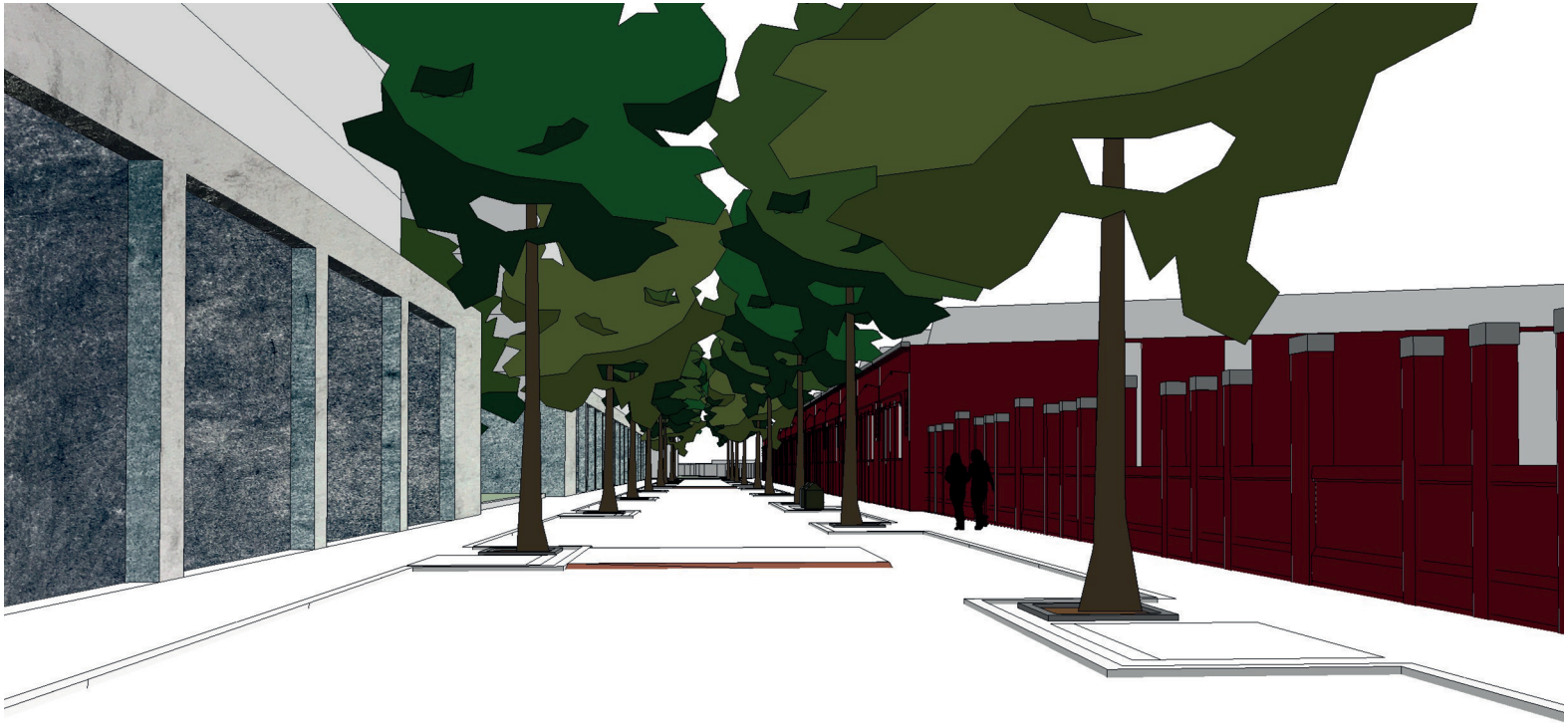


BEELDKWALITEITSPLAN HAVENSTRAATTERREIN

Gemeente Amsterdam

18.5.2022

Gemeente Amsterdam

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING

2. KARAKTERISTIEK HAVENSTRAATTERREIN

3. BEELDKWALITEIT BEBOUWING

- **3.1 - De Oerplint**
- **3.2 - De Bouwblokken**
- **3.3 - Algemene regels**

1. INLEIDING

Context

Dit beeldkwaliteitsplan is een toevoeging op het welstandskader 8d uit “De schoonheid van Amsterdam”, en bevat aanvullende eisen om ervoor te zorgen dat er een samenhangende identiteit wordt gecreëerd die past bij de gewenste karakteristiek van het Havenstraatterrein, zoals die is bepaald in het investeringsbesluit: ‘***stoer en dynamisch’.***

In dit beeldkwaliteitsplan worden leidende principes voor de bebouwing beschreven. Samen met het bestemmingsplan vormt dit het kader voor de ontwikkeling van het Havenstraatterrein.

Ligging van het plangebied

Het plangebied ligt op de scheiding van de Schinkelbuurt in het noorden, Plan Zuid in het oosten en het Olympisch Kwartier in het zuiden. Daarnaast ligt het plangebied aan de kop van de groene scheg die naar het Amsterdamse Bos leidt, waardoor het plangebied onderdeel is van een druk gebruikte recreatieve fietsroute tussen het Amsterdamse Bos en de (binnen)stad. Het uiteinde van het plangebied wordt gekenmerkt door het historische gebouw van het Haarlemmermeerstation en de bijbehorende villa.

Stedelijke context

De ruimtelijke structuur van het Havenstraatterrein wijkt af van de ruimtelijke structuur in de omgeving. Dit is grotendeels historisch te verklaren: Het plangebied is een restgebied dat ondanks de oorspronkelijke plannen voor woningbouw, werd aangewezen als industriegebied aan de toenmalige rand van de stad. Doordat het voormalige spooremplacement het gebied diagonaal doorsnijdt wordt het gebied in drie deelgebieden geknipt: tramremise Havenstraat, het Havenstraatterrein en het bedijventerrein Karperweg-Zuid (met inbegrip van het jaren ‘20 bouwblok tussen de Karperstraat en de Amstelveenseweg). Als gevolg van de doorsnijding van het spoor heeft het gebied ten zuiden van de doodlopende Karperweg haar



kenmerkende wigvorm. De locatie is op een dusdanige wijze omsloten door bebouwing en water dat een geïsoleerd gebied is ontstaan. Nadat het Haarlemmermeerstation zijn oorspronkelijke functie verloor, werd het gebied in gebruik genomen door kleinschalige bedrijvigheid. Tot op de dag van vandaag wordt het gebied beschouwd als een ‘rafelrandje’ van de stad.

Waarde

De cultuurhistorische waarde van het Havenstraaterrein is niet zozeer gelegen in de architectuur van de bebouwing, maar meer in de historische laag die met de aanleg van het spooremplacement werd aangebracht in de ontwikkeling van de stad en in contrast staat met de planmatige aanleg van Plan Zuid. Het geeft het gebied zijn utilitaire karakter.

Het plangebied maakt een transformatie door van station met spooremplacement naar bedrijven en loodsen, naar straks een woon- en werkgebied. De rails die zich tot nu toe vanaf het begin in het gebied bevond (eerst voor de trein en later voor de tram) wordt weggehaald en maakt plaats voor woongebouwen met bedrijvigheid.
Het doel voor het toekomstige plan is om beeldbepalende karakteristieken uit het verleden te laten terugkomen in het nieuwe plan. Daarin krijgt de museumtramlijn, die nu gebruik maakt van de sporen, weer een plek. De geschiedenis van het spooremplacement met het statige Haarlemmermeerstation, de tramspoorlijn, en de huidige dynamiek en bedrijvigheid dragen bij aan het stoere karakter van het huidige plangebied. Dit wordt niet de zoveelste nieuwbouwwijk, maar een buurt met een eigen karakter en sfeer: stoer en dynamisch. Het stoere vindt men terug in de openbare ruimte en de bebouwing, het dynamische in functies en het gebruik van het gebied.

