N.V. Radiatoren Handel Maatschappij* van het moederbedrijf *Ideal Standard* bouwde in 1955 op de hoek van de Willem Fenengastraat, Daniël Goedkoopstraat en de kanaalhaven een werkplaats met kantoor naar ontwerp uit 1954 van architect G.A. Staal uit Amsterdam. In de plint bij de hoofdentree is een steen opgenomen met het opschrift: 'Hoeksteen gezet door John. K. Miller 28 juni 1955'. Het gebouw beschikte aan alle vier zijden over een grote dubbele schuifdeur voor laden en lossen: aan de voorzijde gekoppeld aan het goederenspoor, aan de flanken met betonnen perron voor vrachtwagen en aan de achterzijde met een betonnen steiger aan de haven.

Anno 2019 is het gebouw onderdeel van de 'Kauwgomballenfabriek': een complex bedrijfsverzamelgebouwen op 'Overamstel'. De twee- en drielaags voorbouw is onderverdeeld in verhuurunits met behoud van de karakteristieke betonnen spiltrap en in het zicht gelaten betonskelet. De lagere achterbouw is overeenkomstig de schaaldaken gecompartimenteerd in drie verhuurunits met behoud van de ruimtewerking. De meest in het oog springende wijzigingen in de achterbouw zijn de drie entrees van zeecontainers (westgevel) en de moderne verdiepingshoge puien met spiegelglas (oostgevel). In de voorgevel van de voorbouw is de brede bedrijfsdeur vervangen door twee ramen.





De fabriek gezien vanuit de A. Dudok van Heelstraat (b) en de D. Goedkoopstraat (o), respectievelijk uit 1959 en 1968. Bron: beeldbank Stadsarchief Amsterdam | zie de disclaimer in het colofon.



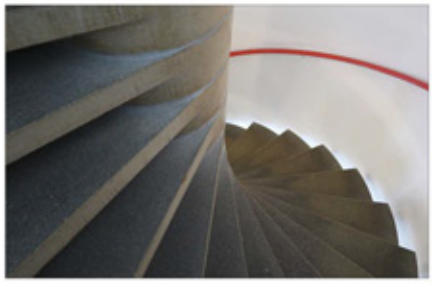
Bouwtekening uit 1954 naar ontwerp van architect G.A. Staal uit Amsterdam met karakteristieke schaaldaken in fusee-techniek.
Bron: Gemeente Amsterdam bouwarchief | zie de disclaimer in het colofon.

typering

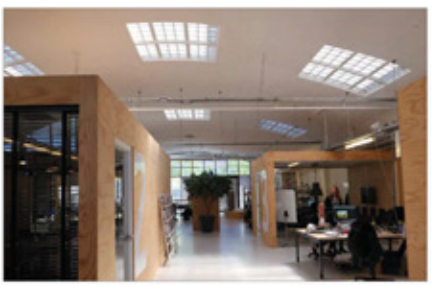
Fabrieksgebouw op rechthoekig grondplan met vijf beuken (6,62 en 7,15 m), vier traveeën (elk 16 m) en een karakteristieke tweedeling: een voorbouw met kantoor en een diepe achterbouw met productiehal. Bijzonder aan deze fabriek is dat vrijwel de hele begane grond in gebruik was voor de productie met laad- en losdeuren aan alle vier zijden. Het kantoorgedeelte bevond zich op de twee verdiepingen aan de rechter zijde van de voorbouw en was bereikbaar via een betonnen spiltrap. Dit onderscheid tussen werkplaats en kantoor is in de gevels afleesbaar gemaakt in de kleur van het metselwerk: respectievelijk rode en gele baksteen in Noors kettingverband. De platen van de plint, de bordestrap, de markante dakoverstekken en de raamwerken onder de schaaldaken zijn allemaal uitgevoerd in trilbeton. De drie schaaldaken zijn gemaakt volgens het fusee-principe: rijen holle cilinders van klei en wapening zijn omhuld met beton en voorzien van trekstangen om de horizontale spatkrachten op te nemen. In de fuseedaken zijn in totaal 18 rechthoekige vakken uitgespaard met elk 80 glastegels.

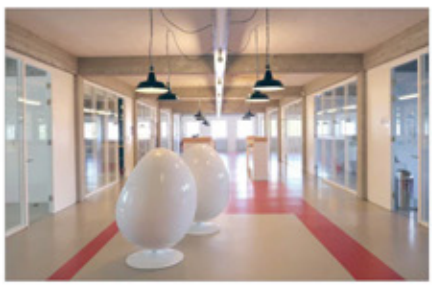


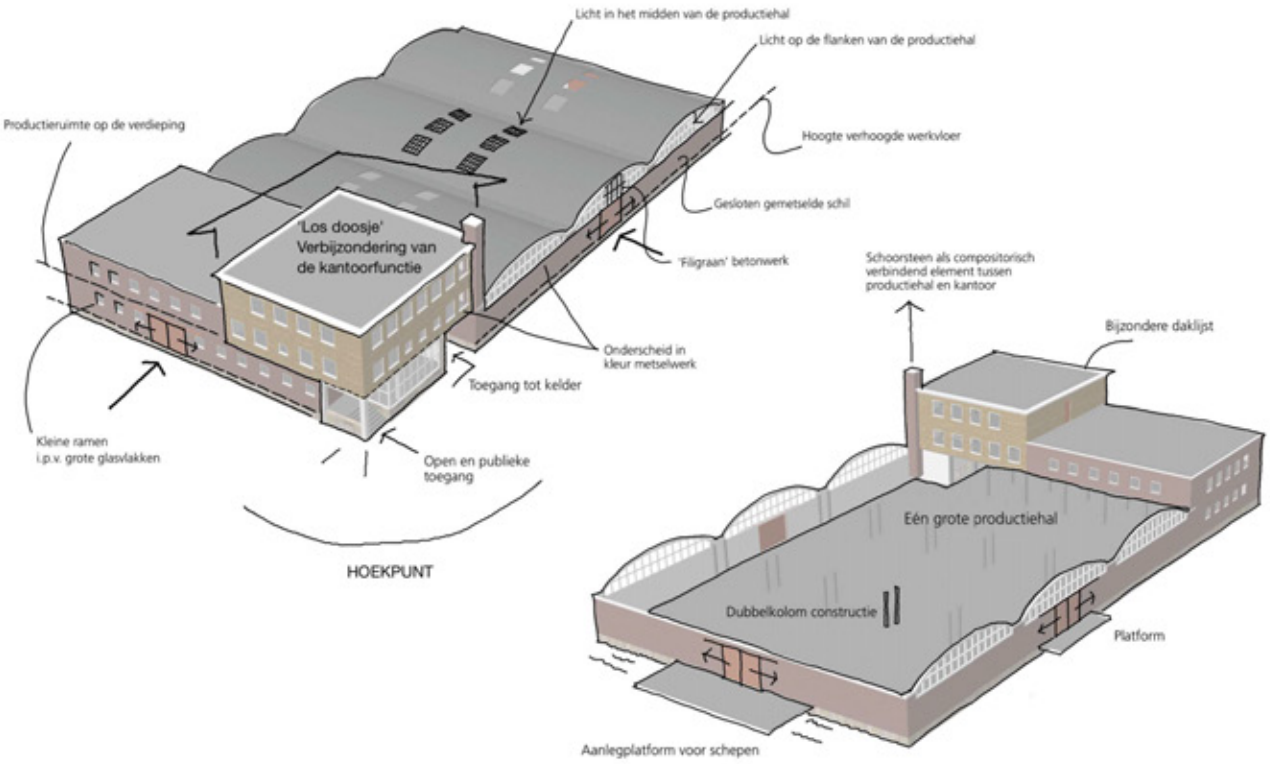












Schets van de oorspronkelijke situatie met de belangrijkste kenmerken. Beschrijving met foto's van de actuele situatie op de vorige pagina.

KERNKWALITEITEN

bedrijventerrein 'Overamstel'

- Verkaveling: een rationele structuur van bebouwing en (water)wegen enerzijds, een schuin verloop van de oude polderstructuur anderzijds en op het grensvlak een driehoekig pleintje dat de hoekverdraaiing opvangt.
- Zichtlocatie en blikvangers: het driehoekige pleintje als interne ontvangstruimte van 'Overamstel' met daaromheen een aantal bijzondere blikvangers op markante ankerpunten.
- Ontsluitingsstructuur: het gecombineerde stelsel van auto-, spoor- en waterwegen waarbij vooral de plekken waar ze bij elkaar komen van belang zijn. Het goederenspoor is weliswaar opgebroken maar nog herkenbaar aan de bomenrij die ervoor in de plaats kwam.
- Bepalend voor het industrieel bedrijvige karakter op gebiedsniveau zijn:
  - de karakteristieke bedrijfsgebouwen uit de jaren vijftig (zie verderop);
  - de oorspronkelijk uniforme afscheiding rond de bedrijfskavels: eenvoudige afrastering, hoge openslaande poorten met stalenbuisframe (slechts sporadisch behouden);
  - de bestrating: gebakken klinkers en betonnen stoeptegels in de straten, stelcon platen op de bedrijfskavels;
  - de benaderbaarheid van het water: open zichtlijn over de W. Fenengastraat naar de Duivendrechtse Vaart, onderscheid tussen schuine oevers aan de hoofdvaart en rechte kades aan de zijtak;
  - het zicht vanuit de J. Siegersstraat en de N. Tetterodestraat op de oude watertoren van de voormalige Zuidergasfabriek.
- NB. Voor historie en typering zie pagina 8 tot en met 15.

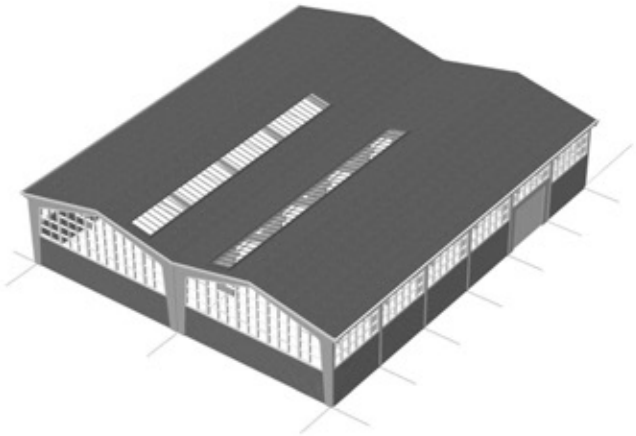
gebouwen algemeen

- Menselijke maat: kenmerkend voor de bedrijfsgebouwen uit de jaren vijftig is het verschalen van groot naar klein (grote loods, kleine raampjes) en het esthetisch verfijnen met oog voor details (metselverbanden, raamomlijstingen), materialisatie (afwisselend kleur- en materiaalgebruik) en geleding van de gevel (horizontale opbouw, verticale geleding).
- Hoofdvorm: elk bedrijfspand is een twee-eenheid met een kantoorgedeelte (één- of tweelaags ondiep doosje met plat dak) en een productiegedeelte (hoge en diepe éénlaags hal met markante dakcontour en bovenlichten). Die generieke opzet laat onverlet dat de samenstelling ervan juist telkens heel specifiek is, hetgeen leidt tot een rijk afwisselend architectonisch beeld.
- Bepalend voor het industrieel bedrijvige karakter op objectniveau zijn:
  - het doelmatige, repetitieve maar ook decoratieve karakter van het gevelbeeld in baksteen (het vlak) en beton (de elementen);
  - de grote inrijdeuren in de gevels;
  - de expressieve dakcontour met de lichtinval van bovenaf (grote diversiteit aan én herhaling van hellingen, sheds of schalen);
  - de inpandig volledig zichtbare draagconstructie in beton en/of staal, en het ijle en repeterende karakter van de constructie;
  - de weidsheid en doorwaadbaarheid van de ruimtes in de hallen.

KERNKWALITEITEN (VERVOLG)

W. Fenengastraat 10

- Hoofdvorm: rondom vrijstaande rechthoekige hal met twee evenwijdige zadeldaken.
- Constructie: volledig betonnen bouwpakket waarvan de samenstellende onderdelen (waaronder twee reeksen kniespanten) afzonderlijk herkenbaar zijn; zowel in het gevelbeeld als in het interieur.
- Lichtinval: principe van de 'lantaarn' met rondom een gesloten onderzijde en rondom een glazen bovenzijde.
- Ruimte: volledig open en doorwaadbare hal.
- Industrieel karakter: principe van de bouwdoos met prefab betonelementen en aandacht voor het detail (o.a. spaarvelden in gootlijst, geprofileerde betonplaten).
- NB.1: zie tevens onder § gebouwen algemeen (p.36).
- NB.2: voor historie en typering zie pagina 16 tot en met 19.





hoofdvorm
silhouet



constructie
beton

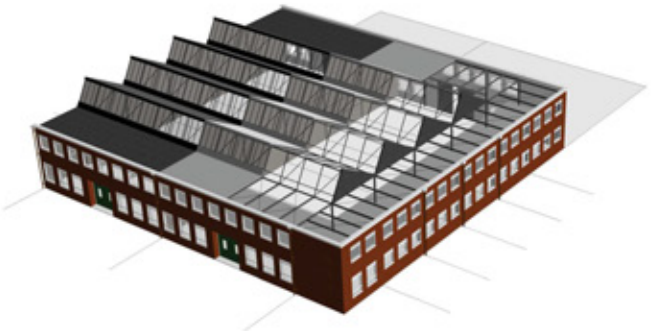


lichtinval
'lantaarn'

KERNKWALITEITEN (VERVOLG)

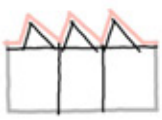
W. Fenengastr. 7 / 13-27, J. Siegerstr. 2-24, P. van Vlissingenstr. 18

- Hoofdopzet: spiegel-symmetrisch complex bestaande uit identieke, in units opgedeelde bedrijfsgebouwen met een buitenschil van kantoren aan de straatzijden en productiehallen aan een interne expeditiestraat.
- Hybride: enerzijds een tweelaags buitenschil met eenvoudig betonskelet, gevelvensters en plat dak, en anderzijds hoge productiehallen met ijle staalconstructie en sheds met bovenlicht; bij elkaar gebracht in een rondom vrijstaande rechthoekige 'doos'.
- Gevelbeeld: rondom een uniforme schil van rode baksteen met sterke horizontale geleding die het collectieve karakter benadrukken, en een verticale ritmiek die de individuele units afleesbaar maakt.
- Industrieel bedrijvig karakter: twee gezichten met aan de straatzijden een uniforme zakelijke formele kantooruitstraling, en aan de interne expeditiestraat een rommeliger bedrijvige informele uitstraling.
- Bijzonderheden: ingemetselde Andreaskruisen op de buitenhoeken als herinnering aan dit gemeentelijke bouwinitiatief.
- NB.1: zie tevens onder § gebouwen algemeen (p.36).
- NB.2: voor historie en typering zie pagina 20 tot en met 23.





hoofdvorm
silhouet



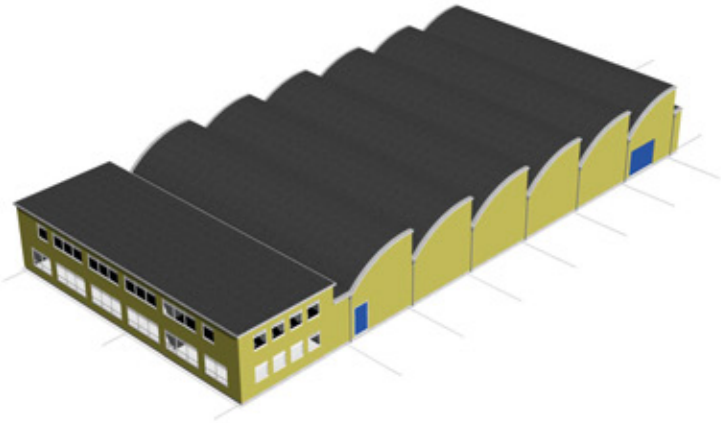
constructie
staal



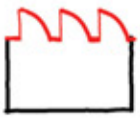
lichtinval
sheds

KERNKWALITEITEN (VERVOLG)

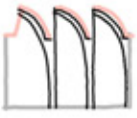
P. van Vlissingenstraat 12



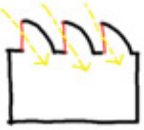
- Hoofdvorm: tweedeling in een voor- en achterbouw, waarbij vooral de achterbouw tot de verbeelding spreekt dankzij de reeks van zes expressieve gebogen sheds.
- Constructie: de drie evenwijdige spanten met taps toelopende spantbenen, gebogen overspanningen met schalen en balken in de lengterichting van de sheds; allemaal in het zicht en uitgevoerd in gewapend beton.
- Industrieel bedrijvig karakter: een volledig open doorwaadbare hal met zichtbare repeterende betonconstructie en reeks sheds met bovenlichten. Zicht op dat constructieve stelsel is van belang voor de ruimtelijke ervaring.
- NB.1: zie tevens onder § gebouwen algemeen (p.36).
- NB.2: voor historie en typering zie pagina 24 tot en met 27.



hoofdvorm
silhouet



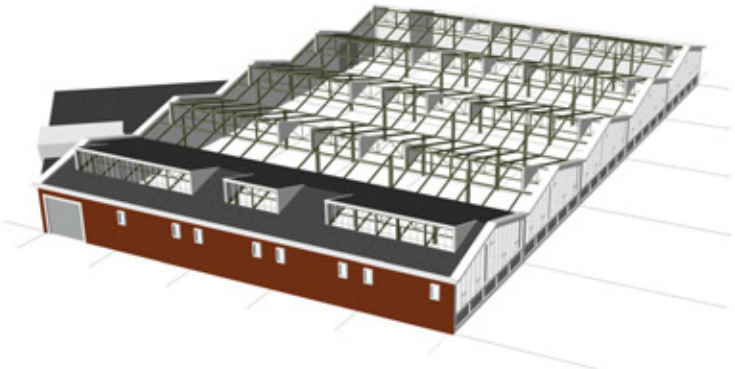
constructie
beton



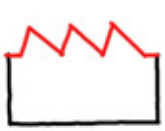
lichtinval
sheds

KERNKWALITEITEN (VERVOLG)

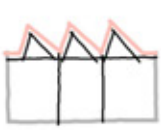
D. Goedkoopstr. 8-28, A. Dudok van Heelstr. 3



- Hoofdvorm: tweedeling in een hoofd- en zijbouw, waarbij vooral de rondom vrijstaande hoofdbouw tot de verbeelding spreekt dankzij de kloeke bouwmassa en de opvallende zigzag-contour van de reeks flauw hellende zadeldaken met sheds op het noorden.
- Gevelbeeld: aandacht voor een aangenaam gevelbeeld spreekt o.a. uit het contrast tussen het metselwerk in donkere baksteen en de gevelelementen in licht beton, het getrapt verschalen tussen groot en klein, het decoratieve metselverband en het schuine verloop van de vensterkaders. De architectuur is meer dan alleen maar doelmatig.
- Industrieel bedrijvig karakter: bepalend hiervoor bij dit gebouw zijn de repetitie van de schuine lijnen in de dakcontour, de grote inrijdeur in de noordelijke kopgevel, de grote open ruimtes met zichtbare staalconstructies en repeterende sheds met bovenlicht.
- NB.1: zie tevens onder § gebouwen algemeen (p.36).
- NB.2: voor historie en typering zie pagina 28 tot en met 31.



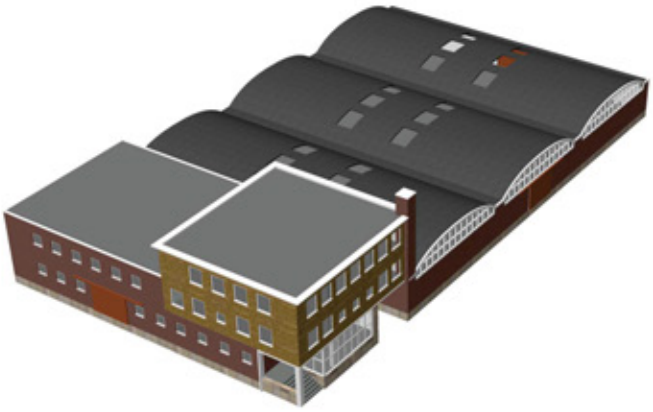
hoofdvorm
silhouet



constructie
staal

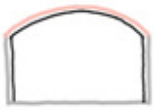


lichtinval
sheds

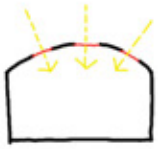




hoofdvorm
silhouet



constructie
beton (Fusee)



lichtinval
daklichten

KERNKWALITEITEN (VERVOLG)

W. Fenengastraat 2-4

- Hoofdvorm: rondom vrijstaande rechthoekige 'hal' met een drielaags platgedekte voorbouw en een lagere achterbouw met drie grote schaaldaken.
- Gevelbeeld: zeer verzorgde architectuur met betonnen plint, meerkleurig metselwerk (rood voor productie, geel voor kantoor op verdiepingen), markante betonnen dakranden en fraaie hoekentree. De architectuur is nadrukkelijk meer dan alleen maar doelmatig.
- Constructie: reeks van drie schaaldaken volgens het fusee-principe.
- Industrieel karakter: bepalend hiervoor bij dit gebouw zijn de repetitie van de bogen in de dakcontour, het zichtbare betonskelet in de voorbouw, de ongedeelde open ruimtes onder de schaaldaken met bovenlichten, het perron aan de flank en de steiger aan de waterkant.
- NB.1: zie tevens onder § gebouwen algemeen (p.36).
- NB.2: voor *historie en typering* zie pagina 32 tot en met 35.

TRANSFORMATIE: KANSEN EN BEDREIGINGEN

Deze waardestellende quickscan richt zich voornamelijk op de kwalitatieve aspecten van het structuur- en ruimtebeeld van 'Overamstel', en meer in het bijzonder op de architectuur van vijf gebouwen. De punten in dit hoofdstuk geven aan waar - vanuit een erfgoedperspectief - kansen en bedreigingen liggen bij de transformatie van dit gebied. Hoe kunnen de kernkwaliteiten een positieve bijdrage leveren aan de toekomstige identiteit van 'Overamstel', en waar liggen ontwerpopgaves om die identiteit juist te versterken? De doorvertaling van deze punten naar kwantitatieve randvoorwaarden zoals maximale footprint en bouwmassa of exacte bouwhoogtes en percentages dakcontour maakt geen deel uit van deze quickscan.

bedrijventerrein 'Overamstel'

1. Plein. Het driehoekige plein op de hoek Daniël Goedkoopstraat en Willem Fenengastraat heeft de potentie om een bijzondere ontvangstruimte voor 'Overamstel' te worden vanwege de ligging aan de hoofdontsluiting, de bijzondere hoekverdraaiing, de aanwezigheid van markante blikvangers en de nabijheid van het water. Het plein fungeert thans als parkeerplek voor auto's maar kan als aangename verblijfsruimte cq. buurtparkje meer betekenis krijgen voor de buurt.
2. Groen. De oorspronkelijke gedachte om elke straat van 'Overamstel' te voorzien van één rij bomen biedt mogelijkheden om dit gebied alsnog te vergroenen met een groen raamwerk van bomen. De bestaande rij bomen ter plaatse van het voormalige goederenspoor in de Willem Fenengastraat is hiervoor een geslaagde eerste aanzet. Het vergroenen van het Isaäc Asscherpad biedt bovendien de mogelijkheid om deze expeditiestraat om te vormen tot een bijzondere hofachtige 'binnenruimte' die zich qua ruimtebeeld onderscheidt van de omringende straten (conform het typologische concept van dit gebouwencomplex).
3. Kades. De visueel-ruimtelijke relatie tussen 'Overamstel' en de Duivendrechtse Vaart is redelijk sterk aan de westzijde (met uitzondering van de woonboot in het verlengde van de Willem Fenengastraat), en is voor verbetering vatbaar aan de noordzijde waar de zijtak van de vaart enigszins verstopt ligt. Er ligt een kans om de kades en het water meer publiek toegankelijk te maken zodat ze onderdeel kunnen worden van het publieke domein.
4. Sfeer. Koester of herinterpreteer op alle schaalniveaus de onderdelen en aspecten die bijdragen aan de industriële bedrijvige sfeer, zodat het gebied z'n karakteristieke rauwe ongepolijste karakter behoud.
5. Silhouet. In de oorspronkelijke situatie werd het silhouet van 'Overamstel' verlevendigd door kloeke schoorstenen en hoge pijpen (allemaal gesloopt): rokende schoorstenen als symbool van de toenmalige bedrijvigheid. Welk eigenzinnig / eigentijds silhouet past bij het nieuwe 'Overamstel'? Kansrijk vanuit een erfgoedperspectief is een hoogteaccent op het gekartelde snijvlak van de polderstructuur en de bedrijfsverkaveling.
6. Narratief. Het immateriële verhaal van 'Overamstel' betreft een rijke geschiedenis over de producten van weleer (Lurex, Macleans, Aquafresh, Brylcream, Aspro-bruis, Sportlife, Xylifresh) en Amsterdamse industriëlen (naar wie de straten zijn vernoemd). Dat verhaal verdient op enigerlei wijze blijvend aandacht.

