Gemeente Amsterdam

Haven-Stad

Transformatie van 12 deelgebieden

Integraal Raamwerk

vastgesteld 14 december 2021

Colofon

Het Integraal Raamwerk Haven-Stad is opgesteld in opdracht van de directie Ruimte en Duurzaamheid door de programma organisatie Haven-Stad in samenwerking met vertegenwoordigers van:

- de directies Ruimte en Duurzaamheid, Verkeer en Openbare Ruimte, Metro en Tram, Economische Zaken, Wonen, Kunst en Cultuur, Grond en Ontwikkeling en het Ingenieursbureau van het Cluster Ruimte en Economie
- de directies Onderwijs, Jeugd en Zorg en Sport en Bos van het Cluster Sociaal
- het Havenbedrijf Amsterdam, De Vervoerregio Amsterdam, De Gemeente Zaanstad en Waternet, diverse maatschappelijke organisaties en experts

vastgesteld 14 december 2021

Contact

Gemeente Amsterdam, Ruimte en Duurzaamheid
Postbus 2758
1000 CT Amsterdam
amsterdam.nl/havenstad

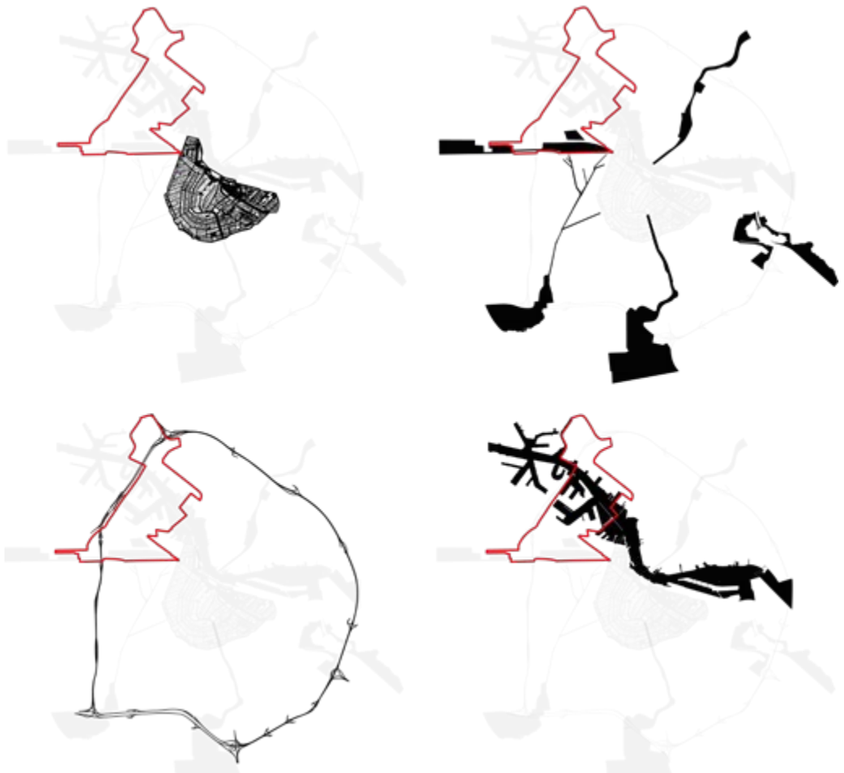
Inhoud

Leeswijzer		5
Deel 1	Mogelijkheden, Principes, Motto's en Status	7
1.1	Mogelijkheden, principes en motto's	8
1.2	Status Integraal Raamwerk	9
1.3	Ontwikkelstrategie 2017	10
Deel 2	Basis Raamwerkkaart - Ruimtevraag, Reserveringen en Inpassingsopgaven	19
2.1	Plangrens, deelgebieden en projecten	20
2.2	Ruimtevraag, reserveringen en inpassingsopgaven - Landzijde	22
2.3	Ruimtevraag, reserveringen en inpassingsopgaven - Waterzijde	26
Deel 3	Thematische kaarten - nadere duiding, invulling en inkleuring	45
3.1	Identiteit - Verleden, Heden en Toekomst	46
3.2	Hoogstedelijkheid - Inspirerende en Complete Stad	54
3.3	Rust en Ruimte - Groen en Water als Unieke Kwaliteit	86
3.4	Mobiliteit - Hoogwaardig Bereikbaar en Verbonden	110
3.5	Duurzame Infrastructuur - De Stad van de Toekomst	132
Bijlage 1	Complexe ontwerpopgaven en aandachtsgebieden	147
Bijlage 2	Openbare ruimte plannen lopende ontwikkelingen	151
Bijlage 3	Achtergronddocumenten en informatiebronnen	157

Integraal Raamwerk
Haven-Stad



Illustratie: De schetsmaquette Haven-Stad behorende bij de Ontwikkelstrategie 2017



Illustratie: Haven-Stad uniek gepositioneerd in de stad; daar waar het water van het IJ, de groene scheggen, de binnenstad en de ring A10 samenkomen

Leeswijzer

Voor u ligt het Integraal Raamwerk Haven-Stad. Het Raamwerk vertaalt de inhoudelijke ambities voor Haven-Stad in ruimtelijke kaders die richting geven aan de gebiedsontwikkeling in de komende decennia.

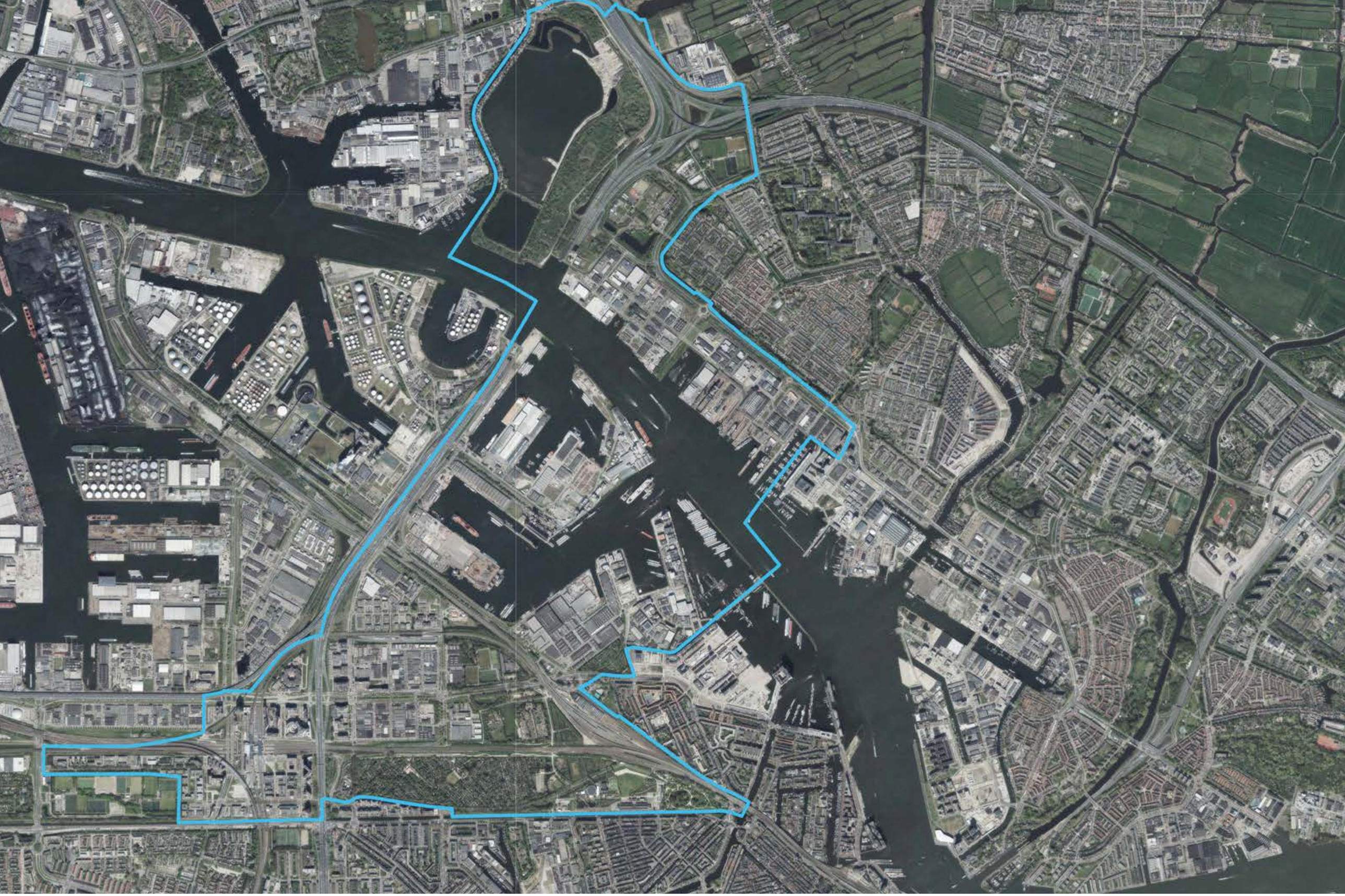
Doel van het Raamwerk is om samenhang aan te brengen tussen ruimtelijke kwaliteit en voorzieningen, (gebruiks) groen en sport, water en ecologie, mobiliteit en duurzaamheidsinfrastructuur. Het Raamwerk bestaat uit een Basis Raamwerkkaart en uit een aantal thematische kaarten.

De Basis Raamwerkkaart geeft aan welke plekken primair van belang zijn om de ambities van Haven-Stad te kunnen realiseren en waar hiervoor ruimtereserveringen gedaan moeten worden (zie Deel 2).

In een aantal thematische kaarten worden vervolgens de onderwerpen Identiteit, Stedelijkheid, Rust en Ruimte, Mobiliteit en Duurzame Infrastructuur verder uitgewerkt. (zie Deel 3).

Voorafgaand aan de kaarten wordt in de inleiding een uitgebreide toelichting gegeven op het doel van het Integrale Raamwerk, de relatie met andere documenten en processen en de planologische en juridische status van de kaarten die hierin zijn opgenomen. (Zie Deel 1)

Er zijn ter completering ook een aantal bijlagen met relevante aanvullende informatie in dit document opgenomen. In de bijlagen is ten eerste aangegeven wat de bijzondere ontwerp opgaven zijn die vanwege hun complexiteit of voorwaardelijlkheid bijzondere aandacht behoeven.
Ten tweede wat de belangrijkste principes zijn en de status is van de ontwerpen voor de openbare ruimte in de deelgebieden Sloterdijk Centrum en Sloterdijk I Zuid.
En tot slot wat de relevante achtergronddocumenten zijn waarmee het Integraal Raamwerk in samenhang gelezen moet worden.



Contouren Haven-Stad ingetekend op de luchtfoto. Ligging ten zuiden van het IJ tussen Sloterdijk en het Westerpark en in Noord tussen het Cornelis Douwesterrein en de Noorder IJ-plas

Deel 1
Mogelijkheden, Principes, Motto’s en Status

In dit hoofdstuk wordt aangegeven wat de ambities, mogelijkheden, principes en motto’s zijn die het denkkader vormen voor het Integraal Raamwerk. Daarnaast wordt aangegeven wat de rol en status van het Integraal Raamwerk is in relatie tot andere onderdelen en activiteiten van het Programma Haven-Stad.

1.1 Mogelijkheden, principes en motto's

Mogelijkheden

Met Haven-Stad maakt de gemeente de komende 35 jaar werk van de meest omvangrijke nieuwe wijk van de stad. De mogelijkheden van Haven-Stad zijn dan ook echt groot te noemen. De omvang van het gebied is met 650 ha, zonder het wateroppervlak, aanzienlijk. Ter vergelijking, IJburg is circa 220 hectare en Houthaven circa 30 hectare groot.
Hierbij is de ligging van Haven-Stad bijzonder gunstig: binnen de Ring A10 en met grote delen aan het IJ. In Haven-Stad kunnen 40.000 tot 70.000 woningen aan de stad worden toegevoegd en is er ruimte voor 45.000 tot 58.000 arbeidsplaatsen. Het gaat hierbij om betaalbare woningen voor verschillende doelgroepen. In aantrekkelijke wijken waar wonen en werken worden gecombineerd. Waar alle voorzieningen, zoals scholen, parken, sport, winkels en zorg in de buurt aanwezig zijn. In een gebied dat goed bereikbaar is per openbaar vervoer, de fiets en de auto. En waar natuurlijk duurzaam wordt gebouwd. Dat zijn de mogelijkheden van Haven-Stad.

Principes

Hoe benutten we die mogelijkheden optimaal? Dat doen we samen met de stad. Met bewoners, bedrijven, maatschappelijke instellingen en andere belanghebbenden, stap voor stap. We werken hierbij van grof naar fijn; van wat er in het gehele gebied moet gebeuren om het te laten functioneren en samenhang te geven, tot ontwerp en inrichting van de deelgebieden en wijken. Zo kan rekening worden gehouden met nieuwe inzichten en veranderingen in de samenleving en de markt. Want de ontwikkeling van Haven-Stad is een complex en langdurig proces. Haven-Stad bestaat uit 12 deelgebieden ten westen en noordwesten van het centrum, waaronder Sloterdijk, Westerpark, Minervahaven, Coen- en Vlothaven en een deel van de Noordelijke IJ-oever. Het duurt nog enkele decennia voordat al deze deelgebieden zijn ontwikkeld. Maar we zijn begonnen. In Sloterdijk Centrum zijn de eerste woningen al opgeleverd.

Gezien de complexiteit en doorlooptijd van Haven-Stad kan er geen sprake zijn van klassieke en lineaire planvorming. In plaats daarvan wordt de komende jaren voortdurend gezocht naar een dynamische wisselwerking tussen overheid, markt, bedrijven en bewoners. In het Integraal Raamwerk worden de principekeuzes uitgewerkt die ten grondslag liggen aan de hoofdstructuur van Haven-Stad. Het Integraal Raamwerk is dus geen blauwdruk, maar dient vooral als basis voor het gesprek met alle betrokkenen en voor het mogelijk maken van experimenten en initiatieven die de transformatie op gang kunnen brengen. De principekeuzes in dit Integraal Raamwerk betreffen:

Ten eerste de infrastructuur: hoe we Haven-Stad bereikbaar kunnen maken per openbaar vervoer, fiets en auto. En op welke wijze hierbij invulling kan worden gegeven aan mobiliteitshubs met deelmobiliteit en voorzieningen die nodig zijn voor stadslogistiek.

Ten tweede het ruimtegebruik: hoe we van Haven-Stad een aantrekkelijk gebied kunnen maken voor een diversiteit aan bewoners, bedrijven en bezoekers:

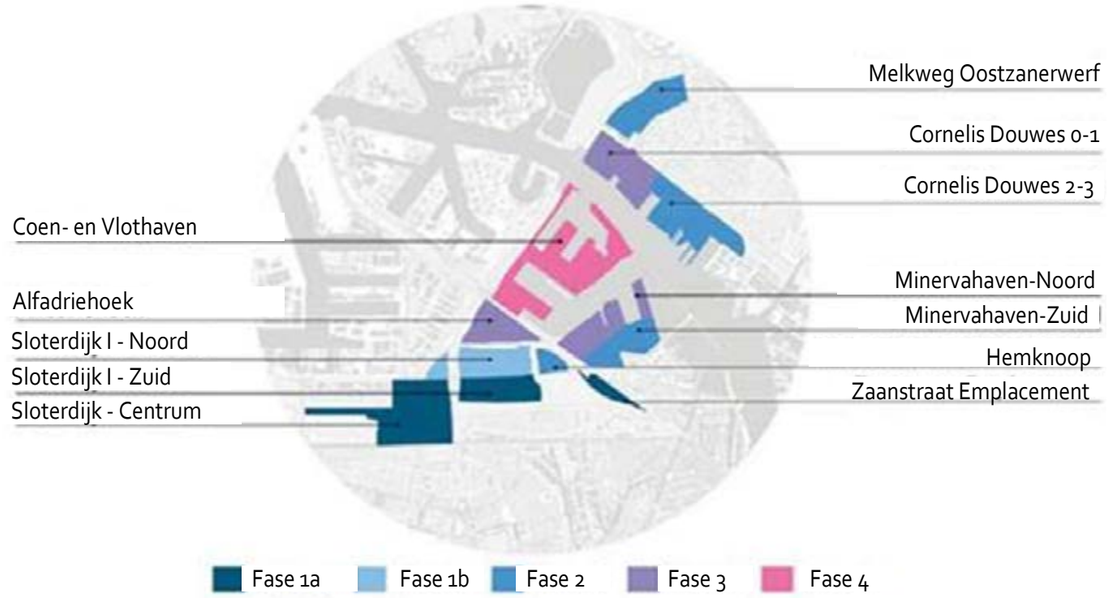
- met een belangrijke rol van het water voor onder meer scheepvaart en stadslogistiek en daarnaast als aantrekkelijke plek om te verblijven;
- met een samenhangend netwerk van stadsparken, wijkparken en buurtgroen;
- met sport als onderdeel van de woon-werkbuurten, gekoppeld aan maatschappelijke voorzieningen, zoals bijvoorbeeld scholen, en aan het groen;
- en klimaatbestendig met een nieuw oppervlaktewatersysteem dat belangrijk is voor de grondwaterstand, het afvoeren van regenwater en ecologie.

Motto's

De bouwstenen om in Haven-Stad 'goede' woon-werkwijken te maken zijn ruimschoots voorhanden: groen, bereikbaar, duurzaam en met de meeste voorzieningen in de buurt. Maar dit maakt van Haven-Stad nog geen 'plek' met een eigen identiteit. Een identiteit die voor een saamhorigheidsgevoel zorgt bij toekomstige bewoners, marktpartijen, maatschappelijke organisaties en bedrijven en een argument kan zijn om zich hier te vestigen. In dit Integraal Raamwerk worden daarvoor als leidraad een aantal motto's gehanteerd, waarmee richting kan worden gegeven aan de ontwikkeling van de identiteit van Haven-Stad. De motto's zijn:

- *Een karakteristiek groen en waterrijk, stoer en stedelijk gebied;*
- *Een hoogstedelijke en inclusieve omgeving;*
- *Een deel van de stad met aantrekkelijk, en veelzijdig bruikbaar groen en openbare ruimte;*
- *Een deel van de stad waar prioriteit gegeven wordt aan fietsers, voetgangers en openbaar vervoer;*
- *Stad van de toekomst waar duurzaamheid meer is dan een technische uitdaging;*
- *Samenwerken en samenleven: voor en door mensen.*

Het motto "Samenwerken en samenleven" is een overkoepelend thema dat niet is uitgewerkt in een aparte kaart, maar in een Maatschappelijke Visie met een lijst van principes. De identiteitsontwikkeling van Haven-Stad zal op basis van dit motto fysiek, sociaal en economisch worden afgestemd op de bestaande aanliggende delen van de stad.



Gefaseerd ontwikkelen

Het Integraal Raamwerk is een volgende stap in de ontwikkeling van Haven-Stad. De ontwikkeling van Haven-Stad zal lange tijd duren. Daarom is in de Ontwikkelstrategie 2017 een fasering opgenomen waar ook het Integraal Raamwerk vanuit gaat. Sommige keuzes en opgaven zijn van belang voor de planontwikkeling op korte termijn:2020-2030. Andere voor de middellange termijn: 2030-2040 of de lange termijn: vanaf 2040. Ook voor de gebieden die vanaf 2040 in transformatie gaan, zijn in het Integraal Raamwerk uitspraken gedaan. Dit om ontwikkelingen telkens zo goed mogelijk af te stemmen op het toekomstperspectief en gedurende het proces vast te houden aan de afgesproken ambities.
Met het Integraal Raamwerk wordt de transformatie van dit deel van het havengebied naar nieuwe woon-werkwijken een stap concreter. In de komende jaren wordt gewerkt aan de voorbereiding van investeringsbesluiten voor de deelgebieden die volgen op de lopende ontwikkelingen in Sloterdijk Centrum en Sloterdijk I Zuid en die dan kunnen starten met de transformatie.

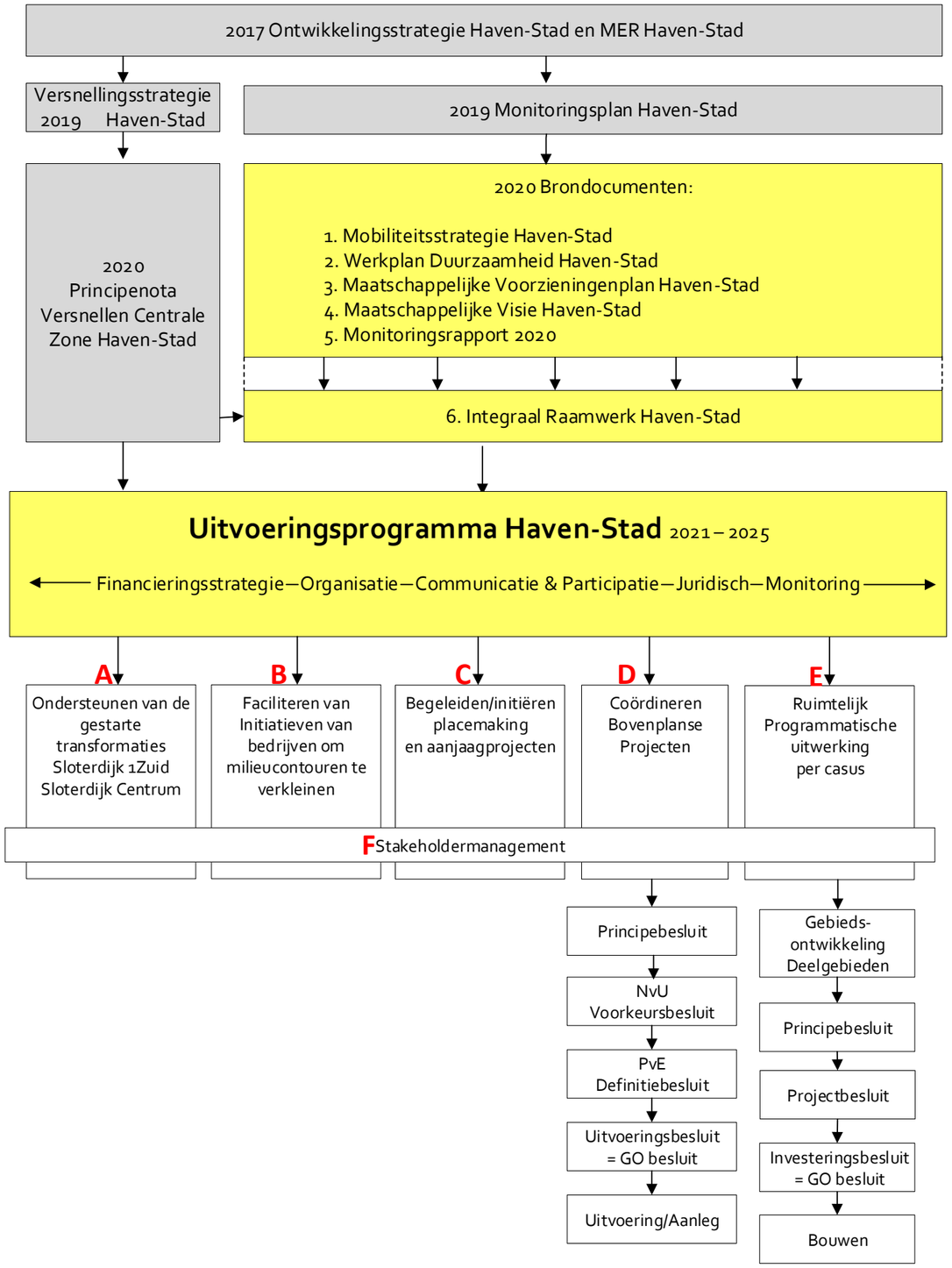
Daarnaast wordt gewerkt aan het coördineren van projecten die voor grotere delen van Haven-Stad van belang zijn. Het gaat hierbij om onder meer de OV- en fietsverbindingen binnen Haven-Stad en met andere stadsdelen. En om de uitwerking van specifieke locaties, zoals bijvoorbeeld parken of de OV-knooppunten.
Voor Sloterdijk Centrum, waar de transformatie al 10 jaar geleden is ingezet, en Sloterdijk I Zuid geldt dat de planvorming voorop loopt op de ontwikkeling van Haven-Stad. Door dit faseringsverschil is het onvermijdelijk dat voor die projecten soms op onderdelen andere keuzes zijn gemaakt dan is aangegeven in dit Raamwerk. Op hoofdlijnen versterken de plannen voor Sloterdijk Centrum, Sloterdijk I Zuid en het Integraal Raamwerk Haven-Stad elkaar.

Om een beeld te geven hoe Haven-Stad zich verder kan ontwikkelen is in het Integraal Raamwerk ook een beschrijving opgenomen van de identiteit van de deelgebieden, samen met de Maatschappelijke Visie die hieraan ten grondslag ligt.

Aanjagen en placemaking

De gebiedstransformatie krijgt niet alleen vorm met plannen voor de deelgebieden, maar kan ook worden aangejaagd met maatschappelijk relevante en eigenzinnige projecten. Deze aanjaagprojecten hebben tot doel om uiteenlopende partijen de gelegenheid te geven deel te nemen in de transformatie. De potentie van Haven-Stad wordt op deze manier vroegtijdig zichtbaar, waardoor er een collectief gevoel kan ontstaan bij het 'stadmaken' en de kwaliteiten van Haven-Stad.
Het Integraal Raamwerk geeft aan wat de voorwaarden zijn waaraan initiatieven moeten voldoen. Het Integraal Raamwerk geeft hiernaast voorbeelden van mogelijke projecten en activiteiten voor de korte termijn, voor de periode 2020-2030, die van betekenis kunnen zijn voor het transformatieproces. Deze projecten kunnen geïnitieerd worden naast de lopende deelgebiedsontwikkelingen tot 2029 in Sloterdijk Centrum en Sloterdijk I Zuid.

Schema Plan en Besluitvormingsproducten Haven-Stad



1.2 Status Integraal Raamwerk

Regiedocument

Het Integraal Raamwerk is een regiedocument om de ontwikkelingen in Haven-Stad in goede banen te leiden. Het wordt vastgesteld door het College van B&W en biedt inzicht in de richting die het College van B&W volgt, wanneer sprake is van een afwijking van de bestaande bestemmingsplannen. B&W neemt met dit Integraal Raamwerk nog geen beslissing over concrete ontwikkelingen.

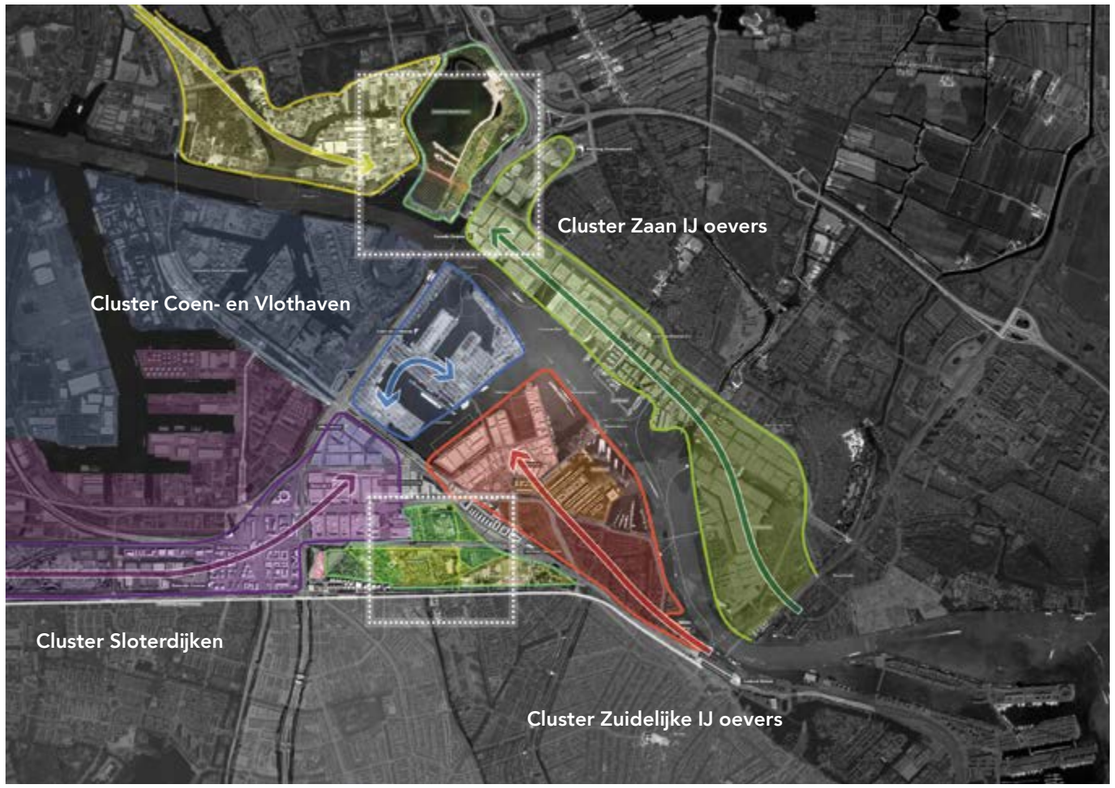
De beleidskeuzes waar het Integraal Raamwerk van uitgaat zijn vastgelegd in de Structuurvisie Amsterdam 2040, de Ontwikkelstrategie Haven-Stad 2017 en de Versnellingsstrategie zoals vastgelegd in het Principebesluit Centrale Zone Haven-Stad 2020.

Het Integraal Raamwerk is een verdere uitwerking van de (ontwerp)Omgevingsvisie Amsterdam 2050 en sluit aan op de Gemeentelijke Visie Haven, de Provinciale Omgevingsvisie, adviezen van de Commissie Oeververbindingen, de investeringsplannen Sloterdijk Centrum en Sloterdijk I Zuid en de planvorming voor het Westerpark en de Noorder IJ-plas. Daar waar eventuele tegenstrijdigheden zouden kunnen ontstaan, gaan de eerder vastgestelde kaders van Sloterdijk Centrum en Sloterdijk I Zuid voor op het Integraal Raamwerk en worden de consequenties onderling afgestemd.

Daarnaast is in het Integraal Raamwerk rekening gehouden met eerder vastgesteld beleid met betrekking tot onder andere groennormen en referentienormen voor maatschappelijke voorzieningen.

In het Integraal Raamwerk wordt ook rekening gehouden met de ruimtelijke en programmatische ontwikkelingen in de gebieden die aan Haven-Stad grenzen: Westpoort, Sloterdijk II, Houthavens, Bos en Lommer, Foodcenter, NDSM, Tuindorp Oostzaan en Achtersluispolder (Zaanstad). Daarnaast sluit het Integraal Raamwerk aan op de ontwikkeling van Sloterdijk II Noord als logistiek vervoerscentrum voor de ‘last-mile’-logistiek in dit deel van Amsterdam.

Het Integraal Raamwerk wordt verankerd in het Uitvoeringsprogramma Haven-Stad. Hierin worden alle producten en processen van het programma Haven-Stad uitgewerkt, inclusief planning en financiële onderbouwing. Het gaat hierbij om de Mobiliteitsstrategie, het Werkplan Duurzaamheid, het Programmaplan Maatschappelijke Voorzieningen, de Maatschappelijke Visie, het Monitoringsrapport, en de Programma Jaarplannen voor Haven-Stad. Al deze plannen vormen de sturingsinstrumenten voor de lopende en toekomstige transformatieprocessen en worden regelmatig geactualiseerd.



Illustratie: Samenhangende ontwikkelbewegingen en clusters binnen Haven-Stad; Cluster Sloterdijken, Cluster Zuidelijke IJ-oevers, Cluster Zaan-IJ oevers en Cluster Coen- en Vlothaven

Het Integraal Raamwerk is begin 2021 vrijgegeven voor inspraak. De binnengekomen reacties hebben op onderdelen tot aanpassingen in tekst en beeld geleid. Ook hebben ontwikkelingen binnen raakvlakprojecten en processen als die van bijvoorbeeld de Omgevingsvisie 2050 of het programma Sprong over het IJ tot een aantal ambtelijke wijzigingen geleid. De wijzigingen zijn beschreven in de Nota van Beantwoording, die tegelijkertijd met het definitieve Integraal Raamwerk eind 2021 is vastgesteld.

Onderwerpen als identiteit en maatschappelijke visie zijn onderwerp van een uitgebreid en continu gesprek met de stad. Onder de noemer 'Schetsen aan Haven-Stad' is in november 2020 gestart met een professionele consultatie over mobiliteit, duurzaamheid, en stedelijkheid. Het is de bedoeling om deze gesprekken voort te zetten met (toekomstige) bewoners, ondernemers en organisaties.



Illustratie: Overzichtskaart Haven-Stad uit de Ontwikkelstrategie 2017 in de context van lopende gebiedsontwikkelingen en transformaties in 'Sloterdijk West'

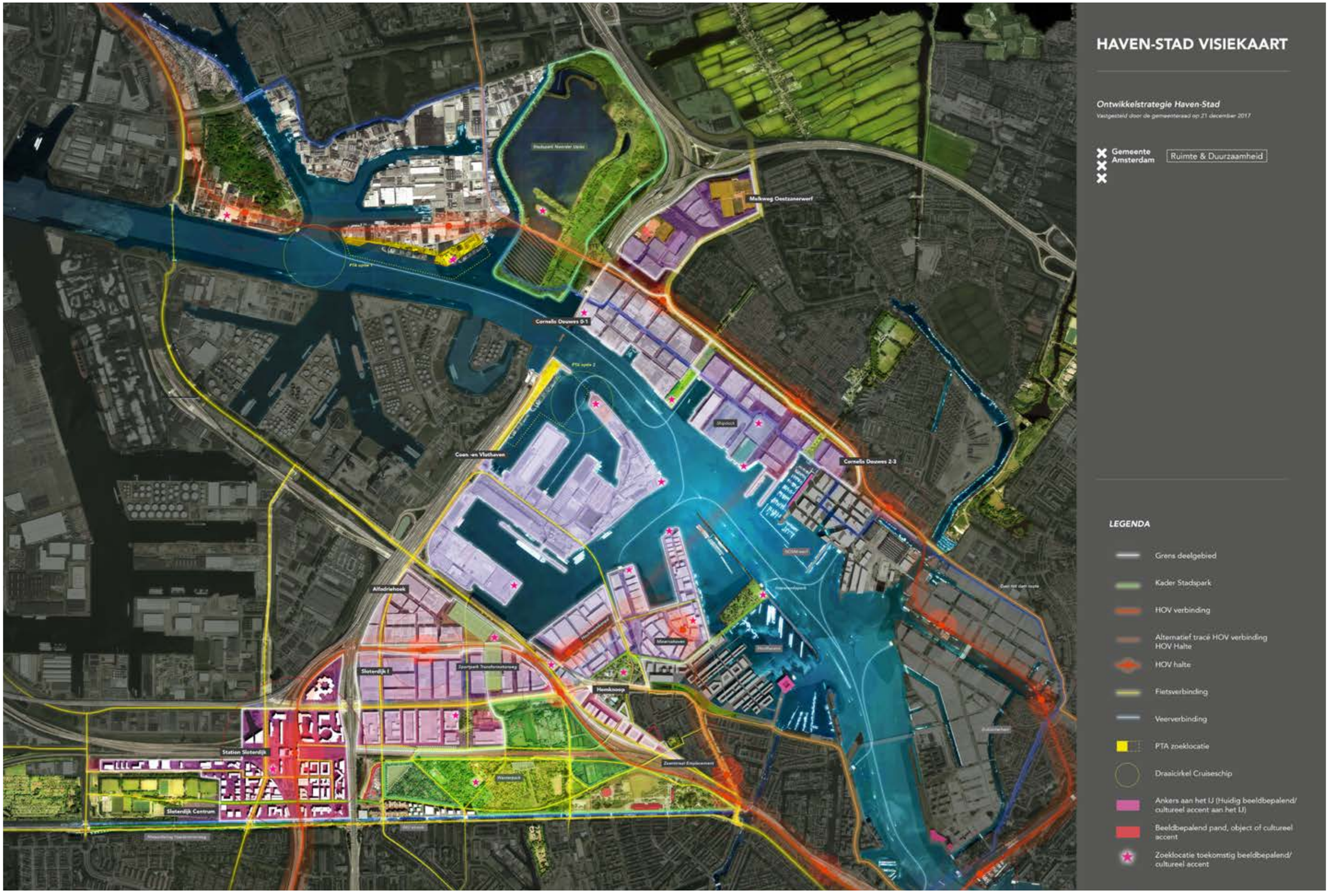
1.3 Ontwikkelstrategie 2017

Uitgangspunten Ontwikkelstrategie Haven-Stad 2017
Kort samengevat zijn in de Ontwikkelstrategie 2017 de volgende uitgangspunten vastgesteld:

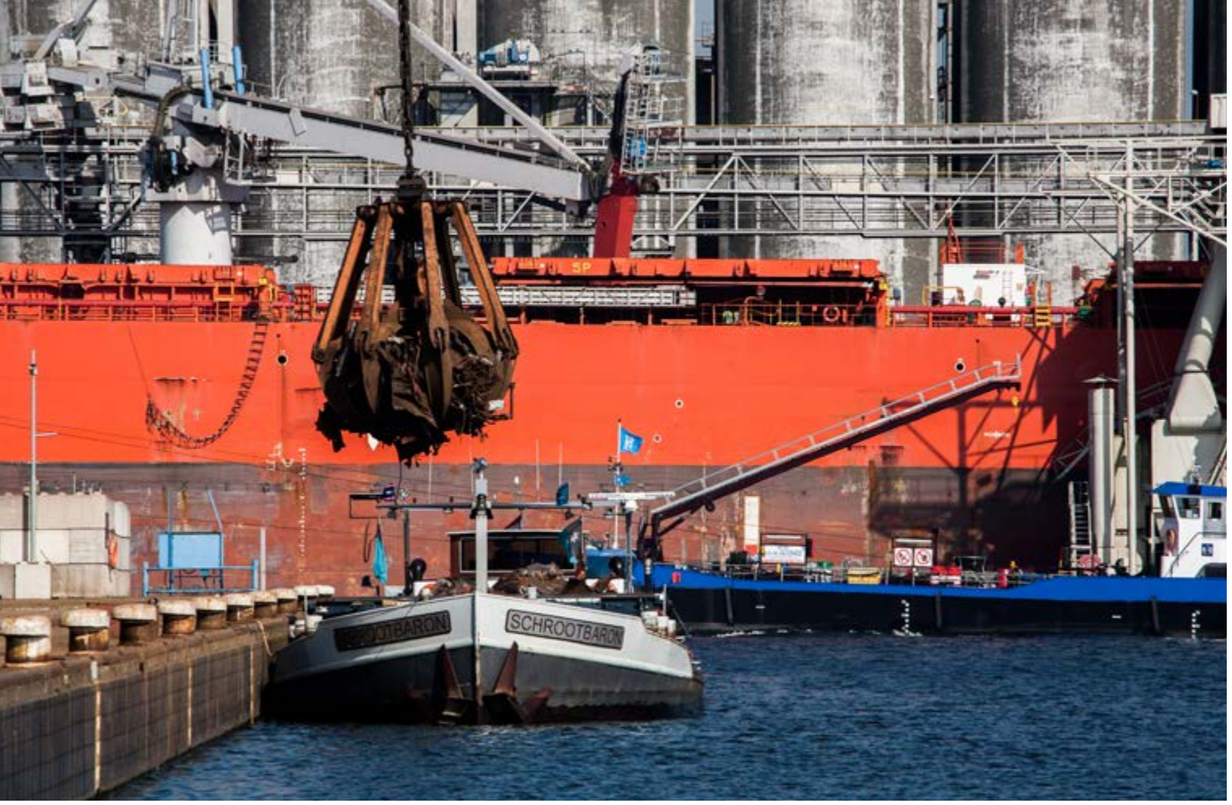
- Het gebied van Haven-Stad wordt getransformeerd naar een gemengd, hoogstedelijk leefmilieu, in een mengverhouding naar vloeroppervlak van 80% wonen en 20% niet-wonen/
- In Haven-Stad zullen 40.000 tot 70.000 woningen worden gebouwd.
- De wijken in Haven-Stad krijgen een gemengde bevolkingssamenstelling, naar sociaaleconomische status, leeftijd en samenstelling van de huishoudens.
- Haven-Stad zal ruimte bieden aan 45.000 tot 58.000 arbeidsplaatsen.
- Bij de transformatie speelt het investeringsperspectief van de zittende bedrijven een voorname rol.
- In Haven-Stad wordt een maatschappelijk, cultureel en commercieel voorzieningenprogramma gerealiseerd dat past bij een hoogstedelijk leefmilieu.
- Haven-Stad krijgt een gebiedsverbindend, kwalitatief hoogwaardig netwerk van groen-blauwe ruimtes en structuren, volgens de Amsterdamse Referentienorm.
- In Haven-Stad wordt prioriteit gegeven aan fietsers en voetgangers en er wordt ingezet op hoogwaardige, fijnmazige OV-infrastructuur (bus, tram en metro).
- Haven-Stad loopt voorop op het gebied van duurzaamheid en circulariteit.

Zie voor meer informatie: Brondocument 'Ontwikkelstrategie Haven-Stad' uit 2017





Illustratie: Overzichtskaart Haven-Stad in de Ontwikkelstrategie 2017



Amsterdam Haven-Stad, overslagactiviteiten Bunge - Sojabonen (voormalig Cargill) en AST - Amsterdam Scrap Terminal, in de Vlothaven en de Mercuriushaven



Amsterdam Haven-Stad, Danzigerkade met onder andere het kantoor van PVH Fashion Industry. Op de achtergrond de schoorsteen van de Hemcentrale



Amsterdam Haven-Stad, REM Eiland, voormalig uitzendplatform van de piratenzender TV Noordzee, nu bar, studio, restaurant en dakterras in de Nieuwe Houthaven Ontwerp Concrete Architectural Associates



Amsterdam Haven-Stad, bloesemlaan, wandelboulevard en zomerzwembad in de vorm van een kunstmatig meer in het Cultuurpark Westergasfabriek Ontwerp Gustafson Porter + Bowman, Beeld Edwin van Eis



Amsterdam Haven-Stad, Het Oude Westerpark, ontworpen in de Engelse Landschapsstijl, gerenoveerd in 2003. Ontwerp Leonard Antonij Springer / Gustafson Porter +Bowman, Beeld Edwin van Eis



Amsterdam Haven-Stad, circulair en ambachtelijk tijdelijk bedrijventerrein 'Tuin van Bret' waar ruimte is voor allerlei initiatieven en verbinden centraal staat. Beeld Edwin van Eis



Amsterdam Haven-Stad, ecologische waterzuivering, verpoosplek en restaurantgebouw in het Cultuurpark Westergasfabriek Ontwerp Gustafson Porter + Bowman, Beeld gp-b.com



Amsterdam Haven-Stad, Play Padel Club met op de achtergrond Wasa Student Village met woningen voor jongeren, studenten en statushouders, Sloterdijk Centrum. Ontwerp Studio Selva, Beeld uptownsloterdijk.nl



Amsterdam Haven-Stad, kunstmanifestatie 'Play Station Sloterdijk' met op de achtergrond kantoorcomplex Bright Offices aan de La Guardiaweg en Metrolijn, Sloterdijk Centrum Ontwerp Intersections: Hertog Nadler, Beeld playstationsloterdijk.com / Mariska Pot

Luchtfoto van Sloterdijk I en in de verte het IJ, Pontsteiger, de Silodam en Amsterdam Noord.

Deel 2

Basis Raamwerkkaart - Ruimtevraag, Reserveringen en Inpassingsopgaven

In dit hoofdstuk wordt aangegeven wat de ruimtelijke basis randvoorwaarden zijn bij het langjarige transformatieproces. Voor verschillende plekken en zones in het plangebied wordt verduidelijkt wat met meer of minder flexibiliteit in locatie of maatvoering ingepast moet worden.

2.1 Plangrens, deelgebieden en projecten

Sloterdijk Centrum
Sloterdijk Centrum is aan het transformeren. De oude monocultuur van werken wordt doorbroken. Het gebied wordt de komende jaren een plek waar wonen, werken, verblijven, produceren, ontspannen en ondernemen samenkomen. Er wordt gestreefd naar een woon-/werkverhouding van 50%-50%. De stationsknoop Sloterdijk heeft zich met het achtste NS-station van Nederland, de metro, bus- en de tramverbindingen ontwikkeld tot één van de best bereikbare plekken van Nederland. De stationsomgeving zal zich de komende jaren ontwikkelen tot een hub voor de metropoolregio, die in zijn wijde omtrek betekenis heeft, maar ook sterk verweven is met zijn omgeving.

Sloterdijk I Zuid en Sloterdijk I Noord
Sloterdijk I bestaat uit een zuidelijk en een noordelijk gedeelte. Sloterdijk I Zuid zal de komende jaren transformeren van bedrijventerrein naar een gemengd woon-werkgebied met een hoog kwalitatief en aantrekkelijk leefmilieu. Het gebied is uitstekend aangesloten op stad en regio. Er wordt in de plannen uitgegaan van hoogstedelijke bouwblokken met ruimte voor stadsverzorgende bedrijvigheid in de plint. In Sloterdijk I Noord is woningbouw na 2029 mogelijk.

Hemknoop (voorheen Sportpark Transformatorweg/Amsterbaken)
Het deelgebied Hemknoop wordt op dit moment gekenmerkt door aanwezige infrastructuur en sportvelden. Het vormt een schakel tussen Sloterdijk I, de Minervahaven, het Westerpark en het Zaanstraat emplacement. Op deze strategische plek is in de toekomst, met het sluiten van de Ringlijn, het nieuwe metrostation Hemknoop gedacht. De opgave is hier om de infrastructuurconditie te combineren in een een hoogstedelijk leefmilieu. Het gebied heeft de potentie om één van de hoogstedelijke subcentra van Haven-Stad te worden.

Zaanstraat Emplacement
Het Zaanstraat emplacement is een schakel tussen de Spaarndammerbuurt en het stadspark Westerpark. Met het sluiten van de Ringlijn zal de kop van het emplacement aansluiten op het nieuwe metrostation Hemknoop. Het noordelijk deel van dit deelgebied ligt in de directe invloedssfeer van deze Hemknoop en wordt daarom in hogere dichtheid uitgewerkt. Hierdoor ontstaat er optimaal ‘draagvlak’ voor een openbaar vervoersknoop. De oude revisieloods op het Zaanstraat emplacement kan een bijzonder programma huisvesten. Deel van de opgave is om ook groen en sportvoorzieningen in het gebied een plek te geven.

Minervahaven
De Minervahaven vormt een schakel tussen het net opgeleverde woongebied van de Houthaven, de Coen- en Vlothaven en de nieuwe Hemknoop. Een deel van de Minervahaven is de afgelopen jaren in rap tempo ‘verkleurd’ naar een gewilde vestigingsplek voor bedrijvigheid in de creatieve sector, leisure en een hotel. In de Minervahaven kan na 2029 woningbouw worden toegevoegd waardoor een aantrekkelijk gemengd woon-werkgebied zal ontstaan. Minervahaven Noord A ligt binnen de invloedssfeer van de nieuwe Hemknoop en daarom zal hier gemengd wonen en werken in hogere dichtheid uitgewerkt worden. Door het opnieuw uitgraven van het Houtveemkanaal, wordt ingezet op realisatie van een bijzonder eilandmilieu. Het karakter van Minervahaven Noord B is grotendeels al bepaald door de recent gerealiseerde nieuwbouw. Ter plaatse van Minervahaven Zuid B is de nieuwe Westbrug over het IJ gepland. Twee belangrijke groengebieden zullen onderdeel worden van het deelgebied Minervahaven: het volkstuinpark Zonnehoek en het nieuw aan te leggen Haparandapierpark.

Alfadriehoek
De Alfadriehoek vormt aan de zuidzijde samen met Sloterdijk I Noord een cluster rondom de halte Isolatorweg. Binnen de invloedssfeer van deze halte komt een hoge dichtheid aan gemengd wonen-werken. De noordzijde van de Alfadriehoek grenst aan de Nieuwe Hemweg. Op dit moment wordt hier een nieuwe aansluiting gemaakt met de Contactweg. In de nabijheid hiervan wordt een op de omliggende wijken georiënteerde mobiliteitshub ontwikkeld. De bebouwing van de Alfadriehoek presenteert zich op prominente wijze aan de Nieuwe Hemweg. Onderdeel van de opgave in deelgebied Alfadriehoek is een nieuw wijkpark.

Cornelis Douwes 2-3
In het deelgebied Cornelis Douwes 2-3 kan – eventueel in samenhang met de ontwikkeling van een compacte hinderarme scheepswerf – na 2029 woningbouw met een bijzonder uitzicht over het IJ worden gerealiseerd. Hierdoor ontstaat een gemengd stedelijk woon-werkgebied. Een groot gedeelte van het terrein is tot die tijd in gebruik voor scheepswerf activiteiten. Voor het gebied zijn ruimtelijk en programmatisch meerdere scenario’s denkbaar waarin wonen gecombineerd wordt met (water)gebonden bedrijvigheid. Onderdeel van deze opgave is een park gekoppeld aan het IJ.

Cornelis Douwes 0-1
Ook Cornelis Douwes 0-1 zal op termijn transformeren naar een gebied waar gewoond en gewerkt wordt. Langs de Cornelis Douwesgebieden loopt een HOV-verbinding naar Zaanstad. Rondom de haltes van deze verbinding liggen de hoogste dichtheid. In beide gebieden wordt onderzocht of stadlogistiek over het water hier een plek kan vinden. Een route langs het water, waar mogelijk gekoppeld aan de groenopgave, is een opgave voor de beide Cornelis Douwesgebieden.

Melkweg Oostzanerwerf
Deelgebied Melkweg Oostzanerwerf is een gebied waar sport de belangrijkste functie is. Het is één van de twee grotere sportparken in Haven-Stad, waarbij hier ook een verbinding wordt gelegd met het aanliggende groene Waterland West. Ook wordt in de Melkweg Oostzanerwerf een belangrijke mobiliteitshub van Haven-Stad aangelegd.

Coenhaven en Vlothaven
De Coen- en Vlothaven ligt in het hart van Haven-Stad. Hier kan op termijn een uniek hoogstedelijk gemengd woon-werkgebied gerealiseerd worden dat grotendeels omringd is door water. In de Coenhaven wordt een nieuw stadspark aangelegd dat door de ligging aan het water en de industriële relicten mogelijk net zo populair kan worden als het Westerpark. Ook is de Coenhaven een onderzoekslocatie voor de verplaatsing van de Passengers Terminal Amsterdam. Door de ligging en menging met (gebiedsoverstijgende) voorzieningen kan ook hier een subcentrum van Haven-Stad ontstaan.

Westerpark
Het deelgebied Westerpark is het grootste stadspark van Amsterdam. Het bestaat uit veel verschillende onderdelen. Onder andere het Oud Westerpark, de natuurspeeltuin ‘t Woeste Westen, begraafplaats St. Barbara, de volkstuinparken Sloterdijkermeer en Nut&Genoegen, de buurtboerderij Ons Genoegen, de waternatuurtuin, Kinderboerderij en schooltuinen maken er onderdeel van uit. Daarmee is het park een schakel tussen Bos en Lommer, de Spaarndammerbuurt, Sloterdijk Centrum en Sloterdijk I en de Hemknoop. Het park wordt toegankelijker gemaakt voor huidige en toekomstige parkbezoekers. Het openbare ruimte netwerk, inclusief de entrees naar het park, wordt uitgebreid en krijgt meer samenhang. Matig of extensief gebruikte delen worden beter toegankelijk en bruikbaar gemaakt.

Noorder IJ-plas
Aan de noordkant van het IJ, in de oksel van snelweg A8 en A10, ligt het gebied Noorder IJ-Plas; een nog nauwelijks bekende evenknie van de groene zone waar het Westerpark in ligt, met grote potenties. Het is te zien als een groene verbinding tussen Zaanstad en de Noordelijk IJ-oevers.
Van onontdekt ruig gebied kan de Noorder IJ-plas ontwikkeld worden tot een stadspark met ruimte voor natuur in combinatie met kleinschalige voorzieningen. Hierdoor kan het een belangrijke plek om te ontspannen worden voor bewoners van zowel Amsterdam als van Zaanstad.

Fasering: volgend en faciliterend
Het Integraal Raamwerk is bedoeld om tijdens de formele stappen (en waar nodig en mogelijk vooruitlopend op) regie te kunnen voeren op relevante functionele-, programmatische-, en ruimtelijke aspecten bij het transformatieproces binnen het projectgebied Haven-Stad.
De onderstaande stappen in de ontwikkeling zijn hierbij relevant:

2020-2030:
Conform de fasering uit de Ontwikkelstrategie is dit de periode waarin deelgebiedsontwikkeling met woningbouw mogelijk is in de deelgebieden Sloterdijk Centrum, Sloterdijk I Zuid en het Zaanstraatemplacement.
Dit zijn de gebieden die buiten de grens van het convenant Houthavens/NDSM liggen. In de overige gebieden zijn in principe alleen ontwikkelingen zonder wonen mogelijk. Het convenant biedt wel ruimte voor faciliterende-, en aanjaagprojecten op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte, commerciële of maatschappelijke voorzieningen etcetera. Het Integraal Raamwerk verduidelijkt welke projecten dit zouden kunnen zijn en hoe zij een bijdrage leveren aan de opbouw van de verschillende stedelijke systemen en structuren.

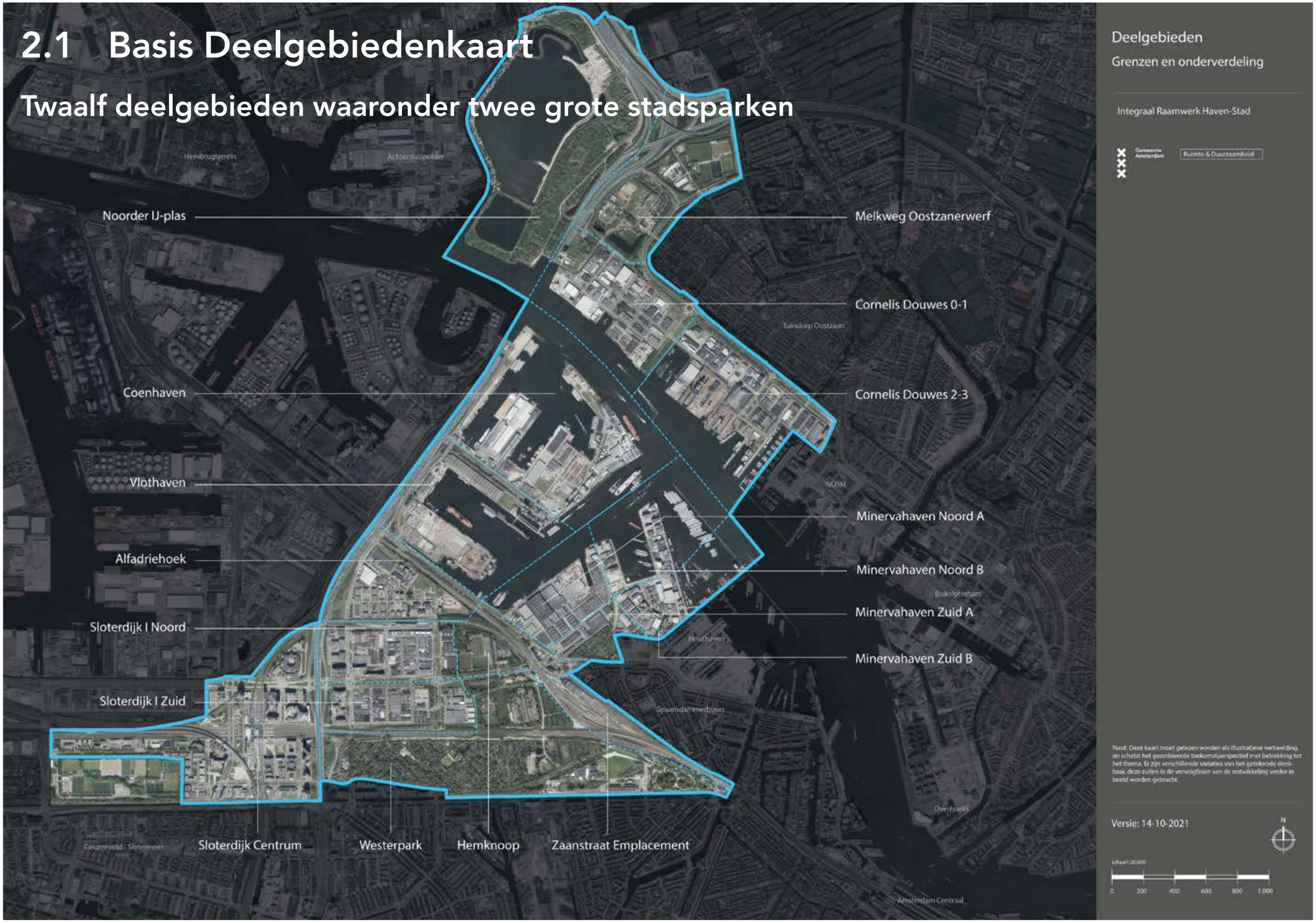
2030-2040:
In deze periode is het mogelijk om, conform het Convenant Houthavens/NDSM uit 2009, de deelgebieden Minervahaven, Sloterdijk I Noord, Sportpark Transformatorweg, Alfadriehoek, en de Cornelis Douwes terreinen te ontwikkelen in inclusief woningbouw. Dit met inachtneming van de dan aanwezige milieusituatie. Ontwikkeling van deze deelgebieden kent eventueel nog een tussenstap. Doorlopende grootschalige woningbouwontwikkeling is in deze periode namelijk alleen mogelijk indien de beperkende condities op orde zijn. Daarnaast is ontwikkeling goed afgestemd op het proces van de aanliggende stedelijke (her)ontwikkelingsgebieden bepalend voor de voortgang.

2040-2055:
in deze periode kan conform het convenant en de Ontwikkelstrategie 2017, de transformatie van deelgebied Coen- en Vlothaven naar een gemengd woon-werkgebied plaats vinden.

Het raamwerk houdt rekening met deze stappen en biedt mogelijkheden voor het implementeren van projecten van verschillende soort, op verschillende schaal en met een gebiedsontwikkelingsgerelateerde- of een zelfstandige uitvoeringsplanning tijdens dit proces.

2.1 Basis Deelgebiedenkaart

Twaalf deelgebieden waaronder twee grote stadsparken



2.2 Ruimtevraag, reserveringen en inpassingsopgaven - Landzijde

Basis voor goede stadsontwikkeling

De ontwikkeling van Haven-Stad strekt zich uit over vele decennia en kenmerkt zich door niet op voorhand geheel voorspelbare transformatiekarakteristieken. Voor Haven-Stad is geen blauwdrukplan of vaststaand ontwerp te maken, er zal worden gewerkt aan de hand van een 'raamwerk'. Een raamwerk dat rekening houdt met wat moet en dat mogelijk maakt wat kan.
Het 'Integraal Raamwerk Haven-Stad' is het kader waarbinnen Haven-Stad zich als compleet en integraal nieuw deel van de stad kan ontwikkelen. Het biedt houvast met betrekking tot de basis randvoorwaarden voor een goede stadsontwikkeling.

Het Raamwerk geeft ook nadere duiding van de kansen en mogelijkheden die er zijn om te komen tot realisatie van een uniek en ruimtelijk kwalitatief hoogwaardig nieuw deel van de stad.

Door te werken aan de hand van het Integraal Raamwerk wordt voorkomen dat belangrijke thema's of onderdelen nodig voor de realisatie van een kwalitatief stedelijk gebied worden vergeten, op een bij nader inzien verkeerde plek belanden of dat bestaande kwaliteiten onnodig verloren gaan.

Voor dit raamwerk zijn de ambities beschreven in de Ontwikkelstrategie Haven-Stad 2017 als uitgangspunt genomen en vertaald in een set ruimtelijke of beschrijvende systeemkaarten.

Functie Basis Raamwerkkaart

Een bijzondere plaats in het Integraal Raamwerk Haven-Stad wordt ingenomen door de Basis Raamwerkkaart. Deze heeft tot doel te verduidelijken welke ruimtereserveringen nodig, en welke plekken primair van belang zijn om de ambities van Haven-Stad te kunnen realiseren.

Voor onderdelen die als vanzelfsprekend volgen uit de huidige situatie of logischerwijs uit een systeemoverweging, bijvoorbeeld op het gebied van ontsluiting is exact aangegeven welke zone hier voor gereserveerd moet worden. Voor onderdelen van het toekomstig stedelijk systeem als bijvoorbeeld ruimte voor groen en buitensport is dit in de Basis Raamwerkkaart globaler gedaan en is vooral aangegeven wat de toekomstige inpassingsopgave is.

De inpassingsopgaven die in de Basis Raamwerkkaart en bijbehorende kaarten zijn aangegeven zijn gebaseerd op realisatie van het maximale woon- en werkprogramma uit de Ontwikkelstrategie 2017.
Er wordt uitgegaan van realisatie binnen de plangrens van een volledig voorzieningenpakket volgens de 'Referentienorm maatschappelijke voorzieningen, groen en spelen'.

Voor de primaire elementen binnen de verschillende thema's van het Integraal Raamwerk – Identiteit, Stedelijkheid, Rust & Ruimte, Mobiliteit en Duurzame Infrastructuur – is in de Basis Raamwerkkaart aangegeven wat hun benodigde ruimtevraag is of relevante positie in het plangebied is.

In de kaart zijn alleen die onderdelen opgenomen bij welke schaal, maat en plek relevant zijn gedurende de gehele transformatie. Aanvullingen op de basiskaart zijn mogelijk en afhankelijk van de wijze waarop de prioriteiten in de loop van de transformatie worden gesteld of verlegd.

De thema's onderling hebben diverse relaties of afhankelijkheden en grijpen op plekken in elkaar. Zo hebben onder- en bovengrondse functies in de openbare ruimte een relatie en worden bijvoorbeeld ook binnen de ruimtereservering voor lanen en straten groennormen gerealiseerd. Binnen de structuur en de onderdelen van de Basis Raamwerkkaart is dit mogelijk.
De Basis Raamwerkkaart maakt ook een samenhangende ontwikkeling op bijvoorbeeld het gebied van hoofdontsluitingen, secundaire ontsluitingen en ondersteunende onderdelen van het mobiliteitssysteem als stations, hubs en oeververbindingen mogelijk.

Verdere inhoudelijke duiding en verdieping van de Basis Raamwerkkaart en een eerste voorbeelduitwerking voor de verschillende dimensies van het Integraal Raamwerk wordt gegeven in de thematische hoofdstukken; Identiteit, Stedelijkheid, Rust en Ruimte, Mobiliteit en Duurzame Infrastructuur.