2. KARAKTERISTIEK HAVENSTRAATTERREIN

Het stoere en dynamische karakter zit al vanaf het ontstaan verweven in het gebied. Het Havenstraatterrein heeft zich altijd afzijdig gehouden van de omliggende stedelijke planning. Het gebied heeft de afgelopen 100 jaar een ontwikkeling doorgemaakt die grofweg in 2 periodes valt te onderscheiden:

1. 1915 - 1970: Station en spooremplacement in gebruik voor personen- en goederenvervoer;
2. 1970-heden: Bedrijvigheid en loodsen.

Beide periodes hebben hun stempel op het gebied nagelaten, en zijn in de huidige situatie nog goed zichtbaar.

1915 - 1970: Stationsgebied en spooremplacement

Het Haarlemmermeerstation is gebouwd als een statig station waar de Hollandsche Electrische Spoorweg Maatschappij veel geld in had gestoken. Een plantsoen aan de voorkant sierde de entree van het station. Toen invulling werd gegeven aan het Uitbreidingsplan Zuid, kon Berlage geen greep krijgen op de strook gelegen achter het Haarlemmermeerstation. Dit kwam vooral omdat het gebied al in gebruik was voor diverse functies en de tramremise zich daar op dat moment vestigde. Hij had weinig speelruimte en liet het gebied voor wat het was, waardoor het gebied geen onderdeel uitmaakte van Plan Zuid.

In deze periode werden een aantal karakteristieke gebouwen geplaatst op en rondom het Havenstraatterrein. De bebouwing was statig en gebouwd in de kenmerkende stijl van toen (19e eeuwse Ring, Gordel 20-40), met oog voor architectuur en details. Het had een blijvend karakter en was veelal uitgevoerd in baksteen. Voorbeelden zijn het stationsgebouw, de villa ernaast, de tramremise met zijn ambtswoningen en de eerste bakstenen loodsen.

Tot 1950 bleef het station in z’n oorspronkelijke functie in gebruik voor personenvervoer. Toen echter bleek dat de bus een beter alternatief was geworden voor velen, was het Haarlemmermeerstation niet meer rendabel, en is het spoor nog tot 1970 in gebruik geweest voor goederenvervoer. Daarna verloor het station zijn functie.















1970 - heden: Bedrijvigheid en Loodsen

Nadat in de jaren ‘70 het Haarlemmermeerstation zijn functie verloor, werden er op het terrein diverse loodsen bijgebouwd, met daarin uiteenlopende bedrijvigheid. Door de geïsoleerde ligging is er in de afgelopen decennia een luwte ontstaan waar kleinschalig ondernemerschap goed kon gedijen. Opkopers, handelaars, kunstenaars en garagebedrijven zetten de toon en vormden de identiteit van het gebied. Diverse gekleurde loodsen worden gebruikt voor opslag en ook springt de duidelijk zichtbare tramrails door het gebied in het oog. Deze is nog in gebruik door de Elektrische Museumtramlijn Amsterdam, een attractie die in de zomermaanden ritten in historische tramstellen organiseert. De trams staan ook op het Havenstraaterrein gestald.

Behalve in de villa naast het Haarlemmermeerstation (de oude directiewoning) wordt er op het terrein niet gewoond. Het is een werkplaats waar wordt gewerkt. Dit is zichtbaar in de functionele indeling van het gebied, en is de resultante van de functie die het had. Naast de bestaande loodsen verrezen in de loop van de tijd kleinschalige (tijdelijke) loodsen, veelal de karakteristieke romneyloodsen (de boogvorm). De Havenstraat heeft meer iets weg van een erf dan van een straat. Het is een publieke ruimte die voor vanalles en nog wat gebruikt wordt, zoals ook de fietsroute richting Amsterdamse Bos. De bebouwing is functioneel, eenvoudig en kleurrijk.













3. BEELDKWALITEIT BEBOUWING

Inleiding

In het investeringsbesluit is vastgesteld dat de uitstraling van het gebied ‘stoer en dynamisch’ is. Die uitstraling had het vroeger in de periode toen het station en het spoor in bedrijf waren, en heeft het nu nog steeds. Het stoere en dynamische karakter van het Havenstraatterrein wordt ten eerste bepaald door de reeds aanwezige bedrijvigheid zoals o.a. de tramremise, de ambulancepost en de cultuur/ horecafunctie van het oude stationsgebouw. Daarbij spelen ook de kleinere informele bedrijven in de (Romney)loodsen een belangrijke rol. Deze bedrijvigheid heeft een essentiële betekenis voor de uitstraling van het gebied. Ook de fietsers die voorbij komen dragen hier bij aan de levendigheid; er loopt een plusnet fietsroute dwars door het plangebied.
In het nieuwe plan is weer ruimte voor bedrijvigheid.
Het is een levendig gebied: In de plinten bevinden zich verschillende bedrijven. Met hun activiteiten zijn bedrijven nadrukkelijk aanwezig in het gebied: vanaf de straat is duidelijk zichtbaar dat hier niet alleen gewoond, maar ook gewerkt wordt.

Deze uitstraling wordt vereeuwigd in een structurerende en robuuste ‘oerplint’ die op cruciale plekken in het gebied wordt aangelegd. De plint vormt een eenheid door het gehele gebied en toont de samenhang van de vier blokken. Op de oerplint komt een gevarieerd beeld met afwisslelende bouwblokken waarin voornamelijk gewoond zal worden. Deze bebouwing is divers maar allemaal zichtbaar anders dan de plint.

De vier bouwblokken die bestaan uit aan elkaar geschakelde gebouwen vormen een eenheid, zijn familie van elkaar, maar zijn nadrukkelijk niet hetzelfde.



plankaart Havenstraatterrein, nummering bouwblokken

van Dale:
***stoer** (bijvoeglijk naamwoord, bijwoord; vergrotende trap: stoerder, overtreffende trap: stoerst)*
1 -flink en sterk: stoer doen de indruk willen maken van kracht, onverschrokkenheid
2: leuk, vlot, flitsend: een stoere tas

***dy·na·misch** (bijvoeglijk naamwoord)*
1- de dynamiek, de beweging betreffend
2- vol kracht

3.1 DE OERPLINT

Een plint voor 200 jaar

Het huidige informele karakter van het gebied vormt het uitgangspunt voor het beoogde beeld. De toekomstige variatie aan bedrijvigheid zal haar plaats vinden in de ‘oerplint’; een herkenbare architectonische eenheid die als leidraad door het plangebied loopt. De oerplint is royaal, robuust, en daarmee universeel te gebruiken. De ruime plafondhoogte van 6 meter en de sobere maar degelijke uitwerking maken de bouweenheid zeer geschikt voor werkplaatsen en ateliers, en bovendien ook voor ander soort ondernemingen en vormen van gebruik. De bedrijvigheid komt in de plint tot leven aan de straat.

