STEDENBOUWKUNDIGE VISIE ENTREE GULDEN WINCKEL



definitieve versie - 9 november 2020

opgesteld door Ruimte en Duurzaamheid, rve R&E, gemeente Amsterdam

team:
Janne van der Bom, sr. stedenbouwkundige R&D
Suzanne Glas, stedenbouwkundige R&D
Shirley Iskandar, sr. planoloog R&D
Arwen Schram, projectmanager PMB
Rueben Kieffer, projectmanager PMB

i.s.m. MUST Stedenbouw

datum 9 november 2020

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING ***5***

2. UITGANGSSITUATIE EN CONTEXT ***6***

2.1 Stedelijk beleid 6

2.2 Algemene beschrijving plangebied 9

2.3 Historisch stedenbouwkundige context 11

2.4 Huidige situatie plangebied 20

3. VISIE OP HET GEBIED ***26***

3.1 Negen ruimtelijke uitgangspunten 28

3.2 Ruimtelijk cultuurhistorische uitgangspunten 38

3.3 Uitgangspunten voor de bebouwing 40

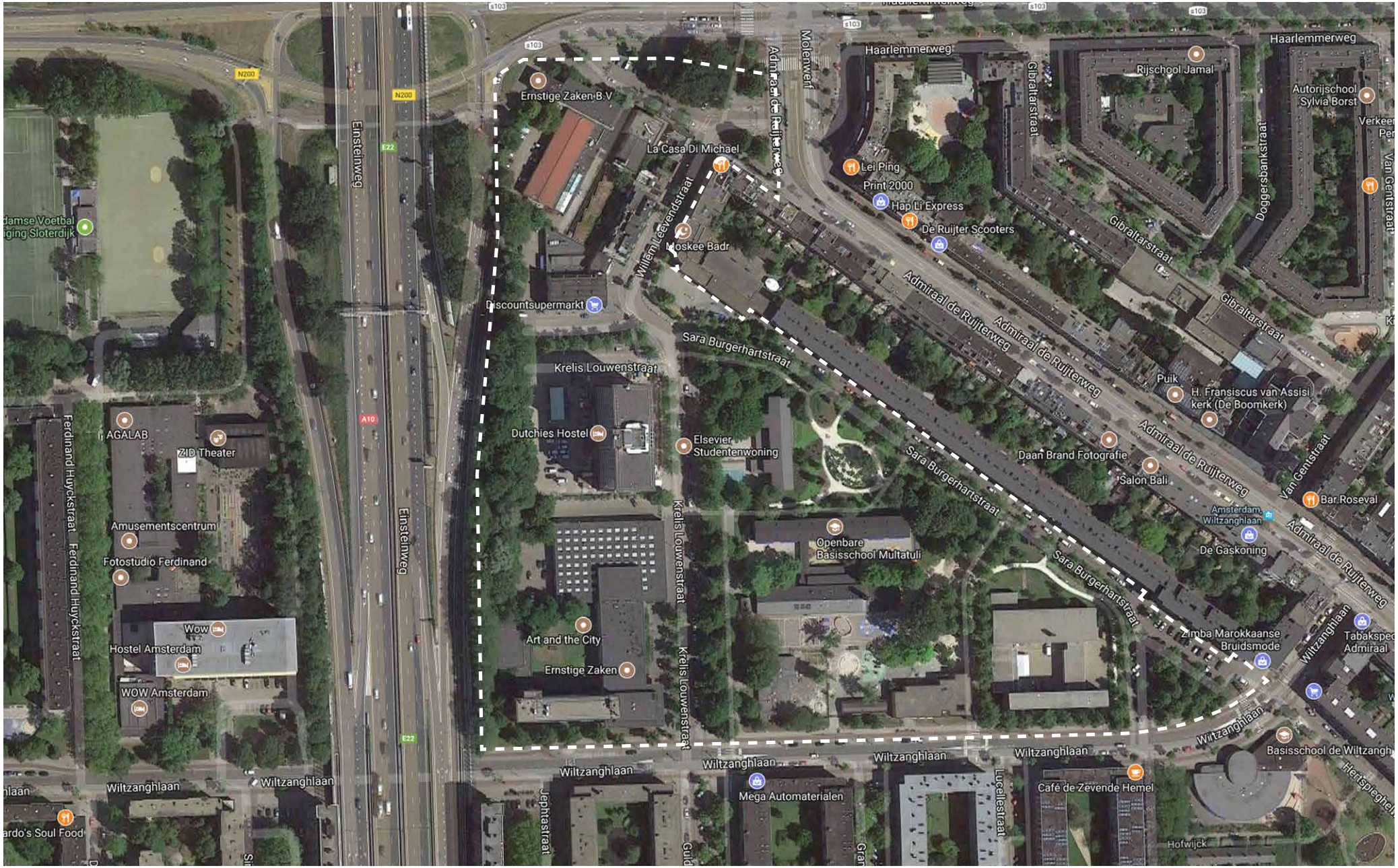
3.4 Uitgangspunten openbare ruimte 44

3.5 Programmatische uitgangspunten 49

3.6 Uitgangspunten duurzaamheid 54

4. HET STEDENBOUWKUNDIG MODEL ***56***

5. MILIEU EN OMGEVINGSASPECTEN ***72***



luchtfoto met de projectgrens

1. INLEIDING

Op 12 februari 2019 heeft het College van B&W ingestemd met het principebesluit (fase1) voor het Entreegebied Gulden Winckel (EGW). Aanleiding voor het besluit zijn de plannen van 3 corporaties om hun huidige bezit te transformeren en uit te breiden. Daarnaast speelt er al langere tijd de behoefte om de leefbaarheid van het gebied te verbeteren. Met het principebesluit is opdracht gegeven om de haalbaarheid van het toevoegen van woningen (300-600) in het gebied hand in hand met het verbeteren van de leefbaarheid te onderzoeken.

Met de stedenbouwkundige visie wordt invulling gegeven aan de vervolgfase: het projectbesluit (fase 2- Plaberum). Hiermee worden de stedenbouwkundige uitgangspunten voor de integrale gebiedsontwikkeling, met in het bijzonder de verdichtingsopgave van de corporaties, vastgelegd. Een basismodel met stedenbouwkundige principes wordt voorgelegd aan B&W om in de volgende fase verder uit te werken, het investeringsbesluit (fase 3).

Het doel van deze ruimtelijke visie is om inzicht te krijgen in welke ruimtelijke ingrepen noodzakelijk en wenselijk zijn voor een kwaliteitsverbetering van het gebied, zodat het een meer aantrekkelijke buurt wordt om te verblijven, te wonen, te werken en te recreëren. Waarbij de nieuwe bebouwing een toegevoegde waarde heeft voor deze kwaliteitsverbetering en waarbij ook invulling wordt gegeven aan de stedelijke verdichtingsopgave.
Daarnaast wordt een antwoord gezocht op de vraag op welke wijze het mogelijk is om goede woningen op deze locatie te realiseren met respect voor het gebied dat rijk is aan monumenten en een grote cultuurhistorische waarde heeft.

De geschiedenis van het gebied is zichtbaar in de bebouwing uit verschillende periodes die hier samenkomt: pré-stedelijke fragmenten; bebouwing uit de gordel '20-'40; bebouwing uit het AUP uit de jaren '70 en later doorsneden door de ringweg A10. Diverse ingrepen in de loop der jaren, zoals de verplaatsing van de brug over de Haarlemmervaart en aanleg van de A10 hebben de oorspronkelijke stedenbouwkundige opzet aangetast, waardoor deze niet meer goed leesbaar is en ook niet optimaal functioneert. Dit zorgt in de huidige situatie voor een aantal knelpunten zoals onveilige en rommelige achterkantsituaties grenzend aan de openbare ruimte, maar waar vanuit de woningen nauwelijks zicht op is; een onlogische verkeersstructuur waarbij af en toe gevaarlijke situaties ontstaan; en een slecht onderhouden openbare ruimte met veel zwerfafval en achterstallig onderhoud. Het is voorstelbaar dat dit de leefbaarheid niet ten goede komt, en het is duidelijk dat hiervoor een oplossing moet komen.

Deze oplossing wordt gezocht in verbetering van de stedenbouwkundige opzet en een optimale bruikbaarheid van het maaiveld, zorgvuldig ingepast in zijn bestaande omgeving. Bestaand en nieuw wordt met elkaar verbonden en krijgt op die manier toekomstig nut. Het gebied transformeert naar een geheel dat voldoet aan de behoefte van nu, zowel voor de buurt als voor de stad, qua programma, leefbaarheid en duurzaamheid.

Leeswijzer

Dit document beschrijft de visie op het gebied EGW. Wat voor gebied kan het worden? Wat wordt de sfeer? Hoe krijgen de bestaande kwaliteiten een plek? Hoe voegt het gebied zich in de omgeving?

Om dat beeld op te bouwen wordt eerst de huidige context en het verleden van het gebied besproken in hoofdstuk twee, gevolgd door een visie op de toekomst in hoofdstuk drie. De visie bestaat uit twee delen:

- Als eerste worden de negen ruimtelijke uitgangspunten benoemd. Hierin wordt een basis gelegd voor het toekomstige stedenbouwkundige ontwerp.
- Vervolgens worden de ruimtelijke kaders en uitgangspunten geschetst: cultuurhistorisch, bebouwing, openbare ruimte, programma en duurzaamheid.

De uitgangspunten uit hoofdstuk drie zijn leidend en in hoofdstuk vier wordt een voorbeelduitwerking getoond van de bebouwing in de strook langs de A10 waarin de kaders en uitgangspunten zoveel mogelijk zijn meegenomen. In hoofdstuk vier wordt beschreven hoe het model is opgebouwd en hoe de bestaande knelpunten worden opgelost. Dit model dient als start voor de stedenbouwkundige uitwerkign op plotniveau en aan de hand van dit model worden verdere onderzoeken uitgevoerd. In de volgende fase wordt nadere invulling aan de stedenbouwkundige visie gegeven.

Tot slot worden in hoofdstuk 5 de milieu- en omgevingsaspecten van het gebied beschreven.

2. UITGANGSSITUATIE EN CONTEXT

2.1 STEDELIJK BELEID

Coalitie akkoord 2018-2022: een nieuwe lente een nieuw geluid

De titel van het coalitie akkoord luidt: Er moet ruimte zijn voor iedereen in een groeiende stad. De woningmarkt kookt over en als gevolg daarvan stijgen de prijzen en staan steeds meer mensen in de rij. Vooral mensen met een laag- en middeninkomen komen er op de woningmarkt nauwelijks tussen. Het is de ambitie om een gemende en inclusieve stad te zijn en met deze ambitie is het een gegeven dat de stad zal gaan uitbreiden en verdichten. In het coalitie akkoord zijn verscheidene maatregelen opgesteld die ook binnen het project Entree Gulden Winckel worden meegenomen. Het gaat hier dan o.a. over het bouwen van betaalbare woningen, maar ook over het versterken van netwerken in de buurt, het creëren van fysieke plekken voor buurtbewoners en het investeren in openbare ruimte. Andere factoren waar bij verdichtings- en uitbreidingsopgaven expliciet aandacht voor wordt gevraagd zijn duurzaamheid, groen en participatie.

Conclusie
De ontwikkeling sluit in potentie aan bij de opgave die het college heeft gesteld. Bovendien ziet het stadsdeel met de ontwikkeling kansen liggen voor de buurt.

Structuurvisie Amsterdam 2040

Het hele gebied ten westen van de A10-West is aangewezen tot locatie welke verder verdicht en/of verstedelijkt kan worden in het kader van het uitrollen van het centrumgebied van Amsterdam.
De Admiraal de Ruijterweg en de Bos en Lommerweg vormen stadsstraten die primair de verbinding tussen de gebieden binnen en buiten de Ring moeten gaan versterken. EGW ligt direct binnen de invloedssfeer van deze twee stadsstraten en is een overgangsgebied waar het uitrollen van het centrumgebied richting het westen (en het noorden) de aandacht vraagt. Dit betekent dat er voor deze locatie een kans ligt om deze rol als schakel verder te optimaliseren en dat er ook vanuit de Structuurvisie aanleiding is om het intensiveren van het stedelijk gebied op deze locatie te verkennen. Een gemengd stedelijk gebied is uitgangspunt.

Verder ligt de locatie EGW heel dicht tegen gebieden aan die zijn aangewezen tot hoofdgroenstructuur (o.a. sportvelden Multatuli, Westerpark) en valt het gebied binnen de zoeklocatie rondom de Ring A10 waar hoogbouw voorstelbaar is. Dit betekent dat bij verdichting er ruimte is om de kansen voor hoogbouw te verkennen, onder de voorwaarde dat deze zorgvuldig wordt ingepast en rekening houdt met de waardevolle stedenbouwkundige, architectonische, cultuurhistorische of landschappelijke kwaliteiten.

Conclusie
Omdat projectgebied EGW net binnen de Ring ligt en gezien kan worden als een overgangsgebied tussen het centrumgebied en het te verdichten westen van de A10-west, is het een uitgelezen locatie om intensivering en kansen voor hoogbouw te verkennen.

Koers 20-25: ruimte voor de stad

Koers 2025 legt de adaptieve ontwikkelstrategie van de gemeente Amsterdam vast om voor de periode tot 2025 de ruimte voor het realiseren van 50.000 woningen in de stad te scheppen. Dit komt neer op een jaarlijkse ambitie van 5.000 woningen per jaar, die inmiddels is ingehaald door het Coalitieakkoord met een opgave van 7.500 woningen/jaar. De versnellingslocatie Multatuli/Arlandaweg-Oost, dat aan de aan de andere kant van de A10/ West ligt ten opzichte van EGW, is in 2017 losgelaten als woningbouwlocatie. Ten noorden van EGW liggen de versnellingslocaties: Sloterdijk I en Sloterdijk-Centrum (onderdeel van Haven-Stad). Hier zal met heel hoge dichtheid gebouwd worden. Voor EGW ligt hier een kans om tot een harmonieuze verweving tussen de nieuwe en bestaande stad te komen.

Conclusie
Hoewel de ontwikkeling EGW niet direct binnen de Koers 2025 aangewezen gebieden valt, sluit de potentiële verdichtingsopgave goed aan op de ambitie en opgaven uit Koers2025.

Woonagenda 2025

Op het gebied van wonen zijn verschillende beleidsnota's, actieplannen en programma's vastgesteld. De Woonagenda 2025 richt zich primair op voldoende, betaalbare en goede woningen. Het stedelijke uitgangspunt voor de woningbouwprogrammering is 40% gereguleerde huur, 40% middelduur (huur en koop) en 20% dure huur en koop. Per plangebied wordt bepaald welk programma wordt gerealiseerd. In overleg met de corporaties wordt gezocht naar het beste programma voor EGW om aan te kunnen sluiten bij de verschillende doelgroepen.

Detailhandelsbeleid Amsterdam 2018-2022

In het detailhandelsbeleid is de focus primair gericht op het versterken van bestaande winkelgebieden in een groeiende stad. Daarbij worden twee beleidsdoelstellingen geformuleerd:

1. Boodschappen dichtbij voor bewoners (maximaal 750 meter vanaf je woning)
2. Meerdere aantrekkelijke winkelgebieden, ook buiten de binnenstad.

EGW valt in het zogenaamde centrumzone-gebied (o.a. Ring '20-'40) maar verder bevindt zich in EGW geen aangewezen winkelgebied. Binnen 600 meter loopafstand ten opzichte van de

noordelijkste punt van EGW kan men daarentegen terecht bij het hoofdwinkelgebied van Bos en Lommer aan het Gulden Winckelplantsoen en omgeving (inclusief Bos en Lommerweg). Het is daarom bijzonder dat de Lidl hier een solitaire supermarktvestiging heeft. Uitbreiding van een bestaande supermarkt is volgens dit beleid alleen mogelijk wanneer deze in een winkelgebied is gevestigd en zelfs dan alleen in bestaande kansrijke winkelgebieden. Daar is hier geen sprake van. De Lidl heeft daarentegen via Eigen Haard de wens uitgesproken om in het gebied een nieuwe gelijkvloerse supermarkt te bouwen met een verdubbeling van de huidige oppervlakte. Er wordt vastgehouden aan de mogelijkheden uit het bestemmingsplan.

Conclusie
In beginsel is een solitaire supermarkt onwenselijk. In EGW is echter sprake van een bestaande situatie. Daarom wordt teruggevallen op de mogelijkheden uit het bestemmingsplan, waarin wordt uitgegaan van een maximum bruto vloeroppervlak van 1,800 m2. Dat biedt de Lidl beperkt de ruimte om uit te breiden.

Nota parkeernormen Auto en Nota Parkeernormen fiets en scooter
In beide parkeernota's worden parkeernormen genoemd voor de auto en fiets, die gekoppeld zijn aan de functie, zowel wonen als niet-woon functies. Voor scooters gelden slechts richtlijnen. Uitgangspunt is om de benodigde parkeerplekken op eigen terrein te realiseren.

Wanneer de potentiële ontwikkeling concreter wordt, zal te zijner tijd het programma getoetst moeten worden op de twee Parkeernota's. Zoals het er nu uitziet zal rekening gehouden moeten worden met aanwezigheid van woningen, een supermarkt, mogelijke horecavestiging, voorzieningen, bedrijvigheid en een moskee.

Erfgoedbeleid
Erfgoed bepaalt in hoge mate de identiteit en de kwaliteit van Amsterdam. Het belangrijkste motief van de erfgoedverordening is het beschermen van de cultuurhistorische waarden binnen de gemeente Amsterdam. Vanuit de erfgoedagenda wordt gekoerst op het optimaal inzetten van erfgoed bij de transformatie en groei van de stad.

Conclusie
De gemeente hecht veel waarde aan behoud van de cultuurhistorische waarden. Tegelijkertijd staat het toevoegen van nieuwbouwvolume op sommige plekken (met name bij het Hendrick de Keysergebouw en achter de Lindenbaum) op gespannen voet met deze waarden. In de schetsontwerpfase zal hier rekening mee worden gehouden en in samenspraak met M&A en in samenhang met de rest van het gebied naar een zorgvuldige uitwerking worden gezocht.

Hoogbouwvisie
De hoogbouwvisie is onderdeel van de structuurvisie Amsterdam 2040. Hierin staan uitgangspunten om de bouw van torens in de stad op een goede manier te begeleiden zonder inbreuk te doen op de historische stad en het waardevolle omliggende landschap. In deze hoogbouwvisie staat de rand van het gebied langs de A10 (als zone langs infratructuurbundel) aangegeven als potentiele locatie voor hoogbouw. Maar er staat ook dat hoogbouw zorgvuldig moet worden ingepast in de context. Dat geldt zeker wanneer er sprake is van gebieden met waardevolle stedenbouwkundige, architectonische, cultuurhistorische of landschappelijke kwaliteiten. Een reden dus voor het gebied om hoogbouw te onderzoeken. Hoogbouw kan worden ingezet om een belangrijke stedenbouwkundige plek te accentueren, om het straatbeeld te verlevendigen of om een hoge dichtheid te creeren op een schaarse locatie.

Duurzaamheid
Amsterdam wil een inhaalslag maken op het gebied van duurzaamheid. Hiertoe zijn onder andere de Agenda Duurzaamheid vastgesteld, naast andere beleidsnota's zijn verschillende duurzaamheidseisen vastgesteld waaraan ruimtelijke ontwikkeling ten minste aan zou moeten voldoen. Deze minimale eisen en de aanvullende mogelijkheden zijn opgenomen in een handout voor duurzaam bouwen op kavel en gebouwniveau. Voor EGW betekent dit dat in de ontwikkeling zowel op gebouw-, kavelniveau als in de openbare ruimte gezocht moet worden naar maatregelen om te verduurzamen. Denk hierbij bijvoorbeeld aan circulaire economie, klimaatneutraal bouwen, beperken autogebruik, aardgasvrij, duurzame warmte voorziening, Rainproof, zonnepanelen en vergroening. (Zie hoofdstuk 4.6 duurzaamheid)

Conclusie
Duurzaamheid dient al vroeg en integraal in de planontwikkeling van EGW meegenomen te worden, zodat bepaalde kansen vroegtijdig onderzocht kunnen worden op haalbaarheid. Een hoger duurzaamheidsambitieniveau dan het minimale is de inzet voor EGW. Mogelijkheden voor de aantakking op alternatieve energiebronnen dienen nu al verkend te worden. Aan initiatiefnemers wordt gevraagd om een energie- en duurzaamheidsvisie op te stellen.

Referentienormen voor Maatschappelijk Voorzieningen, Groen en Spelen
In tijden van grote groei van Amsterdam is het belangrijk kwaliteiten die een gezonde stad maken goed te verankeren. De Amsterdamse referentienormen dragen hieraan bij, doordat deze een beeld geven van de verwachte behoefte aan maatschappelijke voorzieningen, groen en speelruimte. Vooral voor grootschalige opgaven in Amsterdam waar grote gebiedstransformaties spelen is het belangrijk om goed beeld te krijgen van de te verwachten behoefte. De referentienormen moeten worden opgevat worden als richtlijnen om deze behoefte te kunnen bepalen.

Het is niet mogelijk om in absolute zin in het EGW te voldoen aan de referentienormen voor groen zoals die bij nieuwbouwopgaves worden gehanteerd, maar het is wel mogelijk om de gebruiks- en ecologische kwaliteit van het gebied te verbeteren. In de beoogde planontwikkeling zal hiermee rekening worden gehouden.

Daarbij gaat het in geval van EGW over een verdichtingsopgave middenin de bestaande stad, waar bepaalde voorzieningen veelal reeds in de omgeving aanwezig zijn, zoals Westerpark, sportpark Multatuli en in het plangebied zelf de huidige scholendriehoek.

Conclusie
In EGW zijn binnen de context van deze verdichtingslocatie voldoende mogelijkheden om ruimte te bieden aan maatschappelijke voorzieningen, groen en spelen. In het volgende hoofdstuk wordt hier verder uitwerking aan gegeven.

2.2 ALGEMENE BESCHRIJVING PLANGEBIED

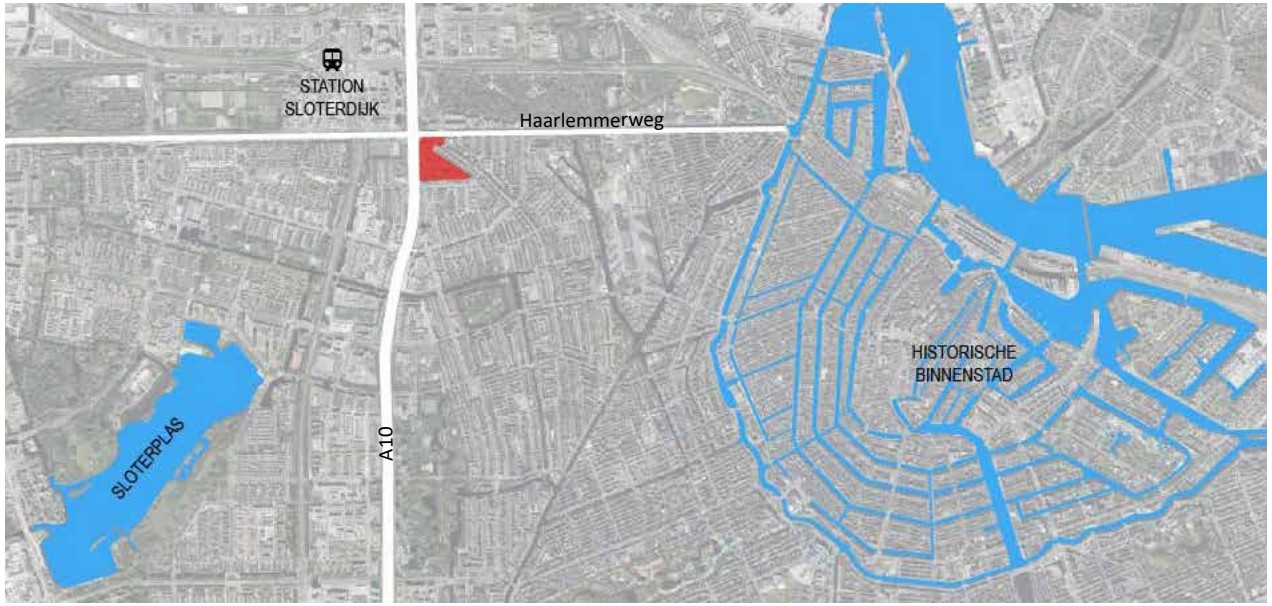
Het gebied Entree Gulden Winckel (EGW) wordt begrensd door de A10, de Haarlemmerweg, de Admiraal de Ruijterweg en de Wiltzanghlaan. EGW is in de huidige situatie grofweg te verdelen in vier kleinere deelgebieden:

1. De noord/zuid-strook langs de A10-West, die weer onder te verdelen is in drie subgebieden:
   a. De voormalige drukkerij Lindenbaum met woon- zorgcomplex van Amsta, woningen en de Lidl (deelgebied Eigen Haard)
   b. Het Elseviergebouw met een groot parkeerterrein (deelgebied Rochdale)
   c. De voormalige Hendrick de Keyserschool dat nu een bedrijfsverzamel-gebouw is (deelgebied Stadgenoot).
2. De scholendriehoek : een groengebied met een aantal losse gebouwen, waar onder twee kinderopvangvoorzieningen, een basisschool en een voormalige LTS waar nu een Turkse vereniging in zit. De oorspronkelijke opzet van de scholendriehoek beslaat een groter gebied, zie groene stippellijn.
3. Het parkeerterrein aan de noordkant, grenzend aan de Haarlemmerweg en de Admiraal de Ruijterweg.
4. Het gesloten bouwblok waar voornamelijk wordt gewoond langs de Sara Burgerhartstraat met op de noordwestelijke hoek de moskee Badr. (een groot deel van dit deelgebied is van Eigen Haard). Hoewel het bouwblok aan de Admiraal de Ruijterweg en de Sara Burgerhartstraat geen onderdeel uitmaken van de ontwikkelingen is deze wel onderdeel van het studiegebied.

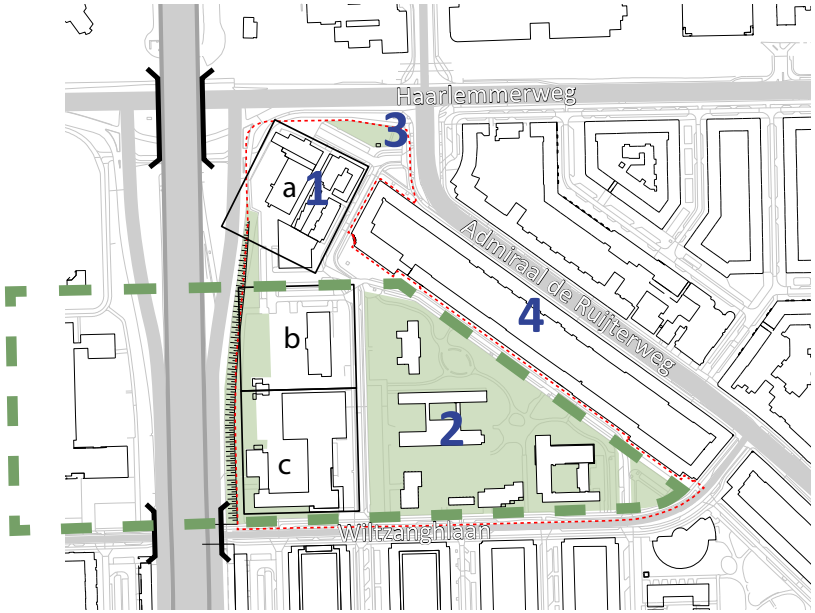
Het plangebied ligt in de oksel van een paar belangrijke hoofdwegen: de ring A10, de Haarlemmerweg, en de Admiraal de Ruijterweg. Deze wegen schermen de buurt aan de noord-, oostkant af van hun omgeving. De enige doorgang van de noordkant de buurt in is via de Willem Leevendstraat, een smal woonstraatje. Alleen aan de zuidkant staat de buurt in open verbinding met de rest van de wijk. De Haarlemmerweg wordt afgewaardeerd naar een stadsstraat waardoor deze in de toekomst in mindere mate een barriere zal vormen.

De buurt is georienteerd op de groene scholendriehoek, die zich beschut achter de bebouwing langs de hoofdontsluitingswegen bevindt en op het zuiden is georienteerd. De scholendriehoek is waardevol voor de buurt en geeft ruimte en een rustige, groene uitstraling, zoals dit ook de bedoeling was ten tijde van het ontwerp. Er is bijna niets meer te merken van de drukke wegen. Dit is een grote kwaliteit van de buurt die zeker behouden en versterkt dient te worden.

Het plangebied EGW heeft de potentie te veranderen in een prettige buurt met een afgewogen mix tussen wonen, werken, leren en verblijven.



locatie EGW ten opzichte van de stad



het plangebied, rode stippellijn is de projectgrens

De straten die in het gebied Entreegebied Gulden Winckel liggen zijn de Krelis Louwenstraat, Willem Leevendstraat (ook een Hoofdnet Fietsroute voor noord-zuidverbinding), en de Sara Burgerhartstraat. Ter hoogte van het openbaar parkeerterrein van de Lidl en het plein voor de moskee Badr komen de drie ontsluitingsroutes samen. Dit knooppunt heeft weinig ruimtelijke kwaliteit en is onoverzichtelijk. De huidige bebouwing waar de Lidl in zit lijkt door zijn orientatie naar het parkeerterrein achter het Elseviergebouw, de onoverzichtelijkheid van het knooppunt verder te versterken. De strook langs de A10/ West/deelgebied 1 heeft meer van deze aaneengeschakelde onduidelijk gedefinieerde en niet altijd toegankelijke onbebouwde ruimtes.

De woonfunctie is in EGW niet dominant in tegenstelling tot de meeste gebieden in Bos en Lommer. Dit is te verklaren vanuit de opzet van de wijk vanuit het AUP, waarin de wijkfuncties voor de bewoners in de aangrenzende blokken, namelijk scholen zijn geclusterd in de scholendriehoek. Globaal zijn de woningen gevestigd langs het gesloten bouwblok aan de Sara Burgerhartstraat, een beperkt aantal woningen is gevestigd aan de noordwestelijke kop van het gebied en sinds een aantal jaren worden studenten/jongeren gehuisvest in het getransformeerde Elseviergebouw. Het gebied wordt op dit moment gedomineerd door verschillende niet-woonfuncties zoals het bedrijfsverzamelgebouw in de voormalige Hendrick de Keyserschool, de Lidl en de verschillende kind voorzieningen, waar onder de Multatulischool. Het gebied functioneert momenteel voldoende goed, maar qua ruimtelijke samenhang, optimaal ruimtegebruik, ruimtelijke kwaliteit, synergie tussen de functies, sociaal-economische kwetsbaarheid valt er nog wel wat te verbeteren. Aangezien de samenwerkende corporaties hebben aangegeven in het gebied te willen verdichten, ontstaan er kansen om EGW integraal op te waarderen en aantrekkelijker te maken voor wonen, werken en recreëren, die aansluiten op belangrijke bestuurlijke en stedelijke opgaven, maar ook recht doen aan de geluiden die in de buurt worden opgehaald.
De ambitie is met de ontwikkeling een geoptimaliseerd stukje stad te creëren waarbij de sterke kenmerken van het gebied nog beter tot hun recht komen. De opgave ligt vooral in het opknappen van de openbare ruimte en de stedenbouwkundige structuur te verhelderen. Het toevoegen van nieuwe bebouwing met o.a. woningen kan hier een bijdrage aan leveren.

In de toekomst zal de bedrijvigheid en de voorzieningen van toegevoegde waarde zijn ten opzichte van wat er in de omgeving nog mist dan wel behoefte aan is, zonder dat het concurreert met het centrale winkelvoorzieningenaanbod van het Bos en Lommerplein en omgeving. De ruimtelijke structuur van het gebied is harmonieus in de omgeving verankerd en men ervaart het gebied als prettig om te verblijven, autoluw, groen, duurzaam, schoon, veilig, overzichtelijk en gastvrij voor voetgangers en fietsers.