Borging noodzakelijkheden en verzilvering kansen

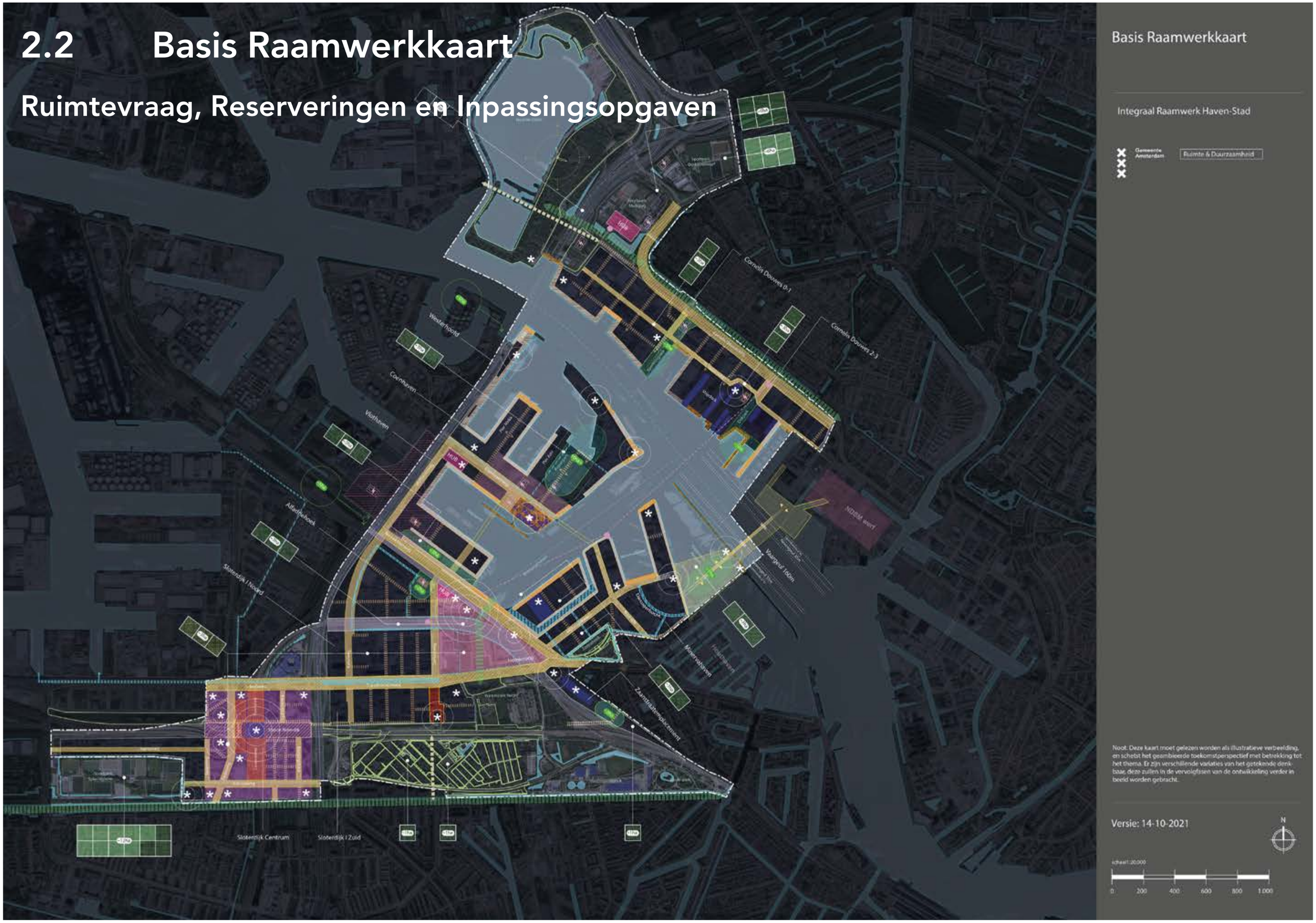
Aan de hand van de Basis Raamwerkkaart wordt geborgd dat projecten en systemen voor bijvoorbeeld verkeers-, electriciteits- en warmte infrastrucuur hun voor realisatie benodigde ruimte krijgen en wordt de kans op functionele en robuuste systemen op dit vlak geoptimaliseerd.
Daarnaast borgt het hanteren van de Basis Raamwerkkaart als vertrekpunt voor verdere thematische of gebiedsuitwerkingen dat de kwantitatieve ambities op bijvoorbeeld het vlak van gebruiksgroen en ruimte voor buitensport worden gerealiseerd.

Het plangebied van Haven-Stad kent een grote hoeveelheid en een brede variëteit aan ruimtelijke kwaliteiten.
Aan de hand van de Basis Raamwerkkaart worden deze waar maat of locatie relevant zijn gespecificeerd en daarmee hun toekomstige uitwerking mogelijk gemaakt.
Zo zijn in de Basis Raamwerkkaart de centrumgebieden, mogelijkheden voor unieke wijkparken, bijzondere kades of monumentale gebouwen en plekken aangegeven.



2.2 Basis Raamwerkkaart

Ruimtevraag, Reserveringen en Inpassingsopgaven



Landzijde en Waterzijde

De transformatie binnen het plangebied vindt vanuit twee parallelle processen plaats; gerelateerd aan de landzijde en gerelateerd aan de waterzijde. In de Basis Raamwerkkaart zijn vooral de onderdelen aangegeven die volgen uit de ontwikkeling van het stedelijk systeem. In de Basis Watergebruikskaart zijn de verschillende vlakken aangegeven waar tijdens de transformatie het watergebruik zich zal herschikken en vormen.

Vertrekpunt voor verdere uitwerkingen

De Basis Raamwerkkaart moet gezien worden als een getekend 'programma van eisen'. Niet in de zin van blauwdruk maar in de zin van een set specifiek gedimensioneerde en gelokaliseerde onderdelen die bij de realisatie van Haven-Stad van fundamenteel belang zijn.

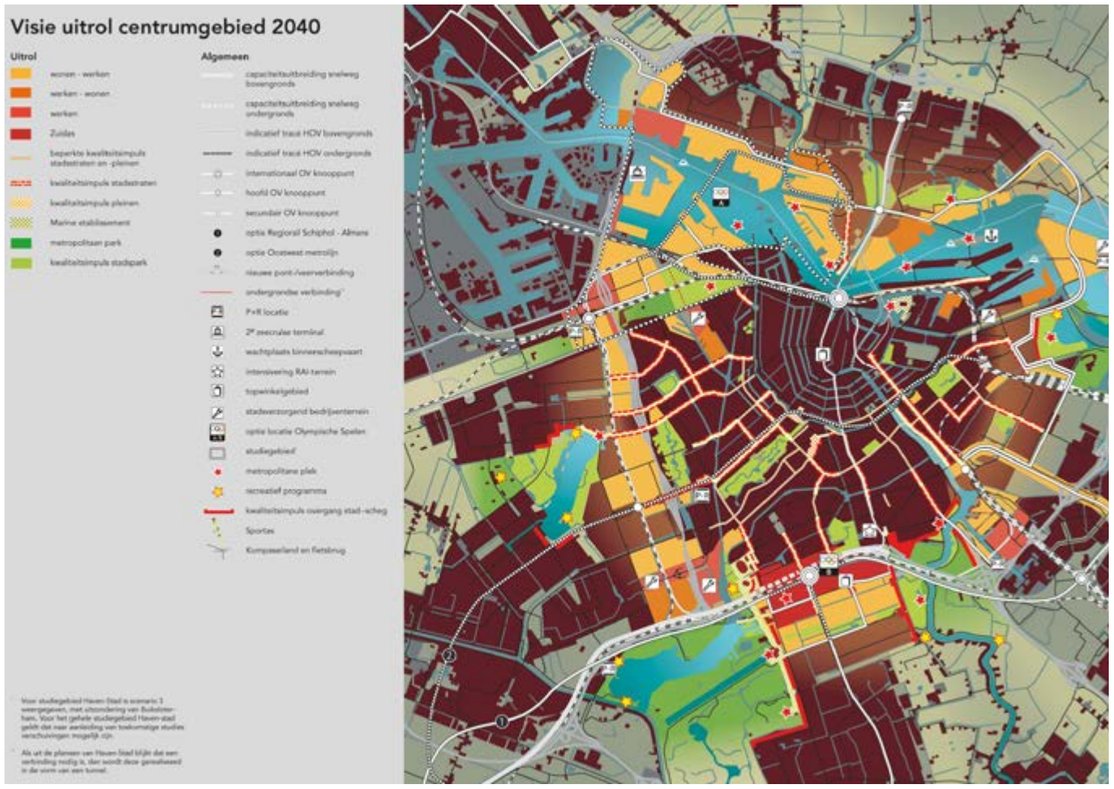
De Basis Raamwerkkaart vormt – tezamen met de thema specifieke kaarten en toelichtingen - het vertrekpunt voor verdere verkenningen en kleinere of grotere transformatie initiatieven of gebiedsuitwerkingen.
De exacte positionering en vormgeving van de verschillende onderdelen volgt uit specifiek ontwerponderzoek in de toekomstige ontwikkelstappen van het transformatieproces.

Daarnaast is het aan de hand van de Basis Raamwerkkaart en achterliggende documenten mogelijk gedurende de ontwikkeling te monitoren of ruimtelijke ambities op het vlak van bijvoorbeeld ontsluiting, groen of sport op tijd worden gerealiseerd en in balans zijn met de ontwikkeling van woon- en werkfuncties.

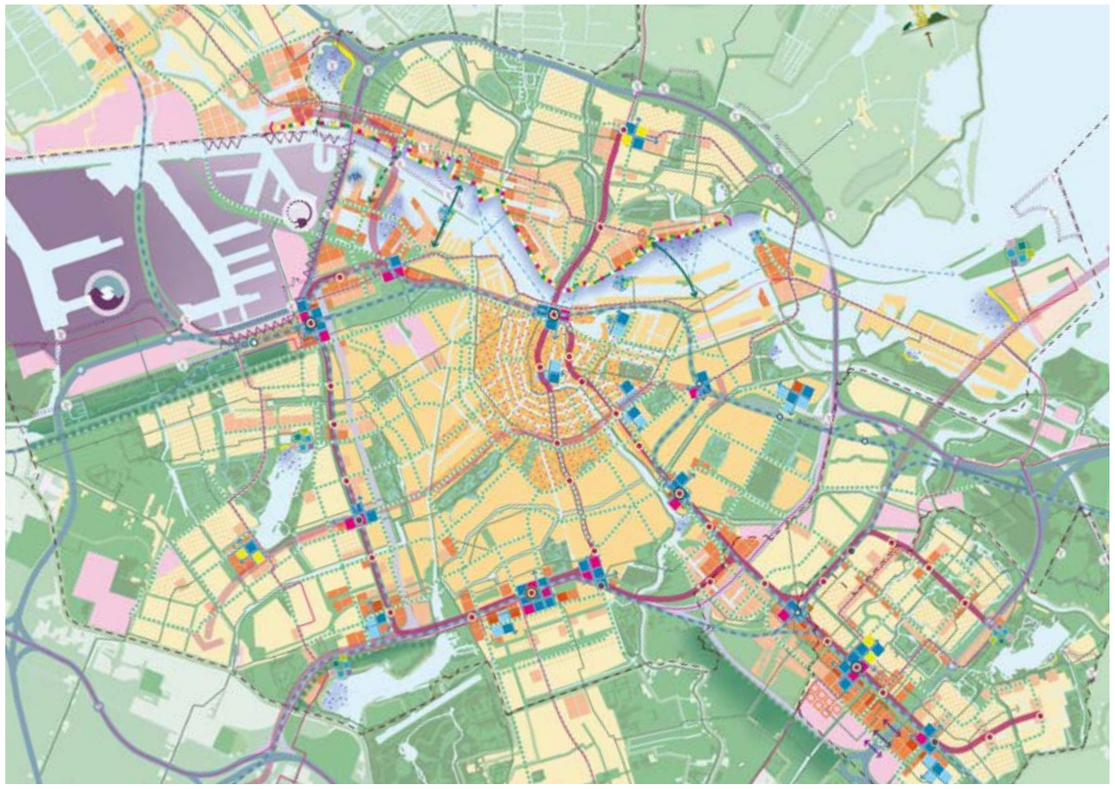
Onderdelen Basis Raamwerkkaart

In de Basis Raamwerkkaart hebben de volgende onderdelen een concrete zone, plek, maat of schaal gekregen:

- De belangrijkste centrumgebieden waar maximale integratie van infrastructuur en een met gemengd programma gevulde bebouwing het doel is.
- Doorgaande tracés van voldoende lengte en breedte voor zowel bovengrondse als ondergrondse infrastructuur op bijvoorbeeld het gebied van openbaar vervoersverbindingen, hoofdwegen, warmte- en electriciteitstracés.
- Essentiële verbindingen en schakels binnen deze tracés die nu nog ontbreken zoals schakels in het openbaar vervoers netwerk of fietspadennetwerk met de bestaande stad, snelweg aansluitingen en oeververbindingen.
- Reserveringen voor een tracé voor de verlenging van de Metro ringlijn en bijbehorende stations en opstelterrein voorzieningen.
- Indicatieve reserveringen voor nutsvoorzieningen en objecten ten behoeve van een duurzame infrastructuur zoals onderstations, windmolens en mobiliteitshubs.
- Benodigde aanvullende onderdelen van voldoende maat voor een duurzaam waterhuishoudingsysteem.
- Verbindingen en schakels om tot een samenhangend ecologisch en groen recreatief netwerk te komen.
- Een samenhangend en fijnmazig patroon van straten en paden.
- Een gevarieerd palet aan kades en gebruiksmogelijkheden voor de waterkant. De meest bijzondere delen worden in de kaart geïdentificeerd.
- Indicaties voor de wijze waarop een cruiseterminal ter vervanging van de huidige Passengers Terminal Amsterdam kan worden ingepast.
- De wijze waarop een eventuele kabelbaan ingepast kan worden.
- Reserveringen voor gewenste wijkparken en verblijfsplekken als pleinen van voldoende maat en zones waar kwaliteitsimpulsen in het openbaar gebied wenselijk zijn.
- Indicaties voor omvang en inpassingsopties voor stedelijke buitensportvoorzieningen.
- Indicaties van te integreren karakteristieke structuren, plekken en gebouwen met een monumentale of cultuurhistorische waarde.
- Indicaties van unieke plekken van hoge ruimtelijke kwaliteit welke als karakteristieke en beeldbepalende plekken geschikt zijn voor vestiging van programmatische functies van stedelijk belang.



Illustratie: Haven-Stad in de Structuurvisie Amsterdam 2040 'Economisch sterk en duurzaam' uit 2011



Illustratie: Haven-Stad in de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 ''Een menselijke metropool''uit 2021

2.2.1 Structuurvisie Amsterdam 2040

Economisch sterk en duurzaam

De Structuurvisie 2040 had een stad voor ogen 'waar het goed toeven is', dat wil zeggen: voldoende geschikte woningen op diverse locaties, de aantrekkingskracht van een wereldstad met een attractief vestigingsmilieu en ruimte voor groen. De Structuurvisie 2040 ging uit van 70.000 extra woningen, gecombineerd met ruimte om kansrijke economische sectoren vast te houden en aan te trekken en de lokale en regionale economie te laten floreren. Op deze manier werd er ingezet op het verder ontwikkelen als kernstad van een internationaal concurrerende, duurzame, Europese metropool.
Amsterdam maakte met de Structuurvisie 2040 de keuze om het groene buitengebied te sparen. De visie ging uit van inventief verdichten en de omvorming van bestaand bebouwd gebied. Bij deze extra woningen hoort extra draagvlak voor voorzieningen, extra investeringen in de openbare ruimte en, efficiënter omgaan met energie en vervoer. In de Structuurvisie 2040 werd al de keuze gemaakt om in te zetten op de verdere ontwikkeling en integratie van een samenhangend OV-netwerk. Het sluiten van de Ringlijn en minder ruimte voor de auto zijn onderwerpen die in deze visie al worden onderbouwd.
Ook is met het vaststellen van de Structuurvisie ingezet op een hoogwaardiger inrichting van de openbare ruimte en investeren in recreatief gebruik van groen en water. De parken en het groen worden in de visie beschouwd als essentieel voor de groei van de stedelijke economie. Daarnaast is er een richting gekozen op het gebied van energie in het postfossiele brandstoftijdperk.
Deze uitgangspunten hebben de basis gevormd voor de Ontwikkelstrategie Haven-Stad 2017. Op deze manier bouwt de gemeente Amsterdam, samen met andere gemeenten in de regio en partijen uit de markt en het bedrijfsleven, aan een economisch sterke en duurzame metropool met een uitstekend (regionaal) openbaar vervoersnetwerk en een aantrekkelijke, kwalitatieve openbare ruimte.



Zie voor meer informatie: Structuurvisie Amsterdam 2040 'Economisch sterk en duurzaam' uit 2011

2.2.2 Omgevingsvisie Amsterdam 2050

Een menselijke metropool

De Omgevingsvisie geeft voor het grondgebied van de Gemeente Amsterdam de visie tot 2050 op de inrichting en ontwikkeling van de fysieke leefomgeving. Het vormt voor de Gemeente Amsterdam een kader voor beleid en programma's voor de fysieke leefomgeving en ruimtelijke projecten.
Deze Omgevingsvisie gaat veel meer dan eerdere structuurplannen en de structuurvisie over de leefomgeving in brede zin. Dat vraagt om het verenigen van een integrale visie op de ontwikkeling van Amsterdam in een internationale context en als regionaal functionerende metropool met een perspectief op een aantrekkelijke stad met leefbare buurten, waarin alle inwoners gelijke kansen op ontwikkeling hebben. Klimaatverandering, de energietransitie, technische innovaties, vergrijzing en internationalisering stellen zijn de grote opgaven.

Groei van grote steden als Amsterdam is alles behalve een tijdelijk fenomeen. Basishouding van de gemeente Amsterdam is om die groei als kans te omarmen. Haven-Stad is hierin één van de belangrijkste projecten . De ambitie is om een betere stad te worden en juist de groei van de stad is daarvoor onontbeerlijk. Richting 2050 wordt de kijk op de stad verruimd. Een meerkernige ontwikkeling zorgt voor de evenwichtige ontwikkeling van stad en de regio. De druk op het centrum wordt verminderd en er is ruimte voor stedelijke kwaliteit in alle stadsdelen. Door de bestaande stad te verdichten en te transformeren kunnen Amsterdam groeien binnen grenzen. Er wordt ingezet op een leefbare stad voor mens, dier en plant door radicale vergroening. Deze vergroening krijgt vorm in nieuwe parken, in de openbare ruimte en op en aan gebouwen.
Haven-Stad met bestaande en nieuwe centrumgebieden, huidige en nieuw aan te leggen parken en bijzondere plekken speelt in dit alles een belangrijke rol.



Zie voor meer informatie: Omgevingsvisie Amsterdam 2050 'Een menselijke metropool' uit 2021

2.3 Ruimtevraag, reserveringen en inpassingsopgaven - Waterzijde

Water in Haven-Stad

Typisch voor dit deel van Amsterdam is de aanwezigheid van water en het gebruik daarvan. Water in alle maten en schalen, voor varen, logistiek, zwemmen of voor een weids uitzicht. De waterkarakteristieken worden bepaald door het grootschalige water van het IJ en de monumentale en gevarieerde havenbekkens met daarnaast het fijnmazige netwerk van water in het binnendijkse deel van Haven-Stad en de aanliggende gebieden.

Het gebruik van het water is, niet zoals op het land vastgelegd in bestemmingsplannen, maar in een watergebruiksplan. Uit de 'Basis Watergebruikskaart' blijkt dat het water in Haven- Stad op dit moment volledig in gebruik is voor nautische activiteiten.
Deze nautische activiteiten vinden in verschillende verschijningsvormen plaats. Het gaat bijvoorbeeld om 'board to board' overslag tussen twee schepen op het water, om overslag van schip naar land, om het aanleggen van duwbakken en om ligplaatsen voor binnenvaartschepen en pontveren. Ook 'de gereedschapskist van de haven', waar een groot deel van de drijvende benodigdheden voor het havenfunctioneren ligt, is in het gebied gesitueerd.
De afgelopen jaren is er al een verschuiving van de havengebonden bedrijvigheid, en daarmee het gebruik van het water, aan het plaatsvinden. In de Minervahaven hebben zich bijvoorbeeld bedrijven in de creatieve sector zich aan de kades van de Danzigerpier en de Moermanskpier gevestigd waardoor er hier geen directe overslag van goederen meer plaatsvindt.

Hoofdtransportroute

Het IJ loopt door het plangebied Haven-Stad. De vaarweg functioneert als zeetoegang van het Noordzeekanaalgebied en verbindingscorridor met het Europese achterland (dit als onderdeel van het 'TEN-T netwerk'). Het is daarmee een belangrijke hoofdtransportroute.
Dat betekent dat het water van essentieel belang is voor de bereikbaarheid van het havengebied en de omgeving. Deze functie zal tijdens en na de realisatie van Haven-Stad behouden blijven. Dit heeft beperkende consequenties voor het gebruik van deze waterruimte voor recreatievaart of watersport.

Zolang de zware havenactiviteiten van de bedrijven in de Coen- en Vlothaven plaatsvinden is watersport en recreatievaart niet mogelijk. Na de transformatie is het water binnen Haven-Stad alleen ontsloten via de hoofdvaarweg. Er zal te zijner tijd nader onderzoek gedaan dienen te worden naar inpassing van een 'nautisch fietspad'.

Oeververbindingen

De Commissie d'Hooge heeft in 2020 geadviseerd ter hoogte van de Haparandadam een vaste oeververbinding te realiseren en de formele functie als nautische toegangsweg voor het IJ ten oosten van deze verbinding af te waarderen en ten westen van deze oeververbinding in stand te houden. Vanuit stedelijk gebruik als hoofdverbinding voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer heeft de realisatie van een brug de voorkeur boven realisatie van een tunnel. Het voorstel voor een brug door de Commissie d'Hooghe houdt rekening met alle voor nautische gebruik als hoofdtransportfunctie noodzakelijke dimensioneringen en veiligheidszones. De inpassing van de aanlandingen van de brug heeft wel consequenties voor het gebruik van de waterbekkens aan de noord en de zuidzijde. Met name aan de zuidzijde ontstaat er de noodzaak om voor aanleg van de brug een gebruiksalternatief voor de daar aanwezige watergebruiksfuncties te ontwikkelen. Nieuwe pontverbindingen zijn met inachtneming van de nautische veiligheid en regelgeving goed in te passen in het bestaande watergebruik.

Gebruik havenbekkens

Zolang er kade- en bedrijfsgebonden activiteiten plaatsvinden in de havenbekkens is de huidige nautische functie en operationele ruimte nodig. Dat is met name van belang voor de Coen- en Vlothaven waar bedrijven tot 2040 actief zijn. Daarnaast voorzien de ligplaatsen in het Coen- en Vlothavengebied voor duwbakken en binnenvaartschepen in een behoefte vanuit het gehele havensysteem. Voor, tijdens en na de transformatie zal er op het water dus een blijvende behoefte zijn naar deze operationele nautische ruimte voor de binnenvaartsector, vergelijkbaar met het de ligplaatsen ten oosten van het Centraal Station.

Stadslogistiek over water en Cruisevaart

Er dienen zich nieuwe functies aan die een plek moeten krijgen in het toekomstige watergebruiksschema voor Haven-Stad. Allereerst is de Coenhaven de gedachte locatie voor de nieuwe vestiging van de Passengers Terminal Amsterdam (PTA) en dient het gebied ruimte te geven aan voorzieningen voor de riviercruise sector. Ook zal er meer en meer behoefte zijn aan faciliteiten voor het tijdelijk afmeren van schepen of kleinschalige overslagactiviteiten ten behoeve van de stadslogistiek. Stadslogistiek, tijdelijk dan wel permanent, is een activiteit die in principe goed samengaat met de huidige nautische functie en de toekomstige ontwikkelingen aan de landzijde en zowel voor, tijdens als na de transformatie gerealiseerd kan worden. De exacte locatie is nu niet aan te geven, maar afhankelijk van waar kaderuimte beschikbaar komt.

Bestaande overslagkades blijven vooralsnog in functie, in de toekomst zal hun toegankelijkheid vergroot dienen te worden en er meer en meer sprake zijn van meervoudig ruimtegebruik.

Afgestemd gebruik

Met de transformatie zullen, met het vervallen van een deel van de havengebonden bedrijvigheid in Haven-Stad, ook plekken aan het water gebruikt worden als hoogstedelijke openbare ruimte. Hier kunnen bewoners en werknemers van het uitzicht genieten terwijl ze bijvoorbeeld in het park zitten of een culturele voorziening gebruiken. Dit betekent dat de nautische activiteiten en de daarmee samenhangende watergebruikskaart in Haven-Stad in de toekomst zal veranderen, net als de bestemmingsplannen voor het landgedeelte. In de 'basis watergebruikskaart' zijn de plekken die in de toekomst potentie hebben als hoogstedelijke openbare ruimte aangegeven. Het gaat aan de noordzijde van het IJ om de insteekhaven grenzend aan het Keerkringpark en de insteekhavens rondom het huidige Damen Shipyard terrein gecombineerd met de ontwikkelingen in deelgebied NDSM. Aan de zuidzijde van het IJ zijn het delen van de Neptunushaven, de kop van de Minervahaven en het gebied nabij de Haparandadam waar een park en de aanlanding van de gedachte Westbrug is gepland.

Tijdens het transformatieproces zullen er periodes zijn waarin zowel de bestaande nautische bedrijvigheid als de stedelijke ontwikkelingen in een gebied samen aanwezig zijn. Het is zaak op deze momenten dan beide activiteiten op elkaar af te stemmen. Binnen de kaders van het raamwerk zal te zijner tijd nader onderzocht moeten worden hoe tijdelijke of permanente functiecombinaties een plek kunnen krijgen in bijvoorbeeld het kade ontwerp of op de locaties waar aanlandingspunten van personenvervoer of goederenvervoer over het water een aansluiting moeten krijgen op de stedelijke wegen en paden infrastructuur.

Stappen transformatiezones water

Voor alle havenbekkens van Haven-Stad geldt dat het uiteindelijke gebruik, na transformatie, ingericht zal worden op de verstedelijkte omgeving. Tegelijkertijd is het zo dat zolang bestaande bedrijven actief zijn en gebruik maken van de havenbekkens de huidige nautische functie voor havenactiviteiten blijft zoals die nu is. De fasering hiervan moet focus krijgen en kan het beste per 'havenzone' aangegeven worden.

De volgende zones zijn te onderscheiden:

- Cornelis-Douweshavenzone (transformatie vanaf medio 2025-2030):
  Het nautisch beheer en de operationele ruimte is gericht op de watergebonden bedrijven ter plaatse. Bij een wijziging ontstaat ruimte voor andere, stedelijke functies. Het havenbedrijf heeft de terreinen aan de landzijde niet in beheer en stelt zich faciliterend op naar de toekomstige transformaties in de aanliggende omgeving. Een bijzondere functie in deze zone zijn de scheepswerven. Deze zijn van vitaal belang voor de haven dus bij een verplaatsing daarvan is elders in het havengebied ruimte nodig.

- Minerva- en Nieuwe Houthavenzone (transformatie vanaf medio 2030-2035):
  In dit gebied zijn veel ligplaatsen voor duwbakken en binnenvaartschepen. Deze ligplaatsen worden gebruikt zowel voor de bedrijven in de Coen- en Vlothaven als bedrijven elders in Westpoort en omgeving. Naast deze operationele ruimte zijn er ook door het havenbedrijf verhuurde waterpercelen ten behoeve van voor de haven van belang zijnde servicebedrijven. Denk hierbij aan bunkerbedrijven, scheepsreparatiebedrijven en aannemers die regelmatig werkzaamheden in de haven uitvoeren. In dit gebied zal een opgave ontstaan met betrekking tot de inpassing van de nieuwe oeververbinding en vanuit de gebiedstransformatie gewenste ontwikkelingen zoals de aanleg van een (drijvend) park.

- Coen- en Vlothavenzone (transformatie vanaf medio 2040):
  Zolang de huidige bedrijven actief zijn en gebruik maken van de havenbekkens zal de nautische functie met zware havenactiviteiten blijven zoals het nu is. De (geleidelijke) verplaatsing van de bedrijven bepaalt of het gebruik van bepaalde havenbekkens getransformeerd kan worden en de nautische functie kan wijzigen.

Nautische functies na transformatie

Ook na de transformatie van het Haven-Stad gebied zijn een (groot) deel van de wateroppervlaktes en kades waarschijnlijk nog geschikt voor lichte havenactiviteiten. Er moet dan vooral gedacht worden aan ligplaatsen voor duwbakken en binnenvaartschepen (waaronder passagiersschepen).
Om deze redenen dienen oeververbindingen over de havenbekkens met voldoende hoogte of met te openen delen te zijn uitgevoerd zodat alle watervlakken ook in de toekomst voldoende bereikbaar zijn.

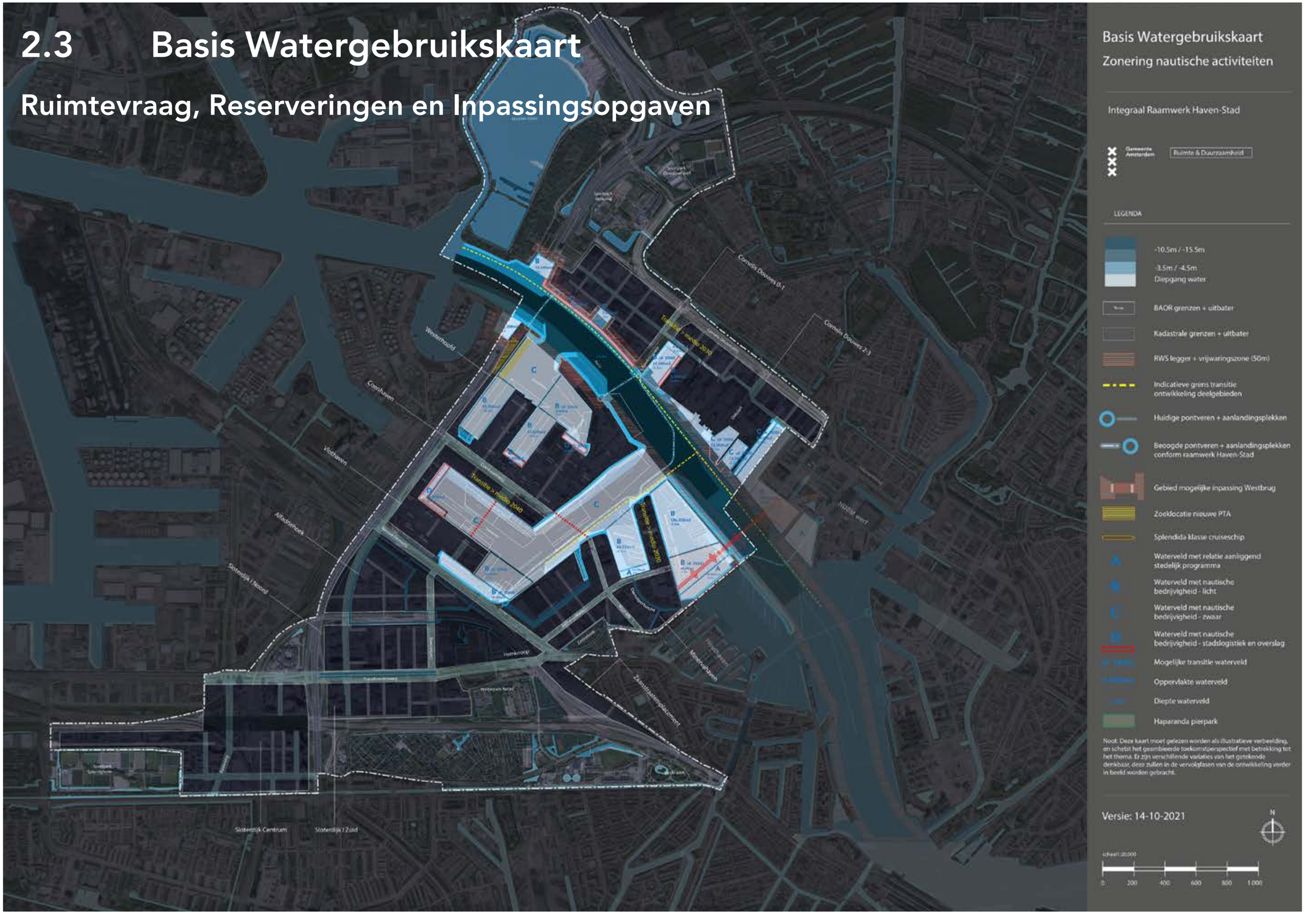
Specifieke opgaven korte en middellange termijn

Voor de komende 10 jaar zullen verschillende opgaven onderwerp van gesprek en nader onderzoek dienen te zijn:

- De verplaatsing van de PTA cruiseterminal naar de Coenhaven volgend uit het voorstel van de commissie d'Hooghe. Hiervoor is nader onderzoek naar inpassingfacetten nodig op het gebied van kadefaciliteiten en ontsluiting.

2.3 Basis Watergebruikskaart

Ruimtevraag, Reserveringen en Inpassingsopgaven



- De inpassingsmogelijkheden voor tijdelijke of definitieve locaties voor riviercruiseschepen, waarvoor de Coenhaven en de Minervahaven in beeld zijn als mogelijke locaties. Ook locaties aan de noordelijke IJ-oevers dienen te worden overwogen.

- Het faciliteren van bijzondere nautisch recreatieve functies als 'bikeboat-tours' en soortgelijke concepten. Hierbij wordt overnacht op een riviercruiseschip en fietsen de gebruikers zelf naar een volgende locatie. Aanmeerplekken vragen daarom om een uitstekende fietsbereikbaarheid.

- Huidige activiteiten in het gebied staan niet stil en vormen of verleggen zich. Hiervoor zullen naar waarschijnlijkheid met enige regelmaat aanpassingen van het BAOR (Besluit Aanwijzing Operationele Ruimte) schema nodig zijn.

- Belangrijk aandachtspunt bij veel van deze afmeervoorzieningen is dat deze alleen opportuun zijn als de bereikbaarheid goed geregeld is. Hierbij moet rekening gehouden worden met de huidige verkeerssituatie maar ook met de toekomstige visie op de ontsluiting van-, en mobiliteit in het gebied.

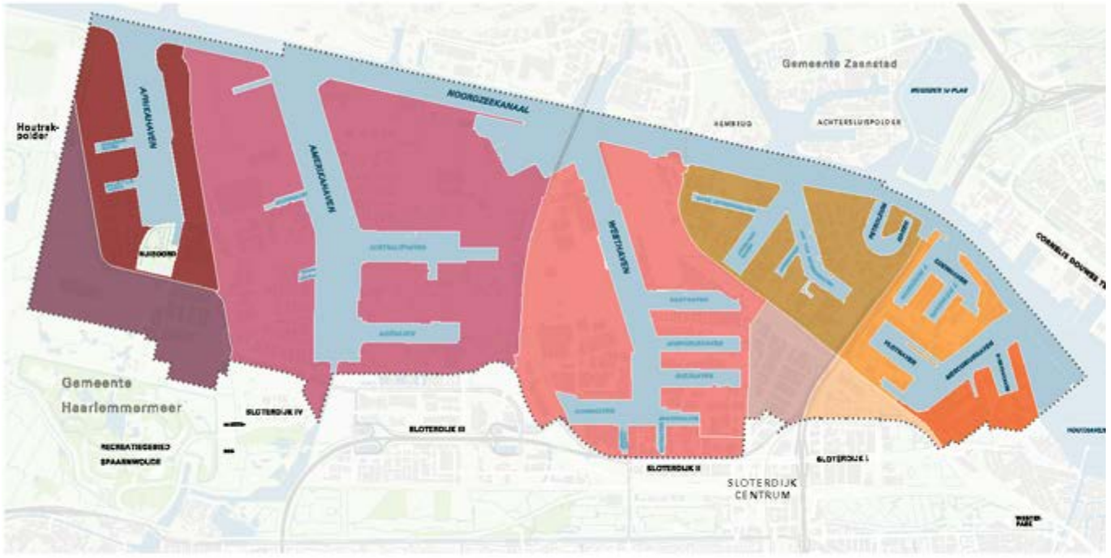
- Het uitwerken van kansen voor bouwhubs, watertransport en logistiek over water.

- De inpassingsmogelijkheden van een westelijke pontveerhaven. Dit volgend uit een stadsbrede reorganisatie van het pontverensysteem en bijbehorende faciliteiten.

- De vestiging van een grootschalig recyclepunt In het deelgebied Cornelis Douwes 0/1 zal naar alle waarschijnlijkheid vragen om faciliteiten voor watertransport en logistiek over water.

- De aanlandingsplek van de toekomstige Westbrug uit het advies van de commissie d'Hooghe. Bij deze aanlandingsplek is al in de Ontwikkelstrategie Haven-Stad 2017 een nieuw park voorzien. Dit Haparandapierpark, waarvan de exacte vorm nog ontworpen moet worden, ligt in de Nieuwe Houthaven en kan in de loop van de tijd langzaam groeien. In de periode 2020-2030 wordt voorzien dat er een begin gemaakt wordt met de aanleg van dit park. Dit voornemen heeft gevolgen voor de huidige nautische configuratie in de Nieuwe Houthaven.

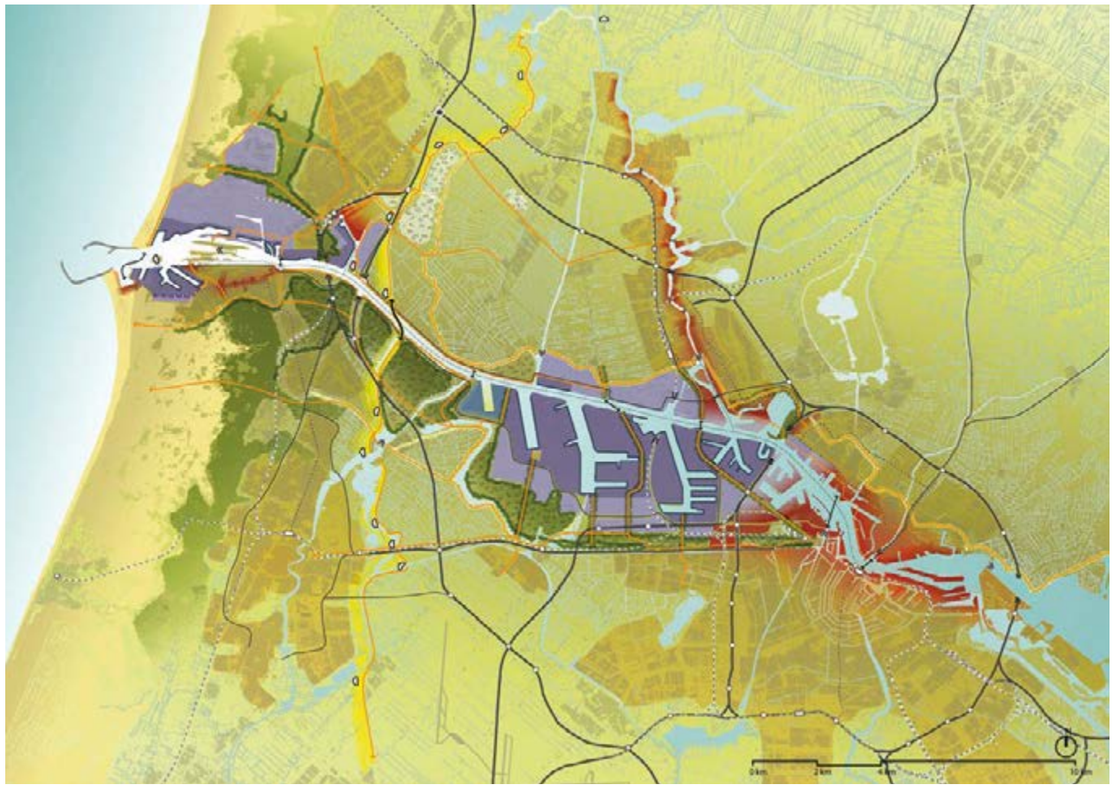
- Omwonenden maken op dit moment op bepaalde plekken gebruik van het water, met boten of zwemmend. Dit levert nu gevaarlijke situaties op. Met omwonenden en toekomstige gebruikers moet hierover in overleg worden gegaan om tot duidelijkheid en oplossingen te komen.



Figuur 3. Bron: gemeente Amsterdam (2020)



Illustratie: Havens binnen het exploitatiegebied van het Havenbedrijf Amsterdam



Illustratie: Visiebeeld NZKG. Bron: Projectbureau NZKG (2013)

2.3.1 Gemeentelijke Visie Haven 2020-2040

Visie op basis van vijf publiek belangen

De Gemeentelijke Visie Haven is op 17 december 2020 vastgesteld door de gemeenteraad.

De visie benoemt en beschrijft vijf publieke belangen die voor de gemeente leidend zijn in haar keuzes en samenwerking met het Havenbedrijf ten aanzien van het havengebied. Het gaat hierbij om het gehele Amsterdamse havengebied, waarvan Haven-Stad een onderdeel is.

In deze visie wordt ingegaan op de volgende 5 publieke belangen:

- Duurzaamheid: klimaatneutraal en circulair;
- De haven als nautisch en logistiek knooppunt;
- Het havengebied als industrieterrein;
- Verstedelijking; hoogstedelijke woon-werkmilieus;
- Toerisme en waterrecreatie.

De Ontwikkelstrategie Haven-Stad uit 2017 wordt in de Gemeentelijke Visie Haven 2020-2040 als een gegeven beschouwd.

Hierbij merkt de visie wel op dat met de ontwikkeling van Haven-Stad een spanningsveld ontstaat tussen de benodigde milieuruimte voor de bedrijven in het havengebied enerzijds en de noodzaak voor een gezonde en veilige leefomgeving in de Haven-Stad anderzijds.



Zie voor meer informatie: Brondocument Gemeentelijke Visie Haven 2020-2040 'Alle zeilen bijzetten! 'uit 2020



Amsterdam Piet Heinkade, als een van de grootste riviercruise havens is Amsterdam regelmatig gekozen als 'Cruise Destination of the Year' Beeld ptamsterdam.com



Amsterdam Veemkade Passengers Terminal Amsterdam een gewilde bestemming in het internationale cruisevaart circuit Beeld Evert Bruinekool



Amsterdam Veemkade, deel van de hedendaagse haveneconomie is het bouwen, onderhouden en ontvangen van luxe jachten. Beeld ptamsterdam.com



Yokohama, Cruise en Ferry Terminal, aankomst en vertrekfaciliteit maar ook uitkijkplatform en verblijfplek voor publiek. Ontwerp Foreign Office Architects, Beeld Satoru Mishima



Antwerpen Schelde ter hoogte van het Museum aan de Stroom, stadslogistiek over water met het speciale lage pallet vaartuig Zulu 02 van Blue Line Logistics. Beeld Marino De Cleene



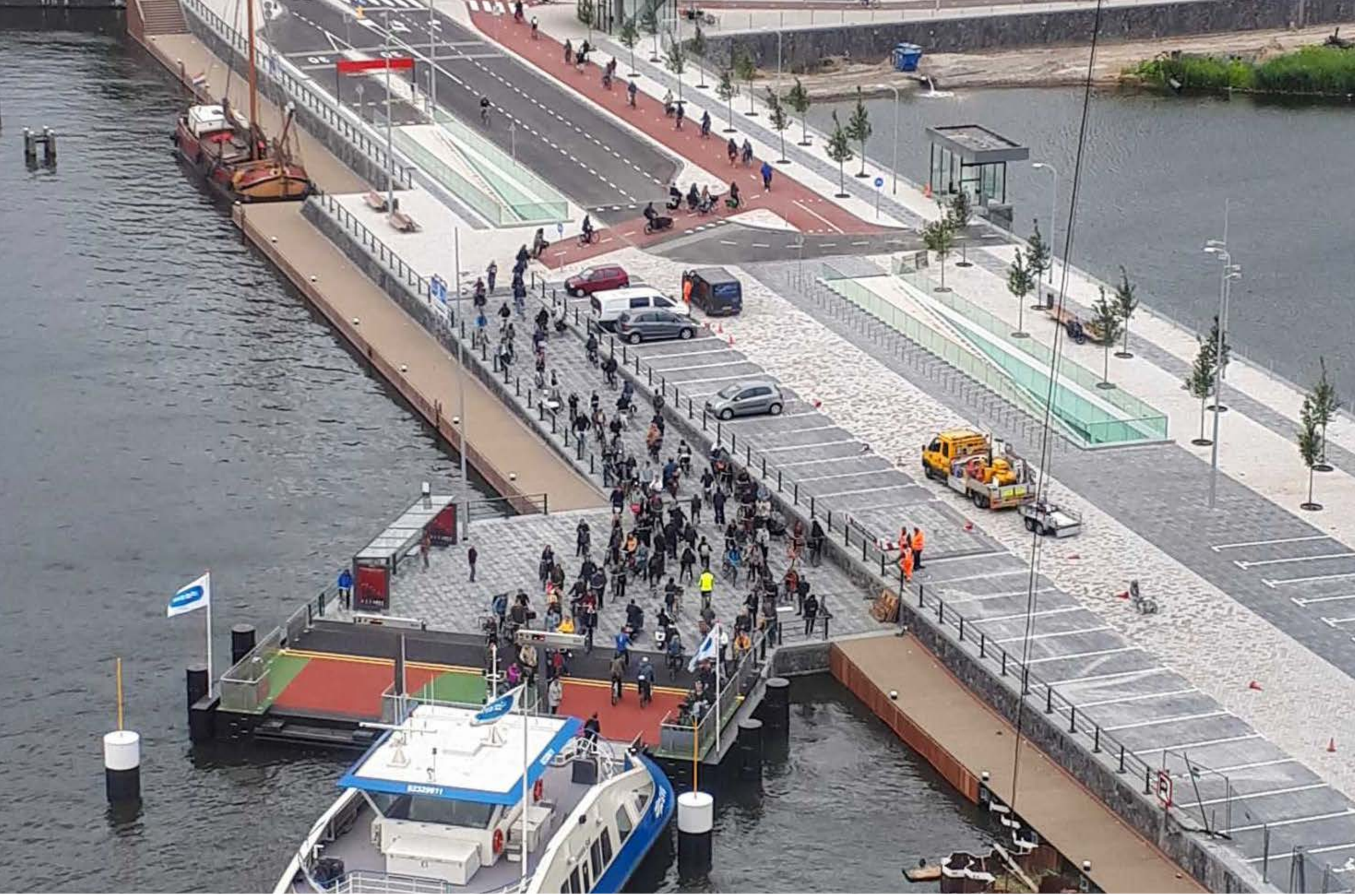
Amsterdam Houthaven, afmeergelegenheid voor binnenvaartschepen met op de achtergrond de oude Houthaven en het gebouw Pontsteiger in aanbouw. Beeld werfamsterdam.nl



Utrecht Oude Gracht, afvalinzameling en vervoer per elektrische boot, ingezet om verkeerscongestie in de dicht bebouwde delen van de stad te voorkomen. Beeld nrc.nl / Flip Franssen



Murano in de Lagune van Venetie, pakketboot die de bevoorrading voor de lokale glasindustrie verzorgd. Beeld commons.wikimedia.org / Joscha Feth



Amsterdam Pontsteiger, in de dam is een parkeergarage voor bewoners en publiek opgenomen en gecombineerd met een aanlandingsplek voor de IJ veren. Ontwerp ZJA / Arons en Gelauff architecten, Beeld Erik Bouw

Aanjaagprojecten en Placemaking

Het Integraal Raamwerk speelt in op het voornemen voor Haven-Stad periodiek een programma van projecten te benoemen met een kortere tijdshorizon dan de transformatie en herontwikkeling van de deelgebieden. Deze projecten vallen niet onder de reguliere integrale uitvoeringsprogramma's voor deelgebieden maar onder het overall programma Haven-Stad.

Het gaat hier om projecten die inspelen op initiatieven van partijen en belanghebbenden in het gebied, welke een bijdrage kunnen leveren aan stadsbrede programma's binnen beleidsterreinen en welke de transformatie van het gebied versnellen en/ of betekenis geven in het licht van de benoemde ambities. Ze zijn naast hun functie als 'aanjaagprojecten' ook te zien als 'karaktermakers'. Het zijn maatschappelijk relevante en wellicht eigenzinnige projecten, zowel in gebouwde vorm of in de openbare ruimte als ook evenementen en andere activiteiten, tijdelijk, eenmalig, regelmatig of met meer permanent karakter. Deze projecten hebben tot doel een breed palet aan partijen de gelegenheid te geven, mee te doen aan de transformatie en Haven-Stad mede vorm te geven. De aanjaagprojecten en vergelijkbare initiatieven versterken de verbinding van het Haven-Stad-gebied met omliggende wijken en buurten. Ze verhogen de toegankelijkheid van het gebied en vormen een eerste stap tot nieuwe netwerken en routes. De potentie van Haven--Stad wordt op deze manier vroegtijdig zichtbaar, waardoor er een collectief gevoel ontstaat bij het 'stadmaken' en de kwaliteiten van Haven-Stad.

In principe kan een aanjaagproject overal ontstaan. Een fundamenteel criterium voor aanjaagprojecten en soortgelijke initiatieven is de wederkerigheid met de transformatieambities van het programma Haven-Stad. Hiernaast wordt gekeken naar:

- Programma's en evenementen waar kennis gemaakt kan worden met de ruimtelijke kwaliteiten in het gebied.
- Zogenaamde 'placemaking' projecten in het openbaar gebied, als startpunt van verdere gebiedsontwikkeling.
- Soortgelijke 'placemaking' projecten maar dan gerelateerd aan gebouwen, startpunt van verdere gebiedsontwikkeling en sociaaleconomische activiteiten.
- Projecten en programma's die mede vormgeven aan een Haven-Stadse cultuur.

De projecten zijn te verdelen in twee groepen: de meer permanente en de lichtere initiatieven, hier samengevat als "placemaking projecten". De eerstgenoemde aanjaagprojecten zijn langdurige, meer permanente vastgoedontwikkelingen of openbare ruimte projecten met een bijzondere uitstraling vanwege in het oog vallende architectuur, bijzondere gebruiksmogelijkheden of breder aantrekkelijk programma. Hieronder vallen ook mogelijkheden voor duurzame infrastructuur en een Haven-Stadse beeldtaal voor 'hubs' van allerlei soort. Placemaking projecten zijn daarentegen vaak tijdelijke projecten in de openbare ruimte, in lege of tijdelijke gebouwen, snel en met beperkt budget te realiseren. Door hun functie en uitstraling benadrukken ze het karakter van een plek en maken ze de kwaliteiten van het gebied voor diverse doelgroepen zichtbaar en toegankelijk. Ze kunnen onderdeel uitmaken van al bestaande Amsterdams evenementen, zoals bijvoorbeeld Sail of een marathon, of al bestaande functies en kenmerken van het gebied beter uitlichten. Denk bijvoorbeeld aan evenementen over duurzaamheid in relatie tot de fashionindustrie in het deelgebied Minervahaven. Een bijzonder onderdeel van de placemaking projecten zijn de zogenoemde Vrije Ruimtes. Deze hebben een meer maatschappelijke insteek, van onderaf, door en met initiatieven, zonder (veel) sturing en daardoor soms voor een specifiek publiek.

Een eerste reeks ideeën

Vanuit het Integraal Raamwerk wordt in de eerste fase van de transformatie ingezet op een reeks gevarieerde aanjaag- en placemaking projecten die een breed publiek aan kunnen spreken. Bij deze projecten zal er rekening mee gehouden worden dat Haven-Stad op dit moment nog een logistiek/ industrieel gebied is, met veel havenactiviteiten en scheepsbewegingen en dat in sommige delen dat nog lange tijd zo zal blijven.
In eerste instantie zal ook veel input gevraagd worden van de bedrijven die binnen de transformatiegebieden hun nieuwe toekomst projecteren. Zij vormen daarmee een natuurlijke voorhoede. In veel deelgebieden zal pas in een later stadium van ontwikkeling sprake zijn van participerende wijkbewoners. Het is van belang om voldoende ruimte te laten voor bijsturing in de loop van het proces, wanneer in toenemende mate ondernemers en bewoners samen verantwoordelijkheid nemen voor het wordingsproces.

Projecten zullen in samenwerking met de stakeholders verder uitgewerkt worden. Voorafgaand aan de vastgoedontwikkeling en herinrichting van delen van de openbare ruimte zijn in de deelgebieden Sloterdijk Centrum en Sloterdijk I al aanjaagprojecten en placemaking initiatieven opgestart met groot succes.

Voorbeelden zijn tijdelijke horeca/ leisure functies, kunstroutes en woonlocaties voor pioniers. Het zijn duidelijk werkgebieden in transitie, en daarmee exemplarisch voor wat er aanstaande is ook in de toekomstig te ontwikkelen deelgebieden van Haven-Stad.

Aanjaagprojecten en vergelijkbare initiatieven krijgen invulling via het Uitvoeringsprogramma en een passend Plan van Aanpak. Naast het opstarten van aanjaagprojecten op basis van het Integraal Raamwerk en het bijbehorende Uitvoeringsprogramma lopen in de actieve projectgebieden ook door de desbetreffende projectorganisatie aangestuurde aanjaag- en placemaking projecten, al dan niet tijdelijk.

Het onderwerp wordt in het Integraal Raamwerk vooral illustratief in beeld gebracht. De onderstaande lijst is bedoeld als een beginpunt, bron van inspiratie en niet limitatief.

1. 'Stadsmarkeringen'
   De introductie van een logo met als vertrekpunt de kernwoorden als 'stoer-havens-lommerrijk-transformatie-nieuwe stad' om op verschillende plekken in Haven-Stad aan te geven dat 'Haven-Stad in transformatie is.

2. 'Haven-Stad Routes'
   Vanzelfsprekende routes van en naar Haven-Stad vanuit de omgeving worden zichtbaar gemaakt in de openbare ruimte. Deze routes leiden naar markante plekken en bestaande landmarks.

3. 'Stadmakers werkplaats'
   Een informatiecentrum waar tentoonstellingen plaatsvinden, gasten kunnen worden ontvangen, waar voor omwonenden, bewoners en gebruikers/bedrijven informatie over Haven-Stad te vinden is en waar mensen, bedrijven en instellingen ideeën kunnen uitwisselen over de toekomst van het gebied.

4. 'Stadsparkstarters'
   Een reeks 'pionier-park-projecten' als start van het samenhangende groenblauwe netwerk binnen Haven- Stad. Bijvoorbeeld een flexibel te gebruiken drijvend parkdeel of sportveld, of bijvoorbeeld kleinschalige toevoegingen aan bestaande groene plekken in havenstad op het gebied van verbindende routes, verbeteringen van de toegankelijkheid, uitnodigende entreegebieden, lichte horecafuncties, verblijfsfaciliteiten, et cetera.

5. 'Haven-Stad Zwembad'
   Een aantal plekken aan de waterkant waar het mogelijk is beschermd 'in' het grote water te zwemmen.

6. 'Havenlicht'
   Een verlichtingsplan voor markante haven installaties met aandacht voor verleden, heden en toekomst.

7. 'Vrije Ruimte Pilots'
   Volgend uit het stadsbrede 'Programma Vrije Ruimte' een aantal pilotprojecten in Haven-Stad: een met de focus op groen en ecologie; een met de focus op watergebonden activiteiten en een met de focus op indooractiviteiten.

8. 'Neptunus Zeebanket'
   Een terugkerende reeks korte evenementen waarbij in het gebied ruimte is voor festiviteiten en feestelijkheden aan de waterkant.

9. ‘Stadscultuur Generator’
   Een driejaarlijks wisselende ‘Citymaker in Residence’ die initiatieven ontplooit en begeleidt die een bijdrage leveren aan de opbouw van een ‘Haven-Stadse Stadscultuur’.

10. ‘Centrum voor Nieuwe Mobiliteit’
    Een plek om na te denken over of gebruik te maken van vernieuwende, verantwoorde en mooie mobiliteitsvormen. Passend bij de Haven-Stadse mentaliteit, waar mogelijk vooruitlopend op de toekomst en exemplarisch voor de ‘productieve stad’.

11. ‘D-Dock 01 (van 10)’
    Het eerste, of enkele van een reeks Haven-Stadse faciliteiten, ook wel ‘hubs’ genoemd, voor duurzame infrastructuur (middenspanning stations, warmteoverdrachtstations of buffers et cetera) die hun basisfunctionaliteit combineren met betekenis voor openbare ruimte, relaties met groen en watersystemen of een ecologische of culturele betekenis.

Sommige van de aanjaagprojecten zullen als “Signature projects” de unieke identiteit van Haven-Stad mede vormgeven. Het gaat hierbij om beeldbepalende projecten, zowel gebouwen als ook openbare ruimten of evenementen, met bijzondere architectuur of programma en aantrekkingskracht zowel op stedelijk als ook regionaal, nationaal of zelfs internationaal niveau.



Bret en de Tuin van Bret hebben Sloterdijk Centrum op geheel eigen wijze op de kaart gezet.



Hamburg Hafencity, de afmeerplek van de Clipper Stad Amsterdam met op de achtergrond de Elb Philharmonie. Ontwerp Herzog & De Meuron, Beeld stadamsterdam.com / Kris Romanski



Rotterdam Rijnhaven, Recycledpark, een uit elementen geproduceerd van plastic afval samengesteld drijvend park, habitat voor micro en macro fauna en verblijfsplek. Ontwerp WHIM Architecture / Recycled Park Foundation, Beeld audi.com



New York Hudson River Park Pier 84, met 100 meter de langste picnick tafel ter wereld als onderdeel van de viering van het 100 jarige bestaan van Hellman's Food Company. Beeld unilever.com / meworx.com



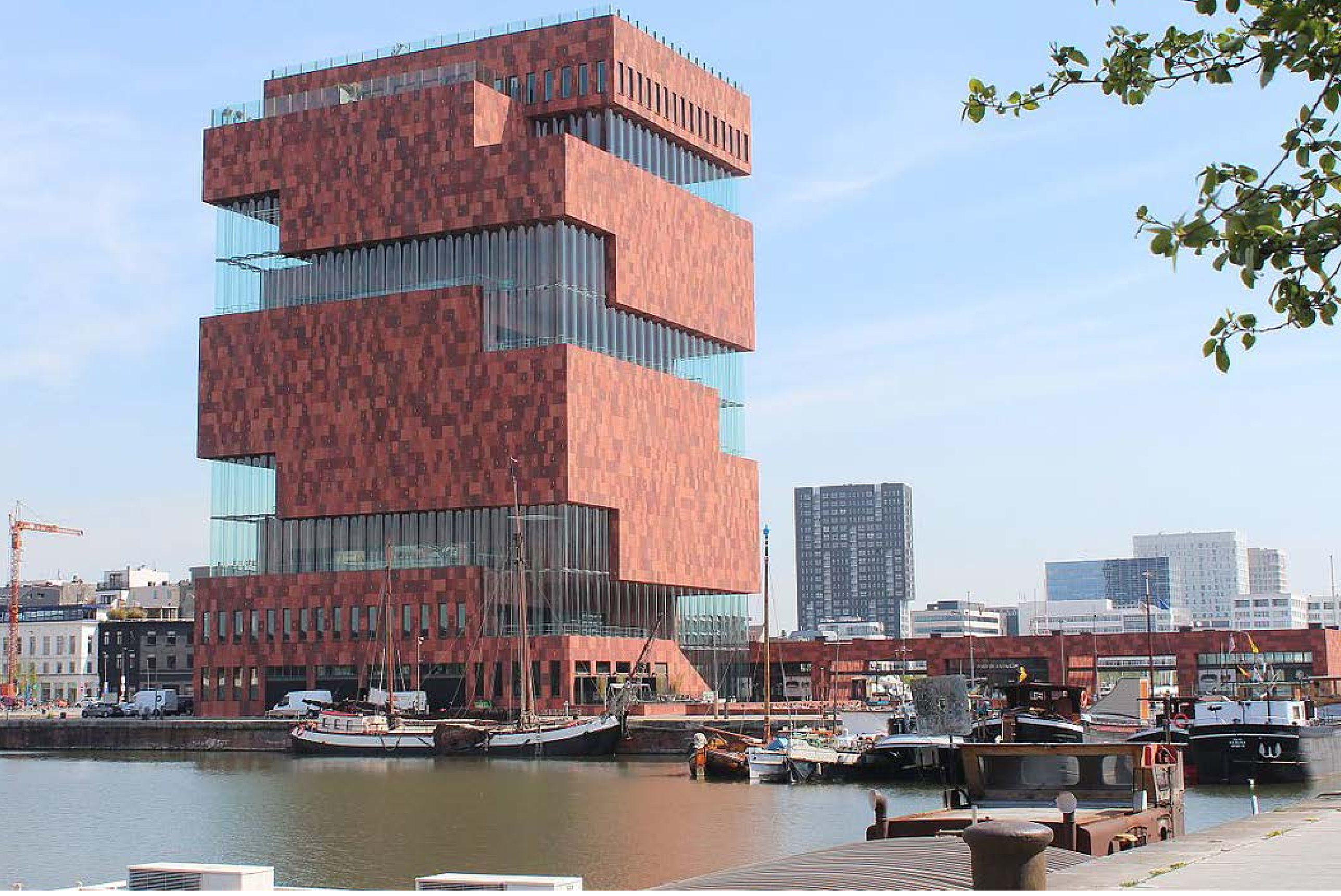
Hamburg Berliner Tor, in de stationsomgeving wordt op basis van het 'switchh-card' concept een compleet pakket aan aanvullende transportmogelijkheden aangeboden. Beeld hochbahn.de



Rotterdam RDM terrein, evenementenruimte van Museum Boijmans van Beuningen en Havenbedrijf Rotterdam in de voormalige onderzeebootloods. Ontwerp Infernopolis door Atelier Joep van Lieshout, Beeld nrc.nl / Vincent Mentzel



Leiden, kermis met fantastisch uitzicht als onderdeel van het door de '3 October Vereeniging' georganiseerde programma ter viering van het Leidens Ontzet. Beeld sleutelstad.nl / Chris de Waard



Antwerpen het Eilandje, Museum Aan de Stroom, MAS als plek voor zowel cultuur en ontmoeting als uitzicht over het zich transformerende stadsdeel. Ontwerp Neutelings Riedijk architects, Beeld denantwerpenaar.be



Kopenhagen CopenHill Powerplant, een van de schoonste afvalverwerkende energiecentrales maar ook gedurende het hele jaar een plek om te wandelen en te kiën. Ontwerp BIG - Bjarke Ingels Group, Beeld copenHill.dk



New York Hudson Yards, de bijzondere plek in dit nieuwe centrumgebied is 'the Vessel' een monumentaal 30 meter hoog frame dat beklimbaar is voor het publiek. Ontwerp Heatherwick Studio, Beeld HSS Hudson Yards



Luchtfoto met zicht op Nieuwe Houthaven, Danzigerkade, Minervahaven en in de verte Sloterdijk.

Deel 3
Thematische kaarten - nadere duiding, invulling en inkleuring

In dit hoofdstuk wordt nadere duiding, invulling en inkleuring gegeven aan de thematische onderdelen van het Raamwerk. Te bewaken of te ontwikkelen kwaliteiten worden geduid, noodzakelijkheden uitgelicht, mogelijkheden aangegeven en kansen geïdentificeerd.

3.1 Identiteit - Verleden, Heden en Toekomst

Kansen voor een unieke identiteit

Haven-Stad heeft alles in zich om een specifieke identiteit te ontwikkelen op basis van haar bijzondere ruimtelijke kenmerken: de ligging aan het IJ, de aanwezigheid van de haven met zijn eigen ruwe karakter, de parken en de stedelijkheid met een optimale menging van werken, wonen en voorzieningen die hier geambieerd wordt.

In de Ontwikkelstrategie Haven-Stad is een eerste beeld geschetst van vier bestaande zones binnen het gebied van Haven-Stad, die elk een eigen karakter hebben:

- De zone van de Sloterdijken. Deze zone waarin zowel de deelgebieden Sloterdijk Centrum en Sloterdijk I als het groene Westerpark liggen worden ontwikkeld rondom de grote spoor- en weginfrastructuren en aan de groengebieden van de Brettenzone.

- De zone van de zuidwestelijke IJ-oevers. Deze zone waarin onder andere het deelgebied Minervahaven ligt, sluit aan-, en is een vervolg op de recent opgeleverde gebiedsontwikkeling Houthaven en vormt de verbinding met de binnenstad van Amsterdam.

- De zone van de noordelijke de Zaan- IJ-oevers. Deze zone aan de noordzijde van het IJ is een ontwikkeling volgend op de transformatie van de NDSM werf en omvat de deelgebieden Cornelis Douwes en Melkweg Oostzanerwerf. De Noorder IJ-plas vormt het verbindende element tussen de gemeente Amsterdam en de gemeente Zaanstad.

- De zone van de Coen-en Vlothaven. Deze zone, een schiereiland, vormt uiteindelijk, volgend op de hiervoor beschreven ontwikkelingen, het ‘mentale hart’ van Haven-Stad. Het gebied is omringd door monumentale en indrukwekkende waterelementen wat het een unieke positie geeft.

De ‘Hemdriehoek’ is het gebied waar drie van de vier zones samen komen. Hier is veel aanleiding om een nieuw gebied te laten ontstaan met de beste kenmerken uit de samenkomende zones.

Cultuurhistorie, water en groen als identiteitsdragers

De sleutel van het succes van de toekomstige wijken van Haven-Stad ligt onder andere besloten in de historische herkenbaarheid en de ruimtelijke karakteristieken in dit gebied: water, ruimte met weidse uitzichten, de spannende belofte van de vaarroute die naar onbekende gebieden voorbij de horizon gaat, de grillige, stoere oevers die de illustere havengeschiedenis vertellen, industrie, kranen, dokken, scheepsbouw, handel en dynamiek. Maar ook de Spaarndammerdijk met het dorp Sloterdijk en het aaneengesloten aangrenzende veenweidegebied, de Haarlemmertrekvaart met bijbehorende werken, het tracé van de eerste Nederlandse spoorlijn (nu Brettenpad), het Westergasfabriekcomplex en het historische Westerpark zijn onderdeel van de cultuurhistorische karakteristieken.