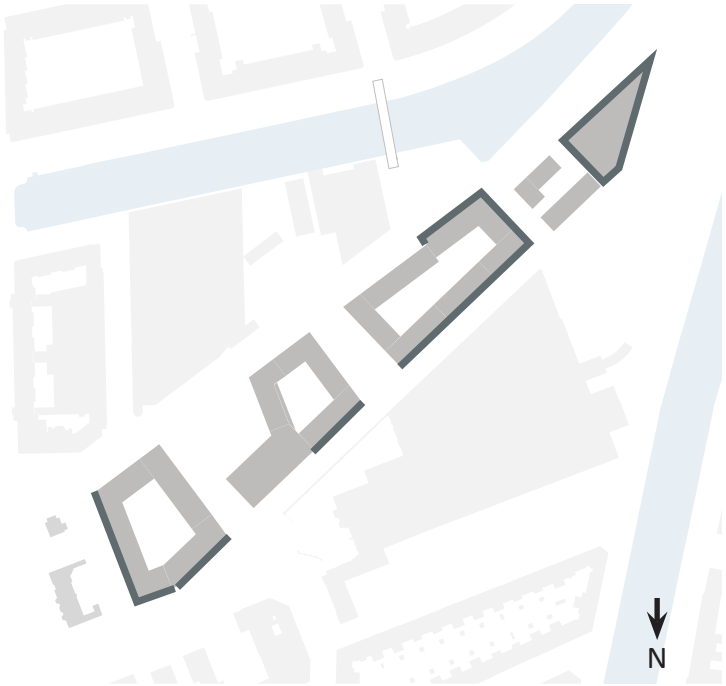
De oerplint voorziet in een herkenbare relatie tussen vorm en functie. Hij onderscheidt zich dan ook nadrukkelijk van de daarop gevestigde bouwvolumes, waar hoofdzakelijk zal worden gewoond. Deze blokken zijn individueel, specifiek in vorm en onderling variërend; ze worden allemaal gedragen door de generieke plint. Dit ‘dragen’ is essentieel. In tegenstelling tot de meeste andere bouwvolumes in het plangebied, dient bij de oerplint uit te worden gegaan van een levensduur van 200 jaar. De overmaat en degelijkheid van deze typologie kan als een langdurige - en daarmee duurzame - drager worden gezien die zijn dienst bewijst in verschillende epochen. Functies komen en gaan, maatschappelijke uitgangspunten wijzigen en architectonische trends liggen in elkaars kielzog. Ondertussen ligt de oerplint er stabiel bij. Telkens in afwachting van een nieuwe interpretatie van zijn vorm. Zoals een catwalk het podium vormt voor de wisseling van modellen in nieuwe modeverschijningen.



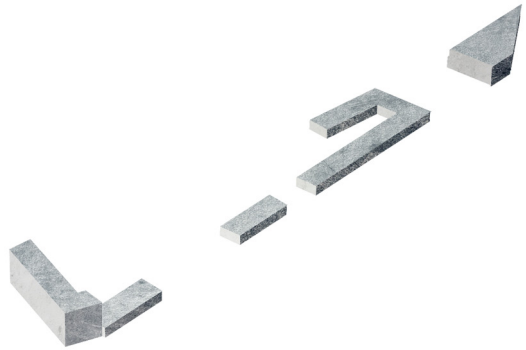
woonblokken



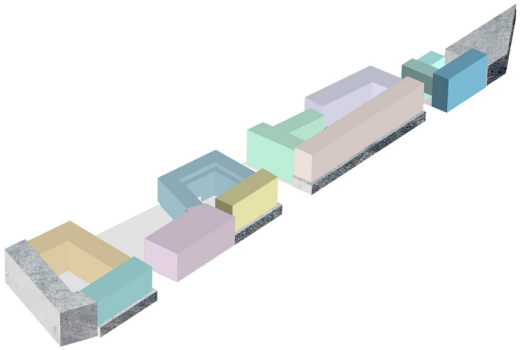
oerplint



locatie oerplint



de oerplint



de oerplint met de (woon)bouwblokken

Kernwaarden oerplint

Robuust en stoer (maar niet lomp)
Elegant (maar niet ‘chique’)
Tijdloos
Pragmatisch
Terughoudend
Monumentaal
Identiteit van het Havenstraatterrein

Oerplint in het Havenstraatterrein

De typologie van de oerplint komt in alle vier de blokken terug. In de meeste gevallen bestaat deze daadwerkelijk uit een plint met daarop gelegen woonblokken. Uitzonderingen hierop zijn de kop van blok 1 en de tramloods in blok 4. Hier maken respectievelijk het eerste en het laatste gebouw van het gebied integraal onderdeel uit van de architectonische typologie van de oerplint. Ze vormen daarmee de kop en de staart van het plangebied. De kop van blok 1 wordt als één wand opgetrokken. Deze fungeert als terughoudende achterwand waartegen het monumentale stationsgebouw en de villa zich aftekenen. Hier ontbreekt juist het architectonisch onderscheid tussen plint en opbouw. De plint en de bebouwing erboven zijn familie van elkaar. De typologie van het gebied wordt hier aangekondigd.

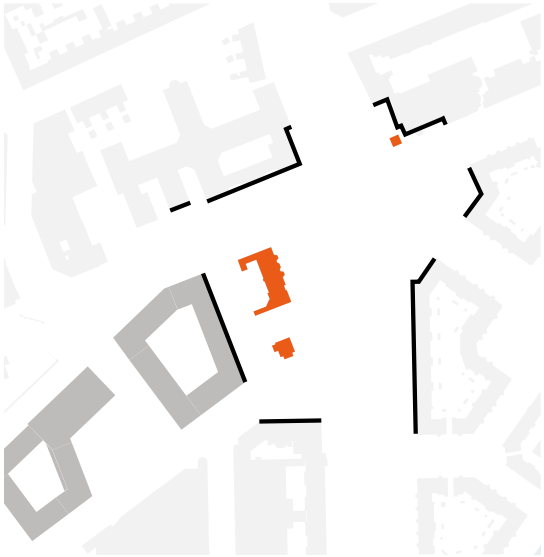


Oerplint in blok 1

De opgetrokken plint aan de oostkant van blok 1 fungeert als pleinwand van het Haarlemmermeercircuit. Het Haarlemmermeerstation en de naastgelegen villa komen los van de pleinwand en vormen, net als de kerktoren vrijstaande objecten op het plein. De oostgevel van blok 1 vraagt hier om een terughoudende achterwand.

Regels:

- De gevelarchitectuur vormt van onder tot boven één familie
- Ontworpen door één architect.
- Gehele gevel uitgevoerd in één hoofdmateriaal.