TRANSFORMATIE: KANSEN EN BEDREIGINGEN

algemeen voor alle gebouwen

De bedrijfsgebouwen uit de jaren vijftig hebben een markante positie, een specifieke aansprekende verschijningsvorm en/of een aantrekkelijke ruimtelijke opzet die van grote betekenis kunnen zijn voor de uitstraling en identiteit van het vernieuwde 'Overamstel'. Om die betekenis in de toekomst te borgen zijn de volgende punten van belang voor alle vijf gebouwen.

7. Plint en hoogbouw. De bebouwingsdichtheid op 'Overamstel' zal nog verder omhoog gaan door de toevoeging van vooral hogere bebouwing. Er ontstaat een contrast tussen de lage oorspronkelijke bebouwing (de stedenbouwkundige plint) en de hogere nieuwbouw. Dat hoeft geen probleem te zijn zolang de nieuwbouw qua positie, oriëntatie en hoogte rekening houdt met de kernwaarden van de vijf jaren vijftig bedrijfsgebouwen. Kans: laat de oorspronkelijke bedrijfsgebouwen onderdeel uitmaken van het publieke domein in beeld en gebruik. Bedreiging: beperk zoveel mogelijk de schaduwslag over de hallen met (enkel) bovenlichten, en hou de (veelal) expressieve dakcontour en het straatgevelfront zichtbaar.
8. Contrast. De bestaande jaren vijftig bedrijfsgebouwen zijn of worden door architectonische ingrepen geschikt gemaakt voor nieuwe functies, en daarnaast wordt een substantieel aandeel nieuwbouw toegevoegd. Het streven is om de historische laag en meest markante gebouwen uit de jaren vijftig herkenbaar te houden. Dat vergt respectvol maatwerk bij de architectonische ingrepen in de bestaande bouw én een zeker contrast in de nieuwbouw, zodat de eigen karakteristiek van de bedrijfsgebouwen overtuigend overeind blijft en niet ten onder gaat in een 'glad gepureerde soep'. Anders gezegd: de nieuwbouw moet de oudbouw niet overschreeuwen of kopiëren in vorm, stijl, handschrift, materialisatie. Zoek naar een contrast in de architectonische vorm en materialisatie waarbij de oorspronkelijke gebouwen nadrukkelijk overeind en in beeld blijven.
9. Verscheidenheid. Voorkom dat de eigenheid, de architectonische verfijning en de 'menselijke maat' van de vijf gebouwen op de achtergrond raakt door het schilderen van bakstenen gevels of het toepassen van één ontwerpoplossing voor meerdere gebouwen, zoals nu is gebeurd met de nieuwe puien in de gebouwen 4 en 5. Dat nivelleert namelijk de aantrekkelijke verscheidenheid tussen de verschillende gebouwen.
10. Afleesbaarheid. Sommige aspecten zijn kenmerkend voor de oorspronkelijke bedrijvigheid en logistiek (zoals de tweedeling kantoor – productiehal, de grote inrijdeuren en de ijle draagconstructies), maar zijn veelal irrelevant bij de nieuwe functies. Streef niettemin naar het zichtbaar houden daarvan zodat het historische verhaal van het gebruik herkenbaar blijft.
11. Signing. De oorspronkelijke reclame-uitingen bestonden uit geschilderde losse letters op de gevels of losse neonletters op de dakrand, vestigden de aandacht op het individuele bedrijf, zijn inmiddels allemaal verwijderd maar bieden mogelijk inspiratie voor toekomstige signing op de gebouwen cq. het terrein.
12. Vervolgonderzoek: de restanten van de Aireyfabriek (Willem Fenengastraat 16) en de voormalige FIAT assemblagefabriek (Daniël Goedkoopstraat) zijn potentieel interessant maar (nog) niet onderzocht.

TRANSFORMATIE: KANSEN EN BEDREIGINGEN

W. Fenengastraat 10

Zie tevens de algemene punten 7-11 en de kernkwaliteiten op p.37.

13. Deze hal heeft z'n oorspronkelijke functie tot op heden behouden en is mede daardoor opmerkelijk gaaf bewaard gebleven. Zet in op het continueren van de bestaande bedrijfsactiviteit in de nieuwe opzet van 'Overamstel', en streef naar behoud van het pand qua positie, omvang, bouwhoogte, dakcontour en gevelbeeld.
14. Detail: de kleur groen van het schilderwerk is niet oorspronkelijk en vestigt de aandacht onevenredig sterk op één willekeurig onderdeel van de betonnen bouwdoos. In de toekomst ligt er mogelijk een kans om kleur en architectuur weer meer in onderlinge balans te brengen.
15. Als de functie / het programma van de hal het ooit weer toelaat dan verdient het aanbeveling om de verflaag op de ruiten van de bovenlichten te verwijderen zodat het effect van de 'lantaarn' weer optimaal tot z'n recht komt.

W. Fenengastr. 7 / 13-27, J. Siegerstr. 2-24, P. van Vlissingenstr. 18

Zie tevens de algemene punten 7-11 en de kernkwaliteiten op p.38.

16. Dit complex is opgezet als één ruimtelijk en architectonisch samenhangend geheel van één eigenaar, maar thans gefragmenteerd in handen van verschillende eigenaren. Door de verschillende ingrepen per unit, wijzigingen per kavel en de gedeeltelijke sloop / nieuwbouw dreigt de complexmatige samenhang uiteen te vallen terwijl die juist bij elke ingreep onderdeel van de opgave zou moeten zijn. Koester daarom de complexmatige samenhang, streef naar behoud en voeg volume toe met respect voor de omvang, oriëntatie, binnen- / buitenkant, bouwhoogte en het gevelbeeld van het bestaande complex. Kansrijke condities zijn de ligging aan het water en de nabijheid van het metrostation (zie tevens punt 3).
17. Het vergroenen van het Isaäc Asscherpad biedt de mogelijkheid om deze expeditiestraat om te vormen tot een bijzondere hofachtige 'binnenruimte' die zich qua ruimtebeeld onderscheidt van de omringende straten. Respecteer daarbij het principe van een formele buitenschil aan de straten en een meer informele binnenwereld rond het Asscherpad, conform het typologische concept van dit gebouwencomplex (zie tevens punt 2).

TRANSFORMATIE: KANSEN EN BEDREIGINGEN

P. van Vlissingenstraat 12

Zie tevens de algemene punten 7-11 en de kernkwaliteiten op p.39.

18. De voorbouw maakt weliswaar front naar de Paul van Vlissingenstraat maar heeft in alle opzichten een weinig aansprekende verschijningsvorm en is derhalve vervangbaar mits op een respectvolle manier wordt aangesloten op de waardevolle achterbouw. Zet bij de achterbouw in op behoud qua positie, omvang en expressieve dakcontour.
19. De niet-constructieve bakstenen schil van de voor- en achterbouw is op onderdelen gewijzigd en wit geschilderd, waardoor alle onderdelen van dit gebouw 'aan elkaar koeken' en het voor 'Overamstel' karakteristieke contrast tussen baksteen wanden en betonnen gevelelementen verloren is gegaan. Die kwaliteit van het oorspronkelijke gevelbeeld zou bij eventuele nieuwe gevels kunnen herleven.

D. Goedkoopstr. 8-28, A. Dudok van Heelstr. 3

Zie tevens de algemene punten 7-11 en de kernkwaliteiten op p.40.

20. De zijbouw met kantoorfunctie is interessant als passtuk in de hoekverdraaiing van de verkaveling op een markant punt van 'Overamstel' naast het driehoekige plein, maar zou - meer dan nu het geval is – kunnen uitgroeien tot een echte architectonische blikvanger van formaat. Hier ligt een kans om een hoogteaccent of architectonische blikvanger te maken (zie tevens punt 1).
21. Zet voor de flankerende productiehal in op behoud qua positie, omvang, gevelbeeld en expressieve dakcontour.
22. Detail: de cortenstalen luifel tegen de noordelijke kopgevel is als element een passende toevoeging in deze bedrijvige context, maar qua hoogte minder geslaagd omdat de plaat een reeks karakteristieke raampjes doorsnijdt.

TRANSFORMATIE: KANSEN EN BEDREIGINGEN

W. Fenengastraat 2-4

Zie tevens de algemene punten 7-11 en de kernkwaliteiten op p.41.

23. De markante positie van dit gebouw ten opzichte van het driehoekige plein én de zijtak van de Duivendrechtse Vaart biedt qua beeldvorming, zichtrelatie en benaderbaarheid nog volop onbenutte kansen: dit is in potentie hét gebouw op dé plek in 'Overamstel'. Zet daarom in op behoud van het pand qua positie, omvang, oriëntatie, karakteristieke tweedeling, bouwhoogte, dakcontour en gevelbeeld.
24. De schaal en 'menselijke' maat van dit bedrijfsgebouw sluiten aan op de stedenbouwkundige maat en schaal van het aangrenzende driehoekige plein: kansrijke condities om hier een aangename verblijfsruimte cq. buurtplein of -park te maken. Zeker als bovendien de ruimtelijke relatie met de kade / het water wordt versterkt (zie tevens punt 1 en 3).

BIJLAGE : GERAADPLEEGDE BRONNEN

personen / bedrijven

- Nijkerk Redwood BV
- Rudolf Verkou (FRIS Vastgoed)
- Dirk de Jong, operations manager ASKO

archieven

- Stadsarchief Amsterdam: bouwdossiers
- Stadsarchief Amsterdam: beeldbank

publicaties en rapporten

- Oet, H. (1962). 'Industriegebied Amstel, een grensgeval, in de goede betekenis', in: Ons Amsterdam, XIV (1962) p.346-349
- Werf, J. van der & C. van Onna (2012). *Industrieterrein OverAmstel. Cultuurhistorische verkenning en advies*, Amsterdam 31 mei 2012 (Bureau Monumenten & Archeologie)

websites

- askogrinding.eu
- askoinc.com
- beeldbank.amsterdam.nl
- bonas.nl
- delpher.nl
- hetnieuweinstituut.nl
- kauwgomballenfabriek.nl
- maple-leaf.nl

COLOFON

titel

Bedrijventerrein 'Overamstel', Amsterdam
cultuurhistorische waardestelling vijf bedrijfsgebouwen (quickscan)

datum

Nijmegen, 19 september 2019 (geaccordeerde versie)

tekst, fotografie en tekenwerk ©

Leon van Meijel en Teake Bouma
tenzij anders vermeld in het bijschrift

opdrachtgever en contactpersoon

Gemeente Amsterdam, Grond & Ontwikkeling
Jouke van der Werf, Bureau Monumenten & Archeologie

disclaimer

De beeldrechten voor de foto's en tekeningen op de pagina's 1, 4, 8, 9, 11, 16, 17, 20, 21, 24, 25, 28, 29, 32 en 33 zijn niet geregeld. De gemeente Amsterdam draagt hiervoor de verantwoordelijkheid.

contact

Gemeente Amsterdam
Grond & Ontwikkeling
Postbus 2602
1000 CP AMSTERDAM

Teake Bouma architectuur/stedenbouw
Rietveld 182
2611 LP DELFT
www.teakebouma.nl

van Meijel – adviseurs in cultuurhistorie
Alphons Sieberspad 16
6532 AG NIJMEGEN
www.adviseursincultuurhistorie.nl

Gemeente Amsterdam

TEAKE BOUMA architectuur/stedenbouw

Van Meijel adviseurs in cultuurhistorie



BIJLAGE 4

Advies Integrale Commissie Ruimtelijke Kwaliteit

Commissie Ruimtelijke Kwaliteit

Bezoekadres
Weesperstraat 113
1018 VN Amsterdam

Postbus 1409
1000 BK Amsterdam
Tel 020 2551700
www.crk.amsterdam.nl

Integrale Commissie
Advies nr. 2019-8

Status: definitief

Onderwerp	Bedrijventerrein Overamstel/ Kauwgomballenkwartier
Datum	6-3-2019
Commissie	Eric Luiten (voorzitter), Patrick Koschuch, Paul de Ruiter, Hans van der Made, Jeroen Schilt, Ruwan Aluvihare
Secretaris	Paul Rosenberg, Pepijn Diepeveen
Toelichting	Thomas Galesloot, Floris Grondman (R&D)
Toehoorders	Bart van der Vossen (supervisor), Natascha van Bennekom (PMB), Ellen Monchen (R&D)

Achtergrond

Bedrijventerrein Overamstel is vanaf 1949 aangelegd als onderdeel van industriegebied Duivendrecht in de voormalige Duivendrechtse Polder. De bebouwing bestaat voor een groot deel nog uit bedrijfsgebouwen uit de jaren ´50, waarvan de Fiatfabriek uit 1952 en de kauwgomfabriek van Maple Leaf uit 1956 de bekendste zijn.

In de Structuurvisie *Amsterdam 2040* werd voor dit gebied nog uitgegaan van een monofunctionele berdrijfsbestemming. In 2010 is via een nieuw bestemmingplan ruimte geboden aan creatieve bedrijvigheid en hotels, hetgeen leidde tot de renovatie en herbestemming van het complex de 'Kauwgomballenfabriek' en de bouw van twee hotels. In *Koers 2025* (2016) is de omgeving van metrostation Overamstel aangewezen als mogelijke locatie voor de bouw van 1000 woningen. Daarna is een plan uitgewerkt om het gebied te laten verkleuren van alleen bedrijventerrein naar een gemengde wijk voor werken en wonen. De hoofdlijnen van dit plan zijn begin 2018 vastgesteld in een Principenota. Momenteel wordt deze nota uitgewerkt ten behoeve van een Investeringsbesluit. Een aantal dilemma's bij de uitwerking wordt gedeeld met de Integrale Commissie.

Vraagstelling

1. Erfgoed & beeldkwaliteit: op welke mate van behoud moet worden ingezet ten aanzien van de loodsen uit de jaren '50? Is het verstandig om, vooruitlopend op een investeringsbesluit, in samenwerking met marktpartijen & supervisor te werken aan een beeldkwaliteitsplan?

De Commissie Ruimtelijke Kwaliteit adviseert de gemeente Amsterdam over de integrale kwaliteit van de fysieke leefomgeving: stedenbouw, openbare ruimte, cultuurhistorie, welstand en monumenten.

2. Bouwhoogte: moet de hoogbouw (60-75m) in het gebied beperkt blijven tot de locaties die daarvoor in het bestemmingsplan zijn aangewezen of kan het toevoegen van 'hoogte' worden ingezet als onderhandelingsinstrument?
3. Openbare ruimte: is het concept voor 'werk-woonerven' met een adaptieve strategie een juiste koers?

Conclusie

De commissie heeft veel waardering voor de zoektocht op het gebied van programma, inrichting openbare ruimte en architectuur, waarin de ambitie is meegenomen om door het behoud van bedrijfsbebouwing de geschiedenis van de plek afleesbaar te houden. Tegelijk constateert zij dat de gemeente door het ontbreken van grondposities en als gevolg van de ruimte die het huidige bestemmingsplan biedt, een zwakke onderhandelingspositie heeft. De commissie komt om die reden tot een aantal zeer concrete aanbevelingen, die alles te maken hebben met haalbaarheid en realiteitsgehalte:

- Zet in op een ijzersterk *raamwerk openbare ruimte* waarin rooilijnen, loop- en fietsroutes en voorzieningen zoals pleintjes en kinderspeelplaatsen zijn gemaatvoerd en laat dit zo snel mogelijk bestuurlijk vaststellen.

- Ga in overleg met M&A na welke loodsen als onmisbare identiteitsdragers voor het gebied kunnen worden aangemerkt. Let daarbij op technische haalbaarheid en leg een relatie met de inrichting van de openbare ruimte (markante plekken).

- Overweeg de grond die nodig is voor een fatsoenlijke aanlanding van de brug over de insteekhaven aan ten kopen zodat de voor het plan belangrijke en zeer kansrijke kade langs de Duivendrechtsevaart als openbare ruimte is veiliggesteld.

Samengevat: probeer niet te draaien aan alle knoppen. Geef op sommige punten meer vrijheid maar leg een aantal basisdoelen voor de gemeente stevig en ononderhandelbaar vast. Een *raamwerk openbare ruimte* is op dit moment het meest kansrijk om grip te krijgen op het gebied. Gezien de voortgang van al lopende ontwikkelingen heeft het vaststellen van zo een kader de hoogste prioriteit.

Onderbouwing

Ontwikkelstrategie

Als transformatiegebied heeft Overamstel veel overeenkomsten met Sloterdijk 1, Amstel III en het Hamerkwartier in Noord. Het is wel een stedebouwkundige opdracht maar met een zware strategische component: alles wat maatschappelijk relevant is op het gebied van openbare ruimte, doorgaande fietsroutes, voorzieningen, duurzaamheid en cultuurhistorie is inzet van onderhandeling met marktpartijen. Dat vraagt - naast een ruimtelijk ontwerp - om een heldere financiële en juridisch-planologische strategie, die meegegeven kan worden aan een projectorganisatie met voldoende mandaat, onderhandelingscapaciteit en juridische ondersteuning. De commissie vraagt hiervoor nadrukkelijk aandacht.

Cultuurhistorie
Met het Hamerkwartier heeft dit gebied gemeen dat er een rijke erfenis is aan industriële gebouwen. Deze geven aan het gebied een eigen identiteit en bieden in programmatisch opzicht letterlijk ruimte voor functies waar anders geen plaats voor zou zijn. In de concept-plankaart worden veel loodsen als 'te behouden' aangegeven zonder dat duidelijk wordt hoe dat kan worden bereikt maar ook zonder dat duidelijk wordt wat onder behoud wordt verstaan. De commissie adviseert samen met M&A een nadere selectie te maken van te behouden gebouwen en op basis van die selectie een strategie te kiezen (aanwijzing tot monument? bonus-malussysteem?). Schrijf daarnaast zo precies mogelijk op wat onder behoud wordt verstaan en wat de mogelijkheden zijn voor herontwikkeling en transformatie. Voor sommige gebouwen is vooral de cultuurhistorische component van belang, voor andere hun architectonische uitstraling en voor nog weer andere vooral de constructie. Vanuit dat perspectief zijn generieke spelregels voor alle bestaande bedrijfsgebouwen minder zinvol.

Openbare ruimte en bouwhoogte
Het gebied heeft in de bestaande toestand een heldere maar wat saaie gridstructuur. In het plan wordt daar een informele route van geschakelde pleintjes en parkjes aan toegevoegd die tussen de blokken door meandert. Daardoor komt er veel nadruk op de kern van het gebied, terwijl de commissie de grootste kwalitatieve kansen ziet aan de randen, de ten opzichte van de zon gunstig gelegen kade langs Duivendrechtsevaart en de insteekhaven aan de noordzijde: zie deze laatste niet als grens met het Amstelkwartier maar liever als centrum van twee nieuwe wijken.

De gefaseerde overgang naar een woonerfmilieu is sympathiek, maar pas op voor te veel gezelligheid. Stoer en post-industrieel is voor dit gebied ook een passend thema. De zeer gunstige ligging ten opzichte van openbaar vervoer kan nog scherper in de looproutes worden verwerkt en geeft op sommige plaatsen misschien nog aanleiding tot verdichting. De bouwhoogte van de individuele blokken kan binnen zekere grenzen worden ingezet als strategisch middel. Maar windhinder, bezonning en relatie met de openbare ruimte moeten uiteindelijk bepalend zijn voor wat aan surplus boven bestemmingsplan kan worden toegestaan.

Beeldkwaliteit
De commissie heeft in het maken van een beeldkwaliteitsplan geen bezwaar tegen samenwerking met marktpartijen, zoals bij voorbeeld ook gebeurt in het Bajeskwartier. Zo een plan hoeft niet alles te regelen: met een passend welstandsniveau zijn de mogelijkheden tot sturing voor kleinere korrels door de CRK ook mogelijk. Voor grotere structuren is het aan te bevelen om onder woorden te brengen wat onder beeldkwaliteit wordt verstaan: de relatie tussen oud- en nieuw, de materialisering, de relatie tot de openbare ruimte. In Sloterdijk I-Zuid en Amstel III wordt in dit verband gewerkt met 'planprincipes'. Mogelijk zijn deze ook toepasbaar voor Overamstel.

Het idee om van de projecten die in voorbereiding zijn er alvast één, op dit moment meest kansrijke, naar voren te halen en in uitvoering te nemen wordt ondersteund: op die manier wordt

in het gebied zowel voor gebruikers als ontwikkelaars zichtbaar wat het gewenste kwaliteitsniveau is.

Nadere aanbevelingen

Het welstandsniveau moet voor dit gebied nog worden verhoogd van 'gewoon' naar 'bijzonder' en er moeten criteria zijn voor de uiteindelijke beoordeling van bouwplannen door de CRK. Deze kunnen in overleg met het Bureau van de Commissie worden opgesteld.

Amsterdam, 12 maart 2019
Commissie Ruimtelijke Kwaliteit



Eric Luiten, voorzitter

Bijlage

Beleidskaders:

- *Bestemmingsplan (2010)*
- *Principenota transformatie bedrijventerrein Overamstel/ Kauwgomballenkwartier (6-2-2018)*

Aangeleverde stukken:

- *Cultuurhistorische verkenning en advies industrieterrein Overamstel (M&A 2012)*
- *Presentatie 6-3-2019*



BIJLAGE 5

Advies Commissie Ruimtelijke Kwaliteit

Gemeente Amsterdam

Commissie Ruimtelijke Kwaliteit De Schoonheid van Amsterdam

Welstandsgegevens voor dit adres

Adviezen
CWM-2020-000433

Amstelkwartier - KBK

Zaaknummer: CWM-2020-000433
Aanvraagnummer: OLO
Advies aan: Stadsdeel Oost

advies CWM welstand - CWM-2020-000433-001 - Welstandscriteria - Stedebouwkundig Plan
Behandeld: 15-01-2020 door CWM Commissie II B

Akkoord op hoofdlijnen
Inleiding
Er is waardering voor de ingezette ambitie voor de transformatie van het zogenaamde Kauwgomballenkwartier. Het transformatiekader geeft goed inzicht in het te hanteren regiepaneel, waarbij meerdere scenario's mogelijk zijn voor de menging van programma en de compositie van gebouwvolumes in het veld. In tegenstelling tot andere producten wordt in dit gebied niet gestuurd vanuit een uit-ontworpen eindbeeld. Het doel is om vanuit stedenbouwkundige dragers en identiteitsdragers toe te werken naar een voor deze locatie specifieke invulling en uitbreidingsmogelijkheden van gebouwen, die de industriële sfeer ondersteunen. Het supervisieteam zal daarbij de initiatieven begeleiden aan de hand van dit transformatiekader.