In het Raamwerk krijgen deze karakteristieke plekken en gebouwen uit het verleden en het heden een belangrijke rol als identiteitsdragers. Zij verbeelden de geschiedenis van Haven-Stad, maar het zijn vooral ook verhalende plekken. Naast de kleinere plekken en gebouwen gaat het ook om grootschalige landschappelijke elementen zoals de IJ-dijken, kades, oude spoorlijnen,en de vaaractiviteiten in de haven. Door deze te combineren met nieuwe functies worden ze onderdeel van de toekomst van het gebied. Hierdoor krijgen ze betekenis voor bewoners en gebruikers, en vormen ze ook een reden voor bezoekers om Haven-Stad aan te doen.

Een karakteristiek groen en waterrijk, stoer en stedelijk gebied.

Het water dat in alle maten en schalen aanwezig is, voor varen, logistiek, zwemmen of voor een weids uitzicht vormt het vertrekpunt bij het ontwerp. Dit wordt gecombineerd met groen in een brede variëteit van plekken, parken en omvangrijke groenzones in de directe omgeving. Hierin wordt alle gelegenheid geboden voor rusten, verpozen, wandelen of natuurbeleving. Samen met de historische insteek wordt Haven-Stad getransformeerd tot een stoer en stedelijk gebied. Stoer in zin van imposant, robuust, ruw, onaf, of avontuurlijk zijn begrippen hierbij. De uitdaging is deze te combineren met comfort, rust en thuisgevoel.

Uitwerking binnen bestaande topografische karakteristieken

Binnen de vier onderscheidende ontwikkelzones van Haven-Stad vormen drie bepalende topografische karakteristieken de basis voor de structuur en ontwerpprincipes van de openbare ruimte. Waar voor heel Haven-Stad als uitgangspunt geldt dat de structuur en het ontwerp van de openbare ruimte stoer, robuust en samenhangend is, zal de uitwerking in deelgebieden inspelend op de drie onderscheidende aanwezige karakteristieken enigszins verschillen.

- Op en aan de noordelijke IJ oevers. Het noordelijk deel van Haven-Stad is een relatief smalle strook. Het gebied wordt gekenmerkt door de vele, relatief korte, haakse insteekhavens aan het IJ, met vlak daarachter de overgang naar een gebied met lagere dichtheden, de tuindorpen. De vele en gevarieerde uitzichten over het IJ zijn uniek en uitgangspunt bij de verdere uitwerking van de onderdelen in het Raamwerk. Bijzonder onderdeel van de topografie zijn de grote stedelijke groengebieden die Amsterdam Noord met het landelijk gebied van Waterland West verbinden: de Noorder IJ-plas en de Kadoelerbreek zone. Met de toevoeging van groene (en ecologische zones) wordt Haven-Stad verbonden met deze plekken waardoor een groot netwerk ontstaat.

- Om en aan de grootschalige havenbekkens. De grote havenbekkens zijn qua maat en schaal uniek en een beeldbepalende kwaliteit in Haven-Stad. Het water van het IJ is als het ware het gebied binnen getrokken. De enorme Havenbekkens met prachtige vergezichten en havenerfgoed zoals de dokken bieden een veelvoud aan mogelijkheden om prachtige wandelkades en bijzondere verblijfsplekken te maken. Uitgangspunt is dat bestaande waterranden zoveel mogelijk gehandhaafd blijven en altijd toegankelijk worden voor gebruik en om de onderscheidende grootschaligheid te ervaren.

- Om en aan groengebieden en infrastructuurzones. De openbare ruimte van de Sloterdijken worden gekenmerkt door infrastructuurdijken en ruim bemeten vaak dicht begroeide bermen die doorlopen tot ver in het havengebied en de Brettenzone. Deze ruimtes zijn van groot belang voor flora en fauna, zoals b.v. als ecologische verbindingen en micro-habitats voor diverse diersoorten. Door mensen worden ze vaak bijna niet gebruikt, wat de ecologische waarde alleen maar verhoogt. Bij de ontwikkeling van dit gebied moeten deze ruimtes in een zorgvuldige afweging van de verschillende gebruikers flora, fauna en mens goed gebalanceerde en beeldbepalende gebruikswaarde krijgen.

Verleden, heden en toekomst

Bij de ontwikkeling van Haven-Stad wordt voorgesteld de identiteit, die mede ontleend wordt aan erfgoedwaarden niet alleen te relateren aan het verleden maar ook aan het heden en de toekomst. Hiervoor zijn in het Integraal Raamwerk verschillende plekken aangegeven die hiervoor in aanmerking komen. Plekken die een bekende historische betekenis hebben maar ook plekken die in de toekomst unieke ruimtelijke kwaliteiten kunnen krijgen als op een juiste manier plek, programma en ontwerp worden gecombineerd.
In Haven-Stad kan dit op verschillende manieren vorm krijgen; als placemaking-, aanjaag- of signatureproject.

Een bijzondere categorie hierbinnen zijn de zogenoemde ‘Vrije Ruimtes’; nog ongebruikte of matig gebruikte (groene) ruimte, tijdelijk of deels lege ontwikkelkavels of tijdelijk ongebruikte gebouwen. Het Raamwerk helpt om ‘Vrije Ruimtes’ een weloverwogen plek te geven. Van belang bij deze vorm van ruimtegebruik is dat het initiatief bij burgers ligt, in de luwte van marktwerking en overheidsbeleid.

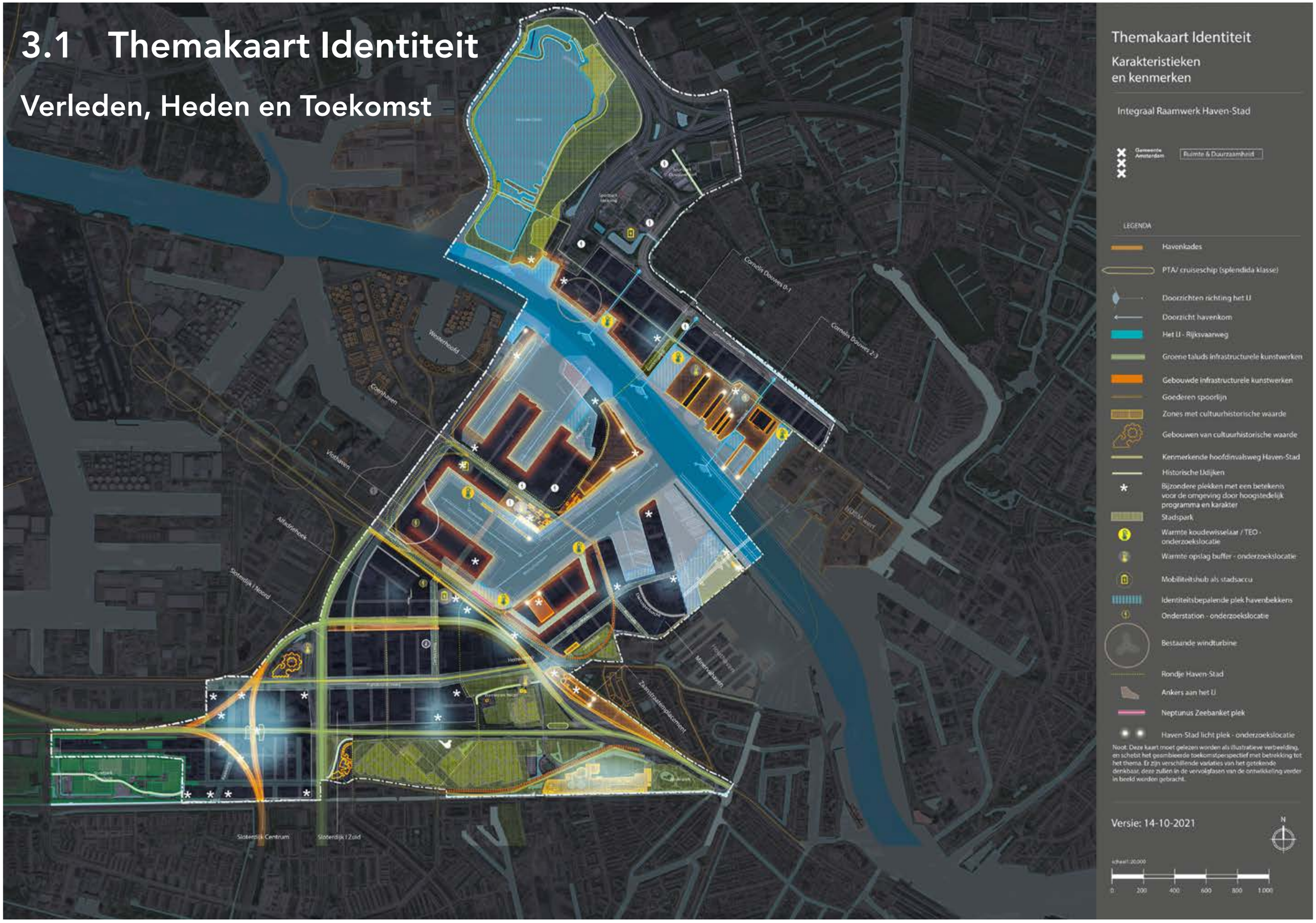
Een andere bijzondere categorie karakteristieke plekken, waarvan de ontwikkeling meer ligt in de toekomst, zijn de plekken waar onderdelen van de te ontwikkelen duurzame infrastructuur of de maatregelen om klimaatextremen op te vangen zichtbaar kunnen worden.

De transformatie van Haven-Stad wordt begeleid door zogenoemde ‘signature projecten’: eigenzinnige projecten - gebouwen, plekken, maar ook evenementen of activiteitenprogramma’s - die Haven-Stad zichtbaar maken; aantrekkelijk en verleidelijk. Tijdelijk geprogrammeerde, op dit moment on- of ondergebruikte ruimtes, gebouwen en plekken horen er net zo goed zo bij als definitieve ‘monumentale parels’ aan het IJ.

Op de Integrale Themakaart Identiteit is aangegeven welke zones, elementen en projecten grote potentie hebben identiteitsbepalend te zijn. Bij de verdere gebiedsontwikkeling en uitwerking van de deelgebieden wordt hierop voortgebouwd.

3.1 Themakaart Identiteit

Verleden, Heden en Toekomst





Amsterdam Haven-Stad, de grote loods van het Houtveem, voorheen in de jaren '50 een belangrijke plek voor houtoverslag. Nu nog als monumentale hal aanwezig. Beeld Aviodrome



Amsterdam Haven-Stad, overzicht over het terrein, de monumentale dokken en hallen van Damen Shiprepair Amsterdam Beeld damen.com



Amsterdam Haven-Stad, de monumentale silo's en overslaginstallaties bij Bunge - Sojabonen (voormalig Cargill) in de Vlothaven en de Mercuriushaven. Beeld commons.wikimedia.org / Alf van Beem



Amsterdam Haven-Stad, het riante terras van restaurant het Westergasterras naast de pittoreske watertuinen op het terrein van Cultuurpark Westergasfabriek. Beeld iamsterdam.com



Amsterdam Haven-Stad, een evenement bij de gerenoveerde gassilohouder op het terrein van Cultuurpark Westergasfabriek Ontwerp Braaksma Roos architecten, Beeld Arjen Veldt



Amsterdam NDSM terrein, een evenement op de NDSM werf met op de achtergrond de hallen van de voormalige Nederlandse Dok- en Scheepsbouw Maatschappij. Beeld Edwin van Eis



Amsterdam Haven-Stad, REM Eiland, voormalig uitzendplatform van de piratenzender TV Noordzee, nu bar, studio, restaurant en dakterras in de Nieuwe Houthaven. Ontwerp Concrete Architectural Associates Beeld: remeiland.com



Amsterdam Haven-Stad, de historische boerderij 'Ons Genoegen' met weiland aan het bewaarde deel van de Spaarndammerdijk, nu buurtboerderij met sociale agenda. Beeld buurtboerderij.nl



Amsterdam Haven-Stad, microklimaat en verblijfsplek, de ecologische vallei met waterval elementen op het terrein van Cultuurpark Westergasfabriek. Ontwerp Gustafson Porter + Bowman, Beeld gp-b.com

3.2 Hoogstedelijkheid - Inspirerende en Complete Stad

Hoogstedelijk leefmilieu

Haven-Stad krijgt (hoog-)stedelijke kwaliteit. Hier kunnen straks mensen wonen en werken in aantrekkelijke buurten met diverse karakters. Voorzieningen zoals winkels, horeca, maatschappelijke voorzieningen, buurtgroen en ruimte voor bewegen liggen altijd op loopafstand. Het hoogstedelijk milieu wordt van parken en pleinen voorzien, op verschillende schalen en voor divers gebruik. De kades zullen op een natuurlijke manier deel uitmaken van het publiek domein. De stationsgebieden rond Sloterdijk en de Hemknoop krijgen centrum-karakter. Het worden gebieden met (boven-) stedelijke betekenis, die veel meer dan nu via straten en groene fiets- en voetgangersroutes verbonden zijn met hun omgeving.
De openbare ruimte is primair bedoeld voor verblijf en ontmoeting. De huidige drukke autoroutes worden voor een groot deel omgevormd tot aantrekkelijke groene en actieve stadslanen en stadsstraten, waarlangs gewoond kan worden en waar ruimte is voor ondernemerschap. :
De 'actieve' straten verbinden verschillende zones en deelgebieden met elkaar. Hier wordt het gros van vooral de culturele en commerciële voorzieningen samengebracht, maar ook een deel van de bedrijvigheid vindt hier zijn plek.

Bij dit leefmilieu hoort een hoogstedelijke menging van functies: De programmaverdeling over heel Haven-Stad gaat uit van 80% wonen, 15% werken en 5% voorzieningen. De uitwerking hiervan verschilt per deelgebied en zal afhankelijk van het karakter en de context van de wijken kunnen verschuiven. Sommige wijken en buurten zullen rustiger zijn dan andere en bijvoorbeeld een groter woonaandeel kennen. Andere wijken bevatten soms een groter aandeel werken. Omdat het bij Haven-Stad om een langdurige transformatie gaat met verschillende ontwikkelingsfases voor de deelgebieden, moet de programmaverdeling regelmatig opnieuw bekeken worden.

Meerkernige ontwikkeling

Haven-Stad bestaat uit verschillende deelgebieden. Deze zijn opgebouwd uit wijken en buurten met elk een eigen karakter. In elk gebied kan de bewoner er een stedelijk leefpatroon op na houden, waarbij een divers aanbod van voorzieningen om de hoek zitten, en alles op kort afstand goed bereikbaar is met de fiets en te voet. Verdichting betekent intensief, vaak meervoudig ruimtegebruik. De kwaliteit van het publieke domein als plek voor ontmoeten en interactie staan voorop. Diversiteit, afwisseling, prikkels, een hoge maat aan (ook anonieme) ontmoetingen en een grote hoeveelheid van keuzemogelijkheiden zijn aspecten van stedelijk leven.

De wijken en buurten in Haven-Stad zullen worden ontwikkeld volgens het principe van de zogenoemde ''20-minutes neighbourhood'. Hierin hebben bewoners alle voor het dagelijkse leven benodigde voorzieningen zoals restaurants, supermarkten scholen, parken et cetera binnen 20 minuten lopen bij de hand. Buurtpleinen, -parken of -straten vormen per buurt het centrum van het dagelijks leven. De stedelijk georiënteerde mens maakt voor verplaatsingen op grotere afstand naast de fiets steeds meer gebruik van het openbaar vervoer en in veel mindere mate van de auto. Daarom zijn de buurten en wijken goed aangesloten op het fietsnetwerk en ligt er altijd een OV-halte in de nabijheid.

Op een hoger schaalniveau zijn kansrijke plekken aangewezen voor de meer stedelijke en vooral culturele voorzieningen die een regionaal of zelfs bovenregionaal aantrekkingskracht hebben. Dit zijn bijvoorbeeld bijzondere plekken langs de waterkant of bij de grote OV-knopen.

Dit leidt binnen Haven-Stad tot het ontstaan van meerdere centra. Concentraties van werken en publiekstrekkende voorzieningen krijgen vooral een plek rond de twee belangrijke stations en zijn daarmee vanuit de metropoolregio en de rest van het land uitstekend bereikbaar. Hier kunnen publieke programma's gevestigd worden die zich richten op grootschalige gebruiksstromen.

Sloterdijk Centrum bijvoorbeeld is nu al volop in de ontwikkeling richt zich door haar ligging en de aanwezigheid van trein- en metrostation, naast gemengd wonen-werken, vooral op de regionale aantrekkingskracht. Station Sloterdijk is daarmee de plek waar de stadsdelen Oud- en Nieuw West, stad, regio en land op elkaar zijn aangesloten.
De nieuw te ontwikkelen Hemknoop met metrostation ligt meer centraal in Haven-Stad, midden in de verschillende zones, en deelgebieden, en kan zo tot 'natuurlijk" centrum van Haven-Stad transformeren. Hier komen alle ruimtelijke kwaliteiten en identiteiten van Haven-Stad samen.
Ook in de Coen- en Vlothaven zal in de toekomst, daar waar tram- en buslijnen samenkomen, een centrumstedelijke zone ontwikkelen.
De noordelijke delen van Haven-Stad richten zich op de bestaande en in ontwikkeling zijnde centra in stadsdeel Noord.

Bij de meerkernige ontwikkeling van Haven-Stad hoort een robuuste basisstructuur van straten, lanen, groene routes, kades en openbaar vervoer die Haven-Stad met haar omgeving verbindt. Hierdoor maakt het te transformeren gebied verbinding met de omliggende buurten, stadsdelen, buurgemeentes en aangrenzende landschappen. Zo zorgen de netwerken ervoor dat de deelgebieden, voorzieningen en attracties voor de hele stad en daarbuiten toegankelijk zijn en van elkaar kunnen profiteren.

Doelgroepen woningen

Haven-Stad voegt straks ruim 15% nieuwe woningen aan de bestaande woningvoorraad van Amsterdam toe. Haven-Stad is daarmee een kans voor zittende Amsterdammers om door te stromen naar een nieuwe woning in een gebied binnen de ring A10. Daarnaast is het een kans voor nieuwe Amsterdammers om hier een wooncarrière te beginnen.
Haven-Stad wordt een gebied voor iedereen, voor een duurzaam gemengde, ongedeelde samenleving, met wijken waar de verschillende doelgroepen die Amsterdam kent prettig kunnen wonen en zich thuis voelen. Zo'n wijk biedt ruimte voor jongeren, woonstarters, doorstromers en gezinnen van alle inkomensgroepen. Hiervoor zijn voldoende kwaliteit en diversiteit van de volgende bepalende factoren van belang: diversiteit in de prijssegmenten (sociaal/midden/duur), de woninggrootte (aantal kamers), en de eigendomssituatie (koop/huur). Ook het aanbod aan (collectieve) voorzieningen zowel in de omgeving als in de woongebouwen de ruimtelijke kwaliteit van de gebouwen en de openbare ruimte spelen hierbij een belangrijke rol.

Divers palet aan werkgelegenheid

Naast gemengde woonmilieus wordt bij de ontwikkeling van Haven-Stad ingezet op de ontwikkeling van een groot aantal arbeidsplaatsen in een gevarieerde menging. Er is in Haven-Stad ruimte voor productiebedrijven, voor creatieve bedrijven, culturele instellingen, onderwijs et cetera. Binnen Haven-Stad wordt er ingezet op realisatie van globaal 50.000 arbeidsplaatsen.

Het economisch profiel van Haven-Stad zal verkleuren van voornamelijk industrieel, productief en haven gerelateerd naar gemengd stadsgeoriënteerd en -verzorgend in de dienstverlenende, productieve en creatieve sector. Uitgangspunt bij de ontwikkeling van Haven-Stad is een goede balans in werkgelegenheid. Werkgelegenheid in zowel de productiesector, bij dienstverlening, binnen creatieve bedrijven als ook de kantorensector wordt nagestreefd. Daarmee is Haven-Stad een plek voor zowel 'white collar -' als ook 'blue collar workers'. Daarom moeten er gevarieerde en voldoende condities worden aangeboden, zowel letterlijk fysiek als ook binnen beleid en regelgeving, op bijvoorbeeld het gebied van ontsluitings- of milieucondities als geluid.

Zones voor reuring, ruis en rust

De gewenste programmamix van wonen, werken en voorzieningen in Haven-Stad wordt op het hogere schaalniveau in drie zones verdeeld: reuring, ruis en rust. Reuring is de aanduiding voor de omgeving waarin levendigheid, ontmoeting en een mix aan functies worden gefaciliteerd. Ruis staat voor de omgeving waarin verkeer, productie en geluid meer ruimte krijgen. Rust biedt plek voor de relatieve stilte van groen, wonen en werken dat past in deze omgeving.

In het netwerk van publieke ruimte wordt een balans gezocht tussen functionele verkeersruimte (ruis), sociale ontmoetingsruimte (reuring) en groenblauwe ontspanningsruimte (rust). Daar waar de zones elkaar ontmoeten of overlappen ontstaan spannende contrasten die juist levendigheid en interactie opleveren. Dat past precies bij de gewenste hoogstedelijkheid.

Reuring

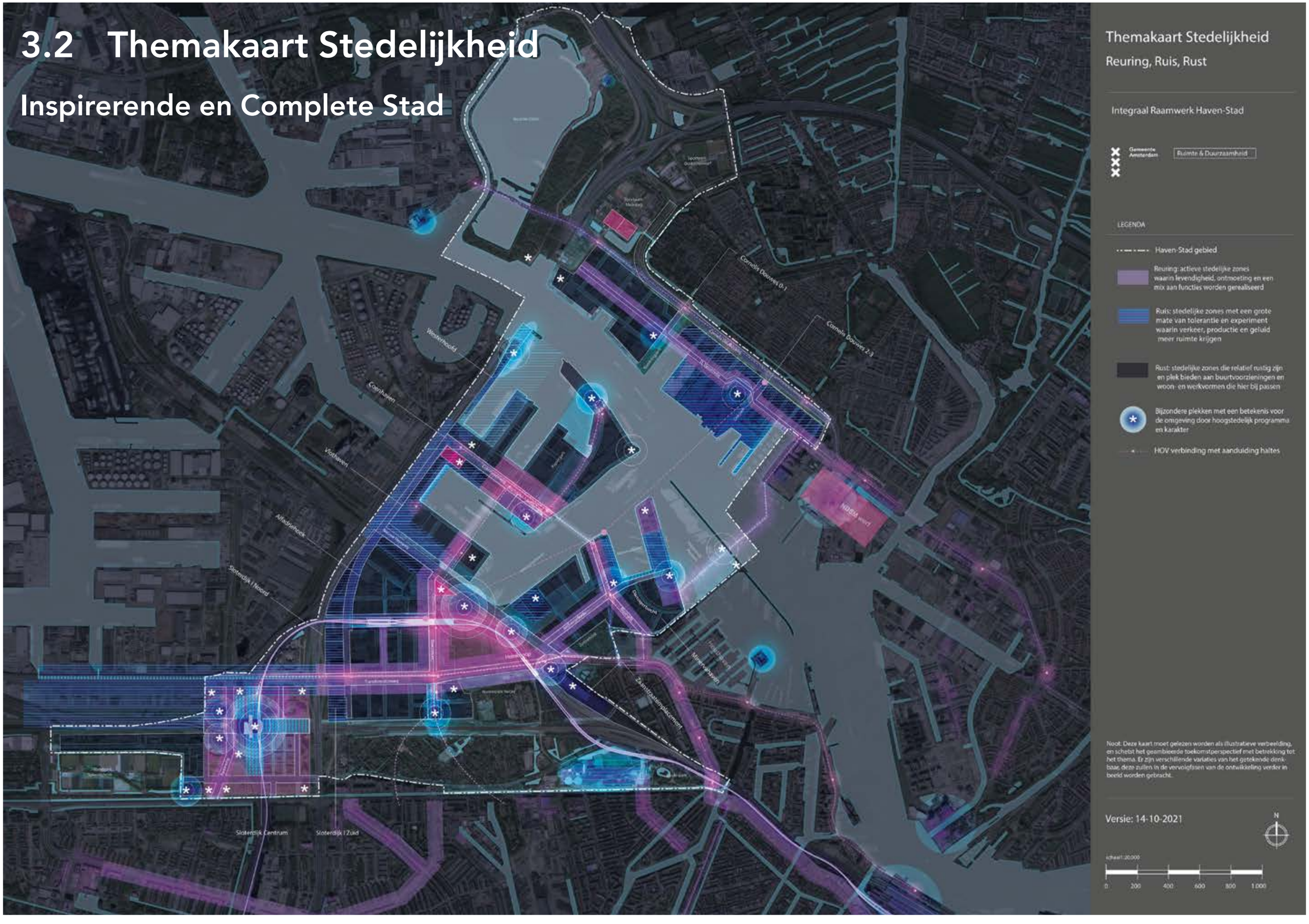
In de Reuring-zone is ruimte voor hoogstedelijke voorzieningen met ruime openingstijden die mede voor 24uurs-dynamiek en sociale veiligheid zorgen. In deze zone wordt anonimiteit minder als een probleem gezien. Woonconcepten gericht op één- en tweepersoonshuishoudens of woongroepen lijken hier goed op aan te sluiten. Het gaat vooral om woningen voor 'uithuizige' bewoners, die sterk leunen op stedelijke en collectieve voorzieningen en hier ook van genieten. Ook hotels en andere voorzieningen die veel publiek trekken, passen prima in deze zone. De Reuring-zone ligt bij voorkeur zo dicht mogelijk bij een openbaar vervoersknooppunt en stads(deel)centrum. Door toepassing van slimme gebouwtypologieën met bijvoorbeeld rustigere binnengebieden of daktuinen kunnen er in deze zones toch ook plekken voor doelgroepen als bijvoorbeeld gezinnen gecreëerd worden. Naast een basisvoorzieningenpakket voor de toekomstige bewoners kunnen in deze zone bijvoorbeeld bovenwijkse onderwijsvoorzieningen een plek vinden, zowel Voortgezet Onderwijs als MBO, HBO als/ Universitair onderwijs. Dit wordt gecombineerd met commerciële voorzieningen als winkels, grootstedelijk culturele voorzieningen, podiumfuncties en bibliotheken. Er is hier ook een Huis van de Wijk, Ouder Kind Team en sociaal buurtteam denkbaar.

Ruis

In de Ruis-zone wordt volop ruimte geboden aan het 'maken', logistiek en rommeligheid. Het is wat dat betreft een zone met een grote mate van tolerantie en openheid. Ligging aan hoofdverkeersroutes ligt voor de hand. Hier passen vrijere, zowel zelfstandige als collectieve woonvormen. Denk bijvoorbeeld aan collectieve woonvormen met werkruimtes en subculturen of atelierwoningen. Bijzondere en/of eigenwijze projecten die om meer vrijheid vragen of die om ruimtelijke of financiële redenen geen plek in de andere zones vinden. In deze zone gaat het in het algemeen om minder grote woningpercentages dan in de andere twee zones. Sommige Ruis-zones kunnen zelfs helemaal woningvrij zijn, zodat hier wat zwaardere functies met hogere milieueisen kunnen vestigen, zolang ze niet de leefkwaliteit van de Reuring- en Rust-zones in de buurt negatief beïnvloeden. Clustering van functies met ver-

3.2 Themakaart Stedelijkheid

Inspirerende en Complete Stad


Themakaart Stedelijkheid
Reuring, Ruis, Rust
Integraal Raamwerk Haven-Stad
Gemeente Amsterdam
Ruimte & Duurzaamheid
LEGENDA
Haven-Stad gebied
Reuring: actieve stedelijke zones waarin levendigheid, ontmoeting en een mix aan functies worden gerealiseerd
Ruis: stedelijke zones met een grote mate van tolerantie en experiment waarin verkeer, productie en geluid meer ruimte krijgen
Rust: stedelijke zones die relatief ruistig zijn en plek bieden aan buurtvoorzieningen en woon- en werkvormen die hier bij passen
Bijzondere plekken met een betekenis voor de omgeving door hoogstedelijk programma en karakter
HOV verbinding met aanduiding haltes
Noot: Deze kaart moet gelezen worden als illustratieve verbeelding, en schetst het geambieerde toekomstperspectief met betrekking tot het thema. Er zijn verschillende variaties van het getekende denkbaar, deze zullen in de vervolgfasen van de ontwikkeling verder in beeld worden gebracht.
Versie: 14-10-2021
N
schaal 1:20.000
0
200
400
600
800
1 000
Cornelis Douwes 0-1
Cornelis Douwes 2-3
Westerhoofd
Coenhaven
Vlothaven
Afsluitdijkhoek
Sloterdijk I Noord
Sloterdijk Centrum
Sloterdijk I Zuid
Mineralenhaven
Zeeweg
Zeeweg Noord
Zeeweg Zuid
Zeeweg Oost
Zeeweg Midden
Zeeweg West
Zeeweg Zuidelijk Rondpadement
Hoofdweg
Hoofdweg Noord
Hoofdweg Zuid
Hoofdweg Oost
Hoofdweg Midden
Hoofdweg West
Hoofdweg Zuidelijk Rondpadement
Transformatorweg
Transformatorweg Noord
Transformatorweg Zuid
Transformatorweg Oost
Transformatorweg Midden
Transformatorweg West
Transformatorweg Zuidelijk Rondpadement
Sloterdijk Noord
Sloterdijk Zuid
Sloterdijk Oost
Sloterdijk Midden
Sloterdijk West
Sloterdijk Zuidelijk Rondpadement
Sloterdijk Centrum

gelijkbare eisen en bijvoorbeeld geluidsprofielen geven veel kansen voor een nieuw en spannend stedelijk gebied. Maatschappelijke voorzieningen zoals grootschaligere dagbesteding, broedplaatsen, opvangvoorzieningen met specifieke vestigingsuitgangspunten of een jongerencentrum in de overgang naar de woongebieden passen hier goed bij.

Rust

In de Rust-zone is ruimte voor wonen, veel groen en stil creatief(kantoor) werk. Hier passen eigenlijk alle woonvormen en functies die zich wel lenen voor een hoge dichtheid maar minder in de andere twee zones passen zoals gezinsappartementen, collectieve woonvormen voor ouderen, beschermde woonconcepten en zorginstellingen. Daarnaast passen hier bijbehorende voorzieningen zoals scholen, buurtontmoetingsruimtes en ruimte voor eerstelijnszorg.

Dankzij de drie zones, verschil in karakter, identiteit en context zal er een variëteit in karakter en mate van hoogstedelijkheid, uitwerking en gebruik ontstaan binnen de delen van Haven-Stad. Dit geldt voor alle schaal en uitwerkingsniveau: deelgebieden, wijken en buurten.

Integrale maatschappelijke voorzieningenstructuur

Eén van de randvoorwaarden voor een leefbare, complete stad is een divers en hoogwaardig voorzieningenniveau voor elke Amsterdammer. Bewoners hebben behoefte aan (maatschappelijke) voorzieningen voor hun ontwikkeling, gezondheid, ter ontspanning of als vangnet. Nabijheid van basis- en middelbare scholen, jeugd-, zorg-, en basisvoorzieningen, kunst & cultuur en groen-, speel- en sportvoorzieningen zijn cruciaal voor de kwaliteit van leven en een samenhangende sociaal-ruimtelijke structuur in Haven-Stad. In een complete stad heerst een goede balans tussen wonen en niet-wonen.

De voorzieningenstructuur voor Haven-Stad wordt gelaagd opgebouwd. Elke wijk heeft in ieder geval een eigen basis (en op de buurt gericht) pakket aan voorzieningen.
Daarnaast is op het niveau van Haven-Stad een structuur van aanvullende bovenwijkse voorzieningen. Dit geldt veelal voor sportvelden, bepaalde jeugd- en zorgvoorzieningen, voortgezet onderwijs en stedelijke culturele voorzieningen. Dit leidt tot een netwerk van voorzieningen die zich ruimtelijk en programmatisch tot elkaar en tot de overige functies in het gebied verhouden.
Binnen een hoogstedelijk gebied met de hoge bebouwingsdichtheid van Haven-Stad is meervoudig ruimtegebruik het uitgangspunt. Het is daarom goed om te kijken naar de mogelijkheden voor combinaties van functies die elkaar versterken. Schoolgymzalen kunnen buiten schooltijd bijvoorbeeld gebruikt worden voor gym, zaalvoetbal, judo en andere indoorsporten.
Daarnaast zijn combinaties tussen maatschappelijke en commerciële voorzieningen interessant. Bijvoorbeeld een horecagelegenheid bij een speeltuin, een bibliotheek of Huis van de Wijk. Het combineren van functies kan een positieve bijdrage leveren aan de sociale veiligheid omdat er meer mensen op verschillende momenten van de dag aanwezig zijn. Het combineren van functies is daarbij een succesvolle combinatie leidt tot optimaal ruimtegebruik, een grotere gebruikswaarde én een grotere belevingswaarde van de betreffende functies. In het hoofdstuk “Maatschappelijke en commerciële voorzieningen” wordt hierop verder ingegaan.

Commerciële voorzieningen

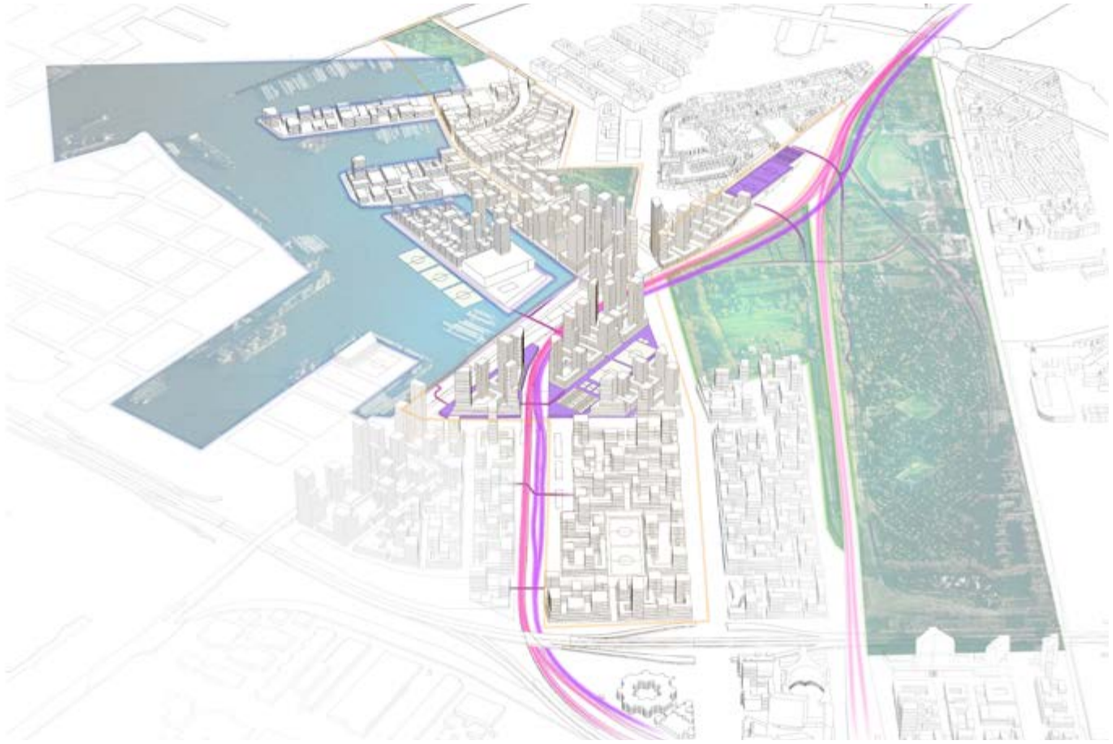
Haven-Stad is ook een aantrekkelijke vestigingslocatie voor commerciële voorzieningen. Te verwachten is dat zich een commercieel voorzieningenpakket ontwikkelt dat naar omvang en aard gelijkwaardig is aan dat van de bestaande, hoogstedelijke Amsterdamse wijken en aansluit op het toekomstig draagvlak van Haven-Stad. De ontwikkeling van traditionele grootschalige winkelcentra is niet waarschijnlijk of gewenst in Haven-Stad.

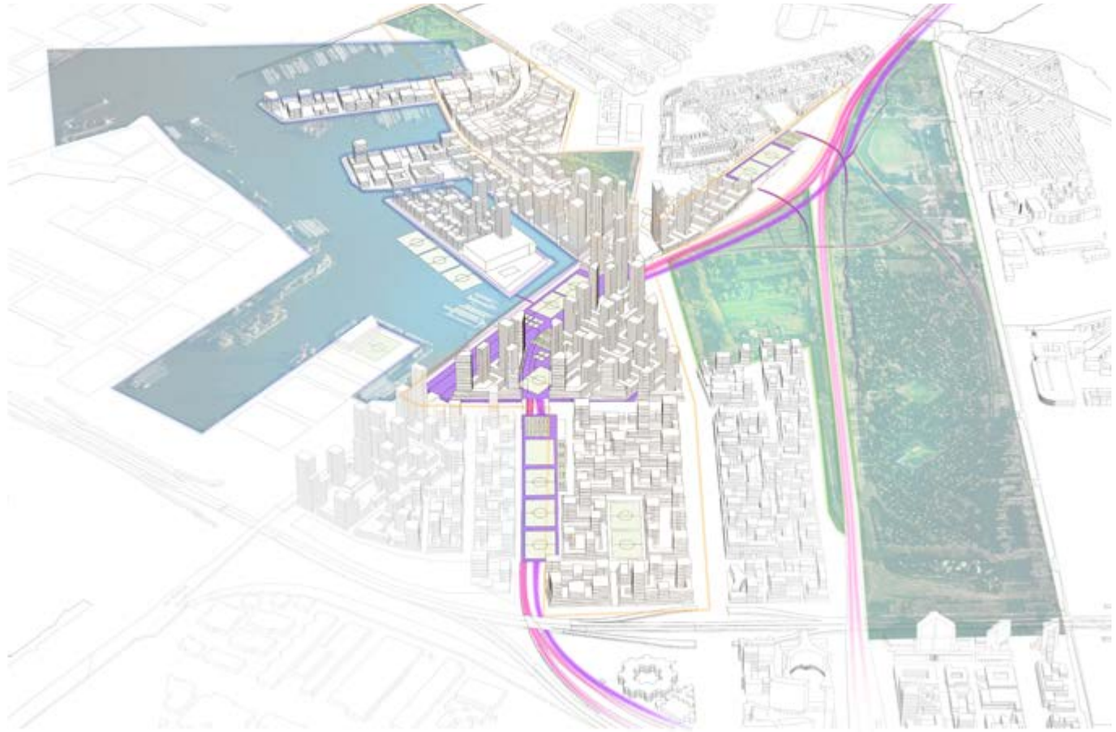
Commerciële voorzieningen, met name detailhandel, zijn te onderscheiden in dagelijkse en niet-dagelijkse voorzieningen. De voorzieningen voor dagelijkse boodschappen bevinden zich in de plinten van gebouwen en zijn daarom gesitueerd langs de actieve straten en pleinen, op drukke en goede bereikbare punten. In de Integrale Raamwerkkaart ‘Hoogstedelijkheid” zijn de belangrijkste straten aangegeven. Deze locaties fungeren ook als ankerpunten voor andere voorzieningen die willen profiteren van de toeloop van klanten.
In Haven-Stad is ook ruimte voor bijzondere commerciële voorzieningen. Ze liggen op plekken waar buurten en routes samenkomen en zijn daarom goed bereikbaar met fiets, openbaar vervoer en auto. In het hoofdstuk “Maatschappelijke en commerciële voorzieningen” wordt hierop verder ingegaan.

Bijzondere en karakterbepalende programma’s

In Haven-Stad zijn, bovenop de algemene programma’s voor wonen, werken en maatschappelijke en commerciële voorzieningen, een aantal bijzondere, zich onderscheidende zones en plekken aangegeven. In deze zones kunnen beeldbepalende programma’s en projecten met een cultureel-recreatieve functie gehuisvest worden. Het kunnen gebouwde of niet-gebouwde voorzieningen zijn, van zowel lokale, als stadsbrede betekenis. Het Raamwerk stuurt aan op een zowel programmatisch als ruimtelijk onderscheidende, uitmuntende kwaliteit, vergelijkbaar met bijvoorbeeld de al aanwezige beeldbepalende onderdelen en activiteiten in het Cultuurpark Westergas, bij Sloterdijk Centrum of op het NDSM-terrein.

De functies kunnen grootschalig maar ook kleinschalig zijn. Het kan om permanente activiteiten gaan, maar ook om tijdelijke. De bijzondere plekken kenmerken zich door hun uiterst attractieve ligging aan water en/of groen, met fraaie zichtlijnen, of nabij knooppunten van OV. In een aantal gevallen komt ook juist een karakteristiek bestaand pand in aanmerking om in stand gehouden te worden als beeldbepalend project.







Illustraties: Indicatieve beelden bij de mogelijke strategieën voor het 'slechten' van infrastructurele barrières. In minimale vorm is er sprake van goed ontworpen bruggen en onderdoorgangen in maximale vorm is er sprake van gebruik van de ruimte boven de infrastructuur voor openbare ruimte, sportvelden of gebouwen.

3.2.1 Integratie zware infrastructuur

Integratie infrastructuur in hoogstedelijke omgeving

Verschillende deelgebieden in Haven-Stad worden doorsneden door spoorbundels van het trein- of metronet. Ook spoorvoorzieningen als stations en opstelterreinen eisen hier hun ruimte op. De geambieerde vergroting van het gebruik van het openbaar vervoerssysteem leidt tot een vernieuwings- en uitbreidingsopgave. Ook om ruimtelijk kwalitatieve redenen is deze opgave actueel, de verblijfskwaliteit van de stationsomgeving dient van topniveau te zijn.
Sloterdijk Centrum is een van die plekken waar op drie verschillende niveaus infrastructuur elementen elkaar kruisen.
Daarnaast is er vanaf het deelgebied Sloterdijk I Noord tot aan het nieuwe geplande metrostation Hemknoop ook sprake van een complexe doorsnijding van het gebied met treinsporen, metrosporen en stadswegen.

Bij de verdere gebiedsontwikkeling wordt gekeken hoe zowel onderdoorgangen als overgangen verbeterd kunnen worden en hoe infrastructuur zo geïntegreerd kan worden in de gebouwde omgeving dat er sprake kan zijn van een prettig leefmilieu. Zowel vanuit de gebouwde omgeving gezien als vanuit het gebruik van de openbare ruimte. Binnen het Raamwerk is er de ambitie om in deze gebieden op verschillende hoogtes extra maaiveldlagen toe te voegen aan het stedelijk netwerk.
Hiervoor dient bij de vernieuwing van de spoorfuncties onderzocht te worden hoe deze het stedelijk weefsel het minst verstoren en ruimtelijk kwalitatieve relaties tussen beide zijden van de spoorbundels tot stand gebracht kunnen worden. Zowel op het vlak van bewegen als op het vlak van zichtlijnen.

Meervoudig grondgebruik

Ruimte in Haven-Stad is schaars. Het is zaak de ruimte die op dit moment monofunctioneel in gebruik is genomen door zware (spoor)infrastructuur meervoudig functioneel te maken naar het omliggend stedelijk programma. Het heeft de voorkeur op plekken wegen, sporen en bijbehorende voorzieningen als stations en opstelterreinen te verhogen of te verdiepen zodat er sprake kan zijn van onder- of overbouwingen ten behoeve van openbare ruimte functies of gebouwd programma. Niet alleen leidt dit tot meer bebouwingsmogelijkheden in het gebied maar ook voor draagvlak in de directe omgeving van de stations. Doel bij dit alles; de realisatie van een complete en kwalitatieve maar tegelijkertijd adaptieve stedelijke omgeving. Afhankelijk van wenselijkheid en haalbaarheid meer of minder intensief en complex.
Met name ter hoogte van de deelgebieden Sloterdijk Centrum en 'Hemknoop' is deze opgave pregnant. Bij deze laatste omdat hier de zuidelijke deelgebieden in contact gebracht kunnen worden met de havenbekkens. Ook is het zaak vanuit de noordelijke deelgebieden de bereikbaarheid van de voorzieningenprogramma's in de zuidelijke deelgebieden, het westerpark en de bestaande stad optimaal te laten zijn.



Toronto Downtown, plan voor de ontwikkeling van het 'Rail Deck Park', plek voor ontmoeting, recreatie en cultuur door overbouwing van de treinsporen. Beeld toronto.ca / future landscapes



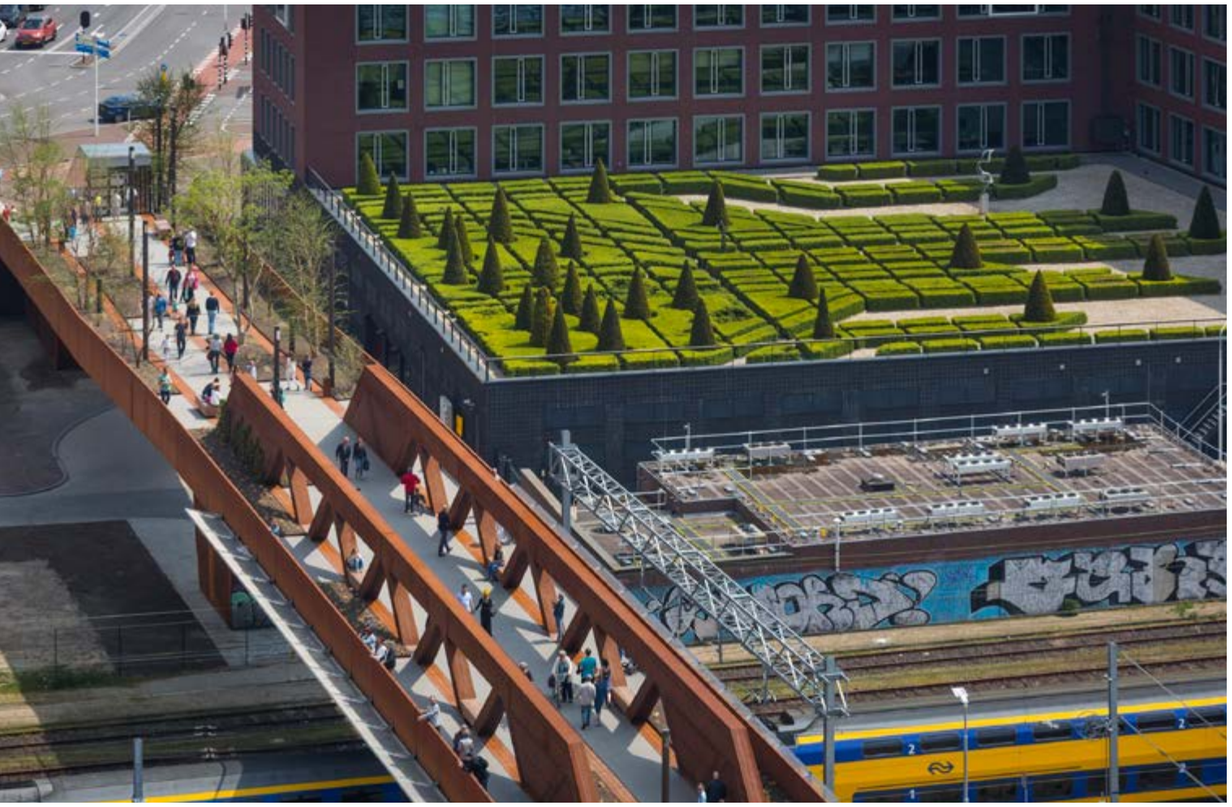
Almere Stadscentrum, een compact centrumgebied op verschillende niveaus door onder andere overbouwing en integratie van een busbaan en parkeerfaciliteiten. Ontwerp OMA, Christian de Portzamparc, Beeld almerecentrum.nl



Utrecht Stationsgebied, intensief ruimtegebruik door integratie van bus en tram in 'het Platform' een multifunctioneel stadsgebouw voor wonen, werken en vrije tijd. Ontwerp Venhoeven CS architecture+urbanism, Beeld Ossip van Duivenbode



Tilburg Spoorzone, de Willem II passage, naast door de royale maatvoering een aangename verbinding en unieke plek door het interactieve lichtontwerp. Ontwerp CIVIC architects / Bright Urban Futures, Beeld Stijn Bollaert



's-Hertogenbosch Paleiskwartier, de Paleisbrug; oversteek over het spoor zo ontworpen dat het voetverbinding, fietsbrug en verhoogd park tegelijk is. Ontwerp Benthem Crouwel Architects / Piet Oudolf



Seoul Seoullo Skygarden, een feestelijke publieke ruimte met unieke verzameling Koreaanse plantensoorten op de oversteek van sporen en stadswegen. Ontwerp MVRDV , Beeld Ossip van Duivenbode



Londen Kings Cross, Summer Love Open Air Film Festival met publiek op de Granary Square terrassen aan de waterkant van het historische Regent's Canal. Ontwerp Townshend Landscape Architecs, Beeld kingscross.co.uk



Amsterdam Slotervaart, in het woongebouw is de Fiep Westendorp school integraal opgenomen, openbare ruimtes worden door school en buurt gebruikt. Ontwerp Paul de Ruijter architects, Beeld Sonia Arrepia



Amsterdam Amstelkwartier, sportlessen op het dakterras van het Student Experience complex Amsterdam AmstelHome met fraai uitzicht over de omliggende stad. Ontwerp OZ architects, Beeld studentexperience.nl



Amsterdam Zuidas, het Gustav Mahlerplein is een compacte maar prettige verblijfsplek waar buurtbewoners, scholieren, werkenden en reizigers samenkomen. Ontwerp Dienst Ruimte en Duurzaamheid, Beeld Edwin van Eis



Parijs Clichy-Batignoles, het Martin Luther King Park, een centrale ruimte voor wandelen, verpozen, sport en spel in een zich ontwikkelend hoogstedelijk gebied. Ontwerp Atelier Jacqueline Osty, Beeld Guilhem Vellut



New York Bryant Park, een in zomer en winter gewaardeerde publieksplek bij de New York Public Library centraal in het intensief bebouwde Midtown Manhattan. Beeld Paul Hermans

3.2.2 Maatschappelijke Voorzieningen

Ruimtelijke inpassing van een divers en compleet voorzieningenpakket in Haven-Stad

Eén van de randvoorwaarden voor een leefbaar en compleet Haven-Stad is een divers en hoogwaardig pakket aan maatschappelijke voorzieningen. Om ervoor te zorgen dat naast de nieuwe woningbouw ook de benodigde voor¬zieningen in de planvorming structureel worden opgenomen, wordt nu al rekening gehouden met ruimte voor deze voorzieningen. In het "Programmaplan Maatschappelijke Voorzieningen Haven-Stad" is het benodigd programma aan maatschappelijke voorzieningen en het ruimtebeslag uitgebreid toegelicht. Het plan biedt handvatten voor het benodigd programma aan maatschappelijke voorzieningen en de wijze waarop deze een plek kunnen krijgen. Het programma heeft een direct verband met het aantal en de typen woningen die worden gerealiseerd, de specifieke opgave in de wijk, de voorzieningenstructuur in de aanpalende buurten en de trends en ontwikkelingen.

In het Integraal Raamwerk worden het benodigd programma (zie tabel), de hoofdvoorzieningenstructuur en de ruimtelijke en programmatische aspecten die van belang zijn bij de inpassing van maatschappelijke voorzieningen in kaart gebracht. De uitgebreide uitwerking is weergegeven in het Maatschappelijk voorzieningenplan zelf.

Referentienorm maatschappelijke voorzieningen

Op basis van de "de Amsterdamse Referentienorm voor Maatschappelijke voorzieningen, sport, groen en spelen" (door het College vastgesteld in januari 2018). Hierin zijn de normen (m2) opgenomen voor de domeinen: Onderwijs, Jeugd, Zorg, Basisvoorzieningen, Kunst en Cultuur, Sport, Groen en Spelen. Het Integraal Raamwerk gaat uit van deze norm.

'Onderwijs' gaat over de ruimte voor primair en voortgezet onderwijs. Ook wordt in Haven-Stad ruimte geboden voor andere onderwijsvormen, zoals Middelbaar (MBO) en waar nodig Hoger Beroepsonderwijs (HBO) en universiteit. Bij 'jeugd' gaat het om onder meer behandel-woonlocaties en ruimtes voor Ouder-kind Teams. 'Zorg' betreft een breed spectrum: van eerstelijnszorg tot voorzieningen voor beschermd wonen en dagbestedingsruimtes. Onder 'basis buurtvoorzieningen' wordt verstaan: huizen van de wijk, buurtkamers en jongerencentra. Bij 'kunst & cultuur' kan worden gedacht aan onder meer buurtpodia en tentoonstellingsruimtes maar ook aan (tijdelijke) voorzieningen in de openbare ruimte. In de Thematische Raamwerkkaart Voorzieningen is aangegeven welke zones als zoeklocaties voor de meest relevante voorzieningen gezien worden. Dit zijn zoeklocaties waarbinnen in de verdere gebiedsuitwerking een preciezere invulling aan de locatie voor de verschillende voorzieningen gegeven wordt.

Aan de hand van de referentienorm en het voorzieningenmodel is de kwantitatieve opgave berekend wat het programma en ruimtebeslag voor maatschappelijke voorzieningen in Haven-Stad moet zijn wanneer in het gebied zo'n 70.000 woningen gebouwd worden. Daarnaast is voor enkele voorzieningen het programma verfijnd op basis van nu bekende toekomstige behoefte aan ruimte. In de tabel is de opgave per onderwerp, per deelgebied benoemd. Groen en sport worden in het hoofdstuk in het hoofdstuk 'Rust en Ruimte - Groen en Water als Unieke Kwaliteit' verder toegelicht.

De referentienorm is een instrument dat handvatten biedt voor ruimte-reserveringen voor maatschappelijke voorzieningen, groen, sport en spelen. De referentienormen zijn dynamisch van aard, want ze zijn gebaseerd op actueel beleid. Ook trends en ontwikkelingen spelen daarbij een rol. Het is een onderbouwde benadering van de verwachte behoefte. Verdere inkleuring per gebied is altijd noodzakelijk, evenals afstemming in de tijd. Bij de specifieke transformatieopgave hoort geen blauwdruk maar een adaptief plan: wijzigingen in beleid, de stedenbouw en woningbouwprogramma en planning kunnen aanleiding zijn om het programma bij te sturen.

Naast de kwantitatieve opgave ligt er ook een kwalitatieve opgave. Met het maken van voldoende voorzieningen zijn we er immers nog niet. Minstens zo belangrijk is de realisatie van voorzieningen op de juiste plek en een goede stedenbouwkundige inpassing.

Principes zonering onderwijsvoorzieningen

In Haven-Stad zullen uiteindelijk zo'n 50 scholen voor primair onderwijs (PO, inclusief kinderopvang en gymzaal) nodig zijn en zo'n 13 voor voortgezet onderwijs (VO). Voor scholen gelden beperkende vestigingsplaatscriteria in relatie tot gezondheid en veiligheid.. Ze mogen ze alleen worden gesitueerd op plekken waar daartoe vastgestelde milieunormen – voor onder meer geluid en fijnstof - niet worden overschreden. Het vereiste van de nabijheid betekent dat de scholen goed over Haven-Stad gespreid worden, voor leerlingen steeds op loop- en fietsafstand. Aan de andere kant is er om praktische redenen een zekere mate van clustering denkbaar, bijvoorbeeld ten behoeve van het gezamenlijk gebruik van een gymvoorziening. De clustering kan twee PO-scholen en andere voorzieningen betreffen, maar ook de combinatie van PO en VO.

Op de kaart is inzichtelijk gemaakt in welke zones de scholen bij voorkeur worden gesitueerd. Ze zijn gesitueerd centraal in de wijk, in de (geluids)luwte van de actieve straten en plekken, buiten de hindercontour en zo goed mogelijk gelijkmatig gespreid over heel Haven-Stad. Ze liggen gunstig aan het voet- en fietspadennetwerk. Waar mogelijk ingepast in de openbare ruimte in combinatie met gebruiksgroen en sport en spel.

Voor de locatie van onderwijsvoorzieningen voor voortgezet onderwijs is een zekere mate van spreiding gewenst en is een gunstige ligging in het (hoofd)fietspadennetwerk en nabijheid van openbaar vervoer van belang.
De gymzalen ten behoeve van. voortgezet onderwijs worden buiten schooltijden ook wel ingezet t.b.v. sporten in de buurt en daartoe wordt de capaciteit soms vergroot en als separaat ontsloten binnensportvoorziening ontwikkeld. Nabijheid van buitensport voorzieningen is wenselijk. Deze locaties voor buitensport zijn inzichtelijk gemaakt in het raamwerk Rust en Ruimte - Groen en Water als Unieke Kwaliteit.

Haven-Stad, met de omvang van een stadsdeel en goed ontsloten met hoogwaardig openbaar vervoer, biedt ook aanleiding en ruimte voor de vestiging van scholen voor Middelbaar (MBO) en Hoger Beroepsonderwijs (HBO) en Universitaire instellingen. Doorgaans gaat het om relatief grootschalige complexen, met als belangrijke vestigingsfactor een uitstekende bereikbaarheid per openbaar vervoer en de nabijheid van aan het onderwijs gelieerde bedrijvigheid. De op de kaart 'Hoogstedelijkheid' ingetekende 200 en 400 meter cirkels rond haltes van openbaar vervoer geven een indicatie van de meest voor de hand liggende vestigingslocaties voor deze instellingen.

Principes zonering groenvoorzieningen

Het streven is om de groennorm uit het Voorzieningenmodel Amsterdam in elke ontwikkelfase van Haven-Stad te halen, zowel aan de noord- als zuidzijde van het IJ, en indien nodig, in een volgende fase te compenseren. Er wordt stapsgewijs gewerkt aan de ontwikkeling van een groen netwerk voor gebruik en ecologie, zoveel mogelijk in afstemming met de realisatie van het langzaam verkeer netwerk en de woningbouwontwikkeling. In het Hoofdstuk ´Rust en Ruimte - Groen en Water als Unieke Kwaliteit' wordt er nader ingegaan op de verschillende types groenvoorzieningen, zoals Stads-, wijk- en buurtparken, straatgroen en ecologisch groen et cetera.

Principes zonering sportvoorzieningen

In het Raamwerk is rekening gehouden met de sportnormen uit het Voorzieningenmodel Amsterdam. Een bijzondere stedelijke functie is binnen- en buitensport. Van belang voor de locatie van (binnen- en buiten) sportvoorzieningen is bereikbaarheid met zowel fiets als openbaar vervoer en de nabijheid van onderwijsfuncties. Daarnaast is het passend bij het motto 'gezonde stad' gewenst om binnen- en buitensportvoorzieningen een prominente plek te geven in elke buurt.
In het hoofdstuk 'Rust en Ruimte - Groen en Water' als Unieke Kwaliteit wordt er nader ingegaan op de verschillende types sportvoorzieningen, de hiervoor benodigde ruimte, de spreiding en de stedelijke inpassing.

Principes zonering jeugd-, zorg- en basisvoorzieningen (welzijn)

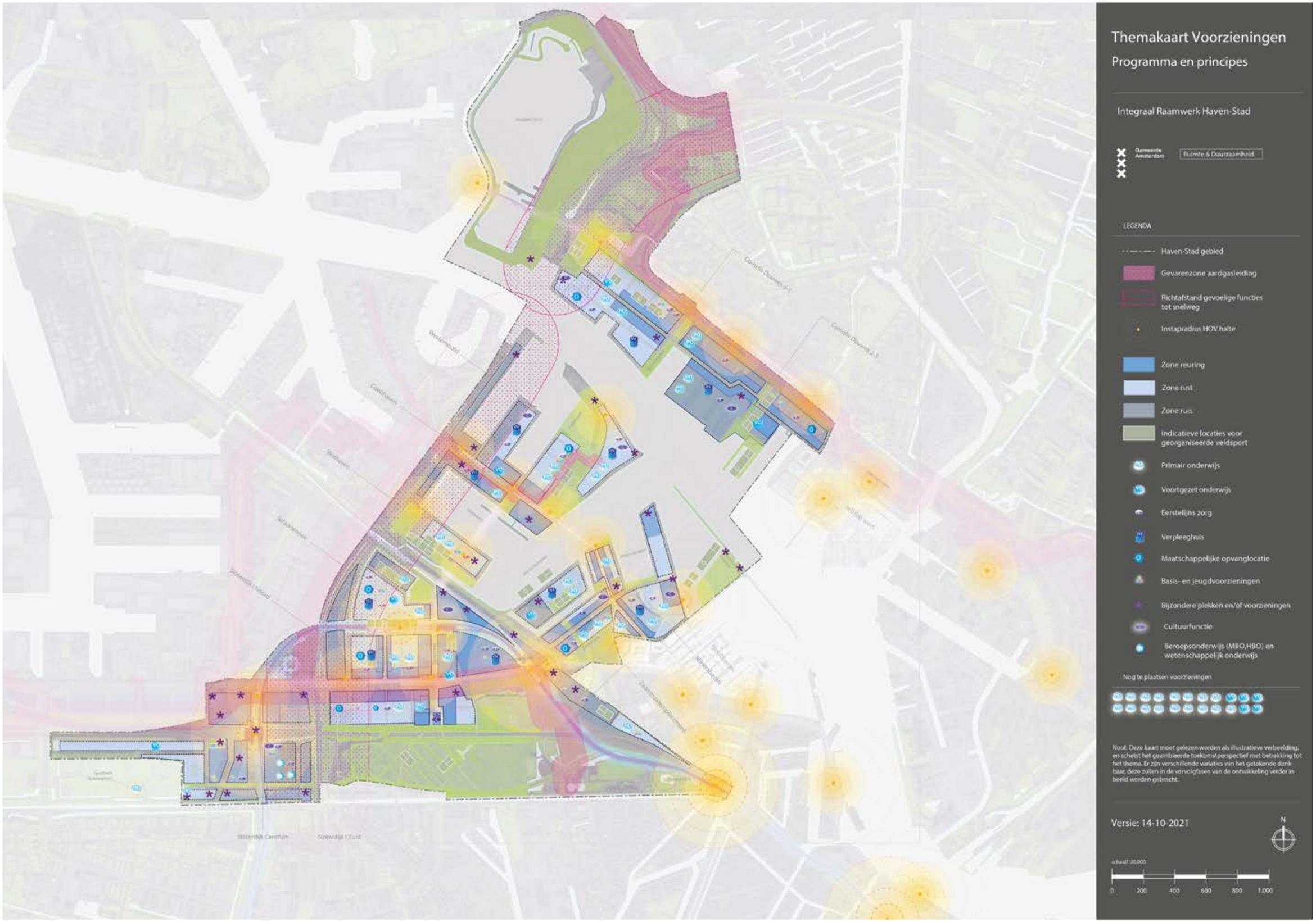
In de kaarten zijn de zones weergegeven waarbinnen de jeugd-, zorg- en basisvoorzieningen het beste kunnen worden ingepast. Jeugd-, zorg- en basisvoorzieningen kennen allen eigen specifieke uitgangspunten voor inpassing in Haven- Stad. Grof gezegd kan onderscheid worden gemaakt tussen enerzijds voorzieningen die qua inpassing en karakter gerelateerd zijn aan delen waar veel wordt gewoond, zoals de voorzieningen voor opvang, beschermd wonen of verpleeghuizen en anderzijds voorzieningen die qua locatie en karakter een meer publieke plek vragen. Bijvoorbeeld een Huis van de Wijk, Ouder Kind Team, een sociaal buurtteam, gezondheidscentrum of jeugdcentrum. Voor de positionering van zorgfuncties is bepalend of deze van lokale of van bovenwijkse betekenis zijn. Bij eerstelijnszorg (huisartsen e.d.) en apotheken is een plek 'in de buurt' essentieel. Voorzieningen als opvanglocaties, dagbesteding en verpleeghuizen hebben daarentegen een bovenwijkse functie en worden gespreid over Haven- Stad. Hierbij is met name de bereikbaarheid met het openbaar vervoer uitermate belangrijk. Bij de grootschaligere voorzieningen voor opvang en beschermd wonen is het van belang dat vroegtijdig wordt nagedacht over de inpassing. Veelal kunnen deze voorzieningen onderdeel uitmaken van de woonwijk, al naar gelang de precieze aard van de voorziening.