Pleinwanden



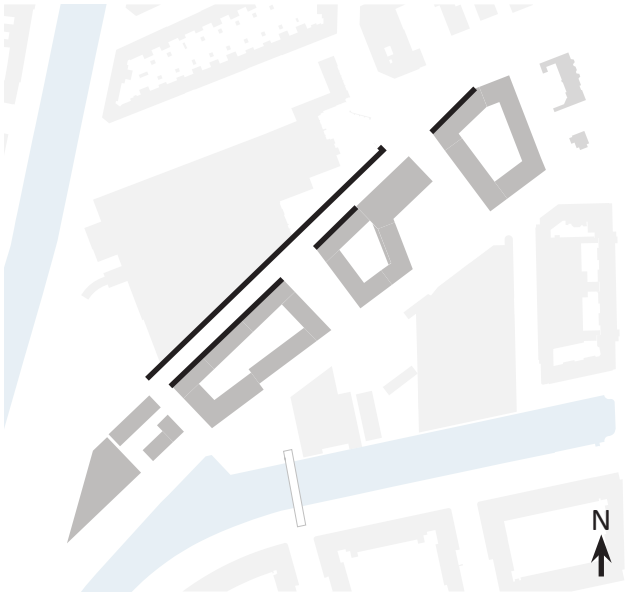
afb: Kop van blok 1 als terughoudende achterwand voor het stationsgebouw en de villa, gezien vanuit de Cornelis Crusemanstraat.

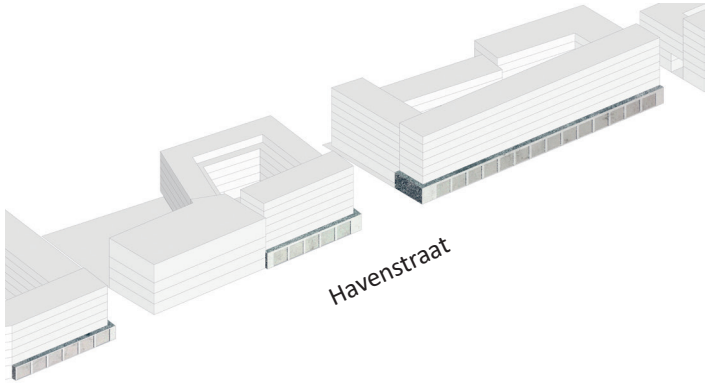


Vogelvlucht

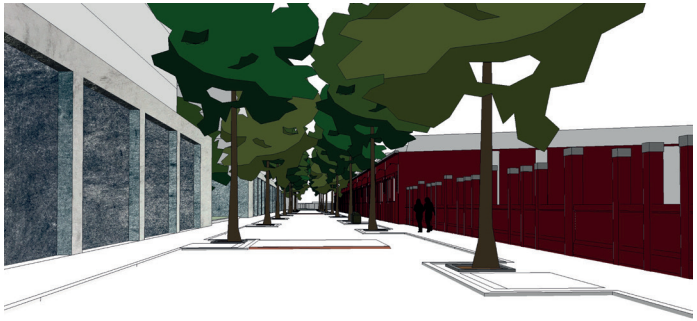
Oerplint langs de Havenstraat

De identiteit van de Havenstraat wordt bepaald door de reeds in het gebied aanwezige muur en het gebouw van de tramremise van het GVB. Deze grotendeels blinde gevel is opgetrokken uit karakteristieke baksteenarchitectuur. De oerplint volgt deze lange lijn en kraagt 2 meter uit waardoor er een symmetrie ontstaat tussen de plint en de tramremise. De plint geeft een harmonieuze rijm op de muur waardoor de uitstraling van de Havenstraat een stedenbouwkundig statement wordt. De oerplint krijgt een vertaling van de ritmiek die aanwezig is in de muur en het remisegebouw.

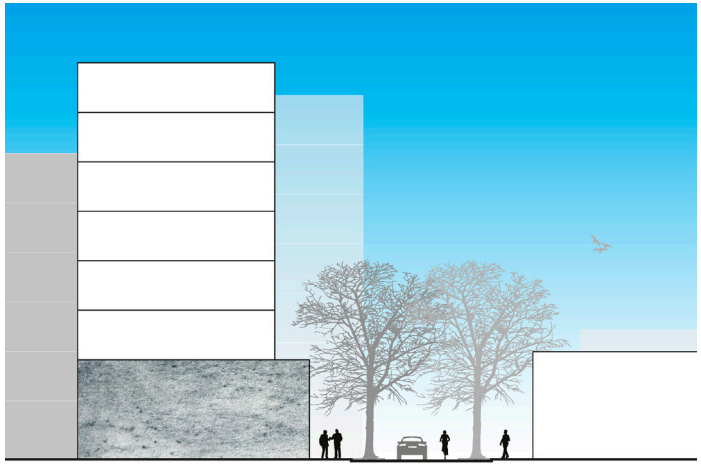




oerplint in lange lijn langs Havenstraat



aanzicht Havenstraat



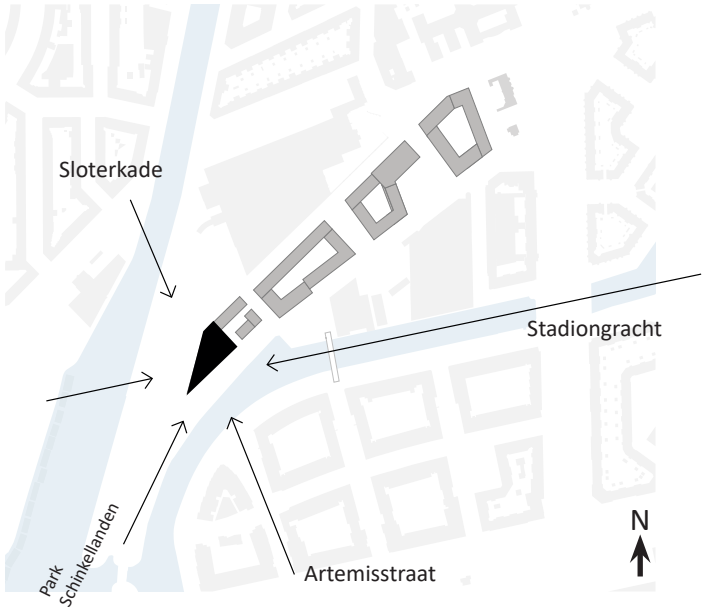
doorsnede Havenstraat

Tramloods in blok 4

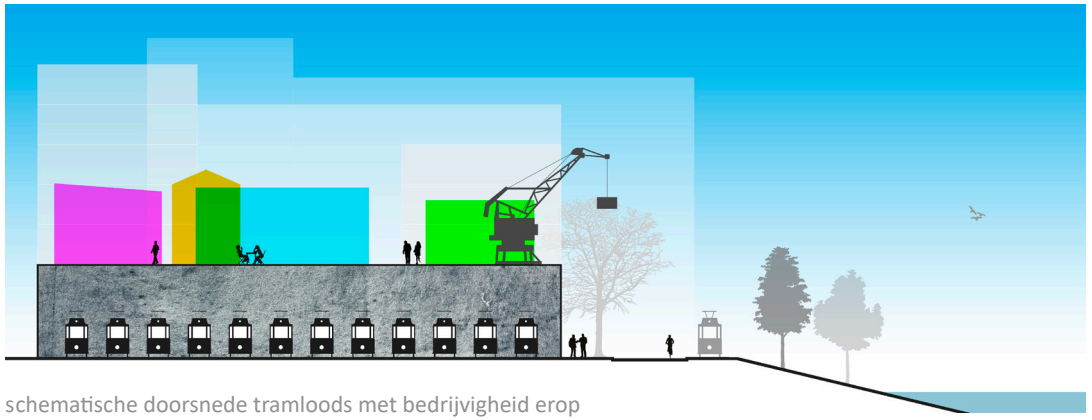
De architectuur van de nieuwe tramloods sluit aan op die van de oerplint. De oerplint is karakterbepalend voor het gebied en de tramloods kan dat karakter versterken, mede door zijn vorm. In eerste instantie zal het gebouw gebruikt worden als tramloods, maar de hoofdstructuur van het gebouw maakt andere invullingen mogelijk. Daarnaast ligt de loods op een zichtlocatie die vanuit meerdere lijnen in het oog zal springen. Het vormt de ‘staart’ van het gebied maar fungeert ook als visitekaartje voor het gebied. De oerplint straalt kwaliteit uit en presenteert zich hier als voorproefje van wat komen gaat.