Aanbeveling
De commissie adviseert om de waardevolle industriële panden nader te onderzoeken op zowel op beeld als intrinsieke waarde. Dit kan meer aanknopingspunten geven voor de ontwikkelstrategie met behoud van hun kernkwaliteiten, zowel in architectonische verschijningsvorm als in de ruimtelijke beleving van deze panden. Voor nieuwbouwopgaven is onduidelijk of deze ook moeten verwijzen naar de industriële sfeer. Daarnaast wordt geadviseerd om meer sturing te geven aan het programma. Het behoud van (kleinschalige) maakindustrie is van wezenlijk belang voor de vitaliteit van een gemengd gebied. Dit is een kwetsbaar onderdeel dat in de verdrukking kan komen. De commissie maakt graag bijtijds kennis met de planvorming in de vorm van een conceptaanvraag.

Er zijn voor dit adres geen criteria gevonden. Het adres komt (nog) niet voor in het straatnamenbestand van de gemeente Amsterdam.

Adres
Amstelkwartier - KBK

Criteria zoeken

Adviezen zoeken

Er zijn voor dit adres geen straatbeeld, kaart of kenmerken gevonden.

LET OP
Door verschillende oorzaken kan het voorkomen dat bij de kenmerken de status **wel/geen monument** niet correct wordt weergegeven.
Wilt u zeker weten of een pand een monument is, check dan https://www.amsterdam.nl/kunst-cultuur/monumenten/



BIJLAGE 6

Advies Auto- en fietsparkeren

Gemeente Amsterdam

Advies auto- en fietsparkeren

Naam project: Transformatie Overamstel

Advies afgegeven door: Egbert Kolvoort , Team Parkeerbeleid V&OR
Op datum: 20 februari 2020 (geactualiseerd op basis van advies 8 november 2018)
Aan: Thomas Galesloot

Omschrijving project: Transformatie bedrijventerrein
Ligging: Gebiedslocatie B

Bestaande situatie: bedrijventerrein
Nieuwe situatie: gemengd woon/werkgebied

Vigerende normen en kaders

Nota Parkeernormen Auto (2017):

Het basisprincipe van de Nota Parkeernormen Auto is dat parkeerplaatsen ten behoeve van nieuw te bouwen functies (wonen, voorzieningen, etc.) op eigen terrein gerealiseerd moeten worden, met uitzondering van parkeren ten behoeve van bezoekers, wat – indien mogelijk - in de openbare ruimte opgelost mag worden. Voor woningen en kantoren gelden minimum en maximum normen (zie hieronder). Deze verschillen per locatie, het Kauwgomballenkwartier is een B locatie. Voor andere functies (voorzieningen) zijn de CROW kencijfers (2012) uitgangspunt voor het bepalen van de parkeerbehoefte.

Een ander basisprincipe is dat bewoners en bedrijven geen parkeervergunning krijgen, hiervoor wordt een zogenaamd 0-vergunningenplafond ingesteld.

Parkeernormen B-locaties		
Categorie	Minimale parkeernorm	Maximale parkeernorm
Woningen < 30 m2 bvo	0,1 (> 100 woningen)	1
Woningen 30-60 m2 bvo	0,3	1
Woningen >60 m2 bvo	0,6	1
Bezoekers van woningen	0,1	0,1
Sociale en middeldure huurwoningen	geen	1
Bedrijven en kantoren	Geen	1 parkeerplaats per 125 m2 bvo
Voorzieningen	O.v.b. CROW kencijfers en Actuele Amsterdamse gegevens over de verkeersgeneratie van specifieke functies.	

Nota Parkeernormen Fiets en Scooter (2018):

Op 14 maart 2018 heeft de gemeenteraad de Nota Parkeernormen Fiets en Scooter vastgesteld. Ook deze nota hanteert het uitgangspunt van parkeren 'op eigen terrein, tenzij…' om parkeren van fietsen en scooters in de publieke ruimte tot een minimum te beperken. Kort (bezoekers-)parkeren kan in de openbare ruimte gefaciliteerd worden, vooropgesteld dat daar voldoende ruimte beschikbaar is.

De nota geeft normen voor fiets- en scooterparkeren voor een breed scala aan functies. De normen zijn gebaseerd op de kencijfers uit de CROW publicatie 'Leidraad Fietsparkeren'. Voor de toepassing van de normen is de stad verdeeld in drie zones. Overamstel/Kauwgomballenkwartier ligt in zone 1 (binnen ring A10).

De fiets- en scooterparkeernormen zijn een minimum: meer mag altijd. Daarbij is het zeker het overwegen waard om ruim te dimensioneren, nu we mogen verwachten dat de rol van de auto als vorm van individueel transport de komende decennia zal afnemen, wat het gebruik van fietsen en (elektrische) scooters verder zal bevorderen.

Transformatie bedrijventerrein Overamstel/Kauwgomballenkwartier

De ambitie is het bedrijventerrein Overamstel te transformeren van een overwegend monofunctioneel bedrijventerrein naar een gemengd woon/werkgebied.

De rol van de gemeente in deze transformatie is vooral (rand)voorwaarden scheppend: de gemeente heeft nauwelijks grondposities in het gebied en dat betekent dat de uitvoering afhankelijk is van particulier initiatief.

Huidige situatie parkeren

In het gebied zijn nu ca.630 maaiveldparkeerplaatsen aanwezig en ca. 440 parkeerplaatsen1 op eigen terrein en ca. 210 parkeerplaatsen in de parkeergarages van de twee hotels (Leonardo ca, 125 pp, Postillion ca. 82 pp) .

De parkeerdruk is veel hoger dan de parkeerdruk van 65% die in de Principenota Bedrijventerrein Overamstel/Kauwgomballenkwartier wordt genoemd (p.12). In het plangebied is de parkeerdruk overdag ruim boven de 90% (parkeerdrukmeting 2018), wat bevestigd is door eigen waarneming op dinsdag 30 oktober 2018 (geen vrije plekken rond 10 uur) en op woensdag 7 november (ca. 10 vrije plekken rond 12:00 uur). Opvallend is ook dat de parkeerplaatsen op privéterreinen bij de bedrijven zeer druk bezet zijn. Ook opvallend is de lage parkeerdruk in Duivendrecht direct aan de andere kant van de metrolijn.

Het parkeertarief op Overamstel is € 0,10 voor de eerste drie uur, daarna is het tarief € 3,50 per uur. Men kan steeds opnieuw een parkeersessie van 10c beginnen, omdat er geen parkeerduurbeperking is. Dit is een verklaring voor de hoge parkeerdruk. De lage parkeerdruk in het aangrenzend gebied in Duivendrecht kan verklaard worden door het tarief van ca. € 1,80 per uur, dat in de eerste drie uur veel hoger is dan het huidige tarief in het plangebied.

De parkeerdruk op maaiveld kan deels ook verklaard worden door de 200 bedrijfsparkeervergunningen die op adressen in het plangebied zijn uitgegeven.

---

[1] Telling R&D

Terugbrengen parkeerdruk door afschaffen 10-cents tarief eerste drie uur
Het 10 cent tarief is ingesteld om de bezoekers van de bedrijven Overamstel, Westpoort en Schinkel tegemoet te komen (Voorrang Gezonde Stad 2008) met een gereduceerd tarief. In het gebied is geen parkeerduurbeperking (wat meestal aanwezig is bij een 10-cent zone) wat betekent dat men hier de hele dag (goedkoper) kan staan. Een plausibele verklaring voor de hoge parkeerdruk is het tarief van € 0,10 voor de eerste drie uur parkeren. Omdat het in de praktijk mogelijk is een parkeertransactie (ook op afstand) na drie uur opnieuw te starten en opnieuw drie uur lang voor 10 cent per uur te parkeren, kan men voor minder dan € 1 een hele werkdag parkeren.

Bij de verhoging van de parkeertarieven in april 2019 – hier van € 2,40 naar € 3,50 - is het € 0,10 tarief dat op enkele bedrijventerreinen en een aantal winkelstraten geldt uit praktische overwegingen – er geldt een inspraakverplichting - niet afgeschaft. V&OR heeft het voornemen om een harmonisatie van de parkeerregimes door te voeren om zo eenduidigheid te creëren in de stad. Kauwgomballenkwartier wordt mee genomen in het onderzoek en gezien de transformatie van het gebied en de geconstateerde parkeerdruk lijkt het aannemelijk dat wordt voorgesteld om het huidige parkeerregime aan te passen.

Terugbrengen parkeerdruk door reduceren aantal bedrijfsparkeervergunningen
Volgens de Parkeerverordening 2013 komen bedrijven in gebied III in aanmerking voor één bedrijfsparkeervergunning per vijf medewerkers. Hiervan wordt het aantal parkeerplaatsen waarover een bedrijf op eigen terrein beschikt afgetrokken. Voorbeeld: een bedrijf heeft 51 medewerkers en 9 parkeerplaatsen op eigen terrein. Het bedrijf komt dan in aanmerking voor twee (11 min 9) bedrijfsparkeervergunningen, voor zover het vergunningenplafond in het gebied niet wordt overschreden.
Volgens het vestigingsregister ARRA zijn er in het gebied op 1 januari 2017 ca. 100 bedrijven gevestigd met ca. 1.100 medewerkers[2]. Als bedrijven niet over parkeergelegenheid op eigen terrein zouden beschikken zijn dan ca. 220 bedrijfsvergunningen mogelijk. Dat is iets meer dan het aantal dat nu afgegeven is, maar omdat veel bedrijven beschikken over (ruime) parkeergelegenheid op eigen terrein is niet uit te sluiten dat een deel van de bedrijfsparkeervergunningen ten onrechte verleend is, omdat bij het verlenen van de parkeervergunning het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein niet inzichtelijk was.
Er kan overwogen worden een rechtmatigheidstoets voor de bedrijfsvergunningen te doen, maar dat kan niet zonder zeer grondig onderzoek naar het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein per bedrijf en kennis van het aantal medewerkers per bedrijf . Het intrekken van (vermeend) onrechtmatige vergunningen zal vrijwel zeker leiden tot bezwaar- en beroepsprocedures.

Ambitie transformatie en gevolgen voor parkeren
In de huidige situatie is ca. 120.000 m² bvo aan functies aanwezig, in de eindsituatie zal er 114.000 m² wonen (ca. 1.000 woningen), en 114.000 m² kantoren/bedrijven en, en 12.500 m² bvo voorzieningen aanwezig zijn, exclusief de al aanwezige hotels (45.000 m²).
In de toekomst zal er in het plangebied voldoende parkeergelegenheid moeten zijn voor het programma in de eindsituatie. Wat voldoende is, volgt uit de beleidsregels uit de Nota's Parkeernormen (Auto en Fiets en Scooter). Hiervoor dient een dynamische parkeerbalans te worden bijgehouden.

[2] Principenota Transformatie Bedrijventerrein Overamstel / Kauwgomballenkwartier p/ 8

Het principe is dat de parkeerbehoefte volledig op eigen terrein wordt opgelost, zowel voor de auto als voor de fiets/scooter. Een ander leidend principe is dat er geen bewoners- of bedrijfsparkeervergunningen voor de openbare ruimte worden verleend
Bezoekersparkeren ten behoeve van woningen mag op maaiveld worden opgelost, de norm daarvoor is 0,1 pp/woning. Bij een programma van 1.000 woningen zijn 100 autoparkeerplaatsen nodig en er moet gelegenheid zijn om ca. 500 fietsen van bezoekers te parkeren. Bezoekers van de woningen komen doorgaans in de avonduren en in de weekenden, waardoor door de week/overdag dubbelgebruik van deze parkeergelegenheid mogelijk is voor bezoekers aan de overige functies, die rond 70 parkeerplaatsen zal zijn, waarmee mag worden uitgegaan van volledig dubbelgebruik van de maaiveldparkeerplaatsen voor bezoekers.

Er zijn nog grote bandbreedtes in het programma, waardoor het niet goed mogelijk is het aantal benodigde **autoparkeerplaatsen** precies te bepalen. Ook in de parkeernormen (wonen en kantoren) en CROW kencijfers (voorzieningen) komen flinke bandbreedtes voor (kantoor 0 tot 0,8 pp/100 m², woningen 0 tot 1 pp/woning, behalve vrije sector (> 60 m² bvo) 0,6 tot 1 pp/woning).

Hieronder is een variant uitgewerkt voor een gelijke verdeling tussen wonen en werken. Voor de functie kantoor/bedrijf is uitgegaan van een 50/50 verdeling en voor de bedrijven is een vaste norm van 1 pp/100 m² aangehouden (op basis CROW-kencijfer 'bedrijfsverzamelgebouw) . Voor de overige functies is een norm van 3 pp/100 m² aangehouden, waarvan de helft voor bezoek. Hiermee zijn de meeste functies afgedekt. De hotels zijn PM opgenomen: die zijn al gerealiseerd, zijn uitgesloten voor parkeervergunningen en hebben allebei een parkeergarage om in hun parkeerbehoefte te voorzien.

Scenario 50/50 wonen/werken

Functie	m² bvo	aantal	aantal pp min*/**	aantal pp max***	bezoekers pp ****	Totaal min/max
Wonen	114.000	1000	120	1.000	100	220/1.100
Kantoren	57.000		0	456	0/23	479
Bedrijven	57.000		570	570	29	599
overig*****	12.500		20	20	20	40
Hotel	45.000		PM	PM	PM	PM
Totaal	285.000		710	2.046	149/172	859/2.218

* 20% vrije sector/40% sociale huur/40% middensegment huur; 0,6 pp/woning vrije sector
** 50% kantoor/50% bedrijven; norm kantoren 0 pp; norm bedrijven 1 pp/100 m² (gebaseerd op CROW kencijfer bedrijfsverzamelgebouw sterk stedelijk/schil centrum (min 0,9/max 1,4 pp/100 m²)
*** maximale norm: 1pp/woning; 1 pp/125 m² bvo kantoor; 1 pp/100 m² bedrijven
**** percentage bezoekers bedrijven/kantoren 5%
***** norm 3 pp/100 m²; 50% bezoekers

Na de transformatie is per saldo ca. 165.000 m² bvo aan programma toegevoegd. De ongebouwde autoparkeerplaatsen op de kavels zullen (grotendeels) verdwijnen en een deel daarvan zal op eigen kavel, al dan niet in gebouwde vorm terugkomen.

Uit de bovenstaande tabel blijkt dat er een bandbreedte is van minimaal ca. 710 pp en maximaal ca. 2.046 pp, uitgaande van aannames over het programma. Deze aantallen kunnen nog geoptimaliseerd worden door rekening te houden met dubbelgebruik: voor bezoekers bijvoorbeeld kantoren overdag en bezoekers woningen avond (maaiveld parkeren) of (beperkt mogelijk) dubbelgebruik kantoren/bedrijven en bewoners (parkeren op eigen terrein/garage).

Parkeren ten behoeve van woningen/bewoners is afhankelijk van het programma. Uitgaande van de nu gebruikelijke differentiatie 20/40/40 (vrije sector/middendure huur/sociale huur) en vrije sector woningen van 60 m² bvo zou op basis van de minimum norm van 0,6 pp/w voor de vrije sector woningen volstaan worden met een minimum van 120 pp (gemiddeld 0,12 pp/w), het maximum aantal parkeerplaatsen is gelijk aan het aantal te realiseren woningen: 1000 pp. Als de ontwikkelaar structureel een deelautoconcept aanbiedt, bestaat de mogelijkheid de minimumnorm voor woningen op verzoek met maximaal 20% te verlagen.

Het zal niet mogelijk zijn op alle kavels mogelijk een parkeerkelder of –garage te realiseren, zoals op kleine kavels en op kavels waar de bebouwing gehandhaafd blijft en – bijvoorbeeld – overbouwd wordt met nieuw programma. Voor de functies op deze kavels zal elders in het plangebied in parkeerruimte voorzien moeten worden. In combinatie met de fasering van de transformatie kan dit een complexe opgave zijn. Het gaat goed als op een groot kavel een parkeervoorziening gerealiseerd kan worden met de (extra) capaciteit die later nodig is om in de parkeerbehoefte van kavels waarop géén parkeervoorzieningen gerealiseerd worden. Als eerst meerdere kleine kavels zonder eigen parkeervoorzieningen getransformeerd worden en de parkeervoorzieningen volgen pas (veel) later op een ander perceel gerealiseerd worden, dan kan een situatie ontstaan waarin er tijdelijk onvoldoende parkeerplaatsen zijn. Hiervoor moet dan een tijdelijke oplossing gevonden worden, bijvoorbeeld op braakliggend terrein..

Bij de verdere uitwerking van de transformatieplannen zal duidelijk worden wat de parkeeropgave is en hoe daarin voorzien kan worden. De ontwikkelende partijen moeten gezamenlijk komen tot een oplossing van het parkeervraagstuk, zowel het aantal parkeerplaatsen in relatie tot het te realiseren programma, als een oplossing voor problemen (tekorten) die zich ten gevolge van de fasering voor kunnen doen. Het is van groot belang dat hier gedurende de hele transformatieperiode een strakke regie op zit.

Fiets en scooterparkeren

De nota Parkeernormen Fiets en Scooter is in 2018 vastgesteld en gepubliceerd en is geldend beleid.

Uitgangspunt is het realiseren van voldoende fiets- en scooterparkeergelegenheid op eigen terrein. Voor woningen (nieuwbouw) is een individuele (fietsen-)berging verplicht (Bouwbesluit 2012), maar de voorkeur heeft een gezamenlijke stalling (gelijkwaardige oplossing Bouwbesluit 2012) de voorkeur. Bouwbrief 2015-130 geeft richtlijnen voor een gezamenlijke stalling. Naast voldoende capaciteit is een goed ontwerp, uitvoering en beheer (routing, comfort, bruikbaarheid, veiligheid, zorg voor beheer capaciteit (verwijderen fietsen bij mutaties, verwijderen weesfietsen) essentieel voor het gebruik. Als dat niet goed voor elkaar is, zal de stalling slecht gebruikt worden en komen fietsen en scooters in de openbare ruimte terecht.

Kwantitatief en kwalitatief uitstekende stallingsmogelijkheden voor fietsen en scooters zijn extra belangrijk nu de meeste bewoners praktisch geen auto kunnen bezitten (geen parkeerplek = geen auto!). De fiets, maar zeker ook de (elektrische) scooter zijn dan – los van deelauto's - eigenlijk de enige alternatieven voor individueel vervoer. Als er onvoldoende stallingsgelegenheid is– zullen fietsen en scooters in de openbare ruimte terecht komen, met alle ongewenste gevolgen van dien.

Ook voor bedrijven, kantoren en voorzieningen zullen voldoende fiets- en scooterparkeervoorzieningen aanwezig moeten zijn. Voor langparkeerders (> 90 minuten) op eigen terrein, al dan niet inpandig, voor kort parkeerders (< 90 minuten) zijn ook oplossingen in de openbare ruimte denkbaar. Om langdurig stallen te voorkomen moet terughoudend omgegaan worden met aanbindmogelijkheid (nietjes, rekken met aanbindmogelijkheid, palen, boomkransen, hekken e.d.). Om te sturen op de plek waar fietsen en scooters geparkeerd worden kunnen vakken gebruikt worden.

Gezien de grootte verdichtingsopgave gaat het om het faciliteren van een aanzienlijke parkeerbehoefte, ook voor fietsen. In onderstaande tabel geeft een indicatieve parkeerbehoefte voor een gemiddeld aantal woningen en werkruimtes (binnen de bandbreedte van het Ontwikkelkader). Op basis van het daadwerkelijke programma zal voldoende parkeergelegenheid moeten worden gerealiseerd. Uit de indicatieve parkeerbehoefte komt naar voren dat het zorgdragen voor voldoende fietsparkeervoorzieningen op de kavels een belangrijke opgave is.

Indicatieve fietsparkeerbehoefte Overamstel

Functie	m² bvo	Fiets			scooter	
		Norm	Aantal fpp min*	Bezoekers fpp	Norm	Aantal spp min*
Wonen	114.000 (1000 woningen)	3 fpp / woning	3.000	250- 500 (25 à 50%)	0,13 spp / woning	130
Kantoren	57.000	2,9/100 m²	1650	83 (5%)	0,25/100 m²	143
Bedrijven	57.000	2,9/100 m²	1650	83 (5%)	0,25/100 m²	143
overig**	12.500	6/100 m²	750	675 (90%)	0,5/100 m²	63
Hotel	45.000	PM	PM	PM	PM	PM
Totaal	285.000		5.850	1.091		479

* uitgaand van drie fietsparkeerplaatsen per woning (50-75 m² gbo)

** mix van voorzieningen, waaronder een basisschool. Norm is aanname



BIJLAGE 7

Advies Centrale Verkeers Commissie (CVC)

Gemeente Amsterdam

Centrale Verkeerscommissie

Vastgesteld verslag

Secretariaat
G. Vrieler,
Telefoon: 06- 83367873
Weesperstraat 113, 1018 VN Amsterdam
centraleverkeerscommissie@amsterdam.nl

Vergadering:	**1178e CVC**
Datum:	**18 juni 2019**
Tijd:	**13.00 uur**
Plaats:	**Stadstimmertuinen Tuinkamer**

Aanwezig:	Dhr. A. Jonker	- V&OR, voorzitter (agendapunten 1 t/m 9)	
	Dhr. W. de Lange	- V&OR voorzitter (agendapunten 10 t/m 17)	
	Dhr. M. Oost Indië	- R&D	
	Dhr. G. Walstra	- GVB	
	Dhr. L. Duin	- V&OR	
	Dhr. J. Windt	- MET	
	Dhr. F. Heppener	- Politie	
	Mw. N. Besemer	- extern adviseur Cliëntenbelang Amsterdam	
	Dhr. J. Kerstens	- extern adviseur Fietsersbond Amsterdam	
	Mw. E. Demarteau	- notulist	
	Dhr. C. Vernooij	- R&D	(agendapunt 4)
	Dhr. S. Linders	- R&D	(agendapunt 4)
	Mw. W. Adriaanse	- IB	(agendapunt 4)
	Mw. S. Klein	- R&D	(agendapunt 5)
	Dhr. F. Grondman	- R&D	(agendapunt 5 en 6)
	Dhr. T. Abbestee	- R&D	(agendapunt 5 tot en met 8)
	Mw. C. van Gent	- R&D	(agendapunt 9)
	Dhr. T. Copini	- PMB	(agendapunt 9)
	Dhr. B. Zelle	- SD Nieuw-West	(agendapunt 10)
	Mw. A. Ruijter	- G&O	(agendapunt 11)
	Dhr. S. Scheers	- gebiedsbeheerder	(agendapunt 11)
	Dhr. J.P. Klaver	- R&D	(agendapunt 11)
	Dhr. D. Koomen	- R&D	(agendapunt 12)
Afwezig:	Dhr. G. van Ham	- V&OR	
	Dhr. M. Klanke	- Brandweer	
	Dhr. M. Tibbertsma	- Brandweer	

- De CVC heeft een voorkeur voor het op termijn aanleggen van variant B2 mits uit onderzoek blijkt dat de variant B2 haalbaar is. De CVC wil de resultaten van dat onderzoek te zijner tijd bespreken.
- Aandachtspunt is de rechtsafbeweging voor gemotoriseerde tweewielers komende van de Rozengracht richting de Marnixstraat. Het project dient maatregelen te treffen zodat deze niet onderuitgaan over de tramrails.
- De maatvoering van de haaientanden op orde maken.
- Het DO ter toetsing voorleggen aan MET, zodat die het profiel van vrije ruimre van de tram kan controleren.