In de praktijk worden verschillende zorg- en welzijnsvoorzieningen nogal eens geclusterd met andere maatschappelijke voorzieningen (andere zorg- en welzijnsvoorzieningen, maar ook scholen, cultuur, sport), en zijn ze gevestigd nabij of te midden van concentraties van andere voorzieningen, zoals winkels en horeca. Veel woonzorgvoorzieningen kunnen in meerdere lagen worden ontwikkeld en zijn ook combineerbaar met andere voorzieningen.
Verschillende locaties in Haven-Stad komen in aanmerking voor vestiging van, doorgaans grootschalige, zorginstellingen met een stadsbrede en/of regionale functie, zoals een ziekenhuis of een kliniek. Vanzelfsprekend is hierbij een uitstekende bereikbaarheid met het openbaar vervoer essentieel, maar spelen ook specifieke logistieke eisen op het gebied van bereikbaarheid voor hulp- en nooddiensten een rol.

Principes zonering kunst en cultuur, bijzondere en beeldbepalende programma's

In Haven-Stad wordt kunst en cultuur in elke vorm en schaal verwelkomd, voor verschillende doelgroepen en met diverse invalshoeken, top-down en bottom-up, high- en low-budget, populair en avant-garde. Het Raamwerk biedt hiervoor de ruimte. Naast ruimte voor kunst en cultuur in de buurt zijn op de kaart een aantal plekken aangegeven die gereserveerd zijn voor bijzonder programma met een stadsdeel overschrijdende aantrekkingskracht. Kenmerk van het bijzonder programma is dat ze zelf voldoende bezoekers en gebruikers uit stad en regio aantrekken. Daarom liggen ze op goed met OV en de fiets bereikbare locaties. De bebouwing valt op door bijzondere, kenmerkende architectuur.

Op korte termijn kunnen kunst en cultuur al een rol spelen voor imagoverbetering, place-making en tijdelijke initiatieven in bijvoorbeeld leegstaande gebouwen of op ongebruikte kavels. Voor de lange termijn transformatie zou het goed zijn om een meer specifieke Visie Cultuur voor Haven-Stad op te stellen. De exacte invulling van deze plekken hangt af van de symbiose die te verwachten is van programma, plek en ontwikkelproces.


Themakaart Voorzieningen
Programma en principes
Integraal Raamwerk Haven-Stad
Gemeente Amsterdam
Ruimte & Duurzaamheid
LEGENDA
Haven-Stad gebied
Gevarenzone aardgasleiding
Richtafstand gevoelige functies tot snelweg
Instapradius HOV halte
Zone reuring
Zone rust
Zone ruis
Indicatieve locaties voor georganiseerde veldsport
Primair onderwijs
Voortgezet onderwijs
Eerstelijns zorg
Verpleeghuis
Maatschappelijke opvanglocatie
Basis- en jeugdvoorzieningen
Bijzondere plekken en/of voorzieningen
Cultuurfunctie
Beroepsonderwijs (MBO,HBO) en wetenschappelijk onderwijs
Nog te plaatsen voorzieningen
Noot: Deze kaart moet gelezen worden als illustratieve verbeelding, en schetst het geambieerde toekomstperspectief met betrekking tot het thema. Er zijn verschillende variaties van het getekende denkbaar, deze zullen in de vervolgfasen van de ontwikkeling verder in beeld worden gebracht.
Versie: 14-10-2021
N
schaal 1:20.000
0
200
400
600
800
1.000

Totaaloverzicht maatschappelijke voorzieningen Haven-Stad

		Zuidwestelijk Haven-Stad								Noordelijk Haven-Stad			
VOORZIENINGEN *= bovenwijkse voorziening	Aantal m2 bvo (en/of aantal m2 terrein)	Sloterdijk-Centrum	Sloterdijk I Zuid	Sloterdijk I Noord	Zaanstraat Emplacement	Minervahaven	Sportpark Transformatorweg	Alfadriehoek	Coen- en Vlothaven	Cornelis Douwes 0-1	Cornelis Douwes 2-3	Melkweg Oostzanerwerf	Totaal
Aantal woningen	**Woningaantal cf ontwikkelstrategie**	**7.410**	**11.220 (Noord en Zuid)**		**1.820**	**11.620**	**1.880**	**5.200**	**15.400**	**6.900**	**9.600**	**1.600**	**72.650 cf ontwikkel-strategie**
		4.250 cf herzien invest.besl.**	**4.700 cf. invest. besl**	**6.520**									**69.490*****
Onderwijs													
Scholen PO (alles-in-één)	3.600 en 1.700	2	2	5	1	8	1	4	11	5	7	1	47
Scholen VO*	variabel	0	0	2	0	2	0	1	3	1	2	0	11
Schooltuinen*	15.000	1 of 2											1 of 2
Jeugd													
Ouder- Kind Team*	650	1	0	0	0	1	0	0	1	0	1	0	4
Praktijkruimte jeugdhulp	170	0	0	1	0	1	0	0	1	1	1	0	5
Behandel-woonlocatie*	200	1	1	4	1	5	1	2	7	3	4	1	30
Speeltuingebouw*	120	0	0	1	0	1	0	0	1	0	1	0	4
Milieu-educatie/ Kinderboerderij*	nnb	1											1
Zorg													
Maatschappelijke opvanglocatie*	700-1.500	0	2	1	0	1		0	1	0	1	1	7
Verpleeghuis*	4.000-20.000	?	0	1	1	1	1	1	2	1	1	1	10
Dagbesteding/meewerk*	700-1.000	8										3	11
Sociale buurtteams	230	1	1	0	0	1	0	1	2	1	1	0	8
Eerstelijnszorg	250-1.300	2	1	3	1	4	1	2	5	2	3	1	25
Apotheek	150	1	1	3	1	4	1	2	5	2	3	1	24
Hospice*	350	1										1	2
Basisvoorzieningen													
Jongerencentrum	300	0	0	1	0	1	1	1	2	1	1	0	8
Huis van de Wijk	300-400	1	1	0	0	2	0	1	2	1	1	0	9
Buurtkamer	120	1	2	2	0	4	2		5	2	3	1	22
Speeltuingebouw*	120	0	0	2 of 3						1			3 of 4
Kunst & cultuur													
Voorziening wijkniveau	nnb	1.063	2.300	505	455	2.905	470	1.300	3.850	1.725	2.400	400	17.373
Voorziening stedelijk niveau*	14.530	1 (a 2?)											1 (a 2?)
Bibliotheek	nnb	1 of 2								1			2 of 3
Sport													
Binnensport/sporthal*	3.000	1	1	0	0	1	1	1	1	1	1	1	9
Zwembad*	nnb	1								1			2?
Veldopp. Buitensporten*	variabel	8.500	23.500	32.600	9.100	58.100	9.400	26.000	77.000	34.500	48.000	8.000	334.700
Sport en spelen in openbare ruimte													
Speelplek	150	14	16	21	6	39	6	17	51	23	32	5	231
Speelveld	1.000	4	5	6	2	12	2	5	15	7	10	2	69
Sport in de openbare ruimte	variabel	4.250	4.700	6.520	1.820	11.620	1.880	5.200	15.400	6.900	9.600	1.600	69.490
Groen, recreatie en spelen													
Groen in openbare ruimte	variabel	34.000	75.200	104.320	9.120	185.920	30.080	83.200	246.400	110.400	153.600	25.600	1.057.840
Ecosysteem-groen	variabel	34.000	28.200	39.120	10.920	69.720	11.280	31.200	92.400	41.400	57.600	9.600	425.440

**Bovenwijkse voorziening*

***Het benodigd programma aan maatschappelijke voorzieningen voor Sloterdijk Centrum is berekend op basis van 4.250 woningen. In het herzien investeringsbesluit wordt uitgegaan van een bandbreedte tot zo'n 7.500 woningen.*

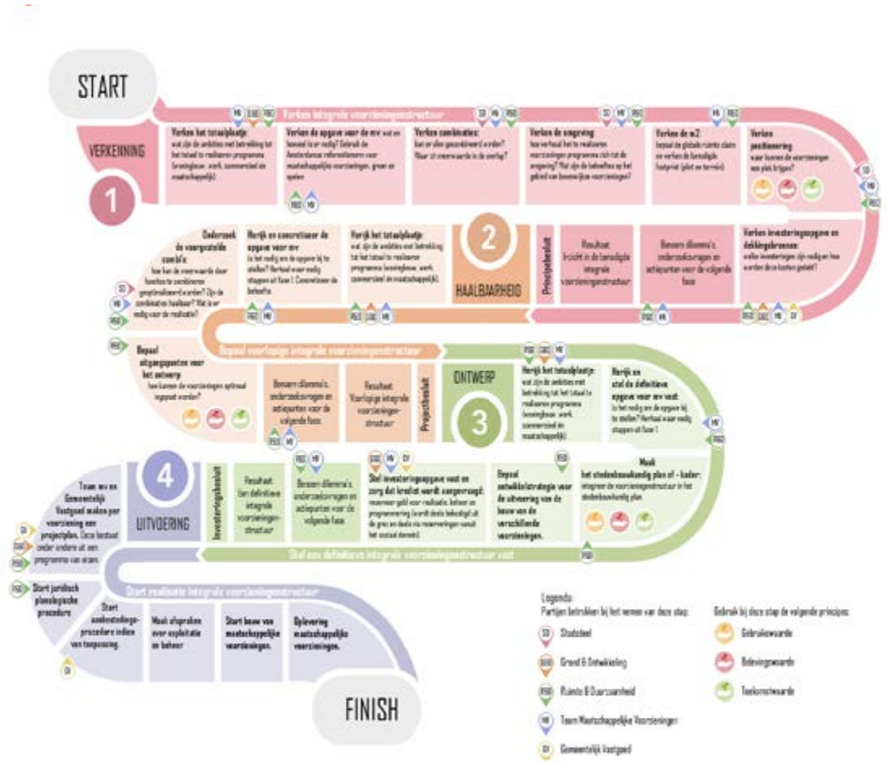
****Dit betreft het totaal aantal woningen in Haven-Stad met als woningbouwprogramma voor Sloterdijk-Centrum 4.250 woningen.*

Voor meer informatie: zie ook brondocument Programmaplan Maatschappelijke Voorzieningen.

Illustratie links: Overzichtstabel in te passen maatschappelijke voorzieningen conform de Amsterdamse Referentienorm. Voor het grootste deel van de voorzieningen is in de Thematische Raamwerkkaart Maatschappelijke Voorzieningen aangegeven wat, op basis van een combinatie van vestigingsvoorkeuren en stedenbouwkundige mogelijkheden en ambities, de voorkeurszones zijn voor de respectievelijke clusters.

Realisatie van in de tabel genoemde functies hoeft niet altijd exact binnen de grenzen van een deelgebied plaats te vinden maar wel in de directe nabijheid en in dezelfde fase. Zo wordt in de behoefte aan ruimte voor buitensport volgend uit de deelgebiedsontwikkelingen Sloterdijk Centrum en Sloterdijk I Zuid voorzien door herinrichting en intensivering van sportpark Spieringhorn.

Gedurende de ontwikkeling van Haven-Stad zal aan de hand van het monitoringsplan bijgehouden worden wat de verhouding is tussen de woningbouwproductie en de realisatie van maatschappelijke voorzieningen. Indien nodig of gewenst zal bij voortschrijdend inzicht in de ontwikkeling de verhouding opnieuw worden gekalibreerd.



Illustratie: schema processtappen ontwikkeling maatschappelijke voorzieningen, zie ook brondocument Programmaplan Maatschappelijke Voorzieningen.

3.2.3 Commerciële voorzieningen

Detailhandel en Leisure

Haven-Stad is ook een aantrekkelijke vestigingslocatie voor commerciële voorzieningen. Te verwachten is dat zich een commercieel voorzieningenpakket ontwikkelt dat naar omvang en aard gelijkwaardig is aan dat van de bestaande, hoogstedelijke Amsterdamse wijken en aansluit op het toekomstig draagvlak van Haven-Stad. De ontwikkeling van traditionele grootschalige winkelcentra is niet waarschijnlijk of gewenst in Haven-Stad.

Commerciële voorzieningen, met name detailhandel, zijn te onderscheiden in dagelijkse en niet-dagelijkse voorzieningen. Dagelijks omvatten supermarkten en andere winkels in levensbehoeften. Ook hier is, net als bij de maatschappelijke voorzieningen, wonen en werken sprake van meervoudig ruimtegebruik. Daarom is het belangrijk om een strategie te hebben voor de inpassing hiervan. Het gaat dan niet alleen om het programma, maar ook over de wijze en locatie waar deze voorzieningen worden ingepast.

Commerciële voorzieningen langs actieve straten

De voorzieningen voor dagelijkse boodschappen bevinden zich in de plinten van gebouwen en zijn daarom gesitueerd langs de actieve straten en pleinen, op drukke en goede bereikbare punten.

In de Integrale Raamwerkkaart ‘Stedelijkheid” zijn de belangrijkste straten aangegeven. Deze locaties fungeren ook als ankerpunten voor andere voorzieningen die willen profiteren van de toeloop van klanten.

In het deel ten zuiden van het IJ gaat het om de oost-west gerichte Transformatorweg die doorloopt in de (nog te ontwikkelen) Archangelkade-Zuid in Minervahaven. De huidige aansluiting Transformatorweg-Nieuwe Hemweg wordt verbeterd zodat de actieve straat op een natuurlijke manier doorloopt.
Ook zijn er dagelijkse voorzieningen te vinden langs de route Spaarndammerstraat-Houthavenweg-Rigakade en vervolgens via de Archangelkade-Noord naar de Coenhavenweg.

In noord-zuid richting gaat het de Contactweg die in de toekomst doorloopt naar de Coenhavenweg. Op deze manier ontstaat een circuit van actieve straten met ankerpunten in de vorm van dagelijkse voorzieningen (m.n supermarkten) en andere voorzieningen daar omheen.

In het deel ten noorden van het IJ wordt in het verlengde van de Klaprozenweg de Tt. Vasumweg ontwikkeld als straat waaraan de dagelijkse commerciële voorzieningen in de plinten te vinden zijn.

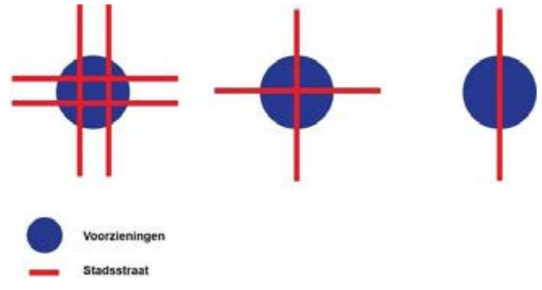
Bijzondere commerciële voorzieningen

In Haven-Stad is ook ruimte voor bijzondere commerciële voorzieningen. Ze liggen op plekken waar buurten en routes samenkomen en zijn daarom goed bereikbaar met fiets, openbaar vervoer en auto. Het gaat om:

- Sloterdijk Centrum, in en rondom het station;
- Het knooppunt van Sloterdijk I, Zaanstraatemplacement en Minervahaven, rondom de Hemknoop;
- In de Coen- en Vlothaven daar waar de Coenhavenweg, het park en de verlengde lijn tram 5 samenkomen.

Aan de noordzijde van het IJ is binnen Haven-Stad vooralsnog geen grootschalig commercieel programma voorzien omdat hier in de naastliggende gebieden als bijvoorbeeld Buiksloterham al rekening mee is gehouden.

In deze zones zijn de zoekgebieden voor geclusterde vestiging van bijzondere commerciële voorzieningen op het gebied van leisure, detailhandel, horeca en dienstverlening. Ontwikkeling in clusters geniet de voorkeur omdat op deze manier de voorzieningen optimaal profiteren van elkaars bezoekersstromen en de logistiek (bevoorrading en parkeren) efficiënt geregeld kan worden. In de centrumzones wordt op een vernieuwende manier omgegaan met ruimtelijke inpassing van commerciële voorzieningen. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan het overbruggen van hoogteverschillen of het combineren met mobiliteitshubs.



Illustratie: Schetsmatige combinaties van voorzieningen en stadsstraten.

Maatschappelijke Visie Haven-Stad

Haven-Stad: leefbaar, rechtvaardig en verbonden

Vanuit verschillende disciplines en domeinen zijn op basis van de Ontwikkelstrategie uitwerkingen gemaakt voor de inrichting van het toekomstige Haven-Stad. De eerste vijf motto's van Haven-Stad zijn met name te vertalen in een fysiek raamwerk. Het zesde motto, 'samenwerken en samenleven, voor en door mensen' vraagt een andere aanpak.
Wat in de ontwikkelstrategie nog ontbrak, was een brede visie op het maatschappelijk functioneren van Haven-Stad. Hiertoe is in 2019 vanuit het programma Haven-Stad en vanuit het Sociaal Domein gezamenlijk opdracht gegeven om te komen tot uitgangspunten voor een inclusieve, toekomstbestendige stad met aandacht voor de rol van Haven-Stad voor Amsterdam en de regio en de identiteit van dit gebied. Deze zijn neergelegd in een maatschappelijke visie voor Haven-Stad. Deze visie biedt een sociale blik op stedenbouw, draagt bij aan de realisatie van ambities uit het sociaal domein en geeft invulling aan het 6e motto 'samenwerken en samenleven voor en door mensen'.

Het ontwikkelen van een maatschappelijke visie aan de voorkant van gebiedsontwikkeling, zeker op de schaalgrootte van Haven-Stad, is nieuw: de gemeente is aan het pionieren. Het biedt enorm veel kansen, ook voor de rest van de stad, om het sociaal domein aan de voorkant te betrekken. Omdat het nieuw is, moet hiervoor eerst een goede basis worden gelegd, om het vervolgens specifiek te maken. Het stelt eisen aan het ruimtelijk domein en aan het sociaal domein om daadwerkelijk en vroegtijdig samen te werken, samen te besluiten en samen te financieren.

Hoe kan het proces vanaf nu de maatschappelijke visie en onderliggende kernwaarden en werkwijze ondersteunen? Deze visie vraagt om een integrale aanpak van stadsontwikkeling. Dat houdt in dat er, naast de rol van innovaties in Haven-Stad op het gebied van bijvoorbeeld circulair en autoluw, een gelijkwaardige rol gegeven moet worden aan 'sociale innovatie' als proces. Sociale innovatie gaat uit van een nieuwe manier van denken, doen, en organiseren. Het draagt daarin bij aan 'empowerment' van burgers en kan vanuit alle partijen in de maatschappij komen. Sociale innovatie herdefinieert participatie. De participatie van burgers gaat niet over participatie in het beleid van de overheid, maar over participatie in een maatschappelijk vraagstuk. Sociale innovatie initiatieven lopen vaak voor in het aankaarten en aanpakken van deze problemen ten opzichte van beleid.

De Maatschappelijke Visie Haven-Stad is gestoeld op drie kernwaarden: leefbaar, rechtvaardig en verbonden. De transformatie van Haven-Stad biedt een haast unieke kans om deze kernwaarden vanaf het begin naast de andere innovaties in de praktijk te brengen en te waarborgen. Belangrijk daarbij is Haven-Stad als een 'ecosysteem' te zien waarin verschillende onderdelen met elkaar 'samenwerken' om verbindingen te creëren. Daarnaast biedt de schaalgrootte van Haven-Stad de ruimte om te experimenteren met nieuwe vormen en initiatieven op het gebied van onderwijs, werk, wonen, zorg, en veiligheid. Dit stelt Haven-Stad in staat toekomstbestendige oplossingsrichtingen voor maatschappelijke uitdagingen te ontwikkelen vanuit de voornoemde kernwaarden.

Leefbaar

In hoeverre een stad leefbaar is, is subjectief en hangt samen met wat bewoners en gebruikers onder 'het goede leven' verstaan. Een leefbare stad gaat over de mate waarin het aantrekkelijk is om er te wonen of te verblijven en in hoeverre je je er goed op je plek kunt voelen. De juiste mix van voorzieningen, fysieke omgevingskenmerken, bewonerssamenstelling, woningtypen en veiligheidsfactoren draagt daaraan bij. Een leefbare woonomgeving gaat verder dan schoon, heel en veilig. Het is ook direct verbonden met een gezonde woonomgeving, denk bijvoorbeeld aan voldoende groen, geen geluidsoverlast, schone lucht, geen hittestress. Dat de omgeving voldoet aan deze eisen, betekent echter niet vanzelfsprekend dat deze door bewoners en gebruikers als prettig wordt ervaren. Je thuis en veilig voelen zit ook in elementen die mensen verbinden aan elkaar en aan waar zij wonen.

Rechtvaardig

In een rechtvaardige stad is de infrastructuur er om de behoeften van alle bewoners en de gebruikers van de stad zo goed mogelijk te faciliteren en wordt ervoor gezorgd dat zij ook zeggenschap hebben over de ontwikkeling van hun woon-, werk- en leefomgeving. De rechtvaardige stad nodigt uit tot 'eigen maken', tot initiatief, in alle fasen van de ontwikkeling van Haven-Stad. De focus ligt niet op welvaart maar op de ontwikkeling van capaciteiten en handelingsvaardigheid die mensen in staat stellen om de kwaliteit van hun leven te vergroten. Solidariteit is een belangrijke voorwaarde voor het goede leven. Daarbij is het belangrijk dat je je op een gelijkwaardige manier kunt verhouden tot de ander en dat iedereen kan meedoen. De rechtvaardige stad vraagt dan ook om ontwikkelplannen waarin keuzes niet alleen gemaakt worden op basis van economisch rendement, maar ook met aandacht voor de opbrengsten ervan in de vorm van welbevinden en sociale implicaties.

Verbonden

Of je je verbonden voelt heeft te maken met of je herkend en erkend wordt door de mensen om je heen. En of je zelf betekenis kunt geven aan een plek, aan je contacten en aan hetgeen je zelf meebrengt. Verbinding ontstaat niet van de ene op de andere dag: dit moet groeien. Ontmoetingen zijn een startpunt voor verbinding. Ze zijn vaak toevallig, maar door er aandacht aan te besteden in het ontwerp, kan er gelegenheid gecreëerd worden om deze ontmoetingen structureler te laten plaatsvinden.

Haven-Stad: Samenleven, samenwerken in een woonwerkstad
De transformatie van Haven-Stad verandert het gebied van voornamelijk werkgebied naar gemengde woon-werkplek. Productiviteit, creativiteit en dienstverlening komen op strategische locaties in de buurt en wijk samen om bij te dragen aan een leefbaar geheel. De interactie en combinatie met wonen versterkt de functies onderling. Ze maken van Haven-Stad een echte woonwerkstad.

De kernwaarden leefbaar, rechtvaardig en verbonden vormen de basis voor een aantal voorbeeldprincipes zowel op het gebied van de ruimtelijke inrichting van Haven-Stad als ook het transformatieproces ernaartoe. Het doel is prettig wonen, werken en verblijven in Haven-Stad. In het bijzonder gaat het om uitnodigen tot ontmoeting, thuis- en veilig voelen op verschillende schaalniveaus en toegankelijkheid garanderen voor alle bewoners en gebruikers van Haven-Stad. De 10 hier genoemden voorbeeldprincipes vormen een eerste aanzet tot een denk-raamwerk en tonen de ambities en mogelijke bouwstenen voor een leefbaar, rechtvaardig een verbonden Haven-Stad. (zie voor uitgebreidere informatie en meer principes de Maatschappelijke Visie zelf)

Kernwaarden op het gebied van Ruimte

1. Gebouwde ruimte draagt bij aan thuis- en veilig voelen op verschillende schaalniveaus
   Een gevoel van verbondenheid in de stad, de wijk, de straat en rond de eigen voordeur draagt bij aan thuisgevoel en sociale veiligheid. Hoge bebouwing in Haven-Stad vraagt om die verbinding, naast horizontaal ook verticaal te stimuleren met bijvoorbeeld gemeenschappelijke ruimtes in, op en tussen gebouwen. Verder kan multifunctioneel gebruik van ruimtes en gebouwen bijdragen aan een gevoel van eigenaarschap onder een grotere groep mensen. Handig deelgebruik verspreidt activiteit over de hele dag en creëert zo levendigheid op verschillende momenten.

2. Mengen op wijkniveau, niet op portiekniveau
   Diversiteit maakt Haven-Stad levendig en vernieuwend. Mengen op portiekniveau kan echter leiden tot sociale spanningen en brengt niet altijd de beoogde kansen en verbetering. Er valt dus wat te zeggen voor wonen met gelijkgestemden, mits daar menging op straat-, wijk- en stadsniveau tegenover staat. De locatie van voorzieningen, groen en de manier waarop de openbare ruimte is ingericht –inclusief de (water)routes ernaartoe– spelen daarin een belangrijke ruimtelijk-sociale rol.

3. Bereikbaar én toegankelijk
   Mobiliteit is belangrijk voor het welzijn van mensen. De dichtheid van Haven-Stad biedt draagvlak voor een hoogwaardig en fijnmazig netwerk van routes en (ov-)verbindingen. Het fysieke netwerk draagt bij aan sociale verbondenheid en de mogelijkheid om deel te nemen aan de maatschappij; zowel binnen Haven-Stad als daarbuiten, met de rest van Amsterdam en de regio. Dankzij laagdrempelige en zorgvuldig vormgegeven openbare ruimte en stationsomgevingen kunnen ook mindervalide groepen makkelijk op- en overstappen. Zo draagt Haven-Stad bij aan kansengelijkheid.

4. Plan onbestemde vrije ruimte
   Zowel tijdelijke als permanente vrije ruimte is van maatschappelijke meerwaarde. Het geeft flexibiliteit tijdens het ontstaan en ontwikkelen van de buurt, en daarna. Enerzijds stelt het bewoners en gebruikers in staat om zelf te creëren. Anderzijds laat het ruimte voor onvoorziene veranderingen en behoeften in de toekomst.

Zie ook brondocument; Maatschappelijke Visie Haven-Stad Leefbaar, Rechtvaardig en Verbonden

5. Verhalende plekken
   Bestaande iconische gebouwen en plekken vertellen de geschiedenis van Haven-Stad. Ze geven betekenis voor bewoners en gebruikers, en ze vormen een reden om Haven-Stad van buitenaf te bezoeken. Door de iconen te koppelen aan sociale programmering/doeleinden kunnen bewoners en gebruikers hun eigen verhaal maken in Haven-Stad.

Kernwaarden op het gebied van Proces

1. Mee ontwerpen
   De schaalgrootte en ambities van Haven-Stad maken dat het collectieve leven zich niet alleen op straat kan afspelen. Veel oplossingen zullen daarom in, op en tussen bouwblokken gevonden worden. Hier ligt een kans om ontwikkelaars, bewoners en gebruikers 'vanaf 0' mee te laten ontwerpen en in de ontwerpstappen nauw aan te sluiten bij verschillende achtergronden, levensfasen, productietechnieken etc. Het vraagt om investeringsconstructies met verschillende vormen van eigenaarschap, zoals coöperaties en commons.

2. Gelegenheid bieden voor kansengelijkheid
   Iedereen zou moeten kunnen meedoen in het dagelijks leven, ongeacht de buurt waar ze in wonen. Niet iedereen wil ook meedoen, en een inclusieve, leefbare stad laat ruimte voor die keuze en biedt tegelijkertijd ondersteuning aan mensen die wel mee willen doen, maar dit niet zelf kunnen. De gebouwde, fysieke ruimte van Haven-Stad kan sociale betrokken- en verbondenheid stimuleren, onder andere in de vorm van goede, toegankelijke verbindingen en voorzieningen. Ruimtelijke beperkingen hoeven zo geen reden te zijn voor het niet mee kunnen doen.

3. Havenmeesters: vanaf het begin fysiek aanwezig in het transformatiegebied
   Fysieke aanwezigheid van de gemeente vanaf stap 0 geeft een basis voor vertrouwen en draagvlak bij (toekomstige) bewoners, gebruikers, buren en geïnteresseerden. Een fysiek informatie- of gesprekspunt kan bijdragen aan benaderbaarheid, toegankelijkheid en democratisering van de transformatie. Tegelijk kan de gemeente zo direct kennis verzamelen over wat er speelt in het transformatiegebied.
   De rol van Havenmeester is wisselend in te vullen door de gemeente, bewoners, ondernemers, en overige belanghebbenden. In de rol van havenmeester onderzoeken, testen en faciliteren zij verschillende beheervormen. Hierdoor ontstaan relaties, netwerken en gedeelde kennis waarop tijdens en na de transformatie verder wordt gebouwd.

4. Grenze(n)loos Haven-Stad
   De transformatie naar Haven-Stad is onderdeel van heel Amsterdam én de metropoolregio. Het project heeft effecten die over haar grenzen heen gaan, zoals verkeers- en goederenstromen naar het gebied door de toegevoegde woon- en werkgelegenheid. Of bezoekers van de nieuwe parken en andere attractieve plekken en programma's. De relatie met de directe buur-buurten in Noord en West, de rest van Amsterdam en de metropoolregio verdient daarom aandacht tijdens het ontwerpproces; het is wenselijk om de buren actief uit te nodigen en te betrekken.

5. Haven-Stad als verbinder
   Haven-Stad verbindt: land aan water, wonen aan werken, Noord aan West. Enerzijds is het een doorgaand, ruimtelijk project van thuis (laten) voelen –van het stedelijk niveau tot aan de lobby en voordeur. Tegelijk verbindt ook het transformatieproces, doordat verschillende mensen en partijen die kunnen meedenken. Elke fase dient compleet te zijn. Zo, dat er in elke fase vanaf het begin gewoond, gewerkt, ontspannen en geleefd kan worden. Al die componenten, economisch en functioneel, hebben betrekking op elkaar. Haven-Stad verbindt ze.

Hoe verder?

Hand in hand met het Integraal Raamwerk worden deze voorbeeldprincipes verder gebracht. De sociale doelen uit de Maatschappelijke Visie worden meegenomen in het Uitvoeringsprogramma Haven-Stad en de monitoringsrapportage. Hiernaast krijgen de kernwaarden en de voorbeeldprincipes ook aandacht in de deelgebiedsuitwerkingen. Hier zullen deze ambities zo ver mogelijk specifiek per (deel-) gebied geformuleerd en realiseerbaar gemaakt worden.



multidisciplinaire (expert)workshop Haven-Stad, De Waag 2019

Rotterdam Maritiem District, het gebied verandert gestaag naar multifunctioneel stadskwartier in hoge dichtheid. Ontwerp KCAP / Barcode architects ea, Beeld wilmawonen.nl / WAX / Beeldenfabriek



Amsterdam Zuidas, een afwisselend bebouwingsbeeld, naast wonen en werken in hogere gebouwen ook kleinschalig wonen in gebouw 'OpZuid' aan de waterkant. Ontwerp Diederendirrix architecten, Beeld funda.nl



Amsterdam Westerdok, tussen het IJ en het Westerdok is rondom compacte hoven een attractieve gemengde stedelijke woonwerkbuurt in hoge dichtheid ontstaan. Ontwerp OD205-Peter Defesche, AWG architecten ea, Beeld Luuk Kramer



Amsterdam Buiksloterham, het gebouw 'Blackjack21' met gevarieerd palet aan woon- en werkruimtes is ontwikkeld in Collectief Particulier Opdrachtgeverschap. Ontwerp BNB architecten / Xoomlab, Beeld cordeel.eu



Londen Kings Cross, bij het station wordt als alternatief voor hoogbouw een 'landscraper' met immense daktuin gebouwd, het Europese hoofdkantoor van Google. Ontwerp Thomas Heatherwick, Beeld heatherwick.com



Oslo Akker Brygge, in het voormalige industriegebied is, aan de voor verblijf ingerichte waterfrontboulevard, een compact nieuw centrumgebied ontstaan. Ontwerp Spol architects / LINK Landskap, Beeld Thomas Majewski



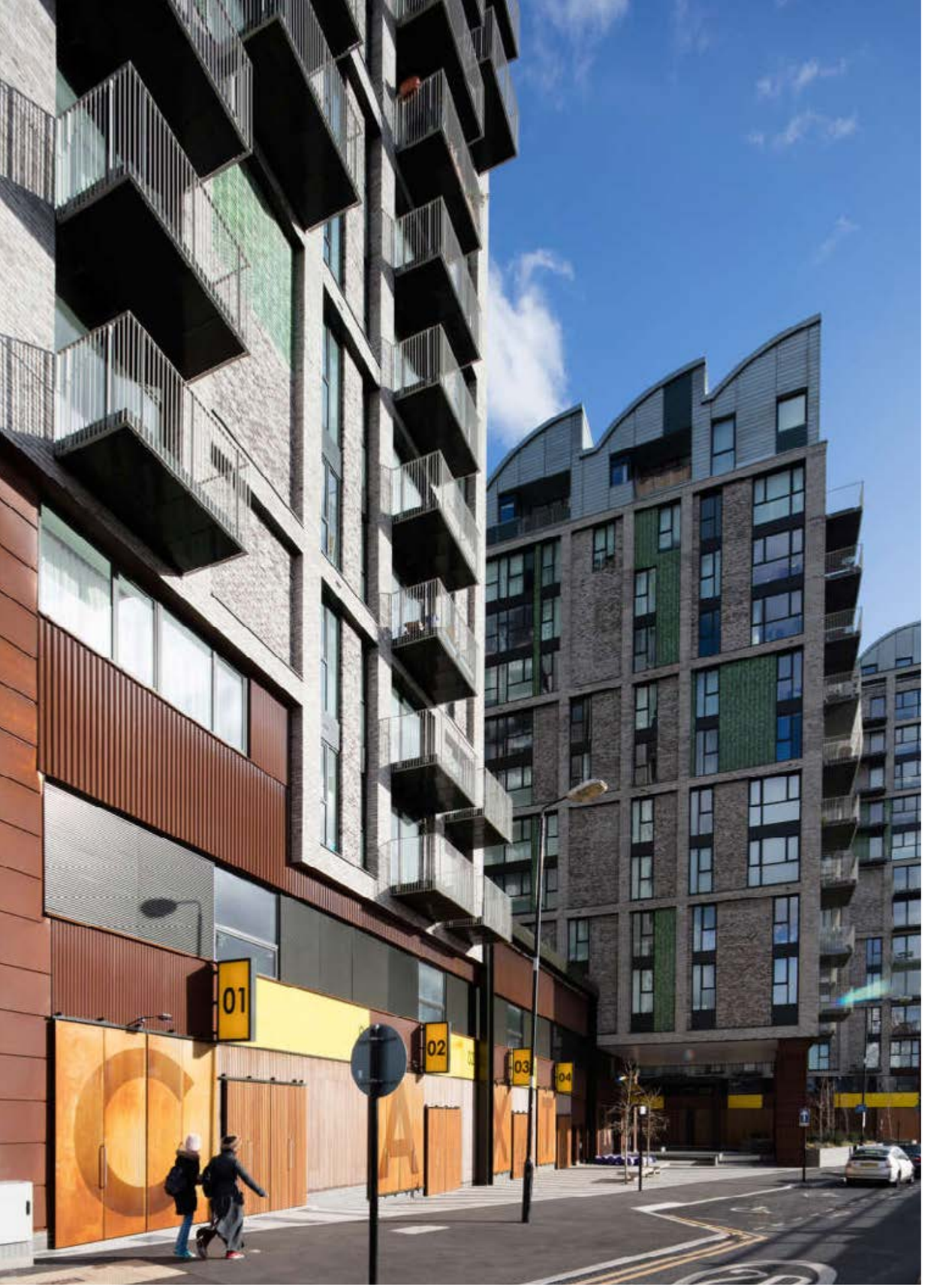
Rotterdam RDM Campus, op de voormalige terreinen van de RDM is nu het Innovation dock, opleidingsinstituut van de Rotterdamse Hogeschool gevestigd. Ontwerp Plus architecten, Beeld Roy Borghouts



Rotterdam RDM Campus, in het Aqua Lab Centre of Expertise in het Innovation dock wordt onderzoek, werken en leren gecombineerd, de basis voor innovatie. Ontwerp Plus architecten, Beeld rdmcoe.nl



Amsterdam Buiksloterham, Kaap Noord, pilotproject in de gebiedsontwikkeling met het doel de potentie te laten zien van intensieve en gemengde werkgebouwen. Ontwerp Vasco de Silva architecten, Beeld opatel.nl



Londen Canning Town, in het project Caxton Works wordt wonen en lichte industrie gecombineerd en zo ondernemerschap en de locale economie ondersteund. Ontwerp Studio Egret West, Beeld studioegretwest.com



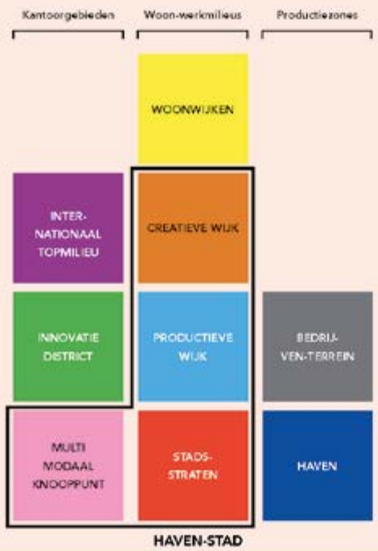
Rotterdam Schiehaven, in het project Schiecentrale worden wonen, werken en voorzieningen als supermarkt, sportzaal, buitenschoolse opvang en speelplaats gecombineerd. Ontwerp Mei architects and planners, Beeld Ronald Tilleman

Typologie economie, werken en wonen

De economie van morgen

In Ruimte voor de Economie van Morgen is een typologie ontwikkeld van toekomstige werkmilieus voor de Metropoolregio Amsterdam. Het gaat hierbij om vier typen: Internationaal topmilieu, Innovation district, Creatieve wijk en Productieve wijk. In al deze werkmilieus is waardecreatie en economische groei mogelijk. Daarbij is het onzeker welke economische ontwikkelingen het sterkst doorzetten, omdat dit onder andere afhankelijk is van de wereldmarkt en de politiek. Toch is voor Haven-Stad een redelijk duidelijke koers te bepalen. Deze koers is gebaseerd op de betekenis van Haven-Stad voor de lokale, regionale en nationale economie. Deze betekenis komt met name voort uit de strategische ligging van Haven-Stad. Voor wat betreft de gemengde woon-werkmilieus komen we uit bij de combinatie van een Creatieve en een Productieve wijk. Wel ontbreken in deze milieus nog de multimodale knooppunten en de stadstraten. Voegen we deze toe aan het pakket van werkmilieus, dan ontstaat een beeld van de potentie van Haven-Stad voor de economische ontwikkeling van de MRA.

De Creatieve wijk is een voortzetting van het Amsterdamse centrummilieu: een woonwijk met een mix van kleinschalige bedrijfsruimte (100 tot maximaal 5000 m2) die ingevuld kan worden met kantoorachtige concepten uit de creatieve kennis- en innovatie-economie. Het gaat hier om een intensief werkmilieu met circa 15m2 per arbeidsplaats. Deze werkfuncties zijn stapelbaar, maar voor de stedelijke interactie is het wel belangrijk dat de werkplekken ook op straatniveau zichtbaar zijn.



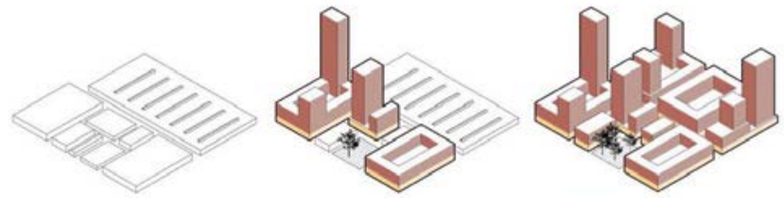
In Ruimte voor de Economie van Morgen is een typologie ontwikkeld van toekomstige werkmilieus voor de Metropoolregio Amsterdam

Aan de oostkant van Haven-Stad, 'de centrumkant', is de Creatieve wijk een logische voortzetting van het centrummilieu. Deze trend heeft zich al ingezet in de Minervahaven, waar internationale modemakers hun plek hebben gevonden in gebouwen die over de havenbekkens uitkijken. Deze vorm van werken is goed te combineren met wonen en andere functies. Het openbaar vervoer speelt een belangrijke rol voor de bereikbaarheid van deze functies.

De Productieve wijk bevordert een nieuw 'economisch DNA'. De aard van deze bedrijvigheid is extensiever (30 tot 50 m2 per werknemer) dan in de Creatieve wijk en grotendeels grondgebonden, maar qua milieucategorie wel mengbaar met woningbouw. In de werkruimtes vinden we ambachten, kleinschalige productieve diensten, stadsverzorgende diensten, aanbieders van 3D-printing, technische incubators etc., afhankelijk van de economische trends en behoeften van de toekomst. Rondom de Ring A10,op de noordelijke IJ-oever en het Cornelis Douwes-gebied, komt de Productieve wijk het best tot zijn recht. Hier kunnen we de bestaande bedrijvigheid ('de blijvers' die behoefte hebben aan een informeel stedelijk interactiemilieu) integreren met woon- en recreatieve functies. Daarnaast bieden we ruimte aan 'nieuwkomers' die passen binnen het productieve profiel. Al deze functies zijn in meer of mindere mate afhankelijk van aan- en afvoer van goederen, waardoor het logisch is dat de Productieve wijk gekoppeld is aan de Ring A10.

Een stadstraat is een economisch functielint met een duidelijke verkeersfunctie, maar ook met een nadrukkelijke verblijfsfunctie. Hier vinden we winkels, bedrijven, kantoren en horeca. Stadsstraten hebben hierdoor, naast een belangrijke economische betekenis, ook een sociale functie. Kansrijke locaties zijn: de Transformatorweg en de Contactweg.

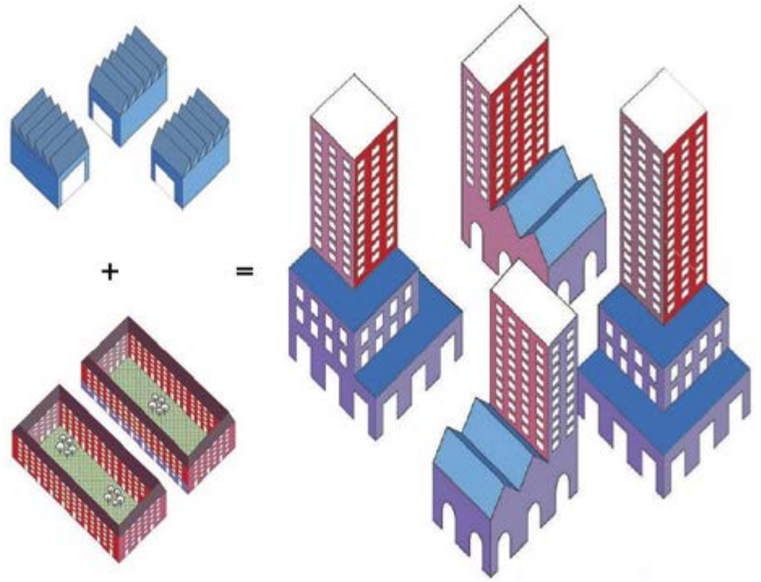
Een multimodaal knooppunt is een plek die, door aanwezige verkeersinfrastructuur zoals trein, tram, metro en autowegen uitstekend verbonden is met de stad en regio, en daarmee bij uitstek geschikt voor kantoren. Ruimte voor de Economie van Morgen wijst Sloterdijk aan als een zeer kansrijk multimodaal knooppunt.



De huidige bebouwing in Haven-Stad bestaat grotendeels uit werken in grootschalige bedrijfshallen

Haven-Stad zal soms snel, per gebied en soms langzaam, per kavel, transformeren

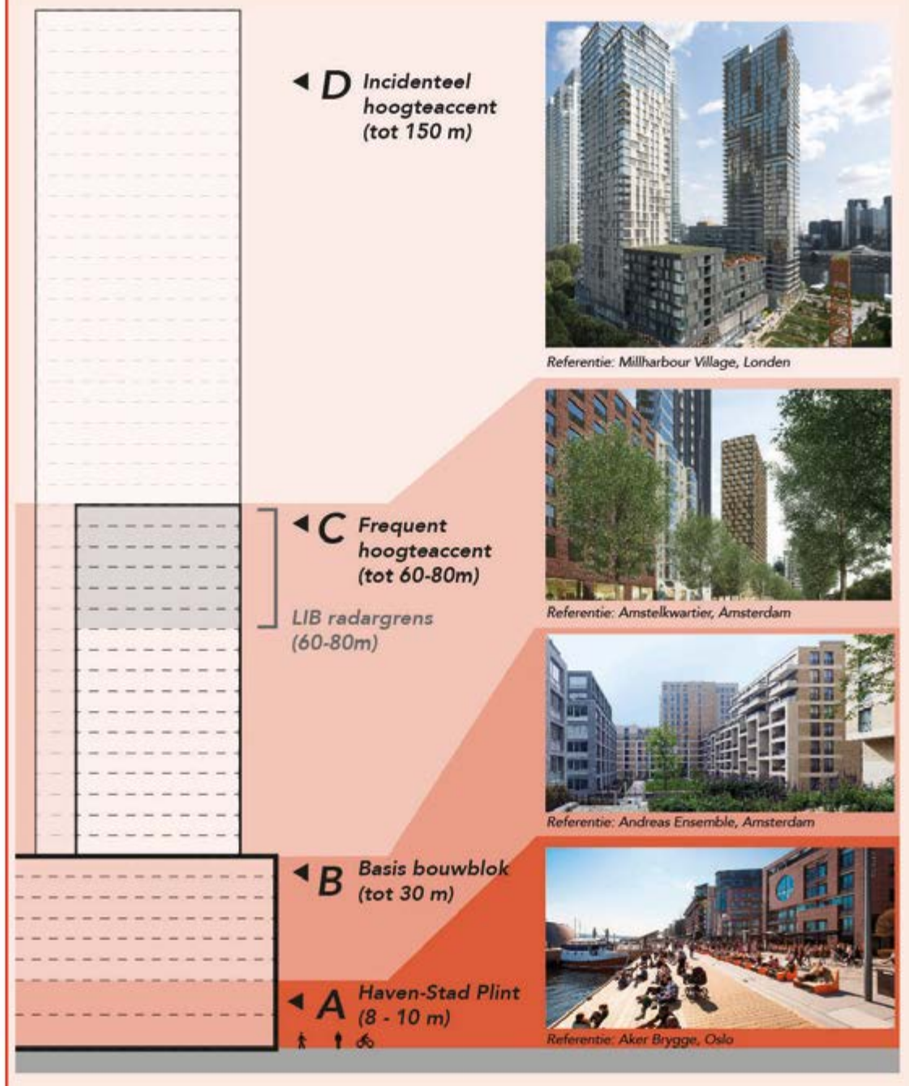
Uiteindelijk wordt heel Haven-Stad een hoogstedelijke woon-werkwijk waarbij de stad ontwikkeld is op de bestaande industriekavels



Een combinatie van wonen en werken resulteert in een nieuwe gebouwtypologie: het woon-werkgebouw
Bron: Gebiedsvisie Hemknoop, bureau ZUS

Zie ook brondocument; Ontwikkelstrategie Haven-Stad 2017

Bebouwingstypologie



In Haven-Stad wordt een nieuw woon-werkmilieu geintroduceerd. Dit woon-werkmilieu gaat uit van een basisplint van 8-10 meter waarin werkfuncties en de voorzieningen worden opgenomen. Boven deze plint is ruimte om te wonen en in bepaalde gevallen ook om te werken. Tot 30 meter wordt het een basisbouwblok zoals dat op veel plekken in Amsterdam voorkomt. Daarboven is er sprake van torens in verschillende hoogtes, tot 60 meter zijn per wijk meerdere hoogte-accenten mogelijk, daarboven gaat het om incidentele hoogteaccenten die vooral voorkomen rondom OV-knooppunten en op een aantal zorgvuldig gekozen plekken.



Amsterdam Stadionplein, een woongebouw met aanvullend stedelijk plintprogramma als horeca, winkels en maatschappelijke voorzieningen maakt de plek. Ontwerp Dam & Partners architecten



Amsterdam Oosterdok, op een mooie maar moeilijke locatie tussen sporen en havenwater heeft met een inventief hotelontwerp de plek stedelijke alure gekregen. Ontwerp Bennetts Associates, Beeld postumusbouwprojecten.nl



Rotterdam Centrum, het Timmerhuis combineert woon- en werkruimtes in een flexibel staalskelet, door zijn transparantie gaat het volop relaties met de omgeving aan. Ontwerp OMA, Beeld rotterdam.info / Ossip van Duivenbode



Kopenhagen CopenHill Powerplant, het dak van de energiecentrale is geschikt gemaakt voor publiek en het hele jaar een plek om te wandelen en te skiën. Ontwerp Ontwerp BIG - Bjarke Ingels Group, Beeld Ehrhorn Hummerston



Kopenhagen Ørestad, het innovatieve ontwerp van het '8 Tallet' complex combineert in hoge dichtheid wonen en werken met uitzicht op collectieve binnenhoven. Ontwerp BIG - Bjarke Ingels Group, Beeld medium.com / Joshua Dool



New York City, het atrium met publieke tuin van de Ford Foundation, van oorspronkelijk hoofdkantoor naar cultureel centrum voor sociale gelijkheid. Ontwerp Roche & Dinkeloo/Gensler/SiteWorks, Beeld fordfoundation / Simon Luethi

3.3 Rust en Ruimte - Groen en Water als Unieke Kwaliteit

Onderscheidende kwaliteit

Met de ruime aanwezigheid van open water én de talrijke, tot de verbeelding sprekende mogelijkheden tot kruisbestuiving tussen dit water en groenvoorzieningen, onderscheidt Haven-Stad zich van de meeste andere delen van Amsterdam. De transformatie naar gemengd woon-werkgebied biedt enorm veel kansen voor het realiseren van een hoogwaardige groen- en ecologische structuur.
Juist met de grote verdichtingsopgave is een omvangrijk en kwalitatief verfijnd Raamwerk voor groen en water noodzakelijk. Haven-Stad kan zich onderscheiden door het samengaan van groeningrepen op alle schaalniveaus.

Er wordt zowel ingezet op nieuw groen, als op het beter inrichten en gebruiken van op dit moment onbenutte stukken restgroen. Ook de combinatie van groen met andere functies, het zogenaamd dubbel ruimtegebruik, is in Haven-Stad een mogelijkheid die benut zal worden, bijvoorbeeld door overbouwen van infrastructuur, of aanleg van groen op het water.

De Integrale Raamwerkkaart Rust en Ruimte geeft aan welk samenhangend systeem voor groen en water voor Haven-Stad gedacht is.

Kwalitatief hoogwaardig én voldoende groen

Amsterdam heeft een lange traditie in het maken van stadsparken. Omdat Amsterdam een groene stad wil zijn voor nu én voor de generaties na ons, heeft de gemeente een vastgestelde Hoofdgroenstructuur en een Groenvisie. Amsterdam wil gevarieerd groen voor iedereen. Daarom wordt het groen met elkaar verbonden door een netwerk van groen-blauwe verbindingen en wordt de toegankelijkheid van bestaan groen verbeterd.

Havenstad zal deze traditie voorzetten door de beschermde Amsterdamse hoofdgroenstructuur in Haven-Stad uit te breiden. Dat betekent de realisatie van een nieuw groen-blauw netwerk met daarin nieuwe parken waaronder ook een nieuw stadspark. Hierdoor krijgt het groen van Haven-Stad een grensoverschrijdende betekenis voor plant, dier en mens. De voornemens uit de Ontwikkelstrategie over stadsparken, wijkparken en buurtgroen zijn in het Raamwerk verder uitgewerkt.

De binnen de gemeente Amsterdam gehanteerde referentienorm is de basis voor het raamwerk groen. De inzet is om 16 m2 gebruiksgroen, 6 m2 ecologisch groen en 5 m2 sport per woning te realiseren. Daarbij worden Haven-Stad boven en onder het IJ onafhankelijk van elkaar berekend. Per deelgebied en fase wordt de stand van zaken gemonitord zodat er in de planvorming een beslissing kan worden genomen over de oplossingen voor eventuele tekorten.

Het streven is om de groennorm in elke fase, zowel aan de noord- als de zuidzijde te halen. Daarbij zal ook worden ingezet op het creëren van tijdelijk groen.
De uitwerking van deze normen voor gebruiksgroen is te zien in de Thematische Raamwerkkaart ‘Groen-kwantitatief’.

Gebruiksgroen voor iedereen in verschillende schaal, vorm en soort

In Haven-Stad worden vertrekkend vanuit de Ontwikkelstrategie vier niveaus van gebruiksgroen onderscheiden.

Stadsparken

Stadsparken zijn de plekken waar Amsterdammers en mensen uit de omgeving elkaar ontmoeten. Een stadspark in Amsterdam heeft geen vast omschreven oppervlakte maar het minimum is ca 10-15 ha.
Binnen de plangrens van Haven Stad liggen nu twee, en in de toekomst drie stadsparken met elk hun eigen kwaliteit.

Aan de zuidkant van Haven-Stad ligt het Westerpark.
Het Cultuurpark Westergasfabriek en de bijbehorende evenementen maken het park zeer populair in Amsterdam. Ook onder andere het Oud Westerpark, de natuurspeeltuin ’t Woeste Westen, begraafplaats St. Barbara, de volkstuinparken Sloterdijkermeer en Nut&Genoegen, de buurtboerderij Ons Genoegen, de waternatuurtuin, Kinderboerderij en schooltuinen maken er onderdeel van uit. Daarmee is het park een schakel tussen Bos en Lommer, de Spaarndammerbuurt, Sloterdijk Centrum en Sloterdijk I. Het Westerpark is in totaal 98.5 hectare groot en daarmee het grootste stadspark in Amsterdam.

Voor het Westerpark is er een Nota van Uitgangspunten gemaakt om het park toegankelijker te maken voor huidige en toekomstige parkbezoekers. Het raamwerk van de openbare ruimte, inclusief de entrees naar het park, wordt uitgebreid en meer samenhangend gemaakt. Matig of extensief gebruikte delen worden beter toegankelijk en bruikbaar gemaakt. Hiermee wordt de komende jaren al begonnen.

Aan de noordkant van het IJ ligt het gebied Noorder IJ-Plas; een nog nauwelijks bekende evenknie van de groene zone waar het Westerpark in ligt, met grote potenties. De Noorder IJ-plas ligt binnen de gemeentegrens van Amsterdam en is een omvangrijk groengebied tussen Amsterdam-Noord, Zaanstad en Oostzaan, ten westen van de Coentunnel in de oksel van de A10 en A8. De plas is een voormalige zandwinput ten behoeve van de aanleg van de Rijkswegen en woonwijken en is, met bijbehorende groene oevers, ca 110 hectare groot. Het is te zien als een groene verbinding tussen Zaanstad en de Noordelijke IJ-oevers.

De ontwikkeling van het Noorder IJ-Plas gebied tot stadspark zal nog lange tijd duren en gelijk opgaan met de transformatie van de gebieden Cornelis Douwes 0-1 en 2-3 naar gemengd wonen en werken. Daarnaast speelt ook de ontwikkeling van de Achtersluispolder in Zaanstad tot gemengd wonen-weken een rol bij het gebruik van de Noorder IJ-plas. De uitgangspunten zijn ook hier het vergroten van de toegankelijkheid van het gebied door het uitbreiden van het fiets- en wandelnetwerk. De Dam tot Damroute wordt nu al voorbereid. Het verder ontwikkelen van de natuur in combinatie met kleinschalige voorzieningen is de richting voor de toekomst. De grootte en ligging van de Noorder IJ-plas biedt kansen het gebied stadsboskarakteristieken mee te geven. Een en ander is vastgelegd in het toetskader Noorder IJ-plas wat met een scope van 10 jaar de eerste stappen inzichtelijk maakt.

In het hart van Haven-Stad, ter plaatse van de Coenhaven zal op termijn een uniek nieuw park gerealiseerd worden. Door de centrale ligging in de directe nabijheid van open water, woningen, werken en voorzieningen in combinatie met industriële relicten kan dit bijzonder park worden. De grootte van dit park in de Coenhaven is globaal 10 tot 15 ha en is daarmee in grootte vergelijkbaar met het Oud Westerpark en het Cultuurpark Westergasfabriek samen. Het nieuwe park heeft een bijzondere plek in het netwerk en verbindt de noordelijke en zuidelijke deelgebieden met elkaar. Met al deze uitgangspunten heeft het park de potentie om een net zo gewaardeerd gebied te worden als het Cultuurpark Westergasfabriek.

Alle drie de stadsparken zijn strategisch gelegen en verbinden stedelijke en groengebieden als de Brettenzone en Waterland-West met elkaar.

Uitgangspunt is een volledig integraal groennetwerk voor Haven-Stad. Dat betekent dat de functies recreatie, flora en fauna hand in hand gaan. Afhankelijk van de plek zal de prioriteit worden bepaald, soms kunnen deze prioriteiten zelfs gelijk opgaan en is er 50% ruimte voor recreatie en 50% voor flora en fauna. In elke straat, plein, gebouw, geluidsscherm, park zal de flora en fauna een belangrijke positie krijgen.

Wijkparken

Haven-Stad bestaat uit 12 deelgebieden waarvan er 10 transformeren naar een hoogstedelijk gemengd woon--werkgebied. De andere twee deelgebieden zijn het Westerpark en de Noorder IJ-plas. Elk deelgebied van Haven--Stad zal ook een eigen wijkpark krijgen. Deze wijkparken zijn globaal 5 hectare groot. In gebruik en inrichting zijn ze vooral bedoeld voor nabije buurtbewoners en andere gebruikers van het gebied.

Voor Sloterdijk I Zuid is dit het Spoorpark. Voor de deelgebieden Sloterdijk I Noord en Alfadriehoek zijn de ontwikkeling van een centraal wijkpark in Alfadriehoek en de lange flaneerboulevard aan de Neptunushaven belangrijk.
Binnen Sloterdijk Centrum is er weinig ruimte maar het Rhonepark en delen van Spieringhorn zullen worden verbeterd ten behoeve van de bewoners.
Voor deelgebieden Minervahaven en Zaanstraatemplacement zullen het Haparadapierpark en Zonnehoek een belangrijke rol spelen, waarbij ook een kleine vergroening van het Zaanstraatemplacement is opgenomen. Het Haparandapierpark in de Minervahaven, dichtbij de nieuwe Westbrug en in het IJ, wordt een park met een bijzonder uitzicht. Onderzocht wordt of het mogelijk is het park (deels) drijvend te maken.
Voor deelgebied Sportpark Transformatorweg/ Amsterbaken gaat het om de ontwikkeling van een aaneengesloten parkstructuur over de spoorinfrastructuur heen richting Neptunushaven.

Het nieuwe stadspark in de Coen- en Vlothaven zal, met als het Cultuurpark Westergasfabriek voor de Staatsliedenbuurt doet, ook een functie vervullen voor de direct omliggende nieuwe gemengde woon-werkwijk.

In Cornelis Douwes 0-1 wordt ten zuiden van de Melkweg Oostzanerwerf extra vergroend en wordt rekening gehouden met een uitbreiding van het Keerkringpark. In Cornelis Douwes 2-3 wordt in het oostelijk deel van de huidige Damen Shipyard een park aangelegd.

Groene straten en buurtgroen

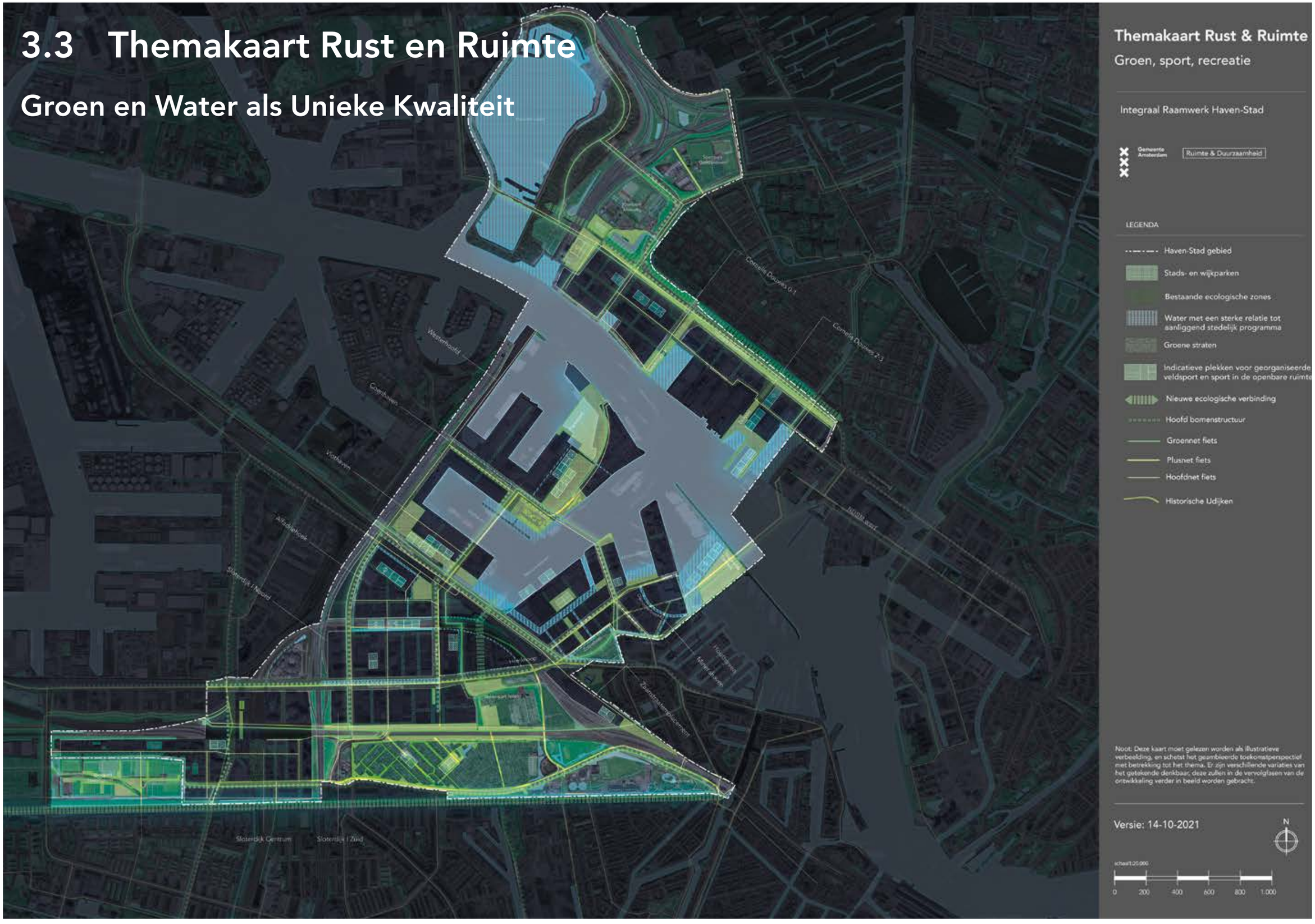
Binnen de deelgebieden wordt de groenstructuur verder ingevuld met groene straten met minimaal 6 meter brede groenstroken over de hele lengte en zal er tussen de uitgeefbare kavels ruimte beschikbaar zijn voor buurtgroen en speelplaatsen op een kleiner schaalniveau. In dit Integraal Raamwerk wordt dit niet concreet aangegeven omdat dit op projectniveau wordt uitgewerkt. De netwerk van verbindende lijnen zal hiervoor als richtsnoer worden gehanteerd.

Particulier groen

Geveltuinen, daktuinen en andere mogelijkheden voor duurzame, klimaatbestendige groenvoorzieningen zullen op of in de directe omgeving van de woning worden gerealiseerd door particulieren. In overleg met ontwikkelende partijen zal het realiseren van groen-blauwe daken, groene balkons, groen blauwe binnentuinen en groenpaden verder worden uitgewerkt. Het streven is 25% van het dakoppervlak en gevels te vergroenen.