Regels:

- tramremise min 6m, max 7m hoog.
- plint vormt podium voor bedrijvigheid erop.



tramloods op zichtlocatie

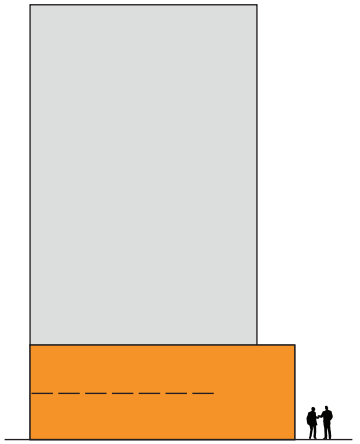


schematische doorsnede tramloods met bedrijvigheid erop

Regels oerplint

Gevraagd wordt een robuuste hoofdstructuur neer te zetten zodat een stevig kader ontstaat waar binnen voldoende ruimte is voor individuele invulling door bedrijven en bewoners.

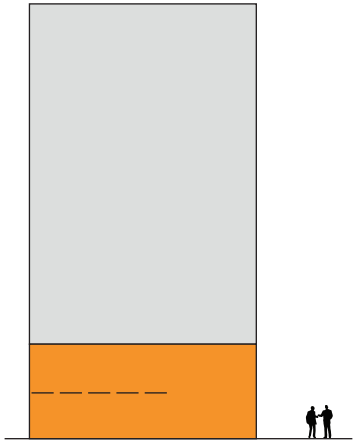
- Alle oerplinten tezamen vormen een eenheid.
- Bij voorkeur ontworpen door 1 architect.
- Plinthoogte is 6 meter, uitzondering tramloods tot maximaal 7 meter.
- Robuuste uitstraling.
- Zichtbare bedrijvigheid. Van buiten is zichtbaar wat er binnen gebeurt en vice versa.
- Open en uitnodigende uitstraling gevels.
- Maakt verschillende gebuiken mogelijk (bedrijvigheid maar ook wonen!).
- Aandacht voor overgang openbaar-privé, bufferzone openbaar-privé oplossen in de gevelarchitectuur van de plint.
- Plint blijft per bouwblok gelijk in hoogte.
- Plint gelijkvloers over gehele diepte van het pand.
- Bij hoge plinten is een tussenverdieping toegestaan, die kan worden aangelegd op minimaal 3,5m vanaf de voorgevel, er ontstaat dan een vide. Eén uitzondering wordt gemaakt voor woningen in de oerplint aan de zijstraat op de hoek van het blok. Hier mag de tussenverdieping doorlopen tot de gevel, in verband met de toetreding van daglicht op de tussenverdieping.
- De plint biedt één (of meerdere) stijgpunt(en) die toegang verschaffen tot de bovengelegen bouwblokken.
- Aandacht voor de beeindiging van de plint, zorgvuldige detaillering is vereist. De overgang van plint naar bouwblok ligt in de opgave van het bouwblok.
- Waak ervoor dat de straatzijde niet te veel dichtslibt met noodzakelijke programmering zoals ontsluitingen, bergingen en fietsparkeren. Deze zoveel mogelijk aan de tuinzijde situeren. Noodzakelijke programmering zoals inrit parkeergarage integreren in het ontwerp.
- Per ‘beukmaat’ een eigen ontsluiting aan de straatkant.
- Geen galerijen toegestaan.



Plinthoogte 6m
Uitkraging 2m

Tussenverdieping toegestaan tot 3,5m vanaf de voorgevel

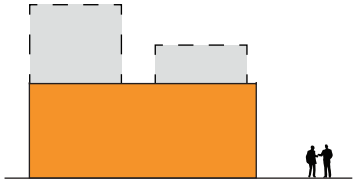
Uitkragende oerplint langs Havenstraat



Plinthoogte 6m

Tussenverdieping toegestaan tot 3,5m vanaf de voorgevel

Overige oerplint



Plinthoogte min 6m, max 7m

Oerplint tramremise

Gevelreclame
Reclame uitingen en bedrijfsnamen dragen in belangrijke mate bij aan de uitstraling van het gebied (stoer & dynamisch: hier wordt gewerkt) en kunnen deze zelfs versterken. Belangrijk is dus dat er al in een vroeg stadium van het ontwerp van de (oer)plint wordt nagedacht over de plaatsing van reclame uitingen.

In “De Schoonheid van Amsterdam (2016)” worden de welstandscriteria mbt gevelreclame uitvoering behandeld en deze zullen ook voor het Havenstraatterrein leidend zijn. Afwijken van deze criteria is alleen mogelijk als de uitingen de functie van de plint en het karakter van het gebied op gewenste wijze versterken. In dat geval is een advies van welstand nodig.

Materialisering:
- Steenachtig, mineraal, beton.
- Kozijnen zijn van staal of hout (of hebben die uitstraling).
- Robuust en duurzaam, veroudert op een mooie manier.

Kleur:
- Lichte, warme kleur. Range beige / grijs.
- Materiaaleigen kleur toepassen, geen verf.

3.2 DE BOUWBLOKKEN

Kernwaarden

stoer
expressief
gezellig wonen
informeel
divers
eigen
levendig

Fijn wonen op het Havenstraatterrein

Als aanvulling op de oerplint wordt er in de overige bouwblokken prettig gewoond. De gebouwen zijn nadrukkelijk afzonderlijke ontwikkelingen. Deze staan op of naast de oerplint.

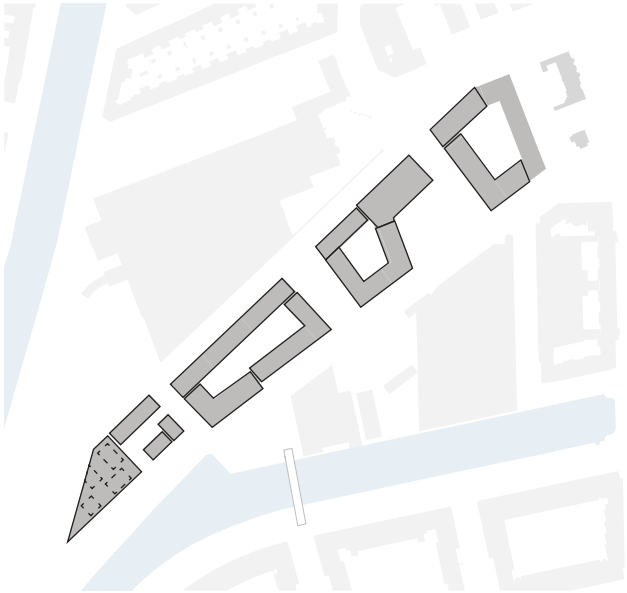
Daar waar de rooilijn van de oerplint altijd op de rand van de erfgrens staat, zo is er bij de woonblokken eerst een zone van 2m vanaf de erfgrens tot aan de gevel: de flexibele zone. Deze biedt bij uitstek ruimte om de interactie tussen privé en openbaar optimaal vorm te geven, ook op de hoger gelegen verdiepingen, want er mag binnen deze zone gespeeld worden met uitkragingen (zie de regels flexibele zone). De gevels zijn levendig, er is veel aandacht besteed aan de ontmoeting tussen privé en openbaar. De gebouwen verschillen onderling in architectuur, gevelindeling, materiaal, vorm en kleur. Er wordt vrijheid gegeven aan de ontwerper om expressie aan te brengen in de gebouwen. De bouwblokken tezamen zijn divers, maar er ontstaat geen kakofonie van onsamenhangende gebouwen. Het is een bij elkaar passende collectie.