5. Schetsontwerp Kauwgomballenkwartier

In aanwezigheid van: mevrouw S. Klein (IB) en de heren T. Abbestee (R&D) en F. Grondman (R&D).

Door de indiener wordt het volgende gemeld: Het Kauwgomballenterrein transformeert van een industrie/werkgebied naar woon/werkgebied.
Aankomend jaar wordt gewerkt aan een investeringsbesluit waar het schetsontwerp voor de openbare ruimte een onderdeel van is. Dit schetsontwerp willen we hier voorleggen in de verkeerscommissie. Het is een concept schetsontwerp, het ontwerp ook zo behandelen in de CVC.
De ontwerprichting is als volgt:
Willem Fenengastraat, Paul van Vlissingenstraat en Abraham Dudok van Heelstraat vormen samen de 'verkeerslus' van het gebied. Zij zijn aangesloten op twee straten die het gebied ontsluiten op 50 km wegen, de Daniel Goedkoopstraat en de Heusweg.
Deze straten worden ingericht als 30 km straten met 2 richtingsverkeer, conform de profielen van Puccini.
Hierbinnen komt een binnen gebied met woonerven.
De ambitie is om dit gebied op den duur autovrij te maken, maar omdat de ontwikkeling van de kavels decennia gaat duren, is een groeimodel, waarbinnen alle fases van de ontwikkeling goed tot hun recht komen, voorgesteld. Afhankelijk van de functie in de plint, komt hier een inrichting die meer inspeelt op bedrijvigheid dan wel op de toekomst van wonen.
De basis voor deze inrichting vormen stelconplaten van gevel tot gevel. Daarbinnen komen functies als parkeren, fietsparkeren, groenvakken en verblijfsplekken die de erfinrichting ondersteunen. Deze worden zo gepositioneerd dat de auto en fietser slingerend door het gebied moeten bewegen en zij geen aparte status boven de andere gebruikers van de openbare ruimte krijgen. Bij de woonerf inrichting wordt rekening gehouden met draaicirkels en bochtstralen van de voertuigen die in de betreffende straat moeten komen.

De CVC wordt gevraagd akkoord met de ontwerprichting van het Schetsontwerp Kauwgomballenkwartier.

Opmerkingen vooraf

- Het bedrijventerrein wordt geleidelijk getransformeerd naar een gemengd woonwerkgebied. Als er nieuwe woonblokken worden gebouwd, worden deze via de erftoegangswegen ontsloten.
- In de nabijheid ligt een busgarage voor bussen van het GVB en in de toekomst gaan de bussen via de Amstelstroomlaan richting de garage rijden.
- Het project kiest stelconplaten omdat het aansluit bij de industriële uitstraling. Daarnaast biedt dit type plaat de mogelijkheid om het gebied flexibel in te delen en te transformeren naar een volgende situatie. Voor het project is het een voorwaarde dat de platen strak tegen elkaar worden aangelegd.
- De De Heusweg krijgt een 30km-regime met drempels en wordt op termijn ook in klinkers uitgevoerd.

- De brandweer is nog niet geconsulteerd.
- De stationslocatie en de Heusbrug worden nog heringericht.
- Er wordt een voetgangersverbinding gemaakt van oost naar west die voor auto's wordt dichtgezet bij de Abram Dudok van Heelstraat en Willem Fenengastraat.

Reactie CVC
R&D
R&D vindt het een goed plan en heeft verder geen opmerkingen.

MET
De toegang tot het metrostation Overamstel op de begane grond naast het fietspad laten lopen.

Cliëntenbelang Amsterdam
- Cliëntenbelang Amsterdam begrijpt de keuze voor stelconplaten en pleit ervoor om deze heel erg vlak neer te leggen.
- Cliëntenbelang Amsterdam is verheugd dat de toegang naar de metro-ingang wordt verbeterd.

Politie
De politie gaat akkoord met het voorliggende plan.

V&OR
- V&OR pleit voor het aanbrengen van haaientanden op het punt waar het fietspad aansluit op de klinkers van de 30km-weg. Zo is de voorrangssituatie duidelijk.
- De ondergrondse afvalcontainers qua zicht op een andere plek neerzetten.

GVB
- Het voorliggend ontwerp kan pas worden gerealiseerd als de garageritten voor de bussen via de Amstelstroomlaan zijn geregeld. GVB kan akkoord gaan met drempels, mits de nachtbus niet door het gebied gaat. Mocht de bus er wel gaan rijden, dan een beperkt aantal drempels neerleggen.
- In de De Heusweg een drempel neerleggen bij de oversteek richting de metro.
- Aan het begin van het 30km-gebied op de De Heusweg − Johan Muyskensweg een inritconstructie neerleggen.
  GVB vreest dat de fietsers of scooters vanuit het gebied gebruik gaan maken van de voetpaden in het park. Het project zal een voorziening opnemen om dit te weren.

Fietsersbond
Akkoord, geen aanvullende opmerkingen.

Advies/besluit CVC
- De CVC geeft algehele instemming met het schetsontwerp. Complimenten voor het verbeteren van de toegankelijkheid van de metro-ingang.
- Aandachtspunt is de locatie van de ondergrondse afvalcontainers in relatie tot de fietsoversteek.
- De stelconplaten zo vlak mogelijk neerleggen.
- De CVC vraagt vooral aandacht voor de toegankelijkheid van het metrostation Overamstel en adviseert het project de snelheidsremmers in de nabijheid van de oversteek naar de halte aan te brengen.

6. VO Openbare Ruimte Plan Amstelkwartier 3e fase
In aanwezigheid van: de heren F. Grondman en T. Abbestee (R&D).



BIJLAGE 8

Advies Commissie Puccinimethode

Gemeente Amsterdam

Advies van de Commissie Puccinimethode

Aan	Stephanie Klein
Van	Heiko Miskotte & An-Jes Oudshoorn, secretariaat Commissie Puccinimethode
Naam project	Kauwgomballenkwartier
Datum van behandeling	2 april 2020

Aan de commissie wordt een 'ontwikkelkader' voorgelegd voor het Kauwgomballenkwartier met daarin de uitgangspunten voor de inrichting van de openbare ruimte. Uit het ontwikkelkader blijkt dat er drie soorten openbare ruimte te onderscheiden zijn. De straten die –met veel groen- worden ingericht met principes voor standaard 30 km/uur straten, de autoluwe / autovrije binnenstraten en tot slot drie plekken die verbijzonderd worden als zijnde 'buurtpleinen'.

De basis van de ontsluiting van het gebied wordt dus gevormd door 'standaard' 30 km/uur straten met veel groen. De Commissie Puccinimethode adviseert positief op deze inrichtingsprincipes omdat het uitgangspunt in het ontwikkelkader is dat in deze straten aan de standaarden van de Puccinimethode voldaan wordt. Maar, de commissie vraagt bij de nadere uitwerking om aandacht voor de juiste verhoudingen en goede routing. In de huidige opzet zien we her en der erg smalle trottoirs tussen groenvakken en rijbaan, terwijl de profielen voldoende maat lijken te bieden voor een ruimere opzet.

De commissie adviseert ook positief over de drie voorgestelde 'buurtpleinen', wat betekent dat hier gewerkt kan worden met het bredere palet aan materialen voor buurtpleinen.Zie voor het verdere mogelijkheden en toepassing van het buurtpleinenpalet Handboek Rood, H9 Buurtpleinen.

In de autovrije/ autoluwe binnenstraten zien we dat niet volledig conform de standaarden van de Puccinimethode gewerkt wordt. Het project geeft aan dat de binnenstraten gaandeweg zullen transformeren (minder bedrijven, meer wonen). Voorlopig wordt zodoende gewerkt met een tijdelijke inrichting. In de ingediende stukken spreekt men hiervoor van 'een mix van klinkers en stelconplaten'. Met de stelconplaten wordt aangesloten op het industriële karakter van het gebied, waar ook nu al veel stelconplaten toegepast zijn in de openbare ruimte.

De commissie begrijpt de wens om aan te sluiten op het karakter van het gebied, dat in transformatie is en een mix kent van wonen, werken en andere voorzieningen. De commissie steunt daarom het voorstel van het project om in de autoluwe binnenstraten een combinatie van klinkers en stelconplaten toe te passen. De manier waarop het project daadwerkelijk de binnenstraten wil inrichten, met wat voor soort profielen en opbouw, is nog onduidelijk. Aangezien het een ontwikkelkader betreft is dat voorstelbaar maar de commissie geeft het project wel mee dat de uitwerking tot in de technische details zeer zorgvuldig moet gebeuren, zodat de maatvoering in het profiel, afwatering en alle aansluitingen functioneel, kwalitatief hoogwaardig en robuust zijn. Het succes van de inrichting met afwijkend materiaal zoals stelconplaten valt of staat bij een goede uitwerking en een goede aanleg.

Wat betreft het verdere ontwerp van het vele groen in het gebied raadt de commissie aan om tijdig contact op te nemen met de (in ontwikkeling zijnde) Puccinimethode Groen om te overleggen over haalbare en beheerbare beplantingsprincipes en –plannen.

De commissie benadrukt dat zij ervan uitgaat dat alle zaken die in het uitzonderingsformulier en in dit advies niet genoemd worden (meubilair, verlichting, etc.) uitgevoerd worden volgens de standaarden zoals beschreven in het Beleidskader Puccinimethode en het Handboek Rood.

Gezien het niveau van uitwerking zoals die op dit moment is voorgelegd (ontwikkelkader), heeft de commissie alleen op hoofdlijnen kunnen adviseren. Dat betekent dat het project in een later stadium (bijv. VO) nog een keer langs dient te komen bij de commissie om advies in te winnen op de exacte uitwerking van de afwijkende inrichtingen.

Mocht u naar aanleiding van dit advies nog vragen hebben, dan kunt u die richten aan Puccinimethode@amsterdam.nl.

Met vriendelijke groet,

Heiko Miskotte & An-Jes Oudshoorn
Secretariaat Commissie Puccinimethode

Adviezen van de Commissie Puccinimethode zijn bindend. Dit advies wordt opgenomen in de besluitenlijst van de Commissie Puccinimethode



BIJLAGE 9

Verkeersonderzoek Kauwgomballenkwartier

Gemeente Amsterdam

Definitieve versie
28-11-2018

Verkeersonderzoek Kauwgomballenkwartier

Transformatie bedrijventerrein Overamstel

Uitgangspunten en resultaten berekeningen met VMA 2.0

Verkeer en Openbare Ruimte: Team Onderzoek & Kennis

Verkeersonderzoek@amsterdam.nl

Rapportnummer O-180061

Inhoud

Verkeersonderzoek Kauwgomballenkwartier **1**
Transformatie bedrijventerrein Overamstel 1

Inhoud **2**

1. Inleiding **3**
1.1. Aanleiding 3
1.2. Uw vraag 3
1.3. Resultaat 4
1.4. Leeswijzer 4

2. Uitgangspunten **5**
2.1. Algemeen 5
2.2 Netwerken 7
2.3 Sociaal economische gegevens 8

3. Resultaten **9**

4. Conclusies **21**

Bijlage 1 Wat is VMA? **22**
1.1 Inleiding 22
1.2 Achtergrond 22
1.3 Invoer, berekeningen en output 23

Bijlage 2 Samenvatting 'Basisgegevens Verkeersprognoses' **24**
2.1 Inleiding 24
2.2 Infrastructuur 24
2.3 Sociaal-economische kenmerken en kostenontwikkeling 25
2.4 Beleid 27

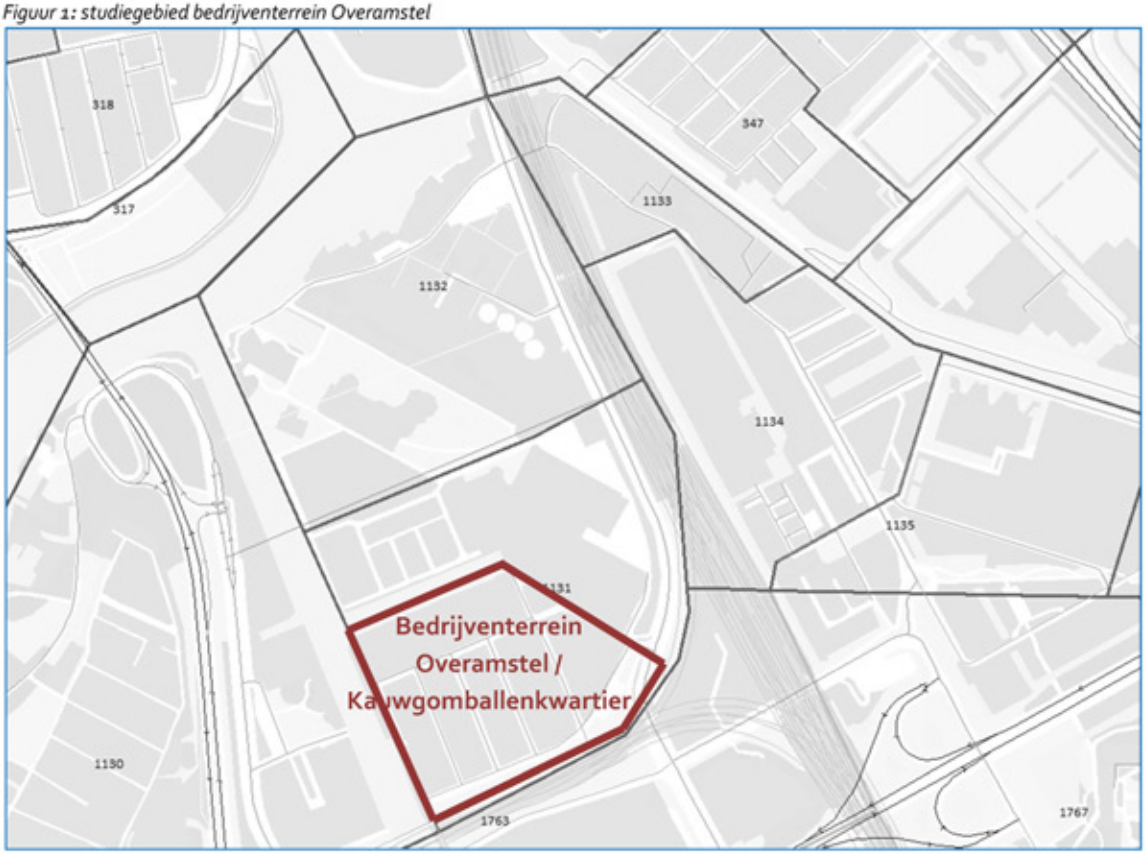
Bijlage 3 Resultaten verkeersberekeningen **28**

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

In 2017 is het verkeersonderzoek afgerond voor Overamstel. het gebied waarbinnen Amstelkwartier, Kop Weespertrekvaart, Bedrijventerrein Overamstel en Joan Muyskenweg vallen. Voor dit verkeersonderzoek worden de verkeerseffecten bekeken van de ontwikkeling van het Bedrijventerrein Overamstel tot het 'Kauwgomballenkwartier', zoals voorgesteld in de principenota (februari 2018). Momenteel wordt voor dit gebied toegewerkt naar een principebesluit. Uitgangspunt hierbij is dat het gebied van bedrijventerrein met enkele hotels, transformeerd naar een gemengde stadswijk waar wordt gewoond en gewerkt.

Figuur 1: studiegebied bedrijventerrein Overamstel



1.2. Uw vraag

PMB heeft V&OR Team Onderzoek & Kennis gevraagd om de verkeersafwikkeling van meerdere varianten rond de transformatie van het bedrijventerrein Overamstel / Kauwgomballenkwartier inzichtelijk te maken.

1.3. Resultaat

Het verkeersonderzoek moet inzicht geven in de verkeersafwikkeling van het plan en de bandbreedte waarbinnen deze plaatsvindt. Daarbij wordt de verkeersgeneratie van een aantal planvarianten in kaart gebracht en afgezet tegen het zogenaamde 'draagvermogen' van het wegennet in verschillende economische scenario's. Beschouwd wordt of er wel of geen knelpunten ontstaan als gevolg van de ruimtelijke ontwikkeling. Mochten er knelpunten ontstaan dan wordt in overleg met PMB onderzocht welke aanpassingen in het programma eventueel doorgerekend kunnen worden.

Het onderzoeksresultaat per variant kan als invoer worden gebruikt voor kruispuntonderzoek of voor een dynamische simulatie. Dit onderzoek kan separaat uitgevoerd worden door Ruimte en Duurzaamheid.

1.4. Leeswijzer

Het rapport is als volgt opgebouwd: In hoofdstuk 2 worden de uitgangspunten beschreven en wordt aangegeven op welke wijze deze zijn vertaald naar modelinvoer. In hoofdstuk 3 volgt een beschrijving van de belangrijkste effecten en in hoofdstuk 4 volgen de conclusies.

2. Uitgangspunten

2.1. Algemeen

In deze paragraaf worden de uitgangspunten beschreven waarmee het onderzoek is uitgevoerd.

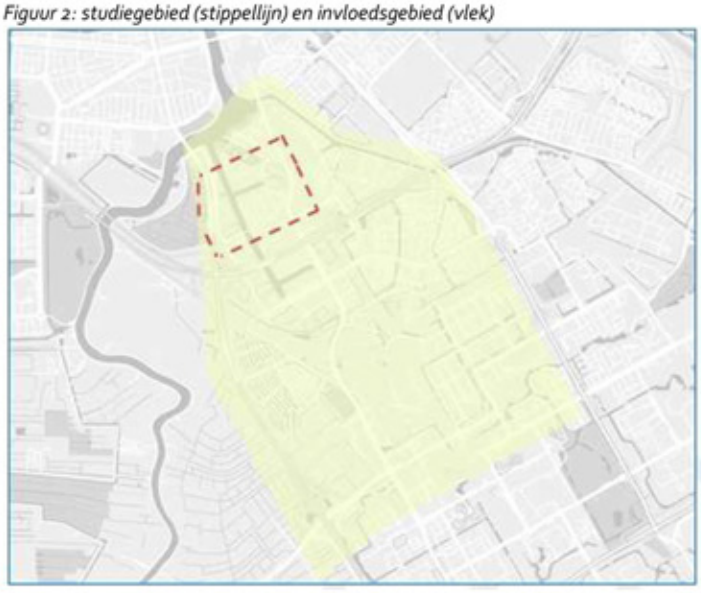
2.1.1 Studiegebied

Voor dit verkeersonderzoek wordt in basis aangesloten op het 'Juridisch Programma van Eisen Verkeersonderzoeken'. De verkeersgeneratie van het plan wordt berekend met het VMA 2.0.

In meerdere studies van V&OR zijn al veel ruimtelijke ontwikkelingen over het studiegebied en het nabije invloedsgebied voor prognosejaar 2030 verzameld en onderzocht. Een deel van de achterliggende sociaaleconomische uitgangspunten voor het invloedsgebied van bedrijventerrein Overamstel wordt vanuit de studie ArenAPoort (V&OR, onderzoeksnummer O170352), als startpunt gehanteerd. Tevens worden de bestemmingsplannen voor Overamstel (V&OR, onderzoeksnummer O160395) in de nabije omgeving als startpunt gehanteerd.
In beide gerelateerde V&OR-studies is niet beschouwd wat de uitgangspunten voor 2025 binnen het studiegebied of het directe invloedsgebied zijn, maar is uitgegaan van het jaartal 2030, waarvoor de verwachting is dat de gebieden getransformeerd zijn en de maximaal mogelijke verkeersgeneratie optreedt. Aangezien toetsing van de verkeersafwikkeling ook toekomstvast moet zijn, is gekozen voor prognosejaar 2030.

Het *studiegebied* omvat onder andere het bedrijventerrein Overamstel (afbeelding 2). Het studiegebied omvat het gebied waarvoor met behulp van het verkeersmodel uitspraken gedaan worden. Het *invloedsgebied* (in afbeelding 2 weergegeven in het geel) is het gebied waarvoor de uitgangspunten voor de prognosesituatie zijn aangepast volgens de recente inzichten. Voor het gebied daarbuiten worden de standaard uitgangspunten gehanteerd behorende bij VMA2.0.

Figuur 2: studiegebied (stippellijn) en invloedsgebied (vlek)



Bij het vaststellen van de uitgangspunten voor het plangebied is uitgegaan van een maximaal model en een realistisch model. Voor het directe invloedsgebied worden de uitgangspunten overgenomen uit de studies Overamstel (V&OR, onderzoeksnummer O160395) en deels uit ArenAPoort (V&OR, onderzoeksnummer O170352). De overige sociaaleconomische gegevens van Amsterdam zijn aangeleverd door Ruimte en Duurzaamheid. De socio-economische gegevens van buiten de gemeente Amsterdam zijn overgenomen uit het VENOM. VENOM is een regionaal verkeersmodel van de Vervoersregio Amsterdam en de Provincie Noord-Holland. Er wordt uitgegaan van handhaving van de bestaande wegenstructuur, met als bovenplanse aanpassingen de doortrekking Joan Muyskenweg naar de Holterbergweg (s111) en het aanleggen van de Amstelstroomlaan met een nieuwe brug over de Duivendrechtsevaart, en een spoortunnel richting de Wenckenbachweg.

Bij volledige ontwikkeling van het plan wordt verder voorzien in verschillende binnenplanse aanpassingen, als het afsluiten van de Willem Fenengastraat tussen Paul van Vlissingenstraat en Van Marwijk Kooystraat voor doorgaand autoverkeer (bij metrostation Overamstel) en het verlagen van de snelheid op het bedrijventerrein Overamstel van 50 naar 30 km/uur. Deze binnenplanse aanpassingen en de variatie hierin is beschreven onder paragraaf 3.4.

Als infrastructurele maatregel in het invloedsgebied is aandacht gevraagd voor de afwaardering A2.In afwijking van de offerte is in overleg met de opdrachtgever deze variant buiten beschouwing gelaten, omdat op dit moment de uitgangspunten te onzeker zijn om een zinvolle berekening uit te voeren. Op een later moment, wanneer meer bekend is over het doorgaan van deze afwaardering en zo ja in welke vorm, kan dit alsnog inzichtelijk worden gemaakt.

Het verkeersmodel heeft een standaard aantal variabelen nodig om te kunnen rekenen. De belangrijkste zijn aantal inwoners, huishoudens en werkgelegenheid. De uitgangspunten over de ruimtelijke ontwikkeling (het programma bestaat uit woningbouw, commerciële en maatschappelijke voorzieningen) worden vertaald naar modelinvoer door middel van standaard berekeningen, bijvoorbeeld een standaardomrekening van vierkante meters commerciële functie naar arbeidsplaatsen.

Woningen -> inwoners: we hanteren een omrekenfactor woningen-inwoners. De omrekenfactor is 1,73 inwoners per woning (gebaseerd op het Amsterdamse gemiddelde).

Bruto vloeroppervlakte -> arbeidsplaatsen: voor de omrekenfactoren bruto vloeroppervlakte naar arbeidsplaatsen hanteren wij voor maatschappelijke voorzieningen: 1 arbeidsplaats per 100 m^2 en voor commerciële voorzieningen: 1 arbeidsplaats per 80 m^2.

Leerlingen -> arbeidsplaatsen (indien van toepassing): voor de omrekenfactor leerlingen naar arbeidsplaatsen hanteren wij 1 arbeidsplaats voor 10 leerlingen basis- en/of middelbare school.