3.3 Themakaart Rust en Ruimte

Groen en Water als Unieke Kwaliteit





Amsterdam Cultuurpark Westergasfabriek, ecologische waterzuivering, verpoosplek en restaurantgebouw met op de achtergrond openbare sportvelden. Ontwerp Gustafson Porter + Bowman, Beeld gp-b.com



New York Manhattan Island, het kunstwerk 'Floating Island to Travel Around the Island of Manhattan' als ode aan de kunstmatige natuur van Olmstad's Central Park. Ontwerp Robert Smithson, Beeld Nicholas Desbiens



Amstelveen Amsterdamse Bos, het kersenbloesempark trekt in het voorjaar grote groepen mensen naar de plek om samen Sakura het Kersenbloesemfeest te vieren. Beeld Alphons Nieuwenhuis



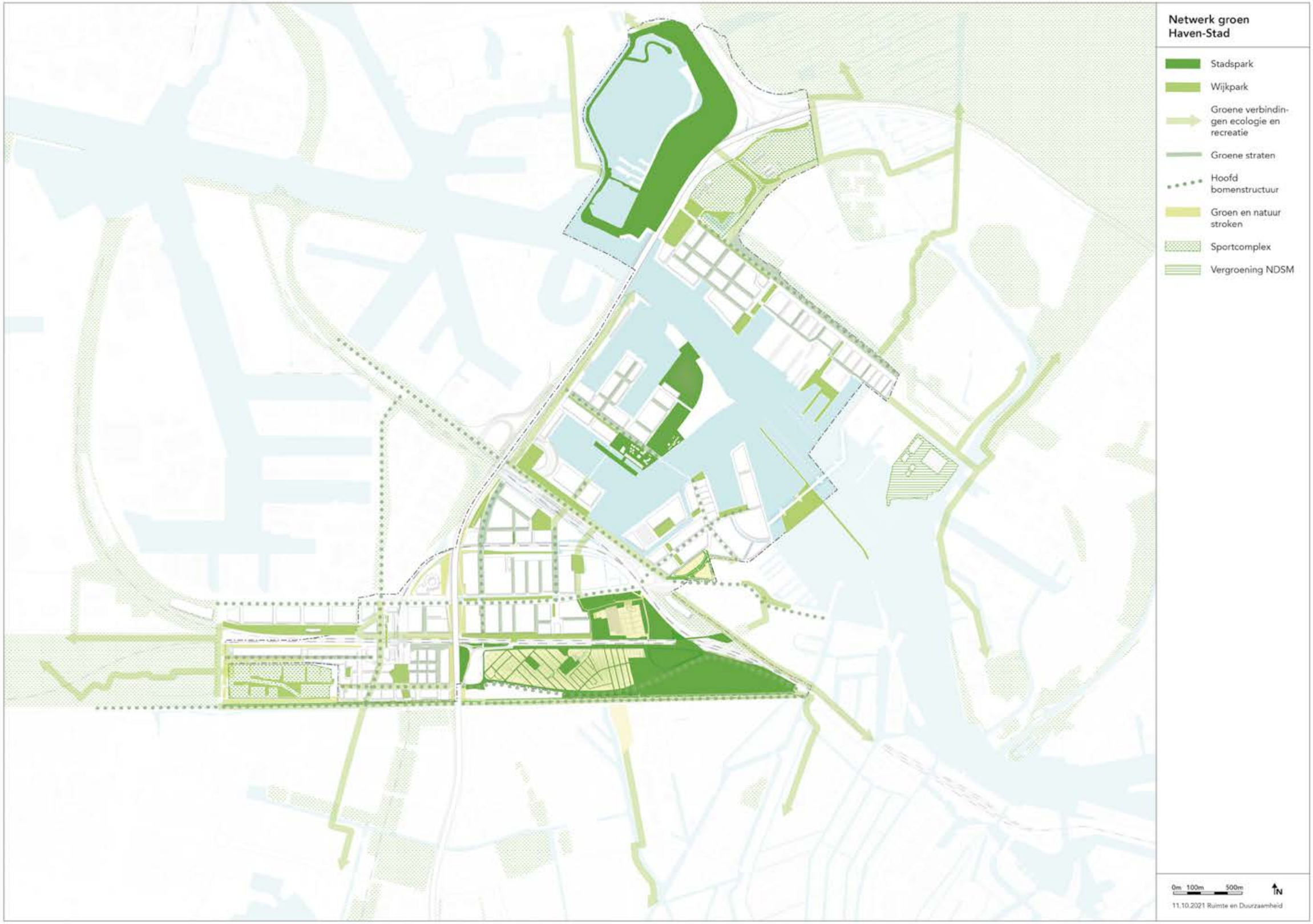
New York Williamsburg, het publieke Edgepark brengt mensen naar de waterkant en verbindt het natuurlijke ecosysteem met maatschappelijke activiteiten. Ontwerp W Architecture and Landscape Architecture, Beeld w-architecture.com



Londen Kings Cross,de Canel Corridor: groene wandelboulevard langs de gerenoverde industriele gebouwen en nieuwe woningbouw aan het historische Regent's Canal. Ontwerp Townshend Landscape Architecs, Beeld John Sturrock



New York Hunters Point, het South Waterfront Park, een plek aan het water voor de naastgelegen buurt met 'wetlands en walkways', en daarmee vloedbestendig ontworpen. Ontwerp SWA / Balsley / Weiss Manfredi, Beeld Albert Vecerka


Netwerk groen
Haven-Stad
Stadspark
Wijkpark
Groene verbindin-
gen ecologie en
recreatie
Groene straten
Hoofd
bomenstructuur
Groen en natuur
stroken
Sportcomplex
Vergroening NDSM
0m 100m 500m
N
11.10.2021 Ruimte en Duurzaamheid



Illustratie: schematische weergave van het netwerk van groene zones en straten in Amsterdam

3.3.1 Groen netwerk op verschillende schalen

Netwerk van groene zones en straten verbindt de stads- en wijkparken

De stadsparken en wijkparken vormen belangrijke groene plekken voor bewoners van Haven-Stad en omgeving. Deze parken zijn gepland op strategische locaties en door het netwerk van groene verbindingen goed te bereiken en gebruiken.
Met de kennis op het gebied van de routes, programma en identiteit worden deze huidige kwaliteiten aangevuld en versterkt. Het complete groen-blauwe netwerk bestaat daarmee uit een combinatie van parken, groene straten, fiets/wandelroutes en ecologische verbindingen.

- Netwerk van Groennet-fietsroutes.
  Een netwerk van groene fietsroutes onontbeerlijk. Hiervoor worden bestaande routes verbeterd en ingezet op nieuwe routes. Op deze manier worden groene parken en (grootschalig) water met elkaar verbonden. Deze netwerkstructuur biedt ook houvast aan de nog nieuw te ontwikkelen groene plekken op uitgeefbare kavels.

- Netwerk van ecologische verbindingen.
  Het aanvullen van ontbrekende schakels in de ecologie en aanleggen van nieuwe ecologische verbindingen is ook onderdeel van het netwerk groen en water. Diverse taluds en in het centrale deel van Haven-Stad een in de gebouwde omgeving opgenomen corridor maken onderdeel uit van de het ecologische netwerk. Daarnaast worden de omliggende grote groenstructuren van de Brettenzone en Waterland Oost onderdeel van het (ecologische) netwerk.

- Hoofdboomstructuur.
  Amsterdam is bij uitstek een bomenstad en heeft een vastgestelde Hoofdstructuur voor bomen. Dit zijn aaneengesloten lanen en boomsingels die een belangrijke ruimtelijke betekenis hebben. Het netwerk bestaat vooral uit bomen van de eerste grootte. Binnen Haven-stad wordt de hoofdboomstructuur doorgezet.

- Aansluiten op bestaande landschappelijke kwaliteiten.
  De historische landschappelijke structuren zijn ook een belangrijke onderdeel van dit netwerk. In het noordelijk deel van Haven-Stad is de Waterlandse Zeedijk uit de 13de eeuw is de landschappelijke drager van het stadsdeel. Deze route functioneert voor aanliggende parken als hoofdroute voor langzaam verkeer en als ontsluiting. Deze groene route is onderdeel van het groen-blauwe netwerk. In het zuidelijk deel van Haven-Stad is de zuidelijke IJdijk nog herkenbaar in het landschap. Deze dijk is nog duidelijk te volgen in het open veenpolderlandschap tussen Haarlem en Amsterdam. In de Brettenzone is de dijk door de uitbreiding van de haven verlegd en onderbroken, maar in het oude dorp Sloterdijk vormen de Petruskerk en het kerkhof met enkele huizen eromheen nog een relict van de voormalige dijkbebouwing. De groene fietsroute langs deze kerk wordt geoptimaliseerd. Naast deze doorgaande structuren wordt ook ingezet op het inpassen van herkenbaar industrieel erfgoed. In navolging van de ontwikkeling van het Cultuurpark Westergasfabriek en het NDSM-terrein worden artefacten zoveel mogelijk behouden en ingepast. In dit groen-blauwe netwerk gaat het dan om de hellingbanen en dukdalven aan de waterkant. Ook de silo's van Bunge die nu nog in gebruik zijn voor de opslag van kunstmest en veevoer, kunnen in de toekomst deel uitmaken van een park. Ze kunnen dan op een andere manier gebruikt worden net als bijvoorbeeld in Landschaftspark IBA Emscher (Duisburg-Nord).

- Volkstuinen als onderdeel van het groennetwerk.
  De rol van volkstuinen als onderdeel van het netwerk versterkt. Stadsbreed wordt er een programma opgestart waarbij de volkstuinen meer toegankelijk, openbaar en bruikbaar worden voor alle Amsterdammers. In Haven-Stad gaat het om de volkstuinparken Nut en Genoegen, Sloterdijkermeer en Zonnehoek waarvan de toegankelijkheid en het publieke gebruik stapsgewijs wordt verhoogd.

Op deze manier stuurt het Raamwerk op het hand in hand gaan van de (her)ontwikkeling van gebruiksgroen, sport, waterbeleving en industrieel erfgoed.
De ontwikkeling van Haven-Stad bestrijkt een periode van een aantal decennia en de exacte hoeveelheid te realiseren woningen is daarom (nog) onzeker. Ook zijn grote delen van het gebied nu nog verhuurd aan bedrijven met contracten die soms een looptijd hebben tot 2050 of nog later. De exacte locatie en vorm van de nieuwe parken is daarom niet definitief vast te leggen.



Groen Haven-Stad kwantitatief

Verkenning van de haalbaarheid van de gemeentelijke groen-norm in en om Haven-stad

- Norm; 22 m2/ huishouden waarvan 16 m2 gebruiksgroen en 6 m2 ecologische structuur
- Basis voor berekening: 54.550 huishoudens Zuid 18.100 huishoudens Noord (programma Ontwikkelingsstrategie Havenstad)

Legenda
(percentage betreft deel van oppervlakte die toegerekend is naar de norm)

- 100% gebruiksgroen
- 50% gebruiksgroen / 50% ecosysteem groen
- 20% gebruiksgroen / 80% ecosysteem groen
- 00% gebruiksgroen (Volkstuin) / 50% ecosysteem groen
- Ecosysteem groen in stedelijke gebied

0m 100m 500m

N

30.11.2020 Ruimte en Duurzaamheid

	Aantal woningen	gebruiks groen (m2)	ecologisch groen (m2)	totaal (m2)	verschil benodigd/haalbaar in elke fase	verschil afgeholo fasering
Fase1A	7.410					
benodigd		59.280	59.280	118.560		
haalbaar		168.800	66.300	235.100	116.540	116.500
Fase1B	4.690					
benodigd		75.040	28.140	103.180		
haalbaar		226.800	239.600	466.400	363.220	479.800
Fase 2	15.350					
benodigd		245.600	92.100	337.700		
haalbaar		184.500	56.100	240.600	-97.100	382.700
Fase 3	11.700					
benodigd		187.200	70.200	257.400		
haalbaar		109.000	-	109.000	-148.400	234.260
Fase 4	15.400					
benodigd		246.400	92.400	338.800		
haalbaar		210.100	7.100	217.200	-121.600	112.660
TOTAAL ZUID	54.550					
benodigd		813.520	342.120	1155.640		
Maximaal haalbaar		899.200	369.100	1268.300	112.660	112.660
AFHANKELIJK VAN						
infrastructuur		37.300				
	sub tot.	861.900	369.100	1.231.000	75.360	75.360
verwerven		29.000				
	sub tot.	870.200	369.100	1.239.300	83.660	46.360
motie		59.500	36.900		16.260	-50.040
	sub tot.	839.700	332.200	1.171.900		
marge		125.800	38.900	162.700		
Minimaal haalbaar		773.400	332.200	1.105.600	-50.040	-50.040
Noord	18.100					
benodigd		289.600	108.600	398.200		
haalbaar		566.800	506.600	1073.400	675.200	787.860
TOTAAL HAVEN-STAD	72.650					
benodigd		1.103.120	450.720	1.553.840		
haalbaar		1.466.000	875.700	2.341.700	787.860	787.860

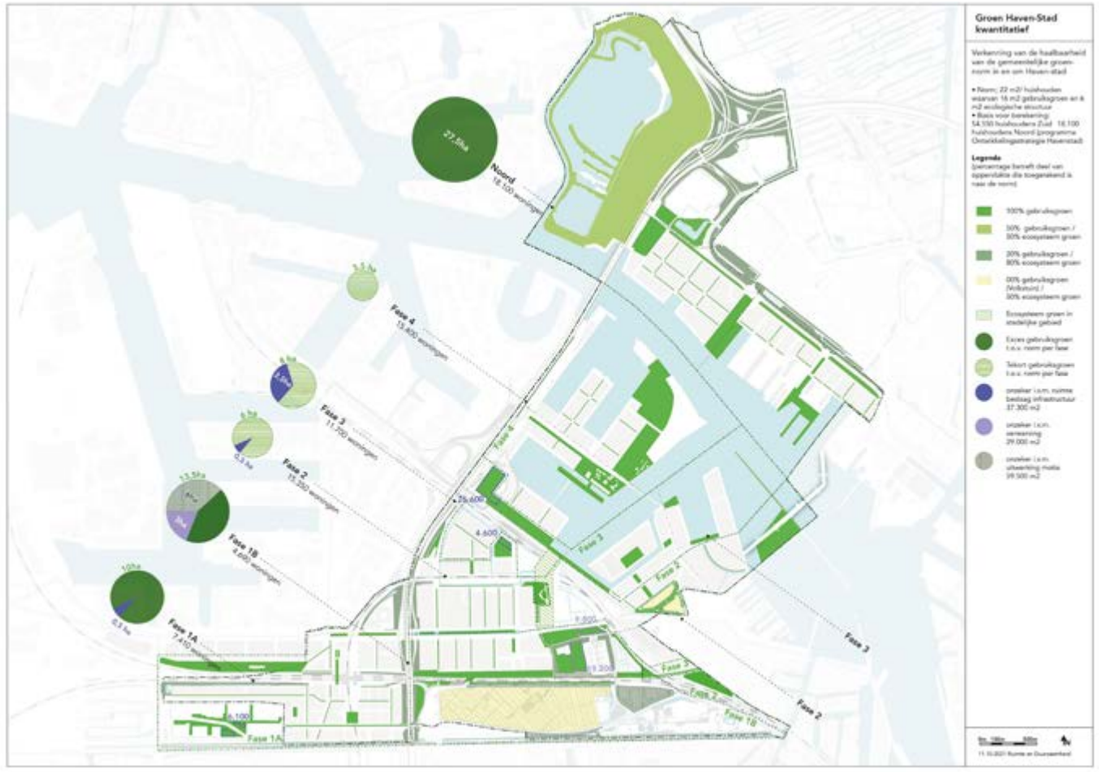
ZUID MAX

ZUID MIN

NOORD

HEEL HAVEN-STAD

De berekening van de groenbalans wordt gedaan op basis van het maximaal potentieel van woningen per deelgebieden.



3.3.2 Groenbalans - stappen en monitoring

Groen op basis van referentienormen

Voor Haven-Stad is tot in detail uitgezocht of met de geplande groenvoorzieningen voldaan kan worden aan de referentienormen gebruiksgroen en ecologie behorend bij het aantal geplande huishoudens in Haven-Stad.
Beide zijden van het IJ zijn separaat genormeerd, omdat de groennormering aan zuidzijde kritischer is en daarom meer een gedetailleerde uitwerking behoeft. De noordzijde van het IJ is ruim bedeeld in groen, dankzij het gebied Noorder IJ-plas.

Het streven is om de groennorm in elke fase, zowel aan de noord- als zuidzijde, te halen en zo nodig in een volgende fase te compenseren. Hierdoor wordt onder andere getracht de gebruiksintensiteit van de nu al zwaar belaste delen van het Westerpark zo min mogelijk te beïnvloeden door de komst van nieuwe bewoners van Haven-Stad.

Voor de berekening van de groennorm in Haven-Stad, is bestaand en als park functionerend (gebruiks)groen in het Westerpark niet meegeteld omdat deze stukken groen al voor andere gebieden gelden. Evenmin zijn bestaande woningen meegeteld in de behoefte naar groen.

Faseringskaarten en monitoring

Hoewel de gemeente de ruimtelijke behoefte aan groen kan berekenen en zich daaraan wil committeren, kan de locatie van de nieuwe parken niet definitief worden vastgesteld. De kaarten die in dit Integraal Raamwerk zijn opgenomen, zijn dus geen definitieve ontwerpen maar schematische weergaven van kansrijke plekken voor parken met kwalitatieve potentie. De inzet is om per fase van Haven- Stad voldoende gebruiksgroen te realiseren en tegelijk de ontwikkelde monitoringsmethode te gebruiken om de resterende opgave als einddoel in zicht te houden.

Stapsgewijs groeiend groen netwerk

De eerste grote fase van Haven-Stad is de ontwikkeling van Sloterdijk Centrum en Sloterdijk I Zuid. Er zijn genoeg mogelijkheden voor de ontwikkeling van parkzones met gebruiks- en ecologisch groen in dit gebied. In de noordelijke en westelijke delen van Westerpark zal zo snel mogelijk worden geïnvesteerd. Het deel tussen de sporen en Sloterdijk I Zuid zal in deze eerste fase worden ontwikkeld tot een spraakmakend wijkpark. In de noordwestelijke hoek van het Westerpark is een terrein aanwezig dat momenteel voor tijdelijke functies wordt gebruikt, maar dat zal worden ontwikkeld als volwaardig parkgroen. Daarnaast zal de realisatie van het Rhonepark en (middenzone) Spieringhorn bij Sloterdijk Centrum een flinke bijdragen leveren aan de groen gebruiksmogelijkheden in deze fase.

De tweede fase van Haven-Stad is de ontwikkeling van Sloterdijk I Noord, Sportpark Transformatorweg/Amsterbaken (rondom de nieuwe Hemknoop), Minervahaven Zuid en het Zaanstraatemplacement. Hiervoor is het noodzakelijk om het Haparandapierpark, Zonnehoek, een centraal wijkpark in Alfadriehoek en de zone rondom de Nieuwe Hemweg aan de Neptunushaven en eventueel een kleinschalig aan te leggen park op het Zaanstraatemplacement als gebruiksgroen te ontwikkelen. Mogelijkheden voor de ontwikkeling van ecologisch groen zijn in deze fase in ruime mate aanwezig.

De derde fase betreft de ontwikkeling van de Coen- en Vlothaven. Hier is veel potentie om een grootschalig en hoogwaardig stadspark te maken waar gebruiksgroen, sport, waterbeleving en industrieel erfgoed hand in hand gaan. Zo bestaat hier de kans om in Amsterdam een uniek, nog niet bestaand type stadpark tot stand te brengen.

Bomencompensatie

Bijzonder onderdeel van de groen opgave is het principe van bomencompensatie. Tijdens gebiedsontwikkeling wordt ingezet op volledige compensatie van de al aanwezige bomenpopulatie en uitbreiding hiervan. Het Raamwerk voorziet in aandacht en ruimte hiervoor.

Zie voor meer informatie: Achtergrond document 'Groenbalans Haven-Stad' uit 2021




Netwerk ecologie
Haven-Stad
Bestaande ecologische structuur
Zeer hoge biodiversi-
tieit
Hoge biodiversiteit
Gewenste nieuwe ecologische
hoofdverbindingen
Groen blauwe verbin-
dingen
Blauwe verbindingen
Nieuwe groengebieden
Nieuwe parken
Groene straten en
ondersteunende
groene structuren
0m 100m 500m
N
11.10.2021 Ruimte en Duurzaamheid

3.3.3 Ecologie en natuurinclusiviteit

Groen en watergebonden

Haven-Stad heeft een gunstige ligging in relatie tot de landschappelijke zones ten westen (de Brettenzone) en ten noordwesten (Waterland-West) daarvan. Hierdoor kan een samenhangend ecologische netwerk worden gerealiseerd dat zich niet alleen beperkt tot Haven-Stad, maar gekoppeld wordt aan de omgeving.

Het Raamwerk maakt inzichtelijk hoe het ecologische netwerk in elkaar zit en uit welke groen- en water gerelateerde elementen deze bestaat. Binnen de zones voor het gebruiksgroen, maar ook in elke straat wordt de biodiversiteit flink verhoogd. De belangrijkste uitgangspunt voor de hoofdstructuur is het toevoegen van een groen/blauwe verbinding tussen de Haarlemmertrekvaart en het IJ. Dit is een ontbrekende schakel tussen deze twee belangrijke structuren. Daarnaast worden bestaande structuren versterkt.

De verdere uitwerking van de ecologische hoofdstructuur vindt plaats op basis van het Integraal Raamwerk en wordt aan de hand van vastgestelde doelsoorten georganiseerd en gemonitord. De doorwerking in de buurten vind plaats via de successievelijke stedenbouwkundige plannen, openbare ruimte ontwerpen en blok- en kavelpaspoorten.

Natuurinclusiviteit en biodiversiteit

In Haven-Stad wordt gestreefd naar een zo groot mogelijke natuurinclusiviteit en biodiversiteit. De stapsgewijze opbouw en uitbouw van een samenhangend ecologisch netwerk is hierbij van essentieel belang. De twintig ideeën uit het ‘Handboek Natuurinclusief bouwen’ en ontwerpen hierbij dienen als inspiratiebron. Op deze manier wordt Haven-Stad een aantrekkelijke en toekomstbestendige leefomgeving voor mens en dier.

Het Raamwerk zet wat betreft de ecologie in op de volgende principes:

- Voor de inrichting van het groen (waaronder bijvoorbeeld ook geveltuinen) in de openbare ruimte kan worden ingezet op de egel als ambassadeur. De egel maakt namelijk gebruik van aan elkaar verbonden groenstructuren en is daarmee een gidssoort voor vele andere (kleine) zoogdier-, reptiel- en amfibiesoorten die van dezelfde biotoop gebruik maken; bijvoorbeeld (natuurlijke)geveltuinen, struweel met onderbegroeiing, bosschage, ecologisch ingerichte oevers etc. Hiervoor is ook een sterk groen raamwerk, bestaande uit verbindende ecologisch ingerichte groenstructuren op grotere schaal van belang.

- In de parken en het openbare groen wordt ingezet op een insectvriendelijke inrichting. Dit is goed voor de bij- en vlindervriendelijke stad en levert met het bloemrijke karakter ook een fraaie belevingswaarde op voor bewoners. Door in te zetten op overgangszones met verschillende vegetatie en een aantal natuurlijke vijvers op specifieke plekken neemt de biodiversiteit toe.

- Een deel van de oevers in Haven-Stad wordt voorzien van een natuurvriendelijke inrichting. In het riet en in de ruigte kunnen vogels als de blauwborst en de kleine karekiet broeden, wemelt het van de insecten, vindt de ringslang zijn voedsel en kan ook de waterspitsmuis een thuis vinden.

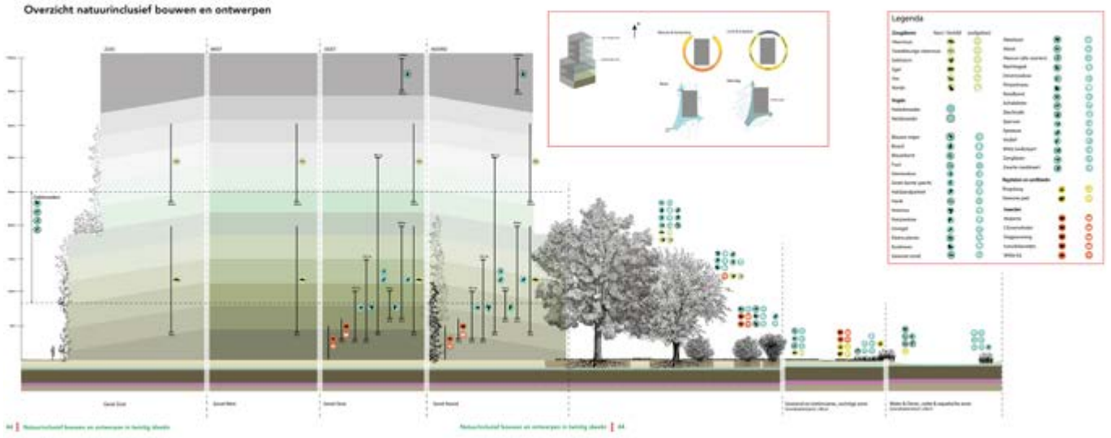
- In combinatie met water wordt in Haven-Stad in ieder geval ingezet op de inrichting van een aantal natuurspeelplaatsen. Hier komen natuur, kinderen, bewegen en gezondheid op een optimale manier samen. Ook schoolpleinen kunnen een rol spelen in de ecologie. Wanneer deze op een groene wijze worden ingericht, met het oog op ‘natuurspelen’, dragen ze niet alleen bij aan de biodiversiteit en de waterverwerking, maar hebben ze ook een educatief karakter.

- In de straten worden bomen aangeplant die droogtebestendig zijn en een bijdrage leveren aan de biodiversiteit. Variatie aan boomsoorten is hierbij gewenst. De van aarde voorziene ruimte rondom de bomen- de boomspiegel – wordt zoveel mogelijk beplant. Een bloemrijke boomspiegel fleurt het straatbeeld op en levert een bijdrage aan de biodiversiteit; met name bijen en vlinders maken hier dankbaar gebruik van. Daarnaast is kenmerkend voor Haven-Stad dat in het openbaar groen meerdere ecologische wadi’s worden aangelegd. Dit is interessant voor bijvoorbeeld de rugstreeppad, groene- en bruine kikker, libellen, juffers, vlinders en bijen.

- Ook drijvend (en dus verplaatsbaar) groen en recreatie op het water horen bij het toekomstbeeld. Bij de verdere ontwikkeling van het Haparandapierpark en andere in-, of aan het water geprojecteerde parken zal worden onderzocht in hoeverre innovatieve civieltechnische oplossingen als ‘drijvende landdelen’ of steiger en bassinsystemen voor waterecologie onderdeel kunnen zijn van het parkontwerp.

- De bebouwing in Haven-Stad biedt ook veel kansen voor vergroening. Dit kan onder andere op daken, balkons, binnentuinen en paden op particulier terrein. Groen-blauwe daken bergen hemelwater, verkoelen gebouwen en zorgen voor een langzamere afvoer van het regenwater. Met het opgevangen water kunnen planten groeien die weer insecten en vogels aantrekken, wat een attractieve, ontspannende meerwaarde heeft voor bewoners. Het is goed voor de natuurbescherming en instandhouding van de biodiversiteit, wat een aantoonbaar positieve invloed heeft op de leefbaarheid. Met natuurinclusief bouwen worden bij het ontwerp en de bouw al voorzieningen getroffen voor insecten, vleermuizen en vogels. In Haven-Stad gaat het bijvoorbeeld om de huismus, de gierzwaluw, de witte kwikstaart, de spreeuw en verschillende soorten vleermuizen. Hiervoor worden nestvoorzieningen en inbouwkasten ingepast in- en op de gevels. Verder kunnen inbouwstenen en insectenhotels bijdragen aan een gezonde wilde bijen en vlinderpopulatie in de stad. De tweekleurige vleermuis en de zwarte roodstaart kunnen in de bovenste woonlaag van de hoogste gebouwen worden gefaciliteerd.

- In overleg met marktpartijen wordt onderzocht hoe groen-blauwe daken, groene balkons, ‘groen-blauwe’ binnentuinen en groene paden kunnen worden gerealiseerd. Het streven is om minimaal 25% van de gevels en daken te vergroenen. Daarnaast wordt door de marktpartijen onderzocht waar voorzieningen voor opvang- en gebruik van hemelwater als watervoorziening voor planten kunnen worden ingepast. Door dit natuurinclusief bouwen met voorzieningen voor flora en fauna wordt de ecologie in Haven-Stad op alle punten geïncorporeerd.



Zie voor meer informatie: Achtergrond document ‘Natuurinclusief bouwen en ontwerpen’ uit 2018

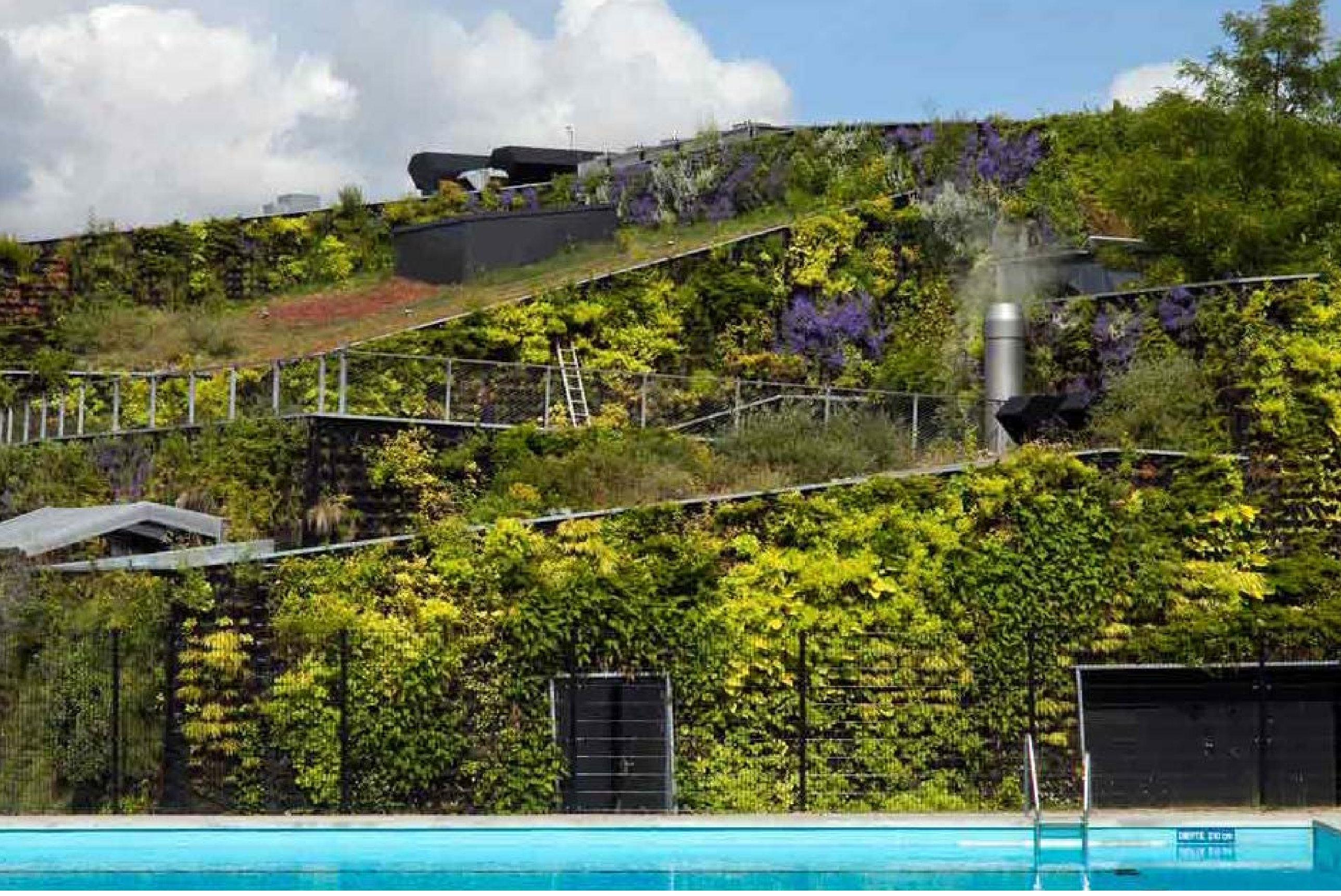




Stockholm Gärdet, in het gebouw '79&PARK' aan de rand van een landschapspark is in het ontwerp een maximum aan uitzicht en bruikbare dakterrassen gecreëerd. Ontwerp BIG - Bjarke Ingels Group, Beeld Laurian Ghinitoiu



Singapore Pickering, het gebouw is ontworpen als 'hotel in een tuin', met verhoogde terrastuinen kent het twee keer meer groen dan het bouwterrein groot was. Ontwerp WOHA Architects, Beeld Patrick Bingham Hall



Amsterdam Mercatorbuurt, onder het groene dak en achter de groene gevels van Sportplaza Mercator is een sporthal met een overdekt zwembad opgenomen. Ontwerp Venhoeven CS architecture+urbanism / OKRA, Beeld Luuk Kramer

Londen City , de gratis te bezoeken 'Sky Garden' biedt op 160 meter hoogte met een combinatie van tuinen, restaurant,en observatiedeck een unieke publieke plek. Ontwerp Rafael Viñoly architects / Gillespies landscape architects, Beeld Gillespies.co.uk



Amsterdam Zuidas, daktuin met natuurlijke vegetatie en waterbergingsfunctie op gebouw Vivaldi te gebruiken als uitloopruimte en plek voor bijeenkomsten en evenementen. Ontwerp ZZDP architecten / Karres Brands / Dakdokters



Amsterdam Hortus Plantsoen, de nieuwe kas in de Hortus Botanicus een bijzondere plek die met slim ontwerp een ruimte schept die prettig, leerzaam en uitnodigend is. Ontwerp ZJA architecten, Beeld Rob 't Hart

3.3.5 Sport, gevarieerd en stedelijk

Sport, spel en bewegen als onderdeel van de stad

Sport speelt een belangrijke rol in de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van de stad. De gemeente Amsterdam hanteert het uitgangspunt dat sport en bewegen mogelijk moet zijn voor iedere Amsterdammer, ongeacht leeftijd, inkomen of beperking.

Elke sportieve ruimte draagt bij aan de balans tussen drukte in de stad en ontspanning. Daarom is het belangrijk dat sport integraal onderdeel is van de stad, gekoppeld aan voorzieningen en groen. Op deze manier kan sport functioneren als verbinding tussen oude en nieuwe wijken, waar mensen elkaar kunnen ontmoeten en leren kennen. Sportvoorzieningen in Amsterdam worden daarom bij voorkeur gekoppeld aan nieuwe en bestaande groenstructuren en langs afwisselende en aantrekkelijke (fiets)routes. Op deze manier is sporten om de hoek voor zoveel mogelijk mensen bereikbaar.

Stedelijke buitensportnorm

Bij groei van de stad moet de groei van het aantal (sport) voorzieningen gelijke tred houden. Daarom heeft Amsterdam, net als voor de groenvoorzieningen, ook sportnormen vastgesteld. Uitgangspunt van de sportnormen is dat er voor alle bestaande en nieuwe inwoners van Amsterdam voldoende ruimte is om te kunnen sporten en bewegen. De normen gaan over binnensportvoorzieningen (sporthallen en zwembaden), de ruimte voor sport in de openbare ruimte én voor (anders) georganiseerde buitensport (sportterrein).

Volgens de Amsterdamse Referentienorm hoort bij een woongebied met circa 70.000 woningen, zoals de ambitie is voor Haven-Stad, circa 150 hectare groen en een oppervlak van ruim 33 hectare aan sportterrein voor de georganiseerde buitensport, een ruimteoppervlak wat vergelijkbaar is met ruim 40 voetbalvelden. Het meest bekende voorbeeld van georganiseerde buitensport zijn de traditionele sporten als voetbal en hockey, maar ook andere sporten en organisatievormen passen in deze definitie, zoals (commerciële) sportaanbieders en (meer urban-)sportvormen als Padel of 5 tegen 5 voetbal. De sportvisie van Havenstad geeft dit brede scala aan sportvormen een plek, waarbij een grote variëteit aan vorm en schaal aan sportvoorzieningen zorgt voor een aan elkaar complementair aanbod aan sportruimte.

Amsterdam kiest bij de groei van de Haven-Stad voor het bouwen in hoge dichtheden met een compleet voorzieningenaanbod in elke buurt. Sport maakt onlosmakelijk onderdeel uit van die complete stad, daarom wordt nadrukkelijk ingezet op het halen van de norm.

Uitgangspunt blijft dat huidige sportverenigingen in Haven-Stad kunnen blijven bestaan en dat eventuele verplaatsingen gefaseerd worden doorgevoerd. SDZ kan in ieder geval tot 2030 blijven op de huidige locatie. In geval SDZ na deze datum verplaatst dient te worden vanwege de gebiedsontwikkeling wordt binnen de grenzen van Haven-Stad een nieuwe locatie beschikbaar gesteld.

Complementair aanbod aan sportparken

Sportparken in Haven-Stad zijn ingebed in het stedelijke leven; dicht bij huis, intensief bruikbaar, gekoppeld aan andere (maatschappelijke) voorzieningen en toegankelijk. Het aanbod van buitensportvoorzieningen in Haven-Stad is complementair en biedt een divers en breed aanbod aan voorzieningen.

Uitgangspunten voor het Raamwerk zijn:

- Binnen de woonbuurten worden stedelijke compacte sportparken ingepast als ruimtelijk en programmatisch onderdeel van de wijk, gericht op de lokale sportbehoefte. Het gaat om sportterreinen in kleinere clusters, in de buurt en in de nabijheid van voorzieningen als bijvoorbeeld scholen.
- Aan de rand van Haven-Stad wordt ingezet op de (door)ontwikkeling van grote groene sportparken. Concreet gaat het om de grootschalige sportcomplexen van Spieringhorn, Melkweg en Oostzanerwerf. Deze plekken zijn zowel met de fiets, als met de auto goed bereikbaar waardoor ook gasten gemakkelijk ontvangen kunnen worden.

Bovendien zijn beide gebieden gekoppeld aan grote recreatieve groengebieden, de Brettenzone, de Noorder IJ-plas en het Twiske. Hierdoor is het mogelijk een doorlopend sportief en recreatief netwerk te realiseren met bijvoorbeeld joggingroutes, wandel- en fietspaden.

Bij deze uitgangspunten horen een aantal ontwerp- en gebruiksprincipes:

- De sportvelden binnen het stedelijk gebied bestaan uit clusters van 2, maximaal 3 hectare aan sportterrein.
- Deze velden zijn zo veel mogelijk multifunctioneel bruikbaar voor allerlei sportsoorten. Dit door bijv. het toepassen van meerdere soorten belijning, breed te gebruiken sportondergronden en verrijdbare sportobjecten.



- De sportvelden worden zo veel mogelijk gebruikt door meerdere aanbieders. Op het complex zijn daarom geen exclusieve voorzieningen voor verenigingen.
- Faciliteiten als kleedkamers en kantines (gecombineerd) worden opgenomen in de omliggende stadsblokken.

- De stedelijke sportclusters worden bij voorkeur gecombineerd met een naastgelegen sporthal en (onderwijs)voorzieningen.

- Er wordt gestreefd naar een symbiose tussen sport en ander (maatschappelijk en commercieel) programma. Hierdoor worden de plekken waar de sportvelden liggen echte stedelijke plekken voor iedereen.

- Zowel de grootschalige sportcomplexen aan de rand van Haven-Stad als de binnenstedelijke sportclusters zijn goed bereikbaar en aangesloten op het fietsnetwerk.

In het raamwerk wordt aangegeven waar voorkeursposities en/of kansen worden gezien voor de grotere complexen en stedelijke sportclusters.

De ambitie om hoge dichtheid en de sportnorm te combineren is niet eenvoudig. Daarom zijn in het Raamwerk meer opties aangegeven dan benodigde velden om zo de kans te verhogen dat voldaan wordt aan de beoogde normen en deze niet af te laten hangen van het falen of vastlopen van een deel van de gebiedsontwikkeling. De realisatiekans van de geïndiceerde locaties dient binnen andere kaders dan het Raamwerk verder geborgd te worden.

Ruimtelijke inpassing van sportlocaties in Haven-Stad

De buitensport is zoveel mogelijk gekoppeld aan de (recreatieve) fietsroutes en parken. Hierdoor zijn deze plekken voor iedereen eenvoudig te bereiken.

Dat is echter niet het enige. Om al het sportterrein volgend uit de norm in te passen in een hoogstedelijk gebied als Haven-Stad, waar de druk op ruimte hoog is, wordt gezocht naar geschikte (innovatieve) oplossingen om sportvoorzieningen als volwaardig onderdeel van het ruimtelijk raamwerk in te passen.
Dit kan op verschillende manieren. Vooralsnog onderscheiden we er vier:

1. Sportvelden gecombineerd met park.
   In Haven-Stad wordt zowel in de drie stadsparken als in de wijkparken rekening gehouden met de sportopgave.
2. Sportvelden gecombineerd met infrastructuur
   Haven-Stad wordt op dit moment gekenmerkt door veel infrastructuur waarbij met name de spoorinfrastructuur een barrière vormt. Overbruggen van barrières is uitgangspunt bij ontwikkeling van het gebied. Dat kan onder andere door het maken van overbruggingen en overkluizingen. Onder andere ter plaatse van het Zaanstraatemplacement en de (geplande uitbreiding van de sporen nabij) de Isolatorweg zijn mogelijkheden tot overkluizing waarbij sport op het dak hiervan kan leiden tot nieuwe stedelijkheid en levendigheid.
3. Sportvelden gecombineerd met water
   Water is een belangrijk onderdeel van de identiteit van Haven-Stad. Hier liggen ook mogelijkheden om op een innovatieve manier met sport om te gaan. Drijvende velden, desgewenst gecombineerd met zwemfaciliteiten en/of parkelementen kunnen de identiteit van Haven-Stad versterken.
4. Sportvelden gecombineerd met vastgoed
   Hierbij kunnen de velden bijvoorbeeld op daken of openbaar toegankelijke binnengebieden van nieuw (en bestaand) vastgoed worden aangelegd. Ook in Haven-Stad zien we mogelijkheden op grote daken bijvoorbeeld van werkgebouwen of mobiliteitshubs. Maat en schaal zijn daarbij belangrijk.

De ontwikkelstrategie gaat uit van een gelijk opgaande groei van de sport met de woningbouw. Transformatie is hierbij het uitgangspunt. Indien zich kansen voordoen kan ervoor gekozen worden om gronden aan te kopen ten behoeve van de sportopgave.

De ontwikkeling van Haven-Stad bestrijkt tientallen jaren. Om de ontwikkeling goed te kunnen monitoren wordt de opgave iedere 5 jaar herijkt. Dit geeft de mogelijkheid om in te spelen op nieuwe ontwikkelingen, veranderende behoeften, nieuwe inzichten en bij te sturen waar nodig.

Innovatieve Sport inpassingen

Type sportparken



3.1. Supercompact sportpark (XS)



3.2. Compact sportpark (S)



3.3. Stedelijk sportpark (M/L)

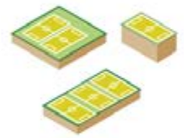


3.4. Landschappelijk sportpark (L)

Innovatieve sport inpassingen

Ter aanvulling op de vier ruimtelijke modellen zijn er ook een aantal innovatieve sportinpassingen verkend, onderverdeeld in drie varianten. Waar de vier modellen direct toepasbaar zijn in amsterdam, betreffen dit geen gangbare vormen van sportinpassing. Het gaat om bijzondere vormen van dubbelgebruik van de ruimte, toepasbaar wanneer de ruimte schaars is of een grootschalige barrière dient te worden overbrugd. Deze varianten vragen om grotere investeringen en in veel gevallen een ingewikkelde ruimtelijke planning vanwege de stapeling van functies.

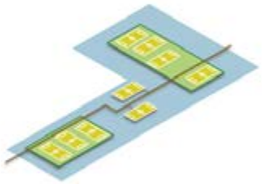
Deze drie varianten komen momenteel in Amsterdam nog niet voor, maar de oplopende druk op de beschikbare ruimte, en de grootschalige vraag naar extra sportruimte, maken dat dergelijke innovatieve sport inpassingen in diverse projecten momenteel worden verkend.



3.33 Op grote daken



3.34 Boven grootschalige infrastructuur



3.35 Op het water



Sport in de verdichtende stad

Volgend uit het programma Ruimte voor de Stad is de vraag ontstaan hoe in een zich verder verdichtende stad sportvoorzieningen van voldoende schaal en kwaliteit ingepast kunnen worden

De afdelingen Ruimte en Duurzaamheid en Sport en Bos hebben hiervoor samen een verkenning uitgevoerd. Specifieke vragen en ambities bij de verkenning waren:

- Een gelaagd systeem van sportvoorzieningen; van compacte voorzieningen op buurtniveau tot sport en beweeglandschappen als onderdeel van de stadsontwikkeling.
- Hoe sportvoorzieningen zo gepositioneerd kunnen worden dat ze logisch en optimaal liggen in het stelsel van openbare ruimten, groenstructuren, routes en verbindingen.
- De ontwikkeling van sportvoorzieningen als integraal onderdeel van het stedelijk leven; gekoppeld aan voorzieningen als zorgvoorzieningen, onderwijs, cultuur en leisure.
- Het realiseren van sportvoorzieningen die als ontmoetingsplek oude en nieuwe wijken verbinden en zo een bijdrage leveren aan het principe van ‘de ongedeelde stad’.
- Het creeren van een situatie waarbij sport ‘om de hoek’ is , aansluitend bij de identiteit en het karakter van een gebied en onderdeel van de groenstructuur.
- Op welke wijze sportvoorzieningen door hun maatvoering, aanpasbaarheid of een combinatie met andere functies ondanks grote ruimtedruk toch ingepast kan worden in de buurten.
- Welke slimme strategieen er denkbaar zijn om de ontwikkeling van sportvoorzieningen, al dan niet tijdelijke, mee te laten groeien met de transformatie van gebieden of ontwikkeling van wijken.

Voor de begripsvorming zijn vier typen sportparken geintroduceerd; het ‘supercompacte sportpark’, het ‘compacte sportpark’, het ‘stedeliijke sportpark’ en het ‘landschappelijk sportpark.
Op verschillende plekken in Amsterdam wordt er al geexperimenteerd met de nieuwe benadering van de inpassingsopgave voor sport.

Voor Haven-Stad is deze benaderingswijze uitgangspunt. Ambitie is niet alleen een innovatieve stedeliijke integratie van de sportvoorzieningen maar ook de realisatie van onderscheidende en unieke plekken om te sporten

Bron: ‘Verkenning Veldsporten’, gezamenlijke verkenning van R&D en Sport en Bos uitgewerkt in opdracht van het programma Ruimte voor de Stad

Model 1: Supercompact sportpark (XS)


3.6. Beckett urban square, Melbourne, Australië


3.7. Footy Park in Spieringhorn, Amsterdam


3.8. Tijdelijke padel locatie op Stadionplein, Amsterdam


3.9 Sportpark & schoolplein, New York, VS


3.10 Comtech Business Park, Singapore


3.11. Monash University Caulgield Campus, Melbourne, Australië

Model 2: Compact Sportpark (S)


3.13 Olympiaplein


3.14 Laan van Spartaan


3.15. Laan van Spartaan


3.16. Olympiaplein


3.17. Sportpark De Verademing in Den Haag


3.18. Sporthelderbuurt

Model 3: Stedelijk Sportpark (M/L)


3.20. Bijlmerpark


3.21. Park des Prés de Lyon


3.22. Sportpark Middenmeer Voorland


3.23. Park des Prés de Lyon


3.24. Park du close Layat Lyon


3.25. Park du close Layat Lyon

Model 4: Landschappelijk sportpark (L)


3.27. Park Schinkeleilanden, Amsterdam

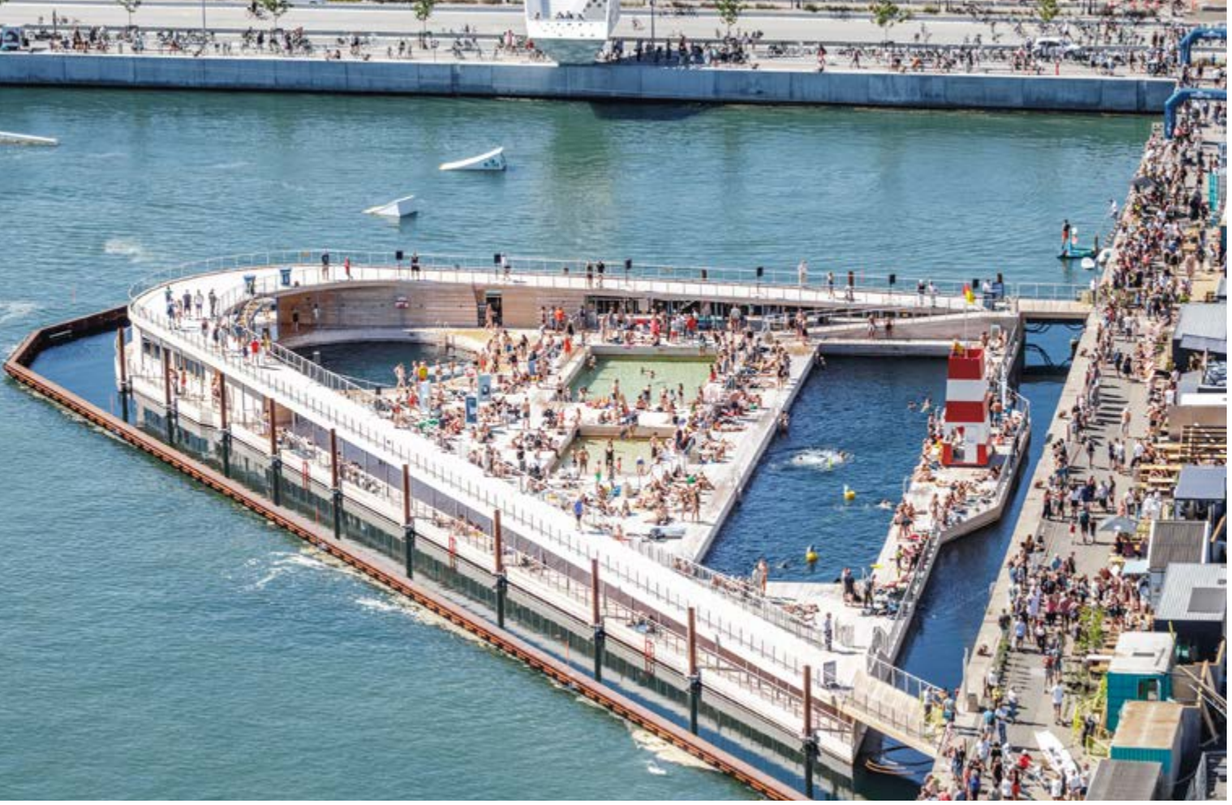

3.28. Park Groot Schijn, Antwerpen


3.29. Park Spoor Noord, Antwerpen


3.30. Tossols-Basil Park, Olot, Spanje


3.31. Cox's Bay Reserve, Auckland, Nieuw Zeeland


3.32. Tossols-Basil Park, Olot, Spanje



Aarhus, het Aarhus Harbor Bath is een indrukwekkende en gewilde plek voor zwemmen en verblijf in de haven, veilig afgeschermd van scheepsactiviteiten. Ontwerp BIG - Bjarke Ingels Group Beeld organowood.com / Rasmus Hjortshøj



Amsterdam, Laan van Spartaan, een woonwijk met hoge dichtheid waar binnen- en buitensport voorzieningen in zijn opgenomen. Ontwerp BGSV, Beeld Roos Aldershof



Sao Paulo, Sao Luis Sports & Arts Gymnasium, een gecombineerd en gestapeld sportcomplex met op de omgeving gerichte binnen- en buitensport voorzieningen. Ontwerp Urdi Arquitetura, Beeld Nelson Kon



Rotterdam Benthemplein, in het ontwerp voor het plein wordt de noodzaak voor een piekwaterberging gecombineerd met een hoogwaardige openbare ruimte. Ontwerp De Urbanisten, Beeld Jeroen Musch



Amsterdam Noord,sociale interactie en spel is de basis voor het ontwerp 'gridgrounds' voor de openbare ruimte in het Breedveld Ontwerp OpenFabric / Dmau, Beeld Jacopo Gennari Feslikenian



Amsterdam NDSM, sporten op het dakterras van het Student Experience complex Amsterdam NDSM met fraai uitzicht over de omliggende stad. Ontwerp OZ architects

3.4 Mobiliteit - Hoogwaardig Bereikbaar en Verbonden

Mobiliteitsshift

Ambitie voor Haven-Stad is een radicale mobiliteitsshift. Dit is noodzakelijk om het hoogstedelijk gebied in de toekomst bereikbaar te houden. Er wordt maximaal ingezet op hoogwaardig openbaar vervoer, gebruik van de fiets en het zo aangenaam mogelijk maken voor de voetganger. Dat betekent dat er maatregelen genomen worden om het autogebruik en autobezit terug te dringen. Daarom wordt er ingezet op een lage parkeernorm (0,2 parkeerplaats per woning), ingrepen in het huidig autonetwerk en het stimuleren van alternatieven. Het Integraal Raamwerk wijst ook op de mogelijkheden om dichtheid te koppelen aan bereikbaarheid met openbaar vervoer.

Maximale inzet op hoogwaardig openbaar vervoer

Om de mobiliteitsshift en een radicale verandering van de inrichting van het straatbeeld mogelijk te maken, is het noodzakelijk maximaal in te zetten op hoogwaardig openbaar vervoer(HOV).
Het sluiten van de Ringlijn tussen Isolatorweg en Centraal Station is essentieel. De doorkoppeling op de Oostlijn wordt zodoende mogelijk waardoor Haven-Stad met diverse andere belangrijke woon-werk locaties in de stad en zonder overstap wordt verbonden.
Een tweede belangrijke HOV-verbinding is de (te verrailen) ZaanIJ-corridor die de ontwikkelingen aan de Noordelijke IJ-oevers met de transformerende Achtersluispolder en een verstedelijkende Zaandam Centrum-Oost en Kogerveld met elkaar verbindt. Met dergelijke HOV-assen op zowel de noord- als de zuidoever, wordt een groot deel van Haven-Stad snel en rechtstreeks verbonden met belangrijke OV-knopen in de stad en de regio.

Aanvullend op de metrolijn zijn (nieuwe) tram- en buslijnen die een wisselwerking hebben met de metro waardoor een samenhangend OV netwerk ontstaat. De HOV-lijnen worden gekoppeld aan een aantal mobiliteitshubs. Waar mogelijk wordt de bebouwing gecombineerd en geïntegreerd met infrastructuur en stations.

Fijnmazig en hoogwaardig fietspadennetwerk

Om vanuit de buurten van Haven-Stad maximaal aangesloten te kunnen zijn op het HOV systeem en op de omliggende stadsdelen is de aanwezigheid van een fijnmazig en hoogwaardig netwerk van fietspaden en ook voetpaden essentieel. Basisprincipe in het Raamwerk is de ontwikkeling van een netwerk van parallel lopende routes langs hoofdwegen en snelle en/of aantrekkelijke routes door groengebieden. Zo krijgt de fietser en voetganger een kwalitatieve keuze.
In het Raamwerk is aangegeven welke routes van belang zijn, wanneer ze nodig zijn en wat hun karakteristieken dienen te zijn om goed te kunnen functioneren op buurt-, stads- of regionaal niveau en zo een optimale bijdrage te kunnen leveren aan de geambieerde mobiliteitsshift.

Het Amsterdamse fietsnetwerk bestaat uit drie typen fietsroutes.

- Ten eerste die van het Hoofdnet, dit is het dichte basisnet met verbindingen in alle richtingen.
- Ten tweede een Groennet. Dit zijn ‘ruimtelijk kwalitatief hoogwaardige’ routes tussen en in belangrijke groene gebieden als aanvulling op of alternatief voor de basis fietsroutes van het Hoofdnet.
- Ten derde die van het Plusnet. Hier is snelheid en gebruikerscomfort op het gebied van breedte, rijloper en oversteeksituaties van belang.

In Haven-Stad wordt dit fietsnetwerk gefaseerd uitgebreid. De voorgestelde ingrepen zijn in de kaart en in het hoofdstuk fietsnetwerk verder uitgelegd.

Genereuze oeververbindingen

Bijzondere nieuwe fiets- én openbaar vervoersverbinding is de voorgestelde westelijke vaste oeververbinding uit het advies van de Commissie d’ Hooghe. Zoals in de kaart en tekst over het nautisch gebruik van de wateren in Haven-Stad te lezen is, heeft deze commissie in 2020 advies uitgebracht over oeververbindingen tussen de noord- en zuidoever van het IJ. Het advies is om drie nieuwe primaire oeververbindingen te realiseren die zowel op stedelijke als regionale schaal een logische structuur voor de hoofdfietsverbindingen van Amsterdam introduceren.

Eén van deze nieuwe oeververbindingen over het IJ is de Westbrug. Deze vormt een directe fietsverbinding tussen de NDSM-werf en de Minervahaven en faciliteert ook openbaar vervoer.

Overbruggen van fysieke barrières

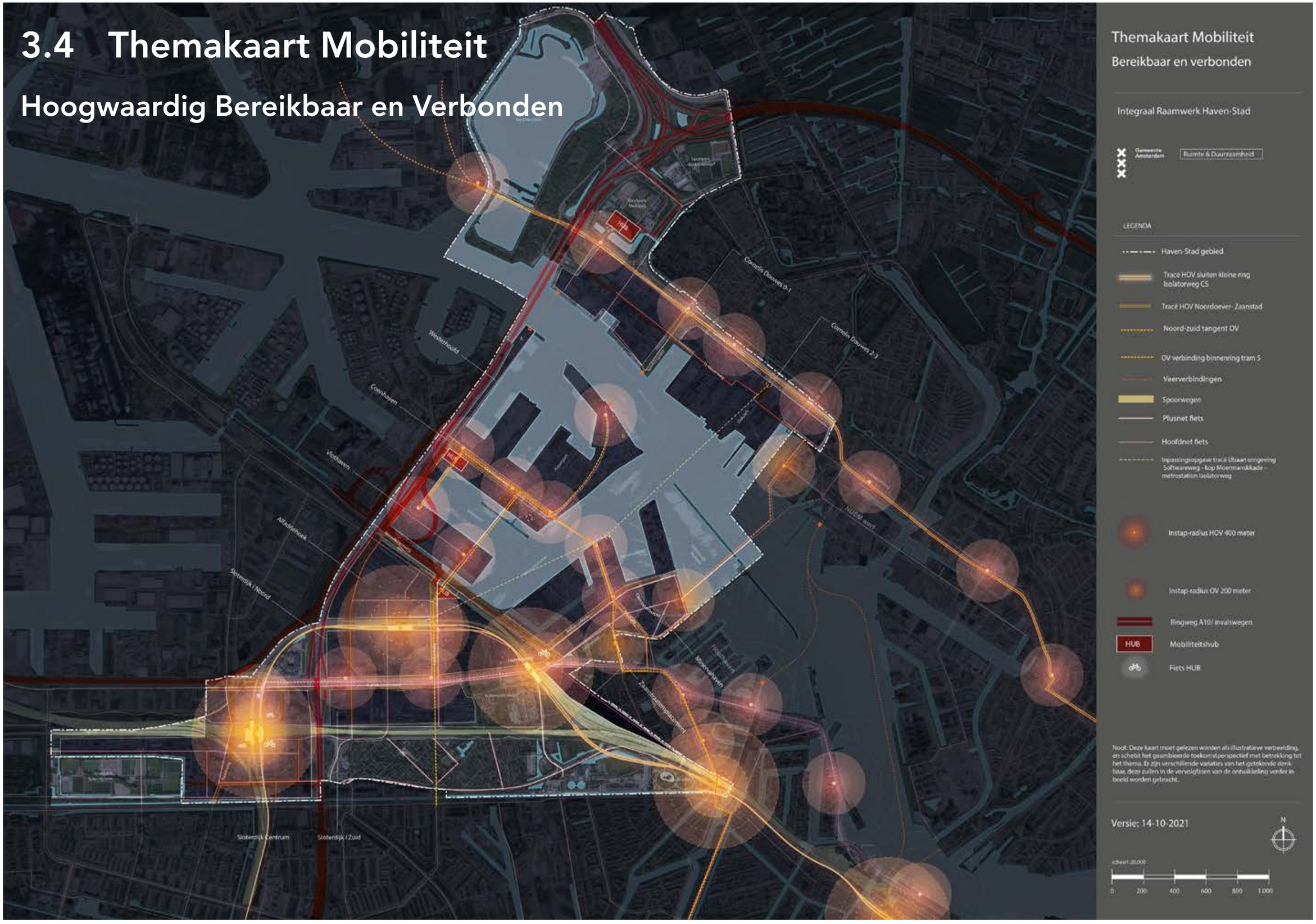
Bijzondere opgave bij het realiseren van een fijnmazig en hoogwaardig fiets- en voetpadennet is het ‘overwinnen’ van fysieke barrières. Er zijn verschillende belemmeringen op infrastructureel vlak: spoorbanen, hoofdwegen, dijken en waterelementen en het IJ. De ruimtelijke- en gebruikskwaliteit van overgangen, tunnels, viaducten en bruggen dient hoog te zijn om de gewenste verplaatsingen niet te frustreren.
Ruimtelijk kwalitatieve over- of onderdoorgangen zijn ook essentieel om functionele en mentale samenhang tussen de deelgebieden en de bijzondere delen hierin als parken, waterkanten en bijzondere plekken te borgen.
Er zijn meerdere opties mogelijk voor het passeren van de fysieke barrières. In latere fasen in de planvorming zal hier duidelijkheid in moeten worden gebracht.

Bijzondere aandachtspunten: goederentransport

Langs en door Haven-Stad lopen spoorwegen, autowegen, pijpleidingen en waterwegen waarover, gedurende de transformatie, en ook na 2040 goederenstromen worden afgewikkeld door trucks, schepen, goederentreinen en pijpleidingen. Deze transporten brengen milieuconditie met zich mee. Met deze goederenstromen zal zowel in de transformatieperiode als in de eindsituatie rekening worden gehouden.

3.4 Themakaart Mobiliteit

Hoogwaardig Bereikbaar en Verbonden





Hamburg Berliner Tor, in de stationsomgeving wordt op basis van het 'switchh-card' concept een compleet pakket aan aanvullende transportmogelijkheden aangeboden. Beeld europcar.com



Miami, 1111 Lincoln Road, de parkeergarage is op elke laag gecombineerd met winkels en restaurants en is zo meer dan autostalling, eerder een stadscultuurgebouw. Ontwerp Herzog & De Meuron, Beeld Hufton & Crow



Den Haag Stationsomgeving, de regionale metrolijn rijdt op niveau de stationshal binnen waar op een overdekt plein comfortabel overgestapt kan worden. Ontwerp Benthem Crouwel architects, Beeld bvintersell.nl


Netwerk Openbaar Vervoer Haven-Stad
Eindbeeld
Bus
HOV-bus
HOV-Tram
Tram
OV verbinding 2040+
Metro bovengronds
Metro ondergrond
Noordzuidlijn
Noordzuidlijn ondergrond
Oost- en Ringlijn ondergronds
Oeververbinding
HUB multimodal
HUB OV/fiets
HUB strategische reservering
Bestaande tramlijn
36
Bestaande buslijn
Trace verkenning IJbaan
Station Isolatorweg
Station Hemknoop
Station Sloterdijk
Station Nassauplein
Amsterdam CS
0m 100m 500m
N
11.10.2021 Ruimte en Duurzaamheid





3.4.1 Openbaar vervoer

Samenhangend openbaar vervoersnetwerk

Naast de hoofdrol voor voetgangers en fietsers vormt een optimale ontsluiting met openbaar vervoer een noodzakelijke voorwaarde voor het conform de gestelde ambities kunnen ontwikkelen van Haven-Stad. Om Haven-Stad autoluw te kunnen maken, moet het OV op alle schaalniveaus, van trein tot lokale bus, een vanzelfsprekende wijze van vervoer zijn. Ook dient de overstap tussen de verschillende soorten OV, en die tussen het OV en andere modaliteiten optimaal te verlopen en dienen de overstappunten aanvullende kwaliteiten te hebben ten opzichte van hun logistieke functie. Kwaliteiten op programmatisch en ruimtelijk vlak. Uitgangspunt in het Raamwerk is voor de zuidoever een metroverbinding door middel van het sluiten van de Ringlijn tussen Isolatorweg en Centraal Station (via de Hemknoop). Voor de noordoever van Haven-Stad is het uitgangspunt een tramverbinding of BRT (Bus Rapid Transit) tussen Amsterdam-Noord en Zaanstad.