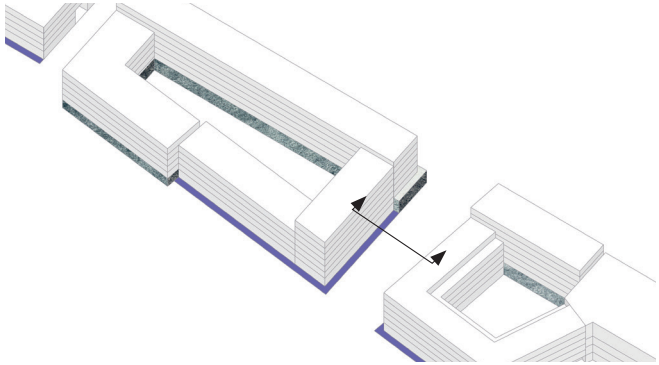
overzicht invulling plinten

Afzonderlijke gebouwen

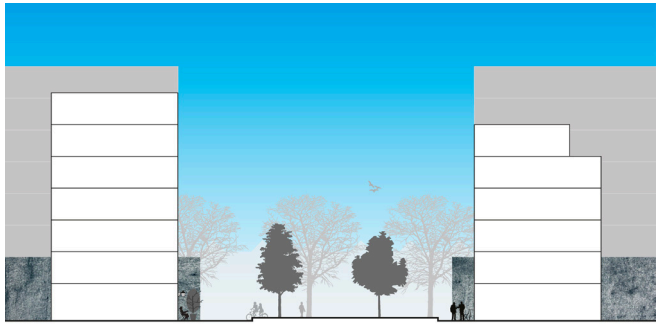
De vier blokken bestaan uit een plint en afzonderlijke gebouwen. De afzonderlijke gebouwen worden d.m.v. korrelmaten aangegeven. De korrel is hierbij nadrukkelijk een afzonderlijk gebouw. Dat betekent een afzonderlijke ontwikkeling met eigen stijgpunten. De pandsgewijze opzet kan niet ontstaan door een andere gevelsteen of architectuur op een gebouwdeel toe te passen.



korrelmaten bouwblokken



overgang tussen oerplint en bouwblok naast oerplint



doorsnede: verspringing in rooilijn op plintniveau zichtbaar

Regels

- Afzonderlijke gebouwen.
- Ieder gebouw heeft een heldere vormentaal.
- Naast elkaar staande panden wisselen altijd in goothoogte.
- Bij gebouwen in eenzelfde aantal bouwlagen wordt het hoogteverschil veroorzaakt door een zichtbaar verschil in plinthoogtes, minimaal 50cm.
- Panden naast elkaar verschillen in architectonische uitstraling.
- Per afzonderlijk gebouw bij voorkeur een aparte architect om gewenste diversiteit en verschijningsvorm te waarborgen.
- De panden op de plint hebben geen flexibele zone en kunnen dus ook niet in de gevel uitkragen.
- Aandacht voor de overgang van plint naar woongebouw. Het zijn zichtbaar individuele gebouwen die op elkaar staan en dat is ook zichtbaar. Goede detaillering is vereist.

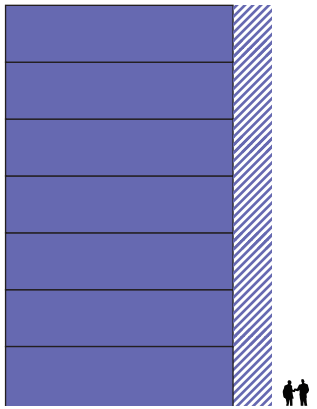
Per afzonderlijk gebouw:
- Woningen op de begane grond hebben hun eigen entree aan de straat.
- Woningen op de bovengelegen verdiepingen hebben een gezamenlijke entree aan de straat.

Setback panden op de plint aan de Havenstraat
- Setback is 2m.
- De woningen die zich boven de setback bevinden krijgen geen uitstekende balkons, om te voorkomen dat het effect van het terugspringen van de gevel teniet wordt gedaan.

Plinten zijn levendig
De plinten zijn levendig. Bij woningen in de plint is er aandacht besteed aan de ontmoeting tussen privé en openbaar. Deze nodigt uit tot het gebruik van de openbare ruimte grenzend aan de woning. Er is vanuit de woning een duidelijke zichtrelatie naar de straat, maar ook aandacht voor de privacy van de bewoners. Te open gevels worden met gordijnen gesloten, het is beter als de architectuur hiervoor de oplossing aanreikt. De flexibele zone geeft een buffer van 2m die voor de woningen juist voor privacy zorgen en voor de niet-woonfuncties juist kan dienen om functie zichtbaar te maken of uit te stallen.

De plinthoogte is minimaal 3,5m.

Wonen
- Goed wonen op de begane grond.
- Aandacht voor privacy wonen, de architectuur biedt hier oplossingen voor.
- De woningplattegrond maakt het gebruik van de flexibele zone aannemelijk (bijvoorbeeld geen slaapkamers aan de straatzijde).