De onderzoeksvarianten voor 2030 worden berekend met het economische scenario Amsterdam Realistisch (AR). Dit scenario bevat de sociaaleconomische trends die de laatste jaren zijn waargenomen en de meest waarschijnlijke planontwikkeling zoals die door Ruimte en Duurzaamheid wordt verwacht. In het 'Juridisch Programma van Eisen Verkeersonderzoeken'

dient dit scenario dan ook gehanteerd te worden. Echter, de toekomst is per definitie onzeker en dus ook de ontwikkeling van de stad. In het VMA zijn twee economische scenario's beschikbaar om de bandbreedte van prognoses te onderzoeken: een laag en een hoog ontwikkelscenario. Deze scenario's zijn afgeleid van de scenario's zoals die door het PBL en het CPB zijn opgesteld in het onderzoek "Nederland in 2030-2050: twee referentiescenario's – Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving" (afgekort WLO).

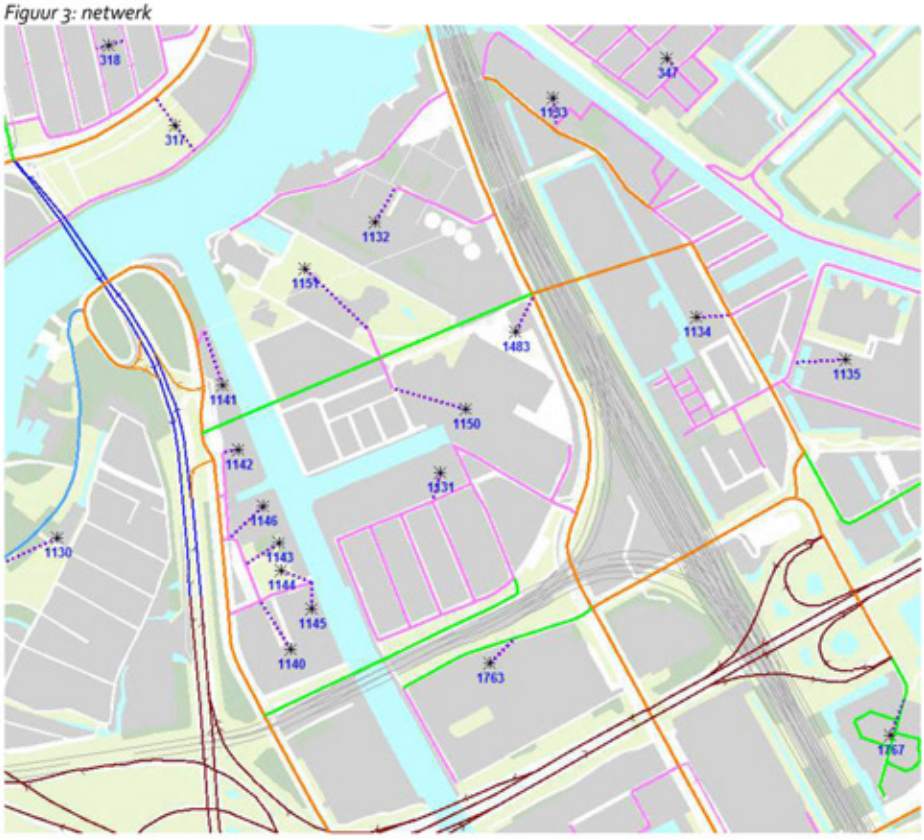
Normaal gesproken worden zowel het hoge als het lage scenario gebruikt om de bandbreedte bepalen. Echter, na het doorrekenen van het hoge programma in het hoge economische scenario is gebleken dat er geen knelpunten optreden (zie 'resultaten'). Daardoor is de noodzaak om een laag economisch scenario door te rekenen komen te vervallen, aangezien de effecten van deze lage scenario's op het wegennet alleen maar lager zullen zijn. In overleg met de opdrachtgever is daarom besloten af te wijken van de offerte en alleen de volgende varianten uit te werken:

- Realistisch model in AR;
- Maximaal model in hoog;
- Maximaal model in AR.

2.2 Netwerken

Bij deze studie is voor het toekomstbeeld bij volledig ontwikkeld plan van onderstaand netwerk gebruik gemaakt (doortrekking Joan Muyskenweg naar Holterbergstraat (s111) staat niet op de kaart maar is wel meegenomen).

Figuur 3: netwerk



2.3 Sociaal economische gegevens

Tabel 1: socio-economische gegevens

Omschrijving	M2 bvo totaal	M2 bvo bedrijvigheid	M2 bvo kantoor	M2 bvo hotels	M2 bvo wonen	M2 bvo commercieel	M2 bvo maatschappelijk
1. Bestaande situatie nu	70.165	42.279	26.134	0	1.325	427	0
2. Vergunde situatie 2018	115.557	42.366	28.856	42.584	1.325	427	0
3. scenario optimaal 2030	268.734	37.882	68.586	42.584	110.181	3.000	6.500
3. scenario minimaal 2030	174.600	37.882	34.293	42.584	55.091	1.500	3.250
4. scenario maximaal 2030	362.867	37.882	102.879	42.584	165.272	4.500	9.750

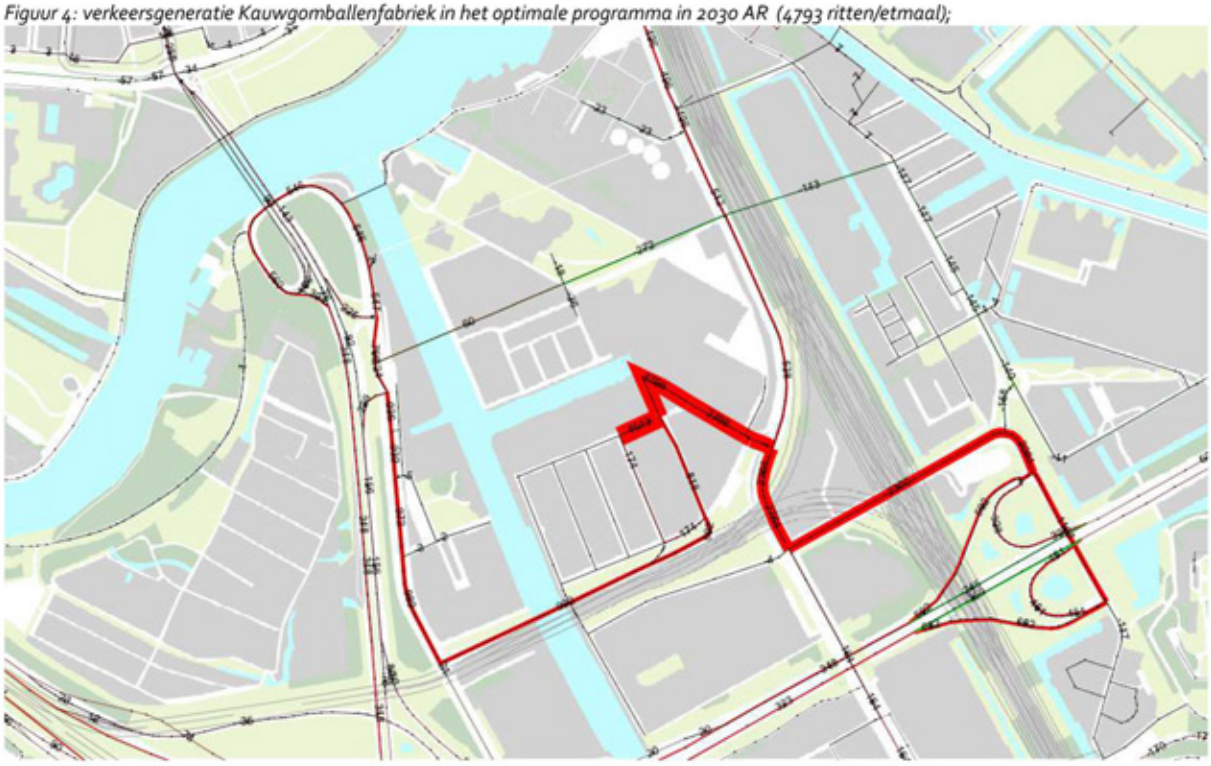
NB: bovenstaande tabel bevat een prognose voor het jaar 2030 op drie verschillende niveau's: Optimaal, minimaal en maximaal. Minimaal en maximaal gaan uit van respectievelijk 50% minder en 50% meer vierkante meters kantoor, wonen, commerciele, en maatschappelijke voorzieningen ten opzichte van de door R&D geprognotiseerde situatie in 2030 (optimaal).

3. Resultaten

3.1 Inleiding

Het plangebied zorgt voor een toename in verkeersintensiteit in het omliggend wegennet, vooral op de S111 richting de A10 en in mindere mate de De Heusweg richting A2 en de S111 richting Amstel station. Let op: het laatste stuk Fenengastraat richting Goedkoopstraat (vanaf de Dudok van Heelstraat) is ten onrechte niet in het verkeersmodel opgenomen. Dit is echter niet van invloed op de resultaten uit het verkeersonderzoek.

Figuur 4: verkeersgeneratie Kauwgomballenfabriek in het optimale programma in 2030 AR (4793 ritten/etmaal);

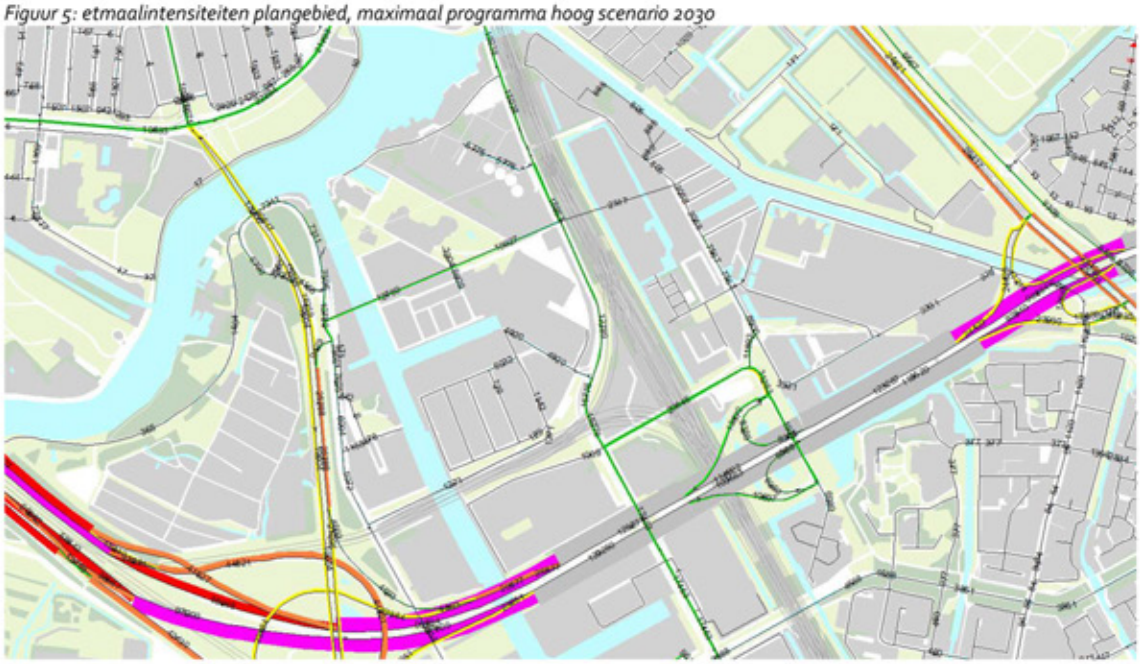


3.2 Intensiteiten op wegen in het studiegebied

Het plangebied heeft invloed op de verkeersintensiteit in het gebied. Om de effecten van het plangebied op het omliggend wegennet inzichtelijk te maken is als eerste gekeken naar het 'worst case scenario', namelijk het maximale programma in het hoge economische scenario.

In deze worst case scenario zijn er op wegvakniveau geen knelpunten te verwachten. De intensiteit/capaciteitverhouding, ofwel de verhouding tussen het aantal voertuigen en de aanwezige capaciteit op wegvakniveau, laat nergens knelpunten (>0,85%) zien.

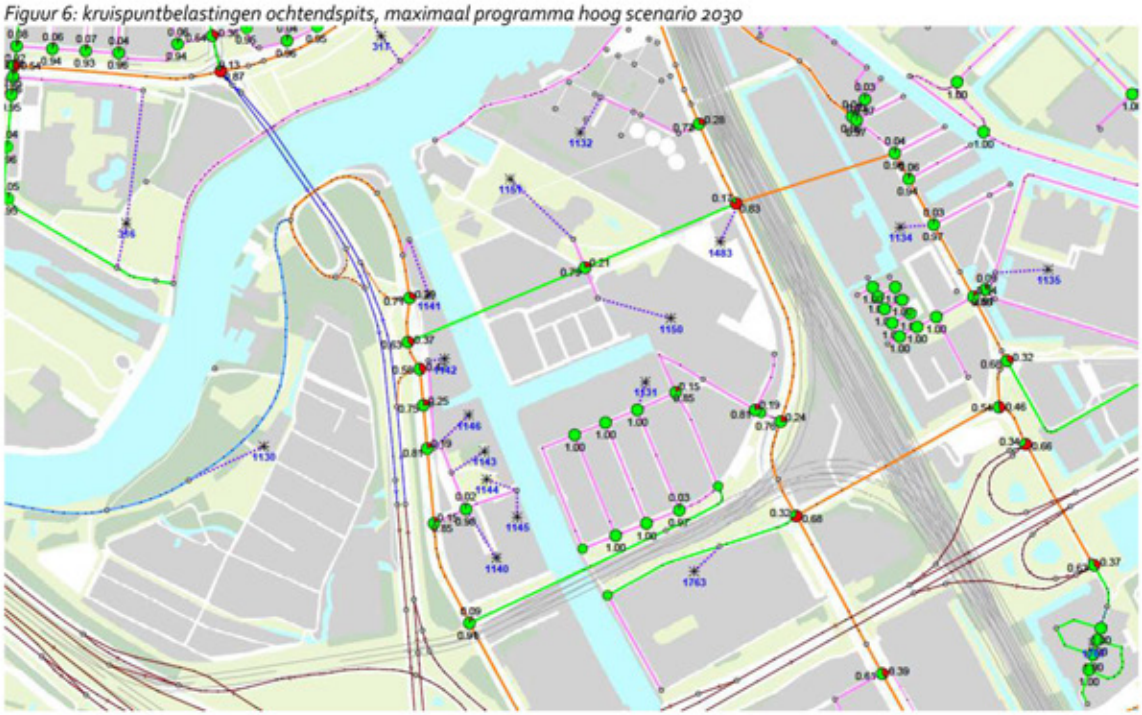
Figuur 5: etmaalintensiteiten plangebied, maximaal programma hoog scenario 2030



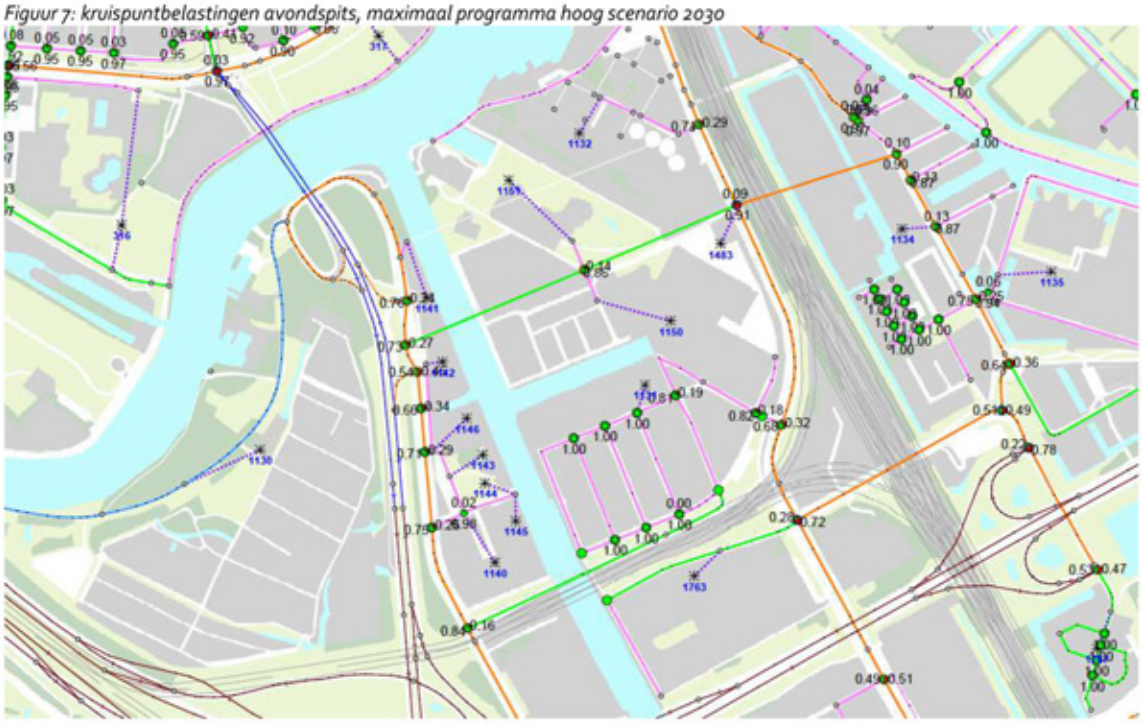
3.3 Kruispuntbelasting

Naast de intensiteit-capaciteitverhoudingen op wegvakniveau is er gekeken naar de kruispuntbelastingen in het gebied.

Figuur 6: kruispuntbelastingen ochtendspits, maximaal programma hoog scenario 2030



Figuur 7: kruispuntbelastingen avondspits, maximaal programma hoog scenario 2030



Op basis van de kruispuntbelastingen in het gebied zijn zelfs in het hoge scenario met maximale programma geen problemen te verwachten. Uitzondering hierop is de kruising Amstelstroomlaan – Spaklerweg, die in de avondspits een kruispuntbelasting van >0,85 laat zien, wat betekent dat hier een knelpunt zou kunnen ontstaan. Het is echter bekend dat dit knelpunt zich ook in de autonome situatie voordoet, waardoor deze niet aan de voorgenomen ontwikkeling kan worden toegeschreven. De voornaamste verklaring voor dit knelpunt is de onderdoorgang (komende vanuit de Wenckebachweg) die te krap is voor voldoende opstelruimte.

Een aandachtspunt is de kruising Spaklerweg – van Marwijk Kooystraat – oprit A10. In deze studie komt de kruising niet als knelpunt naar voren, terwijl dit in andere studies wel het geval is. Dit heeft te maken met de wijze waarop de kruispuntbelasting is berekend. Dit kan door naar een gemiddelde van alle rijrichtingen te kijken, of alleen naar de drukste rijrichting. In deze studie is naar het gemiddelde gekeken, in andere studies naar de drukste rijrichting waarvan het verkeersmodel een indicatie van een knelpunt geeft (belasting >0,85). Het VMA laat een cyclustijd zien van 80 seconden, uitgaande van een maximum van 100 seconden is er ruimte om dit in de regeling te ondervangen. Het is aan te raden R&D een kruispuntanalyse in COCON te laten doen, waarbij we op basis van de daadwerkelijk door de VRI getelde kruispuntstromen + de groei uit het verkeersmodel kijken hoe erg het probleem nu precies wordt.

In diverse studies is nagedacht over manieren om de doorgaande stroom verkeer over de S111 te doen verminderen (in het bijzonder ter hoogte van het Amstelstation). Vanwege de te verwachten ontlasting van de kruisingen met de Amstelstroomlaan en Marwijk Kooystraat is het aan te raden om naast maatregelen op kruispuntniveau ook rekening te houden met maatregelen op netwerkniveau.

3.4 Gevoeligheidsanalyse diverse binnenplanse infra-varianten

In aanvulling op het verkeersonderzoek naar de effecten van het plan, in het eindbeeld met buiten- en binnenplanse infrastructurele maatregelen, zijn een aantal varianten met betrekking tot binnenplanse infrastructuur doorgerekend. Deze gevoeligheidsanalyse geeft inzicht in de effectiviteit en volgordelijkheid van een aantal maatregelen. Het gaat in om de volgende varianten:

1) Planontwikkeling zonder binnenplanse aanpassingen aan infrastructuur
2) Planontwikkeling met afwaarderen plangebied van 50 km/u naar 30 km/u;;
3) Planontwikkeling met afwaarderen plangebied en knip Fenengastraat;
4) Planontwikkeling met afwaarderen plangebied, knip Fenengastraat en snelheidsverlaging op De Heusweg van 50 km/u naar 30 km/u;
5) Planontwikkeling met knippen De Heusweg (en in stand houden Fenengastraat).

De varianten zijn doorgerekend in de variant met het maximale programma in het hoge economische scenario, wederom voor het toetsen van een 'worst case scenario'.

1.Planontwikkeling zonder binnenplanse aanpassingen infrastructuur

Zonder binnenplanse maatregelen zal een deel van het verkeer met een herkomst of bestemming in het plangebied via de Fenengastraat – Van Marwijk Kooystraat van en naar het hoofdwegennet rijden. Dit vertaalt zich in een belasting op de route van 2.300 motorvoertuigen per werkdag. Dit verkeer betreft vrijwel uitsluitend bestemmingsverkeer in de zin dat er bijna geen doorgaand verkeer bestaat dat geen herkomst of bestemming in het plangebied Overamstel heeft. Gezien de mogelijke routes is dit logisch. Slechts voor enkele bestemmingen aan de andere kant van de Duivendrechtsevaart, voor wie de doorgetrokken Amstelstroomlaan verder weg gelegen is, zou de De Heusweg een snellere route naar het hoofdwegennet kunnen zijn.

Figuur 8: etmaalintensiteit zonder binnenplanse aanpassingen infrastructuur



2. Planontwikkeling met afwaarderen plangebied van 50 km/u naar 30 km/u

Bij het afwaarderen van de binnenplanse wegen van 50 km/u naar 30 km/u wordt de route via de Fenengastraat onder het viaduct van de De Heusweg richting de Van Marwijck Kooystraat minder aantrekkelijk, waardoor het meeste verkeer via de Daniel Goedkoopstraat richting de Spaklerweg gaat rijden. Daarbij moet de kanttekening gemaakt worden dat dit deels komt door de manier waarop het gebied aangetakt is in het verkeersmodel (aan de noordzijde). De route via de Spaklerweg is daardoor sneller, terwijl in werkelijkheid de onderdoorgang onder het viaduct voor met name het zuidelijk deel van het plangebied een aantrekkelijk alternatief is. De verschuiving van Fenengastraat naar Goedkoopstraat kan daardoor kleiner zijn dan het verkeersmodel voorspelt. Zelfs met een verschuiving van noord naar zuid zal het nog steeds om lage aantallen gaan (<2.000 mvt/etmaal, gangbaar voor een rustige woonstraat). Bovendien betreft dit gebiedseigen/bestemmingsverkeer, voor doorgaand verkeer is de Fenengastraat geen aantrekkelijkere route. Tevens is er een lichte afname op de De Heusweg waarneembaar.