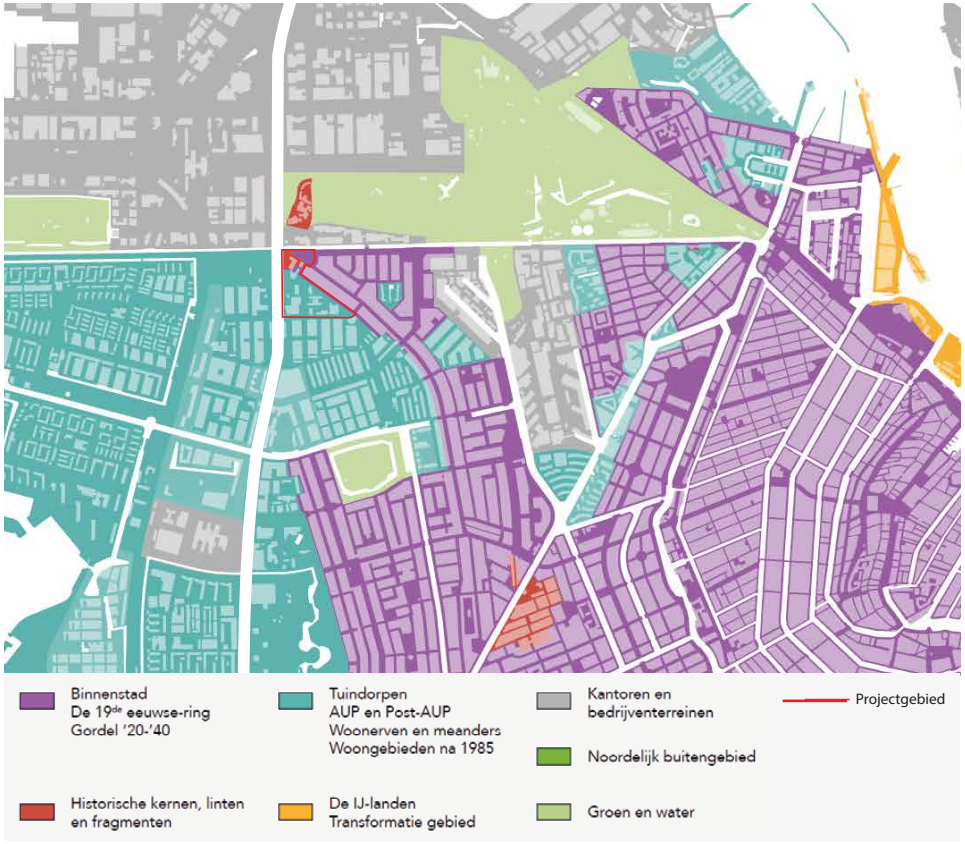
luchtfoto plangebied



terrein voor de Lidl

2.3 HISTORISCH STEDENBOUWKUNDIGE CONTEXT

Het plangebied heeft een rijke historie.
In het plangebeid komen 3 ruimtelijke systemen samen: pré-stedelijke fragmenten, bebouwing uit de gordel '20-'40 en bebouwing uit het AUP. Met name de noordkant, gelegen aan de Haarlemmerweg, weerspiegelt de cultuurhistorie en stedenbouwkundige ontwikkelingen die in het gebied hebben plaatsgevonden.

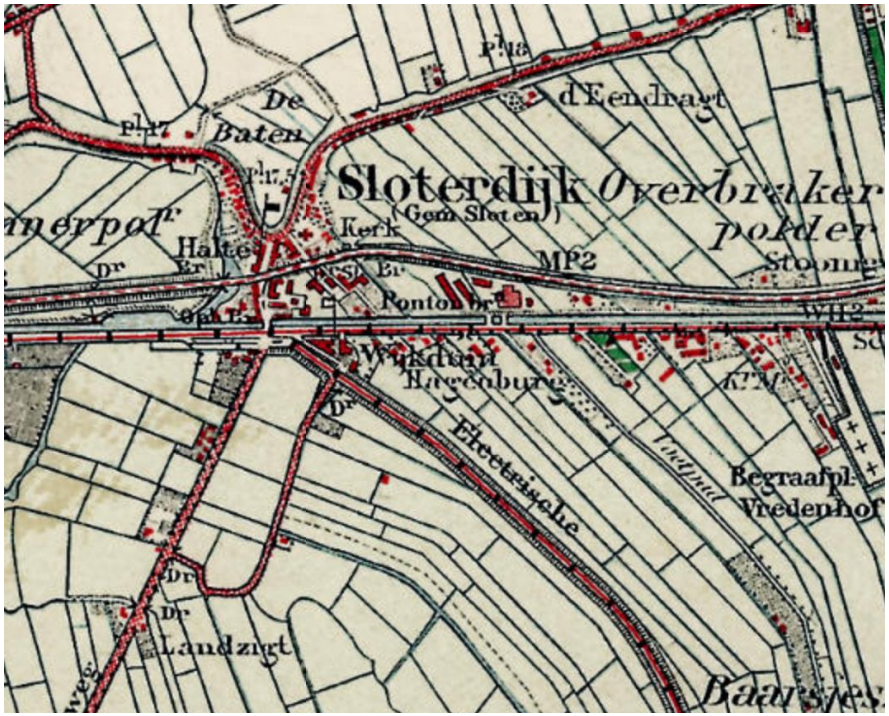


overzicht ruimtelijke systemen

Ontstaansgeschiedenis

Een boerendorp in een landelijke omgeving

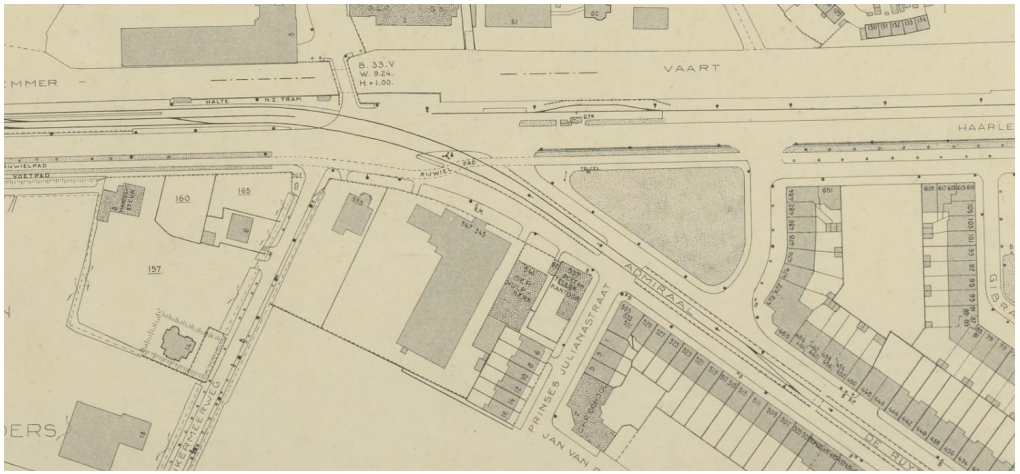
Eeuwenlang was dit een agrarisch gebied dat zich ten westen van de stad bevond. Aan de noordzijde van de in 1632 aangelegde Haarlemmertrekvaart lag het dorpje Sloterdijk – lange tijd de enige bebouwing in de verder landelijke omgeving. Aan de zuidkant liep, parallel aan het water, de Haarlemmerweg. Deze werd oorspronkelijk aangelegd als jaagpad voor de trekschuiten tussen Amsterdam en Haarlem. Hierlangs waren boerderijen en buitenplaatsen te vinden, die in de loop van de negentiende eeuw grotendeels plaatsmaakten voor wat fabrieken en industrie. In 1839 opende de spoorlijn tussen Haarlem en Amsterdam, de eerste spoorlijn van Nederland. Het tracé liep ten noorden van de trekvaart, door Sloterdijk, dat in 1890 tevens een eigen halte kreeg. Rond dezelfde tijd werd er een brug over de trekvaart heen gelegd en ontstond er vanaf het dorp een doorlopende weg richting het zuidelijker gelegen Sloten: de Sloterdijkermeerweg. Deze brug ligt wat westelijker ten opzichte van de huidige Molenwerf – ter hoogte van de huidige Velserweg.



Uitsnede van de Topografische Militaire Kaart uit 1915, waarop Sloterdijk, het treinspoor, trekvaart en de trambaan te zien is. Vanaf Sloterdijk loopt, via de brug over de trekvaart, een weg richting het zuidwesten. Bron: topotijdreis.nl

De trambaan en de Admiraal de Ruijterweg

Een andere ontwikkeling die veel impact heeft gehad op de pre-stedelijke ontwikkeling van het gebied, is de aanleg van een tramlijn naar Sloterdijk door de Electrische Spoorweg Maatschappij. De lijn werd in 1904 geopend en liep van het Spui via Sloterdijk tot aan Haarlem (en later tot Zandvoort). Al snel verschenen er op het relatief goedkope Slotense grondgebied woningen voor met name forenzen. Zo schoof de stad via de Admiraal de Ruijterweg steeds meer op in noordwestelijke richting. De brug over de trekvaart kreeg een tramhalte. Hierdoor kwam de 'kop' van het plangebied bij een kruispunt te liggen, waar zowel de trambaan als wegen richting Sloten, Sloterdijk, Haarlem en Amsterdam samen kwamen.



Uitsnede van een kaart van de Dienst Publieke Werken (1914-1938) waarop de kruising van de Sloterdijkermeer-weg, Admiraal de Ruijterweg en Haarlemmerweg te zien is. Ook het gebouw van de Wereldbibliotheek is aangegeven met schuin tegenover de ingang de brug over de Haarlemmertrekvaart. Uit SAA, DUIZ00376000001.

Wereldbibliotheek

Zo ontstond er een nieuw soort dynamiek in dit landelijke gebied, wat ook leidde tot nieuwe bebouwing. Een voorbeeld daarvan is het oude postkantoor op de hoek van de huidige Willem Leevendstraat en de realisatie van de Wereldbibliotheek in 1922. Na meerdere verhuizingen binnen de stad , vaak wegens ruimtegebrek, besloot deze zich te vestigen aan het einde van de Admiraal de Ruijterweg, waar toen nog geen bebouwing was gerealiseerd. Architect L. Zwiers, uit de kring van H.P. Berlage, ontwierp een gebouw dat bestond uit een drukkerij- en binderijwerkplaats met doeltreffend en modern ingerichte kantoor- en magazijnruimten. Hoewel de Wereldbibliotheek na de annexatie van de gemeente Sloten tot stand is gekomen, dient het in deze context gezien te worden en staat het los van het Uitbreidingsplan Bosch en Lommer uit 1935 dat in de decennia erop de rest van de omgeving in grote lijnen zou bepalen.

De Wereldbibliotheek bepaalt nu de 'kop' van Admiraal de Ruijterweg, maar dat was in 1922 nog niet zo. Toen was op Admiraal de Ruijterweg 553 een villa te vinden die zich op de hoek met de Sloterdijkermeerweg bevond. Ook verderop langs de Haarlemmerweg stond enige bebouwing. De villa is vermoedelijk in de jaren '30-'40 gesloopt voor de aanleg van de Multatuliweg. Op het perceel ten zuidoosten van de Wereldbibliotheek bevond zich een hulpkerk, die tijdelijk een te klein geworden gereformeerde kerk aan de Haarlemmerweg verving.



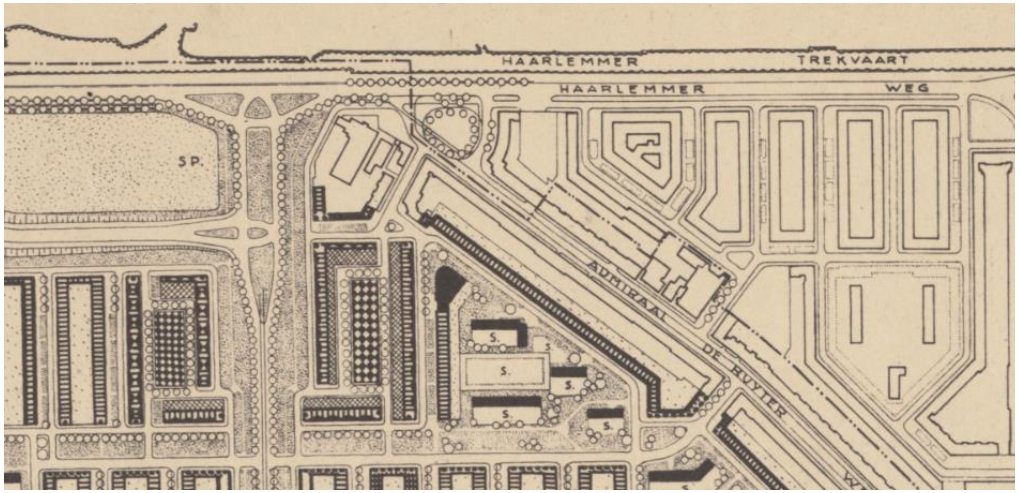
Haarlemmerweg ter hoogte van nummer 651, gezien naar het westen. Met links het gebouw van de Wereldbibliotheek en rechts daarnaast een villa die nu verdwenen is. Uit SAA, J.H. Martelhoff, 010118000190, 1922.

Bebouwing aan de Willem Leevendstraat / Prinses Julianastraat

De annexatie van de gemeente Sloten in 1921 leverde Amsterdam veel nieuwe bouwgrond op die ruimte bood voor grootschalige planmatige uitbreiding. De gemeente Sloten had in 1909 en 1916 al uitbreidingsplannen op laten stellen die voorzagen in de ontwikkeling van woningbouw op het aan de stad grenzende grondgebied. Dit is de basis geweest voor het in de jaren '20 uitgevoerde Plan West. Op het Slotense uitbreidingsplan uit 1916 is bebouwing ingetekend tussen de Haarlemmerweg en de westzijde van de Sloterdijkermeerweg, maar niet op de locatie van het plangebied. Zowel de bebouwingsstrook aan de Admiraal de Ruijterweg tussen de Willem Leevendstraat en de Wiltzanghlaan als de bebouwing aan de

weerszijden van de Willem Leevendstraat zijn na de annexatie gerealiseerd, maar dus niet conform een uitbreidingsplan.
De Willem Leevendstraat heette ten tijde van de annexatie nog de Prinses Julianastraat en was niet veel meer dan een weggetje dat tussen weilanden doorliep, met hier en daar een boerderij.

Bos en Lommer
Bos en Lommer verscheen voor het eerst op de plankaart als het 'Noordgedeelte van Plan West' in 1930. De structuur van dit ontwerp werd gekenmerkt door reeds bestaande stedenbouwkundige elementen, zoals de Admiraal de Ruijterweg en de Wiltzanghlaan. Ook was hier ter hoogte van de A10 al een ringweg ingetekend: de Multatuliweg. Op het Uitbreidingsplan Bosch en Lommer uit 1935 zijn de gedeelten ten oosten en westen van de Multatuliweg meer aan elkaar gespiegeld en vallen deze als één geheel te beschouwen. Ook is aan het oostelijk deel van de Scholendriehoek al haar huidige functie toegekend. De in 1948 opgeleverde Multatuliweg liep van de Haarlemmmerweg naar het Bos en Lommerplein en kruiste de Wiltzanghlaan gelijkvloers. Deze was ontworpen als parkway, stadsstraat met groenstroken en een brede middenberm op het laatste gedeelte tussen de Wiltzanghlaan en de Haarlemmerweg. De weg werd formeel opgeheven op 26 november 1975. Op de plaats hiervan ligt sinds 1966 het dijklichaam en viaducten van de Einsteinweg, onderdeel van de Ringweg A10.



Uitsnede van het herziene Uitbreidingsplan Bos en Lommer, met ter hoogte van de huidige A10 de Multatuliweg met brede groenstroken. Ook is te zien dat het oostelijk deel van de huidige Scholendriehoek overeenkomt met de functie die al in 1935 aan dit gebied is gegeven. Wat verder opvalt, is dat de punt tussen de Haarlemmerweg en Admiraal de Ruijterweg hierop is bedacht als pleinruimte. Uit SAA, KOKA00332000001, 1935.

Scholendriehoek: De inrichting van de openbare ruimte en het gebruik van licht, lucht en ruimte speelt een essentiële rol in de twintigste-eeuwse stedenbouw. Daarin werd groen gezien als onmisbaar element voor een leefbare stad. Het Uitbreidingsplan Bosch en Lommer betekende de eerste wijk die naar deze principes werd ingericht. In plaats van enkele plantsoenen en bomenrijen in de straten, is hier sprake van een ruimtelijk systeem waarin het groen als een aaneengeschakeld systeem doorloopt van de particuliere naar openbare ruimte. Volgens het gedachtengoed van het AUP zorgde men ervoor dat de kinderen onderwijs kregen in een omgeving met optimale bezonning, frisse lucht en contact met groen. De scholen staan daarom als paviljoenachtige bouwwerken middenin een parkachtige ruimte. Deze opzet van vrijstaande schoolgebouwen op een groen tapijt is een cruciaal onderdeel van de groenstructuur in de wijk en dient tevens als sociale ontmoetingsplek. Doordat er vanwege hoge grondprijzen minder 'licht en lucht' tussen de stroken gerealiseerd kon worden dan eigenlijk gewenst was, is de betekenis van deze groene long des te groter, omdat het als onmisbare 'ademruimte' binnen de wijk gezien moet worden.



Kinderen van de Prinses Beatrixschool krijgen les in de tuinklas. SAA, 010009009999, 1953.

De Scholendriehoek behoort in wezen tot een grote structuur ter weerszijden van de Multatuliweg (nu ringweg A10). De opzet van de gebouwen aan weerszijden getuigen daar nu nog van. Sinds de transformatie van de Multatuliweg tot onderdeel van de verhoogde ringweg A10 is een deel van die ruimtelijke context verdwenen en wordt de scholendriehoek hierdoor doorsneden. Als gevolg hiervan is minder duidelijk afleesbaar dat ook de strook waarin het Elseviergebouw en de Hendrick de Keyserschool staan tot deze zo zorgvuldig vormgegeven groenstructuur behoort. Generieke aanpassingen van de straatprofielen en beplanting in de Wiltzanghlaan en Krelis Louwenstraat versterken dat effect.

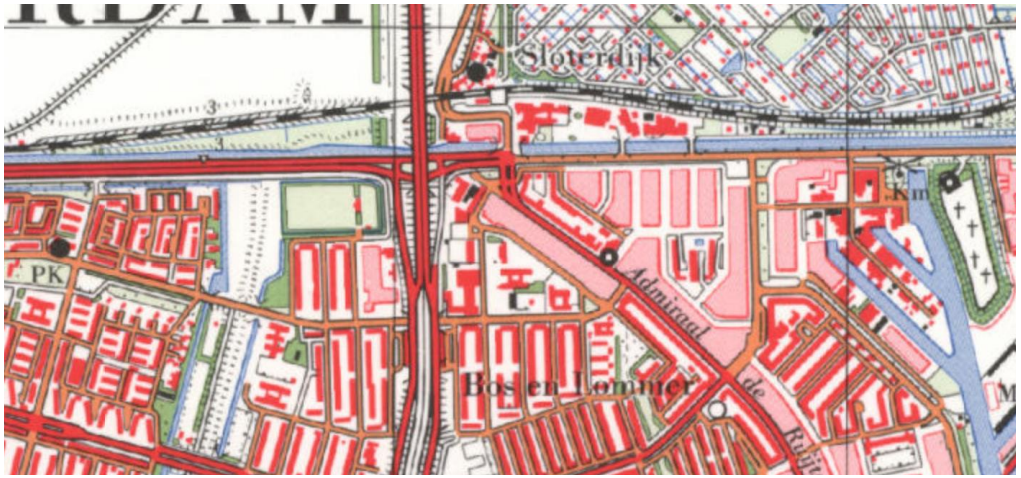


Luchtfoto van het gebied uit 1955 met Multatuliweg en verbinding met het dorp Sloterdijk. Daar waar de Admiraal de Ruijterweg en Haarlemmerweg samenkomen, is groene pleinruimte gecreëerd. Uit SAA, Collectie Stadsarchief Amsterdam, A04139000287, 1955.

Ondertussen maakte het gebied ten noorden van de Haarlemmertrekvaart ook een grote transformatie door. In 1955 kwam er een doorgaande weg met een nieuwe vaste en bredere brug over de Haarlemmertrekvaart: de Zoutmanbrug, zodat vanuit de Admiraal de Ruijterweg dwars door de eerder gerealiseerde pleinruimte op de kruising met de Haarlemmerweg naar het noorden kon worden doorgereden. Deze verving de westelijker gelegen oude brug, waardoor de 'kop' van het plangebied een andere stedenbouwkundige betekenis kreeg. Voor zowel de aanleg van de A10 als het doortrekken van de Admiraal de Ruijterweg werd veel van de historische bebouwing van Sloterdijk gesloopt. Bovendien kwam door deze ontwikkelingen het plangebied in de oksel tussen de A10 en de drukke Haarlemmerweg komen te liggen en is veel van het pre-stedelijk karakter ervan verloren gegaan.



Uitsnedes van de Topografische Militaire Kaart.
Links het plangebied in 1938: het plangebied is opgehoogd en klaar voor ontwikkeling. De Sloterdijkermeerweg die vanaf de oude brug richting Sloten liep, is hierbij gesneuveld. In plaats daarvan is een tijdelijke weg aangelegd die de Haarlemmerweg verbindt met de Hoofdweg.
Rechts het plangebied in 1958: de Multatuliweg is gerealiseerd en er is een nieuwe brug over de trekvaart aangelegd die meer oostelijk aantakt op de Haarlemmerweg. Langs de Multatuliweg bevindt zich nog een brede groenstrook. Ook de Willem Leevend- en Sara Burgerhartstraat, alsmede de Scholendriehoek zijn gerealiseerd.
Bron: topotijdreis.nl



Uitsnede van de Topografisch Militaire Kaart uit 1975: de Multatuliweg (en een groot deel van Sloterdijk) heeft plaatsgemaakt voor de verhoogde Einsteinweg. Ook de groenstrook alsmede de verbinding tussen de beide gebieden aan de weerszijden van de weg is hierdoor verdwenen. Aan de noordzijde van de trekvaart is een kantoorstrook gerealiseerd. Bron: topotijdreis.nl



Uitsnede van een luchtfoto uit 1968, genomen in zuidelijke richting. De Einsteinweg is gerealiseerd en een afrit loopt vlak langs het gebouw van de wereldbibliotheek. Ondertussen zijn ook het Elseviergebouw en de Hendrick de Keyserschool in het plangebied gebouwd. Uit SAA, 010009015581, 1968

Cultuurhistorische waarde

De bebouwing

De bebouwing en verkaveling van Bosleeuw (de wijk) vertonen veel gelijkenissen met de oorspronkelijke plankaart voor Bosch en Lommer uit 1935, zoals die door de Afdeling Stadsontwikkeling is opgesteld. Voor het plangebied Entree Gulden Winckel geldt dit vooral voor de scholendriehoek. De strook tussen de A10 en de Krelis Louwenstraat heeft een andere invulling gekregen. Maar gesteld kan worden dat Bos en Lommer onderdeel uitmaakt van een baanbrekend stedenbouwkundig ontwerp. De strokenbouwvarianten uit de late jaren dertig en van kort na de oorlog geven een helder beeld van de principiele zoektocht in Amsterdam naar een open stedenbouw, een optimale volkshuivesting en een rationele architectuur temidden van een integraal ontworpen groenstructuur. Op enkele vooroorlogse ontwikkelingen na (in het plangebied de bebouwing langs de Admiraal de Ruijterweg en de Willem Leevendstraat), is het hele gebied vanaf het eind van de jaren ‘40 tot ruwweg het begin van de jaren ‘60 tot stand gekomen en grotendeels bewaard gebleven en daarmee van cultuurhistorische waarde.

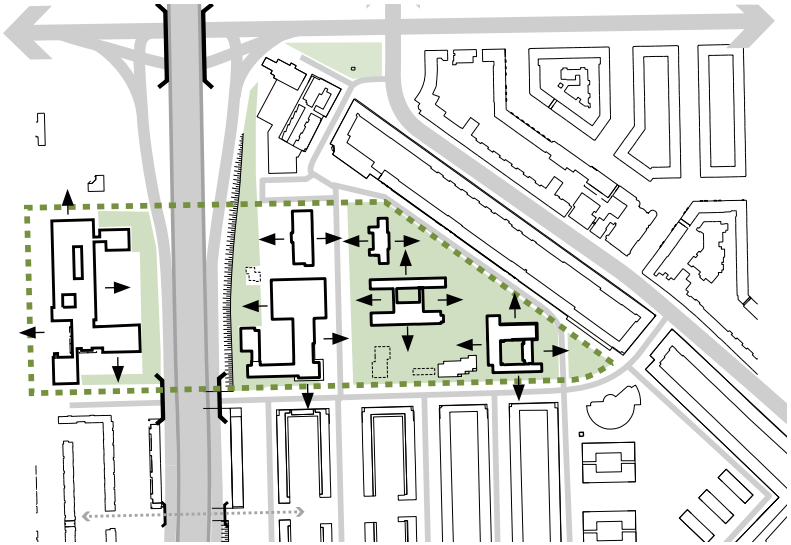
De strook langs de A10 waar men de wens heeft om nieuwbouw toe te voegen aan de bestaande bebouwing, sluit grofweg aan op twee tijdslijnen. Het noordelijk deel sluit aan op het min of meer gesloten bouwblokje aan de Willem Leevendstraat. In het blokje bevinden zich ook twee monumenten. Deze twee gebouwen aan de Admiraal de Ruijterweg van rond 1920 bepalen samen met de 20-40-bebouwing het karakter aan de Haarlemmerweg en van de Willem Leevendstraat.
Het zuidelijk deel van de strook kan worden gezien als onderdeel van de scholendriehoek, een gebied met een bijzondere stedenbouwkundige opzet met groen en een reeks monumenten. De verkaveling en volumeopbouw in het gebied hebben een eigen karakter naar de denkbeelden over architectuur, stedenbouw en onderwijs tussen 1950 en 1960 (AUP). De gebouwen staan los in de ruimte en zijn overwegend samengesteld uit meerdere volumes met een eigen karakter en functie waardoor ze aan alle kanten een eigen relatie hebben met die ruimte. Er zijn geen achterkanten. De gebouwen hebben ook een ruimte rondom of nadrukkelijk vóór het gebouw die van belang is voor het functioneren en ervaren ervan. Binnen het plangebied zijn alle gebouwen uit de periode van het AUP benoemd tot monument.

De openbare ruimte en groenstructuur

De structurele opzet van de groenaanleg in de Bosleeuw, waar de scholendriehoek onderdeel van uitmaakt, is van grote cultuurhistorische waarde. Daarnaast is ook de groenstructuur van grote waarde. Deze kan worden gezien als contravorm van de bebouwing en vervult vanuit stedenbouwkundig perspectief een complementaire rol. Het staat bovendien niet op zichzelf, maar vormt een wezenlijk onderdeel van de aanhechting met de gehele wijk Bos en Lommer alsook met de Westelijke Tuinsteden.



Plankaart Bosch en Lommer uit 1935; de strookverkaveling en de spiegeling vallen op


vrijstaande gebouwen alzijdig georienteerd op hun (groene) omgeving

Monumentale panden in het plangebied

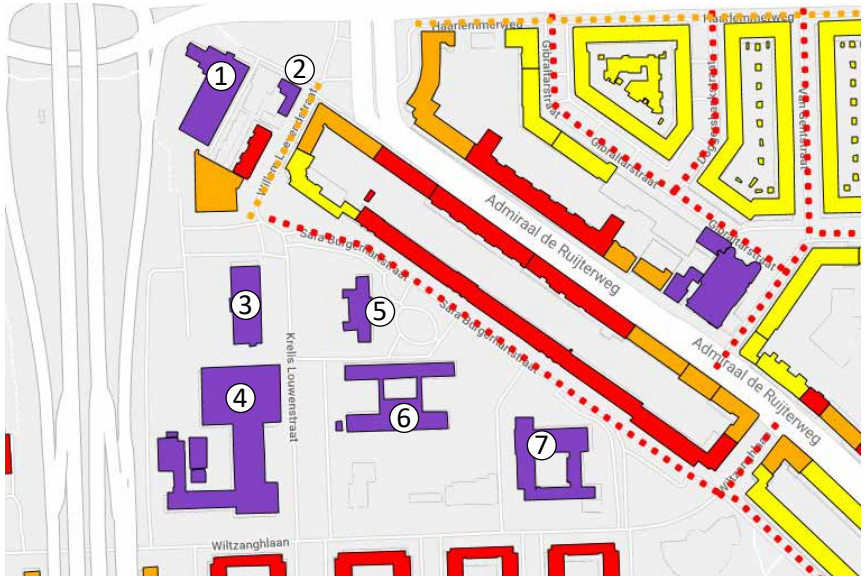
De bestaande bebouwing in het plangebied heeft een hoge architectonische waardering en bestaat grotendeels uit gemeentelijke monumenten. Voor gebouwen die geregistreerd staan als monument of als beoogd monument gelden regels. Bedoeling is dat het gebouw zoveel mogelijk in zijn oorspronkelijke vorm behouden blijft. Er geldt een restauratieve aanpak. Te behandelen als beschermd volgens Erfgoedverordening. Handhaven en herstellen van de oorspronkelijke elementen in vorm, maat, materiaal, detaillering, verhouding en kleur. In geval van (een) storende verminking(en) dient de oorspronkelijke bouwmassa te worden gereconstrueerd. Dit geldt ook voor het interieur van het gebouw.

In het plangebied bevinden zich de volgende geregistreerde en beoogde monumenten (zie kaartje hiernaast):

1. Voormalig Wereldbibliotheek (Lindenbaum), gemeentelijk monument.
(Admiraal de Ruijterweg 545-547)
De oorspronkelijke administratie, drukkerij, zetterij en binderij van de Maatschappij tot goede en goedkope lectuur (genaamd Wereldbibliotheek, gebouwd in 1922 naar het ontwerp van de architect L. Zwiers. Het pand wordt beschouwd als een markant object binnen het oeuvre van Zwiers en is cultuurhistorisch gezien van groot belang. Architectuurhistorisch is er sprake van een bijzonder ontwerp in de geest van de Amsterdamse School en het Duits Expressionisme. Daarnaast heeft het pand een markante stedenbouwkundige situering, enigzins haaks op de Haarlemmerweg. Aan de achterzijde van het gebouw was een gelijkvloerse fabriekshal gevestigd waarin zich de binderij en de drukkerij bevonden. Deze hal is momenteel een zeer onsamenhangend geheel van allerlei oude en nieuwe bouwdelen en heeft niet veel waarde. Deze hal hoeft niet behouden te blijven.



1. Voormalig Wereldbibliotheek (Lindenbaum)



uitsnede uit waarderingkaart architectonische en stedenbouwkundige kwaliteit

legenda:

Orde 1: De geregistreerde en beoogde rijks- en gemeentelijke monumenten

Orde 2: Monumentwaardige bouwwerken met een nadrukkelijke architectonische verbijzondering en bouwwerken met een bijzondere cultuurhistorische betekenis.

Orde 3: Karakteristieke bouwwerken met architectonische en/of stedenbouwkundige meerwaarde

basisorde: Voor de periode kenmerkende bouwwerken met basiskwaliteit

stedenbouwkundige zone B: Beschermingswaardige zone met een nadrukkelijke stedenbouwkundige verbijzondering, dikwijls onderdeel van een bijzondere ruimtelijke structuur, al dan niet gerealiseerd volgens een belangrijk stedenbouwkundig plan.

stedenbouwkundige zone C: Karakteristieke zone met stedenbouwkundige meerwaarde.

2. Voormalig postkantoor, gemeentelijk monument (Admiraal de Ruijterweg 537)
Het voormalige postkantoor aan de Admiraal de Ruijterweg is stedenbouwkundig van belang als referentie aan de pre-stedelijke context van het dorp Sloterdijk. Naast het voormalig postkantoor staan alleen nog de voormalige Wereldbibliotheek en een rijtje woningen aan de Willem Leevendstraat als herinnering aan het dorp Sloterdijk ten zuiden van de Haarlemmerweg. Alle overige bebouwing is in de loop van de twintigste eeuw verloren gegaan door uitbreidingen van de gemeente Amsterdam en infrastructurele ingrepen. Er is ensemblewaarde met het belendende rijtje woningen in Amsterdamse Schoolstijl en een perceel verder gelegen, de voormalige Wereldbibliotheek. Architectuurhistorisch is het van belang vanwege de zorgvuldige vormgeving die gekenmerkt wordt door ingetogen Amsterdamse Schoolelementen, waarbij de markante ligging op de hoek van de Admiraal de Ruijterweg en de Haarlemmerweg geaccentueerd is. Het gebouw is op hoofdlijnen en details gaaf bewaard gebleven.