flexibele zone, zone van 2m tussen erfgrens en rooilijn

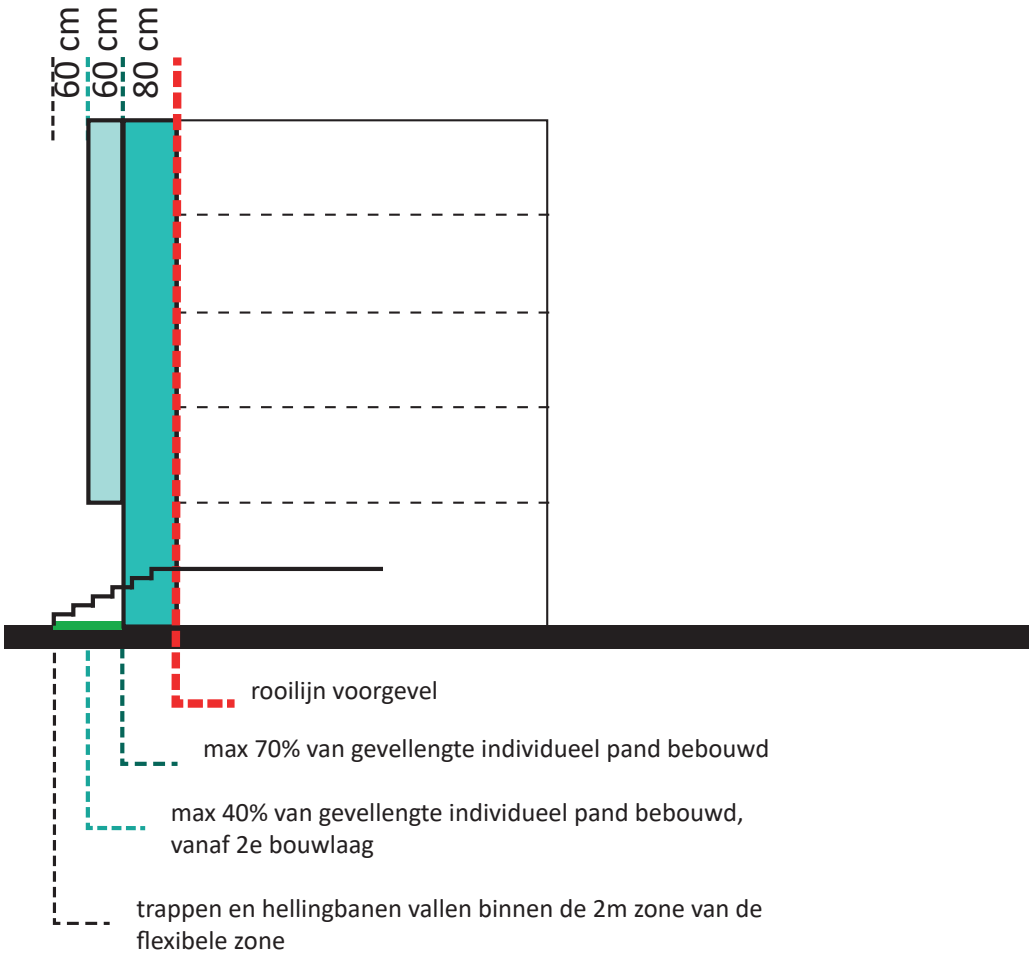
De flexibele zone

De overgang van privé naar openbaar maakt nadrukkelijk onderdeel uit van de opgave voor het gebouw: de flexibele zone.

De flexibele zone is een zone van 2m voor de rooilijn waarin de voorgevel deels mag worden uitgebouwd. Hierdoor ontstaat veel ruimte voor individuele expressie van panden, een gevarieerd straatbeeld en een informeel gebruik van de zone vlak voor de gevel, passend bij het informele karakter van het Havenstraatterrein. De gebouwde delen in de flexibele zone maken maken onderdeel uit van de gevelarchitectuur.

Binnen die flexibele zone mag de voorgevel maximaal 0,8 meter naar buiten worden geplaatst (maar nooit over meer dan 70% van de gevellengte). Daarbovenop is er de mogelijkheid om vanaf de tweede bouwlaag de gevel nog eens 0,6 meter extra uit te kragen (over maximaal 40% van de gevellengte). In de laatste 0,6 meter tot de erfgrens is geen bebouwing toegestaan, behoudens eventuele trappen of omhoog gelegen hellingbanen. De flexibele zone heeft een verticale geleding.

In de flexibele zone zijn geen fysieke erfscheidingen (zoals hekken, muurtjes of beplanting in de volle grond) toegestaan. De zone van 2m gaat naadloos over in de openbare ruimte. Eventueel kan de zone worden aangegeven door ander legverband, kleur of materiaal van de bestrating. Verticaal groen als privacyscherm is toegestaan.



afb. flexibele zone

Materialisering

- Duurzame, stoer ogende materialen die op mooie manier verouderen, zoals gebruik van hout, staal, baksteen, groene gevels, etc.
- Gerecycled materiaal sluit aan bij de circulaire intenties en bij de beeldkwaliteit. Dit kunnen elementen zijn uit het plangebied zelf (zoals staal van de rails), maar ook van elders.
- Verschil in materialen tussen de gebouwen onderling, niet binnen de gebouwen.
- PV-cellen in de gevel zijn alleen mogelijk indien geintegreerd in het ontwerp.
- Geen gebruik maken van logende materialen zoals koper en zink.
- Materiaal dat zorgt voor absorptie van geluid waardoor voor het oor aangename ruimtes en straten ontstaan is een pré. Het Havenstraatterrein heeft naast geluid van de tramremise van de GVB en het verkeer rondom het Haarlemmermeercircuit ook te maken met geluid van vliegtuigen.
- Kozijnen zijn van staal of hout (of hebben die uitstraling)

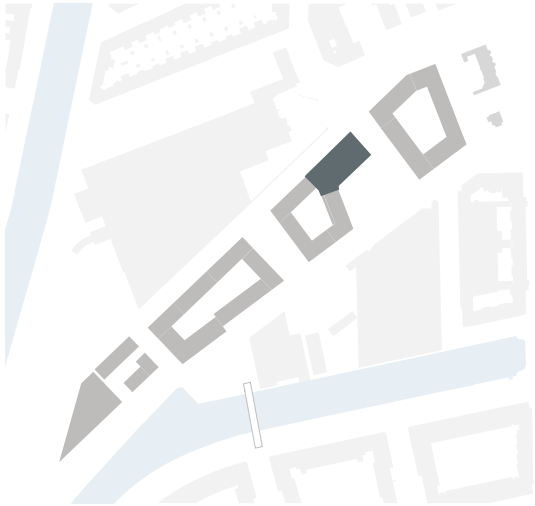
Kleur

- Warme kleuren voeren de boventoon.
- Contrast met de plint is duidelijk zichtbaar.
- Diversiteit in (hoofd)kleur tussen de gebouwen, niet binnen de gebouwen.
- Kleurdetails toegestaan mits ondergeschikt. Kleur-details dragen bij aan het informele karakter van de woongebouwen.

De school (IKC)

De school wordt gezien als een afzonderlijk gebouw en maakt geen onderdeel uit van de oerplint. De school heeft een solitair karakter en de uitstraling is stoer. De school heeft geen flexibele zone.

Extra aandacht is vereist voor het dak van de school. Deze is lager dan de overige bebouwing en er is daarom veel zicht op vanuit de omliggende woningen. Dak behandelen als 5e gevel: aantrekkelijk met groen.



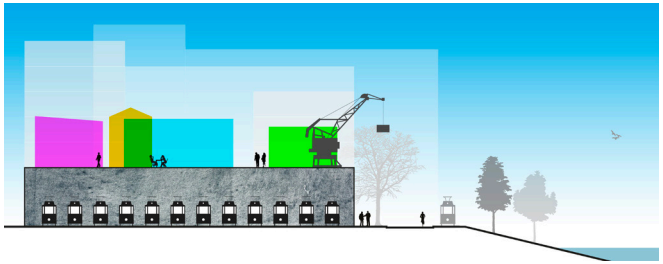
locatie school

Bebouwing op de loods

De tramloods (=oerplint!) vormt het podium voor meerdere bedrijfsgebouwen. De tramloods is gelegen op een zichtlocatie (zie afb op pag 13) en is het visitekaartje van het Havenstraatterrein als men vanuit het park de wijk in gaat.

Hier is het contrast tussen de stabiele oerplint en de gebouwen erop extra goed zichtbaar. Hier wordt veel vrijheid gegeven aan de ontwerper(s) om het karakter van het Havenstraatterrein op expressieve wijze tot uiting te laten komen.
Er mag maximaal een oppervlak zo groot als de tramloods gerealiseerd worden. Dit kan (deels) ook over 2 bouwlagen worden verdeeld waardoor een deel van het dak van de loods vrij komt en kan worden ingericht als (groene) verblijfsruimte.