Figuur 9: effecten afwaarderen binnenplanse infrastructuur (groen is afname, rood is toename)



Figuur 10: etmaalintensiteit bij afwaarderen binnenplanse infrastructuur



3. Planontwikkeling met afwaarderen plangebied en knip Fenengastraat

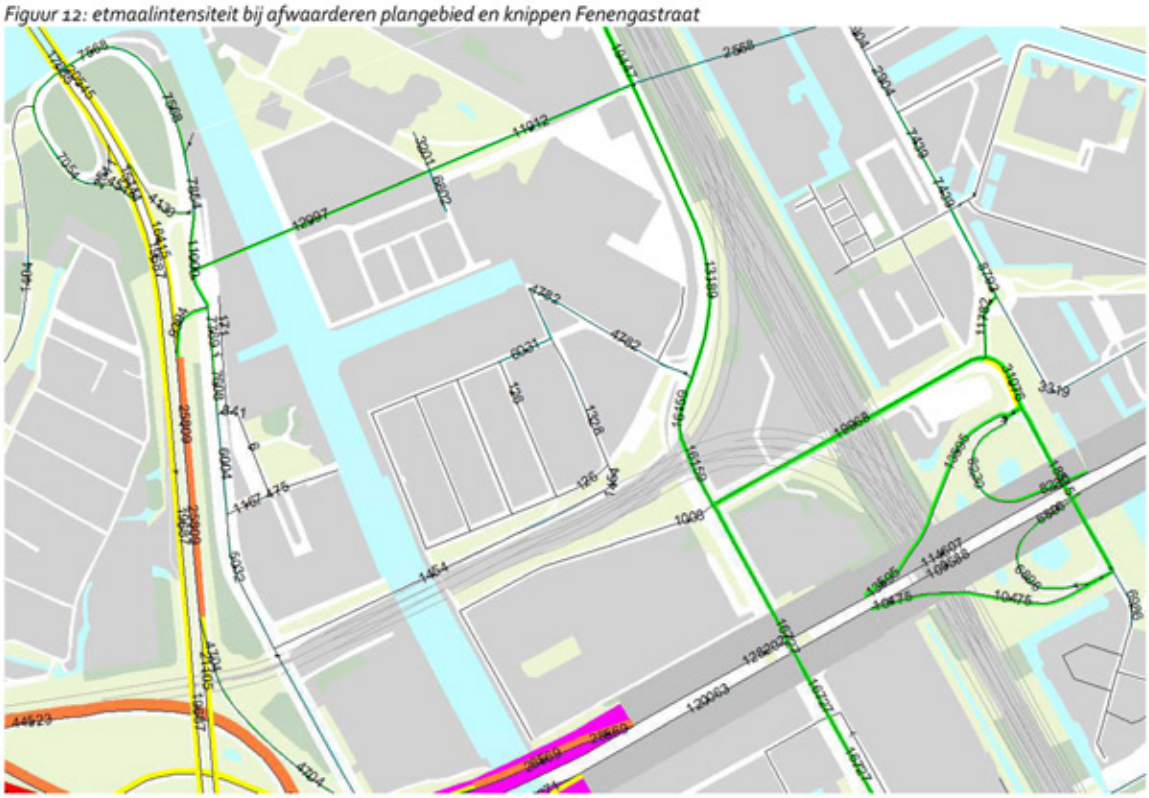
De knip Fenengastraat is vanuit oogpunt van het realiseren van een autovrije langzaamverkeersverbinding richting het metrostation vanuit het project voorgesteld.
De afname als gevolg van het knippen van de Fenengastraat is klein, omdat met het afwaarderen van het plangebied het meeste verkeer al naar de Goedkoopstraat verschoven is.

Figuur 11: effecten afwaarderen binnenplanse infrastructuur (groen is afname, rood is toename)



Door de knip op de Fenengastraat verschuiven enkele honderden voertuigen van de Fenengastraat naar de Daniel Goedkoopstraat. Hierbij geldt net als bij de eerste variant dat het model mogelijk de Fenengastraat iets onderschat en de Daniel Goedkoopstraat iets overschat. Het werkelijke effect van de knip kan daarom groter zijn dan het verkeersmodel doet vermoeden.

Figuur 12: etmaalintensiteit bij afwaarderen plangebied en knippen Fenengastraat



4. Planontwikkeling met afwaarderen plangebied, knip Fenengastraat en snelheidsverlaging op De Heusweg van 50 km/u naar 30 km/u

De De Heusweg kent nu een zeer krap profiel, waarbij fietsers en voetgangers gebruik maken van de zelfde strook. Een snelheidsverlaging naar 30 km/h maakt het in principe mogelijk om fiets en autoverkeer te combineren op de rijbaan, waardoor meer ruimte ontstaat in het profiel.

Het effect van deze maatregel is dat meer verkeer wordt afgewikkeld op de Amstelstroomlaan en S111 naar A10. De hoeveelheid verkeer op de De Heusweg daalt met iets meer dan de helft. Deze afname komt er bij de Amstelstroomlaan en in mindere mate de S111 bij.

Figuur 13: effecten afwaarderen De Heusweg naar 30 km/u (rood is toename, groen is afname)



Figuur 14: etmaalintensiteit bij afwaarderen binnenplanse infrastructuur



5. Planontwikkeling met knippen De Heusweg (en in stand houden Fenengastraat).

De brug De Heusweg moet binnenkort ingrijpend gerenoveerd worden. De verkeersprognoses maken duidelijk dat de Heusweg met de komst van de Amstelstroomlaan slechts een lage verkeersintensiteit te verwerken krijgt. In deze variant is voor de volledigheid doorgerekend wat de effecten zijn als de brug afgesloten wordt voor autoverkeer (langzaam verkeer blijft wel mogelijk). Om er voor te zorgen dat het plangebied via meer dan één ontsluiting bereikbaar blijft is de Fenengastraat in stand gehouden. Deze stijgt daarbij mee naar enkele honderden per werkdag. Omdat met het afwaarderen van de De Heusweg de verkeersintensiteit al zeer laag was, zijn de aanvullende effecten van deze variant gering.

Dit model heeft als bijkomstigheid dat de knip Fenengastraat niet gerealiseerd kan worden, waardoor geen autovrije langzaamverkeersverbinding richting het metrostation kan worden gerelealiseerd.

Figuur 15: effecten knippen brug De Heusweg voor autoverkeer (rood is toename, groen is afname)



Figuur 16: etmaalintensiteiten bij knippen brug De Heusweg voor autoverkeer



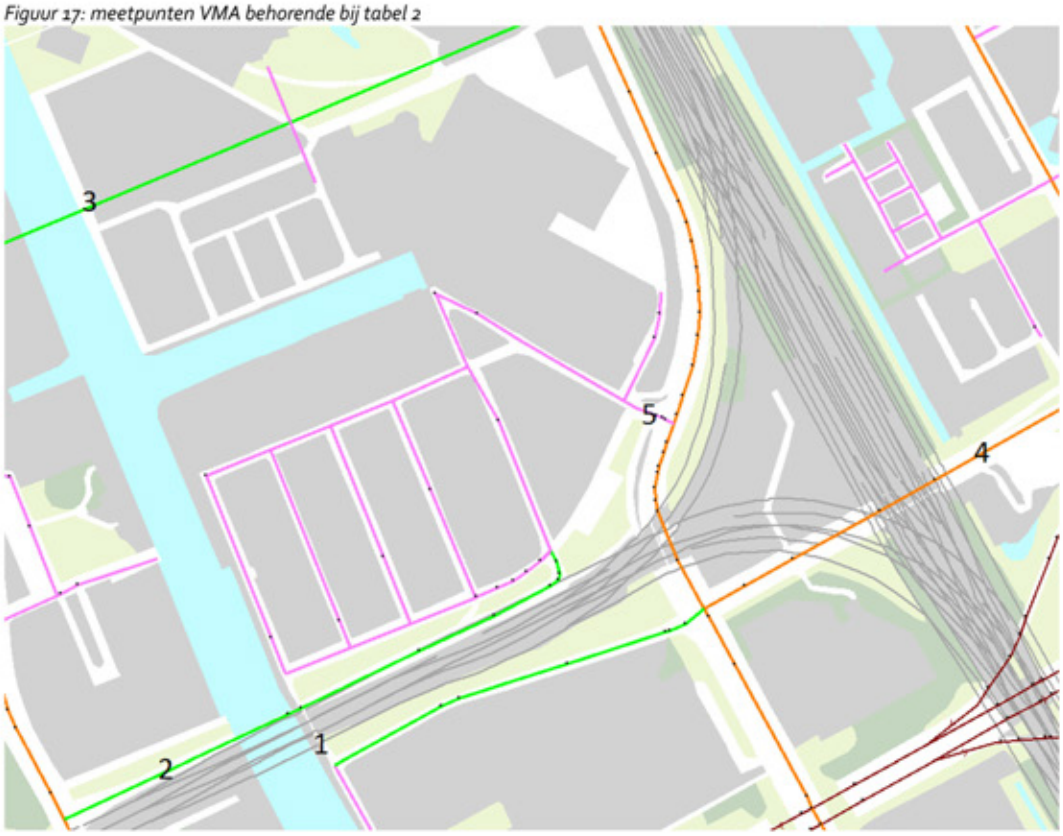
In onderstaande tabel is een samenvatting opgenomen van de effecten op vijf meetpunten in het verkeersmodel. Daaruit blijkt hoe de drie toegangswegen tot het plangebied (Fenengastraat, Daniel Goedkoopstraat en De Heuweg) beïnvloed worden door verschillende ingrepen in het plangebied. In algemene zin geldt dat hoe meer verkeer door het plangebied heen er wordt geweerd, hoe hoger de belasting van de Daniël Goedkoopstraat wordt. Omdat deze verbinding het extra verkeer prima kan verwerken, kan dit als positief effect gezien worden.

De ingrepen hebben op hoger schaalniveau invloed op de Amstelstroomlaan en S111, zij het dat het hier in verhouding tot de totale verkeersintensiteit op deze wegen om relatief kleine aantallen gaat.

Tabel 2: samenvatting gevoeligheidsanalyse infra-varianten (planvariant en 1 t/m3 in hoog programma, hoog scenario)

	1	2	3	4	5
1. Plan (max) zonder binnenplanse ingrepen	2.300	2.000	12.800	20.300	2.800
2. Afwaarderen plangebied	350	1.600	12.900	20.100	4.600
3. Afwaarderen plangebied en knip Fenengastraat	0	1.500	13.000	20.000	4.800
4. Afwaaderen plangebied en De Heusweg, knip Fenengastraat	0	550	13.350	20.250	5.600
5. Afwaarderen plangebied en knippen De Heusweg	400	0	13.500	20.500	5.700

Figuur 17: meetpunten VMA behorende bij tabel 2



4. Conclusies

Het plan Kauwgomballenfabriek levert geen knelpunten voor de doorstroming. Zelfs met het maximale programma in het hoge economisch scenario zijn er op wegvakniveau geen problemen te verwachten. Op kruispuntniveau valt alleen de kruising S111- Amstelstroomlaan op. Het is echter bekend dat dit knelpunt zich ook in de autonome situatie voordoet, waardoor deze niet aan de voorgenomen ontwikkeling kan worden toegeschreven.

De kruising S111 met de Marwijk Kooystraat/oprit A10 komt niet als knelpunt naar voren, terwijl dit in andere studies wel het geval is. Dit komt door het onder 3.3 beschreven verschil in benadering. Het is aan te bevelen dit kruispunt door R&D verder te laten onderzoeken, waarbij ook rekening wordt gehouden met eventuele maatregelen op netwerkniveau die in andere studies naar de S111 worden voorgesteld.

Zonder binnenplanse ingrepen is de Fenengastraat een (secundaire) toegangsweg naar het plangebied. Van doorgaand verkeer is eigenlijk geen sprake, bij afwaarderen of knippen van De Heusweg zijn de effecten dan ook gering en vooral van invloed op de primaire toegangsweg naar het plangebied: de Daniel Goedkoopstraat.

Zonder maatregelen is de verkeersintensiteit op De De Heusweg laag te noemen, met afwaarderen binnen het plan of op De Heusweg zelf daalt deze naar enkele honderdtallen per werkdag. Het volledig knippen heeft geen grote effecten op de rest van het netwerk. Wel is het vanuit oogpunt van een robuust netwerk belangrijk dat de Fenengastraat in stand wordt gehouden, zodat het plangebied ook vanuit westelijke richting ontsloten blijft. Tevens kan dan de knip W. Fenengastraat gerealiseerd worden, wat het realiseren van een langzaamverkeersverbinding richting de W. Fenengastraat mogelijk maakt.

Het verkeersmodel doet een inschatting van de verkeersintensiteit op basis van een aantal uitgangspunten. Mogelijk ligt de werkelijke verkeersintensiteit op De Heusweg hoger dan het verkeersmodel doet vermoeden. Daarom is het aan te bevelen een verkeerstelling uit te laten voeren. Let hierbij op eventuele wegwerkzaamheden in het omliggend gebied die de meting kunnen beïnvloeden.

Bijlage 1 Wat is VMA?

1.1 Inleiding

Verkeer en Openbare Ruimte (V&OR) van gemeente Amsterdam maakt voor zijn verkeersberekeningen gebruik van het verkeersmodel VMA (Verkeersmodel Amsterdam). Het VMA is een stedelijk verkeersmodel voor de stad Amsterdam voor strategische weg- en OV-studies. De basis voor het model bestaat uit onderzoeksgegevens uit verkeersenquêtes, verkeerstellingen, kenmerken van het wegen- en OV-net en kennis over de ruimtelijke ordening in termen van aantallen inwoners en arbeidsplaatsen. Voor het verleden en het heden zijn deze gegevens bekend, voor de toekomstige situatie worden inschattingen hiervan gebruikt.

Met het model worden, op basis van deze informatie, uitspraken gedaan over het verkeer en vervoer in brede zin. VMA onderscheidt de vervoerswijzen auto, fiets en openbaar vervoer, waarbij het openbaar vervoer een verdere opsplitsing naar bus, tram, metro en trein kent.

Modellen geven een zo goed mogelijke weergave van de werkelijkheid. Ieder model heeft echter zijn beperkingen omdat er altijd aannames gemaakt moeten worden, de data waarop het model gebaseerd is, zijn beperkingen heeft en er altijd een afweging plaatsvindt tussen kwaliteit, planning en beschikbare middelen (tijd en geld). Een perfect model bestaat niet, daarom is het aan te raden om bekende beperkingen en tekortkomingen zo expliciet mogelijk te maken voor de gebruiker, zodat hier bij het gebruik van het model en interpretatie van de modelresultaten zo goed mogelijk rekening mee kan worden houden.
Deze toelichting beschrijft de belangrijkste aandachtspunten van VMA. Voor een gedetailleerde toelichting van de aandachtspunten en een toelichting op de werkwijze van het VMA 1.0 wordt verwezen naar de Bijsluiter en de Technische Rapportage[1].

1.2 Achtergrond

Het stedelijk Verkeersmodel Amsterdam (VMA) is het eerste gedesaggreerde stedelijke verkeersmodel in Nederland. De methodiek is gebaseerd op het LMS en NRM, en lijkt ook sterk op het regionale verkeersmodel VENOM. Het VMA deelt echter zowel het autoverkeer als het Openbaar Vervoer toe binnen OmniTRANS. De netwerken zijn ook volledig binnen OmniTRANS gemodelleerd.
Daarnaast is de kalibratie uitgevoerd met het programma SMC in OmniTRANS.

[1] Beiden op te vragen bij de afdeling Kennis en Onderzoek of door een mail te sturen aan verkeersonderzoek@amsterdam.nl

1.3 Invoer, berekeningen en output

De invoergegevens van VMA voor Amsterdam zijn afkomstig van Verkeer & Openbare Ruimte en wat betreft socio- economische gegevens van de Dienst Ruimte & Duurzaamheid van de gemeente Amsterdam. De invoergegevens van het buitengebied alsmede de kostenparameters zijn afkomstig van Rijkswaterstaat en sluiten aan bij het NRM-2012[2] en VENOM.

Het model wordt in principe elke twee jaar bijgewerkt met de meest recente invoer, en daarnaast elke vier jaar opnieuw gekalibreerd (volledig herijkt). In 2015 is de invoer van het model opgesteld. Hiermee is VMA 2015 tot stand gekomen, dit is de vigerende versie van het model. VMA 2015 is gekalibreerd[3] op het basisjaar 2010. Met het model kunnen uitspraken worden gedaan voor de prognosejaren 2015, 2020, 2025 en 2030.

VMA maakt berekeningen voor de ochtendspits (7:00 – 9:00 uur), de avondspits (periode 16.00-18.00 uur) en de restdag (alle tussenliggende periodes) van een gemiddelde werkdag. Middels omrekenfactoren kunnen uitspraken worden gedaan voor de dag-, avond- en nachtperiode van een gemiddelde weekdag, ten behoeve van lucht- en geluidsberekeningen.

Bij de berekeningen met VMA wordt rekening gehouden met de capaciteit van wegen en OV-verbindingen. Zowel de verkeersvraag (per vervoerwijze) als de gekozen routes zijn hiervan afhankelijk.

Voor de toekomstige situatie geldt dat de invloed van diverse soorten ontwikkelingen en beleid kwantitatief in beeld kunnen worden gebracht, zowel gezamenlijk als afzonderlijk. Enkele voorbeelden hiervan zijn:

- autonome ontwikkelingen, zoals de effecten van groei van inwoners en arbeidsplaatsen op het verkeer;
- mobiliteitsontwikkelingen door veranderingen in de netwerken voor auto, fiets en openbaar vervoer;
- pullbeleid (sturing verkeersvraag), zoals wijzigingen in het aanbod van trein en metro, reistijd en reissnelheid;
- pushbeleid (sturing verkeersaanbod), zoals wijzigingen in de reiskosten, rekeningrijden, betaald parkeren en locatiebeleid.

VMA kan een grote hoeveelheid informatie genereren. Hieronder valt naast informatie over de wegvakbelastingen en het afwikkelingsniveau onder andere het aantal afgelegde kilometers en gereisde uren, zitplaatsaanbod in het openbaar vervoer, aantal overstappen etc. Bij de auto en fiets is deze informatie uitgesplitst naar wegtype en bij het openbaar vervoer naar het soort vervoermiddel.

[2] De vigerende versie van het verkeersmodel dat Rijkswaterstaat inzet voor het Rijks- en hoofdwegennet
[3] IJking van het model: op basis van de invoergegevens wordt in een bijstellingsproces gecontroleerd of het model de werkelijke verkeerssituatie in een recent historisch jaar voldoende representeert.

Bijlage 2 Samenvatting 'Basisgegevens Verkeersprognoses'

De tekst uit deze bijlage is een samenvatting van de 'Uitgangspunten Verkeersmodel Amsterdam 2.0', Onderzoek & Kennis, versie 1.0, 4 oktober 2016

2.1 Inleiding

De toekomst is moeilijk te voorspellen. Voor het maken van verkeersprognoses voor de toekomst worden daarom een aantal aannames gedaan. Deze aannames zijn uitgebreid beschreven in het document Basisgegevens Verkeersprognoses. Hier zijn de belangrijkste uitgangspunten samengevat.

Voor de jaren 2015, 2020, 2025 en 2030 zijn de uitgangspunten opnieuw opgesteld. 2015 is een jaar dat inmiddels in het verleden ligt, maar voor bijvoorbeeld bestemmingsplannen nog nodig is (om interpolatie voor jaren tot 2020 mogelijk te maken).

De gegevens van het jaar 2015 zijn gebaseerd op werkelijke data, de toekomstige jaren zijn zo realistisch mogelijke inschattingen. Deze worden het trendscenario 'Amsterdam Realistisch' (AR) genoemd. Voor de jaren 2025 en 2030 zijn naast het trendscenario AR tevens een scenario Hoog en een scenario Laag opgesteld. De totale aantallen sociaal-economische gegevens in de gemeente Amsterdam sluiten in deze scenario's qua aan op de totalen uit de referentiescenario's 'Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving' (WLO) 2015[4] zoals opgesteld door het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) en het Centraal Planbureau (CPB). Ook de verkeersmodellen van Rijkswaterstaat (NRM West) en van de Metropoolregio Amsterdam (VENOM) sluiten daarop aan.

2.2 Infrastructuur

Onder infrastructurele ontwikkelingen worden plannen verstaan voor nieuwe wegen en verbindingen, wijzigingen in de capaciteit van wegen of kruispunten en afsluiting van (delen van) wegen. Omdat het verkeersmodel het jaar 2010 als basis heeft, horen reeds uitgevoerde wegaanpassingen uit de periode 2011-2016 ook bij de infrastructurele ontwikkelingen die in het verkeersmodel verwerkt moeten worden.

Tussen 2010 en 2030 vinden er diverse infrastructurele ontwikkelingen plaats in het netwerk van het openbaar vervoer en het netwerk van de auto. Zo veranderen er bijvoorbeeld dienstregelingen

[4] De WLO 2015 is de opvolger van de WLO 2006. VMA 1.0 ging nog uit van de WLO 2006, omdat ten tijde van de ontwikkeling van het VMA de WLO 2015 nog niet was verschenen.

en komen er nieuwe wegverbindingen bij. Enkele belangrijke ontwikkelingen worden hier toegelicht. Een volledige opsomming van alle infrastructurele wijzigingen is te vinden in Basisgegevens Verkeersprognoses.

2.2.1 Autonetwerk

Tussen 2010 en 2015 werden de Westrandweg en de tweede Coentunnel aangelegd. De Westrandweg verbindt knooppunt Raasdorp met de A10 ten zuiden van de Coentunnel. In 2020 is in de binnenstad een 'knip' in de Prins Hendrikkade gerealiseerd, waardoor het doorgaand verkeer dat eerder voor het Centraal Station langs reed, vanaf deze periode over de De Ruyterkade wordt geleid. Andere belangrijke aanpassingen zijn de maatregelen rond de Munt, de Spaarndammertunnel en de Amstelstroomlaan tussen de A2 en de Spaklerweg.

2.2.2 Openbaar vervoernetwerk

Voor 2030 wordt uitgegaan van het eindbeeld van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS).
De Noord/Zuidlijn is gerealiseerd en de Amstelveenlijn verlengd naar Uithoorn. De IJtram is verlengd tot Strandeiland en de Zuidtangent naar Buiteneiland. In het bus- en tramnet hebben diverse wijzigingen t.o.v. dat van 2015 als gevolg van de ingebruikname van de Noord-Zuidlijn.

2.3 Sociaal-economische kenmerken en kostenontwikkeling

De inschatting van de mobiliteit in de toekomst wordt gebaseerd op ontwikkelingen in sociaal-economische gegevens en een aantal andere ontwikkelingen.

2.3.1 Inwoners en arbeidsplaatsen

De ontwikkeling van het aantal inwoners en het aantal arbeidsplaatsen in Amsterdam in de periode 2010-2030 wordt in onderstaande tabellen weergegeven.

Tabel 1 Aantal inwoners voor het jaar 2010 en prognoses voor het jaar 2015, 2020, 2025 en 2030 in de gemeente Amsterdam (Amsterdams Trendscenario)

stadsdeel	2010	2015	2020	2025	2030
Centrum	83.000	86.000	88.000	88.000	86.000
Westpoort	0	0	1.000	4.000	5.000
West	133.000	142.000	150.000	153.000	153.000
Nieuw-West	138.000	149.000	156.000	157.000	157.000
Zuid	134.000	142.000	149.000	153.000	152.000
Oost	120.000	131.000	142.000	147.000	151.000
Noord	87.000	93.000	97.000	107.000	112.000
Zuidoost	82.000	85.000	88.000	94.000	94.000
totaal Amsterdam	**776.000**	**828.000**	**871.000**	**903.000**	**910.000**

Bron: Ruimte en Duurzaamheid

Tabel 2 Aantal arbeidsplaatsen voor het jaar 2010 en prognoses voor het jaar 2015, 2020, 2025 en 2030 in de gemeente Amsterdam (Amsterdams Trendscenario)

stadsdeel	2010	2015	2020	2025	2030
Centrum	110.000	117.000	120.000	121.000	121.000
Westpoort	48.000	48.000	49.000	50.000	51.000
West	48.000	54.000	54.000	54.000	55.000
Nieuw-West	59.000	59.000	59.000	59.000	59.000
Zuid	109.000	117.000	128.000	133.000	137.000
Oost	63.000	69.000	71.000	73.000	74.000
Noord	34.000	36.000	39.000	41.000	43.000
Zuidoost	69.000	78.000	78.000	79.000	80.000
totaal Amsterdam	**540.000**	**578.000**	**598.000**	**610.000**	**620.000**

Bron: Ruimte en Duurzaamheid

De groei van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen wordt onder andere veroorzaakt door ruimtelijke ontwikkelingen in gebieden als de Zuidas, maar ook door verdichting in de bestaande stad.