2. Voormalig postkantoor

3. Elseviergebouw, gemeentelijk monument (Sara Burgerhartstraat 25)
Het kantoorgebouw Zaanstad uit 1964 (later 'Elseviergebouw') is een goed voorbeeld van een zeer zorgvuldig ontworpen gebouw in functionalistische stijl en is architectuurhistorisch van groot belang vanwege zijn ontegenzeggelijke esthetische kwaliteiten. Het maakt deel uit van het oeuvre van de architect W.M. Dudok en geldt als een representatief voorbeeld voor zijn latere, naoorlogse werk waarbij is gestreefd naar een eenheid en eenduidigheid binnen heldere hoofdvormen.
De oorspronkelijke hoofdingang met een grote licht omhoog lopende luifel is nu nogal vreemd gelegen richting het talud van de snelweg A10. Dit komt omdat de A10 in het oorspronkelijke plan niet als verhoogde snelweg, maar als ruime parkway op maaiveldniveau gepland was. Desalniettemin heeft het gebouw nog altijd een hoge beeldbepalende waarde omdat het met 12 bouwlagen veruit het hoogste gebouw in de omgeving is. In 2015 werd het exterieur gerenoveerd met behoud van de oorspronkelijke architectonische kwaliteit. Ook is het interieur gewijzigd en dit heeft weinig gevolg gehad voor de architectuurhistorische waarde, die vooral in de krachtige vormgeving van het exterieur en de stedenbouwkundige context besloten ligt. In de huidige situatie huisvest het gebouw studenten en is er een hostel in gevestigd.



3. Elseviergebouw

4. Hendrick de Keyser (voormalige Technische School), gemeentelijk monument (Krelis Louwenstraat 1)
Het schoolcomplex heeft stedenbouwkundige waarde vanwege de samenhang met de omgeving en vanwege de beeldbepalende ligging op de hoek van twee straten. Het bouwwerk heeft architectuurhistorische waarde vanwege het zorgvuldige architectonische ontwerp in modernistische stijl. De verschijningsvorm wordt gekenmerkt door een ruime opzet met blokvormige volumes van verschillende omvang en hoogte die tegen elkaar aan staan of in elkaar schuiven, evenwichtig maar steeds niet symmetrisch. Het gebouw weerspiegelt de vernieuwende ideeën aangaande scholenbouw zoals die in de periode na de Tweede Wereldoorlog zijn ontwikkeld. Dit blijkt onder meer uit de opzet met op het zuiden gelegen klaslokalen, een vrijwel vrijstaande gymzaal, een min of meer geïsoleerde binnenplaats, omringende groenstroken, en de nadruk op veel licht, lucht en ruimte. In zijn opzet en vormgeving geeft het complex een goede indruk van het oeuvre van architect Amo Nicolaï. Het meest bijzondere en waardevolle aan het complex is de gave, nog grotendeels originele, staat waarin het verkeert met het betonreliëf van Lex Horn op de gevel. De

ensemblewaarde met de omringende scholen aan de Krelis Louwen- en Sara burgerhartstraat (scholendriehoek) draagt verder bij aan deze betekenis.



4. Hendrik de Keyser (voormalige Technische school)

5. Voormalig Prinses Margrietschool (kleuteronderwijs), gemeentelijk monument (Krelis Louwenstraat 4)
De door Dienst Publieke Werken ontworpen TT-vormige school daterende uit 1953 weerspiegelt in zijn opzet en vormgeving op een goede herkenbare manier de vernieuwende ideeën omtrent scholenbouw in de eerste decennia na de Tweede Wereldoorlog. Het is zowel in hoofdvorm alsook in de detaillering gaaf bewaard gebleven. Een gangloze school heeft als voordeel dat de lichttoevoer en de luchtcirculatie optimaal verloopt. Ook hoeft dit type niet op het zuiden worden georiënteerd maar kon vrij op de kavel worden geplaatst. De betekenis van het gebouw, als een groene oase en sociaal ontmoetingspunt bevindt zich ook op stedenbouwkundig gebied, in de wisselwerking tussen gebouw, wijk en groenzone. Het accent op de groene buitenruimte past ook geheel in de opzet van de tuinstad.

6. Voormalig Prinses Beatrixschool, gemeentelijk monument (Sara Burgerhartstraat 5)
De H-vormige school maakt deel uit van een scholencomplex op het driehoekige perceel tussen de Sara Burgerhartstraat, de Wiltzanghlaan en de Krelis Louwensstraat. De betekenis van het gebouw, als een groene oase en sociaal ontmoetingspunt bevindt zich ook op stedenbouwkundig gebied, in de wisselwerking tussen gebouw, wijk en groenzone.

7. Voormalig Daniel Goedkoopschool, gemeentelijk monument (Sara Burgerhartstraat 1-3)
De uit 1958-59 daterende Daniel Goedkoopschool maakt onderdeel uit van een cluster van in opzet paviljoen-achtige scholen die gebouwd zijn in dezelfde periode. De zorgvuldige zakelijke architectuur is in belangrijke mate nog oorspronkelijk, waarbij de open en ruimtelijke compositie nog volledig in tact is.



5. Voormalig Prinses Margrietschool



6. Voormalig Prinses Beatrixschool

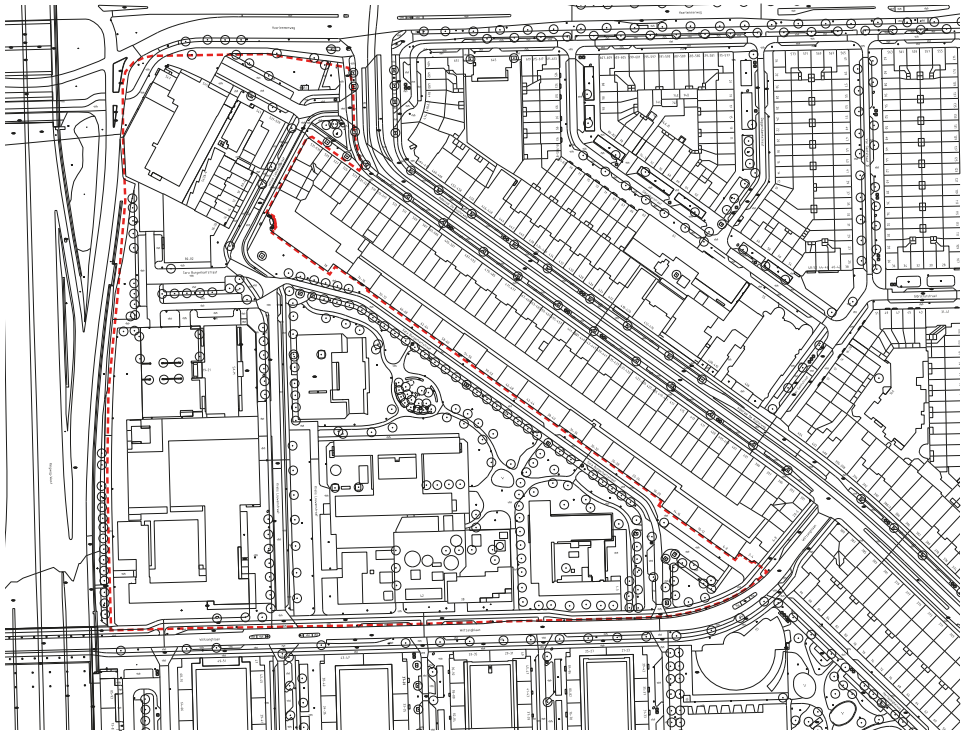


7. Voormalig Daniel Goedkoopschool

2.4 HUIDIGE SITUATIE PLANGEBIED

Plangrens

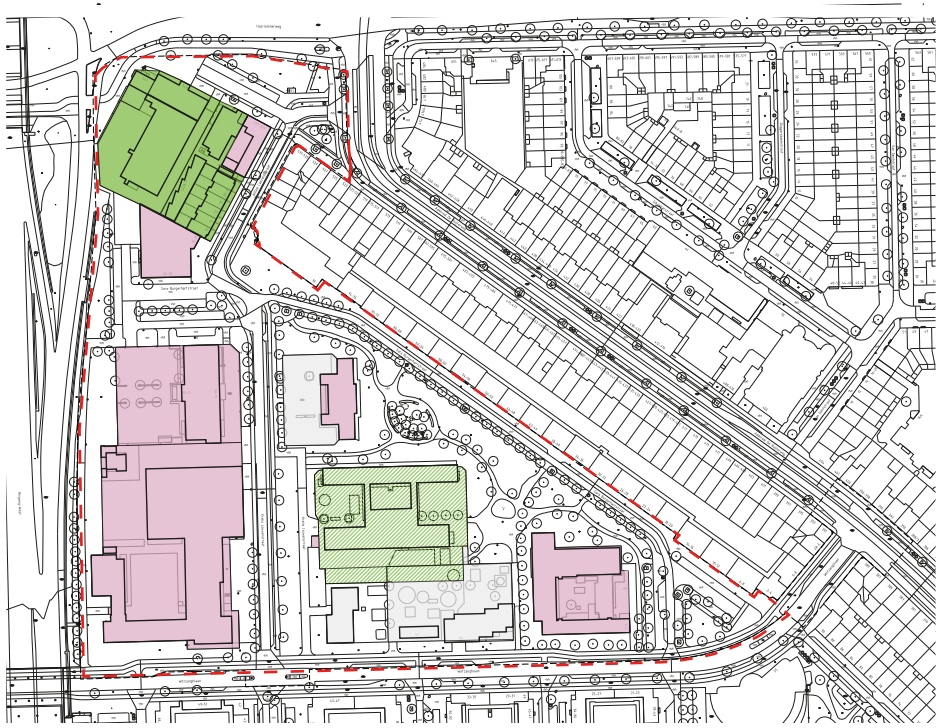
Onder de plangrens wordt het gebied verstaan waarbinnen de ontwikkelingen plaatsvinden. Globaal vallen hieronder de scholendriehoek, de strook tussen het talud van de A10 en de Krelis Louwenstraat en het entreegebied met het plantsoen voor het gebouw van de oude drukkerij 'Lindenbaum'. Mocht het nodig zijn dat als gevolg van de ontwikkelingen er maatregelen nodig zijn aan de kruispunten, dan zullen deze worden toegevoegd



plangrens

Eigendomssituatie

Op de uitgegeven percelen van de corporaties is nog relatief veel ruimte onbebouwd. Deze onbebouwde ruimten liggen voornamelijk tussen de A10-West en de westkant van de bestaande bebouwing.



kadastrale grenzen

Juridisch-planologische kaders

Het geldende regime voor het grootste deel van het verkenningsgebied EGW is het bestemmingsplan ‘In den Gulden Winckel (2013)’. Voor een beperkt deel van het gebied geldt het bestemmingsplan Landlust en Gibraltarbuurt (2016). Verdichting en woningbouw in EGW zoals voorgesteld in de stedenbouwkundige visie zullen qua gebruik en qua bouw niet in het bestemmingsplan gaan passen en leiden tot een afwijkingsaanvraag.

Naar verwachting treedt de Omgevingswet op 1 januari 2022 in werking. Bovengenoemde bestemmingsplannen zullen na inwerkingtreding opgaan in het Omgevingsplan van Amsterdam. Ook onder de Omgevingswet blijft het mogelijk om af te wijken van het Omgevingsplan. De ontwikkeling zal hoe dan ook met één of meerdere omgevingsvergunningen in afwijking van het Omgevingsplan gefaciliteerd kunnen worden.



verbeelding vigerend bestemmingsplan In Den Gulden Winckel



verbeelding vigerend bestemmingsplan Landlust en Gibraltarbuurt

Huidige functies

Het plangebied bestaat hoofdzakelijk uit losstaande niet-woongebouwen met uitzondering van een rijtje woningen aan de Willem Leevendstraat en boven de Lidl.

1. Buurtkamer en dagopvang
2. Jeugd(opvang)voorzieningen
3. Multatulischool voor primair onderwijs
4. Speeltuinvereniging
5. Voormalig ROC-gebouw in bezit en in gebruik van een Turkse vereniging
6. Voormalig Hendrick de Keyserschool nu in gebruik als bedrijfsverzamelgebouw
7. Het voormalige Elseviergebouw nu eerste twee bouwlagen een hostel en daarboven huisvesting voor studenten
8. Plint Lidl-supermarkt met daarboven deels een biljartcentrum en verder wonen
9. Voormalig wereldbibliotheek/Lindenbaum nu in gebruik voor bedrijvigheid
10. Woonzorgcomplex van Amsta
11. Voormalig schoolgebouw nu in gebruik door Moskee Badr

Afgezien van het bedrijfsverzamelgebouw en de jeugdvoorzieningen trekken de moskee en de Lidl veel mensen naar het gebied. De Lidl heeft zelfs een bovenwijkse aantrekkingskracht. De laatste twee genoemden geven op bepaalde momenten overlast in de omgeving zowel qua verkeer als qua bezoekers. In de omgeving buiten het verkenningsgebied EGW wordt vooral gewoond met hier en daar wat kleinschalige bedrijfjes in de plint langs de Admiraal de Ruijterweg en het zuidelijke deel van de Wiltzanghlaan.
Ondanks de aanwezigheid van deze uiteenlopende functies in het verkenningsgebied lijken de verschillende functies - met uitzondering van de scholendriehoek- niet van elkaars aanwezigheid te profiteren, zoals tijdens een aantal schouwen is geconstateerd. Dit is op zichzelf geen probleem, maar de combinatie grote bedrijven, onbebouwde gronden, en beperkte woonfuncties maakt dat de sociale veiligheid van de buurt met name in de avonduren kwetsbaar is. Dit signaal wordt bevestigd door de gebiedsmakelaar van deze buurt. In dat opzicht is het niet gek om het woon- en leefklimaat hier te verbeteren door middel van ruimtelijke ingrepen, zoals aanpak kwaliteit van openbare ruimte, intensiveren programma en verhogen van de bebouwingsdichtheid in het gebied.

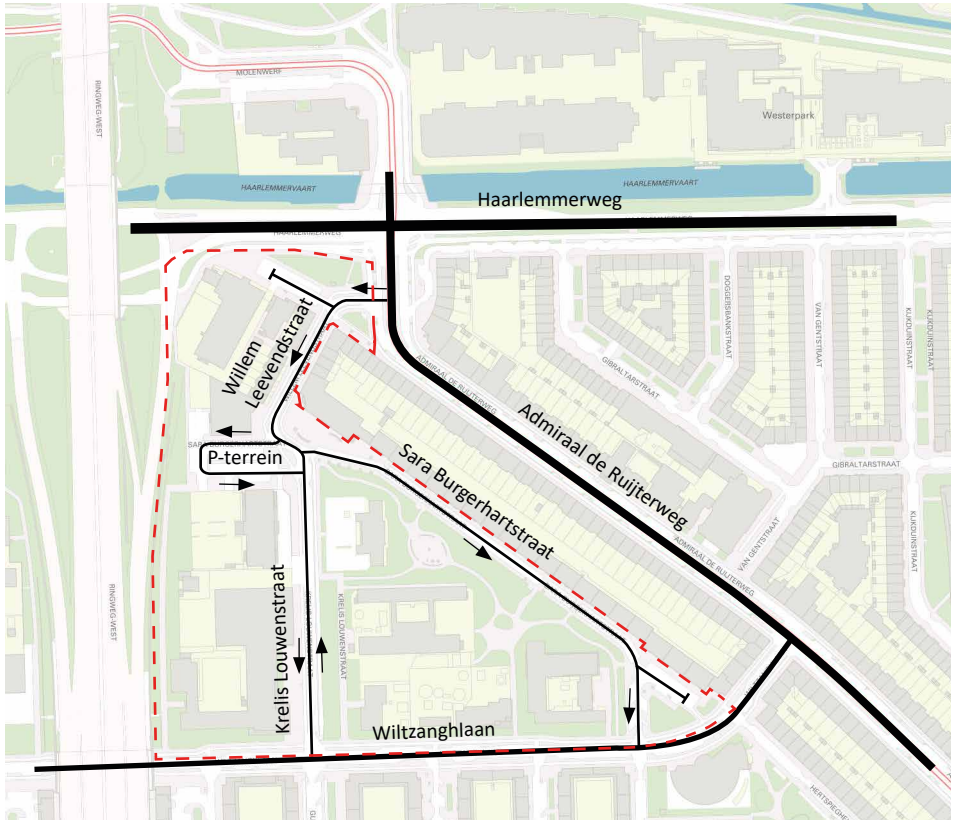


legenda: functiekaart

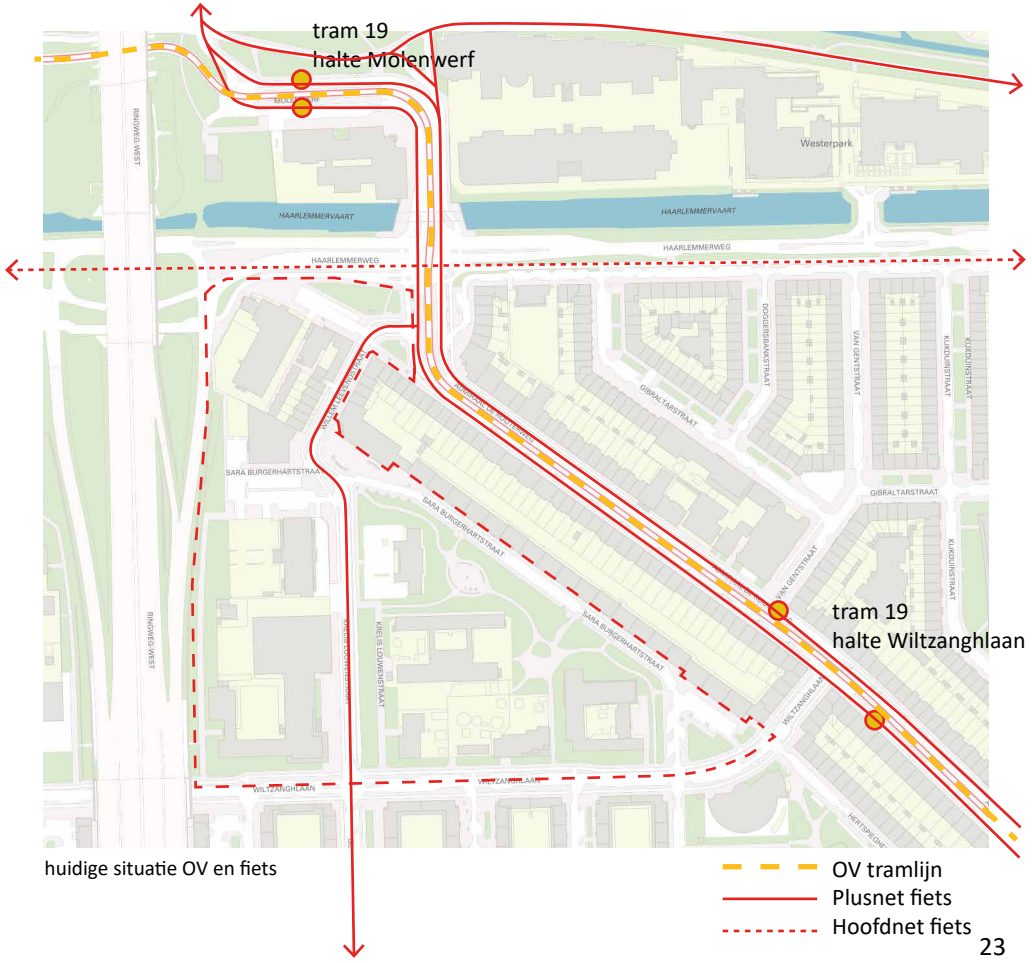
- detailhandel
- zorg, onderwijs, religie
- activiteiten en ontmoeting
- bedrijven
- hotel / logies, horeca
- kantoor

Verkeerssituatie

Het plangebied wordt aan twee kanten ontsloten. Vanaf de Wiltzanghlaan aan de zuidkant kan men via de Krelis Louwentraat het gebied in en uit, en aan de noordkant kan men via de Willem Leevendstraat het gebied in en via de Sara Burgerhartstraat het gebied weer uit. Met name de verbinding vanaf de Admiraal de Ruijterweg zorgt ervoor dat er doorgaand autoverkeer door de wijk gaat. Daarnaast bevindt zich een supermarkt en een moskee in het gebied die zorgen voor veel verkeersbewegingen. De openbare ruimte voor de supermarkt is ingericht als een parkeerterrein en heeft verder weinig kwaliteit.
Daarnaast loopt er in noord-zuid richting een plusnet fiets door het gebied. Deze gaat ook door de Willem Leevendstraat en de Krelis Louwenstraat. Met name op de plek waar de toegang naar het parkeerterrein zit is de verkeerssituatie is niet helder en zorgt voor onveilige situaties. Het doel is om de goede bereikbaarheid van het gebied en de voorzieningen te behouden, maar ook ervoor te zorgen dat er geen doorgaande route meer door de buurt loopt. De buurt wordt autoluw ingericht (alleen voor bestemmingsverkeer) en de voetganger en de fietser krijgen de ruimte.



huidige situatie auto-ontsluiting



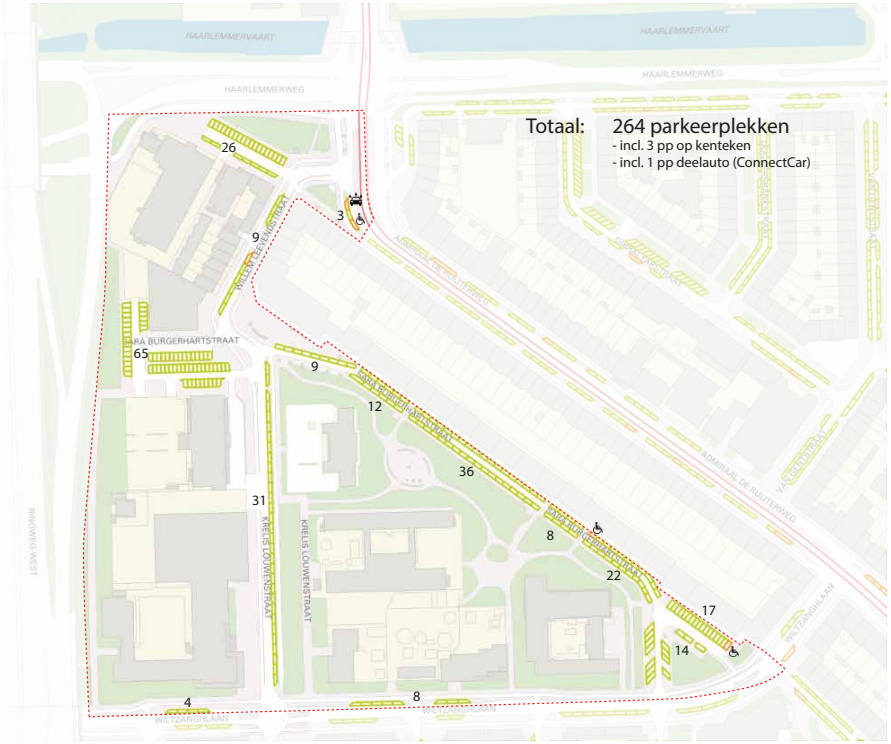
huidige situatie OV en fiets

Parkeerplaatsen

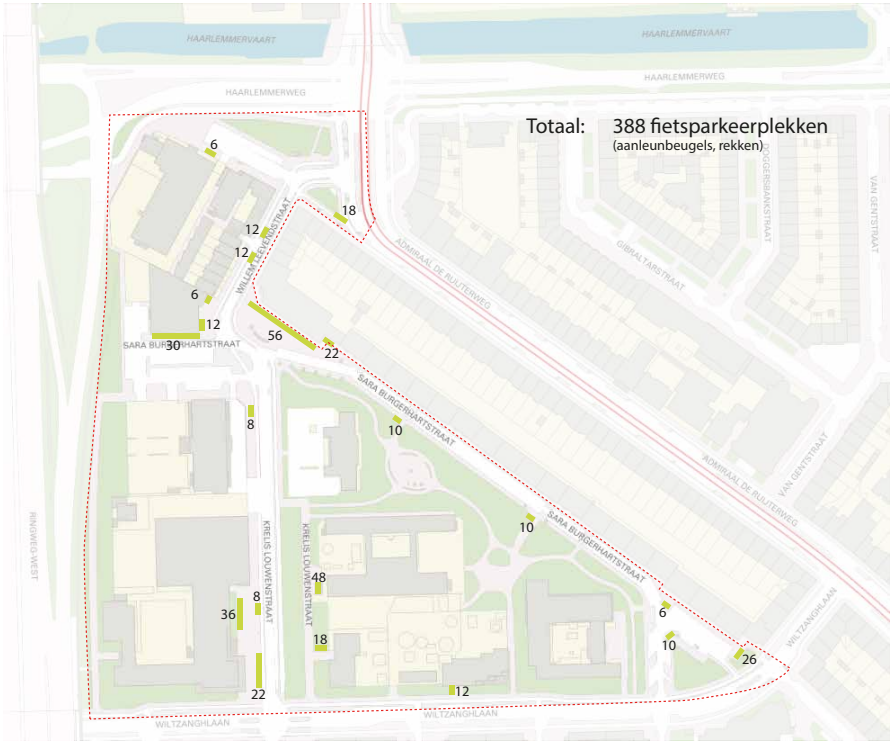
Uit de gegevens uit de integrale parkeerdrukmeting 2017 blijkt dat de parkeerdruk naar Amsterdamse begrippen niet hoog is: 63,8% (>85% is wel hoog). De parkeeroverlast op vrijdag van de moskee en de Lidl geven de indruk dat er in de directe omgeving van deze functies op piekmomenten een veel hogere parkeerdruk is. Als de huidige situatie als uitgangspunt wordt genomen is te veronderstellen dat er doorgaans voldoende parkeercapaciteit is voor de in de buurt aanwezige functies, met uitzondering van piekmomenten.

In het plangebied is een telling gedaan naar het aantal autoparkeerplekken in de openbare ruimte. Een groot deel van deze parkeerplekken is gesitueerd op een plek die in de herontwikkeling anders zal worden ingericht. Deze parkeerplekken zullen volgens de nieuwe parkeernormen worden teruggebracht in het gebied.

Met betrekking tot het fietsparkeren is in de huidige situatie opvallend dat voor het Elsevier gebouw parkeeroverlast ontstaat. Ook rondom de Willem Leevendstraat staan veel fietsen los in de openbare ruimte omdat de rekken al vol zijn en ook zijn er piekbelastingen op het plein voor de moskee. In de toekomst zal voldoende fietsparkeercapaciteit worden opgenomen in de openbare ruimte.



huidig aantal parkeerplekken voor auto's in openbare ruimte



huidig aantal parkeerplekken voor fietsen in openbare ruimte



foto huidige situatie Krelis Louwenstraat met zicht op Elseviergebouw



foto huidige situatie parkeerterrein voor de supermarkt



foto piekbelasting fiets- en scooterparkeren op plein voor de moskee



foto huidige situatie scholendriehoek met zicht op Sara Burgerhartstraat

3. VISIE OP HET GEBIED

Visie
Een prettige, groene woonwijk, waar men fijn kan wonen, werken, verblijven en ontmoeten, met het gemak van de buurtvoorzieningen. Dat is het toekomstige beeld het gebied Entree Gulden Winckel.

Cultuurhistorische waarde koesteren
In het vorige hoofdstuk is de ontstaansgeschiedenis van het gebied uitgebreid beschreven en daaruit blijkt dat de cultuur-historische kwaliteiten van het EGW groot zijn. Zowel de identiteit van het gebied als onderdeel van drie tijdperken (Préstedelijk, gordel 20-40 en het AUP) als de baanbrekende stedenbouwkundige opzet van het AUP van Van Eesteren (40-60), liggend in een AUP- groenstructuur vervult een belangrijke stedenbouwkundige waarde die gekoesterd dient te worden. Er zal daarom met respect voor het verleden aan een mooi toekomstig beeld worden gewerkt.

De structuur verhelderen
Door elke ingreep verandert de bestaande context, en daarmee ook het karakter van de plek. De waarde is dus groot, maar in de huidige situatie komt dit niet geheel tot uiting. Bij de bebouwing aan de noordkant, Lindenbaum en het oude postkantoor, is de historische link met dorpje Sloterdijk verloren gegaan doordat de wegenstructuur herhaaldelijk is veranderd. Het blok bestaat uit meerdere gebouwen uit verschillende periodes met een achterterrein waar zich een aantal bedrijfjes en parkeerplaatsen bevinden.
De vrijstaande bebouwing van de Hendrik de Keyserschool en het Elseviergebouw kunnen worden beschouwd als onderdeel van de scholendriehoek. Net als de oude HTS aan de andere kant van de A10. Vanuit vogelvlucht is deze structuur nog goed herkenbaar. Echter wordt de visuele verbinding van het groene tapijt met daarin zorgvuldig geplaatste gebouwen teniet gedaan door de verhoogde A10 die er nu dwars doorheen ligt. De beoogde kwaliteit van de scholendriehoek en met name de verblijfskwaliteit van de gebieden tussen de gebouwen en het talud van de A10 is grotendeels verloren gegaan. De alzijdigheid van de AUP-gebouwen is aanwezig maar geeft niet de beoogde kwaliteit aan de ruimte eromheen waardoor de gebouwen minder goed tot hun recht komen. De nu tot ‘achterkanten’ verworden gebieden zijn erg onaantrekkelijk en worden gedomineerd door parkeren.

Er kan gesteld worden dat de stedenbouwkundige opzet van het gebied in de loop der jaren is verrommeld. De oriëntatie van de gebouwen is verstoord, zichtlijnen lopen dood en overal wordt geparkeerd. Het achtergebied is openbaar, maar er is geen zicht op vanuit de gebouwen, waardoor dit gebied als sociaal onveilig wordt ervaren. En dit komt de leefbaarheid niet ten goede. Een disfunctionerende openbare ruimte wordt daarom als een symptoom van de verrommelde stedenbouwkundige structuur gezien. Doel is om het gebied te ‘ontrommelen’ door de structuur te verhelderen en samenhang te brengen in het gebied. Daardoor ontstaat een openbare ruimte die goed functioneert wat de leefbaarheid juist ten goede komt.

Daarnaast is het doel is om de cultuurhistorische waarde tot uitdrukking te laten komen. De geschiedenis moet worden gekoesterd en zichtbaar gemaakt worden, maar wel met de eisen van nu.
Een raamwerk van openbare ruimte moet ervoor zorgen dat gebieden zichtbaar met elkaar verbonden worden en dat er prettige verblijfsplekken ontstaan waardoor de leefbaarheid van het gebied wordt verbeterd. Er ligt dus een grote opgave voor de openbare ruimte. Maar openbare ruimte functioneert alleen goed als deze goed zichtbaar is, zowel vanuit de bebouwing als vanuit de overige openbare ruimte.

Oud en nieuw met elkaar verbinden
De komst van de A10 dwars door het gebied heeft de originele opzet blijvend aangetast. Met name de zichtbaarheid en bruikbaarheid van het gebied gelegen aan de voet van het talud is verloren gegaan, maar de ruimte is nog steeds aanwezig. Deze grote ruimte kan in potentie een veel nuttiger doel dienen dan in de huidige context. Deze ruimte kan bij uitstek worden gebruikt om de structuur van het gebied te verbeteren en te transformeren naar een aantrekkelijk, leefbaar woon- en verblijfsgebied. Er wordt een nieuwe realiteit gemaakt door oud en nieuw met elkaar te verbinden. Een nieuwe structuur wordt toegevoegd in het gebied waarbij de bestaande cultuurhistorische waarden worden gerespecteerd. Bebouwing wordt ingezet om langs het talud representatieve voorgevels te creëren die zicht geven op de kant van de bestaande bebouwing die nu naar het talud georiënteerd staat. De nieuwbouw oriënteert zich op de van oorsprong alzijdig ontworpen gebouwen van het AUP waardoor de

alzijdigheid hiervan weer meer tot zijn recht komt. De bestaande bebouwing vormt samen met de nieuwbouw ensembles in het groen. De ruimte op het maaiveld die nu aan de rand ligt, krijgt weer een centrale plek tussen bebouwing waardoor deze ruimte geactiveerd , geïntensiveerd en daardoor beter benut wordt.
Bouwen aan en rond deze monumenten brengt een extra verantwoordelijkheid met zich mee om hier zorgvuldig mee om te gaan. De nieuwe bebouwing sluit aan bij de bestaande monumentale bebouwing en de bouwperiode daarvan, maar vormt tegelijkertijd ook een nieuwe tijdslaag over het gebied die onderdeel uit gaat maken van de bebouwingsstrook langs de A10 en die een link legt met de bebouwing ten noorden van de Haarlemmerweg. Het gebied leeft verder in het heden met zichtbare sporen uit het verleden, waarbij zowel de oud- als de nieuwbouw toekomstig nut vervullen.