Het betreft een geluidsbelaste locatie en daarom zijn er in het bestemmingsplan regels opgesteld hoe hier mee om te gaan.







3.3 ALGEMENE REGELS

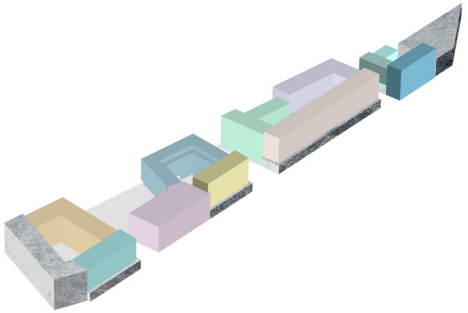
Bebouwing algemeen

- Openingen of onderdoorgangen in de bouwblokken zijn toegestaan daar waar het bestemmingsplan dat toelaat. Door openingen in de blokken met een doorkijk naar de groene binnengebieden wordt het groene karakter van de buurt versterkt. Openingen in de blokken zorgen ook voor meer licht in het binnengebied. Onderdoorgangen zijn minimaal 2 bouwlagen hoog. De onderdoorgangen worden mee-ontworpen, de detaillering krijgt veel aandacht. Er is goede verlichting.
- Constructie van het gebouw mag zichtbaar zijn.
- Galerij-ontsluiting alleen toegestaan aan de binnenzijde van het bouwblok.
- Dove gevels worden geïntegreerd in het gevelontwerp.

Er moet voor worden gewaakt dat de straatkant van de begane grond niet vol slibt met trappenhuizen, nutsvoorzieningen, garage entrees, fietsenstallingen, bergingen en andere elementen die ervoor zorgen dat er een dooie gevel ontstaat.

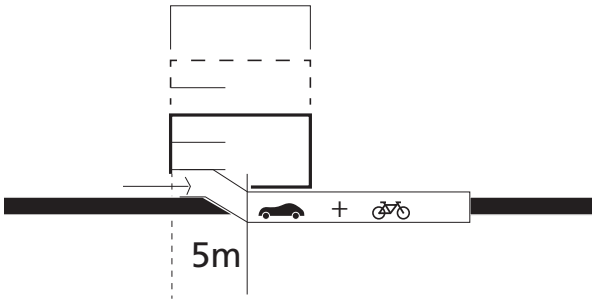
Balkons

- Buitenruimtes als balkons en loggia's maken onderdeel uit van de architectuur van de gebouwen.
- De architectuur van de balkons en de onderkanten wordt ontworpen binnen het architectuurconcept van het gebouw.
- Balkons zijn mogelijk vanaf de 2e bouwlaag.
- Balkons zijn niet doorlopend.
- Er kan ook gebruik worden gemaakt van loggia's als buitenruimte (zoals bijvoorbeeld bij bouwblok boven de oerplint aan zuidkant blok 3).

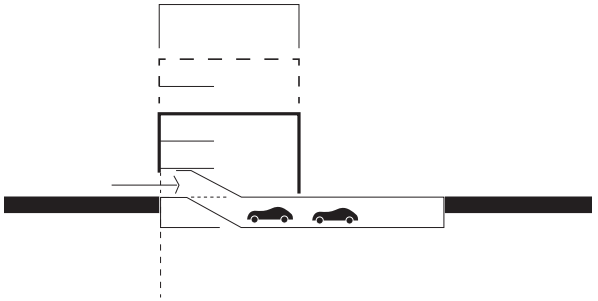


Parkeren

De parkeergarages kunnen geheel verdiept of halfverdiept gerealiseerd worden. Indien een garage halfverdiept gebouwd wordt gebeurt dit op minimaal 5m afstand van de voorgevel (zie afbeelding). Een halfverdiepte garage kan ook in combinatie met het fietsparkeren geraliseerd worden. Fietsparkeren in een geheel verdiepte garage is onwenselijk vanwege een te groot hoogteverschil. Halfverdiept parkeren bij de oerplint is uitgesloten.



Halfverdiept parkeren
- minimaal 5 meter achter rooilijn
- entree binnen bouwblok, achter rooilijn
- rechtstand op eigen terrein
- auto- en fietsparkeren mogelijk
- uitgesloten bij de oerplint



Verdiept parkeren
- entree binnen bouwblok, achter rooilijn
- rechtstand op eigen terrein
- alleen autoparkeren mogelijk

Binnenterreinen

Een groen binnenterrein in de stad geeft veel kwaliteit aan het wooncomfort. Om er voor te zorgen dat zoveel mogelijk woningen kunnen profiteren van het groene binnenterrein zijn de binnenterreinen collectief. Bij de inrichting van het binnenterrein staat de collectieve kwaliteit dan ook centraal.

Collectief ondergronds parkeren op eigen terrein maakt integraal onderdeel uit van het architectonische ontwerp. De parkeerdekken bieden ruimte om een groen binnengebied te realiseren. De ventilatievoorzieningen voor de parkeergarage worden geïntegreerd in het tuinontwerp. Géén gat (open verbinding tussen garage en tuin) toegestaan. Mocht dit in de uitwerking ontstaan, dan dient hier het grondpakket glooiend geïntegreerd te worden met het tuinontwerp. Bij de begane grondwoningen zijn kleine privétuinen aan de collectieve tuin mogelijk tot aan de grens van de maximale bouwdiepte. Indien sprake is van een privétuin met erfscheiding, dan is dat een gezamelijke haag of ander groen. Een grondpakket waarin beplanting in de volle grond kan staan is verplicht en dient te worden meegenomen in het ontwerp. Bomen in de volle grond versterken het concept van een groene binnenwereld. Per binnenterrein dienen minimaal 2 bomen van de 2e orde in het ontwerp te worden ingepast. Ter plaatse van de bomen is het grondpakket minimaal 1 meter dik. Het groene binnenterrein draagt bij aan de doelstellingen van duurzaamheid en rainproof.

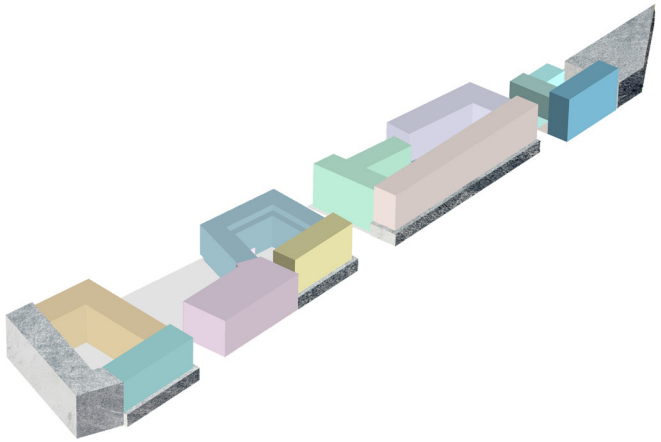
Stimuleren groene daken

Groene daken zijn gewenst, zeker op lagere panden waar op wordt uitgekeken. Dat kan variëren van een eenvoudig sedumdak tot een volwaardige daktuin. Groene daken zijn te combineren met PV-cellen of een dakterras.









Gemeente Amsterdam

Ruimte en Duurzaamheid - 18.5.2021 - Janne van der Bom / Arthur van der Laaken / Ton Schaap