2.3.2 Kostenontwikkeling

In de uitgangspunten wordt geen invoering van beprijzen van mobiliteit (kilometerheffing, rekeningrijden, Anders Betalen voor Mobiliteit) verondersteld.
De kosten van het autogebruik en het reizen per openbaar vervoer wijzigen wel. Hiervoor wordt aangesloten op de ontwikkeling in het regionale verkeersmodel VENOM.

De kostenontwikkelingen voor reizen per openbaar vervoer zijn in alle scenario's gelijk:
- + 7% vanaf 2010 tot 2020 voor reizen per bus, tram en metro;
- + 3% vanaf 2010 tot 2020 voor reizen per trein.

Vanaf 2020 wijzigen deze kosten niet verder. Voor de kosten in het jaar 2015 is interpolatie toegepast.

De kostenontwikkeling van autogebruik is als volgt (gerekend vanaf het jaar 2010):
- – 5% tot 2030 in het scenario Laag;
- – 26% tot 2030 in het scenario Hoog.

De daling van de autokosten wordt veroorzaakt door het steeds zuiniger worden van auto's en door de overgang naar elektrisch rijden en de technologische ontwikkelingen op dat gebied. De ontwikkeling van de olieprijs is de belangrijkste factor voor het verschil tussen de scenario's.
Voor het trendscenario wordt uitgegaan van het Trendscenario 2020 van het PBL. Voor de jaren na 2020 wordt de ontwikkeling afgeleid van het scenario Hoog en Laag.

2.3.3 Autobezit

Het autobezit is een belangrijke voorwaarde voor het maken van autoverplaatsingen. Van invloed op het autobezit is leeftijd, arbeidsparticipatie en bereikbaarheid van de woonplek met het openbaar vervoer, de fiets en de auto.

In VMA wordt gerekend met een autobezit per zone. Het autobezit is scenarioafhankelijk en wordt door het autobezitmodel verdeeld over de zones waarbij rekening wordt gehouden met door de ontwikkeling van het inkomen, demografische kenmerken en zone-specifieke kenmerken uit het basisjaar. Daarbij wordt indirect ook rekening gehouden met het feit dat in bepaalde delen van Amsterdam het autobezit in het basisjaar wordt begrensd door de beschikbare parkeercapaciteit. Deze beperking sluit aan bij de inzichten uit het Parkeerplan.

Buiten de gemeente Amsterdam wordt gebruik gemaakt van VENOM. Dit model bevat voor het jaar 2010 het aantal auto's per zone. Richting de toekomst heeft VENOM alleen een totaalcijfer voor geheel Nederland voor de jaren 2020 en 2030. Op basis van de groei van het aantal inwoners wordt de totale groei van het aantal auto's verdeeld over Nederland.

2.4 Beleid

De belangrijkste uitgangspunten met betrekking tot beleid hebben betrekking op parkeren. Daarbij gaat het om het locatiebeleid en over de parkeertarieven.

2.4.1 Parkeergarages

Voor parkeergarages (en terreinen) geldt dat zij zelf geen verkeer genereren. Men parkeert daar immers niet om de parkeergarage zelf te bezoeken, maar een bestemming in de omgeving. Op lokaal niveau heeft een concentratie van parkeercapaciteit wel invloed op de verkeersstromen. In het VMA zijn daarom van circa 70 grote parkeergarages de hoeveelheid in- en uitrijdend verkeer in het jaar 2010 apart gemodelleerd. Deze autoritten worden in mindering gebracht op de gemodelleerde autoritten naar de bestemming in de omgeving.

Buiten de gemeente Amsterdam zijn geen parkeergegevens opgenomen.

2.4.2 Parkeertarieven

Voor parkeren wordt uitgegaan van de gebieden waar anno 2016 betaald parkeren geldt en de huidige tarieven. Het prijspeil van de toekomstige tarieven is 2016, er wordt voor de toekomst geen inflatie- of deflatiecorrectie toegepast.

Bijlage 3 Resultaten verkeersberekeningen

Hierna zijn de volgende resultaten uit het verkeersmodel als PDF opgenomen:

- Intensiteiten ochtendspits
- Intensiteiten avondspits
- Intensiteiten etmaal
- Verschilplot Variant A en Variant B ochtendspits
- Verschilplot Variant A en Variant B avondspits
- Verschilplot Variant A en Variant B etmaal
- Kruispuntbelastingen ochtendspits
- Kruispuntbelastingen avondspits
- I/C verhoudingen ochtendspits
- I/C verhoudingen avondspits
- Uitgeleverde verkeerscijfers voor onderzoek Wet Geluidhinder (Wgh)



BIJLAGE 10

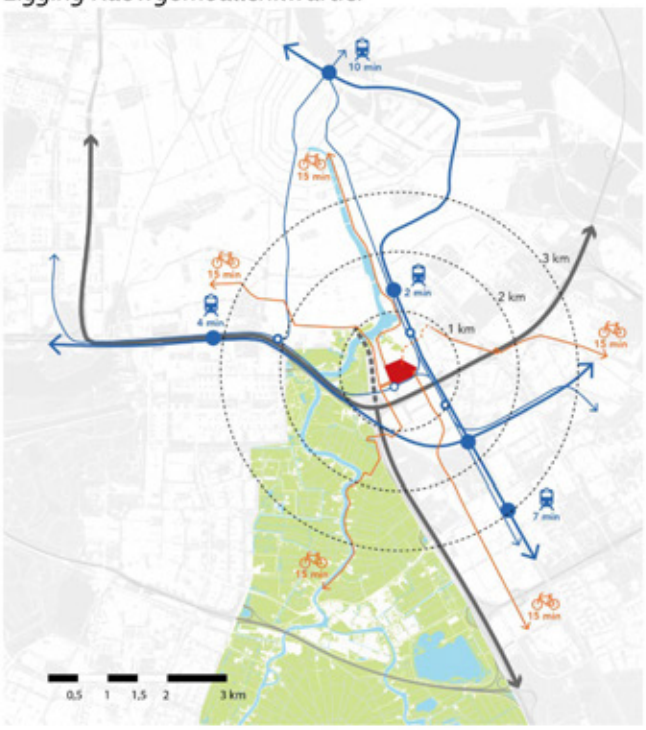
Advies W-team

Verslag W-teambijeenkomst Kauwgomballenkwartier 12 maart 2020

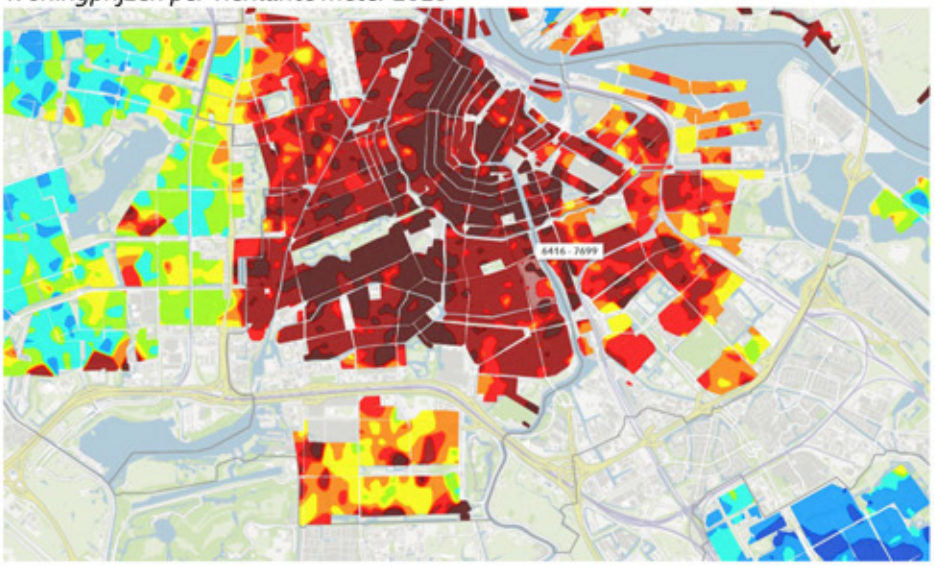
Aanwezig
Natasja van Bennekom en Tomas Galesloot (projectteam)
Laura Uittenbogaard, Peter Kroon, Bart Truijens, Koos van Zanen, Michiel Mulder (W-team)

Kenmerken project
Het Kauwgomballenkwartier ligt ingeklemd tussen het nieuwe Amstelkwartier en Amstel Business Park. Het ligt binnen de ring A10 en dat betekent dat het gebied tegen de "hittezone" van de woningmarkt aan ligt. Dit betekend dat de afzetbaarheid van alle typen woningen op deze locatie goed is en de prijs per m² vrij hoog.

Ligging Kauwgomballenkwartier



Woningprijzen per vierkante meter 2018



Het Kauwgomballenkwartier wordt een gemengde woon-werkwijk. Met 20% voorzieningen (grotendeels de twee reeds aanwezige hotels) en 80% wonen en werken in bandbreedtes. Voor zowel wonen als werken geldt minimaal 30 tot maximaal 50% van het totale laadvermogen van het gebied. Dat totale laadvermogen is gesteld op 285.000 m², en komt voor wonen dus neer op 85.500 – 142.500 m2. Het woningaantal is gesteld op 750-1.250 woningen. Het daadwerkelijke aantal is echter afhankelijk van de initiatiefnemers en uiteindelijke woninggrootte. Het uitgangspunt is 40% sociale huur, 40% middeldure woningen en 20% duur (40-40-20) op kavelniveau. Wanneer dit op enkele kavels echt niet haalbaar blijkt, is 40-40-20 op gebiedsniveau ook mogelijk.

In maart 2018 is de Principenota vastgesteld en inmiddels is het Ontwikkelkader door het College vrijgegeven voor inspraak tot 19 maart 2020. Het Ontwikkelkader is het ruimtelijk product behorende bij het Investeringsbesluit en schept kaders voor de initiatief nemende erfpachters.

Vrijwel alle kavels zijn in erfpacht uitgegeven. Alle grond is in eigendom van de gemeente Amsterdam. Met de vijf initiatief nemende erfpachters lopen gesprekken over ontwikkeling van hun kavel binnen de mogelijkheden van het Ontwikkelkader. De planning van het project is afhankelijk van deze erfpachters. Verwachting is dat de start bouw van het eerste bouwplan met woningen in de loop van 2021 zou kunnen zijn.

Scenario's woningbouw

Het projectteam heeft drie scenario's voor woningbouw opgesteld. In alle drie de scenario's wordt uitgegaan van 40% sociale huur, 40% middeldure woningen en 20% duur. De 40% sociale huur is verdeel tussen ongeveer de helft reguliere sociale huur en de helft studenten- en jongerenwoningen. De scenario's verschillen met name in de grootte van de reguliere sociale huurwoningen . In het eerste scenario zijn deze 70m² GO en in de andere twee zijn deze 55 m² GO. Verder zijn de verschillen niet groot.

totaal woningen van het totale KBK

obv. reguliere soc huur 70m² gbo en vs koop 100 m² gbo

	aantal woningen	gbo/won
sociale huurwoning	211	70
studentenwoning	106	20
jongerenwoning	106	25
middensegment	317	50
middensegment contrair	106	70
vs koop	211	100
totaal woningen	**1.056**	**st**
gemiddelde bvo	86	bvo
gemiddelde gbo	61	gbo
aantal parkeerplekken		
wonen	204	st
niet-wonen	785	st
totaal parkeerplekken	989	st
niet wonen		bvo
bedrijfsruimten		12842
kantoren		105474
commerciele voorzieningen		2100
maatschappelijk		7500

obv. reguliere soc huur 55m² gbo en vs koop 100 m² gbo

	aantal woningen	gbo/won
sociale huurwoning	222	55
studentenwoning	111	20
jongerenwoning	111	25
middensegment	333	50
middensegment contrair	111	70
vs koop	222	100
totaal woningen	**1.111**	**st**
gemiddelde bvo	82	bvo
gemiddelde gbo	58	gbo
aantal parkeerplekken		
wonen	204	st
niet-wonen	785	st
totaal parkeerplekken	989	st
niet wonen		bvo
bedrijfsruimten		12842
kantoren		105474
commerciele voorzieningen		2100
maatschappelijk		7500

obv. reguliere soc huur 55m² gbo en vs koop 80 m² gbo

	aantal woningen	gbo/won
sociale huurwoning	239	55
studentenwoning	119	20
jongerenwoning	119	25
middensegment	358	50
middensegment contrair	119	70
vs koop	239	80
totaal woningen	**1.194**	**st**
gemiddelde bvo	76	bvo
gemiddelde gbo	54	gbo
aantal parkeerplekken		
wonen	204	st
niet-wonen	785	st
totaal parkeerplekken	989	st
niet wonen		bvo
bedrijfsruimten		12842
kantoren		105474
commerciele voorzieningen		2100
maatschappelijk		7500

Vragen aan het W-team

Het projectteam is in 2018 al bij het Woningmarktteam langs geweest. De uitkomsten van het advies zijn meegenomen in het Ontwikkelkader. Nu wil het projectteam graag antwoord op een aantal specifieke vragen:

- Welk scenario is het meest realistisch voor het Kauwgomballenkwartier?
- Aanscherping op eerdere adviesonderdelen?
    - aandeel studentenwoningen

    - sociale huurwoningen met corporaties
    - zorgdragen voor voldoende grote woningen
- Kennen jullie voorbeelden van geslaagde transformaties van vergelijkbare behoudenswaardige (geen monumenten) panden naar wonen, bijvoorbeeld van deze loodsen?
- Wonen is in beginfase lastig vanwege geluidsbelasting van de metro, de A10/A2: enkele marktpartijen spelen met idee van werkgebouwen die op termijn kunnen transformeren naar wonen, goed idee?
- Mogelijk effect van afspraken met IVBN/Vastgoedbelang / Neprom op het woningbouwprogramma in het KBK?

Advies W-team

In de eerste plaats rijst de vraag of de programmatische verdeling van 40-40-20 wel zo logisch is op deze locatie. Het W-team zou het ook denkbaar vinden als hier minder sociale huurwoningen zouden worden ontwikkeld en meer middeldure en dure woningen om vanuit omliggende gebieden naar door te stromen. Die vraag is echter niet aan de orde, bestuurlijk is de verdeling van 40-40-20 een gegeven. Vanuit de behoefte aan betaalbare woningen is dit ook verdedigbaar. Het W-team neemt dit daarom als uitgangspunt en gaat in op elk woningsegment en de vragen vanuit het projectteam. Om te beginnen een korte reactie op de dichtheid.

Dichtheid en laadvermogen

De beoogde dichtheid en laadvermogen komen min of meer overeen met cijfers die worden gehanteerd in de meeste transformatiegebieden in de zogeheten 'ringzone', zoals Haven-Stad, NDSM, Hamerstraatkwartier, Sluisbuurt en Cruquius. Ze zijn - voor Amsterdamse begrippen - fors, maar appelleren aan de enorme vraag naar woon- en werkruimte in het (hoog)stedelijke hart van de Amsterdamse metropool.

Sociale huurwoningen

Het Kauwgomballenkwartier ligt binnen ring, woningen zijn hier zeer populair, schaars en duur. Vanuit dat oogpunt is het mogelijk om alle soorten woningen te ontwikkelen. Voor (veel) kleine woningen zal beslist een markt zijn, de vraag is echter wat kleine woningen terug geven aan de stad, is dat een duurzame kwaliteit?
De meningen over hierover zijn binnen het W-team verdeeld. Enerzijds is de locatie geschikt voor relatief veel kleine en betaalbare woningen voor studenten en starters. Er zijn al veel grote en dure woningen in het Amstelkwartier, een paar honderd kleine woningen in het Kauwgomballenkwartier zal prima gaan. Zeker in het begin, als de wijk nog ontwikkeld moet worden, kunnen deze woningen het gebied op de kaart zetten. Daartegenover kun je je afvragen of dit ook werkelijk nodig is. Hoe dan ook: de zittende partijen willen graag kleine woningen bouwen, daar wordt simpelweg het meeste geld mee verdiend.

Anderzijds is er in Amsterdam een grote vraag naar betaalbare woningen met meer woningkwaliteit (grotere woningen). Met name niet-studerende of afgestudeerde jongeren hebben eerder behoefte aan (tenminste) een- tweekamerwoningen. Deze komen niet snel beschikbaar voor woningzoekenden en hier is een kans om deze toe te voegen. We zijn hiervoor afhankelijk van het initiatief van de eigenaren. De vraag daarbij is of de markt grotere sociale huurwoningen wil realiseren.

Het betrekken van corporaties zou de kans vergroten om grotere sociale huurwoningen te maken. Dit geldt zowel voor studenten-/jongerenwoningen (De Key en Duwo) als reguliere sociale huurwoningen. Of woningen van 70m² GO daarmee ook echt haalbaar zijn blijft de vraag. In de recente afspraken tussen de gemeente, beleggers en ontwikkelaars over het stimuleren van nieuwe en behoud van bestaande betaalbare woningen zijn nieuwe regels voor de programmering opgenomen die relevant zijn voor het Kauwgomballenkwartier. Het beleid wordt nu aangepast. Als de reguliere sociale huurwoningen in transformatieprojecten door corporaties worden ontwikkeld, dan gaat de gemeente toestaan dat er 30% sociale huurwoningen worden gerealiseerd in plaats van 40%. Ga dat vooral proberen op deze locatie!

Onzelfstandige studente woningen
De gemeente heeft de wens om een groot deel van de studentenwoningen te realiseren als onzelfstandige woning, maar landelijke regelgeving maakt dit in de meeste gevallen onrendabel. Er loopt een lobby richting de rijksoverheid om de puntentelling voor onzelfstandige woningen aan te passen. De realisatie van onzelfstandige woningen kan bij gewijzigde regelgeving in de toekomst opeens een interessant product worden, maar als nieuwe regelgeving lang op zich laat wachten of zelfs niet doorgaat is er een groot risico op vertraging. Kortom, voor projecten die in de komende jaren in aanbouw moeten gaan wordt geadviseerd om niet te sturen om onzelfstandige woningen om vertragingen te voorkomen.

Middeldure woningen
Het kan hier om zowel middeldure *huur* - als middeldure *koop*woningen gaan. Een marktconforme middeldure huurwoning zou hier maximaal 48m² GO worden, een marktconforme middeldure koopwoning maximaal 58 m2² GO.

Er is een grote behoefte aan middeldure huurwoningen en middeldure koopwoningen. Marktconforme middeldure huurwoningen zijn klein maar als de woningen 70 m² of groten worden ontwikkeld dan kan daarvoor een aangepaste grondprijs worden aangevraagd. Wat afzet betreft is het niet perse nodig om woningen van gemiddeld 70m² GO te maken, ook kleinere woningen (tenminste 40 m²) zijn gewenst en dragen bij aan een geslaagde en dynamische wijk. Voor de variatie in het woningaanbod zou het wel mooi zijn als een deel van de middenhuur 70 m² wordt, dus de ontwikkelaars zijn zeker te wijzen op deze mogelijkheid.

Middeldure koopwoningen hebben een VON prijs van maximaal € 306.000. Dit bedrag is inclusief afkoop erfpacht. Daarvoor kunnen in het Kauwgomballenkwartier woningen tot maximaal 58 m ² GO gerealiseerd worden. Deze woningen zullen beslist afzetbaar zijn, zie ook het succes van Villa Mokum in het Amstelkwartier. Het biedt een groep mensen die anders alleen kunnen huren de kans in te stappen in de Amsterdamse koopmarkt. Wel blijft de vraag in hoeverre de stad als geheel gebaat is aan dit soort kleine woningen. En bij een stijging van de woningprijs blijven de woningen niet in het middensegment.

Duur segment
Hierover is tijdens de bijeenkomst nauwelijks gesproken. Grotere en duurdere koopwoningen zijn hier goed afzetbaar, zie het succes van Amstelkwartier. Eventueel is dit een optie voor de bestaande werkgebouwen, zie volgende punt. Het is overigens ongewis hoe het dure segment zich in de toekomst zal manifesteren in een woonwerkmilieu waarin tevens 'conventionele' productiebedrijven aanwezig zijn. Dit vraagstuk geldt overigens voor alle beoogde woonwerkgebieden in de ringzone.

Uit het onderzoek Wonen in de Metropoolregio Amsterdam blijkt dat er met name een tekort is aan meer betaalbare koopwoningen met een VON-prijs tussen de € 300.000 en € 400.000. Met de huidige marktwaarde van ca. € 5.300 per vierkante meter zijn dat woningen van maximaal 75 m² GO groot. Deze zijn door een grote groep doorstromers gewenst en betaalbaar. Met een slimme kamerindeling zijn deze woningen ook geschikt voor (startende) gezinnen. Het is daarom niet gek om bij de realisatie van de koopwoningen uit te gaan van het scenario van 80 m² GO, waarbij een deel van de woningen kleiner en goedkoper zullen zijn en een deel groter en duurder. Let wel, als een deel van ook het dure sector segment relatief klein wordt, dan worden er dus zeer weinig ruime woningen gebouw in deze wijk.

Behoud bestaande werkpanden
Het projectteam vraagt aan het W-team of het een goed idee is om de bestaande werkpanden om te zetten naar woningen. Over het algemeen worden woningen in historische/karakteristieke gebouwen zeer gewaardeerd maar ze zijn erg kostbaar om te realiseren. Ook geven historische/karakteristieke elementen een plek identiteit. De vraag die het W-team stelt is of deze gebouwen bijzonder genoeg zijn om een hoge kostprijs en daarmee vraagprijs te rechtsvaardigen. Sommige aanwezigen twijfelen aan de architectonische kwaliteit om dit mogelijk te maken. De vraag of deze panden behouden moeten worden, zal uiteindelijk vooral door de initiatiefnemers zelf worden beantwoord. De huidige partijen stellen voor om in de beginfase de panden voor werken behouden en op termijn mogelijk transformeren naar woningen. Wees niet verrast als na doorrekening van de business case uiteindelijk toch vaak voor sloop wordt gekozen. Behoud van het pand betekent daarnaast dat ze aan veel lagere duurzaamheidseisen hoeven te voldoen. De meeste aanwezigen maken zich daar niet heel druk om, belangrijk is dat er iets op gang komt in dit gebied.

Er zijn in Amsterdam legio voorbeelden van transformatie van kantoorgebouw naar woongebouw, zoals het GAK-gebouw. Goede voorbeelden van transformatie van bedrijfs-/fabriekspand naar woongebouw zijn er beduidend minder. Te denken valt aan: De Nieuwe Ridder/Tandwielenfabriek (Nieuwe Ridderstraat, Nieuwmarktbuurt), De Loft (Jordaan), de Diamantfabriek (De Pijp) en de Stoomketelfabriek (Bickerseiland). Het zijn alle voorbeelden van transformaties in een reeds zeer residentiele omgeving.