Een prettige, groene buurt

Het gebied in de strook maakt een verandering door van 'restgebied' naar een kwalitatief verblijfsgebied dat door toevoeging van programma intensiever gebuikt gaat worden. De bebouwing aan de noordkant voegt zich in zijn omgeving als gesloten bouwblok en vormt een wand aan het vernieuwde plein voor de supermarkt.
Er wordt gebouwd maar er wordt ook vergroend. De verblijfskwaliteit van de openbare ruimte wordt vergroot door het gebied hoofdzakelijk in te richten voor de voetganger en de fietser. De onoverzichtelijke ‘verkeersknoop’ met parkeerplaatsen voor de supermarkt wordt omgetoverd tot een autoluw plein waar men kan verblijven, ontmoeten en gebruik kan maken van de buurtvoorzieningen. De Willem Leevendstraat wordt afgesloten voor autoverkeer en wordt ingericht als een groene woonstraat met een fietsverbinding.
In de scholendriehoek worden de tijdelijke gebouwtjes van het buurtkamer en de speeltuinvereniging verwijderd waardoor er meer ruimte komt voor groen. De scholendriehoek gaat onderdeel uitmaken van de hoofdgroenstructuur, doordat deze wordt aangeheeld en een aaneengesloten verbinding vormt van het Erasmuspark tot aan het Westerpark. De scholendriehoek krijgt een parkachtige uitstraling en staat meer in verbinding met de wijk. Verblijven en spelen staan centraal.

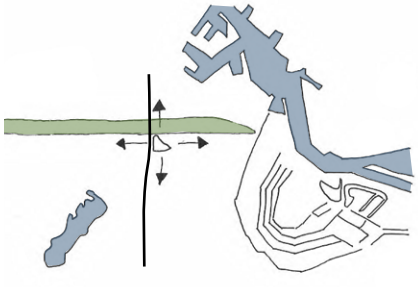
Qua programma wordt er ingezet op een goede balans van wonen en niet-wonen. Enerzijds door ruimte te bieden aan verschillende doelgroepen en type woningen. Voor jongeren, ouderen en gezinnen, zowel sociale huur, middeldure huur als vrije sector. En daarnaast wordt ruimte voor niet-woonfuncties geborgd door ook ruimte te blijven bieden aan de huidige kleinschalige maatschappelijke en commerciële bedrijvigheid. De supermarkt is een belangrijke en gewaardeerde functie in het gebied. Met toevoeging van circa 400-500 woningen wordt invulling gegeven aan de woningopgave van de stad. In combinatie met behoud van de niet-woonfuncties (waaronder de buurtkamer en de supermarkt) zal een levendig en toegankelijker verblijfsgebied ontstaan.
Hoewel alle ingrepen fysieke maatregelen zijn, bevorderen ze daarmee ook sociale doelen voor de buurt zoals sociale cohesie en sociale veiligheid.

Bovenstaand verhaal komt tot uiting in de 9 ruimtelijke uitgangspunten. Deze vormen samen met de daaropvolgende uitgangspunten voor cultuurhistorie, bebouwing, openbare ruimte, verkeer en parkeren, programma en duurzaamheid, de basis voor de toekomstige inrichting.

Uit de inbreng van de participatiesessies komen ook de volgende thema’ s duidelijk naar voren als onderwerpen waar veel belang aan gehecht wordt voor EGW:
1 - bebouwing,
2 - verkeer en parkeren,
3 - verblijfsgebied, groen en leefbaarheid,
4 - wonen werken en voorzieningen .
In de visie komen ook deze thema’s allemaal aan bod. In het participatieverslag in de bijlage wordt aangegeven hoe deze punten zijn meegenomen. Daarnaast is ook een overzicht gemaakt van alle inbreng, dit is verwerkt in een gedachtenroos (zie pagina 66).

De beleidsuitgangspunten van de gemeente, uitgangspunten van de corporaties en de uitkomsten van de participatiefase zijn meegenomen om tot deze visie te komen.

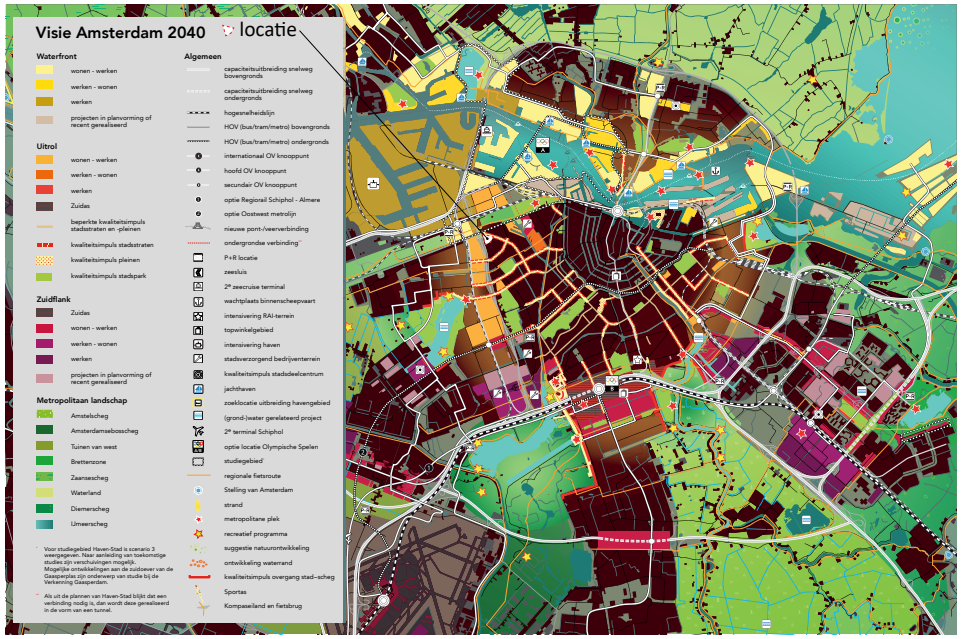
1. De positie van de buurt in de toekomst



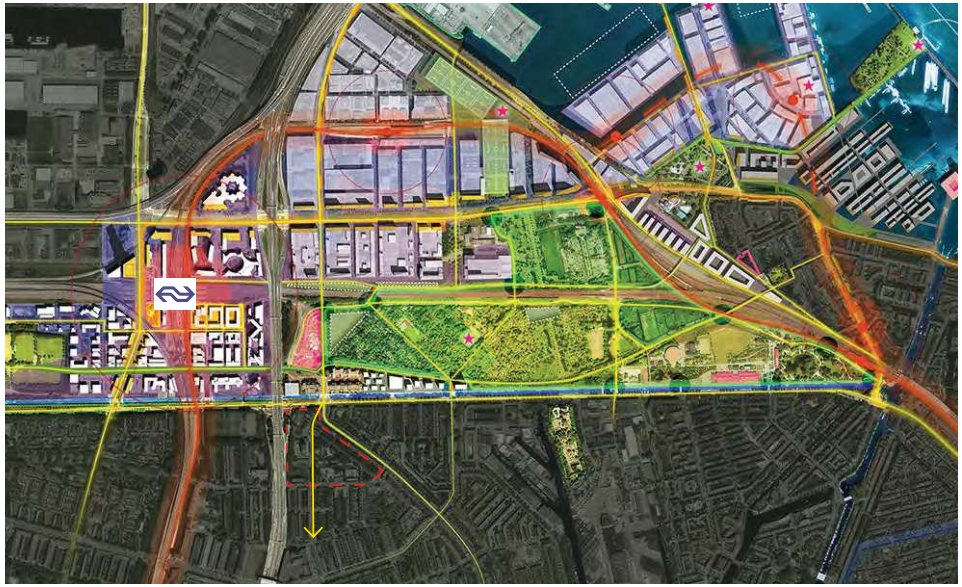
De stad is in ontwikkeling en verandert voortdurend, steeds past zij zich aan aan de wensen van haar gebruikers. Het is een continu dynamisch proces. De stad breidt zich in razend tempo uit waardoor de positie van EGW binnen de stad in de toekomst zal veranderen. In plaats van een ingesloten positie tussen drukke infrastructuur, neemt de buurt straks een centralere plek in de stad in en staat onder meer door afwaardering van de Haarlemmerweg beter in verbinding met het Westerpark, de Brettenzone, station Sloterdijk en in de toekomst Havenstad. De buurt gaat dan onderdeel uitmaken van een belangrijke noord-zuid fietsroute die Sloterdijk en Havenstad verbindt in de richting van het Mercatorplein.

Wellicht dat in de toekomst de A10 wordt aangepast of afgewaardeerd. In de huidige verschijning vormt de A10 een grote barrière in de oost-west verbinding van de stad. Als in de toekomst deze barrière in mindere mate aanwezig zal zijn, zal het plangebied een nog centralere plek in de stad krijgen. Aanbeveling is om rekening te houden met een mogelijkheid in het plangebied om in de toekomst een oost-west verbinding te creëren.

Ook zal door de verduurzaming de gemiddelde auto straks een stuk schoner zijn waardoor maatregelen ten aanzien van fijnstof wellicht in mindere mate noodzakelijk zijn. Ook geluid zal mogelijkerwijs afnemen door stillere auto's en lagere snelheden. Dit vraagt om gebouwen die vrij eenvoudig aan te passen zijn aan deze mogelijke toekomst.

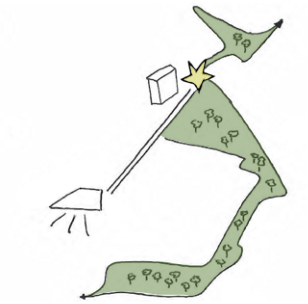


afbeelding structuurvisie Amsterdam 2040



toekomstbeeld positie EGW in de stad. (uit ‘ontwikkelstrategie Havenstad”)

2. Twee assen worden versterkt en komen samen op een plein

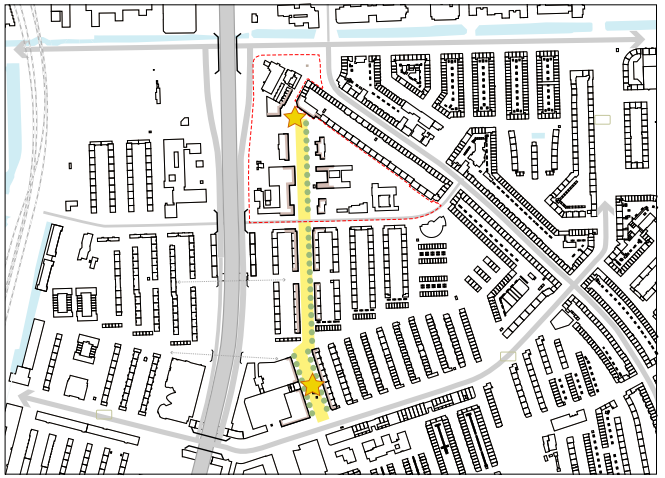


Het plangebied ligt in de oksel van het knooppunt waar de A10, de Haarlemmerweg en de Admiraal de Ruijterweg samen komen. Het gesloten bouwblok aan de Admiraal de Ruijterweg / Sara Burgerhartstraat zorgt ervoor dat het plangebied (visueel) wordt afgesloten van de Haarlemmerweg en Admiraal de Ruijterweg. Alleen door de Willem Leevendstraat is er een bescheiden toegang aan de noordkant naar het plangebied. De rest van het plangebied heeft een noord-zuid gerichte opzet volgens de principes van het AUP. Hierdoor maakt het plangebied met name onderdeel uit van de zuidelijker gelegen wijk die ook is gebouwd volgens de principes van het AUP. Twee belangrijke noord-zuid gerichte assen benadrukken de verbinding met de rest van de wijk.

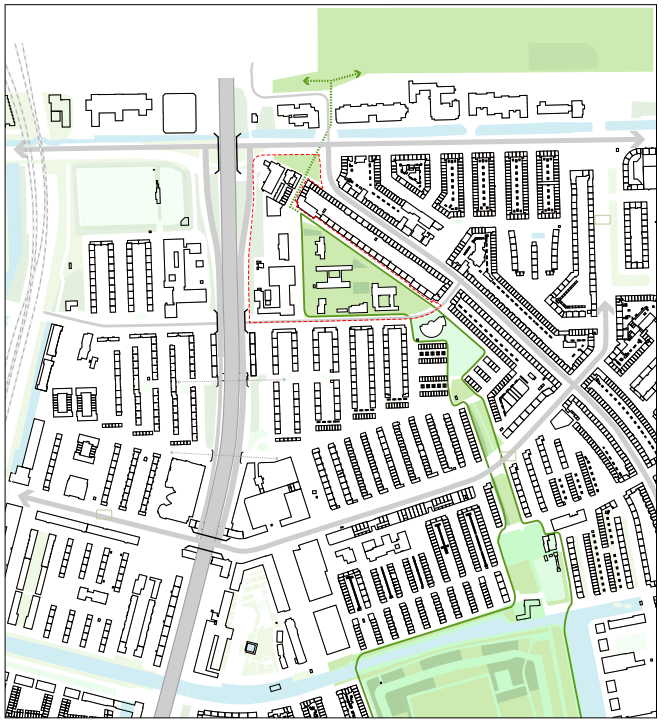
Ten eerste de verbinding van het Bos en Lommerplein, met een verbinding noordwaarts richting Sloterdijk: de Gulden Winckel-as. Deze as wordt gekenmerkt door een bomenlaan. De ingrepen in EGW bieden kans door middel van een parelsnoer van verschillende voorzieningen, zoals werken, ontmoeten, verzorgen en dagelijkse boodschappen, aan die verbinding inhoud te geven. De Krelis Louwenstraat wordt de **'levensader'** van het gebied. Hierlangs bevindt zich tevens de hoofdfietsroute in noord-zuid richting.

De tweede as is de groene zone van het Erasmuspark naar de scholendriehoek. Deze groenstructuur, die gezien kan worden als geschakelde parkachtige ruimtes, stamt uit oorspronkelijke ontwerp van Bos en Lommer (AUP) en heeft een verbindende functie voor de wijk en geeft veel kwaliteit aan de woonomgeving. Een groene structuur die versterkt en gekoesterd moet worden. Straks ontstaat er een vrijwel geheel door groen lopende verbinding van het Erasmuspark naar het Westerpark en de Brettenzone. Het toekomstige plantsoen voor Lindenbaum aan de Haarlemmerweg vormt een extra schakel in de reeks. Hiervoor zijn cultuurhistorische aanknopingspunten.

De twee noord-zuid assen komen in het plangebied samen op de kruising van de Krelis Louwenstraat / Sara Burgerhartstraat en Willem Leevendstraat. De samenkomst van deze assen bieden een uitgelezen kans om deze plek in te richten als een plein. Het plein is het kloppende hart van de buurt. Er bevinden zich (buurt)voorzieningen en wordt ingericht als hoogwaardige verblijfs- en ontmoetingsplek. Het wordt een belangrijke en herkenbare plek die de stedenbouwkundige structuur verheldert. De natuurlijke pleinvorm is reeds aanwezig in het gebied, maar kan nog worden versterkt door een pleinwand van nieuwe bebouwing.

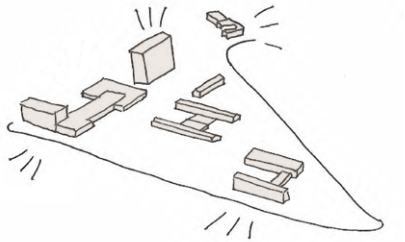


de Gulden Winckel-as verbindt het Gulden Winckelplein met het nieuwe plein. Krelis Louwenstraat is de levensader



de groene as verbindt de scholendriehoek met het Erasmuspark

3. Monumenten en hun cultuurhistorische context behouden hun waardigheid en bepalen de uitstraling van de buurt



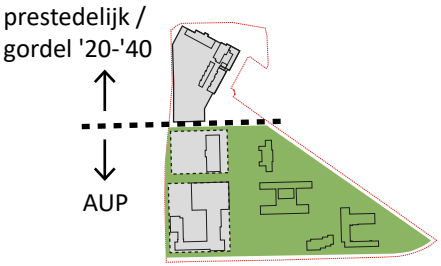
Monumenten in hun historische context geven de buurt zijn karakter. De mogelijkheden in dit gebied worden verkend met M&A. De nieuwbouw wordt in samenhang met de cultuurhistorische waarden gebouwd en concurreren niet met elkaar maar versterken elkaar juist. De beoogde nieuwbouw in de verdichtingsstrook sluit aan op bestaande bebouwing uit verschillende periodes. In het noordelijke bouwblok staat bebouwing die stamt uit de periode ‘pre-stedelijk’ en ‘gordel ‘20-’40. Ten zuiden van dit bouwblok staat bebouwing uit de periode van het AUP en wordt geflankeerd door de A10. De bebouwing in het noordelijke blok staat georiënteerd naar de richting van de Admiraal de Ruijterweg. Dit is een verdraaiing ten opzichte van de bebouwing van het AUP, dat noord-zuid georiënteerd is. Juist door die verdraaiing wordt het verschil van bouwperiode en architectuur zichtbaar. De nieuwbouw zal hier op moeten inspelen.

In het algemeen geldt voor alle nieuwbouw dat deze in expressie ondergeschikt dient te zijn aan de monumentale bebouwing en karakteristiek. De nieuwbouw voegt zich tussen en naast de bestaande bebouwing zodat de bestaande bouw beeldbepalend blijft voor het gebied. Het toevoegen van nieuwe iconische gebouwen is niet gewenst.

Het Elseviergebouw, als een belangrijk iconisch element van 44 meter hoog in het gebied vormt een visuele verbinding met het Bos en Lommerplein en geeft identiteit aan de buurt. Het is ook een belangrijk herkenningspunt in de buurt. Het is belangrijk dat met de toevoeging van bebouwing nabij het gebouw, het markante gebouw van Dudok niet wegvalt tussen de andere bebouwing maar zijn iconische uitstraling behoudt. Het gebouw is het symbool van de buurt. De hoogte an sich is niet perse bepalend voor de iconische uitstraling, maar ook de breedte en de positionering aan de scholendriehoek spelen hierin een grote rol. De hoofdentree van het Elseviergebouw was oorspronkelijk gelegen aan de westkant, de kant van de A10. In de huidige situatie is de ruimte tussen het gebouw en de A10 ingericht als een achterkantsituatie. Het is een aanbeveling om er in het stedenbouwkundige ontwerp voor te zorgen dat het gebouw weer in een alzijdig representatieve omgeving staat.

Naast het behouden van waardigheid is het ook van belang dat weer betekenis wordt gegeven voor de buurt door bepaalde monumenten nieuw leven in blazen door bijvoorbeeld transformatie. Hierdoor kan de gebruikswaarde en identiteit worden versterkt. Wel is van belang dat er een goede afweging wordt gemaakt of het monument geschikt is voor andere functies.

4. Meerdere ruimtelijke systemen komen samen



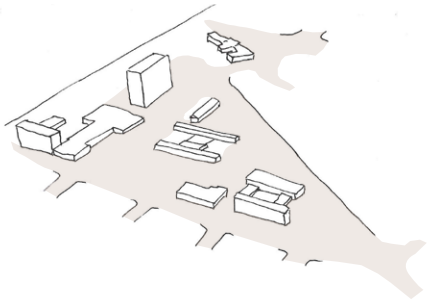
Meerdere ruimtelijke systemen komen samen in deze buurt: prestedelijk en gordel '20-'40) en bebouwing uit het AUP. Alle ruimtelijke systemen hebben verschillende kenmerken en uitstraling.
De noordkant (blok Willem Leevendstraat) van het plangebied past in ruimtelijk systeem 'prestedelijk' en 'gordel '20-'40'. Het zuidelijk deel (Hendrik de Keyserschool en Elseviergebouw en de rest van de scholendriehoek) past in het ruimtelijke systeem van het AUP. In de toekomst blijven beide herkenbaar maar sluiten wel naadloos op elkaar aan. Er is voor gekozen om de architectuur van de nieuwbouw aan te laten sluiten bij de kenmerken van het ruimtelijk systeem waarin deze zich bevindt. Het toevoegen van nog weer een ander ruimtelijk systeem leidt mogelijkerwijs tot een kakofonie van verschillende bouwstijlen, wat zorgt voor een onrustig beeld.

Desalniettemin is het wenselijk dat de nieuwbouw als geheel wel samenhang vertoont, dit zal met name gezocht moeten worden in ritmiek en het silhouet van de bebouwing. De openbare ruimte smeedt het gebied tot een geheel.



het monumentale Elseviergebouw, ontworpen door architect Dudok

5. De openbare ruimte is cruciale drager



Met de ontwikkeling van het plangebied verandert het gebruik en intensiveert de druk op de openbare ruimte. Het is daarom van belang om de vele doelgroepen met hun uiteenlopende wensen goed te bedienen: de huidige en toekomstige bewoners, bezoekers en gebruikers.

De openbare ruimte verbindt het gebied en smeedt het tot een eenheid. De kwaliteit van de openbare ruimte is cruciaal voor een leefbare buurt. Hier speelt zich immers het publieke leven af. In het plangebied worden de scholendriehoek, het plantsoen op de 'kop' en het nieuwe plein de belangrijkste verblijfsplekken. Door het nieuwe plein autoluw of autovrij te maken ontstaat er een centraal gelegen plek waar alle routes uit de buurt en de omliggende wijk bij elkaar komen. Hier komen levendige plinten met verschillende (kleinschalige) functies.

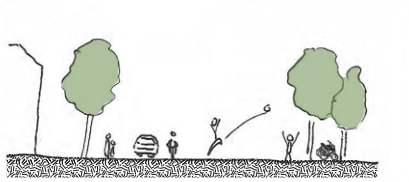
De openbare ruimte is de verbindende factor tussen verschillende plekken en gebouwen. Voor de openbare ruimte geldt net zozeer als voor gebouwen dat de menselijke maat belangrijk is voor de beleving van de ruimte. De openbare ruimte dient goed ontworpen te worden vanuit de beleving op ooghoogte. Het moet veilig en overzichtelijk zijn en daarnaast is de inrichting van de openbare ruimte ook cruciaal voor het slagen van een buurt op sociaal vlak. De openbare ruimte moet mogelijkheden scheppen en aanleiding geven om te verblijven, te verbinden en te ontmoeten. Voor dit gebied is het belangrijk dat er ondanks de stedelijkheid, het sterke buurtgevoel (binding met de buurt) behouden blijft.

Daarnaast is het belangrijk dat er veel aandacht wordt gegeven aan hoe de bebouwing zich verhoudt ten opzichte van de openbare ruimte, d.w.z. veel aandacht vereist in de overgang tussen privé en openbaar, de relatie binnen-buiten, openheid en zicht. De monumentale panden uit het AUP in het gebied zijn ontworpen vanuit een alzijdige benadering. De panden hebben geen 'achterkant' en staan als het ware vrij in de openbare ruimte. De openbare ruimte rondom het gebouw moet zorgvuldig zijn ontworpen en dient aan te sluiten bij het ontwerp van het gebouw en bij de cultuurhistorische gedachte. In de huidge situatie is die benadering voor een groot deel verloren gegaan door delen van de openbare ruimte af te sluiten met hekken, of de 'achterkant situatie' die is ontstaan tussen de gebouwen en het talud van de A10.



foto huidige situatie pleinruimte Sara Burgerhartstraat

6. Voetganger en fietser centraal

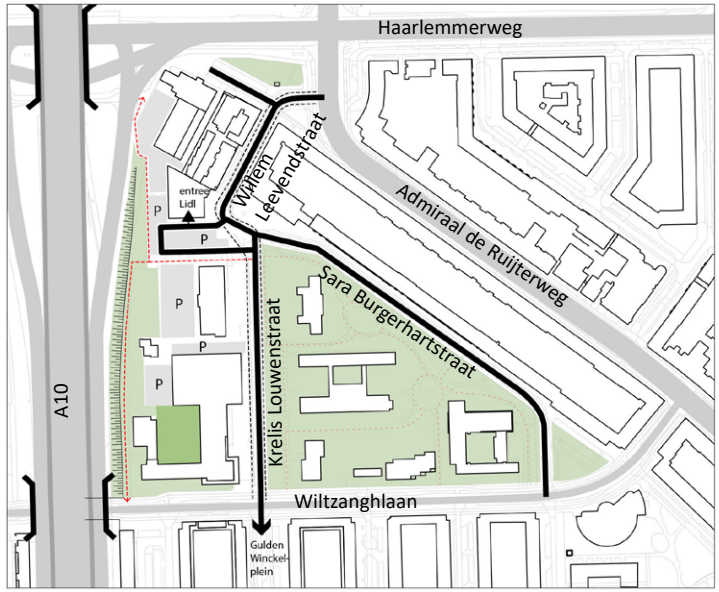


Met de beoogde ontwikkelingen voor de buurt zal het aantal auto- verkeersbewegingen en de parkeerbehoefte toenemen. Maar ook het aantal fiets- en voetgangersbewegingen zal toenemen doordat er meer bewoners, maar ook meer bezoekers naar het gebied zullen trekken. Dit vraagt om goede oplossingen.

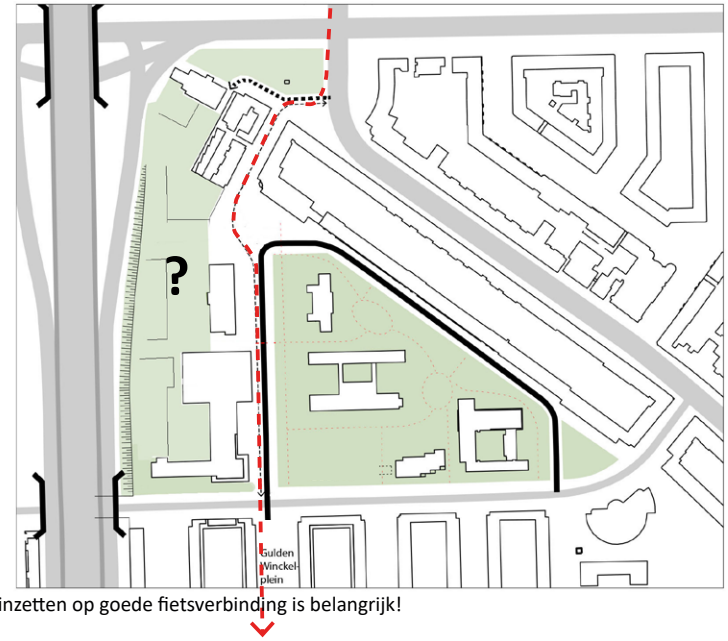
In de huidige situatie zijn er voor autoverkeer twee toegangen tot de wijk: de Krelis Louwenstraat en de Willem Leevendstraat. De Sara Burgerhartstraat is éénrichtingsverkeer de buurt uit. Met de toename van fietsbewegingen in noord-zuid richting en de wens van een autovrij plein als 'hart' van de buurt, is de aanbeveling om in eerste instantie de fietsverbinding door de buurt goed te faciliteren. De bestaande fietsroute behoort tot het 'plusnet fiets', wat betekent dat deze fietsroute intensief gebruikt wordt.

Wat het autoverkeer betreft moet de buurt zich richten op bestemmingsverkeer voor bewoners en bezoekers voor de publiekstrekkende functies, en niet op doorgaande routes door de buurt. Daarbij moet het uitgangspunt zijn dat de parkeeroplossingen niet zichtbaar zijn vanaf de openbare ruimte en de ontsluiting hinder in het gebied beperkt. De gehele verkeersituatie zal opnieuw onder de loep moeten worden genomen en er moet worden gezocht naar een slimme oplossing waarbij het gebied wel goed bereikbaar blijft, maar waarbij de auto tevens een ondergeschikte positie heeft ten opzichte van de fiets en voetganger. Kortom, een autoluwe buurt.

Om de kwaliteit van de openbare ruimte (en daarmee de leefbaarheid voor de buurt) te verbeteren is het noodzakelijk de verkeersbewegingen in de buurt te minimaliseren en bestaande parkeerplekken in de openbare ruimte deels elders onder te brengen. De extra parkeerplekken die nodig zijn t.b.v. de nieuwbouw kunnen niet op een kwalitatieve manier in de openbare ruimte worden opgelost. De oplossing hiervoor wordt gezocht in het aanleggen van een gebouwde parkeeroplossing in combinatie met de nieuwbouw in het blok grenzend aan de Willem Leevendstraat.

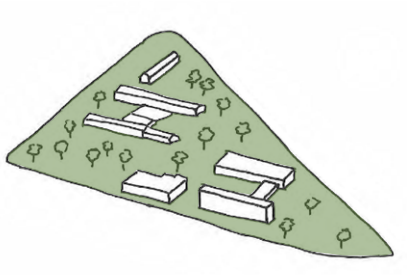


huidige verkeerssituatie



inzetten op goede fietsverbinding is belangrijk!

7. Vergroening van de scholendriehoek en meer recreatie- en verblijfskwaliteit



De scholendriehoek is onderdeel van het oorspronkelijke ontwerp uit 1935 waarin de groenstructuur een belangrijk onderdeel was van het stedenbouwkundig plan. Maatschappelijke voorzieningen, in dit geval scholen, kregen een centrale plek in de wijk die veilig te belopen was voor kinderen. De alzijdige gebouwen staan midden in het groen. De scholendriehoek is van grote cultuurhistorische waarde en is een grote kwaliteit voor de wijk. Hoewel de kwaliteiten in de huidige situatie niet overal even goed zichtbaar zijn deze zeker aanwezig en valt hier veel te winnen. De scholendriehoek krijgt een parkachtige uitstraling, wordt vergroend en wordt meer in verbinding gezet met de wijk waardoor het park toegankelijker wordt. Met name aan de zuidkant van de scholendriehoek valt hier veel te winnen door de bestaande bebouwing van het buurthuis en de speeltuinvereniging te verwijderen (het buurthuis krijgt een plek elders in het plangebied) en groen hiervoor in de plaats aan te brengen.

De verblijfskwaliteit wordt verhoogd en er worden voorzieningen aangelegd die uitnodigen tot ontmoeten. Het park nodigt uit tot gebruiken en niet alleen kijken. De beleving van ruimte kan worden vergroot door het creëren van doorzichten. Hierdoor wordt het park ook overzichtelijker en veiliger. Een structuur van paden verbindt de activiteiten en bebouwing op het terrein met elkaar én met de omliggende (nieuwe) bebouwing.

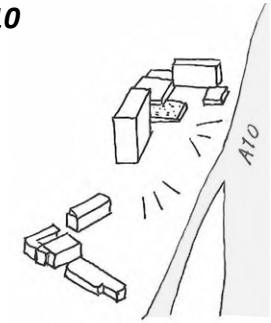
Door het park te vergroenen kan deze onderdeel uitmaken van de reeks geschakelde groene ruimtes door de wijk en de hoofdgroenstructuur aanhelen (zie ook uitgangspunt 2). Daarnaast speelt het park een belangrijke rol in de voorziening van ecosysteemgroen, zoals biodiversiteit en klimaatadaptatie (hittestress en waterbuffering).