Metro als ruggengraat van het verkeersraamwerk Haven-Stad

De metro wordt in Amsterdam gestaag uitgebouwd tot de ruggengraat van het totale metropolitane verkeerssysteem. Van cruciaal belang voor de ontwikkeling van Haven-Stad is het sluiten van de Ringlijn: het aanleggen van het nog ontbrekende deel van deze metrolijn, tussen station Isolatorweg en het Centraal-Station. Deze essentiële opgave maakt om deze reden deel uit van MASH (= Mobiliteitssysteem Amsterdam Schiphol Hoofddorp), het integrale onderzoek waarin ook het doortrekken van de Noord-Zuidlijn naar Schiphol - Hoofddorp wordt meegenomen. Met het sluiten van de Ringlijn wordt er een directe verbinding gelegd tussen de belangrijkste openbaar vervoersknopen in Amsterdam. Station Amsterdam Centraal, de Zuidas en station Amsterdam Sloterdijk worden op deze manier met elkaar verbonden zonder dat de reiziger hoeft over te stappen. De bereikbaarheid verbetert daarmee enorm. Amsterdam streeft na om flink te verdichten rondom haltes van openbaar vervoer. Met name rond het nieuwe metrostation Hemknoop waar nog alle ruimte is voor nieuwbouw, ligt een enorme potentie om woningen en arbeidsplaatsen toe te voegen op deze plek. Zonder dit voorziene metrostation in het hart van het transformatiegebied moeten de hoogstedelijke ambities van Haven-Stad naar beneden worden bijgesteld. Bijkomende opgave bij de uitbouw van het metrosysteem is de noodzakelijke uitbreiding van de opstelterreinen. In Haven-Stad komt het bestaande opstelterrein Isolatorweg in aanmerking voor uitbreiding. In het Raamwerk wordt hier rekening mee gehouden.

Aansluiting op het (inter)nationale treinennetwerk

Op station Sloterdijk komen alle mogelijke verkeersmodaliteiten samen. Deze plek speelt daarom een belangrijke rol in het samenhangende mobiliteitsnetwerk. Het is niet alleen een halte voor de trein, maar ook voor de overstap tussen trein en metro, auto en fiets. Daarbij komt dat de omgeving van het station op dit moment volop in ontwikkeling is. Er werken momenteel ongeveer 14.000 mensen in het gebied, door nieuwbouw en transformatie worden de komende jaren circa 4.000 woningen aan het gebied toegevoegd. Zodoende groeit het gebied Sloterdijk Centrum uit tot een volwaardige en hoogstedelijke wijk waar wonen en werken in balans zijn met elkaar. Naarmate de transformatie van Haven-Stad vordert, verandert de rol van het station. Het wordt steeds belangrijker als overstappunt en verblijfsgebied. Dit vraagt om de nodige forse aanpassingen aan en rondom het stationsgebouw.

Aansluiting op het stedelijke tram- en HOV-busnetwerk

Tram en bus lijnen zorgen traditiegetrouw voor de verfijning in het Amsterdamse OV-systeem. Ook in het Verkeersnetwerk van Haven-Stad hebben ze deze functie. Er is een aantal toevoegingen op korte en lange termijn gepland ten behoeve van de ontwikkeling van Haven-Stad:

- Voor de Zaan-IJ-lijn die de Noordelijke IJ-oever verbindt met Zaanstad is in onderzoek welke type Hoogwaardig Openbaar Vervoer dit zou moeten en kunnen zijn. De lijn is in elk geval zodanig gepositioneerd dat hier ook relatief hoge snelheden mogelijk zijn en dat er voldoende mensen vervoerd kunnen worden.
- De voornaamste uitbreiding van het reguliere tramnetwerk is de doortrekking van tram 5 vanuit de Marnixstraat, via de Spaarndammerstraat, richting de gebieden Minervahaven en Coen- en Vlothaven. Op deze manier wordt de binnenstad direct aangesloten op Haven-Stad en is het gebied goed bereikbaar voor bezoekers en bewoners uit andere delen van de stad. Belangrijk aandachtspunt hierbij is de afstemming met de mogelijke routes voor de HOV-bus lijn ten behoeve van de eerste getransformeerde deelgebieden van Haven-Stad. De route voor deze buslijn is ook gedacht door de Spaarndammerbuurt richting Amsterdam CS en is qua routering nog in onderzoek. Onderlinge afstemming tussen beide routes is een vereiste. In verdere onderzoeken naar de inpassing en haalbaarheid van deze OV-lijn worden tevens aspecten als de huidige (en toekomstige) drukte betrokken, evenals bestaande kwaliteiten, fietsverkeer door de straat en eventuele toename van overlast, et cetera.
- De Westbrug over het IJ, zoals geadviseerd door de Commissie d'Hooghe, als verbinding tussen NDSM en de Minervahaven zorgt voor een nieuwe fiets- en OV-route tussen de noord- en zuidoever.
- Wanneer de Coen- en Vlothaven ook transformeert is er zelfs een extra openbaar vervoersverbinding nodig tussen het Noorderhoofd en de Bos en Lommerweg. Deze lijn zal deels door bestaand, deels door nog te ontwikkelen gebied lopen. Het type vervoermiddel op deze lijn zal te zijner tijd nader bepaald moeten worden.

Drie fasen

Haven-Stad wordt in fases ontwikkeld, gedurende enkele decennia. Met name busverbindingen spelen hierbij een cruciale rol. Haven-Stad moet immers van meet af aan goed met het OV zijn ontsloten. De aanleg van tram- en metrolijnen is kostbaar en tijdrovend. De eerste bewoners, de werkenden en de bezoekers worden dan ook in de eerste jaren bediend met vooral buslijnen. De voorbereiding is gestart van een HOV-buslijn die station Sloterdijk, via de Transformatorweg, verbindt met het Centraal-Station.

Metrotracés sluiten Ringlijn

Aanleiding

Medio 2018 zijn de gemeente Amsterdam, Vervoerregio Amsterdam (VRA), de gemeente Haarlemmermeer, Schiphol, KLM, ProRail en NS een onderzoek gestart naar het doortrekken van de Noordzuidlijn naar Schiphol - Hoofddorp en het sluiten van de Ringlijn tussen Isolatorweg en Centraal Station. Met een combinatie van beide verbindingen ontstaat in de Schipholtunnel ruimte voor acht extra (inter)nationale treinen per uur per richting. De combinatie van een gesloten Ringlijn en een doorgetrokken Noordzuidlijn voorziet tevens in een optimale bereikbaarheid van diverse bestaande en nieuwe gebiedsontwikkelingen in de MRA, zoals Haven-Stad, Zuidas, Schinkel en Hoofddorp. De gesloten Ringlijn zorgt voor een efficiënter gebruik van het bestaande OV systeem in de regio en het ontlasten van de druk op het stedelijk OV. Tot slot is voor Haven-Stad het sluiten van de Ringlijn voorwaardelijk om het beoogde programma voor nieuwe woningen en arbeidsplaatsen te kunnen realiseren.

Tracés sluiten Ringlijn

In de afgelopen periode zijn verschillende mogelijke tracés onderzocht die een verbinding tussen metrostations Isolatorweg en Centraal Station kunnen vormen. Deze nieuwe verbinding maakt het mogelijk om de Ringlijn echt te sluiten en door te rijden over de Oostlijn naar Amsterdam-Zuidoost. Hierdoor verandert het metrostation Centraal Station van een kopstation naar een doorgaand station. Na een brede inventarisatie zijn op basis van verschillende criteria (techniek en maakbaarheid, ruimtelijke inpassing, logica en consistentie) een vijftal hoofdvarianten overgebleven die wezenlijk van elkaar verschillen, te weten:

R-1: een bovengrondse variant ten zuiden van de spoorbundel*
R-2: een deels bovengrondse en deels ondergrondse (open tunnelbak) variant ten zuiden van de spoorbundel
R-3: een ondergrondse variant; boortunnel ten zuiden van de spoorbundel
R-4: een ondergrondse variant; boortunnel deels noordelijk van de spoorbundel**
R-5: een ondergrondse variant; boortunnel met een vrijwel volledig noordelijke ligging ten opzichte van de spoorbundel via het Westerdok

*Meerdere subvarianten waaronder ook tijdelijke oplossingen
**Twee subvarianten: geboord via Oostzaanstraat en geboord via Zaanstraat

Inpassing in Haven-Stad

Voor het nieuwe metrostation in Haven-Stad zijn bij de verschillende tracés vier locaties in beeld. Bij de noordelijke tracés gaat het om locaties ter hoogte van de Archangelkade, Archangelweg en Zaanstraat en bij de zuidelijke tracés betreft het de Hemknoop (Transformatorweg). Het nieuwe metrostation Hemknoop bij de zuidelijke tracés ligt centraler in Haven-Stad dan de metrostations bij de noordelijke tracés. Binnen Haven-Stad vormt de Hemknoop met de komst van de metro straks een belangrijk schakelpunt voor mobiliteit, waarmee een overstappunt ontstaat op stedelijk OV.

Direct rond de Hemknoop is een verscheidenheid aan stedelijk programma in hoge dichtheid voorzien. De gemeente heeft rondom de Hemknoop veel grondpositie en kan daarmee het programma, de mix aan functies, de fasering etc. zelf bepalen. Dit biedt daarmee grote kansen voor een hoogstedelijk gebied in hoge dichtheid waarbij een centraal gelegen metrostation van grote waarde is. Dit is anders bij de metrostations van de noordelijke tracés (Archangelkade en Zaanstraat). Het metrostation Hemknoop kan goed worden ingepast naast de bestaande sporen zonder dat er grote aanpassingen aan het autonetwerk nodig zijn. Het station kan hier eventueel worden gecombineerd met andere gebouwen zodat een multifunctionele ontmoetingsplek ontstaat. Zo vormt het metrostation op deze plek een belangrijke entree naar de omliggende deelgebieden van Haven-Stad én andere nabij gelegen buurten en gebieden (Spaarndammerbuurt en Westerpark).

Westerpark en metrostation Nassauplein

Van de zuidelijke tracés hebben de bovengrondse variant via het hoofdspoor en de ondergrondse variant via een geboorde tunnel de minste impact op het Westerpark. De andere varianten vragen veel ruimte van het park. De noordelijke tracés zijn allemaal geboorde varianten waardoor de impact op het Westerpark beperkt blijft. Alle geboorde varianten behalve R-5 hebben een ondergronds metrostation Nassauplein waarbij, met een goede positionering van de entrees naar dit station, een optimale overstap op de bovengrondse OV-lijnen (bus en tram) ontstaat. Dit metrostation biedt daarnaast een entree naar de omliggende buurten en gebieden (Spaarndammerbuurt, Westerpark, Staatliedenbuurt, Westelijke Eilanden en Jordaan).

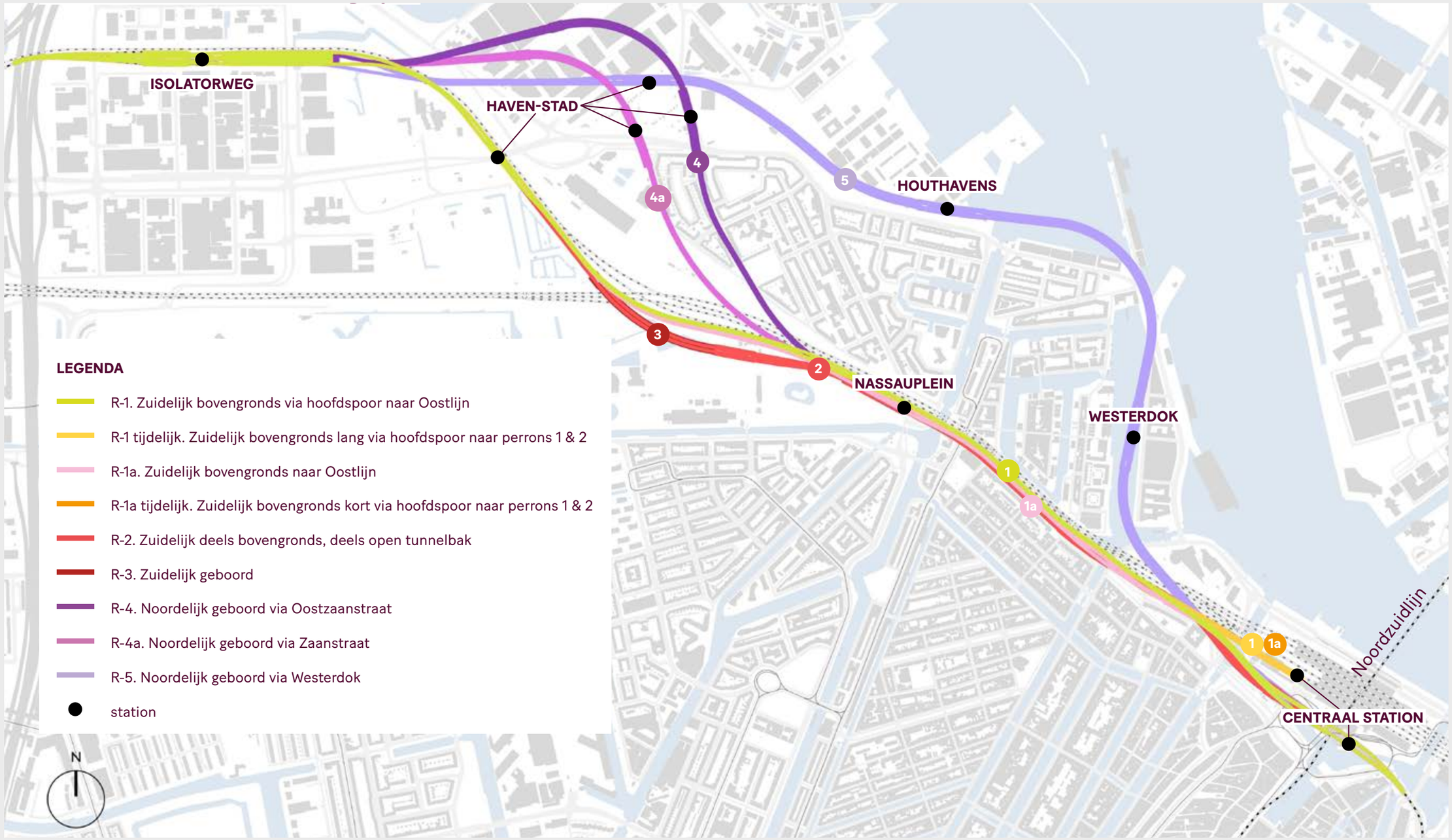
Beoordeling

Tijdens het onderzoek zijn de verschillende tracés op diverse criteria beoordeeld. De scores staan in onderstaande tabel.

CRITERIA	THEMA'S	R-1	R-1A	R-2	R-3	R-4	R-4A	R-5	R-1 tijdelijk	R-1A tijdelijk
Tracés	Maakbaarheid	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-
	Hinder	-	--	--	+	+/-	+/-	+/-	-	--
	Technische eisen	+	+	+	+	+	+	+	+	+
	Werkplaats en opstelterrein	+	+	+	+	+	+	+	+	+
	Robuustheid	--	++	++	++	++	++	++	--	--
	Ruimtelijke inpassing	--	--	+/-	+/-	+	+	+	--	--
	Gebiedsontwikkeling	+	+	+	+	-	-	--	+	+
	Duurzaamheid	++	++	++	++	++	++	++	++	++
	Grondeigendom	+	-	-	-	--	--	-	-	-
	Afhankelijkheden	-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	--	--
Kosten opbrengsten	Kosten aanleg € mld.	0,7-1,4	0,7-1,5	0,8-1,6	0,9-1,9	1,1-2,2	1,0-2,2	1,2-2,6	0,3-0,6	0,3-0,6
Planning	Planning	nov 2034	aug 2030	jan 2031	jun 2033	nov 2033	nov 2033	okt 2032	nov 2034	nov 2034
Vervoerwaarde		+	+	+	+	+/-	+/-	-	+	+

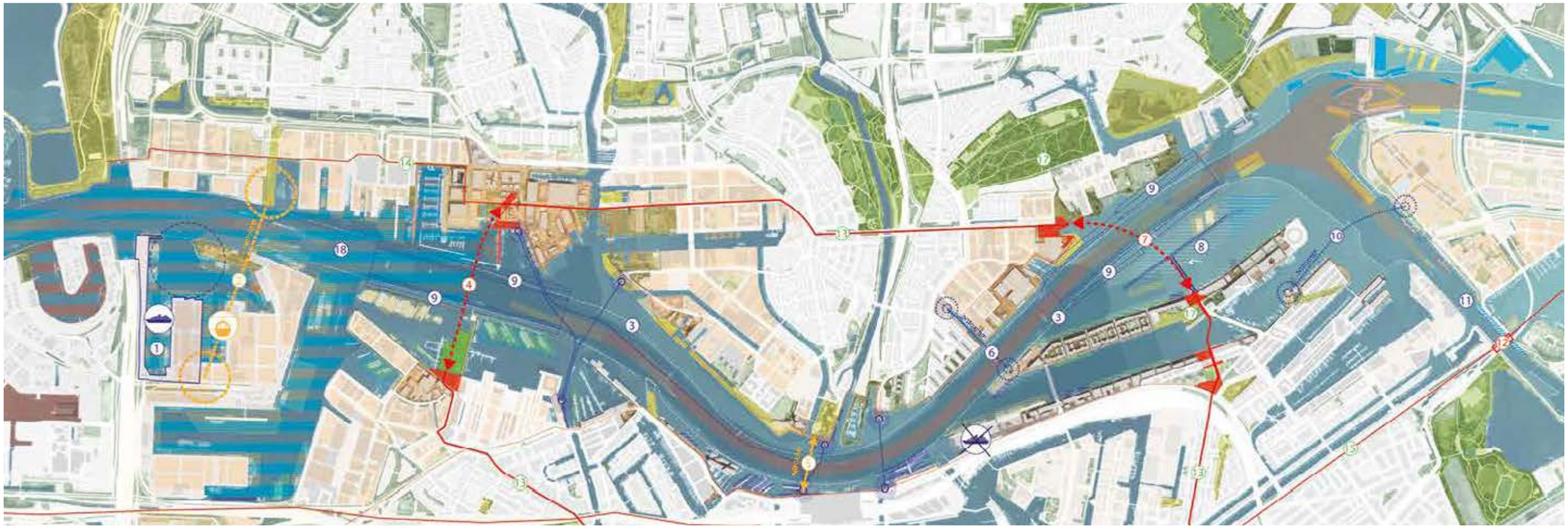
TABEL 3. TOTALE BEOORDELING SLUITEN VAN DE RINGLIJN

De noordelijke tracés via de Oostzaanstraat, Zaanstraat en Westerdok (R-4, R-4A en R-5) zijn zowel ondergronds als langer en daardoor duurder dan de zuidelijke bovengrondse varianten R-1 en R-2.
R-3 is enigszins duurder doordat er minder sprake is van maaiveldligging en meer wordt geboord. De R-1 varianten zijn bovengronds waarbij er een variant is die gebruik maakt van het bestaande treinspoor en een variant met een nieuw tracé naast de bestaande spoorbundel. Daarnaast zijn er bij R-1 definitieve en tijdelijke varianten en die laatste leveren slechts een tijdelijke oplossing. Vandaar dat deze bovengrondse tijdelijke varianten niet goed zijn te vergelijken met de permanente varianten. Wel zijn ze het goedkoopst.



Noot:
Het Bestuurlijk Overleg MIRT in november 2020 ziet het aanleggen van de ontbrekende schakel in de Ringlijn tussen Isolatorweg en Centraal Station samen met het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp als effectieve en urgente oplossingen voor de bereikbaarheidsknelpunten en verstedelijkingsopgaven aan de westkant van Amsterdam. De verschillende tracévarianten voor het sluiten van de Ringlijn zullen nader onderzocht worden in een MIRT-verkenning welke start zodra er voldoende zicht is op de benodigde financiering.

Bron tabel en kaart; 'MASH - Rapportage werkstromen tracé en kosten, juni 2020'



Illustratie: Schetsmatige verbeelding oeververbindingen voor fietsers, voetgangers en openbaar vervoer, Advies Genereus Verbonden - commissie D'Hooghe

3.4.2 Advies Commissie d'Hooghe

Inrichtingsplan voor het IJ

In 2020 heeft de 'commissie D'Hooghe' van de gemeente Amsterdam en Rijkswaterstaat de opdracht gekregen om een onafhankelijk advies uit te brengen over het geheel aan langzaam verkeer oeververbindingen van de Rijkswateren binnen de ring A10, bezien vanuit de regionale context van de Metropoolregio Amsterdam. Er is gevraagd een antwoord te formuleren op de vraag: waar, hoe en wanneer de oevers van het IJ en een deel van het Amsterdam Rijnkanaal (de Rijkswateren in Amsterdam) te verbinden voor het langzame verkeer.

De commissie heeft in juni 2020 een toekomstvast inrichtingsplan voor het IJ met genereuze oeververbindingen en een vrije en robuuste vaarweg geadviseerd. Hierin worden drie primaire oeververbindingen vastgelegd die zowel op stedelijke als regionale schaal een logische structuur voor de hoofdfietsverbindingen van Amsterdam introduceren.

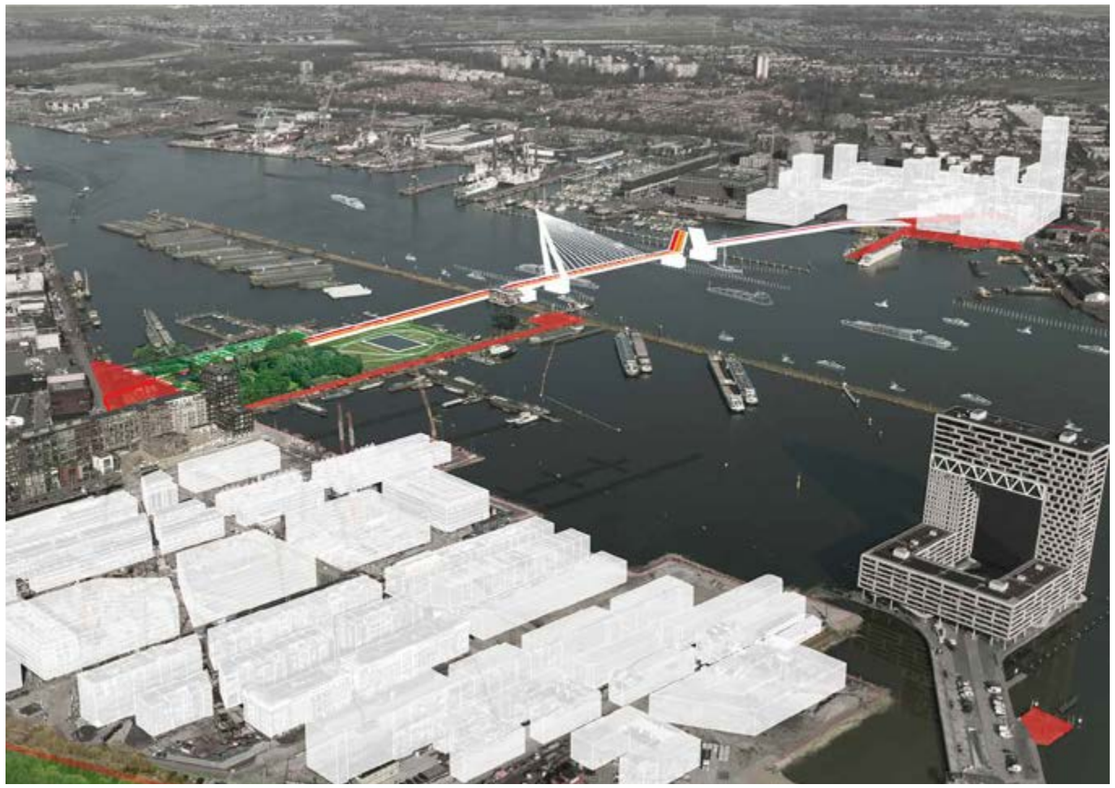
Dit advies heeft gevolgen voor de inrichting en het gebruik van het IJ ter plaatse van Haven-Stad:

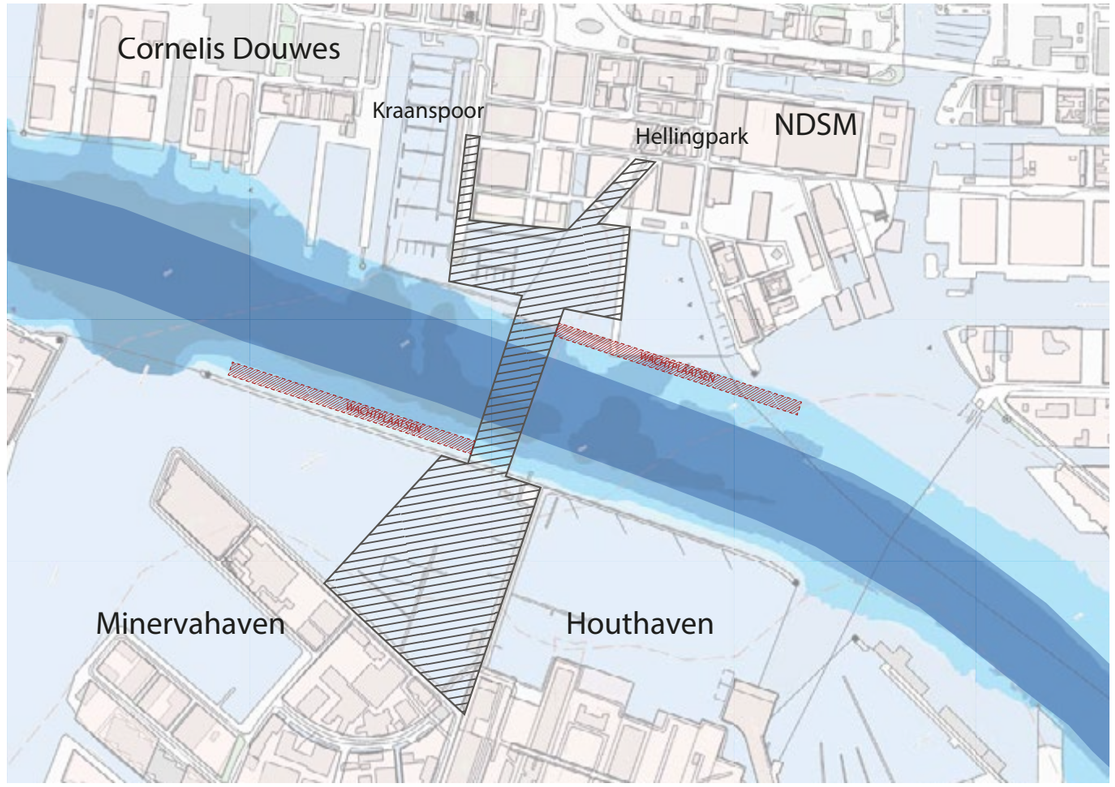
- Eén van de nieuwe bruggen over het IJ, de Westbrug, is de fietsverbinding tussen de NDSM-werf en de Haparandadam. Deze genereuze en toekomstvaste brug heeft een standaard vrije hoogte van 12,50 meter boven de maatgevende hoogwaterstand op het IJ. Dit laat de veilige doorvaart van schepen met vier gestapelde lagen (lege) high-cube containers toe. Deze brug faciliteert ook openbaar vervoer (tram en/of bus).
- Het concept-inrichtingsplan voorziet daarnaast in twee nieuwe pontverbindingen (Hamerkwartier - Kop Java-eiland en Sluisbuurt - Sporenburg) en een nieuwe voetgangerstunnel bij het centraal station.
- De commissie stelt voor om het IJ ten oosten van de Haparandadam af te waarderen als maritieme toegangsweg. In dit kader wordt een stappenplan voorgesteld waarbij de huidige cruiseterminal (PTA) westwaarts, naar de Coenhaven, wordt verplaatst, en het reeds bestaande plan om de Oranjewerf te sluiten wordt uitgevoerd.
- Ten slotte stelde de commissie een kabelbaan als een extra secundaire verbinding op een locatie nabij de Coenhaven voor.

Op basis van het advies van de commissie D'Hooghe is in 2021 een actualisatie van de Nota van Uitgangspunten voor de maatregelen van het programma Sprong over het IJ opgesteld. Hierin worden aangepaste voorstellen gedaan voor de invulling van de maatregelen die betrekking hebben op de vaste oeververbindingen.



Zie voor meer informatie: brondocument 'Genereus Verbonden - Inrichtingsplan IJ' uit 2020





Illustratie: Gebied mogelijke inpassing Westbrug en modelstudie haalbaarheidsonderzoek zuidelijke aanlanding, Concept Actualisatie Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ 2021

3.4.3 Oeververbindingen

Oeververbindingen voor openbaar vervoer

Het openbaar vervoerssysteem moet niet alleen Haven-Stad aansluiten op stad en regio maar net als het fietsnetwerk ook de deelgebieden van Haven-Stad onderling verbinden.

Voor de nieuwe Westbrug wordt er van uit gegaan dat deze ook geschikt is voor openbaar vervoer. Hierdoor kunnen OV-lijnen op de zuidoever worden doorgekoppeld op de noordoever (en omgekeerd) en ontstaan directe verbindingen tussen verschillende bestemmingen op beide oevers.

Gezien het omvangrijke programma van de deelgebieden van Haven-Stad aan het IJ, is in de latere fasen van Haven-Stad veel uitwisseling tussen beide oevers te verwachten. Naast de Westbrug zijn hiervoor aanvullend waarschijnlijk ook pontverbindingen nodig.
Op termijn zijn op de noordoever daarom in het Raamwerk nieuwe aanmeerplekken voor de pont voorzien ter hoogte van de Meteorenweg en het Keerkringpark en op de zuidoever ter hoogte van het Westerhoofd en het Noorderhoofd in de Coen- en Vlothaven.

Lokale brugverbindingen

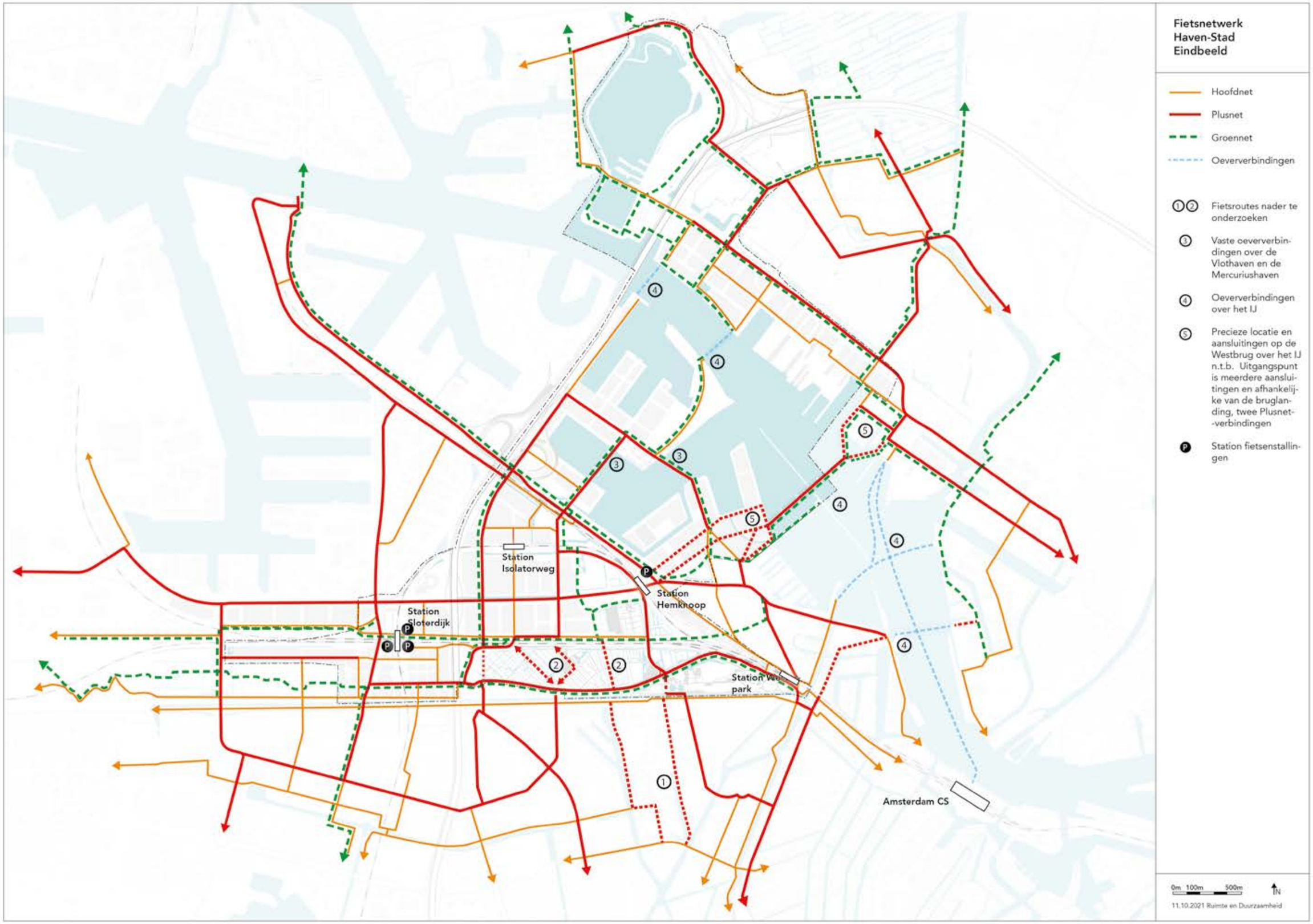
Om tram 5 door te kunnen trekken naar deelgebied Coen- en Vlothaven dient de gedachte brug over de Mercuriushaven van voldoende breedte te zijn om zowel fiets als openbaar vervoer te kunnen faciliteren. Dit is ook het geval voor de gedachte brug over de Vlothaven, ook hier dient een combinatie van fiets en openbaar vervoer mogelijk te zijn.
Om een gestrekt verloop van de HOV verbinding tussen Amsterdam en Zaanstad mogelijk te maken is een brug over de A10 en over zijkanaal H noodzakelijk.

Kabelbaan

Haven-Stad denkt mee met een particulier initiatief voor een kabelbaan. Uitgangspunt hierbij is dat in de cabines ook fietsen vervoerd kunnen worden.
De Commissie D'Hooghe had een tracé voor de kabelbaan voorgesteld nabij de verplaatste cruiseterminal (PTA) in de Coenhaven. Begin 2021 hebben gemeente en initiatiefnemers onderzocht of er ook een tracé iets oostelijker mogelijk is. Dat tracé is inmiddels gevonden en loopt tussen omgeving Softwareweg, de kop van de Moermanskkade (Minervahaven) en het metrostation Isolatorweg. De gemeente werkt mee aan verdere haalbaarheidsonderzoeken ten behoeve van deze tracé variant. In oktober 2021 is in dit verband een Intentieoverenkomst gesloten tussen initiatiefnemers, gemeente en de VRA.

Zie voor meer informatie: brondocument 'Concept Actualisatie Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ' uit 2021




Fietsnetwerk
Haven-Stad
Eindbeeld
Hoofdnet
Plusnet
Groennet
Oeververbindingen
1 2 Fietsroutes nader te onderzoeken
3 Vaste oeververbindingen over de Vlothaven en de Mercuriushaven
4 Oeververbindingen over het IJ
5 Precieze locatie en aansluitingen op de Westbrug over het IJ n.t.b. Uitgangspunt is meerdere aansluitingen en afhankelijke van de bruglanding, twee Plusnet--verbindingen
P Station fietsenstallingen
Station Isolatorweg
Station Hemknoop
Station Sloterdijk
Station Westerpark
Amsterdam CS
0m 100m 500m
N
11.10.2021 Ruimte en Duurzaamheid

3.4.4 Fiets- en voetgangersnetwerk

Hoogwaardig fietsnetwerk

In Haven-Stad wordt de fietsstad van de toekomst ontwikkeld. De openbare ruimte wordt, waar mogelijk, het domein van de fietser én de voetganger. Dit leidt, samen met de duurzaamheidsmaatregelen, tot innovatie en vernieuwing van de openbare ruimte en het straatbeeld. Hierdoor ontstaat een toegankelijke en aantrekkelijke, groene openbare ruimte met veel ruimte om te fietsen, brede trottoirs en riante en talrijke oversteekplekken. Waar nodig en mogelijk komen langzaam-verkeerverbindingen over het water

Het Amsterdamse fietsnetwerk bestaat uit drie typen fietsroutes:

- Ten eerste die van het Hoofdnet, dit is het dichte basisnet met verbindingen in alle richtingen;
- Ten tweede een Groennet. Dit zijn 'ruimtelijk kwalitatief hoogwaardige' routes tussen en in belangrijke groene gebieden als aanvulling op of alternatief voor de basis fietsroutes van het Hoofdnet;
- Ten derde die van het Plusnet. Hier is snelheid en gebruikerscomfort op het gebied van breedte, rijloper en oversteeksituaties van belang.

Een bijzondere categorie zijn de zogenaamde 'fietsstraten'. Zo is de afgelopen jaren flink ingezet op het verbeteren van de fietsmobiliteit door op de zogenaamde 'Binnenring', onderdeel van het tangentiële systeem, meer ruimte te maken voor fietsers.

De maatvoering van de verschillende type routes in Amsterdam is, met een bandbreedte tussen minima en maxima, vastgesteld in de Leidraad van de Centrale Verkeerscommissie Amsterdam. Haven-Stad zal de maximale maatvoering als uitgangspunt hanteren. Op specifieke routes, zoals snelle routes door groengebieden zullen extra brede fietspaden worden gemaakt om verschillende snelheden te accommoderen.
Langs de hoofdassen van Haven-Stad (Nieuwe Hemweg, Basisweg, Transformatorweg en Cornelis Douwesweg), is bijvoorbeeld de ambitie om bredere fietspaden van ca. 5,5 meter te realiseren. Zodoende is er straks ook voldoende ruimte om ander type vervoer (e-bikes, Light Electric Vehicles (LEV's) etc.) op het fietspad te kunnen faciliteren zonder dat de verkeersveiligheid in het gedrang komt.
De buurtstraten worden ingericht op basis van de fiets als hoofd-ververvoermiddel.

In Haven-Stad wordt het fietsnetwerk gefaseerd uitgebreid. Het streven is om de realisatie van de fietsinfrastructuur steeds vooruit te laten lopen op de bouwproductie per fase. De hoofdrol voor de fiets betekent ook dat de behoefte aan comfortabele overstapmogelijkheden tussen de fiets en andere modaliteiten toeneemt.

Een voorbeeld van de gefaseerde uitbreiding van het fietsnetwerk vindt plaats op volkstuinpark Zonnehoek. In eerste instantie zal door het volkstuinpark een doorgaand voetpad worden aangelegd. Aansluitend op de ontwikkelingen van Haven-Stad zullen fietsstromen om het volkstuinpark worden gemonitord. Wanneer blijkt dat er een extra fietsverbinding nodig is, zal het voetpad worden opgewaardeerd naar een recreatief fietspad. Belangrijk is hierbij dat het pad geen snelfietspad zal worden, maar een recreatieve route waar scooters en bromfietsen niet zijn toegestaan.

Uitbreiding Hoofdnet, Groennet en Plusnet

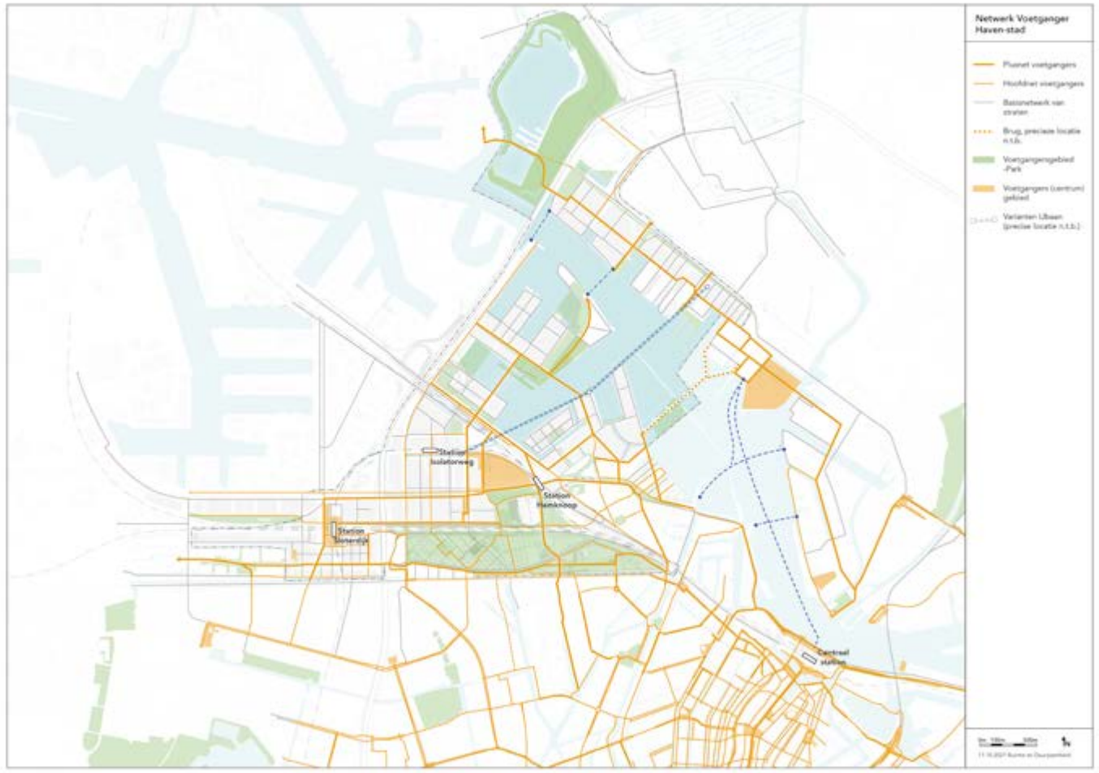
Het Hoofdnet Fiets wordt uitgebreid tot een 'maaswijdte' die gangbaar is in stedelijk Amsterdam. Het Hoofdnet wordt zo ver mogelijk doorgezet op de verschillende pieren in Haven-Stad. Haven-Stad biedt magnifieke mogelijkheden voor de uitbreiding van het Groennet Fiets. Zo zijn er nieuwe kwalitatieve routes voorzien in, van en naar onder meer de Noorder IJ-plas en naar het nieuwe Haparandapierpark. Het Plusnet Fiets speelt een belangrijke rol in voor de langere routes die, in plaats van met de auto, met de fiets kunnen worden afgelegd. In Amsterdam is een belangrijke, bestaande radiale Plusnet-verbinding die van belang is voor Haven-Stad, die van het Centraal--Station en/of de Binnenring (Marnixstraat en verder). Ook loopt er een Plusnet-verbinding 'Bovenlangs' via de Transformatorweg en de Spaarndammerdijk, en 'Onderlangs' door het Westerpark. Op termijn is een nieuwe noord-zuid lopende Plusnet-route noodzakelijk, die Haven-Stad op de noordoever verbindt met Haven-Stad op zuidoever (en verder richting stadsdeel Oud West).

Haven-Stad sluit aan op het vastgestelde Amsterdamse voetgangersnetwerk

Amsterdam heeft sinds 2016 het vastgesteld Beleidskader Voetgangersnetwerk. Doel van dit kader is om de voetganger meer ruimte en comfort te garanderen op de voor hen belangrijke straten en plekken door heel Amsterdam.

Net als in het fietsnetwerk zijn voor in het voetgangersnetwerk een categorie Plusnet en Hoofdnet bepaald.
Het Plusnet zijn straten en plekken de gekenmerkt worden door voetgangersdrukte, een rijke diversiteit in functies en een hoge verblijfskwaliteit. Het Hoofdnet betreft de straten die hiernaast de essentiële functie hebben om de stedelijke bereikbaarheid voor voetgangers te optimaliseren.
Voorbeelden hiervan zijn routes van en naar OV-haltes en stations zoals metrostation Isolatorweg en het nieuwe metrostation Hemknoop en bestaande en voorgestelde tramlijnen en veerverbindingen.

Haven-Stad is ook voor voetgangers goed toegankelijk en verbonden met de omgeving. Het voorgestelde netwerk sluit naadloos aan op de bestaande hoofdroutes, zoals bijvoorbeeld de Spaarndammerstraat, Spaarndammerdijk en Transformatorweg en het Westerpark en de Haarlemmerdijk. De kaart toont de belangrijkste aansluitingen op de bestaande netwerken en de toegevoegde routes.



De belangrijkste randvoorwaarde voor een hoogwaardig voetgangersnetwerk is een obstakelvrije breedte op het trottoir. Deze is niet als standaardmaat vastgesteld in het Beleidskader Voetgangersnetwerk maar is afhankelijk van de verwachte voetgangersdrukte. De vastgestelde minimumbreedte voor drukke routes is 3.6 meter. Vanwege de verwachte intensiteit in de openbare ruimte van Haven--Stad wordt hier uitgegaan van een obstakelvrije ruimte van 5.0 meter voor Plusnet en 4.0 meter voor Hoofdnet.

Oeververbindingen voor voetgangers en fietsers

Het fietsnetwerk moet niet alleen Haven-Stad aansluiten op stad en regio maar ook de deelgebieden van Haven-Stad onderling verbinden. Er wordt ingezet op verschillende oeververbindingen en bruggen:

- Het ligt voor de hand om het aantal veerverbindingen over het IJ uit te breiden. Op termijn zijn op de noordoever daarom in het Raamwerk nieuwe aanmeerplekken voor de pont voorzien ter hoogte van de Meteorenweg en het Keerkringpark en op de zuidoever ter hoogte van het Westerhoofd en het Noorderhoofd in de Coen- en Vlothaven. Ook is een verbinding tussen Keerkringpark en Hemweg/Neptunushaven in beeld die al vanaf 2030 van betekenis kan zijn voor de eerste transformaties van Haven-Stad op de noordoever.

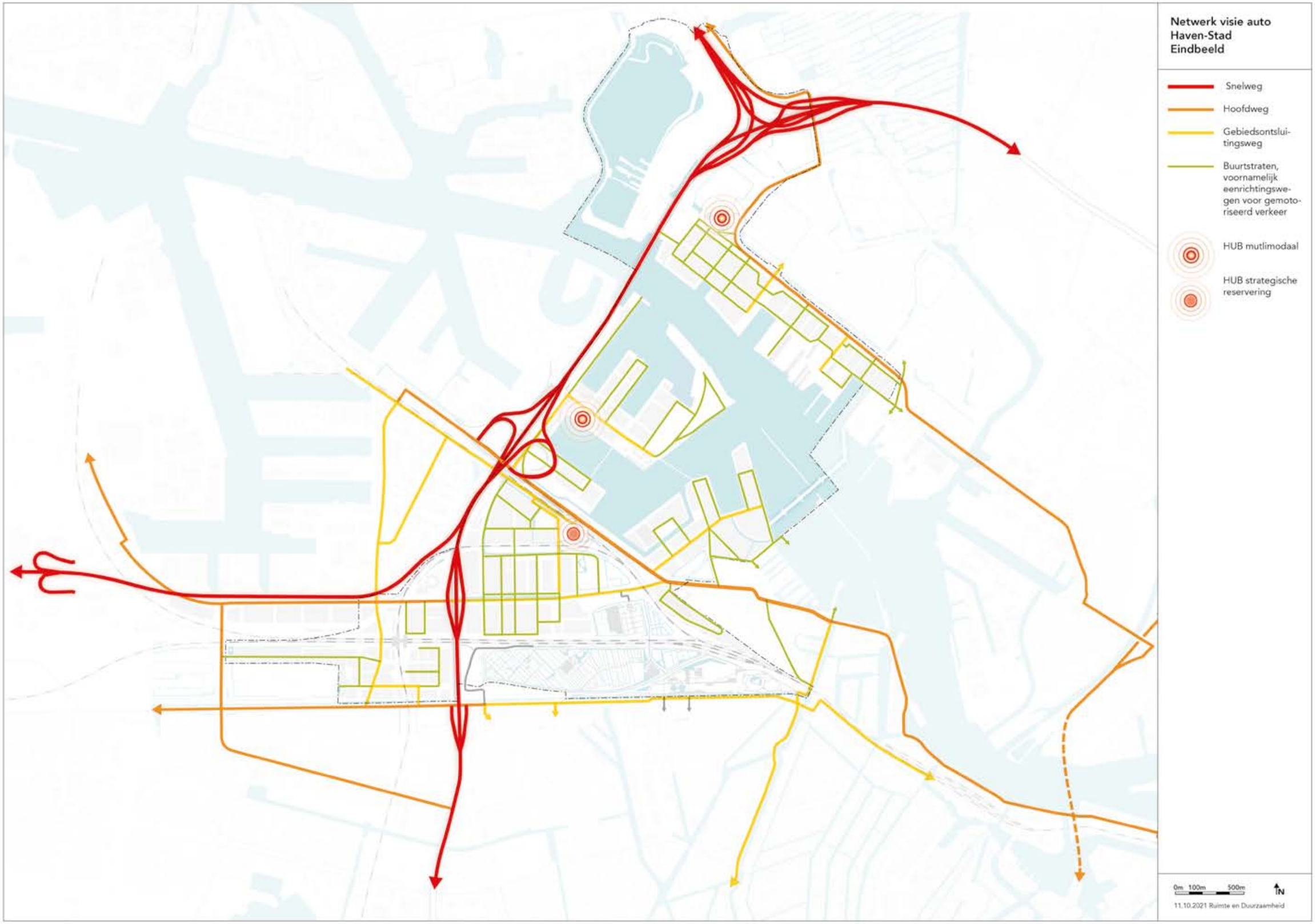
- De Westbrug over het IJ, zoals geadviseerd door de Commissie d'Hooghe, als verbinding tussen NDSM en de Minervahaven zorgt voor een nieuwe fiets- en OV-route tussen de noord- en zuidoever.

De aanlanding van de brug in de Minervahaven en de inpassing daarbij behorende route in het stedelijk weefsel moet nog nader worden uitgezocht. Te verwachten is dat er op deze route reconstructies nodig zijn om het lokale verkeer, het (nieuwe) openbaar vervoer en de fiets hier optimaal af te wikkelen. Ook de verbinding vanaf de Westbrug, door de Minervahaven, met metrostation Hemknoop moet nader onderzocht worden.

- Daarnaast dient op termijn ook een nadere verkenning te starten naar inpassing van een volwaardige fietsroute tussen de Houthavenweg en het Nassau plein. Hiervoor lijkt de Spaarndammerstraat op het eerste gezicht de meest kansrijke route. Maar ook andere routes door en langs de Spaarndammerbuurt zullen worden onderzocht.

- Ook worden in de toekomst een brug over de Mercuriushaven, tussen de deelgebieden Minervahaven en Coen- en Vlothaven, en een brug over de Vlothaven, tussen de deelgebieden Coen- en Vlothaven en Alfa driehoek, voorzien. Deze bruggen dienen geschikt te zijn voor voetganger, fiets en openbaar vervoer.

- Tenslotte is een brug nodig over de A10-Noord om de verbinding tussen Amsterdam en Zaanstad voor HOV en fiets te optimaliseren. Dit is een directe en meer gestrekte route voor HOV en fiets tussen de Cornelis Douwesweg en Achtersluispolder (Zaandam) die in de plaats komt van de huidige en langere routes langs de noordkant van de Noorder IJ-plas.


Netwerk visie auto
Haven-Stad
Eindbeeld
Snelweg
Hoofdweg
Gebiedsontsluitingsweg
Buurtstraten, voornamelijk eenrichtingswegen voor gemotoriseerd verkeer
HUB mutlimodaal
HUB strategische reservering
0m 100m 500m
N
11.10.2021 Ruimte en Duurzaamheid

3.4.5 Autoverkeer en mobiliteitshubs

Basisprincipes en ingrepen

Met de ingrepen in het autonetwerk komt er een aantal basisprincipes helder naar voren. Een doorlopend netwerk, waarin een hiërarchie is aangebracht verbindt verschillende gebieden en buurten op een vanzelfsprekende wijze met elkaar. Het is een netwerk van oost-west en noord-zuid gerichte straten. Een aantal oost-weststraten takt direct op de A10 aan en deze zijn te kenmerken als stadslanen. Deze straten zijn primair op autoverkeer gericht. De noord-zuidgerichte straten zijn grotendeels woon-werkstraten zonder doorgaand verkeer. De buurtstraten worden, waar mogelijk, éénrichtingsverkeer zodat er op deze manier meer ruimte voor fietsers en voetgangers ontstaat en de verblijfskwaliteit en oversteekbaarheid beter zijn.
In de doorsnedes wordt duidelijk wat het principe is voor de stadslanen, hoofdstraten - met als bijzondere categorie de stadsstraten-, en de buurtstraten in Haven-Stad. Ook voor de kades is een principedoorsnede gemaakt.

Stadslanen

Enkele stadslanen zijn gekoppeld aan de A10 en fungeren als hoofdontsluiting van Haven-Stad. In het profiel is ruimte voor verschillende modaliteiten. Hoogwaardig openbaar vervoer gecombineerd met autoverkeer neemt hier vaak een belangrijke plek in om ook de delen van de stad die verder liggen van bestemmingsgebieden dichterbij te halen. Aan de stadslanen zijn de mobiliteitshubs gekoppeld en moet goed gewoond en gewerkt kunnen worden. Dit vraagt om een zorgvuldige overgang van de private woonruimte naar de publieke ruimte van de laan.

Hoofdstraten

Elk deelgebied wordt ontsloten door een hoofdstraat die gekoppeld is aan één van de stadslanen. In deze hoofdstraat is een combinatie van voorzieningen, wonen en werken aanwezig. Ook is er op een aantal specifieke plekken ruimte voor openbaar vervoer.

Stadsstraten

Stadstraten zijn een bijzondere categorie hoofdstraten en verbinden verschillende buurten met elkaar. Hier is ruimte voor verschillende soorten modaliteiten, maar ook veel ruimte voor voorzieningen, ontmoeting op de stoep. De reuring is met name te vinden in deze stadsstraten vanwege de concentratie van voorzieningen, bedrijvigheid en maatschappelijke initiatieven. In Haven-Stad zijn twee plekken waar deze stadsstraten opvallen: ter plaatse van de aansluiting Spaardammerbuurt-Houthaven-Minervahaven en ter plaatse van Sloterdijk I Zuid-Hemknoop-Coenen Vlothaven.

Buurtstraten

Bedrijvigheid maakt expliciet onderdeel uit van de woonwijken. Juist door het mengen van woningen met bedrijven en (maatschappelijke of commerciële) voorzieningen ontstaat de gewenste levendigheid van de wijk. Voor een bedrijfsbestemming moeten maatregelen genomen worden qua bebouwing en de openbare ruimte.

In de openbare ruimte moet rekening gehouden worden met (dagelijks) vrachtverkeer, laad- en losruimte, laad- en losdeuren, ruime werktijden etc. Daarom wordt uitgegaan van een minimale straatbreedte van 20 meter. Er zijn geen formele zones waar de auto voorrang heeft, maar de auto houdt expliciet rekening met de fietser en voetganger. Het openbare ruimte ontwerp van Sloterdijk I Zuid zal hiervoor de komende tijd een toets zijn.

Kades

Voor de kades van Haven-Stad wordt uitgegaan van een menging van wonen, werken en voorzieningen. De kades zijn grotendeels openbaar toegankelijk. Er zijn kades met een breedte van 20 en van 25 meter. De breedte is afhankelijk van het aanliggende programma. Wanneer het werken de overhand heeft is de kade breder. Op deze manier is laden en lossen gerelateerd aan (stads)logistiek over het water te combineren met verblijfsplekken.

Ingrepen autonetwerk

Het Integraal Raamwerk voorziet in een aantal ingrepen op korte en lange termijn zodat de gewenste mobiliteitsshift gerealiseerd kan worden en het autonetwerk past bij de ambities van Haven-Stad:

- Het herprofileren en beter oversteekbaar maken van de Haarlemmerweg.
- Het opwaarderen van de Nieuwe Hemweg als doorgaande weg tussen de Ringweg-A10 en het centrum van Amsterdam.
- Het realiseren van een verbeterde snelwegaansluiting S101 (Nieuwe Hemweg – A10).
- Het afwaarderen van de Transformatorweg tot een aantrekkelijke stadslaan.
- Het realiseren van een toegang vanaf de Cornelis Douwesweg naar de noordelijke mobiliteitshub.
- Het realiseren van een verbeterde snelwegaansluiting S118 (Verlengde Stellingweg – A10).

In de Mobiliteitsstrategie worden deze onderdelen uitgebreid toegelicht. Belangrijk aandachtspunt bij het opwaarderen van de Nieuwe Hemweg is dat inmiddels voor het gebied binnen de Ring A10 een autoluw-beleid is ingezet. In dit kader zal de noodzaak tot het opwaarderen van de Nieuwe Hemweg gekoppeld worden aan de periodieke monitoring van het autogebruik en de gebiedsontwikkeling.

Verschillende typen multimodale mobiliteitshubs

Veel overheden maar ook marktpartijen zijn zich aan het oriënteren op het ontwikkelen van zogenaamde ‘hubs’ waar verschillende vormen van (deel)mobiliteit bij elkaar komen. Haven-Stad wordt een nieuwe stadswijk waarbij meervoudig ruimtegebruik eerder regel dan uitzondering is. Ook in de mobiliteitshubs worden daarom waar



mogelijk andere voorzieningen toegevoegd die een bijdrage leveren aan de kwaliteit, de beleving en de sociale veiligheid van de plek. Het zijn plekken waar mobiliteitsdiensten worden aangeboden en waar de overstap op een ander vervoermiddel – fiets, e-bike, OV, deelauto etc. – mogelijk is om de gewenste reis comfortabel te completeren. Daarnaast bieden mobiliteitshubs extra kansen voor bewoners en werkenden. Ze kunnen bijvoorbeeld ook een aanvullende rol spelen in andere doelstellingen van een duurzame stad. Dit kan door bijvoorbeeld functies te herbergen als een deel- en buurtlogistiek platform of electriciteitsopslag die in de toekomst gebruikt kan worden bij verdere elektrificering van voertuigen. Ook zijn de mobiliteitshubs te combineren met faciliteiten voor onder andere het afleveren en ophalen van pakketten, reparaties van fietsen en elektrische voertuigen.

In het Raamwerk zijn voor de verschillende mobiliteitshubs specifieke principes gedefinieerd. De mobiliteitshub kan ook onderdeel zijn van een groter gebouw. In het geval van een zelfstandig gebouw kan op het dak van de hub een sportveld of een buurttuin worden aangelegd of kan hier de energieopwekking plaatsvinden. Op deze manier zijn er op elk moment van de dag en nacht mensen aanwezig en levert de hub een bijdrage aan de nieuwe stad. In Haven-Stad worden vier soorten, in meer of minder mate multimodale, openbare mobiliteitshubs ontwikkeld. De openbaarheid van deze hubs garandeert een optimale uitwisseling van vervoersmiddelen:

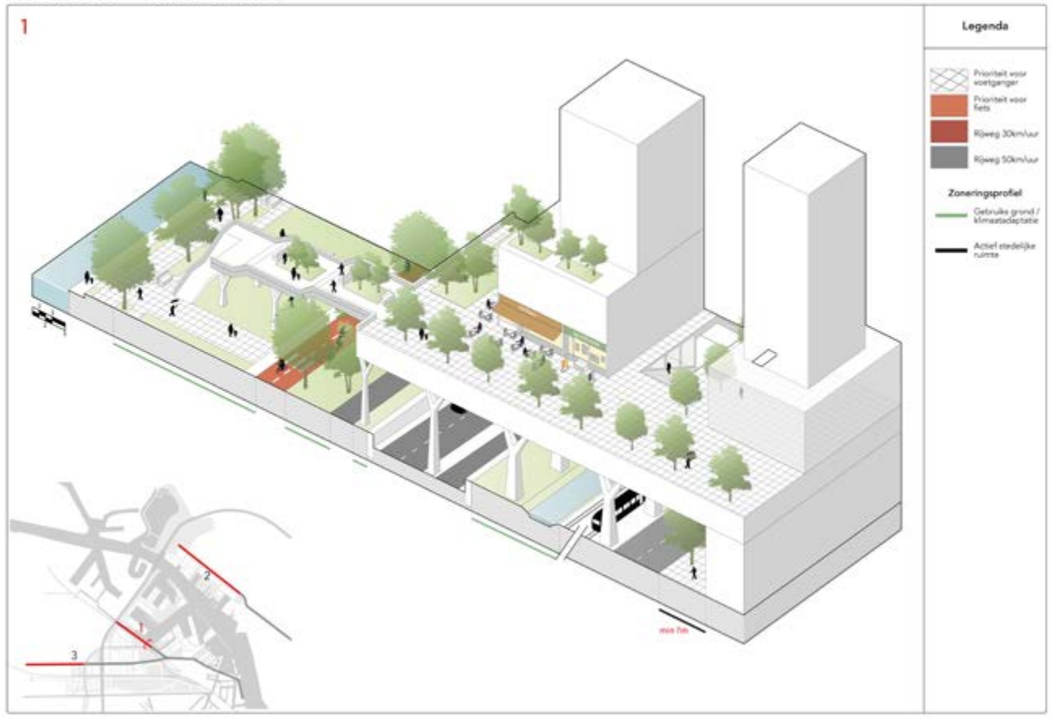
- Ten eerste: OV-hubs bij trein- en metrostations, voornamelijk gericht op OV-gebruikers met faciliteiten voor deelfietsen en andere vormen van natransport.
- Ten tweede: Multimodale-hubs in de nabijheid van zowel OV als snelweg, grootschalig en gericht op vooral bezoekers en deels bewoners, met faciliteiten voor (deel)auto’s, deelfietsen en dergelijke.
- Ten derde: Wijk-hubs, aan de rand van de wijk, van gemiddelde schaal en gericht op zowel bezoekers als bewoners, met faciliteiten voor (deel)auto’s, deelfietsen, verzameling en verdere distributie van pakketten en dergelijke.
- Ten vierde: Buurt-hubs, in de buurten, niet groter dan nodig voor buurtbewoners en hun bezoek met faciliteiten voor (deel)auto’s, deelfietsen, pakketpunten en dergelijke. Deze buurthubs zijn anders dan de drie voorgaande. Ze zijn kleiner en direct gekoppeld aan de woning waardoor ze voor een beperkt publiek toegankelijk zijn.

Het Raamwerk verduidelijkt welke plekken in aanmerking komen voor de ontwikkeling van de belangrijkste mobiliteitshubs.

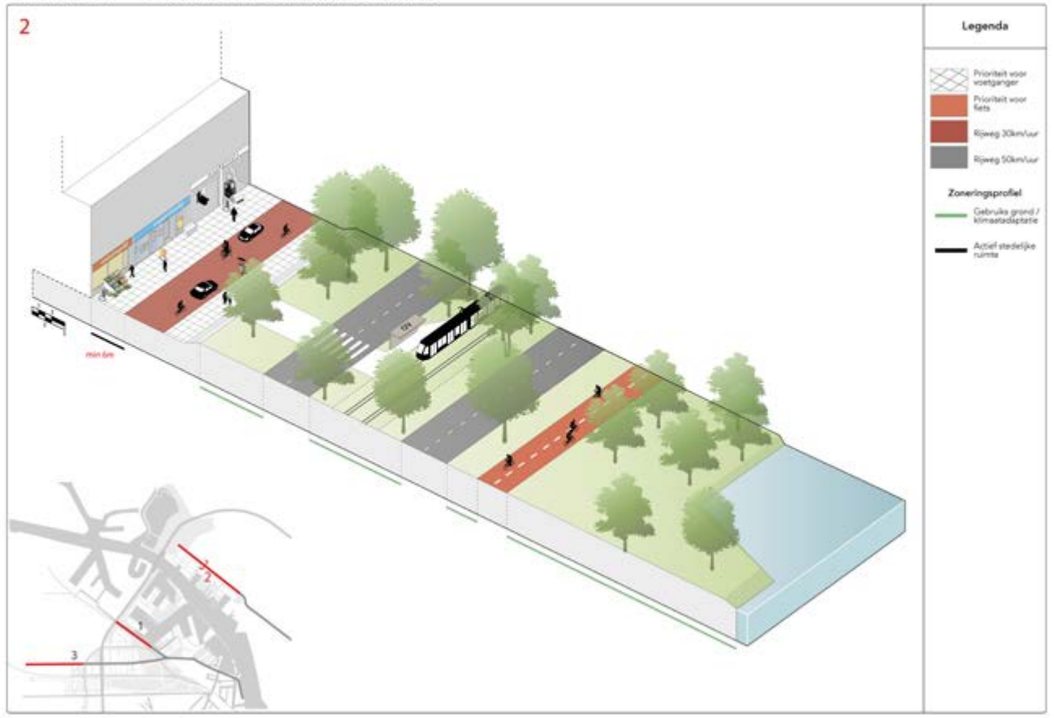
Buurtparkeren

De ambitie is om de straten in Haven-Stad te ontdoen van parkeerplekken. Automobilisten parkeren in de woon-werkgebieden in het bouwblok waar de parkeervoorzieningen voor bewoners, werkenden of bezoekers zijn gecombineerd in de collectieve parkeerhubs. Voor kort-parkeren ten behoeve van het afzetten van mensen of leveranties wordt een beperkt aantal flexplekken in de openbare ruimte aangelegd.