BIJLAGE 11

Studie energieopwekking KBK en benodigd dak- en geveloppervlak

Studie energieopwekking KBK en benodigd dak- en geveloppervlak (concept)

Programma Kauwgomballenkwartier				Energievraag Electra		PV			CVZ					PV dak		% dak			E-laad
Versie						AMBITIE EPC 0,0	20-4-2020												
Auteur		Cees Groot		gebouwde omgeving		BENG-3 ->100%			Aansluitingen										
	Totaal Nieuw	Wonen Nieuw	Woningen Nieuw	Werk & voorz nieuw	Electra verbruik Nieuw	Elektra Vermogen Nieuw	PV panelen o.b.v. verbruik	PV panelen vermogen	Opp. PV	Groot verbruik	CvZ	Oppervlakte Bouwvlak perceel	Oppervlakte Dak Cultuurhist.	% opp best. dak Nodig voor	Oppervlakte Dak Nieuw	Oppervlakte beschikbaar PV	Oppervlakte Gevel Nieuw	% opp nieuw dak PV	% opp nieuw dak Groen	% opp gevel PV	Parkeer plaatsen	Laad punten
Veldnaam	M2bvo	M2bvo	in stuks	M2bvo	MWh / jr	MW	in stuks	MW	PV m2	in stuks	in stuks	kavel m2	kavel m2	kavel m2	bruto dak m2	netto PV m2	gevel m2	%	%	%	aantal	MW
GL1	31.761	21.009	256	6.252	576	0,76	1.601	0,58	2.642	2	3	5.589	2.618	20%	3.962	3.566	11.426	53%	47%	0%	150	0,15
GL2	30.745	-	-	30.745	769	1,23	2.135	0,77	3.523	5	6	3.476	0	20%	3.461	3.115	11.009	102%	-2%	1,1%	0	0,00
GL3	16.217	7.359	90	7.359	331	0,47	920	0,33	1.518	2	3	4.277	2.898	20%	2.150	1.935	4.965	44%	56%	0%	60	0,06
GL4	16.158	7.279	89	7.379	330	0,47	917	0,33	1.513	2	3	4.268	2.471	20%	2.377	2.139	5.437	43%	57%	0%	60	0,06
DA1	10.585	4.543	55	4.543	204	0,29	568	0,20	937	1	2	2.530	0	20%	2.256	2.030	4.783	42%	58%	0%	60	0,06
DA2	19.093	8.797	107	8.797	396	0,57	1.100	0,40	1.814	2	3	5.958	0	20%	5.652	5.087	8.031	32%	68%	0%	60	0,06
DA3+DA4	38.000	19.000	232	19.000	855	1,22	2.375	0,86	3.919	3	4	8.709	2.539	20%	6.824	6.142	18.397	50%	50%	0%	118	0,12
KBF1	42.743	-	-	42.743	1.069	1,71	2.968	1,07	4.898	5	6	7.591	1.614	20%	6.469	5.822	15.900	71%	29%	0%	100	0,10
KBF2	4.942	2.471	30	2.471	111	0,16	309	0,11	510	1	2	825	0	20%	900	810	2.720	57%	43%	0%	0	0,00
KBF3	13.986	-	-	13.986	350	0,56	971	0,35	1.603	3	4	1.872	0	20%	1.734	1.561	7.375	92%	8%	0%	82	0,08
IH1	16.700	-	-	13.700	343	0,55	951	0,34	1.570	3	4	3.282	0	20%	3.188	2.869	7.741	49%	51%	0%	97	0,10
IH2	12.908	5.704	70	5.704	257	0,37	713	0,26	1.176	2	3	2.240	0	20%	2.265	2.039	5.667	52%	48%	0%	60	0,06
IH3	18.678	8.589	105	8.589	387	0,55	1.074	0,39	1.771	2	3	2.934	522	20%	1.958	1.762	6.487	85%	15%	0%	60	0,06
IH4	13.423	5.962	60	5.962	268	0,36	745	0,27	1.230	2	3	2.064	0	20%	1.737	1.563	5.342	71%	29%	0%	60	0,06
IH5	13.343	9.443	149	3.900	286	0,45	795	0,29	1.312	1	2	2.112	0	20%	2.152	1.937	5.710	61%	39%	0%	104	0,10
IH6	14.479	7.240	88	7.240	326	0,47	905	0,33	1.493	2	3	2.270	878	20%	1.426	1.283	4.611	92%	8%	0%	0	0,00
Totaal		107.393	1.330	188.368	6.857	10,2	19.047	6,9	31.428	38	54	59.997				43.660	125.604				1.071	1,1

Uitgangspunten

BENG 2015 voor woningbouw en utiliteitsbouw	zie tabblad 2 BENG 2015 (elektra geb.gebonden woningbouw 20 kWh/m2, utiliteit 25 kWh/m2)				
Centrale WKO			liander	Liander	
Vermogen per woning	2,0	KW	hoogbouw 2 KW	1,5 - 2,5 k 1,2 kW	ex warmtenet
Vermogen utiliteit	4,0	KW per 100 m2	0,05 kVA per m2	mix van verschillend	Spectral (0,04)
Vermogen PV paneel dak	360	Wp / paneel			
Vermogen PV paneel gevel	180	Wp / paneel			
Opp gevel / opp BUV	nvt	verhouding oppervlakte gevel gebouwen en oppervlakte bruto uitgeefbaar bouwoppervlakte kavel			
bruto kavelopp/netto dak	90%	daken die geschikt zijn voor netto PV oppervlakte			
parkeernorm wonen	0,3	gemiddeld			
parkeernorm utiliteit	0,5	gemiddeld			
parkeernorm bezoekers	0,1				
vermogen laadpunt	4,0	KW	gelijktijdig laadvermogen bij max 11 kW per laadpunt (per stekker)		
% E laadpunten	25%				

Disclamer: *Deze studie geeft een indicatie van het benodigd dak- en geveloppervlak op basis van de maximale hoeveelheid bvo per bouwveld die in huidige bestemmingsplan mogelijk is. Per kavel is een programmamix voorgesteld op basis van marktinitiatieven of het uitgangspunt op gebiedsniveau (wonen en werken in gelijke verhouding).*
Dit betreft een studie om de globale potentie van dak- en geveloppervlak in beeld te brengen. Op alle kavels blijkt het haalbaar om naast het benodigd dakkoppervlak voor PV panelen ook een substantieel aandeel groen te realiseren. Per kavel kunnen aantallen en verhoudingen groen en PV nog veranderen om tot een optimale verhouding te komen. Bijvoorbeeld wanneer ook de (zuid)gevels gebruikt worden voor PV-panelen, of een groter aandeel van de behoudenswaardige daken wordt ingezet voor PV.



BIJLAGE 12

Notitie wet- en regelgeving water

Gemeente Amsterdam

Bezoekadres
Weesperstraat 430
1018 DN Amsterdam

Postbus 12693
1100 AR Amsterdam
Telefoon 14 020
amsterdam.nl/ingenieursbureau

Notitie

Aan	D. Cools
Van	Duco de Vries, Ingenieursbureau, 0622074465, duco.de.vries@amsterdam.nl
Kopie aan	
Datum	13 februari 2020
Ons kenmerk	33473
Bijlage(n)	

Onderwerp: Wet en regelgeving gebiedsontwikkeling Kauwgomballenkwartier

Opsteller	Goedgekeurd en vrijgegeven	Paraaf	Datum
CONCEPT			

Inleiding

Het Kauwgomballenkwartier (voorheen: Bedrijventerrein Overamstel), transformeert van een traditioneel bedrijventerrein naar een gemengd werk- en woongebied.
Het Kauwgomballenkwartier ligt in het gebied Overamstel in stadsdeel Oost. Het ligt ingeklemd tussen de nieuwe woonwijk Amstelkwartier, het werkgebied Amstel Business Park Zuid en de Duivendrechtsevaart en de Spaklerweg (zie **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**). Het gebied ligt in de Venserpolder, maar is opgehoogd tot boven het Amstelpeil.



Figuur 0-1: Kauwgomballenkwartier – projectgebied.

Wet- en regelgeving

Besluit op de ruimtelijke ordening

Artikel 3.1.6, eerste lid, onder b, van het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro) verplicht bij de toelichting op het bestemmingsplan een beschrijving op te nemen over de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding.

Kaderrichtlijn water

De Kaderrichtlijn water (KRW) is een Europese richtlijn gericht op de verbetering van de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater. De KRW maakt het mogelijk om verontreiniging van oppervlaktewater en grondwater internationaal en stroomgebiedsgericht aan te pakken. De doelstelling van de Europese Kaderrichtlijn Water is het bereiken en beschermen van een goede toestand van landoppervlaktewater, overgangswateren en kustwateren. Onder de goede toestand vallen zowel een goede ecologische potentieel (GEP) als een goede chemische toestand. Op dit moment is de kwaliteit in veel wateren nog ontoereikend. De kwaliteit mag in ieder geval nergens achteruit gaan (stand-still). Dat betekent bijvoorbeeld dat bevorderd wordt dat lozingen indien mogelijk verplaatst worden naar minder kwetsbare waterlichamen. En dat schadelijke milieuvreemde stoffen waar mogelijk vervangen worden door andere stoffen met een vergelijkbare werking en minder schade aan het watermilieu. In deze gevallen is in feite dus geen sprake van 'achteruitgang'.

Waterwet

De Waterwet stelt integraal waterbeheer op basis van de 'watersysteembenadering' centraal. Deze benadering gaat uit van het geheel van relaties binnen watersystemen. Hierbij moet worden gedacht aan de relaties tussen waterkwaliteit, -kwantiteit, oppervlakte- en grondwater, maar ook aan de samenhang tussen water, grondgebruik en watergebruikers. Hiernaast kenmerkt integraal waterbeheer zich ook door de samenhang met de omgeving. De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. Daarnaast levert de Waterwet een flinke bijdrage aan kabinetsdoelstellingen zoals vermindering van regels, vergunningstelsels en administratieve lasten. Een belangrijk gevolg van de Waterwet is dat de huidige vergunningstelsels uit de afzonderlijke waterbeheerwetten worden gebundeld. Dit resulteert in één vergunning, de Watervergunning, die met een wettelijk vastgesteld aanvraagformulier kan worden aangevraagd.

Keur

Het plangebied bevindt zich in het beheersgebied van het waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). De taak van het waterschap is om te zorgen voor een veilig en gezond watersysteem. Volgens de Waterwet gaat het daarbij om drie hoofddoelstellingen:

1. Voorkomen van overstroming, wateroverlast en waterschaarste;
2. Beschermen en verbeteren van de waterkwaliteit en ecologische kwaliteit van watersystemen;
3. Vervulling van maatschappelijke functies door watersystemen.

Om deze doelen te kunnen realiseren beschikken de waterschappen over een eigen verordening, die van oudsher de Keur heet. Op 1 november 2019 is de meest recente Keur van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) inclusief Beleidsregels keurvergunningen en het Keurbesluit vrijstellingen in werking getreden.

De Keur kent 'verboden' en 'geboden' voor de manier van inrichten, gebruik en onderhoud van waterkeringen, oevers en oppervlaktewateren, waar door het waterschap onder bepaalde voorwaarden ontheffing op kan worden verleend. De Keur is een belangrijk instrument voor het waterschap om activiteiten in en rond het watersysteem in goede banen te leiden en te zorgen dat ze geen gevaar op kunnen leveren voor het watersysteem.

De legger is een openbaar register van het waterschap en dient als uitwerking van de Keur. Hierin wordt weergegeven aan welke eisen de wateren, waterkeringen en kunstwerken moeten voldoen.

Beleid

Nationaal Waterplan

Het Nationaal Waterplan is de opvolger van de Vierde Nota Waterhuishouding uit 1998 en vervangt alle voorgaande Nota's Waterhuishouding. Het Nationaal Waterplan is opgesteld op basis van de Waterwet. Het Nationaal Waterplan beschrijft de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie. Als bijlage bij het ontwerp Nationaal Waterplan zijn beleidsnota's toegevoegd over waterveiligheid. Deze beleidsnota's vormen een nadere uitwerking en onderbouwing van de keuzes die in de hoofdtekst staan van het Nationaal Waterplan en dienen in samenhang ermee te worden gelezen. Bij de ontwikkeling van locaties in de stad wordt ernaar gestreefd dat de hoeveelheid groen en water per saldo gelijk blijft of toeneemt. Dit moet stedelijk gebied aantrekkelijk en leefbaar maken en houden. Het voorliggende bestemmingsplan gaat uit van behoud van het bestaand groen en water. Er worden geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt die een toename van verharding mogelijk zou maken.
Het oorspronkelijke waterplan is in december 2014 tussentijds gewijzigd voor de implementatie van het rijksbeleid en de daarvoor benodigde Rijksacties die volgen uit het voorstel voor deltabeslissingen en voorkeursstrategieën in het Deltaprogramma 2015.

Anders omgaan met water. Waterbeleid in de 21ste eeuw

Dit kabinetsstandpunt geeft de overkoepelende visie van het Rijk weer op de aanpak van veiligheid en wateroverlast. In dit beleidsstuk wordt de watertoets geïntroduceerd om te

voorkomen dat de bestaande ruimte voor water geleidelijk afneemt, door bijvoorbeeld landinrichting, de aanleg van infrastructuur of woningbouw.

Deltaplan Ruimtelijk Adaptatie

In het Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie is afgesproken dat heel Nederland in 2050 waterrobuust en klimaatbestendig is ingericht. Het Deltaplan gebruikt hiervoor 7 ambities waarvan 'kwetsbaarheden in beeld brengen' er één is. Om die kwetsbaarheden in beeld te krijgen dienden alle overheden uiterlijk in 2019 een stresstest te hebben uitgevoerd voor de vier klimaatthema's: wateroverlast, hitte, droogte en overstroming.

Strategie klimaatadaptatie Amsterdam

Met de strategie klimaatadaptatie zet de gemeente Amsterdam samen met de drie waterschappen Amstel, Gooi en Vecht, Hollands Noorderkwartier en Rijnland, een stip op de horizon voor een klimaatbestendige stad. Het doel is om in 2050 zo goed mogelijk voorbereid te zijn op het veranderende klimaat.
Hierbij wordt een iteratieve aanpak gehanteerd, zodat nieuwe informatie over het veranderende klimaat kan worden verwerkt en daarop kan worden gereageerd. In deze strategie worden nog geen nieuwe plannen vastgesteld, maar vormt wel een eerste stap hiertoe.
De strategie klimaatadaptatie is een opmaat voor een gesprek met de stad. Klimaatadaptatie gaat namelijk de hele stad aan. Het doel is om in 2020 gezamenlijk een uitvoeringsagenda voor de komende jaren op te stellen met concrete plannen om Amsterdam klimaatbestendig te maken. De uitvoering van deze onderdelen gaat door, parallel aan het ontwikkelen van een brede aanpak.

Watervisie Amsterdam 2040

Deze Watervisie Amsterdam 2040 geeft een ruimtelijkeconomisch perspectief op het gebruik van water en oevers in Amsterdam op de lange termijn (2040) met een aantal speerpunten voor de korte termijn (2018). De centrale ambitie van deze Watervisie Amsterdam 2040 is als volgt: Amsterdam gebruikt haar water en oevers beter en duurzamer en optimaliseert de ordening van het gebruik van het water en oevers. Onder andere is het doel het water en oevers beter toegankelijk te maken en dynamisch en duurzaam gebruik van water te stimuleren.

Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW)

In mei 2011 sloten het Rijk, de provincies, het Samenwerkingsverband Interprovinciaal Overleg (IPO), de Vereniging van Nederlandse Gemeenten en de Unie van Waterschappen en de vereniging van waterbedrijven Nederland het Bestuursakkoord water. Met de actualisatie van het NBW onderstrepen de betrokken partijen, rijk, provincies, gemeenten en waterschappen nogmaals het belang van samenwerking om het water duurzaam, klimaatbestendig en doelmatiger te beheren. In het akkoord staat onder meer hoe met klimaatveranderingen, de stedelijke wateropgave en de ontwikkelingen in woningbouw en infrastructuur moet worden omgegaan. Ook is er meer aandacht voor het realiseren van schoon en ecologisch gezond water. Het NBW heeft tot doel om in de periode tot 2020 het watersysteem in Nederland op orde te brengen en te houden en te anticiperen op klimaatverandering. Het gaat hierbij om de verwachte zeespiegelstijging, bodemdaling en klimaatverandering. Nederland krijgt hierdoor steeds meer te maken met extreem natte en extreem droge periodes.

Gemeentelijk Rioleringsplan Amsterdam 2016-2021

Het Gemeentelijk Rioleringsplan Amsterdam (GRPA) 2016-2021 bevat de visie van de gemeente op het gewenste waterbeleid voor de komende jaren. De gemeente Amsterdam is wettelijk verantwoordelijk voor de inzameling en transport van stedelijk afvalwater, de inzameling en verwerking van afvloeiend hemelwater en het nemen van grondwatermaatregelen. In dit beleidsrapport staat hoe deze drie zorgplichten door de gemeente Amsterdam worden ingevuld.

Doel van het plan is om aan het bevoegd gezag te verantwoorden op welke wijze de gemeente Amsterdam haar watertaken uitvoert en in hoeverre zij afdoende middelen heeft om dit in de toekomst te blijven doen. Hiermee voldoet de gemeente aan de planverplichting, zoals die in de Wet milieubeheer (artikel 4.22) is opgenomen. Dit plan biedt tevens een kans om in te spelen op nieuwe ontwikkelingen, zoals het veranderende klimaat.

Inzamelen en transporteren van stedelijk afvalwater
Stedelijk afvalwater is huishoudelijk afvalwater of een mengsel daarvan met bedrijfsafvalwater, afvloeiend hemelwater, grondwater of ander afvalwater. Dit afvalwater wordt ingezameld en getransporteerd naar een rioolwaterzuiveringsinrichting (RWZI). De gemeente is verantwoordelijk voor het inzamelen en transporteren van afvalwater. Bij de zorg voor stedelijk afvalwater wordt gekeken naar het systeem als geheel, eventueel over de stadsgrenzen heen.

Inzamelen en verwerken van afvloeiend hemelwater
De gemeente is verantwoordelijk voor een doelmatige inzameling en verwerking van afvloeiend hemelwater. Daarbij gaat het niet alleen om het buizenstelsel in de grond, maar in toenemende mate ook om de openbare ruimte waarin hemelwater wordt opgevangen en zodoende wateroverlast wordt beperkt. De gemeente stemt af met waterschappen, is aanspreekpunt voor de burger en behandelt hemelwatermeldingen.

Naast de officiële zorgplicht heeft de Gemeente Amsterdam in het Gemeentelijk Rioleringsplan Amsterdam de ambitie geuit dat de stad een bui van 60 mm per uur kan verwerken zonder schade aan huizen en vitale infrastructuur. Deze ambitie komt voort uit programma Amsterdam Rainproof, met als uitgangspunt dat gerichte, kleinschalige, fijnmazige en rendabele maatregelen de stad klimaatbestendiger en tegelijk aantrekkelijker en leefbaarder maken.

Grondwaterzorgplicht
In de stad komen situaties voor waarbij het gewenste gebruik en de aanwezigheid van grondwater elkaar hinderen, en grondwater voor overlast zorgt. Zo kan een te hoog grondwaterpeil leiden tot problemen, bijvoorbeeld in de vorm van water in kelders en andere vochtproblemen. Daarentegen kunnen er ook problemen ontstaan als gevolg van een te lage grondwaterstand: dit kan leiden tot verrotting van houten funderingen, met het risico op verzakking of instorting van gebouwen. Het is de zorgplicht van de gemeente om, voor zover doelmatig, maatregelen in openbaar gebied te treffen om structurele nadelige gevolgen van de grondwaterstand voor de aan de grond gegeven bestemming zoveel mogelijk te voorkomen of te beperken. Daarnaast is de gemeente aanspreekpunt voor de burger en behandelt de gemeente grondwatermeldingen.

Waterbeheerplan AGV 2016-2021

Het AGV zorgt voor schoon water op het juiste peil en voor droge voeten in het beheergebied. In dit Waterbeheerplan staat welke doelen AGV de komende zes jaren nastreeft en op welke manier het waterschap die doelen wil bereiken. Het Waterbeheerplan (WBP) is een regionale doorvertaling van het provinciale waterbeleid. De drie provincies waar AGV binnen valt (Utrecht, Noord-Holland en Zuid-Holland) toetsen het WBP en verlenen goedkeuring. De essentie van dit nieuwe WBP is dat AGV de planperiode gaat gebruiken om door te gaan met het garanderen van voldoende waterstaatkundige veiligheid voor mensen, dieren en goederen, voldoende water en schoon water.

Uitwerkingsbesluit Doorvaartprofielen

Om het dynamisch gebruik van het water in Amsterdam zo in te richten dat ook in de toekomst een veilig en vlot gebruik van het water als openbare ruimte en verkeersweg mogelijk is, is in 2004 de beleidsnotitie "Doorvaartprofielen, een voorwaarde voor vlot en veilig varen in Amsterdam" door het College vastgesteld. In 2008 is verder invulling gegeven aan de doelstellingen door in het Uitwerkingsbesluit Doorvaartprofielen de doorvaartprofielen te koppelen aan vaarwegen. In dit uitwerkingsbesluit wordt aangegeven welke soorten schepen (lengte, breedte, diepgang) van welke vaarweg gebruik mogen maken. Dienst Binnenwaterbeheer is namens B&W verantwoordelijk voor het nautisch vaarwegbeheer op het binnenwater.

Beleid in de maak

Hemelwaterverordening (medio 2020)

Amsterdam heeft in het Gemeentelijke Rioleringsplan 2016-2021 de ambitie opgenomen om in 2020 een bui van 60 mm in één uur aan te kunnen zonder dat schade aan huizen en vitale infrastructuur ontstaat. Om dit te bereiken zal zowel in de bestaande stad als in nieuw te ontwikkelen gebieden rekening moeten worden gehouden met extreme neerslag. Daarbij is onder meer van belang dat zowel op particulier terrein als op openbaar terrein voldoende waterberging wordt gerealiseerd. Een van de juridische instrumenten die een bijdrage kan leveren aan een klimaatbestendig en waterrobuust Amsterdam is een zogenaamde hemelwaterverordening. In deze verordening wordt het aanleggen en het in stand houden van een waterberging bij bebouwd oppervlak geregeld.

Via de regel om bij een bouwwerk te voorzien in een minimale waterbergingscapaciteit per m^2 bebouwd oppervlak, wordt hemelwater langer vastgehouden op eigen terrein. Op die manier wordt de extra belasting op de openbare riolering beperkt. Kern van de verordening is dat er bij het bouwen van bouwwerken een verplichting is om waterbergingen aan te leggen en in stand te houden. Dit om wateroverlast te beperken en schade aan huizen en vitale infrastructuur te voorkomen. De verordening wordt toegepast op alle bouwwerken waarvoor na inwerkingtreding een omgevingsvergunning voor bouwen wordt aangevraagd
Deze verordening treedt naar verwachting vanaf medio 2020 in werking.

Gemeentelijk Rioleringsplan Amsterdam 2022-2027

In het GRPA 2022-2027 wordt de gemeentelijke grondwaternorm aangescherpt. De gemeentelijke grondwaternorm is een specifiek criterium voor grondwater bij herstructurering (sloop / nieuwbouw), herinrichting van de openbare ruimte en nieuw in te richten gebieden. In het nieuwe GRPA stelt de grondwaternorm een ontwatering van minimaal 0,9 m t.o.v. de maatgevend hoge grondwaterstand (een grondwaterstand die gedurende maximaal 5 aaneengesloten dagen met een herhalingstijd van 1x/2 jaar overschreden wordt).
De huidige grondwaternorm (GRPA 2016-2021) stelt dat voor kruipruimteloos bouwen een ontwateringsdiepte van minimaal 0,5 m t.o.v de maatgevend hoogste grondwaterstand noodzakelijk is. Voor bouwen met kruipruimtes geldt al een grondwaternorm van minimaal 0,9 m t.o.v. de maatgevend hoogste grondwaterstand.