Er wordt niet gebouwd in het park. Het park kan worden gezien als de contramal van de omliggende woonbebouwing en vervult vanuit stedenbouwkundig perspectief een complementaire en essentiele rol. Het staat bovendien niet op zichzelf, maar vormt een wezenlijk onderdeel van de aanhechting met de gehele wijk Bos en Lommer alsook met de Westelijke Tuinsteden. Daarnaast wordt met de komst van de nieuwbouw in de strook langs de A10 de druk op de openbare ruimte vergroot. Het park geeft veel kwaliteit aan zowel de nieuwe als bestaande woningen waarin de drukte gespreid wordt.

ommige bestaande bebouwing in de scholendriehoek kampt met achterstallig onderhoud. Deze gebouwen moeten worden opgeknapt. Het is wenselijk dat ook de schoolgebouwen hun gevels meer openen naar het park, waardoor deze meer in relatie staan met het park, zoals dit oorspronkelijk de bedoeling was.



8. Er is ruimte voor verdichting in de strook langs de A10



Er is ruimte voor verdichting in de strook tussen de A10 en de Krelis Louwenstraat. De bestaande bebouwing is in de huidige situatie ter plaatse van het Elseviergebouw en Hendrik de Keyser met name georiënteerd op de Krelis Louwenstraat. De van oorsprong alzijdige opzet van de bebouwing is in gebruik verloren gegaan met de komst van de A10. Het gebied tussen het talud van de A10 en de bebouwing is verworden tot een niet aantrekkelijke achterkantsituatie. De supermarkt is zodanig georiënteerd dat men goed zicht heeft op de 'achterkant' met haar parkeerterreinen, laad en losplekken en het talud van de A10. Dit versterkt het rommelige beeld. Maar er blijkt zich een behoorlijke ruimte te bevinden tussen de bestaande bebouwing en de A10. Deze ruimte kan benut worden om door middel van nieuwbouw het stedelijk weefsel aan te helen en er een prettige verblijfsruimte met bebouwing van te maken. De nieuwbouw kan goed worden gebruikt om de achterkantsituatie in de huidige situatie tussen de monumenten en het talud van de A10 zodanig te transformeren zodat de oorspronkelijk ontworpen alzijdigheid van de monumenten uit het AUP weer tot zijn recht komt. Oud en nieuw worden met elkaar verbonden en zorgen samen voor toekomstig nut.

De nieuwbouw geeft een antwoord op het monument met zijn buitenruimte en smeedt de nieuwe ruimte het tot een logisch geheel. Daarnaast wordt de buitenruimte geactiveerd en weer benut.

De verdichting ligt in Bos en Lommer en dient rekening te houden met de oorspronkelijke opzet van de wijk. Dit betekent dat er een maximum zit aan het toe te voegen bouwvolume. Daarnaast is het belangrijk dat de nieuwbouw niet achter de bestaande bebouwing wordt ‘weggestopt’, maar dat deze samen met de bestaande bouw, in principe, alzijdig georiënteerde ensembles vormen waarbij de nieuwbouw in eerste instantie een oriëntatie krijgt op een kwalitatief ingericht groene buitenruimte of op de scholendriehoek.

Verder heeft het toevoegen van volume geluidstechnisch positief effect op de hiervoor beschreven recreatie- en verblijfskwaliteit van de scholendriehoek.



ruimte tussen Elsevier en de A10



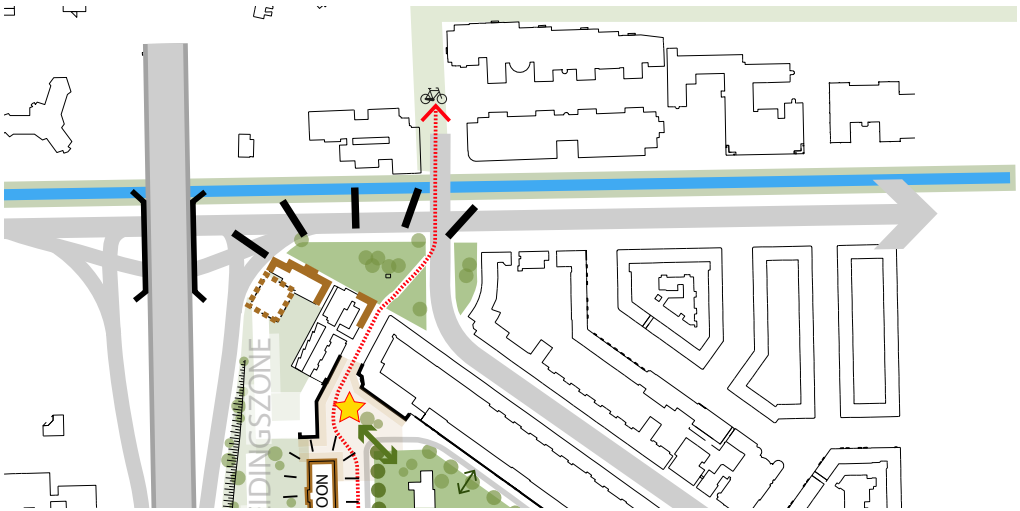
vogelvlucht vanaf Hendrick de Keyser richting noorden

9. De kop verankert het gebied in zijn omgeving



Op meerdere schaalniveaus speelt het noordelijk deel van het plangebied (de kop) een belangrijke rol als het gaat om de verankering in zijn omgeving. Het gebied kan worden gezien als een schakelpunt waar meerdere links worden gelegd met bestaande structuren in de stad. De belangrijkste links zijn:

De historische link met dorpje Sloterdijk
Aan de noordkant van het plangebied bevindt zich een parkeerterrein met twee monumentale gebouwen die rond 1922 gebouwd in een prestedelijke context: de oude drukkerij Lindenbaum en het oude postkantoor. Dit waren de eerste gebouwen die vanuit dorp Sloterdijk aan de 'overkant' van de Haarlemmervaart werden gebouwd en toen een prominente plek hadden recht tegenover de brug, langs de route van een belangrijke tramverbinding over de Admiraal de Ruijterweg. De brug is later verplaatst en de bebouwing is opgegaan in het stedelijk weefsel van gordel '20-'40, waardoor de historische context niet direct herkenbaar is. Deze plek heeft als pré-stedelijk fragment echter een hoge cultuurhistorische waarde. Deze plek mag daarom beter tot uitdrukking komen. Een groen plantsoen dient als tegenhanger voor de omliggende infrastructuur en als podium voor de monumentale gebouwen, waardoor deze beter tot hun recht komen.
Daarnaast fungeert deze plek als een schakel in de reeks van groene ruimtes tussen het Erasmuspark en Westerpark, evenals de noord-zuid hoofdfietsverbinding, waardoor de historisch aanwezige link met de noordkant van de Haarlemmervaart weer opnieuw betekenis krijgt.

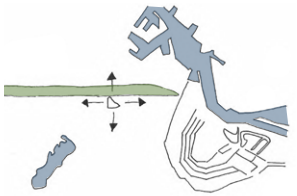

een gezicht aan de Haarlemmerweg

Als onderdeel van de Haarlemmerweg
De Haarlemmerweg is geherprofileerd en voor een groot deel buiten de ring een 50 km weg geworden. Met nieuwe brede fiets- en voetpaden ontstaat er een goede verbinding met de binnenstad. De bewegingen langs deze straat zullen daarom intensiveren voor fiets- en voetgangersverkeer. Hierdoor kan de kop meer onderdeel worden van het gebruik van de Haarlemmerweg. Het plantsoen en de bijbehorende oude drukkerij Lindenbaum zouden hierin een prominentere rol gaan spelen. Om het gebied te activeren krijgt het Lindenbaum gebouw een publieke functie en wordt er in het plantsoen een kiosk geplaatst. De grote bomen in het plantsoen (abelen) blijven behouden. Doordat de afslag van de A10 grenzend aan het plangebied is versmald heeft het plantsoen voor Lindenbaum iets meer ruimte gekregen, wat kan worden benut voor een groene inrichting.

Hoogbouw als link op grotere schaal
Een mogelijk (slank) hoogbouwaccent behorend bij de nieuwbouw achter Lindenbaum legt op een hoger schaalniveau een connectie met de omliggende buurten, zoals de overkant van de Haarlemmerweg, Sloterdijk en de bebouwing langs de ring A10. Een hoogteaccent kan onderdeel uitmaken van de ‘gordel van hoogbouwaccenten’ langde de ring A10, zoals deze zou passen in de structuurvisie van Amsterdam 2040. Daarnaast kan hoogbouw zorgen voor een levendiger en gevarieerder aangezicht aan het entreegebied waardoor het Lindenbaum gebouw optisch naar voren komt. Het hoogteaccent duidt een locatie van stedenbouwkundig belang aan, zoals de toegang naar de binnenstad bij het knooppunt A10 / Haarlemmerweg. Het gebied wordt daarmee zichtbaar van zowel de A10 als de Haarlemmerweg en dient als herkenningspunt.



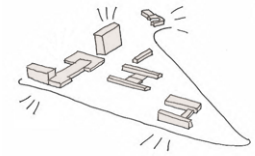
1. De positie van de buurt in de toekomst



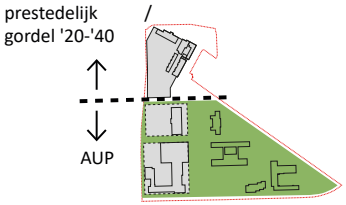
2. Twee assen worden versterkt en komen samen op een plein



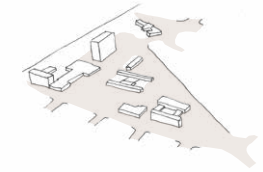
3. Monumenten en hun cultuurhistorische context behouden hun waardigheid en bepalen de uitstraling van de buurt



4. Meerdere ruimtelijke systemen komen samen



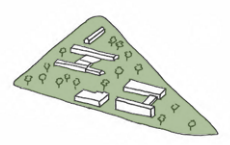
5. De openbare ruimte is cruciale drager



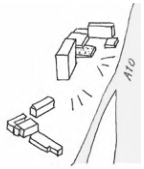
6. Voetganger en fietser centraal



7. Vergroening van de scholendriehoek en meer recreatie- en verblijfskwaliteit



8. Er is ruimte voor verdichting in de strook langs de A10



9. De kop verankert het gebied in zijn omgeving



3.2 RUIMTELIJK CULTUURHISTORISCHE UITGANGSPUNTEN

Cultuurhistorisch kader

Het gebied heeft een grote cultuurhistorische waarde, niet alleen qua stedenbouwkundige opzet, maar ook de individuele gebouwen zijn belangrijk als cultureel erfgoed. Hendrick de Keyser wordt in het bijzonder gewaardeerd door architectuurhistorici. Daarnaast zijn ook het Elseviergebouw, de voormalige drukkerij Lindenbaum, het voormalig postkantoor, de Multatulischool, voormalig prinses Margrietschool en de voormalige Daniel Goedkoopschool (het gebouw van Witboek) tot gemeentelijk monument aangewezen.
Bouwen direct naast of op een monument is maatwerk en behoeft zorgvuldige inpassing.

Qua uitstraling en architectuur kan de nieuwbouw uit de verschillende ruimtelijke systemen (gordel '20-'40 en AUP) van elkaar verschillen. De overgang tussen de systemen vraagt om een zorgvuldige ontwerpkeuze. Hier is geen kant en klare oplossing voor.

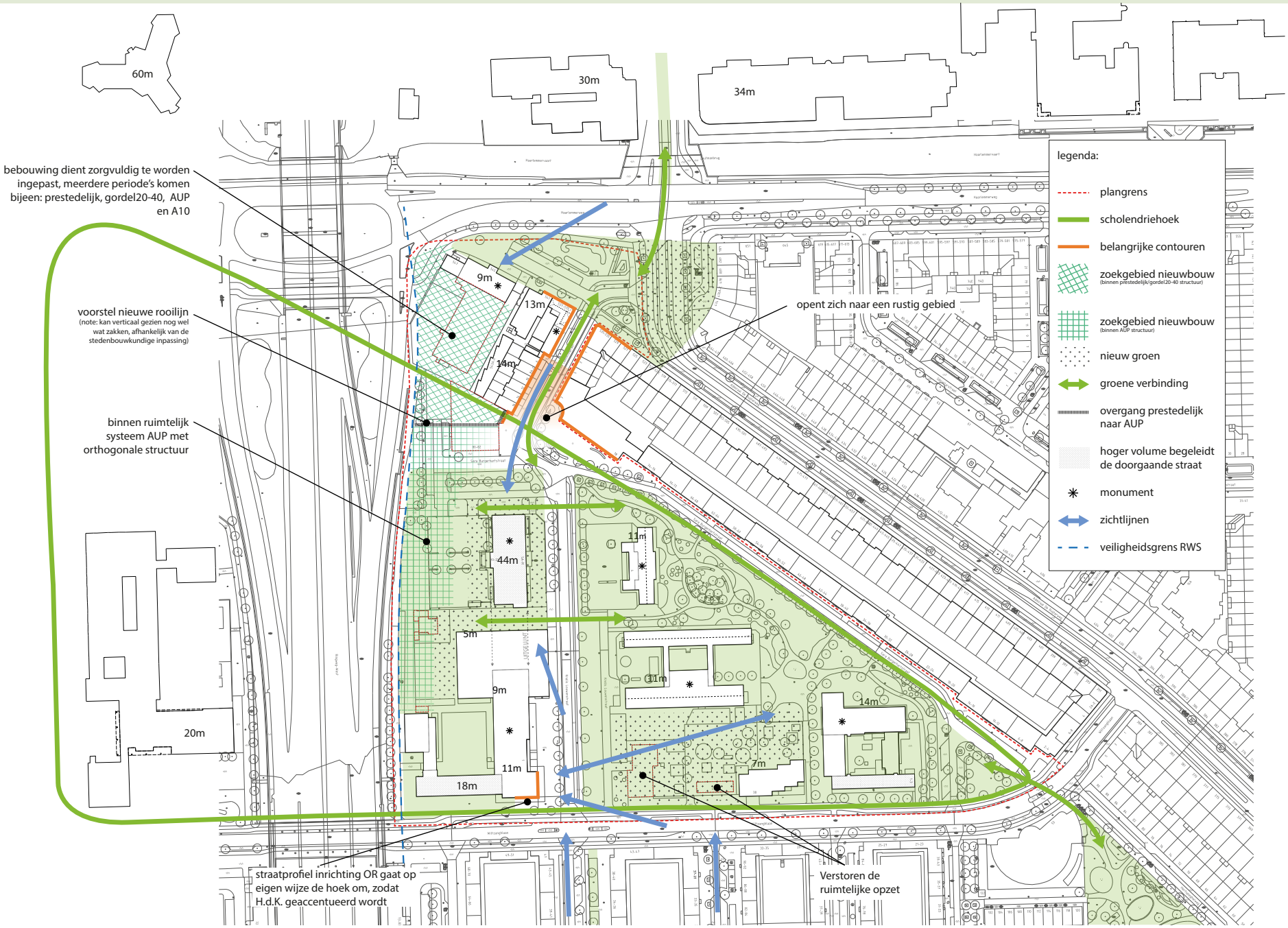
De noordzijde van het noordelijke bouwblok (waar Lindenbaum onderdeel van uitmaakt) kan worden gezien als de beëindiging van het bouwblok en in groter perspectief van het gebogen bouwblok langs de Admiraal de Ruijterweg en Sara Burgerhartstraat. De bebouwing uit de jaren '60 die nu aanwezig is in het blok zal verdwijnen. Hierdoor ligt het voor de hand om met dit blok aan te sluiten op de aanwezige karakteristieken uit de jaren '30. Daarnaast biedt het kansen om de natuurlijke pleinvorm die aanwezig is op de overgang van de twee ruimtelijke systemen aan te laten sluiten bij de karakteristieken van gordel '20-'40. Het plein wordt begrensd door het noordelijke bouwblok, de hoek van het bouwblok aan de Sara Burgerhartstraat (waar de nu moskee gehuisvest is) en de zijgevel van het Elseviergebouw. Stedenbouwkundig is dit een belangrijke plek vanwege de kansen in de openbare ruimte en om de overgang van de twee ruimtelijke systemen zichtbaar te maken.

De nieuwe bebouwing achter het Elseviergebouw en Hendrik de Keyserschool wordt volgens de principes van het ruimtelijk systeem AUP gebouwd. Kenmerkend is het doorlopend groene tapijt met paviljoenachtige, vrijstaande gebouwen. Het geeft, soms letterlijk door een smalle basis, een ‘lichtvoetig’ effect te midden van het groen.
De bestaande gebouwen die uit rechthoekige volumes van verschillende groottes en hoogtes zijn samengesteld, zorgen voor ‘luchtige’ bouwmassa’s. De richtingen van de rechthoekige volumes wisselen van oriëntatie van N/Z naar O/W en zijn staand of liggend maar geen ervan is een toren. De positie van de 'dozen' hangt af van de verkeerskundige hierarchie/ruimtelijke context: hoogtes zijn beperkt, vrijwel allemaal lager dan de omringende woonbebouwing, met uitzondering van de theorievleugel van de voormalige Hendrick de Keijserschool en met uitschieter Elsevier. Deze zijn langs de doorgaande verkeersroutes hoger en op lange zijkanten geplaatst. Voor de nieuwbouw geldt dat deze een passende aanvulling is op de zorgvuldig op elkaar afgestemde compositie van de bestaande volumes.

Het is van belang dat de nieuwbouw, die volgens twee verschillende ruimtelijke systemen worden gebouwd en als nieuwe tijdslaag die in het gebied een plek krijgt, ook enige samenhang vertoont. Dit moet vooral worden gezocht in het gezamelijk silhouet en ritmiek. De nieuwbouw dient in expressie ondergeschikt te zijn aan de monumentale bebouwing en karakteristiek binnen de ruimtelijke systemen. Hij voegt zich hiernaar zodat de bestaande bouw beeldbepalend blijft voor de identiteit van het gebied. Het toevoegen van iconische gebouwen verstoort dit beeld. Vorm, samenstelling en omvang, lange of korte stroken, dienen getest te worden zodat de invloed op de verkaveling en het straatbeeld duidelijk zichtbaar wordt en beoordeeld kan worden.
In het geval van transformatie van een monument is het ook van belang hoe de functie te combineren is met de monumentale waarde van het gebouw. Eventuele nieuwe functies mogen het gebouw en/of de cultuurhistorische waarde niet aantasten.

Het is belangrijk te onderzoeken op welke wijze de nieuwbouw met respect voor de bestaande bebouwing het beste tot stand kan worden gebracht. In de afbeelding hiernaast is een visiekaart vanuit cultuurhistorische waarden opgesteld.

KAART UITGANGSPUNTEN CULTUURHISTORIE



3.3 UITGANGSPUNTEN BEBOUWING

Bouwvlak

Om tot een samenhangende stedenbouwkundige inrichting te komen is het noodzakelijk om buiten de bestaande kavelgrenzen te treden. Dit geeft meer vrijheid voor het ruimtelijk ontwerp. Het bouwvlak geeft het gebied weer waarbinnen bebouwing is toegestaan en waarbinnen de stedenbouwkundige modellen zich moeten voegen. Het gebied wordt langs de A10 begrensd door de veiligheidszone die door Rijkswaterstaat is opgelegd (de blauwe stippellijn). Aan de noordkant loopt de grens tot de achterkant van het gebouw drukkerij Lindenbaum. De huidige loods die tegen Lindenbaum aan staat mag gesloopt worden. Vervolgens dient er voldoende afstand (minimaal 20 meter rondom) te worden gehouden van Het Elseviergebouw, zodat deze zijn iconische uitstraling blijft behouden en er voldoende vrije ruimte rondom het gebouw aanwezig blijft. Bij het Hendrick de Keysergebouw is op het kavel beperkt grondvlak aanwezig naast de bestaande bebouwing. Meer ruimte voor nieuwbouw zal gezocht moeten worden in combinatie met de bestaande bebouwing, door bijvoorbeeld op sommige delen over de bestaande bebouwing heen te bouwen.

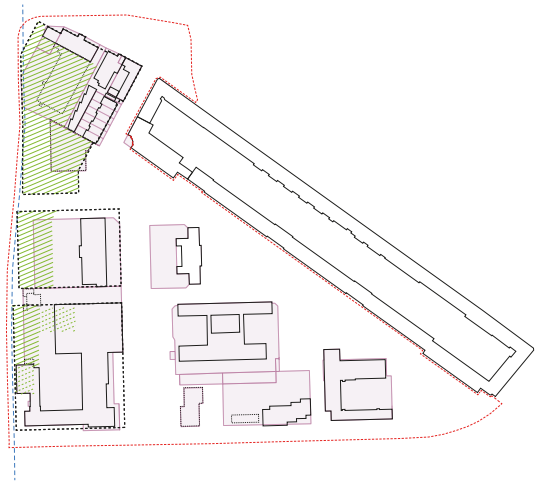
Dichtheid

Er wordt een maximum gesteld aan het aantal toe te voegen vierkante meters in het gebied. Hiervoor is een studie uitgevoerd naar toevoeging van verschillende dichtheden. De conclusie van deze studie is dat verdichting op deze locatie goed mogelijk is. Door de ligging van de strook langs de A10 aan de ene kant en de groene scholendriehoek aan de andere kant, kan verdichting zorgen voor een ‘wand’ langs de A10 waarachter een prettig en luw woonklimaat kan worden gerealiseerd. Er moet voor worden gewaakt dat de nieuwbouw niet te overheersend wordt en de bestaande bouw overschaduwt. Het is belangrijk dat de identiteit van het gebied behouden blijft. Gezien de beperkte ruimte die beschikbaar is om te bouwen, en de eenzijdige oriëntatie op de eerste paar bouwlagen van de nieuwbouw, is het van belang dat de ‘binnengebieden’ die ontstaan tussen de nieuwbouw en de bestaande bebouwing van hoge kwalitieit zijn, waarbij een bepaalde maat noodzakelijk is voor een prettig leefklimaat. De vrijheden zijn hierdoor beperkt.
Daarnaast is het van belang dat de nieuwbouw opgaat in de wijk, met respect voor de monumenten en voor de oorspronkelijke opzet van de wijk.

De uiteindelijke stedenbouwkundige opzet en de daarbij behorende architectuur en bezonningsstudie spelen een grote rol in de uitstraling van de nieuwbouw en de impact die deze heeft op de wijk.
Het maximum bovengronds toe te voegen aan het bestaande volume is gesteld op **33.000 m2 BVO,** verdeeld over de gehele strook langs de A10 en in samenhang met de bestaande bebouwing. Het volume dient verspreid te worden over de 3 corporaties. 33.000 m2 bvo is iets meer dan een verdubbeling van het huidige aanwezige oppervlak (ongeveer 27.500 m2 bvo). Het toevoegen van meer oppervlak zorgt voor een schaalvergroting die in dit gebied niet wenselijk is en waardoor de buurt haar identiteit als onderdeel van Bos en Lommer verliest. In totaal mag het gebouwd volume in de strook (bestaande + nieuwe bebouwing) niet boven de 60.500m2 uitkomen (zie tabel). Van de nieuwbouw zal ongeveer de helft worden gebouwd in het blok van Lindenbaum, en de andere helft bij Hendrick de Keyser en Elsevier, waarvan ongeveer 1/3 van het totale volume bij Hendrick de Keyser.

programmatabel strook langs A10					
bestaand	eigenaar		BVO wonen m2	BVO BOG m2	BVO **TOTAAL**
blok a	Eigen Haard	Lindenbaum complex (excl souterrain)	0	1990	1990
	Amtsta	woonzorgcomplex	0	1395	1395
	Eigen Haard	blok Lidl (1500m2= incl kelder) + biljart (487m2)+ 4 woningen	400	2350	2750
	anders	woningen blok Willem Leevendstr / Admiraal de Ruijter	2125		2125
blok b	Rochdale	Elsevier gebouw (2 lagen = hostel)	9500	1900	11400
blok c	Stadgenoot	Hendrick de Keyser (excl kelder 1247m2)	0	7812	7812
		TOTAAL	**12025**	**15447**	**27472**
		verdeling wonen - niet-wonen	**44%**	**56%**	**100%**
te vervangen programma na sloop			**947**	**2923**	**3870**
maximaal nieuw toe te voegen programma			**33028**	**0**	**33028**
		TOTAAL	**45500**	**15000**	**60500**
		verdeling wonen - niet-wonen	75%	25%	100%

programmatabel



afb:
groen = zoekgebied nieuwbouw
groen gestippeld = bouwen toegestaan boven bestaande bebouwing (in samenwerkingen met M&A)
roze = kavels in huidige situatie

KAART UITGANGSPUNTEN BOUWHOOGTE

mogelijk hoogteaccent

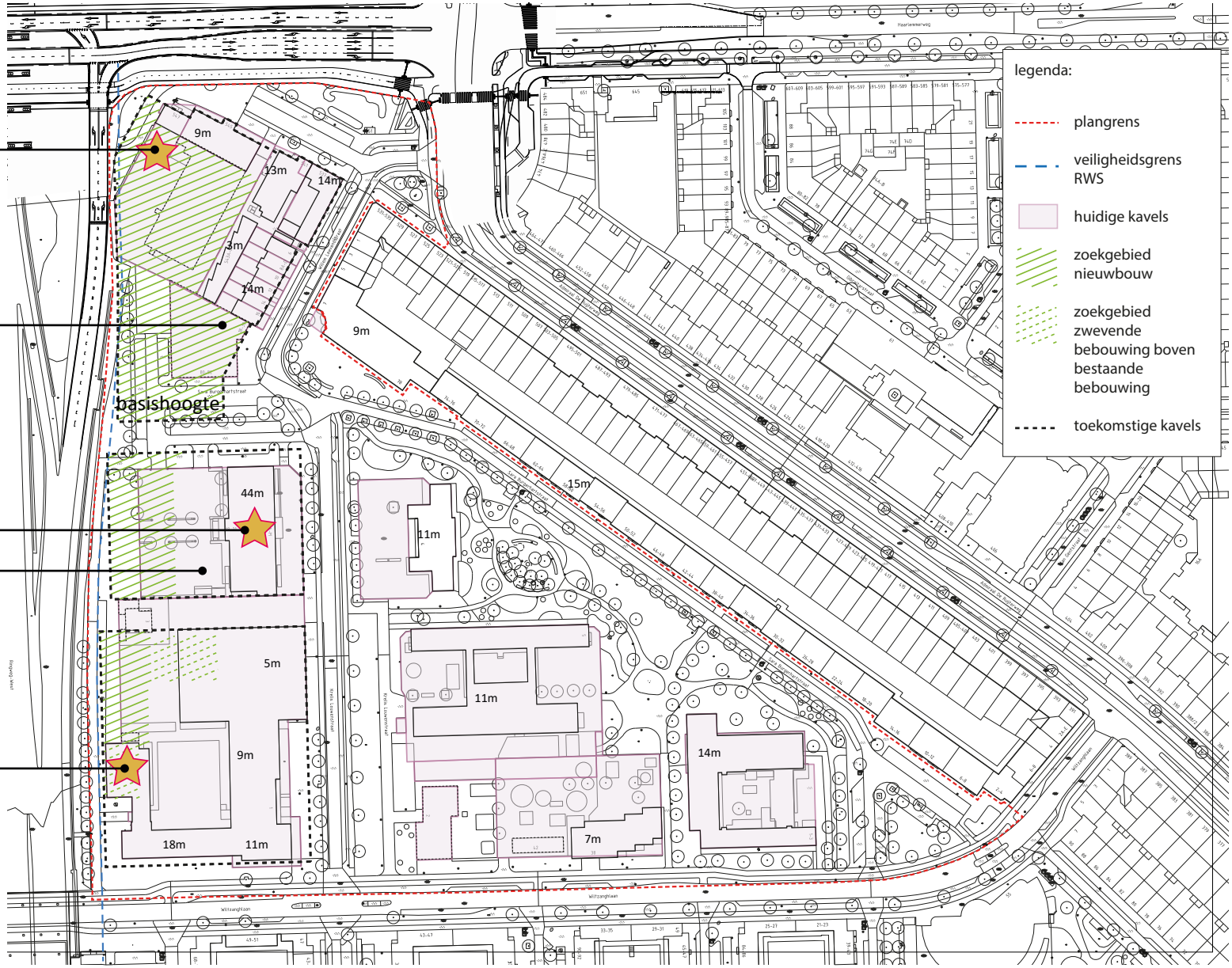
aansluiten op bestaande bouwhoogte (=14m)

basishoogte: 15-24m (=5-7 lagen) geldt voor gehele gearceerde gebied

bestaand hoogteaccent Elseviergebouw (44m)

minimaal 20 meter afstand houden rondom Elseviergebouw

mogelijk hoogteaccent



Ruimtelijke systemen

In het algemeen geldt voor alle nieuwbouw dat deze in expressie ondergeschikt dient te zijn aan de monumentale bebouwing en karakteristieken van de ruimtelijke systemen. De bestaande monumenten bepalen immers de uitstraling van de buurt. De nieuwbouw voegt zich hiernaar zodat de bestaande bouw beeldbepalend blijft voor het gebied. Tegelijkertijd wordt er een nieuwe tijdslaag toegevoegd. Deze mag herkenbaar zijn maar is ingetogen.

Ruimtelijk systeem Gordel '20-'40

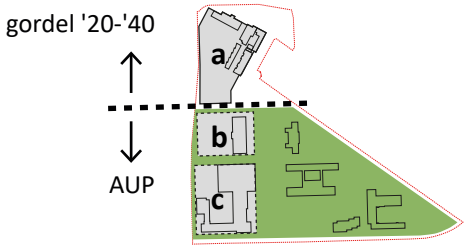
In het noordelijke bouwblok (blok a) staat bebouwing die stamt uit de periode pré-stedelijk en ‘gordel ‘20-’40. Ten zuiden van dit bouwblok staat bebouwing uit de periode van het AUP. De bebouwing in het noordelijke blok staat georiënteerd naar de richting van de Admiraal de Ruijterweg. Dit is een verdraaiing ten opzichte van de bebouwing van het AUP, dat noord-zuid georiënteerd is. Juist door die verdraaiing is het verschil van bouwperiode en architectuur zichtbaar.

Kenmerkend voor het ruimtelijk systeem Gordel ’20-’40 is de gesloten bouwblok structuur, die zijn opgebouwd uit één of meerdere ensembles. De horizontale opbouw van de gevelwand bestaat uit een driedeling. Op de begane grond een plint met een ingangspartij, een middenstuk met één tot drie woonverdiepingen en een dakbekroning met een uitkragende daklijst, opgaande borstwering of hoekaccenten en torentjes. De plint kan versterkt worden door het toepassen van natuursteen of bijzonder metselwerk. Ook winkelpuien benadrukken de compositie. Materialisering is met name baksteen.
Voor verdere criteria wordt verwezen naar het document 'de schoonheid van Amsterdam' waarin de ruimtelijke systemen uitgebreid worden beschreven.

Ruimtelijk systeem AUP en Post AUP

Voor de nieuwbouw die aansluit bij de bebouwing van het AUP (blok b en c) gelden de criteria van het ruimtelijk systeem AUP. Kenmerkend voor deze periode is de planmatigheid van de stedenbouwkundige opzet. Uitgangspunt bij het ontwerp is de toetreding van lucht, licht en ruimte. Er is een sterke samenhang tussen openbare ruimte, groen en bebouwing. Het groen is geen restruimte, maar een belangrijk structurerend stedenbouwkundig element met een zelfstandige rol. De gebouwen zijn daar zorgvuldig in geplaatst en hebben een overwegend sobere en terughoudende uitwerking. De bebouwing binnen groengebieden zijn meestal alzijdig ontworpen.

Ook dient de nieuwbouw te worden gebruikt om de achterkantsituatie in de huidige situatie tussen de monumenten en het talud van de A10 zodanig te transformeren zodat de oorspronkelijk ontworpen alzijdigheid van de monumenten weer meer tot zijn recht komt. Dat wil zeggen dat de monumenten Elsevier en Hendrik de Keyser een zorgvuldig ontworpen (van buitenaf zichtbare) buitenruimte krijgen rondom. De nieuwbouw geeft een antwoord op het monument met zijn buitenruimte en smeedt de ruimte tot een logisch stedenbouwkundig geheel.