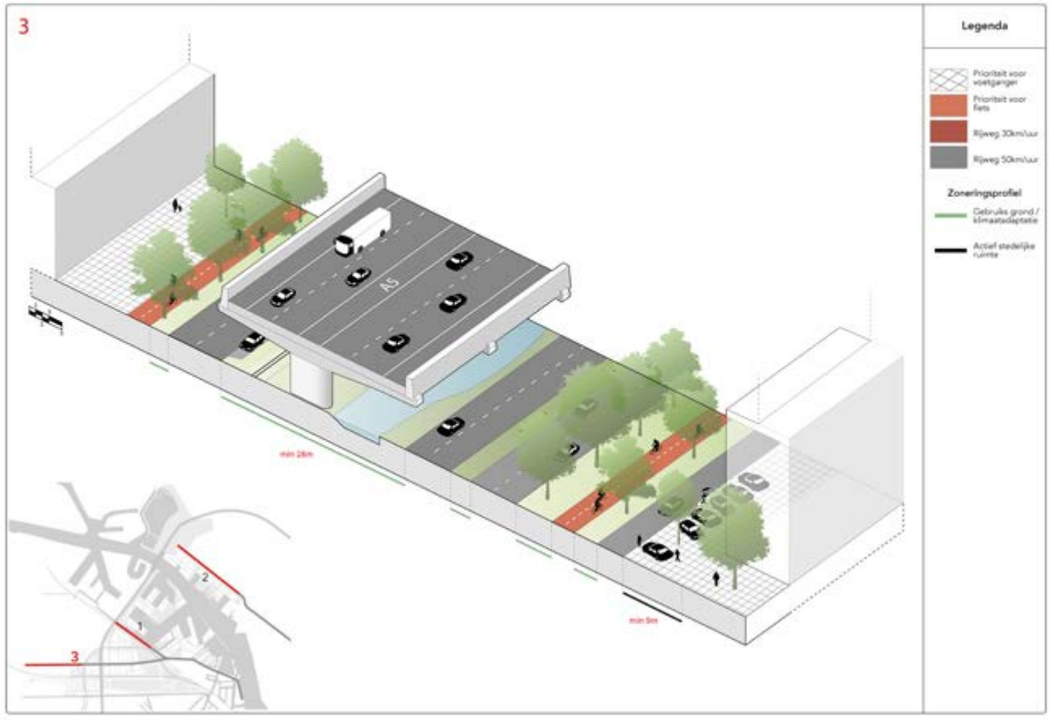
Stadslaan Nieuwe Hemweg



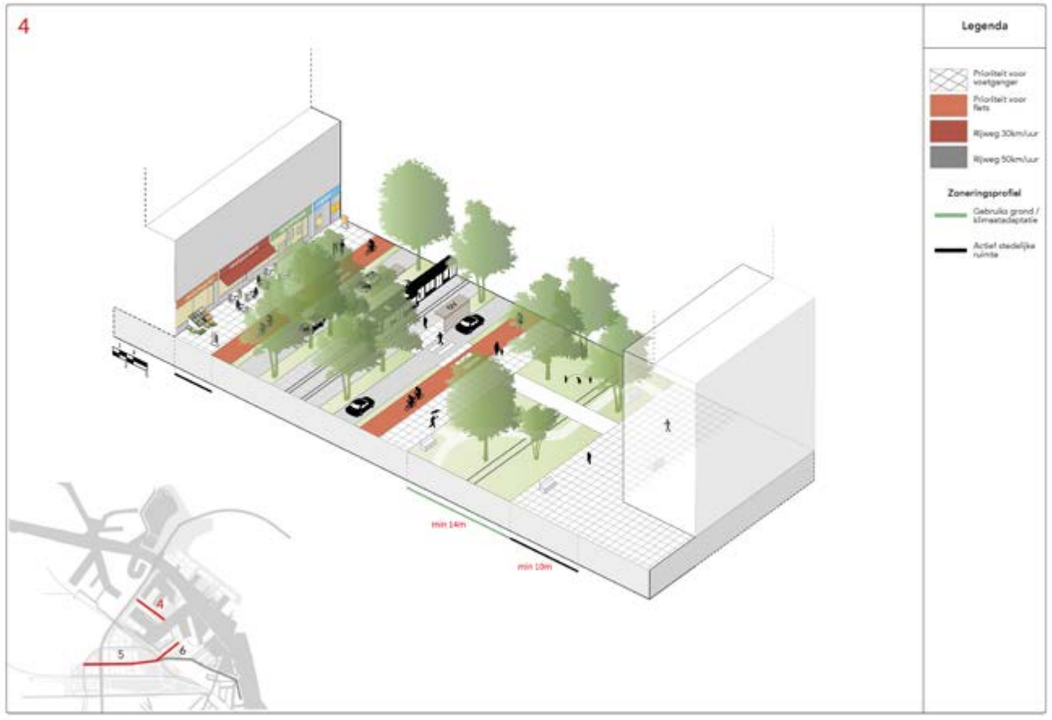
Stadslaan Cornelis Douwesweg-Klaprozenweg



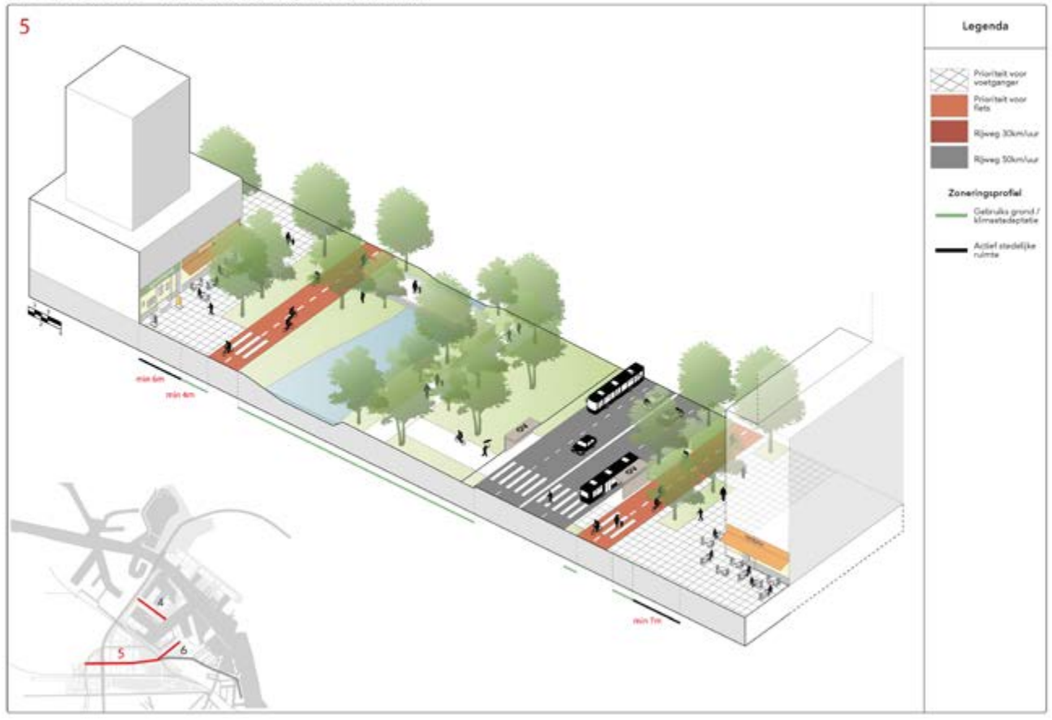
Stadslaan Basisweg Buiten Havenstad, waterpartij wordt doorgetrokken



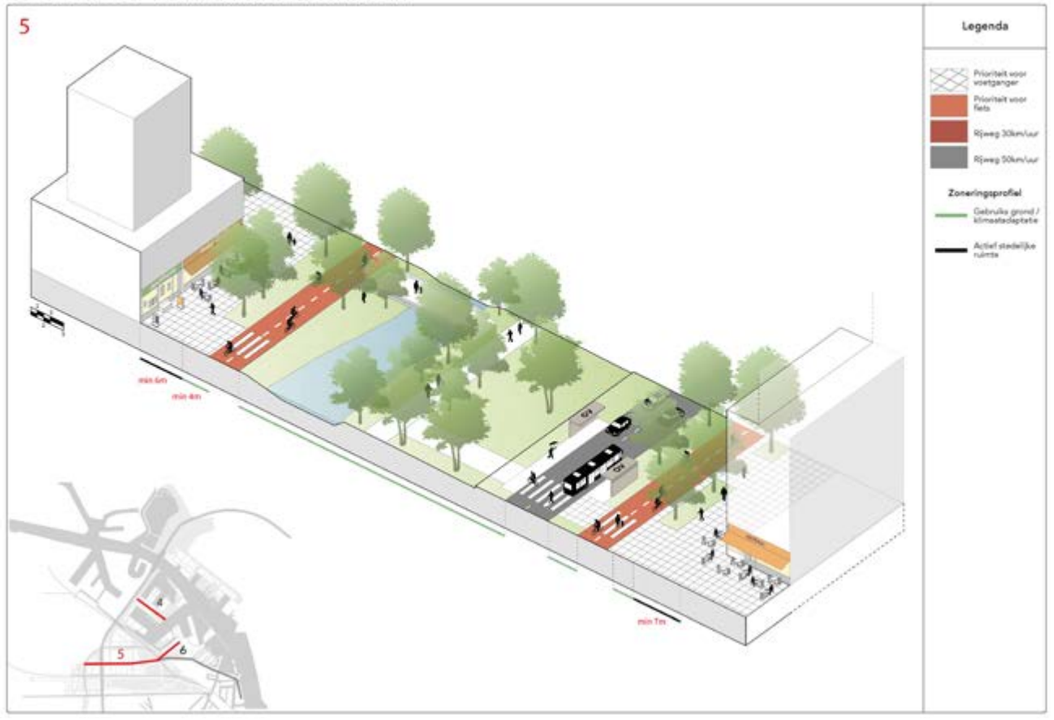
Hoofdstraat Coenhavenstraat 60m - met OV



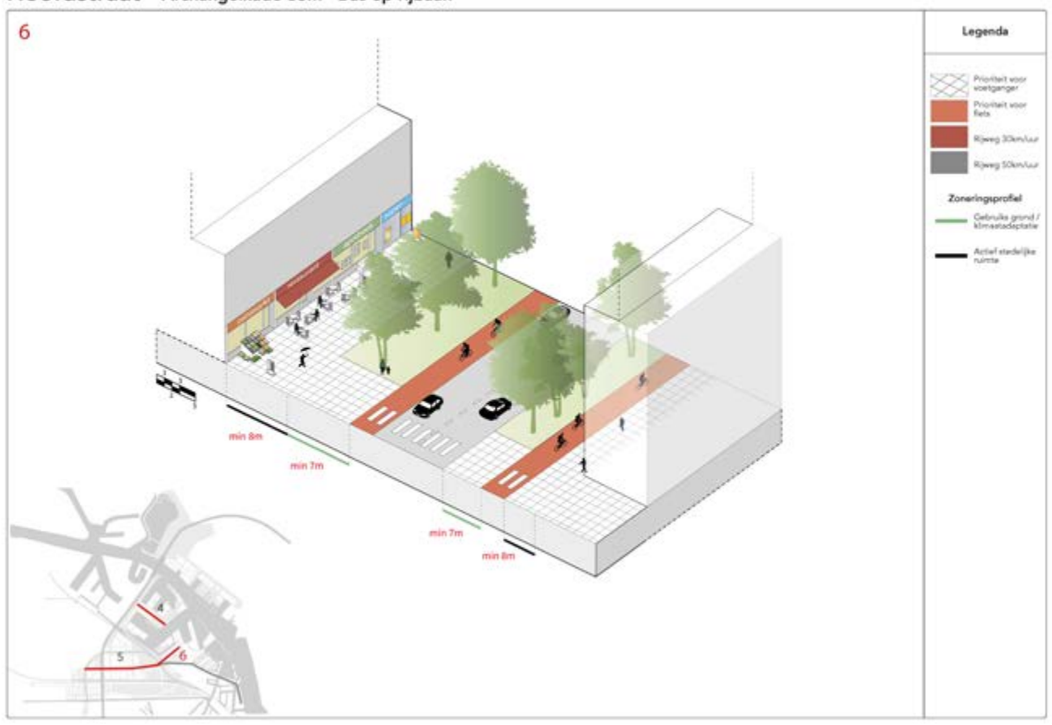
Hoofdstraat Transformatorweg tussenfase 2x2



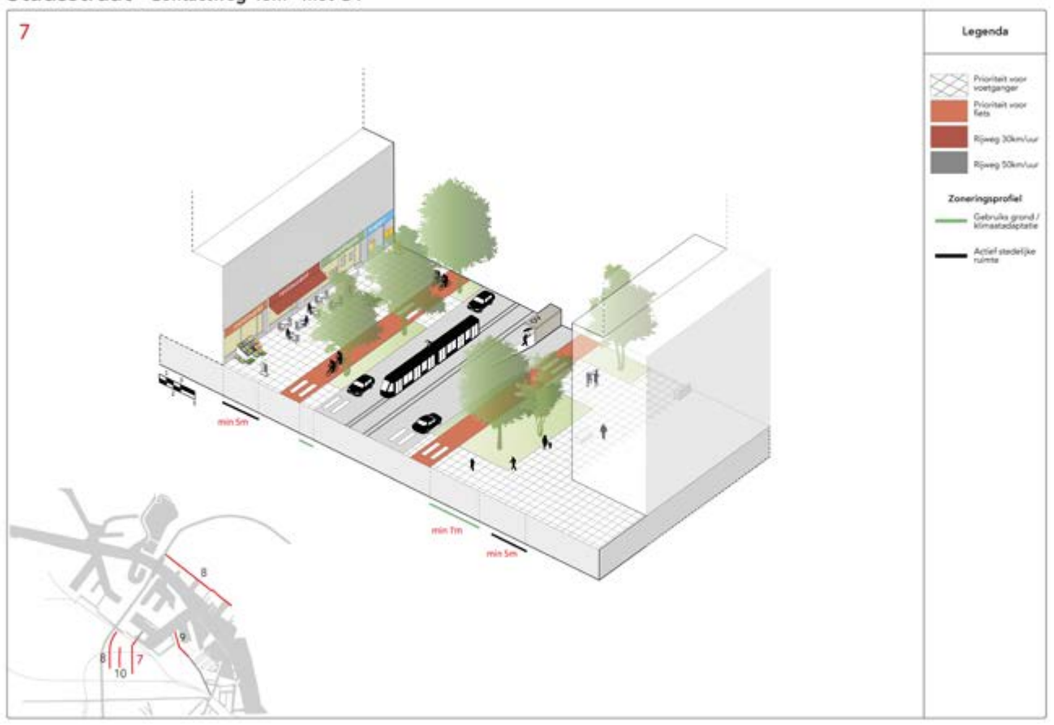
Hoofdstraat Transformatorweg eindfase 2x1



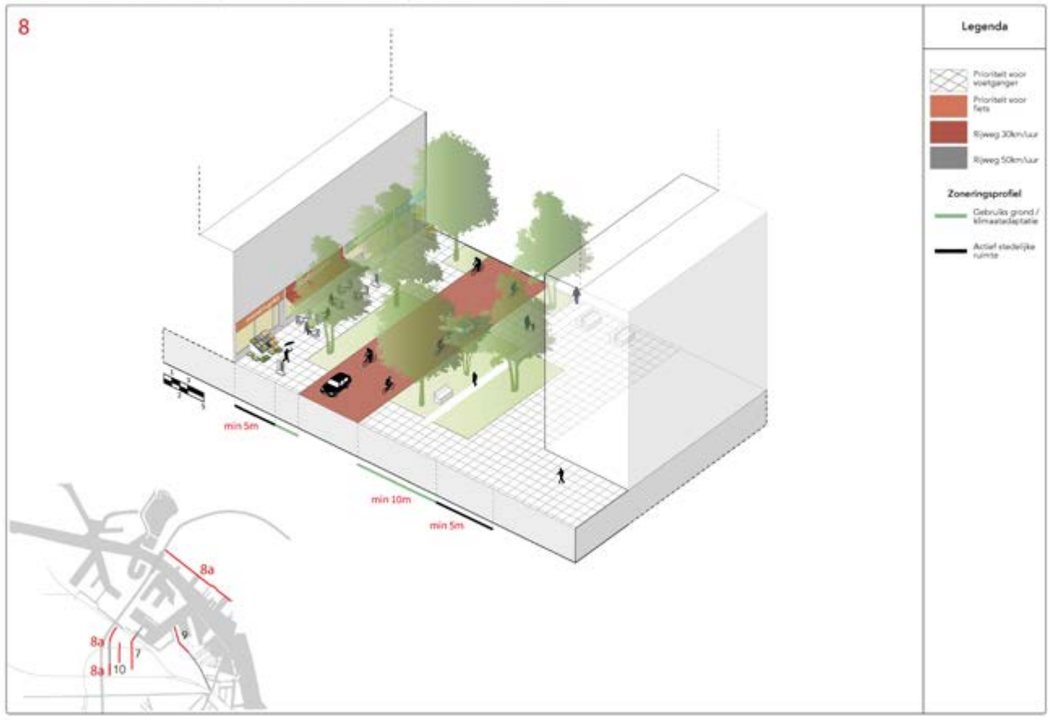
Hoofdstraat Archangelkade 35m - Bus op rijbaan



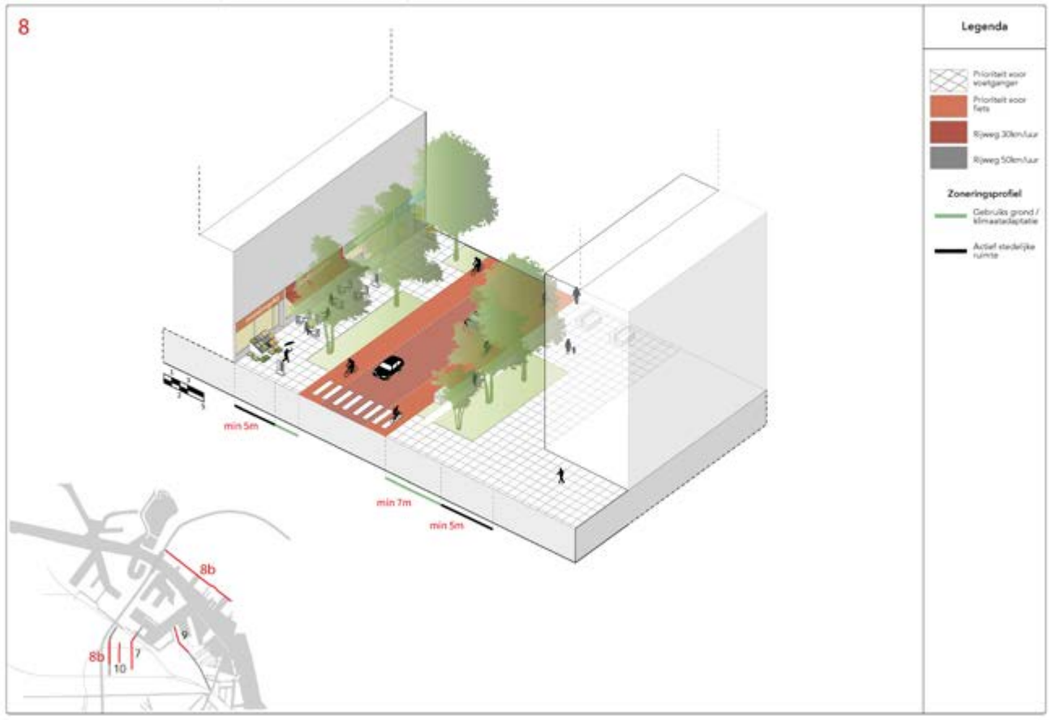
Stadsstraat Contactweg 45m - met OV



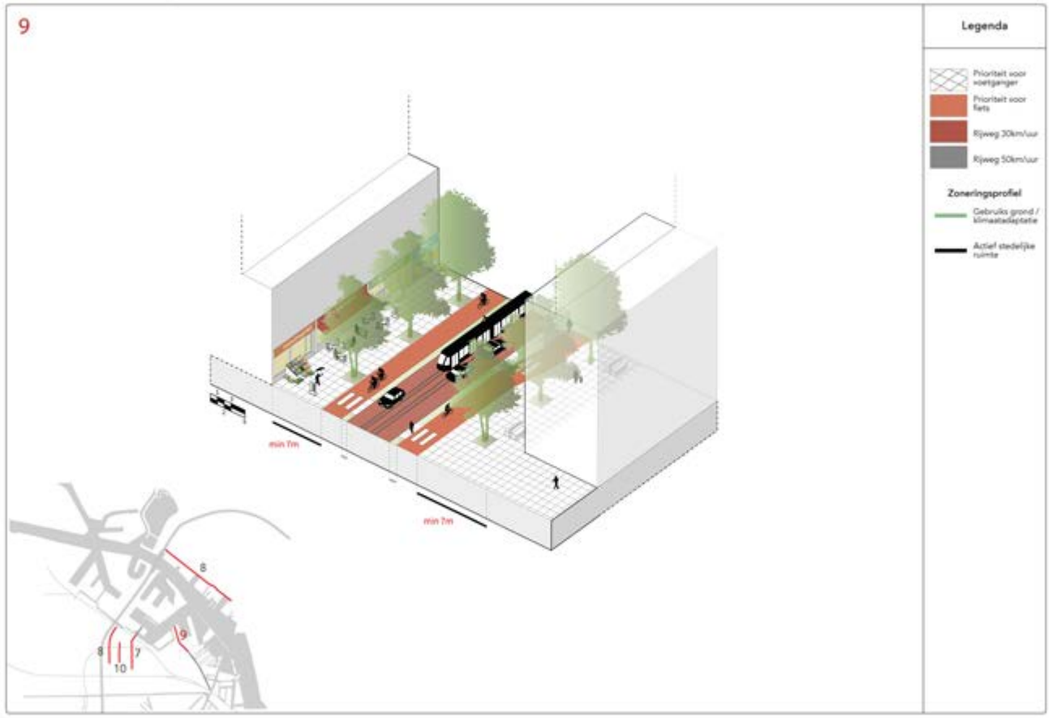
Stadsstraat Kabelweg A 35m / Tt. Vasumweg A 30-35m - zonder OV



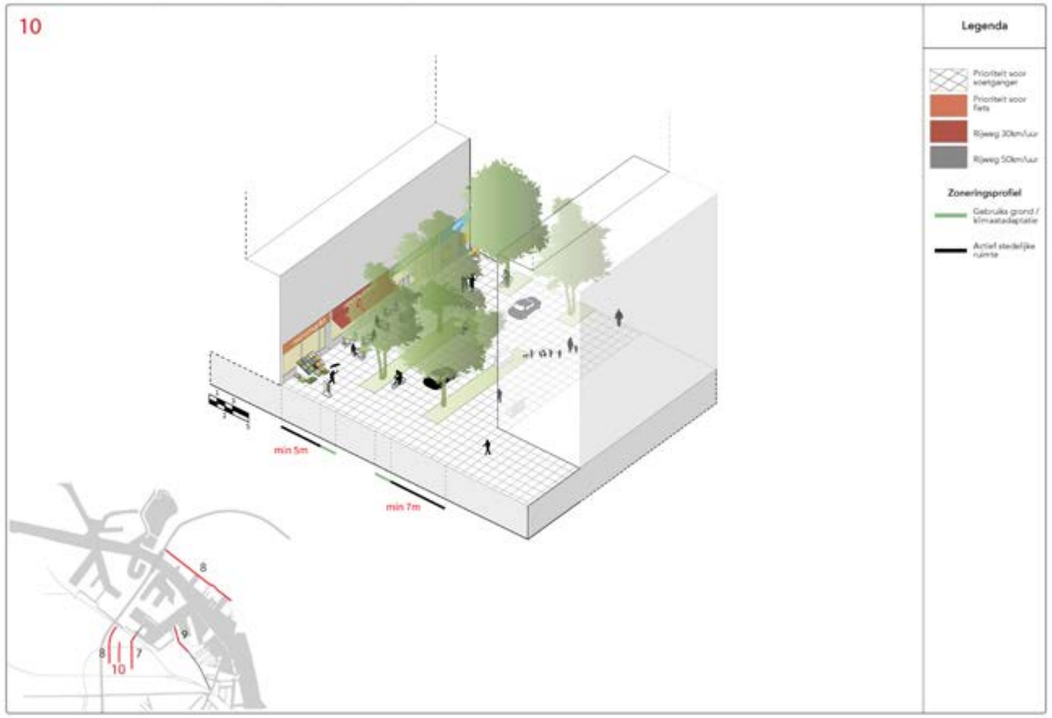
Stadsstraat Kabelweg B 35m / Tt. Vasumweg B 30-35m - zonder OV



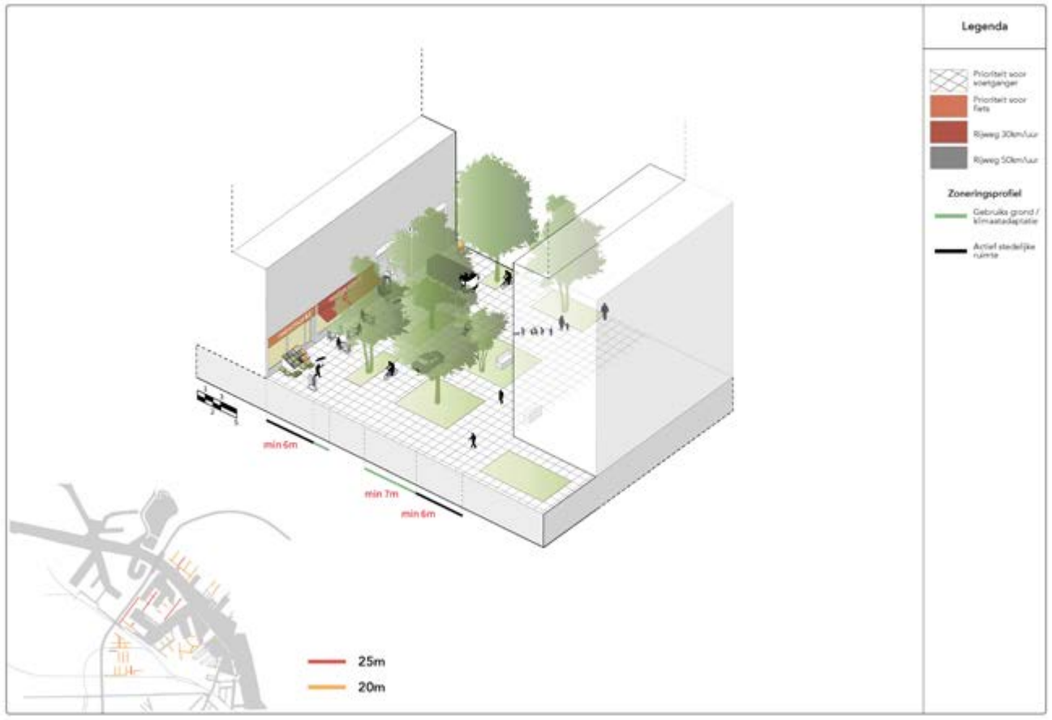
Stadsstraat Rigakade-Moermanskpier 30m - met OV Tram alleen ingepast in Moermanskpier



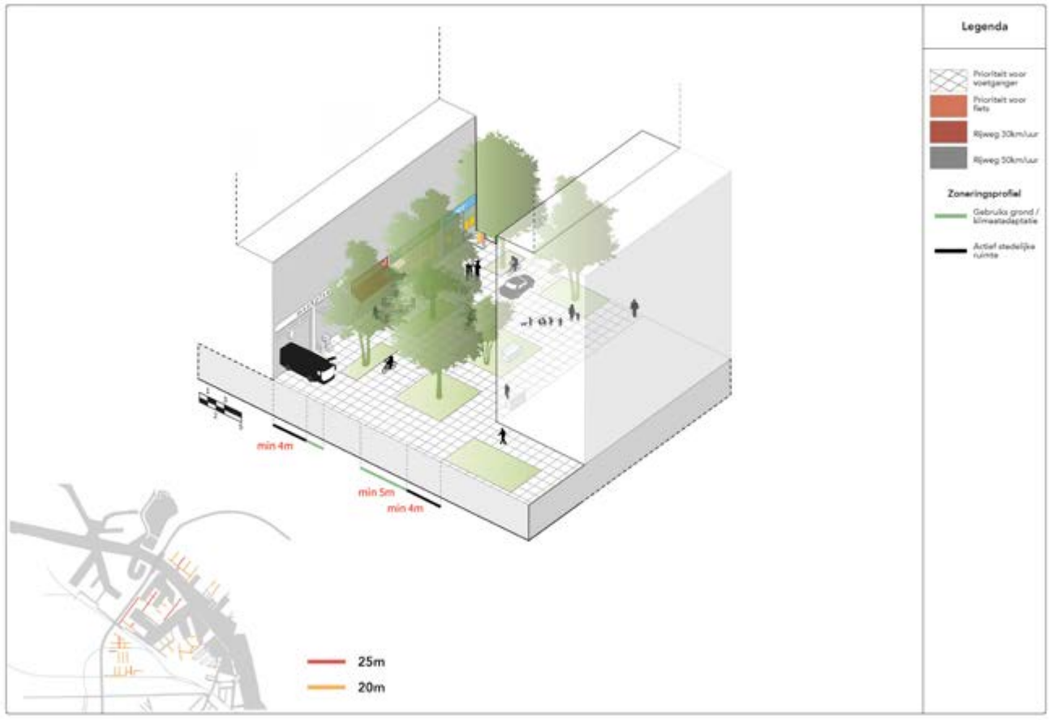
Buurtstraat (bijzondere categorie) Isolatorweg 20m - zonder OV



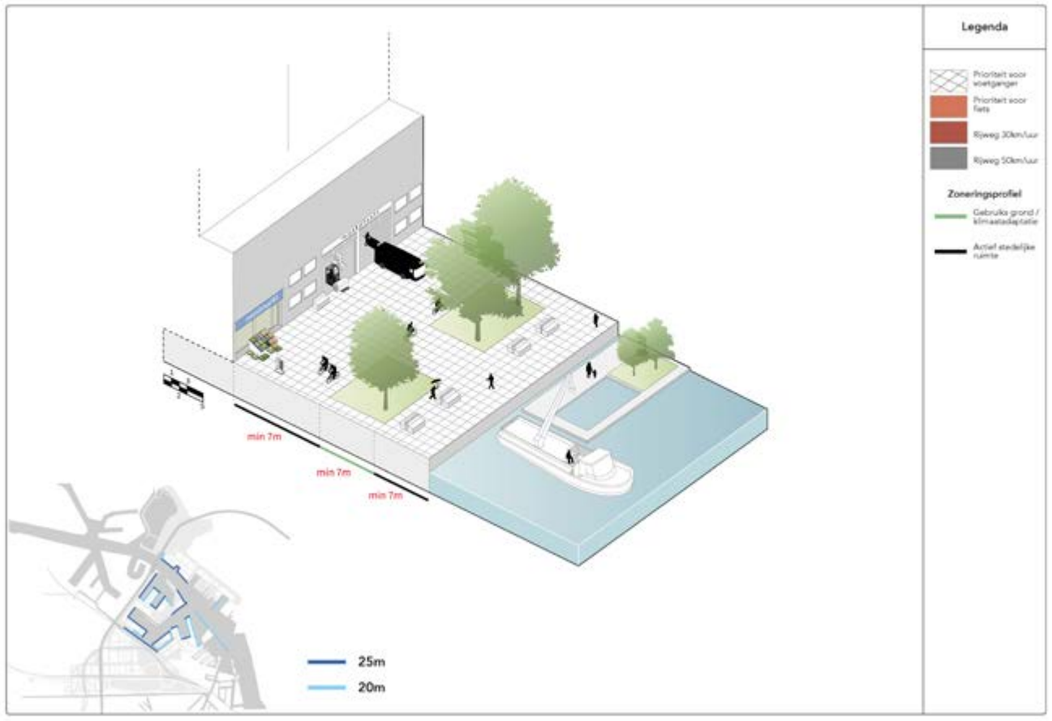
Buurtstraat 25m



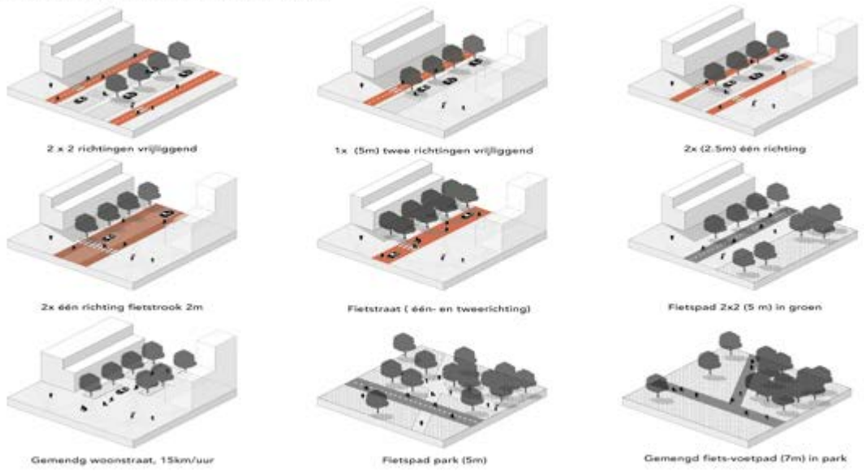
Buurtstraat 20m



Kade 20 tot 25m



Type fietsroutes en minimale afmeting



Leeswijzer profielen: De drie dimensionaal getekende profielen in dit Raamwerk moeten niet als ontwerpen worden beschouwd. De profielen zijn een verbeelding van het mobiliteitsprogramma per (type) straat in het netwerk in relatie tot de daar aanwezige stedenbouwkundige verkaveling en context. Het geeft op deze wijze een indicatie van het ruimtebeslag dat noodzakelijk is om tot een evenwichtige verdeling tussen uitgeefbaar gebied en openbare ruimte te komen. Tegelijkertijd maken de profielen Haven-Stad ruimtelijk voelbaar. De lange ontwikkeltijd van Haven-Stad betekent dat het gedachte gebruik in latere fases op onderdelen of plekken anders kan uitpakken dan nu voorzien. De profielen en hun toekenning in het Raamwerk moeten daarom altijd als 'work in progress' geinterpreteerd worden.



Barcelona Passeig de St Joan Boulevard, herinrichting met het doel voetgangers ruim baan te geven en en een nieuwe stedelijke groene verblijfszone te creëren. Ontwerp Lola Domenech, Beeld Adria Goula



Amsterdam Westerdokseiland, woningen in het Westerdok liggen zowel aan de straat als aan een gemeenschappelijk 'cour', beschutte collectieve verblijfsruimtes. Ontwerp OD205-Peter Defesche, MVRDV ea, Beeld Voogd makelaardij



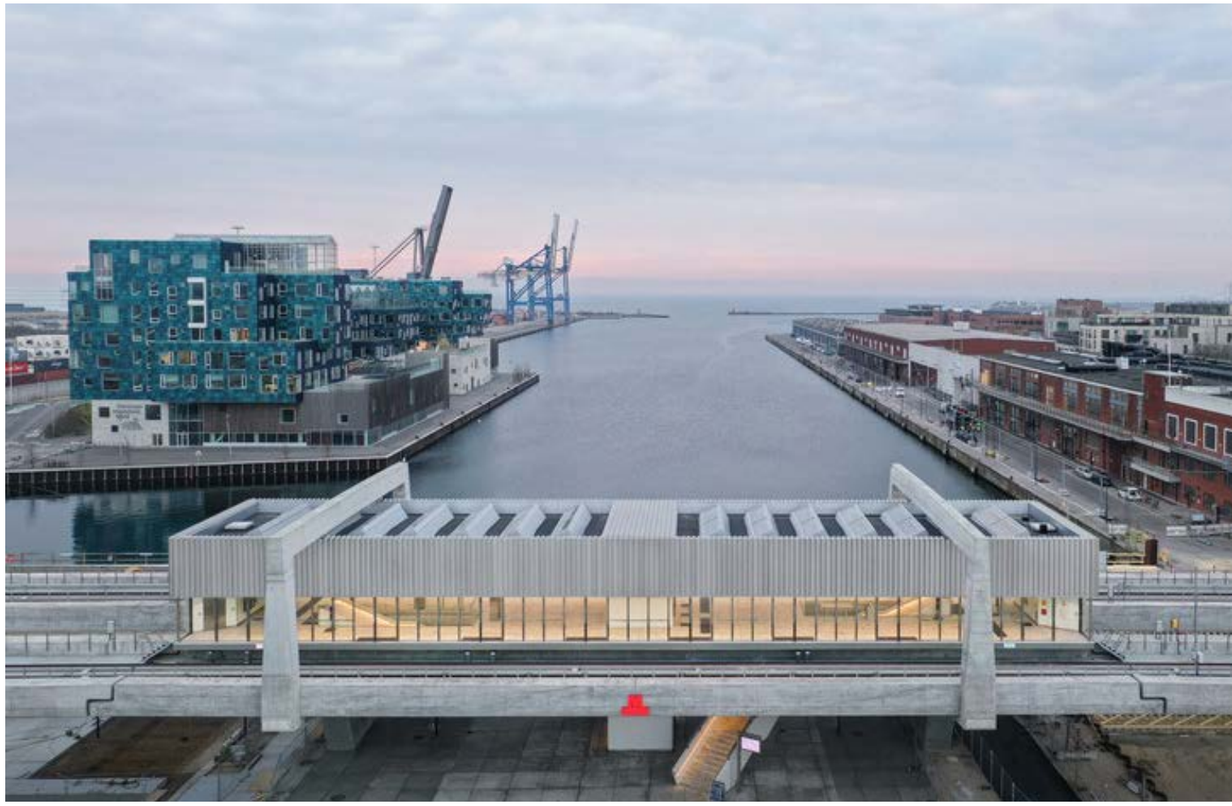
Amsterdam Zuidas, de relatief smalle George Gershwinlaan als voorbeeld van een basisstraat primair ingericht voor voetgangers, fietsers en verblijf, de auto is te gast. Ontwerp Dienst Ruimte en Duurzaamheid, gemeente Amsterdam



Rotterdam Rijnhaven, de om het iconische 'Fenix I complex' liggende openbare ruimte is een zowel indrukwekkende als prettige verblijfsplek met historie. Ontwerp Mei architects and planners, Beeld Marc Goodwin



Kopenhagen Nordhavn, het ontwerp van de kade Sandkaj brengt door het contrast van groenplan en havenlandschap een bijzondere, feeërieke sfeer met zich mee. Ontwerp Sangberg architecture studio / Polyform, Beeld sangberg.com



Kopenhagen Nordhavn, de nieuwe metrolijn heeft met de stop Orientkaj aan de kade een hoogwaardig stationsgebouw met een magnifiek uitzicht over het water. Ontwerp Cobe / Arup, Beeld Rasmus Hjortshøj

3.5 Duurzame Infrastructuur - De Stad van de Toekomst

Mogelijkheden en betekenis

In het Integraal Raamwerk wordt erop ingezet om plekken in het gebied en de kwaliteit van de inrichting van de openbare ruimte meer betekenis te geven door deze te combineren met de inpassing van de te ontwikkelen duurzame infrastructuur.

Daarnaast is het de ambitie om een cultuur van bewust leven aan Haven-Stad te verbinden - gestimuleerd door de alomtegenwoordigheid van innovatieve en educatieve duurzaamheidsprojecten. In het ontwerp van de openbare ruimte zal er, naast aandacht voor de thema's klimaatadaptatie en natuurinclusiviteit dan ook vergaande aandacht zijn voor een goede inpassing van duurzame infrastructuur voor warmte en elektriciteit of andere energie- en informatiedragers.

De Themakaart Duurzame Infrastructuur bestaat uit zones en tracés voor water, warmte en elektriciteitsnetwerken en de daarbij bijbehorende faciliteiten zoals onderstations, innamepunten voor warmte uit oppervlaktewater, centrale warmtepompen en hubs voor duurzame mobiliteit.

Het maakt duidelijk waar het noodzakelijk of mogelijk is om deze technische systeemonderdelen te plaatsen, maar biedt ook inzicht in de kansen voor verdere betekenis van de plek en de verhoging van de kwaliteit van de openbare ruimte.

Het raamwerk richt zich op de hoofdstructuren op de schaal van (een groot deel van) Haven-Stad, die nodig zijn voor de duurzame stad van de toekomst. Verdere detaillering en uitwerking van de duurzaamheidsambities vindt plaats binnen de gefaseerd te ontwikkelen deelgebieden en de openbare ruimte- en infrastructuurprojecten.

Energie

De energievoorziening voor zowel warmte als elektriciteit van Haven-Stad komt waar mogelijk uit lokale bronnen, die gekoppeld zijn in een samenhangend systeem. Daardoor kan energie uitgewisseld en benut worden op het juiste moment en op de juiste plek. Technieken voor opwek, buffering, opslag en distributie zijn slim, mooi en betekenisvol geïntegreerd in gebouwen en openbare ruimten.

De structuren en dimensies van de openbare ruimte in de Basis Raamwerkkaart zijn zo opgezet dat het mogelijk is om kabel- en leidingtracés voor warmte en elektra en bijbehorende faciliteiten, zoals middenspannings- en onderstations, centrale warmtepompen, warmteoverdrachtsstations en warmteopslag- en buffering ten behoeve van de energiesystemen, efficiënt in te passen.

Ook biedt het Raamwerk ruimte aan de inpassing van faciliteiten voor de winning van duurzame energie als windenergie (deelgebied Noorder IJ-plas en het Cornelis Douwesterrein) en zonne-energie (geluidsschermen, gevels, daken en het water van de Noorder IJ-plas).

Warmte-koude opslag zal waar nodig aanvullend binnen de bouwblokken en bij de centrale warmtepompen worden gerealiseerd. Het daarvoor benodigde ondergrondse ruimtegebruik wordt gecoördineerd.

Geothermie kan op de langere termijn onderdeel worden van de energievoorziening in Amsterdam, maar winning zal hoogstwaarschijnlijk buiten Haven-Stad plaatsvinden.

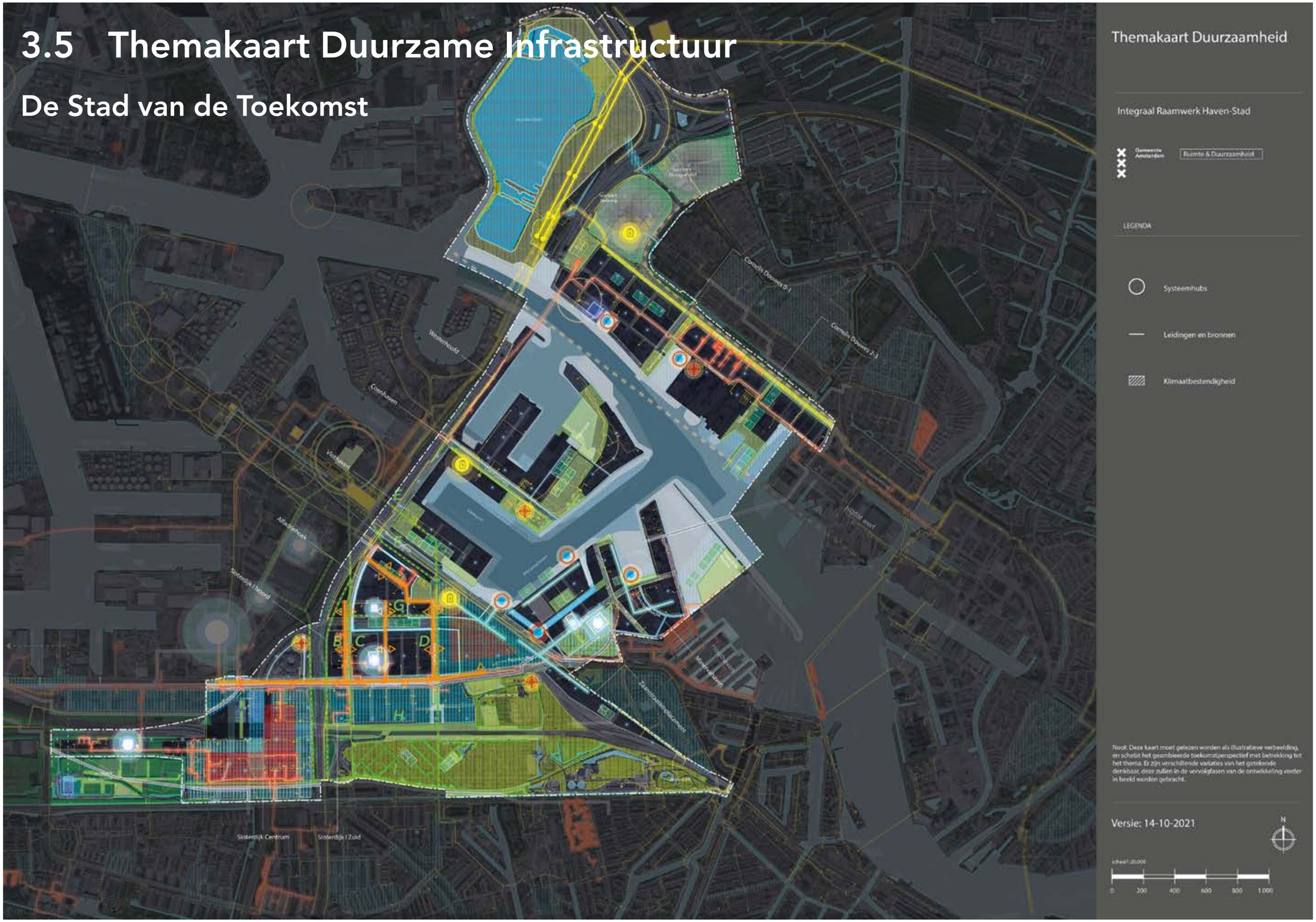
Ondergronds en bovengronds ruimtegebruik

Op een aantal plekken in Haven-Stad vraagt het ontwerp van boven- en ondergrond om extra aandacht omdat de ondergrond behoorlijk vol ligt en uitbreiding van het aantal kabels en leidingen zeer waarschijnlijk nog nodig zal zijn. Niet alleen ten behoeve van Haven-Stad, maar ook voor het nabijgelegen havengebied en de stadsdelen Centrum, West en Nieuw-West.
In combinatie met de bovengrondse ontwerpopgave op korte of langere termijn (bijvoorbeeld nieuwe watergangen, aanplant van bomen en groen, nieuwe wegen of metro- en tram lijnen) vraagt dit om een integraal en toekomstbestendig ontwerp.

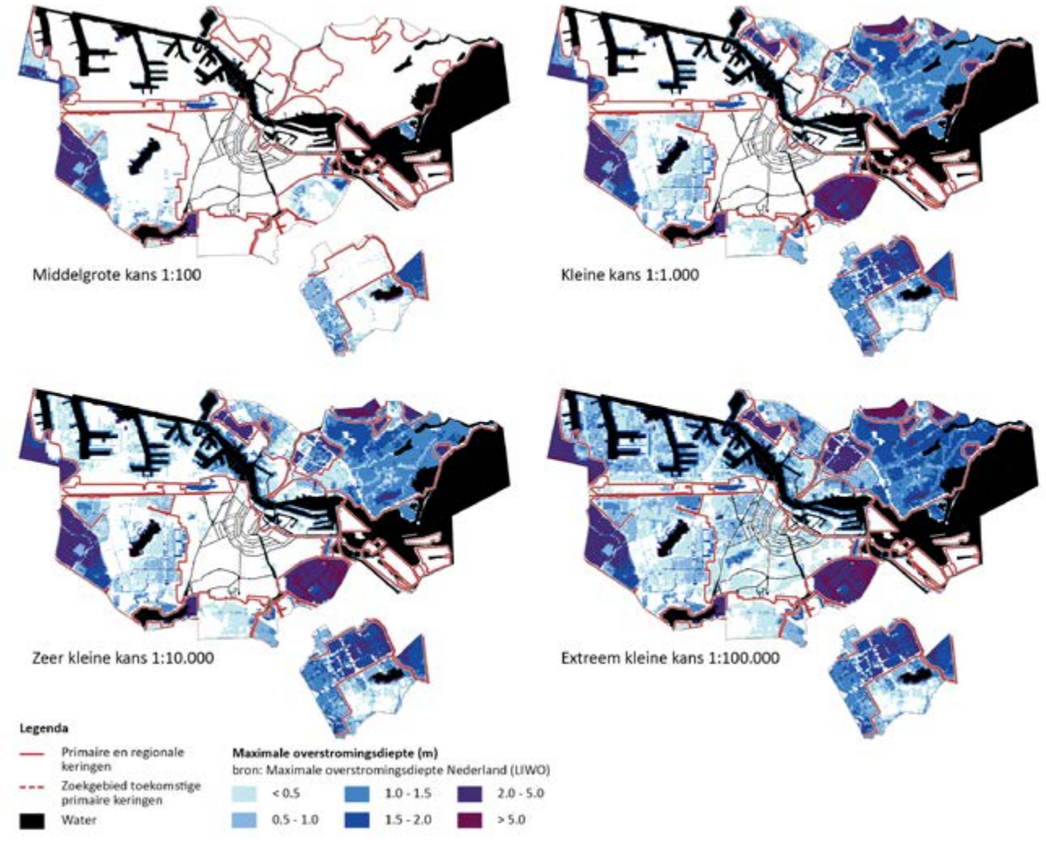
In elke verdere uitwerking van het Integraal Raamwerk, de deelgebieden of de openbare ruimte- en infrastructuurprojecten zal dit verder geconcretiseerd worden.

3.5 Themakaart Duurzame Infrastructuur

De Stad van de Toekomst



Illustratie: Risico analyse overstromingen, preventie en beperken gevolgen - Omgevingsvisie Amsterdam 2050



3.5.1 Klimaatbestendigheid

Wateroverlast en Hittestress

Een belangrijk onderdeel van de duurzame infrastructuur is die van het watersysteem: een klimaatbestendig robuuste stad is een stad die veranderingen in de tijd aan kan. Haven-Stad wordt gebouwd voor een lange periode van vele decennia tot wel eeuwen. Een periode waarin het klimaat extremer wordt. Het wordt heter, natter én droger, in langere periodes achtereen en met hogere uitschieters.

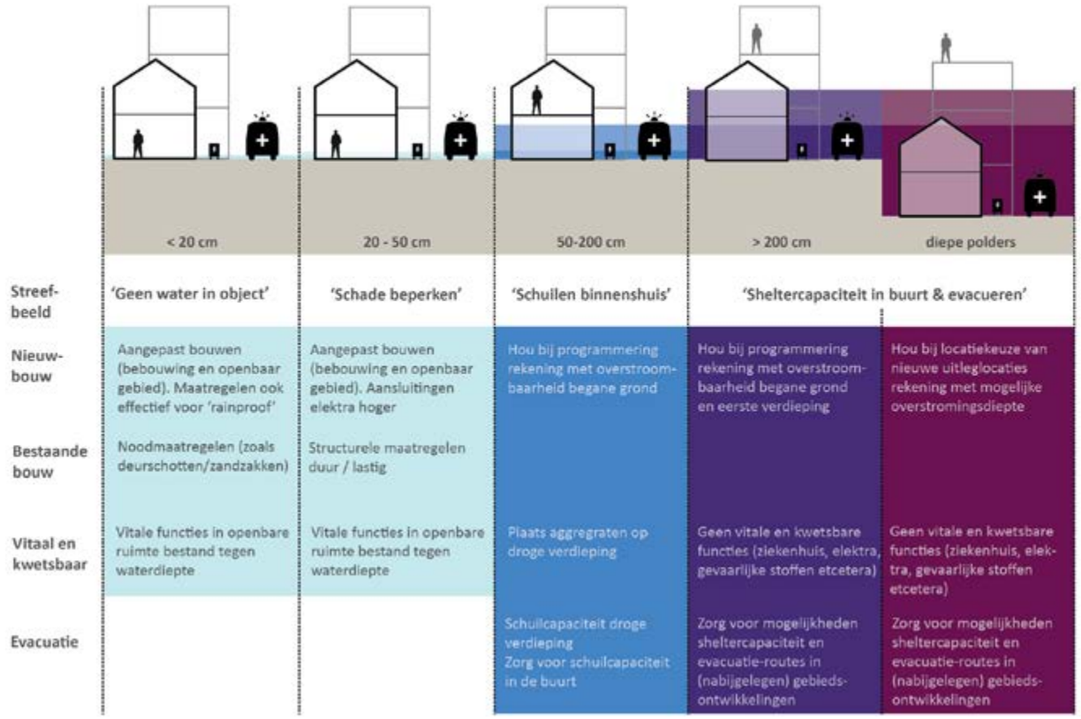
Het Integraal Raamwerk zet in op het ontwerp van openbare ruimten en gebouwen die zo zijn ontworpen dat ze water langer vasthouden en met een goede afwisseling van groen, schaduw en open plekken bijdragen aan vermindering van opwarming overdag en aan afkoeling in de nacht. De basis ligt in een robuust groenblauw raamwerk dat met de ontwikkeling van het gebied mee groeit tot 'in de haarvaten' van de nieuwe buurten. Slimme en innovatieve technische maatregelen voor gebouwen kunnen daarop een goede aanvulling zijn.

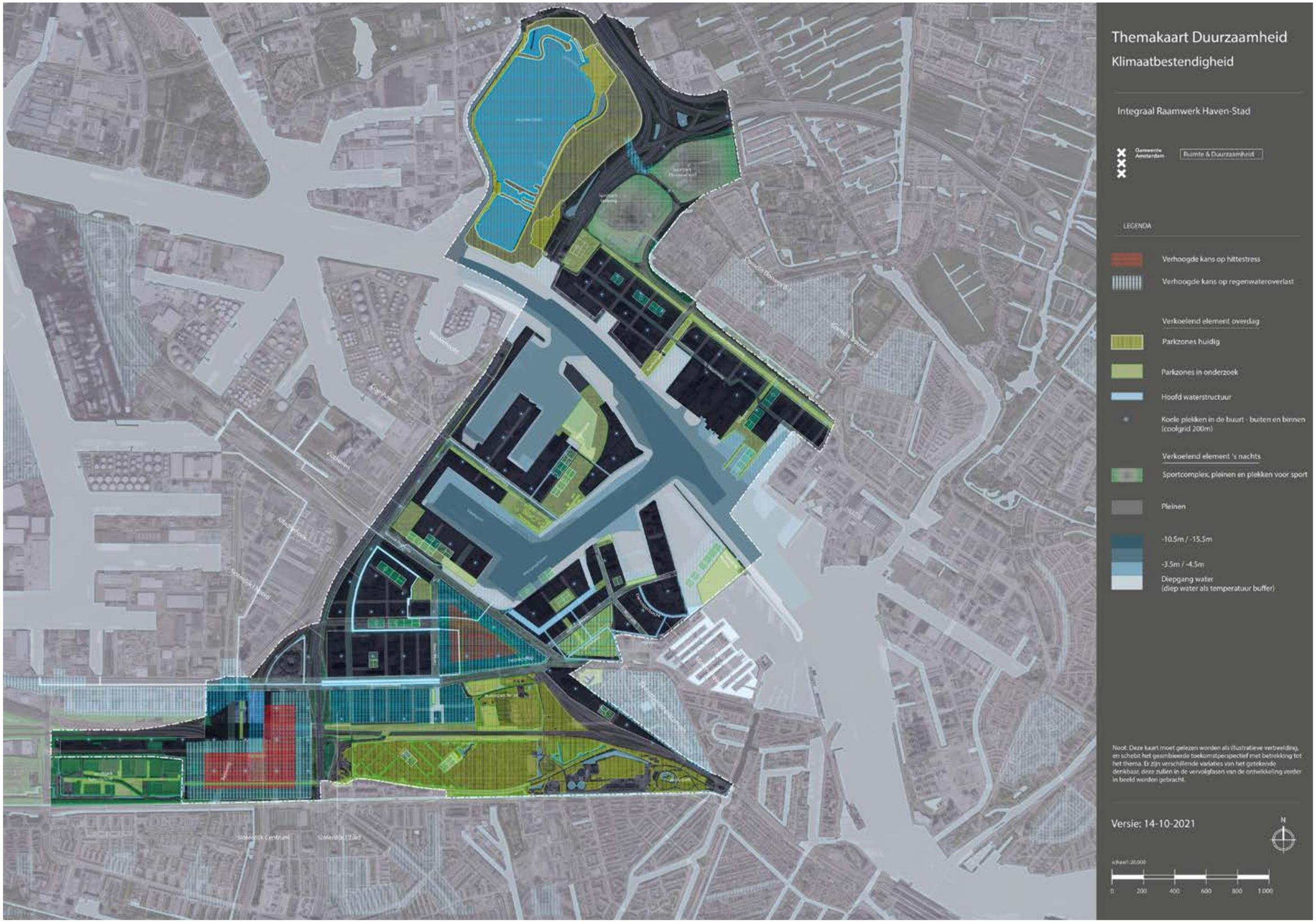
In de Themakaart Klimaatbestendigheid zijn een aantal zones aangegeven waar aanvullende maatregelen op het gebied van wateroverlast en hittestress nodig zijn. Maatregelen ter verhoging van de regenwaterbestendigheid zijn nodig in de Sloterdijken, Alfadriehoek en Minervahaven Zuid.

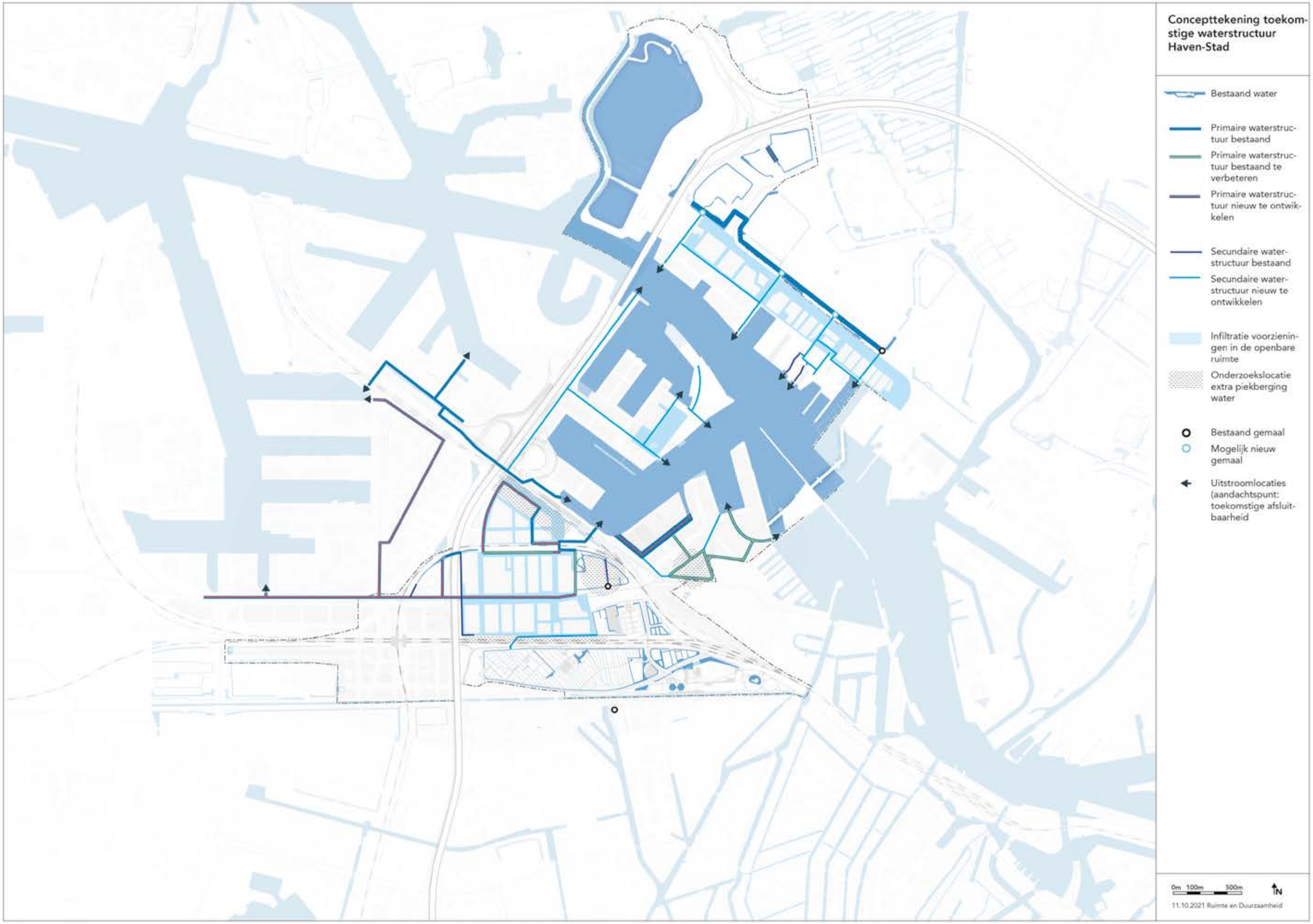
Daarnaast zijn er een aantal aandachtsgebieden voor waterveiligheid, zowel in de noordelijke deelgebieden als in de zuidelijke deelgebieden. Hiervoor worden de komende jaren, parallel met de regionale waterveiligheidsstrategie, maatregelen ontwikkeld.

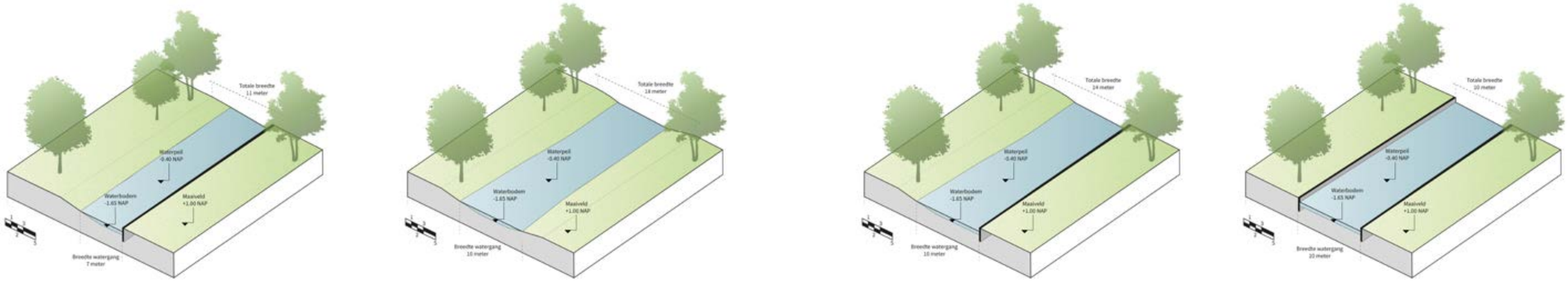
Bijdrage aan het tegengaan van hittestress

Het netwerk van kleine en grote parken in Haven-Stad wordt aangevuld met plekken (binnen en buiten) waar bewoners op korte afstand van hun woning verkoeling kunnen zoeken.
Maatregelen op het gebied van hittestress zijn naar verwachting op termijn nodig in de omgevingen van station Sloterdijk, station Isolatorweg en station Hemknoop.
Naast groenvoorzieningen kan de gebouwvorm en de morfologie van de wijk bijdragen aan het verkoelen van de wijk.




Themakaart Duurzaamheid
Klimaatbestendigheid
Integraal Raamwerk Haven-Stad
Gemeente Amsterdam
Ruimte & Duurzaamheid
LEGENDA
Verhoogde kans op hittestress
Verhoogde kans op regenwateroverlast
Verkoelend element overdag
Parkzones huidig
Parkzones in onderzoek
Hoofd waterstructuur
Koele plekken in de buurt - buiten en binnen (coolgrid 200m)
Verkoelend element 's nachts
Sportcomplex, pleinen en plekken voor sport
Pleinen
-10.5m / -15.5m
-3.5m / -4.5m
Diepgang water
(diep water als temperatuur buffer)
Noot: Deze kaart moet gelezen worden als illustratieve verbeelding, en schetst het gesimbieerde toekomstperspectief met betrekking tot het thema. Er zijn verschillende variaties van het getekende denkbaar, deze zullen in de vervolgfasen van de ontwikkeling verder in beeld worden gebracht.
Versie: 14-10-2021
N
schaal 1:20.000
0
200
400
600
800
1.000


Concepttekening toekomstige waterstructuur Haven-Stad
Bestaand water
Primaire waterstructuur bestaand
Primaire waterstructuur bestaand te verbeteren
Primaire waterstructuur nieuw te ontwikkelen
Secundaire waterstructuur bestaand
Secundaire waterstructuur nieuw te ontwikkelen
Infiltratie voorzieningen in de openbare ruimte
Onderzoekslocatie extra piekberging water
Bestaand gemaal
Mogelijk nieuw gemaal
Uitstroomlocaties (aandachtspunt: toekomstige afsluitbaarheid
0m 100m 500m
N
11.10.2021 Ruimte en Duurzaamheid



Illustratie: Schematisch overzicht van watergangen met een waterspiegel van zo'n 10m, de streefmaat.