Bouwhoogte

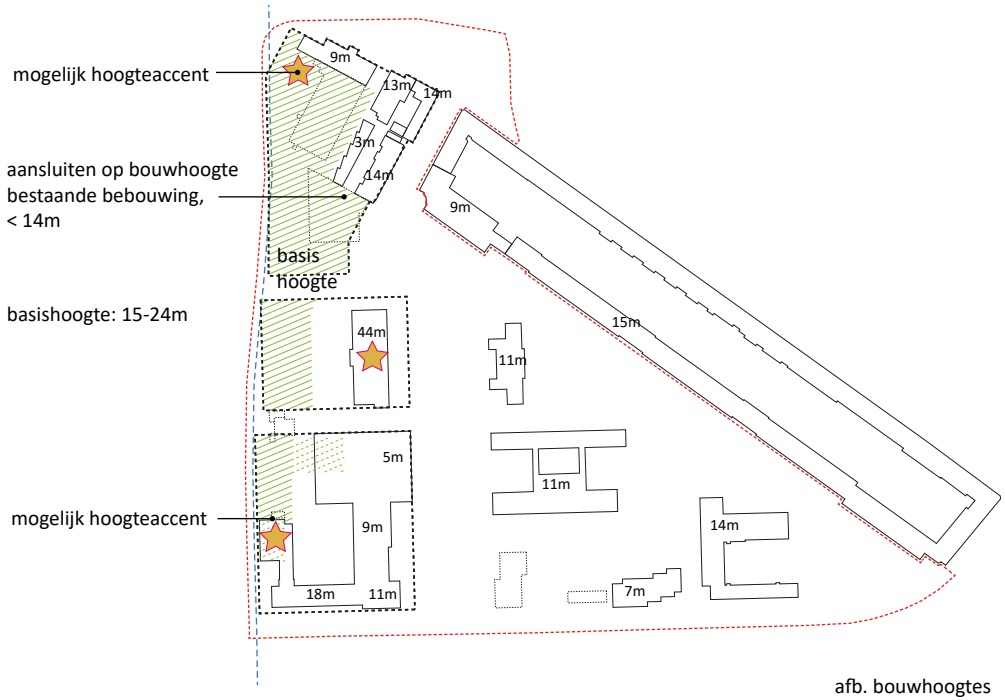
Voor het plangebied geldt dat het overgrote deel gebouwd wordt met een bouwhoogte van 15-24m. Dit is de basishoogte en sluit aan bij de bouwhoogtes in de omgeving. uitzondering is de aansluiting op de bestaande woningen aan de Willem Leevendstraat. Hier moet worden aangesloten op de bestaande bouwhoogte van 14m. Naast de basishoogte zijn er in het plangebied twee locaties aangewezen waar hoger mag worden gebouwd. In de hoogbouwvisie (onderdeel van de structuurvisie Amsterdam 2040) staat de rand van het gebied langs de A10 (als zone langs infratructuurbundel) aangegeven als potentiele locatie voor hoogbouw. Maar er staat ook dat hoogbouw zorgvuldig moet worden ingepast in de context. Dat geldt zeker wanneer er sprake is van gebieden met waardevolle stedenbouwkundige, architectonische, cultuurhistorische of landschappelijke kwaliteiten. Een reden dus voor het gebied om hoogbouw te onderzoeken. Hoogbouw kan worden ingezet om een belangrijke stedenbouwkundige plek te accentueren, om het straatbeeld te verlevendigen of om een hoge dichtheid te creeren op een schaarse locatie.

De eerste locatie is aan de noordkant, vlakbij het monument Lindenbaum. Het overgrote deel van de bebouwing in dit blok stamt uit de periode 'gordel 20-40' , waartoe het noordelijke blok in het plangebied valt, zijn gesloten woonblokken en bestaan uit 4 lagen met een kap. Hogere gebouwen hadden en hebben vaak een andere functie (zoals kerken en kantoren). De (menselijke) maat van de blokken is grotendeels bewaard gebleven en dit is een grote kwaliteit van het gebied.
Hoogbouw mag daarom geen afbreuk doen aan de bescheiden schaal van het gebied. Motivatie om hier hoogbouw toe te passen is met name om de plek te accentueren. Om het gezicht aan de Haarlemmerweg te benadrukken. Een hoogbouwaccent achter Lindenbaum geeft een levendiger aangezicht van de entree en brengt het Lindenbaum gebouw optisch naar voren. Daarnaast kan een hoogteaccent een locatie van stedenbouwkundig belang aan te duiden, in dit geval de ‘entree’ van de stad bij het

knooppunt A10 / Haarlemmerweg.
Echter is een hoogteaccent op deze locatie stedenbouwkundig gezien niet vereist. Het moet worden gezien als een mogelijkheid die wordt geboden. Indien er wel een hoogteaccent gebouwd wordt gaat deze een relatie aan met de hoogbouw in de omgeving (zoals o.a. Regus-gebouw aan overzijde A10 en de hogere bebouwing langs de Haarlemmerweg maar ook het Elseviergebouw). In de volgende fase van dit project zal meer duidelijkheid ontstaan of een hoogteaccent wel of niet haalbaar is. Een exacte maximale hoogte wordt nu nog niet vastgelegd. Gedacht kan worden aan een maximale hoogte om de nabij dezelfde hoogte als het Elseviergebouw. De hoogte is afhankelijk van de uitwerking van het gehele blok en dient ook rekening te houden met de bestaande bebouwing die onderdeel gaat uitmaken van het blok. Vanuit dat aspect is er een maximum gesteld aan het totaal aantal m2 BVO dat mag worden toegevoegd in het gehele bouwblok. Dit betekent dat wanneer je ergens de hoogte in gaat, je elders naar beneden moet. Een bezonningsstudie wijst uit dat er weinig belemmeringen zijn voor een hoogteaccent in de noordwest-hoek van het bouwblok.

De tweede locatie waar wordt onderzocht of hoogbouw mogelijk is, is bij Hendrick de Keyser. Motivatie om hier hoogbouw toe te passen, naast een hoge dichtheid creeren, is ter versterking van het architectonisch ensemble. Een verrijking van de compositie dient met voldoende lucht, licht en ruimte te worden vormgegeven en met respect voor het monument. Het belangrijkste voor deze locatie is dat de compositie van het ensemble zorgvuldig wordt samengesteld. Kenmerkend hiervoor zijn de rechthoekige of langgerekte bouwvolumes die op slimme wijze in elkaar grijpen. De volumes worden telkens op orthogonale wijze gedraaid, omgeklapt of op zijn kant gezet. Hierdoor is het goed mogelijk dat ten behoeve van licht, lucht en ruimte de bouwvolumes de hoogte in gaan. Het bouwvolume moet als passend onderdeel van het ensemble worden gezien. De hoogte is afhankelijk van de uitwerking van de hele plot waarbij rekening gehouden dient te worden met de bestaande bebouwing waarmee de nieuwbouw een ensemble vormt. In de volgende fase zal de compositie nader worden bepaald.

Bij de eventuele hoogteaccenten is het ook van belang te kijken naar het geheel van de nieuwbouw in de strook en met name de hoogtes van de hoogteaccenten onderling. Deze dienen in samenhang benaderd te worden.



afb. bouwhoogtes

3.4 UITGANGSPUNTEN OPENBARE RUIMTE

Bij de ontwikkeling van de nieuwbouw van Entree Gulden Winckel heeft de gemeente een regierol die varieert van faciliterend tot kaderstellend. De herinrichting van de openbare ruimte daarentegen is de primaire verantwoordelijkheid van de gemeente.

Met de ontwikkeling van het plangebied verandert het gebruik en intensiveert de druk op de openbare ruimte. Het is daarom van belang om de vele doelgroepen met hun uiteenlopende wensen goed te bedienen: de huidige en toekomstige bewoners, bezoekers en gebruikers. De doelstelling is om het gebied dat nu vooral gedomineerd wordt door verharding en parkeren, te transformeren naar een levendig gebied met een hoge verblijfskwaliteit en verschillende gebruiksmogelijkheden. De openbare ruimte moet mogelijkheden scheppen en aanleiding geven om **te verblijven, te verbinden en te ontmoeten**. De verkeerssituatie zal veranderen waardoor het een autoluw gebied wordt die met name ingericht zal zijn voor de fietser en voetganger. Daarnaast wordt er vergroend en wordt de kwaliteit van het groen verbeterd.

Uitgangspunten openbare ruimte

Algemeen
De openbare ruimte fungeert als cruciale drager voor de ruimtelijke structuur en de kwaliteit van de buurt waarbij deze de verbindende factor is tussen verschillende plekken en bebouwing. Waar nu de buurt rommelig oogt en onoverzichtelijk is, kan herinrichting van de openbare ruimte de buurt tot een eenheid smeden. Het buurtplein wordt ingericht als het 'hart' van de buurt, een levendig kwalitatief verblijfsgebied. De Krelis Louwenstraat is de verbindende 'levensader' richting het Bos en Lommerplein. De Scholendriehoek is het 'groene hart' van de buurt en vormt samen met het plantsoen aan de Haarlemmerweg sterkere schakels in de groene route behorend tot de hoofdgroenstructuur. Daarnaast is de openbare ruimte bij uitstek de plek waar alle bewoners, zowel de huidige als de nieuwe, elkaar ontmoeten.
In de huidige situatie is veel ruimte afgesloten door hekken, waardoor het alzijdige principe van de monumentale panden van het AUP voor een groot deel verloren gaat. De herinrichting van de openbare ruimte speelt een grote rol in het opheffen van deze ´achterkant´ situatie die er nu aanwezig is. Het is belangrijk dat er veel aandacht gaat naar hoe bebouwing en openbare ruimte zich tot elkaar verhouden, denk aan overgang privé-openbaar, relatie binnen-buiten, openheid en zicht.
Naast de geldende beleidsdocumenten wordt hieronder dieper ingegaan op een aantal uitgangspunten voor de inrichting van de openbare ruimte.

1. Verbeteren van de verblijfskwaliteit
2. Creëren van een levendig buurtplein en wijkstraat
3. Verbetering verkeersafwikkeling
4. Verbetering inrichting park Scholendriehoek
5. Herinrichting plantsoen kop Admiraal de Ruijterweg
6. Vergroening overbodige verhard oppervlak
7. Behoud en bescherming boomstructuur
8. Ruimte tussen de gebouwen
9. Opheffen achterpad langs A10
10. Actief betrekken van beheer bij de vernieuwingsplannen

1. Verbeteren van de verblijfskwaliteit
Op dit moment ligt het accent van de inrichting van de openbare ruimte van de buurt vooral bij het autogebruik. Voorzieningen als de supermarkt en de bedrijfsruimten hebben een groot parkeerterrein voor de deur en er is een overmaat aan parkeerplaatsen langs de rijbanen. Hierdoor worden bezoekers gestimuleerd met de auto te komen. Dit komt de verblijfskwaliteit niet ten goede en draagt niet bij aan een omgeving waar kinderen veilig kunnen opgroeien. Daarnaast past het faciliteren van het autogebruik niet bij het huidige beleid van de stad, dat er juist op is gericht om de luchtkwaliteit te verbeteren.
Het accent van de openbare ruimte moet dus verschuiven van de auto naar het beter faciliteren van de voetganger en de fietser. Daarnaast moeten de pleinen en het park beter toegankelijk worden, de inrichting ervan een kwaliteitsimpuls krijgen en beter voorzien in de behoefte van de huidige en toekomstige bewoners.

2. Creëren van een levendig buurtplein en wijkstraat
Het huidige pleintje wordt op dit moment omringt en doorkruist door allerlei verkeersroutes. Hierdoor is de oriëntatie van het plein vooral naar de Moskee gericht en fungeert deze meer als een soort entree/voorplein voor de Moskee en minder als een verbindend plein voor de buurt. Daarnaast is de Krelis Louwenstraat op dit moment vooral ingericht voor autoverkeer. Door het plein zodanig in te richten dat deze op een goede manier aansluit op de omringende (huidige en nieuwe) functies en wanneer tegelijkertijd het autoluw karakter wordt bereikt, ontstaat een levendig verbindend buurtplein zonder de huidige fysieke barrières. Met een passende en mooie inrichting van de openbare ruimte kan het plein aanleiding geven om te verblijven en te ontmoeten.
Daarnaast kan door het aanpassen van het profiel van de Krelis Louwenstraat beter worden aangesloten met de omliggende functies en kan ook hier de verkeersfunctie in het gebied worden verzacht.

3. Verbetering verkeersafwikkeling
Door de Willem Leevendstraat in N-Z richting voor autoverkeer af te sluiten kan het autoverkeer niet meer direct vanaf het hoofdnet aan de noordzijde het gebied in. Hierdoor krijgt de buurt een verkeersluw karakter dat veel meer past bij een 30km gebied. de Willem

Leevendstraat wordt ingericht als een prettige woonstraat met fietsroute.
Door het parkeren bij de vernieuwingsplannen langs de A10 op eigen terrein en inpandig op te lossen neemt de verkeersdruk af waardoor de verblijfsgebieden veiliger en prettiger worden.

4. Verbetering inrichting park Scholendriehoek

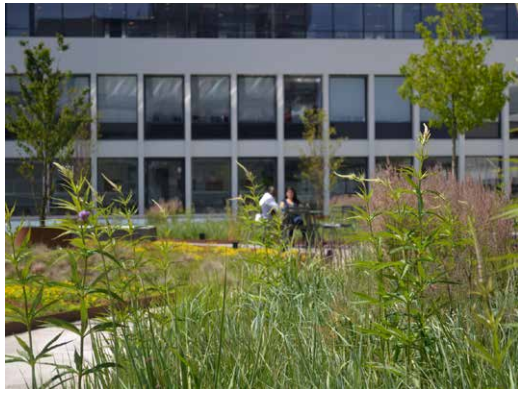
De scholendriehoek is een centraal gelegen park dat erbij ligt als Doornroosje dat nog moet worden wakker gekust. Het is onderdeel van de parkenzone van Bos en Lommer en verbonden met de hoofdgroenstructuur van de stad. Het herbergt, zeker als de invloed van het verkeer in de buurt en van de A10 afneemt, een grote kwaliteit als potentiele plek voor ontspanning en ontmoeting, een groene huiskamer van de buurt. Op dit moment functioneert het park echter niet optimaal. Veel obstakels zoals hekwerken zorgen ervoor dat het park slecht doorwaadwaar is, fysiek en qua zicht. Met een aantal maatregelen kan dit veranderen en kan het park weer meer als een geheel worden gesmeed;

- Aan de west en zuidzijde liggen de parkentrees verscholen en moeten uitnodigender worden ingericht. In de zuid-west hoek staat het buurthuis, die in het plan mogelijk een andere plek gaat krijgen. Door deze hoek open te spelen kan het park daar een duidelijkere en meer passende entree krijgen.
- De schoolgebouwen in het park hebben geen direct aan het openbaar gebied grenzende adressen en zijn aan de parkzijde gesloten. Er ligt hier een kans om de alzijdigheid weer tot hun recht te laten komen, waarbij een betere relatie met het park ontstaat.
- Toevoegen van meer uitnodigende speelvoorzieningen en zitgelegenheden.
- Vernieuwen van versleten paden en meubilair en verbeteren beplanting.
- Onnodig verhard oppervlak in het park vergroenen.
- Eventueel toevoegen van een kleinschalige horecagelegenheid.

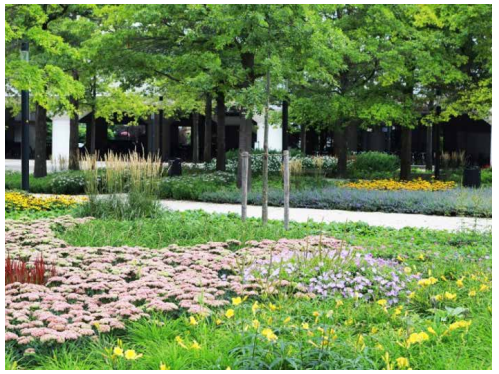
5. Herinrichting plantsoen kop Admiraal de Ruijterweg

Het plantsoen langs de N200 op de kop van de Admiraal de Ruijterweg vormt de entree van Bos en Lommer. Door de afwaardering van het verkeer op de N200(van 80 naar 50km) heeft het plantsoen meer potentieel gekregen als verblijfsplek en als doorgang voor voetgangers en fietsers naar Sloterdijk en het Westerpark. Het plein is nu nog ingericht met een parkeerhaven, maar kan met behoud van de boomgroep een fraaie groene inrichting krijgen en een plek bieden voor ontmoeting. Door het plantsoen te vergroenen kan deze ook een sterkere schakel zijn in de groene route tussen Erasmuspark en Westerpark. Er bevindt zich nu al een café met terras aan het plein. Daarnaast is een vergunning afgegeven voor een kiosk, met nader te bepalen invulling, die een bijdrage kan leveren aan de verlevendiging van het plantsoen. Ook moet worden gezocht naar een nieuwe publieke functie voor het monumentale gebouw van de voormalige Drukkerij Lindenbaum als publiekstrekker om de zuidwand van het plein te verlevendigen.

6. Vergroening overbodig verhard oppervlak


referentiebeeld daktuinen / dakpark


referentiebeeld plein voor de Lidl en moskee


referentiebeeld plantsoen op de kop Adm. de Ruijterweg


referentiebeeld talud A10


referentiebeeld plein voor de Lidl en moskee


referentiebeeld horeca in scholendriehoek (Terrasmus)

Door de overmaat aan verhard oppervlak die nu in het gebied aanwezig is te verminderen kan het regenwater dat bij piekbuien valt beter worden opgevangen en langer worden vastgehouden in de ondergrond. Hierdoor wordt het riool minder belast en het draagt bij aan het tegengaan van het hitte-eiland effect. Door hierbij gebruik te maken van hoogwaardig groen wordt tevens de bestaande groenstructuur en de groene identiteit van de buurt versterkt. Daarnaast zal het vergroenen van de overmaat aan verharding ook een grote rol gaan spelen in de uitstraling van de buurt.

7. Behoud en bescherming boomstructuur

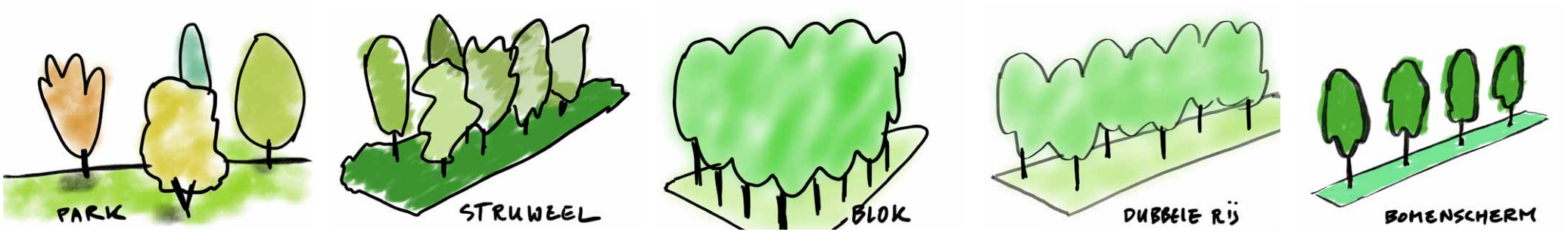
De wijze waarop de bomen zijn geplaatst in het gebied is bijzonder en een typisch AUP-groenontwerp. Langs zowel de Sara Burgerhartstraat, de Wiltzanglaan en de Louwensstraat staan de bomen asymmetrisch ten op zichte van de verkeersstructuur. Langs de Wiltzanglaan en de Louwensstraat staan de bomen aan één zijde in het trottoir en volgen de verkeersweg (formele aanplant langs de wegen). Aan de kant in de scholendriehoek, ligt de rooilijn van de bebouwing terug ten opzichte van de weg en staan de bomen in een brede grasstrook en vormen een soort scherm rondom het park (losser en informeler/schilderachtig naar het parkgebied). Rondom de Daniel Goedkoopschool is dit scherm langs de entree van het park naar binnen geklapt en vormt het een kader rond het schoolplein, dat hiermee een aparte 'kamer' vormt in het park. Op het plein op de kop van de Admiraal de Ruijterweg en op de zuidoosthoek van het park zijn de bomen als een blok geplaatst dat de vorm van pleinruimte benadrukt.

Deze wijze van aanplanten van bomen, waarbij de boomstructuur reageert op de bebouwing en samen met de bouwblokken een compositorische eenheid vormt is typerend voor de Westelijke Tuinsteden en staat o.a. beschreven in de in opdracht van de gemeente gemaakte studie "De Bomentaal van Nieuw West".

De structuur en typologie van het groen van het plangebied, die met het AUP is ontworpen maakt daarom onderdeel uit van het groene erfgoed van de stad en dient met de vernieuwingsopgave te worden behouden.



afb. boomstructuren in het gebied



afb. boomstructuren

Omdat de bomen op het plein bij de werkzaamheden aan de herprofilering van de N200 mogelijk zijn beschadigd, moet een onderzoek worden gedaan naar de huidige kwaliteit. De laanbomen in het gebied zijn overigens volwassen linden die zorgen voor veel bloesem en nectar voor de bijen.

8. Ruimte tussen de gebouwen

Om te benadrukken dat de ensembles van Elsevier en Hendrick de Keyser als losse gebouwen in de scholendriehoek als groen doorlopend tapijt staan, is het belangrijk dat de ruimte tussen deze gebouwen zichtbaar onderdeel is van het park en dus zoveel mogelijk groen en open is ingericht. Door de groene ruimte komen de gebouwen los van elkaar, wordt de alzijdigheid zichtbaar en wordt aangesloten op bestaande zichtassen en looproutes van het park. Ook tussen Elsevier en het noordelijke blok geldt dat er een open ruimte moet worden gecreëerd.

9. Opheffen achterpad langs A10

Het achterpad langs de A10 in huidige situatie vormt nu een sociaal onveilige route waar in de toekomstige situatie een oplossing voor moet worden gevonden. Onder het pad ligt een transportriool waar Waternet ten alle tijden bij moet kunnen komen. Mogelijk ligt hier een kans om een gezamenlijke inrit te maken voor de parkeervoorzieningen op eigen terrein, waarbij het gebied toegankelijk blijft voor onderhoud en daarbij tevens geen doorgaand voedpad meer zal zijn.

10. Actief betrekken van de beheerders bij de vernieuwingsplannen

Bij de ontwikkeling van de buurt en de aanpak van de openbare ruimte verdient het de aanbeveling om naast de bewoners en andere gebruikers van het gebied ook de afdeling beheer in een vroeg stadium te betrekken. De dagelijkse beheerders zijn de ogen en de oren van de wijk. Zij weten vaak goed wat er speelt en vormen een belangrijke factor in het leefbaar maken en houden van de wijk.

Deelgebieden

In het plangebied is er onderscheid te maken in een 5-tal deelgebieden met betrekking tot de openbare ruimte. Per deelgebied zal in samenspraak met de buurt het ontwerp nader worden uitgewerkt.

1. Plantsoen kop Admiraal de Ruijterweg
2. Willem Leevendstraat
3. Buurtplein
4. Krelis Louwenstraat
5. Park Scholendriehoek




referentiebeeld samenkomen


referentiebeeld plein


referentiebeeld ontmoeten in het park


referentiebeeld speeltuin


referentiebeeld buurtgevoel


referentiebeeld autoluw en fiets centraal

Uitgangspunten verkeer en parkeren

Voor het inrichten van de openbare ruimte en straatprofielen hanteert de gemeente de inrichtingsprincipes Duurzaam Veilig Verkeer.
Het creëren van aangenaam verblijfsklimaat en herkenbare en veilige inrichting is het uitgangspunt. Daarnaast gelden de stedelijke beleids- en afwegingskaders voor het inrichten van de straten. Deze zijn o.a. Beleidskader Verkeersnetten, Afwegingskader Fietsstraten, -stroken en –paden en Concept Beleidskader Ruimte Voetganger.

De Krelis Louwenstraat en de Willem Leevendstraat zijn vanuit Duurzaam Veilig aangewezen als een Erftoegangsweg. Op een Erftoegangsweg vindt in principe menging plaats tussen auto en fietsverkeer.
Vanuit de stedelijke beleidskaders is de Krelis Louwenstraat onderdeel van het Plusnet Fiets. Voor een Plusnet Fiets geldt als voorwaarde bovenop de principes van Duurzaam Veilig dat hier snel, veilig en comfortabel kan worden gefietst.

Om de verkeersoverlast in de huidige situatie te verminderen zal de druk van autoverkeer dat het gebied inrijdt moeten worden ontlast. Dit gebeurt door het verkeer dat de wijk in komt via de Willem Leevendtraat te weren. Bewoners hebben al langere tijd de wens om autoverkeer te weren uit de Willem Leevendstraat. Hier zijn in het verleden al eens voorstellen voor gedaan. Om de overlast van autoverkeer terug te dringen en de straat leefbaarder te maken wordt daarom voorgesteld de Willem Leevendstraat af te sluiten voor autoverkeer en in te richten als autovrije woonstraat met doorgaande fietsroute (de straat is immers onderdeel van het plusnet fiets) en met een groene inrichting. Hiermee wordt ook het laad- en losverkeer van de supermarkt en het bezoeken van de moskee per auto niet meer mogelijk via deze route. Autoverkeer wordt geleid via de Krelis Louwesstraat (2-richtingen) en de Sara Burgerhartstraat (1-richting). Verkeerstellingen laten dit toe.
De parkeerplaatsen op de kop van de Admiraal de Ruijterweg zullen grotendeels behouden blijven.

Het parkeerterrein tegenover de Lidl en de parkeerplekken in de Willem Leevendstraat keren terug in de parkeergarage van de supermarkt. Hiermee ontstaat deels ruimte voor het bouwblok van Eigen Haard en deels ten behoeve van de inrichting van openbare ruimte. De parkeergarage faciliteert ook een groot deel van het bezoekersparkeren voor het nieuwe programma (bezoekers van woningen en eventueel voorzieningen). Het aantal parkeerplekken in het gebied zal daarmee toenemen. Het overgrote deel van de nieuwe woningen zal in het sociale en middendure huursegment vallen en daarvoor is het niet noodzakelijk om parkeerplekken te realiseren. Het zal dus gaan om een beperkte toemame van autoparkeerplekken. Tevens kunnen bezoekers van aanwezige voorzieningen, zoals de moskee, ook terecht in de parkeergagare. De parkeergarage van Eigen Haard is een belangrijke drager om de ontwikkelingen in het gebied mogelijk te maken.

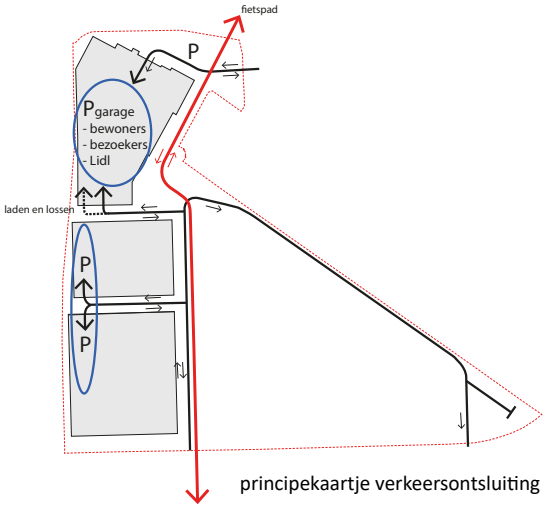
De inrichting van de Krelis Louwenstraat zal worden aangepast op het omliggend gebied en aangepast op het toekomstige programma. Tevens rekening houdend met bestaande functies (bereikbaarheid school, supermarkt, hostel en moskee). De Krelis Louwenstraat is de verbindende schakel tussen scholendriehoek en de woningen in de strook. Hier dienen goede oversteekmogelijkheden te komen. De straat zal worden ingericht als 30 km weg. In de straat blijft het 2-richtingsverkeer behouden. Het profiel van de Sara Burgerhartstraat blijft ongewijzigd.

Fiets- en scooterparkeren

Bezoekersparkeren moet worden opgelost in de openbare ruimte. Uitgangspunt in de gemeentelijke planvorming is minimaal 0,5 fietsparkeerplaats per woning. Die realiseert de gemeente in de openbare ruimte of de ontwikkelaar in een voor bezoekers toegankelijke stalling. Uitgaande van 400-500 woningen, zullen er naast de bestaande fietsparkeerboefte, ongeveer 225 fietsparkeerplekken voor bezoekers extra moeten worden gerealiseerd. Daarnaast zullen voor de nieuwe niet-woonfuncties ook een aantal bezoekersparkeerplekken moeten worden gerealiseerd. Ook ten aanzien van scooterparkeerplaatsen zullen in de openbare ruimte parkeerplekken moeten worden ingepast. Hiervoor wordt verwezen naar de nota 'Parkeernormen Fiets en Scooter'.



referentiebeeld straatprofiel tbv Krelis Louwenstraat



principekaartje verkeersontsluiting

3.5 PROGRAMMATISCHE UITGANGSPUNTEN

Bos en Lommer is een gebied in ontwikkeling met een kleurrijke bevolkingsgroep. De afgelopen jaren is de stedelijke vernieuwing na de financiële crisis in de wijk Kolenkit verder opgepakt en worden de laatste projecten ontwikkeld en afgerond. Het plangebied zelf ligt in de buurt Bosleeuw in de wijk Landlust van Bos en Lommer en telt nu ongeveer 500 huishoudens (526, waaronder circa 250 studentenwoningen) van de 19.453 huishoudens in Bos en Lommer in totaal (OIS; 2019). Qua bevolkingsdichtheid zit de buurt Bosleeuw, op 16.892 inwoners per km2. Ter vergelijking zit de buurt Bellamy-Noord in de wijk Kinkerbuurt met 28.255 inwoners per km2 op een aanzienlijk hogere bevolkingsdichtheid (OIS; 2020).

Het aandeel van de inwoners in Bos en Lommer met een niet-westerse achtergrond is 45,3% tegenover 36,2% gemiddeld in heel Amsterdam (OIS; 2020). Bos en Lommer scoort qua geregistreerde werkloosheid, aandeel laag opgeleide bevolking en minimahuishoudens gemiddeld lager dan Amsterdam (OIS; 2019). De sociale cohesie in deze wijken scoort geen voldoende met een score van 5,2 (één van de laagste van Amsterdam), alhoewel Amsterdam breed de score ook niet hoger is dan 5,6 (OIS; 2018).

Er zijn veel niet-woonfuncties in het plangebied, waaronder de supermarkt Lidl en de moskee met beiden een bovenwijkse aantrekkingskracht, de kleinschalige bedrijvigheid gevestigd in de loods behorend bij de voormalige drukkerij Lindenbaum, een hostel in het voormalig Elseviergebouw (met daarboven studentenwoningen) en kleinschalige bedrijvigheid en maatschappelijke dienstverlening in het voormalige Hendrik de Keysergebouw.

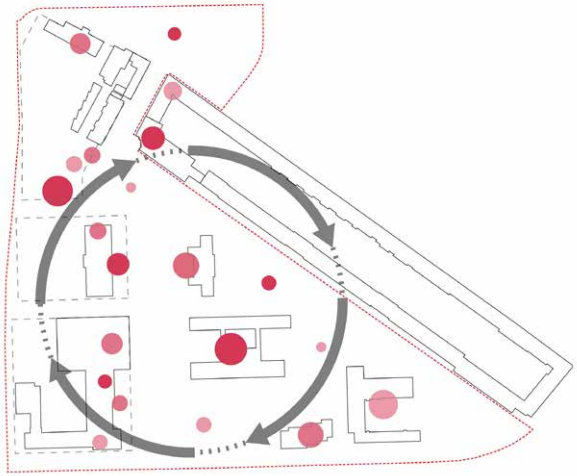
In de scholendriehoek bevindt zich de Multatulischool, de kinderdagopvang Impuls, de buurtkamer die zich in een noodgebouw bevindt en het gebouw van Stichting Witboek, waarbinnen een Turkse Vereniging gehuisvest is. Er zijn geen uitbreidingsplannen voorzien voor de genoemde kindvoorzieningen, maar op de locatie zal verdere uitbreiding niet toegestaan zijn vanwege de directe nabijheid van de A10-West. De moskee Al Badr aan de Willem Leevendstraat, die ook een bovenwijkse aantrekkingskracht heeft, maakt geen onderdeel uit van de planopgave, maar het terugdringen van de verkeersdrukte van bezoekers die deze functie op piekmomenten met zich meebrengt maakt wel onderdeel uit van de opgave, vanwege de relatie met de supermarkt Lidl.

Er ligt nu een kans om de leefbaarheid en de sociale cohesie van het gebied aan te pakken in samenhang met het bouwen van nieuwe woningen en het verbeteren van de openbare ruimte in het gebied. Doel is met de herontwikkeling een verbeterde identiteit aan de bestaande buurt te geven waar men prettig woont, leeft, komt en verblijft, waar er sprake is van een sterk buurtgevoel. De bestaande krachten worden versterkt en de verbeterpunten worden aangepakt. De cultuurhistorische waarden behouden hun waardigheid en bepalen de uitstraling van de buurt en de openbare ruimte is de cruciale drager van het gebied. Hier onder worden de programmatische uitgangspunten benoemd waar in de opgave rekening gehouden moet worden om recht te doen aan deze visie voor het toekomstige EGW.

1. De verschillende functies versterken de synergie en samenhang in EGW

In de huidige situatie staan de verschillende functies voor wonen, boodschappen doen, naar school gaan en werken redelijk op zichzelf en is er weinig sprake van kruisbestuiving. De oorzaak hiervan hangt deels samen met de historisch gegroeide ontwikkeling van de niet-woonfuncties op de locatie, waarbij afgezien van de onderwijsfunctie er vanuit ruimtelijk-functionele invalshoek weinig sprake is geweest van een integrale visie voor wat betreft de samenhang. Het gevolg is dat mede hierdoor EGW niet over een sterke identiteit beschikt. Een sterke identiteit en herkenbaarheid van EGW leidt tot een buurt waar men zich prettig voelt en men zich verantwoordelijk voelt dit zo te houden. De sociale cohesie van de buurt wordt hier door versterkt.

Doel is met de herontwikkeling een verbeterde leefomgeving en identiteit aan de bestaande buurt te geven waar men prettig woont, leeft, komt en verblijft, waar er sprake is van een sterk buurtgevoel. De bestaande krachten worden versterkt en de verbeterpunten worden aangepakt. Zowel de huidige bewoners als de nieuwe bewoners voelen zich in EGW thuis. Een logische plek voor de verschillende functies helpt daarbij vanwege het vergroten van de leesbaarheid van het gebied.



Door de juiste type functies in het gebied op de juiste plek te laten landen, ontstaat er een natuurlijke synergie tussen de verschillende functies in het gebied. Essentieel is de wisselwerking met een goed leesbare openbare ruimte in relatie tot de bebouwing en de functies die er in zijn gehuisvest.

1. De verschillende functies en de locatie van de verschillende functies versterken de synergie en samenhang in EGW.

2. Ontmoeten en verbinden op het buurtplein van EGW met oog voor een gezonde spreiding van de drukte

Het buurtplein van EGW moet de nieuwe huiskamer van EGW worden. Het winkelgebied Bos en Lommerplein en omgeving blijft het hoofdwinkelgebied van Bos en Lommer. De voorzieningen zijn bereikbaar via een autovrij deel van het buurtplein en de belangrijkste voorzieningen van de buurt zijn hieraan gevestigd, denk aan de nieuwe Lidl en de moskee. Het buurtplein staat in directe verbinding met de levensader van EGW, de Krelis Louwensstraat.

Een nieuwe parkeergarage van de nieuwe Lidl[1] kan ervoor zorgen dat er ruimte ontstaat voor een veilig en autoluw buurtplein en dat de huidige verkeers- en parkeer drukte niet meer via de Willem Leevendstraat het gebied in gaat. Het hebben van een nieuw hart van EGW in de vorm van het buurtplein draagt bij aan de herkenbaarheid van de buurt. Ook andere kleinschalige voorzieningen die gericht zijn op ontmoeten en verzorgen worden hier geconcentreerd gevestigd, denk aan een buurtkamer, een kappertje, een yogaschool, een wasserette, een lunchroom of een apotheek. Er wordt echter geen ruimte gemaakt voor aanvullende kleinschalige detailhandel.

Deze voorzieningen worden gevestigd op de begane grond en hebben een open en toegankelijke uitstraling. Hier komen de meeste bezoekers jong en oud samen, om elkaar te ontmoeten of onbewust tegen te komen. Vanuit het hart kan men op een prettige manier uitwaaieren naar de verschillende binnengebieden, richting Westerpark via het plantsoen, richting Bos en Lommerplein, richting de Scholendriehoek, richting station Sloterdijk, etc.

De concentratie van een aantal publiekaantrekkende functies vraagt echter extra aandacht voor de leefbaarheid qua fiets en autoverkeer, maar ook voor het laden en lossen. Hier moeten nieuwe oplossingen voor gevonden worden om het hart als plein zo veel mogelijk te ontlasten. De moskee en de Lidl (maximaal 1.800 m2 bvo) zijn de twee grootschalige functies aan het hart. Dat is het maximum. Om tot een volwaardig hart te komen is het belangrijk om kleinschalige vestigingen toe te voegen niet zijnde detailhandel (maximaal 200 m2 bvo per vestiging en in totaal niet meer dan 1.000 m2 bvo). De menselijke maat van deze route wordt hiermee juist ook voor de voetgangers en fietser aantrekkelijker gemaakt en verder versterkt.

3. Een publieke functie in de Lindenbaum/wereldbibliotheek als visitekaartje van de kop EGW

De monumentale Lindenbaum is één van de identiteitsdragers van deze kop, terwijl het nu nog niet op die manier wordt beleefd. De ontwikkeling biedt kansen om dit gebouw een hernieuwd podium te geven. De oorspronkelijke menselijke maat van de wereldbibliotheek wordt teruggebracht door op straatniveau een mooie functie te geven met oog voor de monumentale waarden. Men wordt uitgenodigd te vertragen als voetganger en als fietser door de nieuwe invulling van deze locatie. In combinatie met het plantsoen dat wordt aangepakt en de kiosk die er zal komen zal er een mooie wisselwerking ontstaan. De nu nog anonieme kop van EGW zal een aantrekkelijk visitekaartje van het gebied worden.

De Haarlemmerweg heeft hier onlangs een hernieuwde rol gekregen als stadsstraat vanwege de afwaardering, waardoor er nog een goede reden is om de oriëntatie vanuit de Haarlemmerweg richting EGW extra te versterken door hier invulling te geven met een publieke functie.

4. Behoud bedrijvigheid in EGW en de Hendrick de Keyserschool krijgt een belangrijke buurtfunctie als nieuwe toegankelijke identiteitsdrager van EGW

Met het slopen van de loods aan de achterzijde van de Lindenbaum verdwijnt het aantal vierkante meters aan bedrijvigheid. Het is daarom wenselijk om ook deze dan wel vergelijkbare vormen van bedrijvigheid deels een plek te geven in de Lindenbaum van straks.

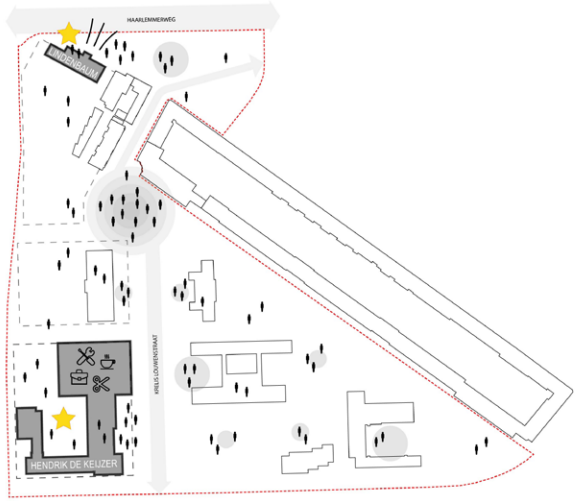
Ondanks de beeldbepalende locatie op de hoek, direct naast de scholendriehoek, wordt het huidige bedrijfsverzamelgebouw in de voormalige Hendrick de Keyserschool niet optimaal beleefd, heeft het een gesloten uitstraling, en komt de monumentaliteit van het gebouw nu mede hierdoor slecht tot haar recht. Voor mensen uit de omgeving is het niet altijd even duidelijk wat er in het gebouw zit en het gebouw is sowieso momenteel uitsluitend toegankelijk voor de huurders en de bezoekers ervan.

[1] Een supermarkt met een maximum van 1.800 m2 bvo is juridisch-planologisch toegestaan op de huidige locatie. Verplaatsing van de supermarkt naar een andere locatie in het plangebied dan wel er buiten is overwogen mede naar aanleiding van de bewonerssessies. De alternatieve locaties zijn stuk voor stuk afgevallen met name vanwege monumentale belemmeringen die o.a. een parkeergebouw niet/nauwelijks mogelijk maken. Op grond van het vastgestelde Detailhandelsbeleid Amsterdam 2018-2022 is nog een extra supermarkt toevoegen aan het winkelgebied Bos en Lommer waar het aanbod van supermarkten al onwenselijk hoog is, sowieso negatief. De parkeergarage die vanwege de Lidl nu gemaakt kan worden, is inmiddels een cruciaal onderdeel geworden van de visie, omdat het ontwikkelen van een vrijwel autovrije buurtplein anders onmogelijk wordt gemaakt.

De ontwikkeling biedt nu kansen om dit gebouw als één van de identiteitsdragers van het gebied veel meer een podium te geven en veel meer onderdeel te laten zijn van EGW. (vergelijkbaar met Lindenbaum/wereldbibliotheek) en door middel van programmatische invulling ook een binding te geven met de buurt door het toegankelijker te maken voor publiek rekeninghoudend met de monumentale waarden. Het begint hierbij met het deels publiek toegankelijk maken van het gebouw. Het is ook belangrijk om de bedrijvigheid in het gebouw deels te behouden. Bos en Lommer kent onder gemiddeld weinig bedrijvigheid en de sociaaleconomische kwetsbaarheid in de aangrenzende Kolenkitbuurt maakt het ook wenselijk om betaalbare bedrijvigheid te blijven bieden in EGW, zodat dit aanbod ook in het belang van een leefbaar en inclusief Bos en Lommer behouden toegankelijk blijft[2]. Desalniettemin is het ook in het belang van de sociale cohesie van EGW en haar omgeving om net zoals dat nu ook het geval is, de programmatische invulling naast werken ook te combineren met andere functies die gericht zijn op verzorgen en ontmoeten[3]. Er zit nu bijvoorbeeld ook huiswerkbegeleiding in het gebouw. Ook dit zou een geschikte plek voor de nieuwe buurtkamer kunnen zijn.

Deze interessante mix past heel goed bij de wens om voor EGW het buurtgevoel verder te versterken. Uitgangspunt is dat tenminste de hele straatwand langs de Gulden Winckelas/de levensader over alle bouwlagen behouden blijft voor niet-wonen. Het toegankelijker maken van het gebouw kan ook als kans bieden dat het binnenterrein ook toegankelijk wordt voor de buurt. Een enkele horecavoorziening toevoegen in het gebouw kan hierbij ook helpen. De locatie moet niet gaan concurreren met het buurtplein van EGW. Daarom is de focus hier gericht op primair ambachtelijk werken en secundair verzorgen en ontmoeten (denk: mix van (creatieve) bedrijvigheid, broedplaats, maatschappelijke dienstverlening en consument verzorgende dienstverlening). Er is hier geen plek voor detailhandel.

De Krelis Louwensstraat, de levensader, heeft een rol als verbinder van de verschillende voorzieningen die stuk voor stuk een gezicht (hoofdentrees) moeten krijgen langs de straat ter begeleiding richting aan de ene kant het buurtplein van EGW (en verder richting Lindenbaum/Westerpark/Station Sloterdijk) als ook de andere kant op richting het Gulden Winckelplantsoen/Bos & Lommerplein. Deze route wordt hiermee juist ook voor de voetgangers en fietser aantrekkelijker gemaakt en verder versterkt.



2,3,4:
2 Ontmoeten en verbinden op het buurtplein van EGW met oog voor een gezonde spreiding van de drukte.
3 Een publieke functie in de Lindenbaum/ wereldbibliotheek als visitekaartje van de kop EGW
4 Behoud bedrijvigheid in EGW en de Hendrick de Keyserschool krijgt een belangrijke buurtfunctie als nieuwe toegankelijke identiteitsdrager van EGW

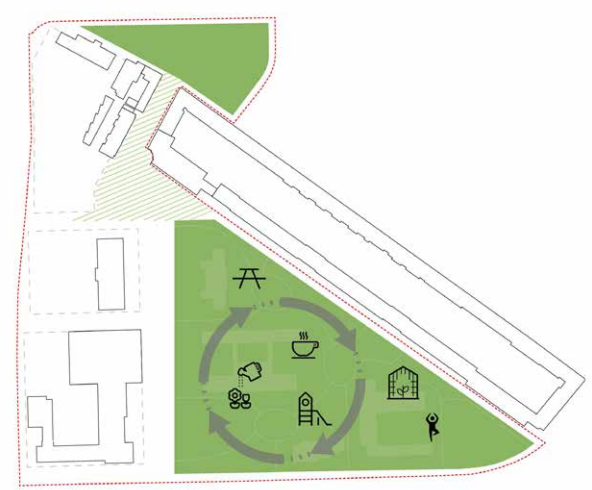
5. Scholendriehoek als groene ontmoetingsplek van de buurt

Aan de scholendriehoek zal er qua programma weinig veranderen. Alleen het gebouw van de speeltuinvereniging en de buurtkamer verdwijnt van de scholendriehoek. De buurtkamer komt echter hoe dan ook terug in EGW, maar dan op een andere plek. De school, de kinderopvangvoorzieningen in het gebied leveren reeds bijdrage aan het buurtgevoel dat EGW reeds bezit. Verbeterpunten die met het programma samenhangen zijn het verkennen van de mogelijkheden van het verminderen van de hekwerken rondom de gebouwen en het gebouw van stichting Witboek die nu vanwege de invulling weinig met haar omgeving doet. Vanuit de openbare ruimte is reeds gemeld dat de scholendriehoek verder kwalitatief opgewaardeerd gaat worden, met onder andere expliciet oog voor vergroening, ontmoeting, klimaatadaptatie van de scholendriehoek. Om de scholendriehoek als groene ontmoetingsplek voor alle seizoenen van het jaar aantrekkelijk te maken zal worden verkend in hoeverre een kleinschalige horecagelegenheid in een kioskachtige setting tot de mogelijkheden kan behoren. Zie verder de uitgangspunten openbare ruimte.

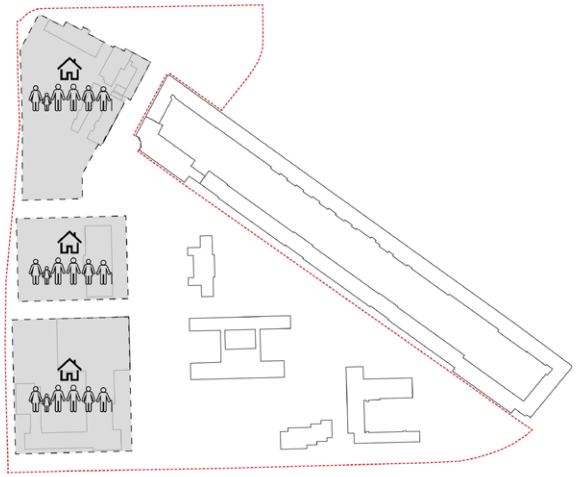
---

[2] O.a. in lijn met Structuurvisie Amsterdam 2040, Nota behoud kleinschalige bedrijvigheid West, Afwegingkader behoud kleinschalige bedrijvigheid Amsterdam, Trendrapport 2016, Gebiedsanalyse Bos en Lommer

[3] Reactie team Maatschappelijke Voorzieningen mbt kunst en cultuur: "In West wordt kunst in, met, voor en door de wijk gestimuleerd. In de komende periode willen we in West culturele activiteiten gericht op sociale cohesie, diversiteit en emancipatie zichtbaarder maken en beter ondersteunen. Kunstvormen die de dialoog tussen (groepen) mensen stimuleren en het debat over controversiële of complexe onderwerpen aanjagen krijgen meer aandacht. In Amsterdam West ontstaan steeds meer initiatieven op het gebied van woordkunst die ondersteuning verdienen. Het kan gaan om literatuur en theater, om storytelling en rap. West wil een 'literair trapveld' worden voor alle stemmen en alle verhalen die dit deel van de stad rijk is. Verder wordt in West de samenwerking tussen professionele makers en buurtbewoners, tussen kunstenaars en culturele organisaties uit West, maar ook tussen makers en lokale podia met kunstinstellingen in de rest van de stad gestimuleerd.".



5. Scholendriehoek als groene ontmoetingsplek van de buurt



6. De nieuwe woningen van EGW maken de buurt aantrekkelijk voor een mooie mix van allerlei soorten nieuwe bewoners

6. De nieuwe woningen van EGW maken de buurt aantrekkelijk voor een mooie mix van allerlei soorten nieuwe bewoners

De ontwikkeling brengt in de toekomst veel nieuwe bewoners met zich mee. Het is belangrijk dat er oog is voor deze nieuwe ontstane situatie in de toekomst, waarin de bestaande bewoners zich thuis blijven voelen in hun eigen buurt in harmonie met de nieuwe bewoners. Buurtbewoners hebben aangegeven dat ze de huidige mix van verschillende typen mensen als een belangrijke waarde van hun buurt ervaren. Graag zouden ze dat ook weer in de nieuwbouw terug willen zien.

Ter versterking van de sociale cohesie en de leefbaarheid van de buurt past dit ook geheel in de visie voor EGW en is insteek dat hier voor allerlei wooncategorieën wordt gebouwd met 40% sociale huur, 40% middenhuur en 20% vrije sector als vertrekpunt. Voor EGW wordt bovendien extra ingezet op ouderen en gezinnen omdat uit analyse van de bestaande woningvoorraad van Bos & Lommer blijkt dat deze doelgroepen in het gebied slecht bediend worden. Dat neemt niet weg dat er ook gekeken gaat worden naar een aandeel een- en tweepersoonshuishoudens. Daarnaast is het ook belangrijk dat ook in de woonoppervlakten een divers aanbod ontstaat. Kortom voor de nieuwe woningen wordt gezocht naar een goede balans in diversiteit en is uitgangspunt dat er geen enkele doelgroep te veel de boventoon gaat voeren. Zie ook verder het advies van directie Wonen in de bijlage.

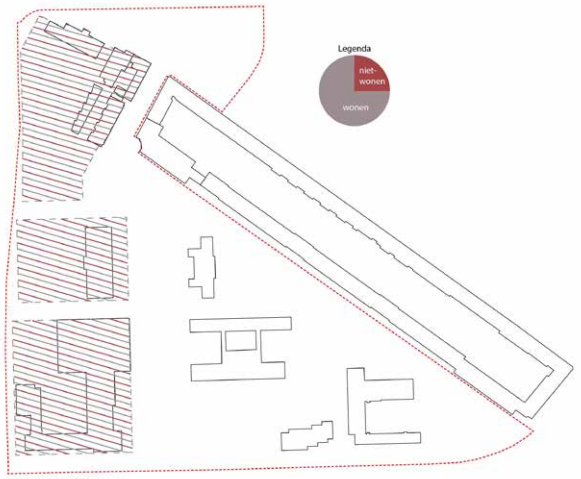
7. De locatie langs de A10-West vereist extra aandacht voor de woonkwaliteit van de toekomstige woningen

Hoewel de locatie een kans biedt om nieuwe woningen te ontwikkelen is het tegelijk om meerdere redenen een complexe locatie om tot kwalitatief goede nieuwe woningen te komen. Met name de directe nabijheid van de A10-West vraagt om specifieke bouwkundige ingrepen die gevolgen hebben voor de toekomstige woningen, denk dove gevels. Alle woningen moeten voorzien zijn van een stille zijde. Bij het ontwerpen van de toekomstige woningen en woonplattegronden moet met meer zorg dan gebruikelijk gezocht worden naar het optimaliseren van de kwaliteit van de woningen. Hierdoor ligt het niet in de lijn om corridorwoningen te maken.

8. Voor de verdichtingsstrook geldt voor de bebouwde omgeving een verhouding met een orde van grootte van ten minste 25% niet-wonen en de rest wonen

In de huidige situatie domineert de niet-woonfunctie iets meer ten opzichte van de woonfunctie. Met de kans om deze locatie te verdichten primair ten behoeve van wonen veranderen deze verhoudingen uiteraard. Om meer synergie en samenhang in het gebied

te creëren is het tevens belangrijk om vanuit deze nieuwe situatie enige stedelijkheid te borgen, waarbij een bepaalde mate van functiemenging van wonen en niet-wonen randvoorwaardelijk is. Het is daarom onwenselijk om binnen een stedelijke omgeving gevestigd net binnen de ring de hoeveelheid aanwezige vierkante meters aan niet-woonoppervlak verhoudingsgewijs maar ook absoluut te veel af te laten nemen. Vanuit de opgave is het echter deels ook onontkoombaar. In de eerdere benoemde uitgangspunten is reeds een voorzet gedaan in het behouden van de niet-woonfuncties op bepaalde plekken binnen de verdichtingsstrook. Vanuit de context van Amsterdam (o.a. Structuurvisie Amsterdam 2040; Trendrapport 2016) en rekeninghoudend met wat er in het gebied reeds aanwezig is, is het redelijk om vast te houden aan een orde van grootte van tenminste 25% aan niet-woonfuncties binnen de verdichtingsstrook.
Ieder plot vergt maatwerk en op grond van de basisprincipes die volgen uit deze programmatische uitgangspunten en vanuit de locatie- en cultuurhistorische kwaliteiten, zal hier hier per plot en vanuit de integrale samenhang van EGW verder op gestuurd worden.



8. Voor de verdichtingsstrook geldt voor de bebouwde omgeving een verhouding van ten minste 25% niet-wonen en de rest wonen

9. Mogelijkheden van tijdelijkheid ten behoeve van placemaking benutten in lijn met de opgave

Vooralsnog ervan uitgaande dat het hier om een haalbare herontwikkelings- en verdichtingsopgave gaat, zal de periode van planontwikkeling een groot tijdsbeslag innemen voordat überhaupt gestart wordt met de uitvoering. In de tussentijd is het wenselijk de mogelijkheden van tijdelijke activiteiten of ingrepen in het plangebied, inpandig dan wel in de openbare ruimte, alvast te benutten en te stimuleren in lijn met de opgave. Deels als aankondiging van de ontwikkeling die aanstaande is, maar deels ook om tegemoet te komen aan de wensen die deels al uit de buurt zijn opgehaald. Doel is het plangebied nu al aantrekkelijker te maken vooruitlopend op de ontwikkeling.

3.6 UITGANGSPUNTEN DUURZAAMHEID

Duurzame energie en aardgasvrij

De gemeente Amsterdam streeft naar meer duurzame energie. In de randvoorwaarden wordt gesteld dat voor alle ontwikkelingen, zowel woningen als utiliteitsbouw waarvoor na 1 januari 2021 een vergunning wordt aangevraagd, geldt dat deze moeten voldoen aan de eisen voor bijna energie neutrale gebouwen (BENG). Amsterdam zet in op de eisen van BENG2015. Hierbij wordt er uitgegaan van een EPC<0,2 voor nieuwbouw.
Uitgangspunt is dat bij een verbouwing voldaan moet worden aan de nieuwbouwvoorschriften. Volgens het Bouwbesluit 2012 is verbouw het geheel of gedeeltelijk vernieuwen, veranderen of vergroten van een bouwwerk. Tevens geldt dat bij volledig vernieuwen (vervangen of nieuw aanbrengen) van een installatie er moet worden uitgegaan van het nieuwbouwniveau.
De ambitie is dat nieuwbouw energieneutraal tot energiepositief wordt, waarbij de maatregelen op de kavel worden gerealiseerd. Amsterdam daagt de markt uit om energiepositief (EPC<0,0) te bouwen.

Nieuwbouw en transformaties - waarvoor een omgevingsvergunning voor moet worden aangevraagd - moeten aardgasloos gerealiseerd worden, waarbij de gebruikte bronnen duurzaam en bij voorkeur lokaal moeten zijn. Het is niet toegestaan om conventionele koel- of verwarmingsinstallaties en lokale biomassa gestookte installaties toe te passen. Daarnaast moet de bebouwing geschikt zijn voor midden- en laagtemperatuur verwarming (tot 70 graden).
Er wordt aanbevolen om rekening te houden met de toenemende koudevraag en te sturen op energie-efficiënte technieken van koudelevering. Dit komt de duurzaamheid en de kosten voor de eindgebruiker ten goede.
Een belangrijk argument voor een collectief warmtesysteem is dat indien elk gebouw een individuele WKO heeft er onvoldoende ruimte is in de ondergrond. Dit vraagt om sturing van de gemeente. Daarnaast zijn er financiële schaalvoordelen en betere prestaties op het vlak van duurzaamheid te behalen.

Groen en ecologie

De referentienorm Groen is nodig om van Amsterdam een economisch sterke en leefbare klimaatadaptieve stad te maken. De ambitie is om te streven naar kwalitatief hoogwaardig groen met behulp van de Amsterdamse Groennorm die bestaat uit de norm voor gebruiksgroen, de norm voor ecosysteemgroen en afstandsnormen.
Daarnaast is het belangrijk om natuurinclusief bouwen mee te nemen om een gezonde, aantrekkelijke en toekomstbestendige leefomgeving voor mens en dier te maken, waarbij natuur een plaats moet krijgen bij het ontwerpen van de openbare ruimte. Ook kan het bij het ontwerpen van nieuwbouw worden meegenomen door een groen dak of groene gevel te realiseren.

Uitstootvrije mobiliteit en schone lucht (Bewegen en mobiliteit)

Binnen de randvoorwaarden wordt ingezet op het beperken van autoverbruik door middel van een lage parkeernorm. Vervolgens worden bij minimaal 10-30% van de parkeervoorzieningen elektrische laadpunten geïnstalleerd met daarbij de ambitie om de resterende parkeerplekken voor te bereiden op toekomstige installatie van laadvoorzieningen.
In het kader van luchtkwaliteit is het niet toegestaan om gevoelige bestemmingen langs drukke wegen te realiseren.

Binnen het plangebied is de ambitie om fietsgebruik te stimuleren via de parkeernormering (Nota parkeernormen fiets en scooter). Belangrijk hierbij zijn goed toegankelijke fietsparkeerplekken met voldoende (inpandige) ruimte voor (bak)fietsen/scooters en een aantal oplaadpunten voor elektrische fietsen en scooters.
Daarnaast wordt autodelen gestimuleerd ten behoeve van het terugbrengen van autobezit en besparing van ruimte. Hierover is meer te vinden in de Agenda Autodelen.
Amsterdam stimuleert een duurzame en slimme bouwlogistiek (Uitvoeringsagenda Stedelijke Logistiek Amsterdam), waarbij er o.a. wordt gedoeld op vermindering van uitstoot van CO_2, een gezondere luchtkwaliteit, minder geluidsoverlast en een betere doorstroming van het verkeer. Hetzelfde geldt voor het gebruik van schone bouwwerktuigen.

Afvalscheiding

In Amsterdam wordt er naar gestreefd om afval zo veel mogelijk te scheiden aan de bron, zodat de stad in 2050 volledig circulair is. Daarnaast dient aangesloten te worden bij het afvalinzamelingsysteem van het gebied. Ook een belangrijk aandachtspunt is het groente-, fruit-, en tuinafval (gft). Dit is hoogwaardig afval dat bij gescheiden inzameling omgezet kan worden in compost en groen gas. Bovendien voorkomt het apart inzamelen van gft dat het restafval vervuild wordt en minder geschikt is voor hergebruik.

Klimaatadaptatie (Klimaatbestendige stad: hittestress en wateropvang)

Er worden randvoorwaarden gesteld voor de regenbestendigheid van het gebied. Conform het gemeentelijke Rioleringsplan Amsterdam 2016-2021 moet een bui van 60 mm per uur kunnen worden verwerkt zonder dat er schade ontstaat aan huizen en vitale infrastructuur. Vervolgens moet het hemelwater vertraagd worden afgevoerd met een constant debiet van ca. 2,5 mm/uur (60mm in 24 uur). Het vertraagd afvoeren wordt bij voorkeur gedaan

in de bodem of via oppervlaktewater, maar wanneer dit niet mogelijk is via het riool. Het programma 'Rainproof' biedt handvatten en richtlijnen voor de uitwerking. Daarnaast kunnen de Rainproof Knelpuntenkaart en de Rainproof Oplossingenkaart worden geraadpleegd.

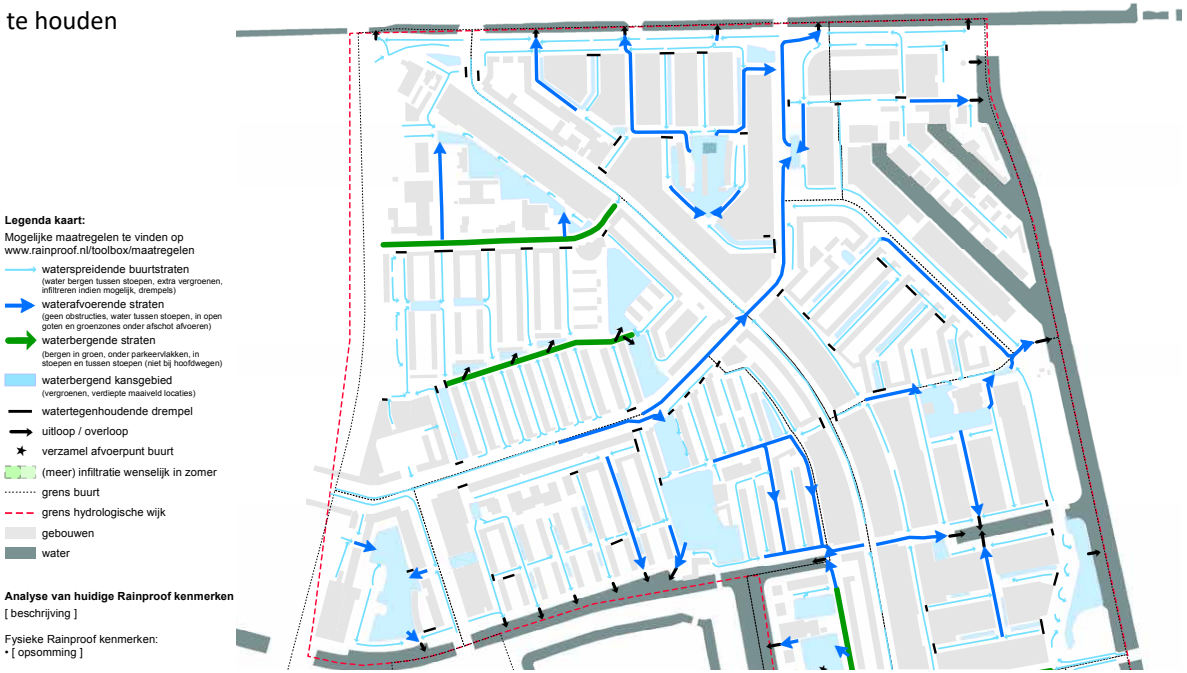
Circulair bouwen

Circulair bouwen is het zo lang mogelijk hoogwaardig in de keten houden van grondstoffen en bouwmaterialen. Binnen de randvoorwaarden wordt opgenomen dat FSC-gecertificeerd hout wordt gebruikt. Daarnaast is de ambitie om geen uitlogende materialen toe te passen en een scherpe milieuprestatie van gebouwen te hanteren (MPG). Het streven is een MPG lager dan 0,8, i.p.v. de wettelijke norm uit het bouwbesluit van 1,0. Maatregelen zijn o.a. het toepassen van biobased materialen en van hergebruikte of gerecyclede materialen.
Verder is flexibel en demontabel bouwen van belang bij circulariteit. Het toepassen van een materialenpaspoort zorgt ervoor dat bouwmaterialen tijdens de levensduur van een gebouw geregistreerd worden, waarbij inzicht wordt verkregen over recyclebaar- en herbruikbaarheid van alle grondstoffen.
Naast het inzichtelijk krijgen van de herbruikbaarheid van nieuwe grondstoffen is het ook belangrijk om te onderzoeken wat herbruikbaar is bij sloop/demontage van bestaande bouw.

Overig

Naast bovengenoemde punten wordt ook gevraagd om bij de uitwerking rekening te houden met "Agenda Autoluw", "Actieplan Lucht" en "Actieplan Geluid" (in ontwikkeling).