3.5.2 Watersysteem en waterhuishouding

Klimaatbestendigheid en klimaatadaptatie

Een robuuste stad is een stad die veranderingen in de tijd aan kan. Haven-Stad wordt ontwikkeld voor een lange periode van vele decennia tot wel eeuwen. Een periode waarin het klimaat extremer wordt. Het wordt heter, natter én droger, in langere periodes achtereen en met hogere uitschieters. De basis voor deze robuuste stad ligt in een goed groenblauw raamwerk dat met de stad mee groeit tot in de haarvaten van de buurt, en in slimme maatregelen voor gebouwen.

Daarom worden gebouwen en de openbare ruimte in Haven-Stad zodanig ontworpen dat het water langer vastgehouden kan worden, er minder opwarming plaatsvindt en extremen in droogte, hitte en wateroverlast kunnen worden opgevangen. Op deze manier wordt er bijgedragen aan de klimaatbestendigheid.

In de MER uit 2017 zijn reeds inrichtingsprincipes - gebaseerd op de nu landelijk gebruikte klimaatscenario's - voorgesteld zoals nieuwe maaiveldhoogtes en het verhoogd aanleggen van kwetsbare functies. Deze blijven voorlopig uitgangspunt. In aanloop naar het bijstellen van de landelijke klimaatscenario's wordt onderzocht hoe meer adaptiviteit en/of robuustheid aan te brengen in de ruimtelijke plannen van Haven-Stad. Denk aan een hoger maaiveld, ruimte om de secundaire kering weer tot primaire kering te kunnen maken, openbare ruimte die op de langere termijn extra water kan opvangen, het afsluitbaar maken van uitstroomlocaties naar het IJ en hittebestendig ontwerp. Bij dit alles werken we samen met Waternet, de regio en experts.

Oppervlaktewater netwerk en locatie specifieke opgaven

In Haven-Stad wordt, net als voor de groenstructuur en het wegennetwerk, ook ingezet op een robuust hoofdwatersysteem. Dit aangevuld met een fijnmazig watersysteem in de deelgebieden. Dit heeft voordelen voor het grondwater (minder ophoging nodig en een betere groeiplaats voor bomen), voor het hemelwater (meer waterberging bij extreme neerslag) en voor de ecologie en waterkwaliteit (natuurvriendelijke oevers en betere interne doorstroming).

Op dit moment is er te weinig intern oppervlaktewater in Haven-Stad. Daarom is een plan voor het gehele gebied gemaakt. Hierin zijn de aanpassingen en aanvullingen op het bestaande netwerk doorgerekend en is gekeken of dit voldoende waterberging en doorstroming heeft om klimaat- en toekomstbestendig te zijn. Het robuust gedimensioneerde primaire oppervlaktewatersysteem is de basis voor een goed en toekomstbestendig waterbeheer van het gebied.

De precieze inrichting van het secundaire watersysteem wordt per deelgebied ontworpen in samenhang met de recreatief groene en ecologische opgave. Daardoor kan steeds de laatste stand van de techniek en klimaatinzichten worden meegenomen. Dat geldt ook voor het uitwerken specials zoals een drijvend park.
Het blijkt dat met name voor de deelgebieden Sloterdijk I, Minervahaven Zuid en Alfadriehoek ingrepen gedaan moeten worden. In de laaggelegen polders is sprake van bodemdaling en kan het bestaande systeem het overtollige water steeds minder goed kwijt. Op plekken waar zich in de ondergrond de historische loop van de oergeul bevindt, kan bij ophoging extra inklinking plaatsvinden.

De ingrepen zijn voorlopig als volgt:

- Waar mogelijk wordt het maaiveld daarom opgehoogd tot het peil +1 NAP. Voor de gebieden die ontwikkeld worden na Sloterdijk I Zuid wordt onderzocht of dat peil verder omhoog moet vanuit het perspectief van overstromingen vanuit het IJ en/of het regionale watersysteem.
- Voorts wordt het bestaande systeem van duikers zoveel mogelijk vervangen door een robuust stelsel van open watergangen. Hiermee wordt de wateropvang- en afvoer capaciteit aanmerkelijk vergroot. Deze watergangen moeten zowel functioneel als aantrekkelijk zijn.
- In het oog springende elementen zijn de nieuwe watergang in het profiel van de Transformatorweg-Basisweg, een nieuwe waterstructuur in de Alfadriehoek, de her-uitgraving van het Gedempt Houtveemkanaal en de verbreding van de bestaande watergang in de Danzigerbocht.
- De aandachtspunten bij water in de stedelijke omgeving zijn onder andere het combineren van het ecologisch netwerk met natuurvriendelijke oevers, en kades en diversiteit in waterdieptes om de ecologische verbindingen te versterken. Ook het verminderen van doodlopende watergangen en het creëren van diversiteit in inrichting van watergangen (bijvoorbeeld zandbodems voor schelpdieren, ondiepe zones voor vegetatie, harde substraten voor vissen etc.) is een aandachtspunt.

Drink- en afvalwater

Samen met Waternet wordt verkend waar kansen liggen om innovatief om te gaan met drink- en afvalwater. Denk aan energiewinning uit drinkwater of afvalwater. Maar ook aan het lokaal gescheiden inzamelen ('nieuwe sanitatie') en zuiveren van afvalwater op de langere termijn (in bijvoorbeeld de Alfadriehoek of Coen- en Vlothaven) als de pilots elders in de stad tot positieve resultaten hebben geleid.

3.5.3 Kabels en leidingtracés en bronnen

Warmtenetten en benutten lokale bronnen

Er is reeds een hoge-temperatuur-warmtenet aanwezig in een groot deel van Haven-Stad, zowel ten noorden als ten zuiden van het IJ. Tal van de bestaande gebouwen zijn hierop aangesloten.

Er wordt onderzocht of er aanvullend op dit hoge-temperatuur warmtenetwerk ook een midden- of lage-temperatuur warmtenetwerk kan worden ontwikkeld dat wordt gevoed door lokale bronnen binnen of net buiten Haven--Stad.

Denk daarbij aan restwarmte uit datacenters en steeds verder te verduurzamen industriële processen. Ook oppervlaktewater is een kansrijke bron van energie vanwege de ligging aan het open water van het IJ. Dit is een netwerk waarbij de verschillende duurzame energiebronnen en afnemers met elkaar in verbinding worden gebracht en dat kan meegroeien met de ontwikkeling van Haven-Stad, waardoor er een optimale uitwisseling ontstaat. Hierdoor komen meerdere (lokale) duurzame energiebronnen beschikbaar voor Haven- Stad en wordt de robuustheid van de warmtevoorziening vergroot.

Haven-Stad streeft vooralsnog naar een lage temperatuur warmtesysteem waardoor op efficiënte wijze gebruik gemaakt kan worden van meerdere lage-temperatuurbronnen in het gebied. Binnen het Raamwerk zijn verschillende tracés mogelijk. Hiervoor wordt ruimte in de ondergrond gereserveerd en tevens in de bovengrond ten behoeve van plekken voor bijbehorende faciliteiten.

Koude

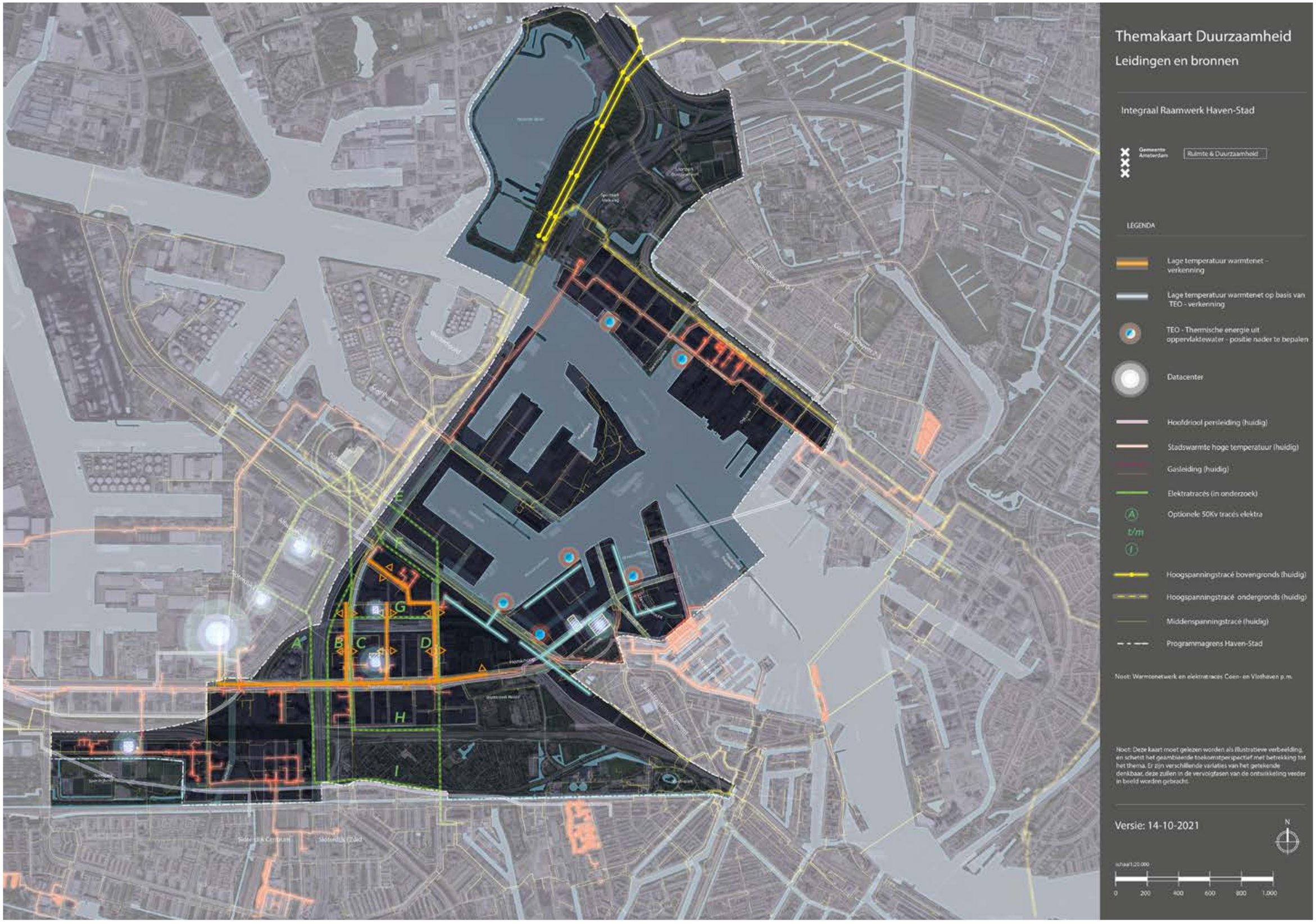
In de toekomst is er, met de opwarming van de aarde, steeds meer vraag naar koeling. Naast de verwarming wordt ook de verkoeling van de gebouwen op duurzame leest geschoeid.

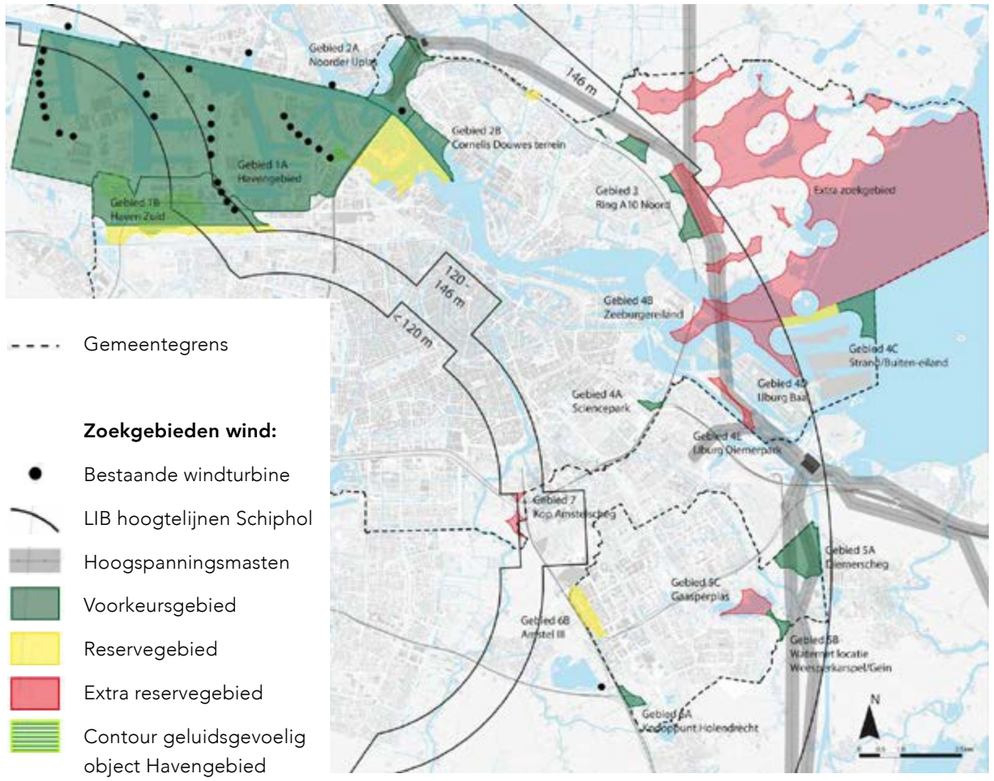
In de naburige Houthaven is reeds een stadskoudenet aanwezig. Uitwisseling van warmte en koude op bloknniveau is het uitgangspunt voor Haven-Stad zelf. Dat kan onder andere met WKO's (Warmte Koude Opslag faciliteiten).

In Haven-Stad (met name in de Minervahaven en Sloterdijk Centrum) worden al meerdere gebouwen bediend met een lokaal WKO-systeem. Voor uitbreiding van WKO lijken de omstandigheden gunstig in Haven-Stad. Wanneer deze individuele WKO's met elkaar verbonden worden tot collectieve systemen ontstaat een nog optimaler systeem. Ook voor WKO's moet ruimte in de ondergrond gereserveerd en gecoördineerd worden.

Elektriciteitsnet

Vanwege de groeiende vraag naar elektriciteit in Amsterdam is uitbreiding van het aantal onderstations en leiding tracés nodig. Voor Haven-Stad zijn in het Integraal Raamwerk op verschillende plekken opties aangegeven voor de inpassing van onderstations en bijbehorende leiding tracés. Door ontwikkeling van enkele van deze onderstations ontstaat de mogelijkheid om ook het middenspanningsnetwerk uit te breiden en te optimaliseren. Niet alleen de capaciteit van het netwerk maar ook de flexibiliteit en robuustheid in geval van noodzakelijk onderhoud en calamiteiten is van belang. Daarbij is het lokaal optimaliseren van de elektriciteitsvraag, met name het beperken van pieken, een aandachtspunt.


Themakaart Duurzaamheid
Leidingen en bronnen
Integraal Raamwerk Haven-Stad
Gemeente Amsterdam
Ruimte & Duurzaamheid
LEGENDA
Lage temperatuur warmtenet - verkenning
Lage temperatuur warmtenet op basis van TEO - verkenning
TEO - Thermische energie uit oppervlaktewater - positie nader te bepalen
Datacenter
Hoofdriool persleiding (huidig)
Stadswarmte hoge temperatuur (huidig)
Gasleiding (huidig)
Elektratracés (in onderzoek)
Optionele 50Kv tracés elektra
t/m
Hoogspanningstracé bovengronds (huidig)
Hoogspanningstracé ondergronds (huidig)
Middenspanningstracé (huidig)
Programmagrens Haven-Stad
Noot: Warmtenetwerk en elektratracés Coen- en Vlothaven p.m.
Noot: Deze kaart moet gelezen worden als illustratieve verbeelding, en schetst het geambieerde toekomstperspectief met betrekking tot het thema. Er zijn verschillende variaties van het getekende denkbaar, deze zullen in de vervolgfasen van de ontwikkeling verder in beeld worden gebracht.
Versie: 14-10-2021
N
schaal 1:20.000
0
200
400
600
800
1.000
A
B
C
D
E
F
G
H
I



Illustratie: RES kaart wind - Omgevingsvisie Amsterdam 2050

3.5.4 Installaties en systeemhubs

Laadfaciliteiten

Naast de uitbreiding van het electriciteitsnetwerk zal ook op een lager schaalniveau bij de inrichting van de openbare ruimte en de bouw van parkeergarages rekening worden gehouden met de inpassing en optimalisatie van faciliteiten voor duurzame elektriciteit. Zo zal bijvoorbeeld het aantal laadpunten voor elektrisch vervoer verder toenemen en wordt er gekeken naar integratie met andere gebouw-energie systemen.

De ten behoeve van het mobiliteitssysteem te realiseren mobiliteitshubs kunnen ook een rol spelen in andere doelstellingen van een duurzame stad. Dat kan door bijvoorbeeld een functie als deel- en buurtlogistiek platform en bij verder elektrificeren van voertuigen als energie opslag- of afgiftepunt.

Niet ver van Haven-Stad, in het Westelijk Havengebied, worden de eerste waterstof-vulpunten gerealiseerd op bedrijfsterreinen en tevens wordt door energiebedrijven en het Havenbedrijf gekeken naar het toevoegen van faciliteiten om waterstof als opslag/buffer voor energie te gebruiken.

Recyclepunten / Recycle-Hubs

Voorzieningen voor afvalverzameling zullen in HavenStad inpandig of op eigen terrein opgelost worden. Dit vanwege de hoge dichtheid, beperkingen in de openbare ruimte en de kwalitatieve ambities bij de inrichting hiervan. Het koppelen van afvalketens, bijvoorbeeld die van grof consumenten en bouwafval, biedt een kans voor Haven-Stad. Hierbij kan gedacht worden aan een recyclecenter voor grof afval én consumentenproducten of het gezamenlijk ophalen van bedrijfs- en consumenten afval. Door bedrijven te matchen met woon- of andere activiteiten kunnen daarnaast steeds effectiever grondstof- en energiestromen uitgewisseld worden.

Ook het slim inzamelen en combineren van groente en fruit stromen van bedrijven en bewoners biedt kansen voor het verminderen van overlast, hoogwaardiger hergebruik en verbeterde kwaliteit van het overige afval.
Door tijdens het ontwerp in te zetten op deze kansen wordt meer circulair leven gestimuleerd en gefaciliteerd.

Het Integraal Raamwerk voorziet in ruimte voor ‘recyclepunten nieuwe stijl’. Dit zijn energie neutrale en duurzaam gebouwde complexen waar het afval wordt ingezameld en deels lokaal wordt verwerkt tot nieuwe producten.

Bedrijven die hierin een rol spelen kunnen hier tevens hun werk-, winkel- en kantoorruimte inrichten. De nabijgelegen kade kan worden gebruikt voor duurzaam vervoer over water. Hiermee ontstaat een lokale kringloop die niet alleen de hoeveelheid afgevoerde grondstoffen inperkt, maar die ook de ‘mentale afstand’ tussen beide verkleint.

Meer dan een uitdaging

De investeringen in de duurzaamheidsinfrastructuur worden in Haven-Stad niet alleen als technische uitdaging maar ook als kans gezien. Als kans om versneld meer structuren en plekken aan het openbare ruimtesysteem toe te voegen en om plekken in het gebied en de kwaliteit van de inrichting van de openbare ruimte meer betekenis te geven. Denk daarbij aan het slim en aantrekkelijk vormgeven en inpassen van warmte-opslag, warmteoverdrachtsstations, installaties voor winning van energie uit oppervlaktewater, onderstations en zonnepanelen.
En als kans om een cultuur van bewust leven - gestimuleerd door de alomtegenwoordigheid van innovatieve en educatieve duurzaamheidsprojecten - aan Haven-Stad te verbinden.

Themakaart Duurzaamheid

Installaties en Systeemhubs

Integraal Raamwerk Haven-Stad

Gemeente Amsterdam | Ruimte & Duurzaamheid

LEGENDA

- Hemwegcentrale
- Potentiële bron restwarmte
- TEO - Thermische energie uit oppervlaktewater - positie nader te bepalen
- Warmte opslag buffer - onderzoekslocatie
- Datacenter - mogelijke bron
- Zoekgebied ontwikkeling windturbines en drijvende zonnepanelen volgend uit de Omgevingsvisie 2050, de RES en de Intentieovereenkomst inzake de ontwikkeling van windturbines in Amsterdam in de omgeving van de Noorder IJplas en de Cornelis Douwesterreinen
- Bestaande windturbine
- Mobiliteitshub - kansen voor buffers/ opslag
- Onderstation - onderzoekslocatie
- Werf/ recyclepunt/ materialenhub
- Onderzoekslocaties nieuwe onderstations
- Transformatorruimtes - aantal n.t.b.
- Zonnepanelen geïntegreerd met geluidsschermen en/of snelwegontwerp
- Energie uit afval- of drinkwater

Noot. Deze kaart moet gelezen worden als illustratieve verbeelding, en schetst het gewenste toekomstperspectief met betrekking tot het thema. Er zijn verschillende varianten van het getekende denkbaar, deze zullen in de vervolgfasen van de ontwikkeling verder in beeld worden gebracht.

Versie: 14-10-2021

N

schaal 1:20.000

0 200 400 600 800 1.000



Seatlle South Lake Union, het Denny Electrical Substation is op innovatieve wijze ingepast en een aansprekende en geliefde publieke verblijfsplek geworden. Ontwerp NBBJ / Blake Fisher architecture & design, Beeld Benjamin Benschneider



Zadar, het kunstwerk 'The Greeting to the Sun' is een bijzondere plek aan de waterkant, het bestaat uit een cirkel van 22 meter met reactieve zonnepanelen. Ontwerp Nikola Bašić, Beeld Friedrich Böhringer



Amsterdam Sloterdijk, circulair en ambachtelijk tijdelijk bedrijventerrein Tuin van Bret waar ruimte is voor allerlei initiatieven en verbinden centraal staat. Beeld amsterdamvertical.com



Hamburg Elbinselquartier, de oorspronkelijke bunker voor luchtafweergeschut is getransformeerd tot warmte opslag locatie en zonnepark met publieke functies op het platform. Ontwerp Hegger Hegger Schleif architecten, Beeld hhs.ag



Almere, het vanzelfsprekend van circulaire materialen gebouwde Upcycle Centrum is een inzamelplek via waar afval weer grond-stof wordt in de circulaire economie. Ontwerp LKSVDD architecten, Beeld Ronald Tilleman



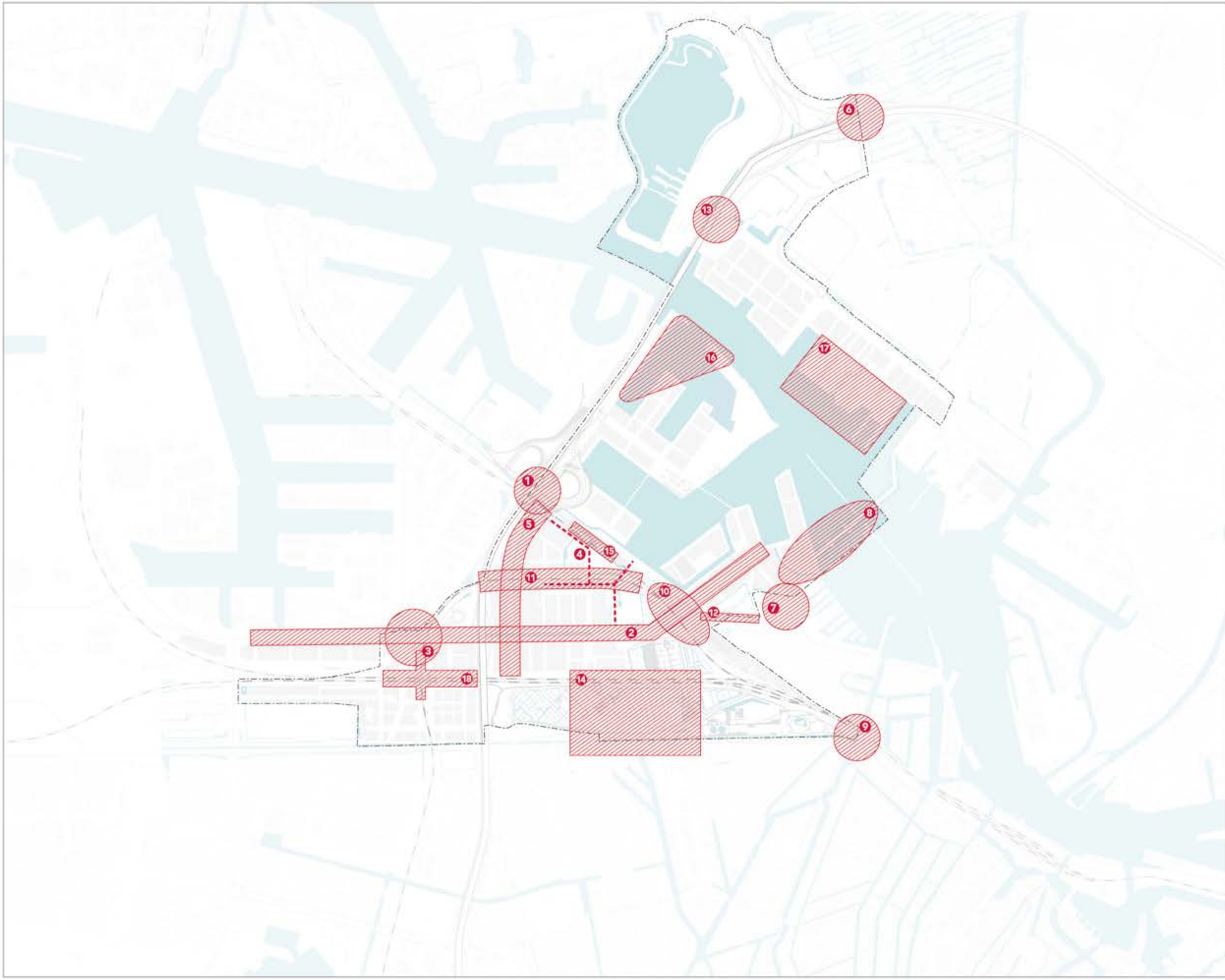
Madrid Vallecas, de Eco Boulevard is ingericht voor sociale activiteiten en verblijf waarbij op aansprekende wijze wordt ingespeeld op duurzaamheidsthema's. Ontwerp ecosistema urbano, Beeld ecosistemaurbano.com



Luchtfoto Sloterdijk I en Sloterdijk Centrum met op de achtergrond de werkgebieden Sloterdijk West en WestpoortI

Bijlage 1
Complexe ontwerpopgaven en aandachtsgebieden

De ruimtelijke kwaliteit en het functioneren van Haven-Stad is afhankelijk van enkele grote en complexe projecten. Deze projecten vragen om bijzondere aandacht omdat ze veel voorbereiding en investeringen vergen, en tijdig en met veel aandacht voor proces moeten worden opgepakt.



Aandachtsgebieden en complexe opgaven Haven-Stad

1. Nieuwe aansluiting S101 (Nieuwe Hemweg)/A10
2. Herinrichting van Transformatorweg – Basisweg (in combinatie met nieuwe hoofdontsluiting Minervahaven
3. Kruispunt Radarweg – Basisweg
4. Inpassing waternetwerk
5. Kabelweg; inpassing zware ondergrondse infrastructuur en schakel waternetwerk
6. Aanpassing aansluiting S118 (Verlengde Stellingweg) / A10
7. Aanhechting Centrum – Minervahaven (en na 2040 Coen- en Vlothaven)
8. Inpassing Westbrug IJ
9. Kruispunt s100, s103, Haarlemmerplein en Spaardammerdijk
10. Metro omgeving Station Hemknoop
11. Inpassing Metroverlenging en opstelterrein
12. Spaarndammerdijk ter hoogte van Zonnehoek
13. Fiets- en OV verbinding Zaanstad – Amsterdam (Dam tot Dam route)
14. OV en fietsverbindingen door Westerpark
15. Tunnel / viaduct Contactweg – Nieuwe Hemweg
16. Inpassing PTA
17. Ontwikkeling Damenwerf
18. Stationsomgeving Sloterdijk en overbouwingsmogelijkheden sporen

0m 100m 500m

N

11.10.2021 Ruimte en Duurzaamheid

Bijlage 1.1 Complexe ontwerpopgaven en aandachtsgebieden

1. Nieuwe aansluiting S101 (Nieuwe Hemweg) / A10
De Nieuwe Hemweg wordt met een volledige kruispunt aangesloten op de A10 en wordt de hoofdverkeersontsluiting van Haven-Stad. Het verkeerskundig ontwerp van de snelwegaansluiting is op zich niet complex, de inpassing en het constructief ontwerp wel. Verschillende functies zoals de ontsluiting van het gebieden Coen- en Vlothaven, ecologische verbindingen en kabel en leidingentraces dienen te worden ingepast in het ontwerp van de knoop.

2. Herinrichting Transformatorweg – Basisweg (in combinatie met nieuwe hoofdontsluiting Minervahaven)
De Transformatorweg kan voor autoverkeer worden afgewaardeerd wanneer de Nieuwe Hemweg volwaardig is aangesloten op de A10. Een profiel met 4 rijstroken en 2 ventwegen kan dan worden vervangen door een profiel met een bus- of trambaan in twee richtingen en twee rijstroken voor het autoverkeer. In het profiel moet ook een watergang van minimaal 7 meter breed worden opgenomen en is het de ambitie om er een lommerrijk profiel van te maken met veel ruimte voor groen en bomen. Daarnaast is er op verschillende plekken behoefte aan verbetering van de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers. De Basisweg blijft hierbij in principe gehandhaafd als belangrijke onsluitingsroute met 2x2 rijstroken in elke richting. De complexiteit van de opgave zit in het vinden van de balans in het ruimtegebruik wat extra ingewikkeld is door een veelheid aan ondergrondse kabels en leidingen. En daarnaast in de fasering van de uitvoering.

3. Kruispunt Radarweg – Basisweg
Dit kruispunt is volledig ontworpen vanuit de autofunctionaliteiten. Het is zaak hier fietsers en voetgangers een volwaardige plek met het nodige gebruikscomfort te geven, ruimtelijk maar ook in de stoplichtregeling van het kruispunt.

4. Inpassing waternetwerk
In de huidige situatie ten zuiden van de Nieuwe Hemweg is er sprake van onvoldoende waterberging. Op verschillende plekken is daardoor de grondwaterstand te hoog en al zeker niet toekomstbestendig. Voor deze zone dient een nieuw waternetwerk ontwikkeld te worden. De complexiteit hierbij is dat de noodzakelijke nieuwe elementen van het watersysteem ruimte vragen die niet in het openbaar gebied aanwezig is maar op uitgegeven en/of anders bestemd terrein gevonden moet worden.

5. Kabelweg; inpassing zware ondergrondse infrastructuur en schakel waternetwerk
Het noordelijk deel van het profiel van de Kabelweg speelt een belangrijke rol in een toekomstbestendig watersysteem voor het gebied ten zuiden van de Nieuwe Hemweg. Een complex punt bij deze opgave is niet alleen de eigendomssituatie maar ook de kruising van de Kabelweg met de trein en metrosporen. Naast de wateropgave speelt er in de Kabelweg ook de opgave om hier een plek te vinden voor nieuwe hoofd elektriciteitskabels. Complicerende factor hierbij is dat delen van de Kabelweg wegens verzakkingen opgehoogd moeten worden en daarnaast kunnen bestaande kabels pas uit bedrijf kunnen worden genomen als de nieuwe zijn aangelegd.

6. Aanpassing Aansluiting S118 / A10
De aansluting van de Verlengde Stellingweg op de A10 is de hoofdontsluiting van een groot deel van Amsterdam-Noord Het verkeerskundig ontwerp van de snelwegaansluiting dient in de huidige situatie maar ook zeker bij intensivering van het gebruik in de toekomst geoptimaliseerd te worden.

7. Aanhechting Centrum – Minervahaven (en na 2040 Coen- en Vlothaven)
Het Zuidwestelijk deel van het gebied Houthavens heeft voor openbaar vervoer, fietsers en voetgangers een belangrijke rol als schakel tussen de bestaande buurten en de nieuwe buurten van Haven-Stad. Het openbare ruimte systeem van het gebied Houthavens is echter ontworpen toen deze opgave nog niet duidelijk was. Aanvullingen op- en aanpassingen van het ontwerp, met name rondom het zogenaamde ‘Entreegebouw’ zijn hier de opgave. De complexiteit zit hem erin hoe hier op termijn de inpassing van een tramverbinding en intensief gebruikte fietsroutes zo een plek te geven dat dit niet ten koste gaat van de omgevingskwaliteit voor de gebruikers in het gebied Houthavens.

8. Inpassing Westbrug IJ
De ‘Westbrug’ heeft een aanlanding in het deelgebied Minervahaven. De brug heeft zowel een rol als schakel in het fiets- als in het OV netwerk. Het is een complexe opgave om de aanlanding van de brug ruimtelijk kwalitatief optimaal in te passen in de Nieuwe Houthaven waar ook een belangrijk wijkpark is gepositioneerd. En daarnaast is het de opgave om deze schakel goed aan te sluiten op het stedelijk weefsel van de omliggende deelgebieden Niet elk onderdeel van het stedelijk mobiliteitsnetwerk is geschikt (of geschikt te maken) voor drukke fiets- en OV-routes naar de Westbrug. De complexiteit is om een goede balans te vinden tussen de huidige kwaliteit en verkeersveiligheid van het aanwezige netwerk en de toename van intensiteiten op de toevoerroutes na realisatie van de Westbrug.

9. Kruispunt s100, s103, Haarlemmerplein en Spaardammerdijk
Dit is geen kernopgave van Haven-Stad maar wel een die mede veroorzaakt wordt door de uiteindelijke omvang van het project en enkele onderdelen uit het raamwerk zoals de fietsroute over de Westbrug. Het kruispunt, wat nu al ingericht is om een maximale verkeer verwerkende capaciteit te hebben, dient in de toekomst nog grotere stromen fietsers te verwerken. Deze situatie moet niet onderschat worden en vraagt de nodige aandacht. Vergaande ingrepen voor fietsers of auto’s, zoals extra bruggen of autotunnels, dienen hier nu al onderzocht te worden om deze knoop op middellange termijn ook functioneel te kunnen laten zijn.

10. Metro omgeving Station Hemknoop
Het deelgebied Hemknoop zal een van de centrumgebieden van Haven-Stad worden. In het gebied is een nieuw metrostation gedacht waarbij het de opgave wordt dit station optimaal te verbinden met de omliggende buurten. Met name aan de zuidzijde en de oostzijde van het deelgebied is nu sprake van intensief gebruikte verkeersruimte die een intensieve relatie met de omliggende gebieden in de weg zit. Aandachtig dient deze verkeersruimte omgevormd te worden tot compacte, overzichtelijke, veilige en aantrekkelijke publieksruimte. Mede vanwege de niveauverschillen in het gebied is het een complexe opgave om stationsfuncties, fietsparkeren, publiekspleinen, verblijfsplekken en oversteekvoorzieningen op ruimtelijk kwalitatief hoog niveau te realiseren. Bijzondere aandacht vraag ook de relatie met het Westerpark en het deelgebied Zaanstraatemplacement waar het zaak is om culturele functies van belang een prominente plek te geven en aan te sluiten op de aanwezige ruimtelijke cultuurhistorische waarden.

11. Inpassing Metroverlenging en opstelterrein
Volgend uit het plan om de metro Ringlijn te sluiten ontstaat een complexe inpassingsopgave voor de verlenging van de metro sporen, de inpassing van een nieuw station Hemknoop en de aanpassing van het huidige opstelterrein. Hierbij is het zaak deze zware infrastructuur elementen geen grote barrière te laten zijn in het stedenbouwkundig weefsel en ze ook niet te veel hinder te laten veroorzaken. Verder is het zaak om gezien de enorme ruimtedruk die er in Haven-Stad is te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn tot intensief meervoudig ruimtegebruik naast, onder of boven de onderdelen van het metrosysteem.

12. Spaarndammerdijk ter hoogte van Zonnehoek
De infrastructuur tussen de tunnelentree van de Spaarndammertunnel en het zuidelijk deel van deelgebied Minervahaven is zeer voetganger en fietsonvriendelijk en heeft de karakter van een provinciale rijksweg. De complexe opgave is deze zone, die een belangrijke verbinding tussen Haven-Stad en de bestaande stadswijken rond het Centrum is, het karakter te geven van een goede stadsstraat, met fiets- en voetgangersvriendelijke kruispunten en een stedelijke uitstraling. Waarbij ook zorgvuldig wordt omgegaan met de ruimtelijke cultuurhistorische waarden van de dijk.

13. Fiets- en OV verbinding Zaanstad – Amsterdam
Het is de ambitie het deelgebied Noorder IJ plas te ontwikkelen tot een aantrekkelijk stadspark. Het ligt tussen de zich verder verstedelijkende gebieden langs het IJ aan Amsterdamse en Zaanse zijde. Met deze ontwikkelingen ontstaat de mogelijkheid via deze gebieden voor fietsers een hoogwaardige ‘Dam tot Dam’ route te realiseren. Complex bij deze ambitie is om deze schakel in het regionaal fietsnetwerk ter hoogte van de snelweg A10 en zijkanaal H van voldoende functionele en ruimtelijke kwaliteit te laten zijn. Een extra complicerende factor is de latere combinatie met een route voor hoogwaardig openbaar vervoer en de ambitie om ook een ecologische verbinding te ontwikkelen.

14. OV en fietsverbindingen door Westerpark
Verkeersanalyses ten aanzien van de mobiliteitsbehoefte op de middellange en lange termijn laat bij de verdere ontwikkeling van Haven-Stad de behoefte zien van een verbinding voor fietsers en openbaar vervoer tussen de Contactweg en de Bos en Lommerweg. Ook toont zich de behoefte van een fietsverbinding tussen Haven-Stad en de ‘Binnenring’ rond het Centrum. In Omgevingsvisie Amsterdam 2050 is een noord-zuidverbinding door het Westerpark opgeno-

men in het verlengde van de Bos en Lommerweg. In het kader van de ontwikkelingen van Haven-Stad zal op langere termijn worden onderzocht hoe de fietsroute wordt vormgegeven en of en hoe een tram of bus kan worden ingepast. De fietsverbinding(en) zijn rond 2030 nodig, De openbaar vervoersverbinding pas na 2040 als er sprake is van ontwikkeling van het deelgebied Coen- en Vlothaven. Complex aan deze opgave is de balans te vinden tussen noodzakelijkheid in de tijd, fasering van de onderdelen, kosten, beschikbaarheid van ruimte, exacte inpassing en maatschappelijk draagvlak voor de ontwikkeling van deze belangrijke schakels in het fiets en openbaar vervoersnetwerk.

15. Tunnel / viaduct Contactweg – Nieuwe Hemweg
Op dit moment wordt, volgend uit het Programma Hoogfrequent Spoor, ter hoogte van de Contactweg een tunnel naar de Nieuwe Hemweg aangelegd. Het huidig ontwerp van de tunnel is gebaseerd op uitsluitend het huidige verkeersprogramma. Een complicerende kwestie tekent zich nu al af. Na 2040 zal volgens prognoses ter hoogte van de Contactweg een verbinding voor openbaar vervoer tussen het deelgebied Coen- en Vlothaven, het zuidelijk deel van Haven-Stad en vervolgens de stadsdelen West en Nieuw West nodig zijn. De tunnel zal dan hierop aangepast moeten worden. Ook ten aanzien van fietsgebruik zal dan naar verwachting een aanvullende kwalitatieve opgave gesteld worden. Voor voetgangers wordt gedacht aan een verbinding bovenover, geïntegreerd met aanliggende bebouwing.

16. Inpassing PTA
Volgend uit het door de Commissie d'Hooghe voorgesteld inrichtingsplan voor het IJ is er de opgave om in het deelgebied Coen- en Vlothaven afmeerfaciliteiten en een terminalgebouw voor de cruisevaart in te passen. Het Westerhoofd is hiervoor in beeld. Complex aan de opgave is dat deze zone een beperkte breedte heeft voor het realiseren van een terminalgebouw. Met name de veelheid aan logistieke bewegingen vragen in de beperkte ruimte om innovatie oplossingen voor de circulatieschema's. Daarnaast is een bijkomende opgave dat het de ambitie is om op deze bijzondere locatie ook een ruimtelijk kwalitatieve publieksplek aan het IJ te maken. Bijzonder aandachtspunt hier wordt gevormd door de organisatie van de 'bewegingen in de nautische ruimte' die gepaard gaan met de aankomst en het vertrek van de grotere cruiseschepen

17. Ontwikkeling Damenwerf
De terreinen van de huidige Damenwerf zullen - eventueel in samenhang met de ontwikkeling van een compacte hinderarme scheepswerf - herontwikkeld worden tot intensief bebouwd woon-werkgebied. Op de terreinen zijn veel karakteristieke werf gerelateerde elementen aanwezig als dokken, kraanbanen, hallen en bijgebouwen. Ook is realisatie van een wijkpark van substantiële omvang op het terrein gewenst en is het zaak de waterkant bruikbaar en aantrekkelijk te maken voor publiek. Het samenbrengen van de programmatische opgave en de fysieke kenmerken van de terreinen is een complexe opgave. Met name ook om deze zo samen te brengen dat het bijzondere, zelfs unieke, karakter van de plek niet verloren gaat tijdens de transformatie.

18. Stationsontwikkeling en omgeving Station Sloterdijk.
In samenhang met de transformatie van Sloterdijk Centrum wordt gewerkt aan een ontwikkelstrategie voor het station Sloterdijk en directe omgeving. Het betreft een verkennende haalbaarheidstudie met een scope tot 2050 die wordt uitgevoerd samen met NS, ProRail en de VRA.
Opgave is het opstellen van een ruimtelijk programmatisch en kwalitatief Raamwerk, een haalbaarheidstudie voor de overbouwing van laaggelegen sporen in combinatie met extra gebouwd programma, en een businesscase voor het studiegebied met bijbehorend faseringsplan. Doel is de verbetering van de mobiliteitsknoop met al zijn vervoersmodaliteiten rekening houdend met de mobiliteitsshift volgens de ambities van Haven-Stad in combinatie met een hoogstedelijke gemengde gebiedsontwikkeling. Specifieke aandachtspunten hierbij zijn onder andere: de complexiteit van bouwen in een spooromgeving met dijklichaam, programmatische afstemming met omliggende gebieden, inpassing van HOV verbindingen en andere ruimteclaims voor mobiliteit.

Bijlage 2
Openbare ruimte plannen lopende ontwikkelingen

De stad ontwikkelt zich gefaseerd en stapsgewijs. Nieuwe inzichten leiden soms tot nieuwe keuzes voor plannen die in het verschiet liggen. De transformatie van Sloterdijk Centrum is ruim 10 jaar geleden ingezet. Ook de plannen van Sloterdijk I Zuid lopen vooruit op de verdere ontwikkeling van Haven-Stad. Door dit faseringsverschil is het onvermijdelijk dat die projecten soms op onderdelen andere keuzes hebben gemaakt in de plannen. Op hoofdlijnen versterken de plannen voor Sloterdijk Centrum, Sloterdijk I Zuid en het raamwerk van Haven-Stad elkaar. Daar waar eventuele tegenstrijdigheden zouden kunnen ontstaan, gaan de vastgestelde kaders van Sloterdijk Centrum en Sloterdijk I Zuid voor en worden de consequenties onderling afgestemd.





Illustraties: Schetsen bij voorlopig ontwerp openbare ruimte Sloterdijk I Zuid

Bijlage 2.1 Sloterdijk I Zuid - Voorlopig Ontwerp Openbare Ruimte (concept)

Ontwikkeling Sloterdijk I Zuid

Sloterdijk I Zuid gaat – als een van de eerste gebieden van Haven-Stad – de komende jaren transformeren van een bedrijventerrein naar een hoogstedelijk woonwerkgebied. Ook worden commerciële en maatschappelijke voorzieningen zoals basisscholen en winkels in combinatie met kleinschalige bedrijvigheid in de plinten van de bouwblokken opgenomen. Deze nieuwe gebruikers stellen andere eisen aan de inrichting van de openbare ruimte. Voor het gebied is het Voorlopig Ontwerp Openbare Ruimte Sloterdijk I Zuid (Concept versie 1 oktober 2020) opgesteld.

Ontwerp Openbare Ruimte

Het voorlopig ontwerp bestaat uit verschillende ruimtelijke onderdelen; de straten (Schakelstraat, Isolatorweg, Turbinestraat en Magneetstraat), het 'Zuidpark', het 'Contactplein', de ontsluitingswegen Kabelweg en Condensatorweg en de overgang met de Transformatorweg aan de noordzijde en het Westerpark aan de oostzijde.

Elk van bovenstaande onderdelen is wat betreft materiaalgebruik en indeling in de basis overeenkomstig. Daarmee krijgt de openbare ruimte een eenduidige en samenhangende uitstraling, ook al zijn er verschillen qua ligging en functie binnen het gebied.
In het ontwerp voor de openbare ruimte voor Sloterdijk I Zuid wordt een eerste uitwerking van de Haven-Stadse principes voor de openbare ruimte gedemonstreerd.

Actieve straten, parken, pleinen en plekken

Straten vormen de basis van de openbare ruimte in Sloterdijk I Zuid. Deze 'actieve' straten verbinden de verschillende delen binnen het gebied en het gebied met de omgeving. Er is bij deze straten en bijbehorende plekken een sterke wisselwerking tussen de bebouwing en de openbare ruimte, met hoge ambities zowel voor de hoogwaardige stedelijke programmering als ook de architectonische uitwerking. Ruimtelijk en programmatisch hoogwaardige plinten zijn essentieel voor het goed functioneren van het hoogstedelijke netwerk, en voor de sociale veiligheid van een straat. In het Voorlopig Ontwerp Openbare Ruimte Sloterdijk I Zuid zijn parken en pleinen met gevarieerd groen op verschillende schalen en voor divers gebruik opgenomen. Ook binnen de blokken krijgen groene binnenhoven en dakterrassen een belangrijke plek.

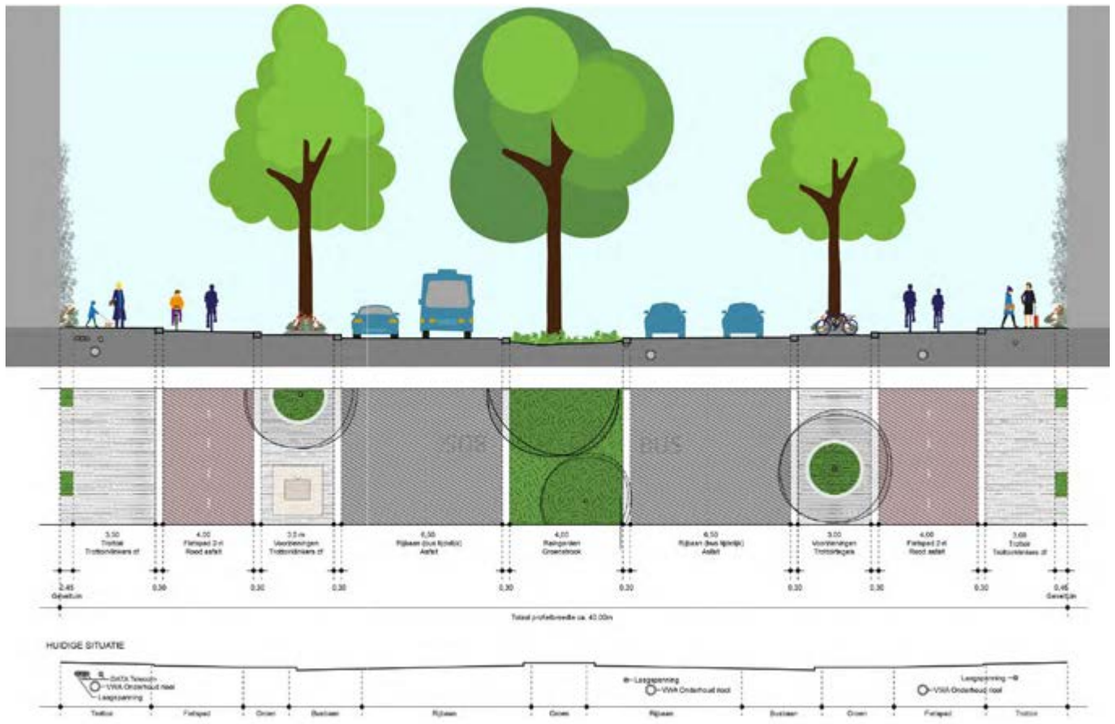
Ruim baan voor voetganger en fiets

In de straten is de auto te gast, en dan ook alleen voor een korte tijd, op weg naar, of komend vanuit een mobiliteitshub of om bijvoorbeeld een pakketje of iemand af te zetten. Fietsers zijn de bepalende gebruiker op de rijbaan en aan de zijde van de bebouwing is maximaal ruimte voor wandelen, ontmoeting, verblijf of spel.
Er wordt in het ontwerp zo veel mogelijk ingespeeld op lokale wensen op het vlak van bewegen, verblijf, interactie en ontspanning.

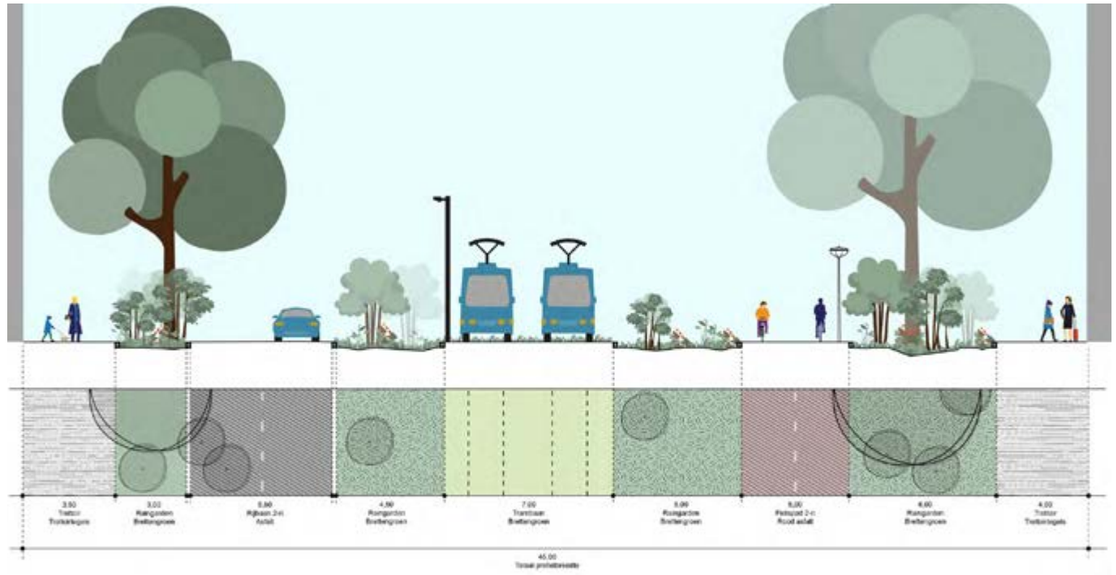
Klimaatadaptief en natuurinclusief

Bij de inrichting van de openbare ruimte spelen klimaatadap¬tatie en natuurinclusiviteit een belangrijke rol.
De hoeveelheid verharding in de openbare ruimte wordt waar mogelijk geminimaliseerd en in de asymmetrisch opgezette straten komen groenstroken die op hete dagen voor schaduw kunnen zorgen en op natte dagen voldoende waterbergende capaciteit hebben. Hierbij aansluitend wordt regenwater van gebouwen vertraagd geloosd in het riool. Alle straten en pleinen in Sloterdijk I Zuid krijgen een zo groen mogelijke aankleding, evenals de gebouwen, niet alleen om hittestress tegen te gaan en een rol te spelen in het ecologisch systeem, maar ook om ondanks de hoge bebouwingsdichtheid een 'lom¬merrijke' omgeving te creëren.


VI
V
IV
III
II_H
II_z
I_z
west
I_N
west
I_N
oost
I_N
I_z



PROFIEL G RADARWEG MIDDEN



EL O ARLANDAWEG

PLAN OPENBARE RUIMTE Sloterdijk-Centrum

Illustraties: Schetsen plan openbare ruimte Sloterdijk Centrum

Bijlage 2.2 Sloterdijk Centrum - Plan Openbare Ruimte

Ontwikkeling Sloterdijk Centrum

De prognose is dat er in 2050 in Sloterdijk Centrum uiteindelijk 7.500 woningen staan met ongeveer 12.000 bewoners. Station Sloterdijk wordt nog intensiever gebruikt en daarmee een nog volwaardiger OV-knooppunt dan het nu al is. In de toekomst zal namelijk ook het westelijke deel van het toekomstige Haven-Stad hier gebruik van gaan maken. De openbare ruimte in Sloterdijk Centrum krijgt de komende jaren dus te maken met een sterk toenemend gebruik. De opgave voor de openbare ruimte is daarmee complex. Gezien de beperkte ruimte binnen de plangrenzen is het noodzakelijk om de opgave en ambities integraal te benaderen.

Sfeer en karakter in 2050

Sloterdijk Centrum wordt een hoogstedelijk woon/werkgebied in hoge dichtheid, waar de openbare ruimte schaars is, en vele verschillende ruimteclaims tegelijkertijd een aanspraak maken op de beperkte ruimte.
Hoge gebouwen bepalen het beeld vanaf de straat, overal lopen en fietsen mensen, er zijn terrasjes, de auto is nog maar beperkt zichtbaar. Er is een groot verschil tussen de smalle autovrije straatjes en kleine pocketparks binnen de verschillende kavels en de brede verbindingsassen en grote pleinen, die Sloterdijk Centrum lucht geven en verbinden met de omgeving.

Hierdoor zal Sloterdijk Centrum verbonden zijn met Nieuw West, de bedrijventerreinen van Sloterdijk West en Westpoort en de aanliggende deelgebieden van Haven-Stad.

Ontwerp openbare ruimte

Om een tegenwicht te bieden aan de grote hoeveelheid bebouwing is het groen in het gebied gemaximaliseerd. Overal waar het maar even kan staan er bomen, in de bredere profielen zijn brede groenstroken, soms in de vorm van regentuinen, en waar het kan zijn kleine pocketparks ontworpen. Dwars door het gebied lopen een aantal groene assen die de bewoners en bezoekers op een snelle en aantrekkelijke manier verbinden met de grote parken ten westen en ten oosten van Sloterdijk Centrum. Daarnaast zijn er een aantal thematische wandelcircuits met verblijfsplekken en sport/speelgebieden die herkenbaar zijn omdat ze zijn vormgegeven rondom aparte thema's.

Openbaar vervoersknooppunt

Station Sloterdijk met alle voorzieningen voor het openbaar vervoer rondom vormt de kern van het gebied. Er wordt voor de komende jaren rekening gehouden met een stevige capaciteitsverhoging van het station in verband met de verwachte reizigersgroei. Het gebied is nu al één van de best bereikbare woon/werkplekken in Nederland, maar wordt in de toekomst dus nog intensiever gebruikt.

Voor het stationsgebied wordt op dit moment al concreet gestudeerd op verdere uitbreiding en vernieuwing. Hierbij wordt met name gedacht aan een verdere intensivering aan de oostzijde. Onderdeel van het onderzoek is het realiseren van extra programma boven de sporen in combinatie met gedeeltelijk opgetild maaiveld. Als deze plannen doorgaan zal dit grote invloed hebben op het functioneren van het maaiveld in heel Sloterdijk Centrum. Een tweede maaiveld over de sporen biedt een kans voor een aantrekkelijke extra noord-zuidverbinding en kwalitatief hoogwaardige verblijfsruimte in het gebied. Hiermee komt het station centraal te liggen tussen vier pleinen: Het Orlyplein aan de westzijde, Carrascoplein met bussen en tram aan de zuidzijde, Piarcoplein met internationale busdiensten aan de noordzijde en mogelijk een nieuw stationsplein aan de oostzijde boven de sporen.

Aansluiten bij de Brettenzone

Sloterdijk Centrum ligt midden in de Brettenzone. Een belangrijke ambitie voor de transformatie van de openbare ruimte is om beter aan te sluiten op de bijzondere kwaliteiten van deze scheg. Het gaat dan niet alleen om aan te sluiten op de beplantingskarakteristiek, maar ook om het verbeteren van de recreatieve fiets- en voetverbindingen. Sloterdijk Centrum wordt hierdoor beter verbonden met de Brettenzone met daarin sportpark Spieringhorn en het Rhonepark aan de westzijde, en het Westerpark in de oostzijde. Het kan daarmee uitgroeien tot een schakel in de Brettenscheg. Deze ingreep wordt gecombineerd met een uitgebreid netwerk van groene corridors en watergangen. Dit netwerk is weer verbonden met het verticale groen en de daktuinen op de privékavels.

Klimaatadaptieve inrichting

Een klimaatadaptieve inrichting is voor de hele stad een belangrijke ambitie aan het worden. Dit geldt zeker voor Sloterdijk Centrum. Plaatselijk ondervindt het gebied nu al stevige overlast door periodieke overvloedige regenval. Het groen krijgt een hoofdrol in de klimaatopgave. In nieuwe regentuinen en wadi's kan het overtollige water worden geborgen en geïnfiltreerd, nieuwe bomen zorgen voor extra schaduw.

Dit gaat goed samen met de ambitie om de openbare ruimte in Sloterdijk Centrum aantrekkelijker in te richten. Met het toevoegen van de woonfunctie wordt het verbeteren van de verblijfskwaliteit, de leefbaarheid en de menselijke maat op straat essentieel. Uitgangspunt is om het gebied aangenamer, herbergzamer en zachter van karakter te maken. Een verdere vergroening speelt hierbij een hoofdrol.



Luchtfoto NDSM en de Cornelis Douwesterreinen, met op de achtergrond Melkweg Oostzanerwerf en de Noorder IJ-plas

Bijlage 3
Achtergronddocumenten en informatiebronnen

Algemene brondocumenten

- Omgevingsvisie Amsterdam 2050, vastgesteld door de gemeenteraad 8 juli 2021, Gemeente Amsterdam.
  Zie: www.amsterdam2050.nl
- Gemeentelijke Visie Haven 2020-2040, vastgesteld door de gemeenteraad 17 december 2020, Gemeente Amsterdam.
  Zie: https://amsterdam.raadsinformatie.nl/document/9433000/1/GVH_AMS_20-40
- Actualisatie Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ, inspraakproces september/oktober 2021, Gemeente Amsterdam.
  Zie: https://www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/sprong-ij-snel-makkelijk-veilig-overkant/documenten/actualisatie--nota-uitgangspunten-sprong/
- Genereus Verbonden – een concept-inrichtingsplan voor het IJ in Amsterdam als robuust en toekomstvast waterkruispunt, juni 2020, eindadvies Adviescommissie Oeververbindingen Rijkswateren Amsterdam.
  Zie: https://www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/sprong-ij-snel-makkelijk-veilig-overkant/documenten/eindadvies-genereus-verbonden-concept/
- Ontwikkelstrategie Haven-Stad, vastgesteld door de gemeenteraad 21 december 2017, Gemeente Amsterdam.
  Zie: https://www.amsterdam.nl/projecten/haven-stad/
- Milieu effect rapportage Haven-Stad, vastgesteld door de gemeenteraad 21 december 2017 Gemeente Amsterdam.
  Zie: https://www.amsterdam.nl/projecten/haven-stad/
- Ruimte voor de Economie van Morgen, vastgesteld door de gemeenteraad 18 juli 2017, Gemeente Amsterdam.
  Zie: https://www.amsterdam.nl/bestuur-en-organisatie/volg-beleid/economie/ruimte-economie/
- Koers 2025 - Ruimte voor de stad, april 2016, Gemeente Amsterdam.
  Zie: https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/volg-beleid/ontwikkeling/koers-2025/
- Transformatiestrategie Haven-Stad, vastgesteld door de gemeenteraad 4 juli 2013, Gemeente Amsterdam.
  Zie: https://www.amsterdam.nl/projecten/haven-stad/
- Structuurvisie Amsterdam 2040, vastgesteld door de gemeenteraad op 17 februari 2011, Gemeente Amsterdam.
  Zie: https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/volg-beleid/ontwikkeling/

Specifieke brondocumenten

- Mobiliteitsstrategie Haven-Stad, concept december 2020, Gemeente Amsterdam.
- Maatschappelijke visie Haven-Stad, concept december 2020, Gemeente Amsterdam.
- Programmaplan Maatschappelijke Voorzieningen Haven-Stad, concept december 2020, Gemeente Amsterdam.
- Werkplan Duurzaamheid Haven-Stad 2020-2023 (+ doorkijk 2030), concept december 2020, Gemeente Amsterdam.
  Zie: https://www.amsterdam.nl/projecten/haven-stad/

Achtergronddocumenten

- Groenbalans Haven-Stad, oktober 2021, Gemeente Amsterdam.
- Handboek Natuurinclusief bouwen en ontwerpen, juni 2018, Gemeente Amsterdam.
- Ruimtelijk Toetsingskader Noorder IJ-Plas, februari 2021, Gemeente Amsterdam.
  Zie: https://www.amsterdam.nl/projecten/haven-stad/
- Nota van Uitgangspunten; Een Toekomstbestendig Westerpark, maart 2019, Gemeente Amsterdam.
  Zie: https://www.amsterdam.nl/projecten/haven-stad/
- Cultuurhistorische verkenning Haven-Stad, oktober 2017, Gemeente Amsterdam.
  Zie: https://www.amsterdam.nl/kunst-cultuur/monumenten/publicaties/rapporten/chv-haven-stad/

Plandocumenten deelgebied Sloterdijk Centrum

- Visie 2040 Sloterdijk Centrum, februari 2021, Gemeente Amsterdam.
- Investeringsnota Sloterdijk Centrum, februari 2021, Gemeente Amsterdam.
- Plan Openbare Ruimte Sloterdijk Centrum, januari 2021, Gemeente Amsterdam.
- Beeldkwaliteitsplan Sloterdijk Centrum, januari 2021, Gemeente Amsterdam.
  Zie: https://www.amsterdam.nl/projecten/sloterdijk-centrum/plannen-publicaties/

Plandocumenten deelgebied Sloterdijk I Zuid

- Voorlopig Ontwerp Openbare Ruimte Sloterdijk I Zuid, concept oktober 2020, Gemeente Amsterdam.
- Investeringsnota Sloterdijk I Zuid, vastgesteld door de gemeenteraad november 2019, Gemeente Amsterdam.
- Stedenbouwkundig Kader Ruimtelijke Kwaliteit Sloterdijk I Zuid, vastgesteld door de gemeenteraad november 2019, Gemeente Amsterdam.
- Basisblokpaspoorten Sloterdijk I Zuid, vastgesteld door de gemeenteraad november 2019, Gemeente Amsterdam
- Bijlagen en Links Investeringsnota + Basisblokpaspoorten Sloterdijk I Zuid, vastgesteld door de gemeenteraad november 2019, Gemeente Amsterdam.
- Strategienota Transformatie Sloterdijk I, mei 2016, Gemeente Amsterdam.
  Zie: https://www.amsterdam.nl/projecten/sloterdijk1/plannen-publicaties/

Afbeeldingen

Het Integraal Raamwerk Haven-Stad is geen commerciële publicatie en is vooral bedoeld voor intern gebruik en maatschappelijke communicatie doeleinden.
De gemeente Amsterdam streeft ernaar iedere rechthebbende te vermelden in deze uitgave. Mocht het zo zijn dat u van mening bent dat er sprake is van inbreuk op het auteursrecht of portretrecht neemt u dan contact op.

Contact

Gemeente Amsterdam, Ruimte en Duurzaamheid
Postbus 2758
1000 CT Amsterdam
amsterdam.nl/havenstad



Luchtfoto Coen- en Vlothavengebied met op de achtergrond de Noorder IJ-plas en gebied Achtersluispolder in Zaanstad

Gemeente
Amsterdam