4. HET STEDENBOUWKUNDIGE MODEL

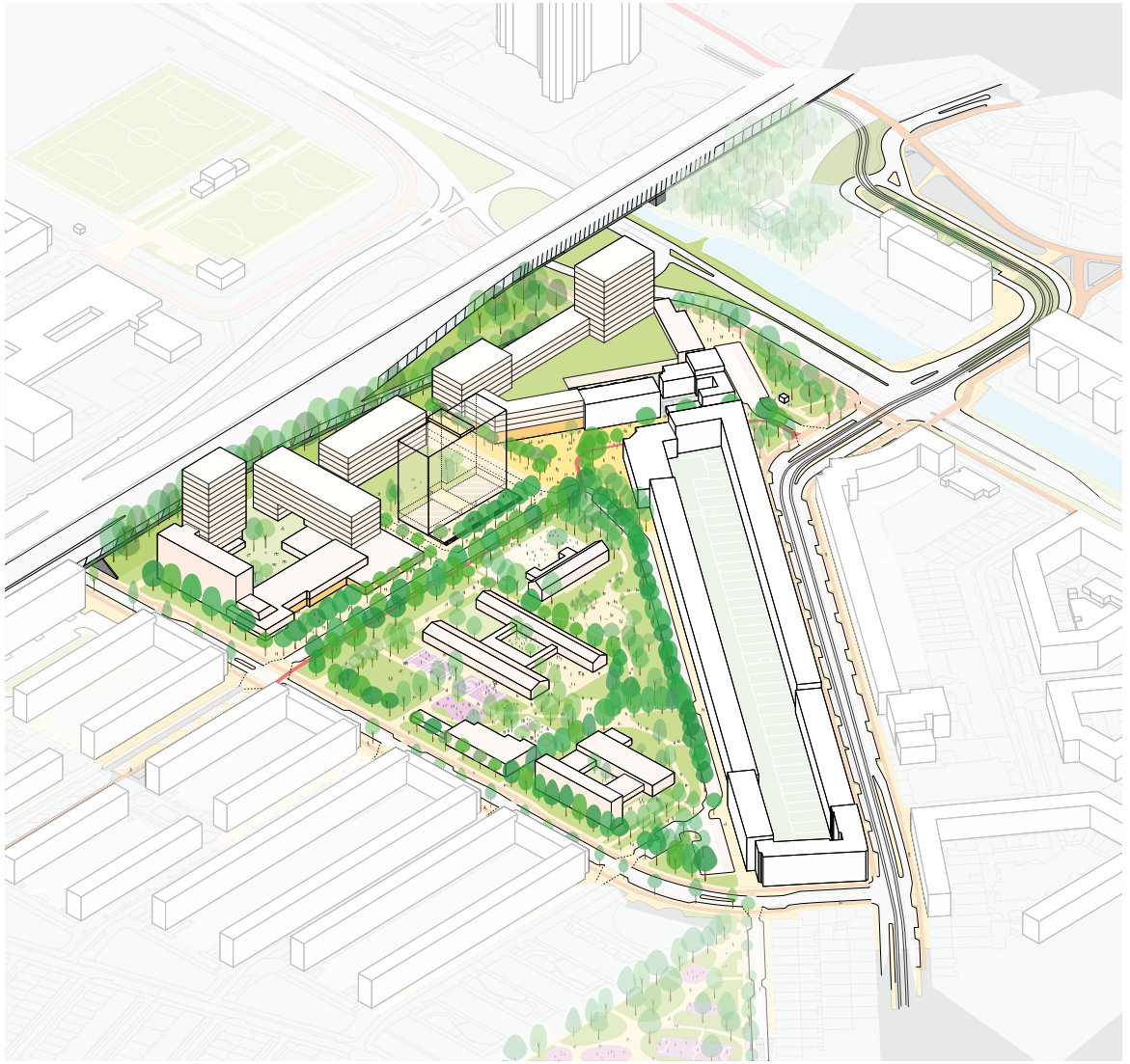
Inleiding

In deze visie wordt de basis gelegd voor de verdere ruimtelijke uitwerking in de volgende fase. Parallel aan de totstandkoming van de uitgangspunten heeft een participatietraject plaatsgevonden. Buurtbewoners en andere belanghebbenden hebben hun advies gedurende het traject kunnen uitbrengen.

Het participatietraject vond plaats onder begeleiding van een onafhankelijke partij (adviesbureau Beaumont, communicatie & participatie). Bureau MUST Stedenbouw kreeg de opdracht om verschillende scenario's voor de bebouwing uit te werken en aan de buurt voor te leggen. De participanten konden meedenken en reageren op de verschillende modellen. Zij hadden een adviserende rol. De uitgangspunten van de gemeente en de corporaties, samen met de uitkomsten van de participatie hebben geleid tot dit stedenbouwkundig model.
Binnen het model dat hier gepresenteerd wordt zijn verschillende uitwerkingen mogelijk.

In dit hoofdstuk wordt het stedenbouwkundige model toegelicht. Dit model moet dan ook worden gezien als een mogelijk scenario voor de volgende fase en geeft een goed beeld van wat de richting voor de toekomstige uitwerking is.

De getoonde modellen zijn voorbeelden waar geen rechten aan kunnen worden ontleend.



vogelvlucht voorbeelduitwerking stedenbouwkundig model van MUST

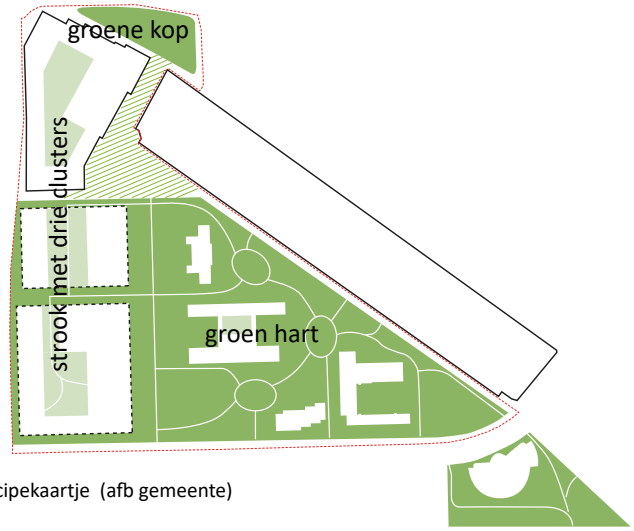
Het stedenbouwkundig model van MUST.

Het Entreegebied Gulden Winckel is straks een aantrekkelijke en levendige groene schakel in Amsterdam West. De scholendriehoek wordt nieuw leven ingeblazen, in de strook langs de A10 komen veel meer mensen te wonen en de Willem Leevendstraat wordt autovrij. Centraal in de buurt komt een nieuw buurtplein, het hart van een buurt waar de leefbaarheid aanzienlijk is verbeterd.

Dit model is tot stand gekomen op basis van de inbreng van alle partijen, corporaties, bewoners, gemeente en belanghebbenden. Met dit model hopen we een solide basis te hebben om de verschillende deelgebieden nader te kunnen uitwerken.

Strook met drie clusters

In de strook langs de A10 ligt een grote kans om enerzijds een substantieel aantal woningen toe te voegen en anderzijds de leefbaarheid in de buurt aanzienlijk te verbeteren. De nieuwbouw wordt zo gepositioneerd dat het de geluidhinder van de A10 beperkt en tegelijkertijd aantrekkelijke geluidsluwe groene verblijfsplekken teruggeeft.
Omdat er in de strook al een groot aantal markante gebouwen staan wordt voorgesteld om de strook op te delen in drie clusters met een specifiek eigen karakter. Deze wordt geënt op het specifieke karakter van het monumentale gebouw of ensemble dat in het cluster behouden zal blijven. De identiteit van het eerste cluster wordt dus bepaald door de moderne architectuur van de Hendrick de Keyser. In het tweede cluster zal het Elseviergebouw de toon zetten, alleen al door zijn hoogte. En in het laatste cluster zal de nieuwbouw zich moeten verhouden tot de vooroorlogse baksteenarchitectuur van de omliggende bebouwing.



principekaartje (afb gemeente)

Groen Hart

De scholendriehoek vormt het groene hart van de buurt. Het is het historische passtuk tussen de vooroorlogse en naoorlogse stad met een aantal monumentale gebouwen in het groen met belangrijke maatschappelijke voorzieningen. Een belangrijke interventie is het beter toegankelijk maken van het groen door het verwijderen van een groot aantal erfscheidingen en hekken tussen de verschillende gebouwen en de gebouwen meer een relatie aan te laten gaan met hun buitenomgeving. De scholendriehoek krijgt een parkachtige uitstraling en er zijn verschillende speel- en ontmoetingsplekken aanwezig. Het park is voor iedereen in de wijk zichtbaar en toegankelijk. De oorspronkelijke boomstructuren worden weer aangevuld en de tijdelijke gebouwtjes van de buurtkamer en de speeltuinvereniging maken plaats voor meer groen. De buurtkamer krijgt een nieuwe plek elders in het gebied.

Groene kop

De groene kop aan de Haarlemmerweg is een historisch relict uit de tijd dat hier nog de tram naar Haarlem reed. Nu is het een mooie stapsteen tussen Bos en Lommer en de grootschalige nieuwbouwontwikkelingen ten noorden van de Haarlememerweg. Het huidige groen wordt versterkt en waar mogelijk wordt de ruimte voor de auto teruggedrongen. De grootste ingreep is het afsluiten van de Willem Leevendstraat voor autoverkeer. Deze straat is straks onderdeel van een belangrijke fietsroute. Aan weerszijden is meer ruimte voor groen, waardoor het groene karakter van de kop de buurt in wordt getrokken. De Willem Leevendstraat wordt een aantrekkelijke woonstraat met voldoende ruimte voor een veilige fietsroute.



visualisatie groene kop (afb MUST)

Buurtplein

Met het afsluiten van de Willem Leevendstraat voor autoverkeer wordt er een grote stap vooruit gezet met de leefbaarheid van de buurt. Maar de leefbaarheid krijgt pas echt een impuls door de realisatie van een nieuw buurtplein op de plek waar de auto's nu nog de Willem Leevendstraat uitrijden.
Het nieuwe buurtplein legt de verbinding tussen alle onderdelen van de buurt. Door de mooie ligging op het zuiden is hier volop ruimte om een aantrekkelijke ontmoetings- en verblijfsplek te realiseren. De nieuwe Lidl en kleinschalige horeca in de nieuwbouw aan de overzijde zorgen ervoor dat het een levendige plek wordt waar je elkaar tegenkomt en even een praatje maakt.
Door de toevoeging van woningen wordt het plein ook een plek waar in de avonduren meer toezicht is, wat de leefbaarheid ten goede komt.

Verkeer

De fietsroute langs de Krelis Louwenstraat verbindt het hart van Bos en Lommer met Sloterdijk en De Bretten. Deze route is van primair belang voor het fietsnetwerk in Amsterdam. In de Krelis Louwenstraat krijgt het fietspad een nieuwe inpassing. Via het nieuwe buurtplein wordt het fietspad goed verbonden met de Willem Leevendstraat. Langs deze route bevinden zich ook de meeste bestaande en nieuwe publieke voorzieningen.

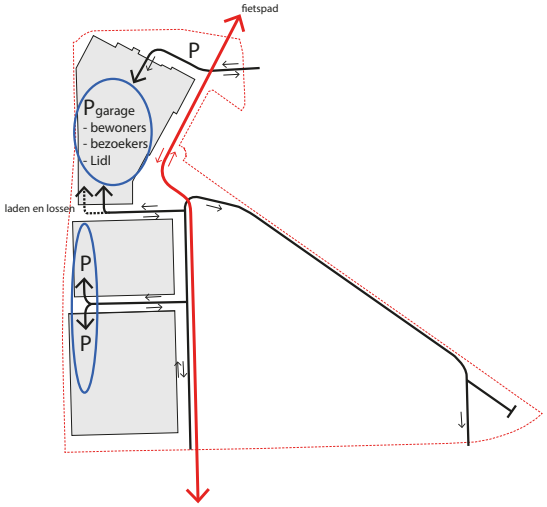
Een belangrijke impuls voor de leefbaarheid van het gebied is het verminderen van ruimte voor autoverkeer en het terugdringen van parkeren in de openbare ruimte. Om nog wel te kunnen voldoen aan de parkeerbehoefte worden er in de strook nieuwe parkeervoorzieningen gerealiseerd. De belangrijkste oplossing is de parkeergarage in het blok waar ook de Lidl zich bevindt. Deze garage heeft voldoende capaciteit voor de bezoekers van de supermarkt en de bewoners van de nieuwbouw in dit cluster. Omdat het een publiek toegankelijke garage zal worden kunnen ook de bezoekers van de moskee hier parkeren. Daarom is het mogelijk om het bestaande parkeerterrein voor de Lidl te verwijderen en hier een aantrekkelijk buurtplein te realiseren.
De parkeervoorzieningen in de strook worden ontsloten via inritten vanaf de Krelis Louwenstraat. Deze dienen zorgvuldig te worden vormgegeven, veilig te zijn en de verblijfskwaliteit niet te veel aan te tasten. De garage van de Lidl wordt ontsloten via een inprikker aan de zuidkant van het plein. Om de verkeersdruk zo laag mogelijk te houden is het denkbaar dat deze parkeergarage ook een inrit krijgt via de kop langs de Admiraal de Ruijterweg.

Levendig programma

Het bijzondere karakter van het Entreegebied Gulden Winckel wordt mede bepaald door de grote variatie aan functies. Denk aan de verschillende scholen, kinderopvang, de buurtkamer en de moskee. Ook in de strook langs de A10 zijn veel verschillende functies. Naast woningen is er creatieve bedrijvigheid aanwezig, een hostel, een supermarkt en een wooncomplex voor jongeren met een licht verstandelijke beperking.
Ondanks de toevoeging van een substantieel aantal woningen zal deze variatie behouden blijven. Door de verschillende soorten woningen voor verschillende doelgroepen ontstaat



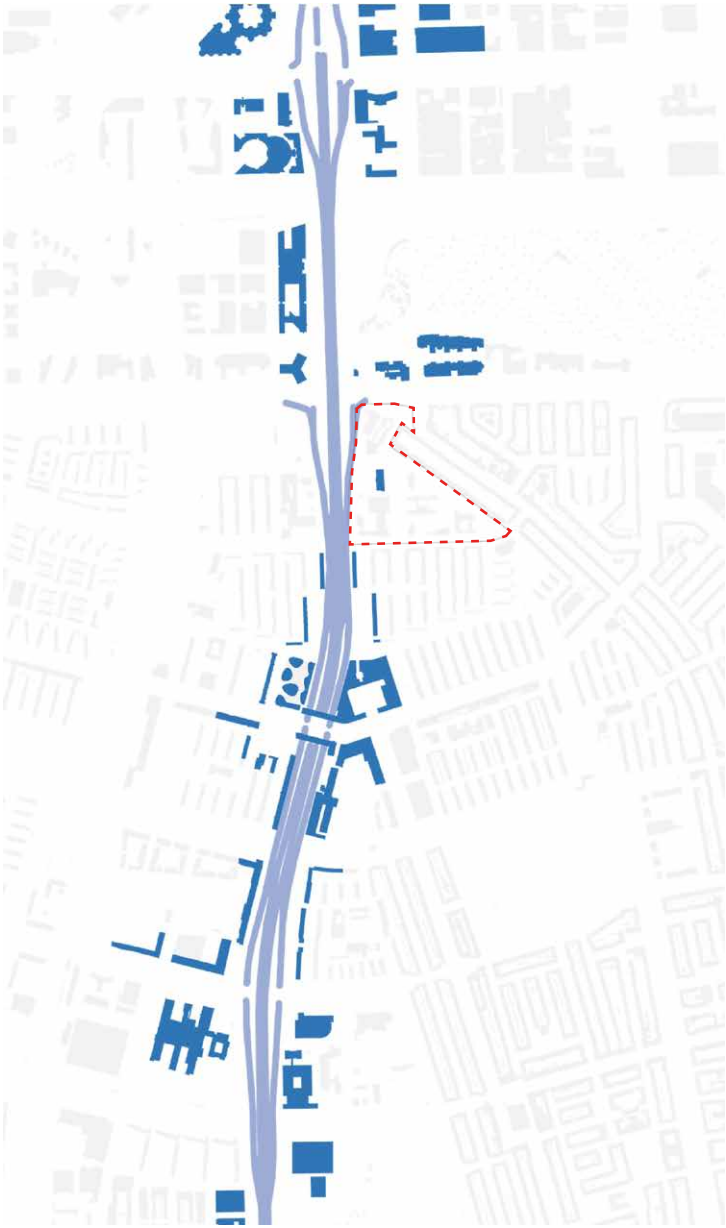
visualisatie van het plein gezien vanuit de Sara Burgerhartstraat (afb MUST)



principekaartje verkeersontsluiting (afb gemeente)



visualisatie Willem Leevendstraat (afb MUST)



hoogbouw langs de A10 (afb MUST)

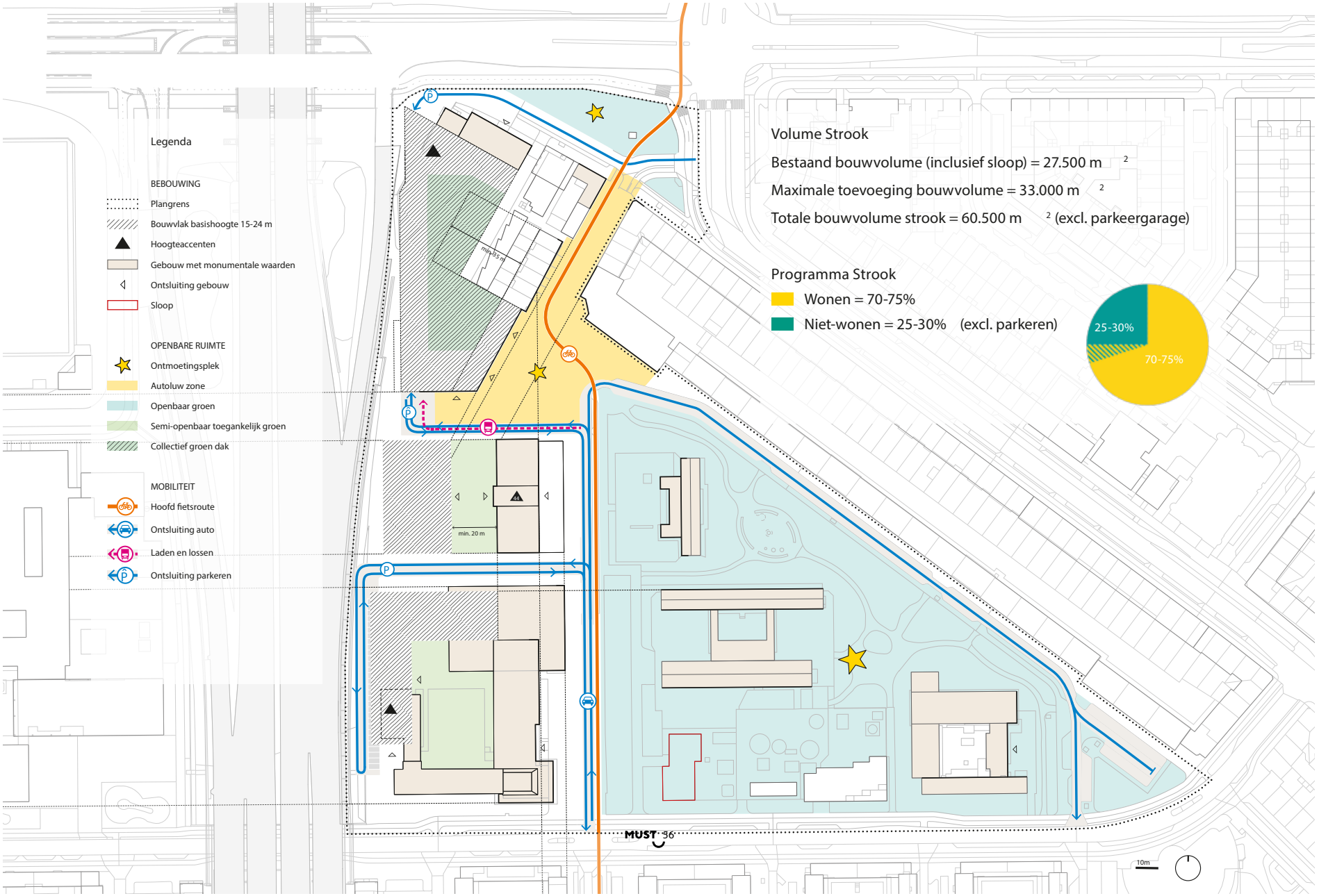
er ruimte voor kleinschalige horeca waardoor de diversiteit en levendigheid zelfs nog groter wordt.
Daarnaast liggen er kansen om bij de transformatie en herbestemmingen van een aantal monumentale gebouwen op zoek te gaan naar unieke functies die passen bij de unieke gebouwen. De historische verhalen van deze markante gebouwen wordt zo een nieuw leven ingeblazen.

Reeks van accenten

Ook in de ruimtelijke opbouw van het nieuwe bouwvolume speelt het samenspel tussen heden en verleden een belangrijke rol. Per cluster is er ruimte voor een hoogbouwaccent dat zich voegt in de reeks van hoge bebouwing langs de A10, van Delflandplein tot Sloterdijk. In het cluster van Elsevier is dat dus het bestaande gebouw. In de andere twee clusters is er ruimte voor een nieuw gebouw. De hoogbouwaccenten staan los van elkaar en hebben een slank volume zodat ze geen massale wand vormen.

Gezien vanuit de buurt maken de hoge gebouwen onlosmakelijk onderdeel uit van de lagere bestaande en nieuwe bebouwing. De architectonische verschijningsvorm van de hoge gebouwen refereert ook aan de kenmerkende architectuur van het cluster waarin ze staan. Zo wordt de rijke historie van het gebied ook herkenbaar vanaf de A10.

Om de samenhang tussen de drie hoge gebouwen te borgen is de bouwhoogte nagenoeg gelijk. Deze is gerelateerd aan de hoogbouw van het Elseviergebouw dat een hoogte heeft van 44 meter. Het hoogteaccent van Hendrick de Keyser staat aan de snelweg, achter het bestaande monument. Het hoogteaccent naast het voormalige gebouw van drukkerij Lindenbaum staat op een cruciaal hoekpunt van de Haarlemmerweg en markeert de overgang naar de hoogbouw van Sloterdijk. De twee nieuwe hoogteaccenten worden zodanig gepositioneerd dat er nagenoeg geen effecten zijn voor de bezonning van de bestaande woningen in de omgeving.



stedenbouwkundige kaart, afb MUST

Stedenbouwkundige kaart MUST

Het stedenbouwkundig model van MUST is door MUST vertaald naar een stedenbouwkundige kaart. Deze kaart legt vooral de ruimtelijke basis voor de ontwikkeling van de drie clusters in de strook, zodat de drie corporaties de stap naar een concrete uitwerking kunnen maken. De ontwikkelruimte is per cluster vastgelegd. Deze wordt hierna per cluster nader omschreven. Er is nog bewegingsruimte voor het bepalen van de precieze positionering en uitwerking van de bouwvolumes in de verschillende clusters. Iedere corporatie heeft immers een eigen opgave, een andere bestaande context en andere partijen waar ze samen mee zullen moeten werken binnen de clusters.

Om de bandbreedte van de mogelijke variatie te schetsen zijn er daarom per cluster een aantal varianten uitgewerkt die de mogelijkheden aangeven.

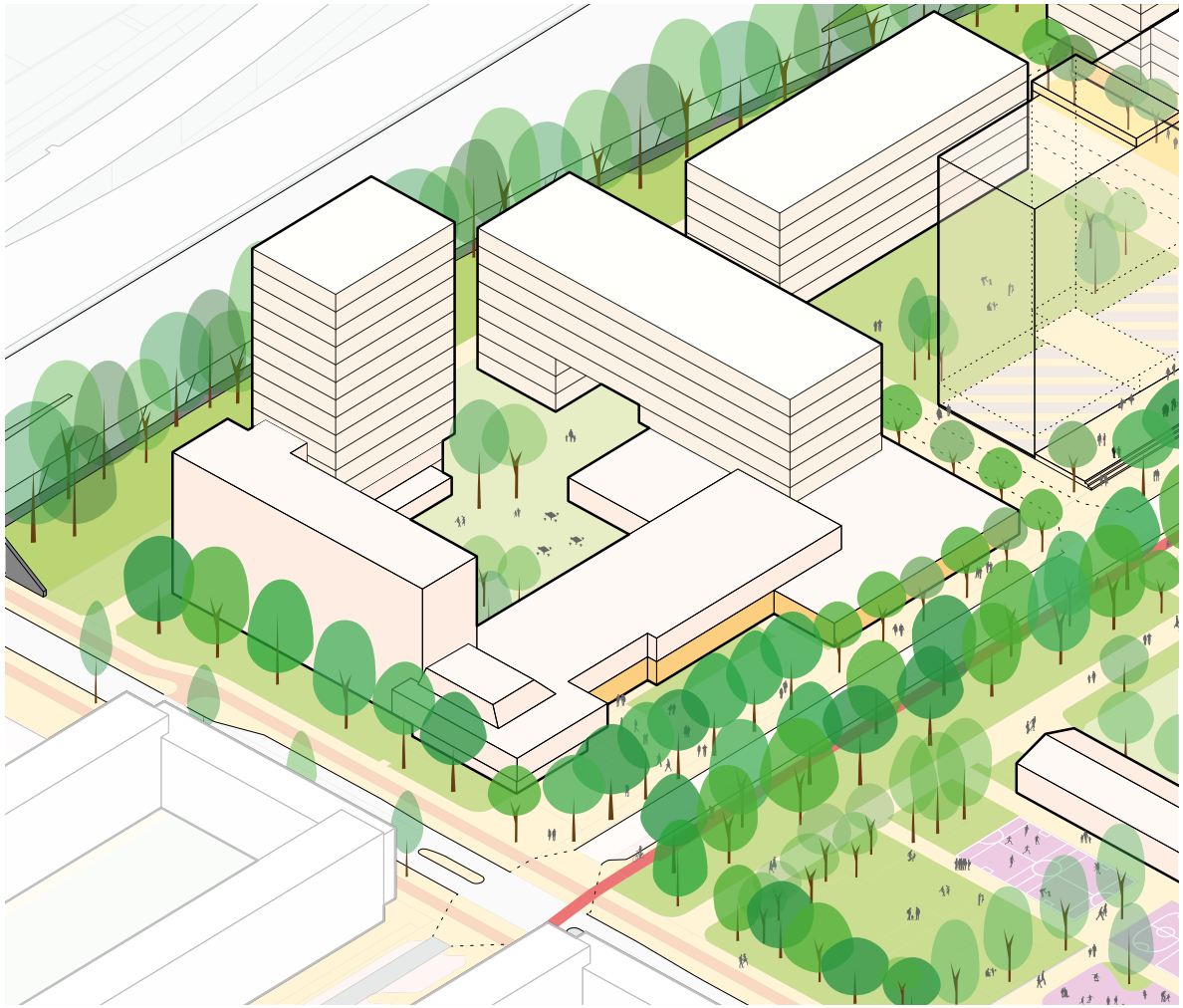
Cluster Hendrick de Keyser

De markante bebouwing van de voormalige Hendrick de Keyserschool vormt de stoere en stevige basis voor de toe te voegen nieuwbouw. Het cluster krijgt een mix van wonen en werken. De binnentuin verbindt de verschillende gebruikers en wordt mogelijk overdag ook toegankelijk vanuit de omgeving.

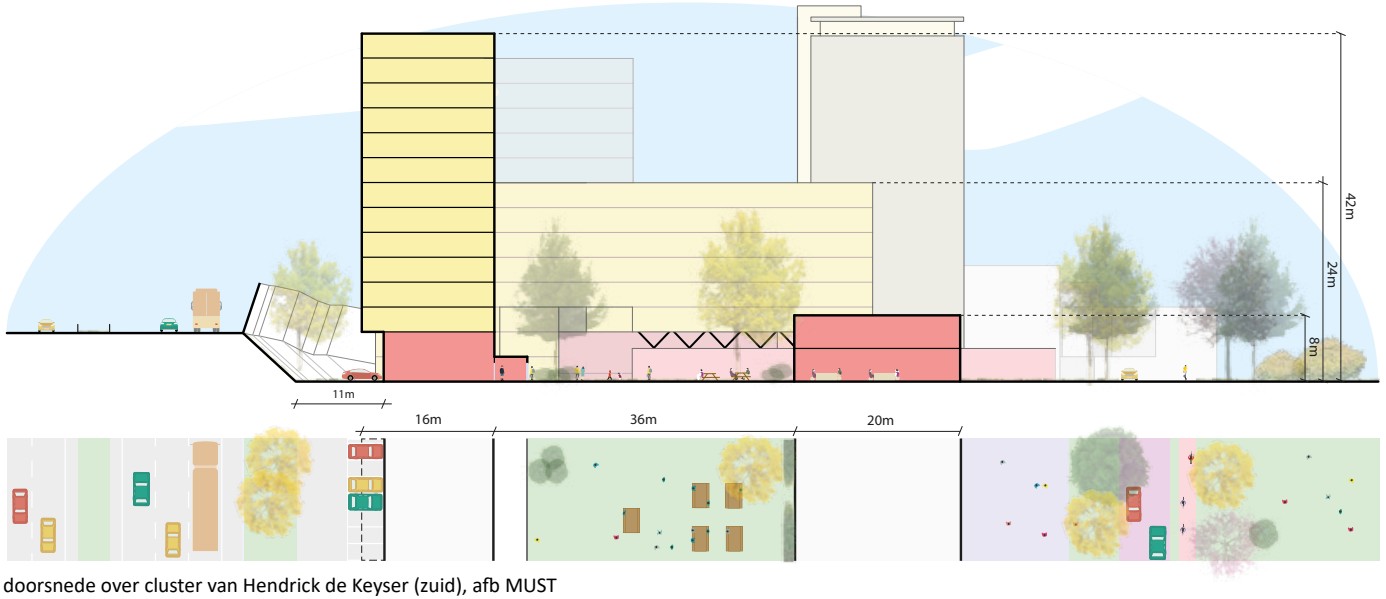
De bestaande opzet rondom de semi- publieke binnentuin wordt versterkt door langs de snelweg en de noordzijde nieuwbouw te realiseren. Deels bovenop de bestaande bebouwing. Aan de snelwegzijde komt een hoogteaccent, bovenop de huidige gymzaal. Deze voegt zich in de reeks van hoogteaccenten langs de A10. Aan de noordkant komt een tweede nieuwbouwvolume met woningen, deels over de bestaande laagbouw van de voormalige school. In dit bouwvolume zit een onderdoorgang naar de binnentuin, die aansluit op de doorsteek naar het hof van het Elseviergebouw.

De klaslokalen in het bestaande bouwvolume aan de Wiltzanghlaan worden getransformeerd naar appartementen. Door een deel van de woningen ook vanaf de straat te ontsluiten kan de levendigheid hier worden vergroot. De overige delen van het gebouw blijven bedrijfsruimten, gericht op de creatieve sector.

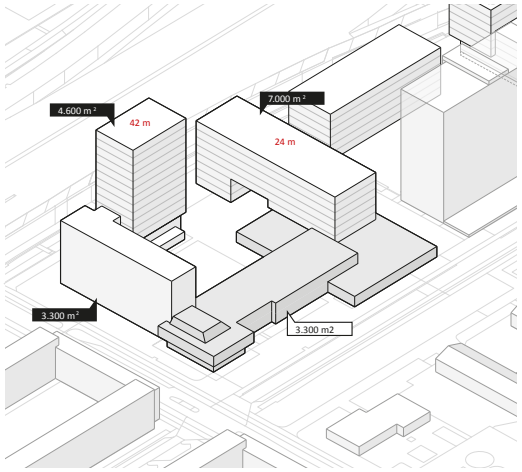
Tenslotte ligt er een grote kans om de monumentale hoek van de Hendrick de Keyser een nieuwe publieke functie te geven, bijvoorbeeld door hier de nieuwe buurtkamer te vestigen. De architectuur van de nieuwbouw kent veel glas en contrasteert met de solide architectuur van beton en baksteen van het bestaande complex. De nieuwbouw zweeft ogenschijnlijk boven de oude gebouwen.



optie 1 cluster van Hendrick de Keyser (zuid), afb MUST

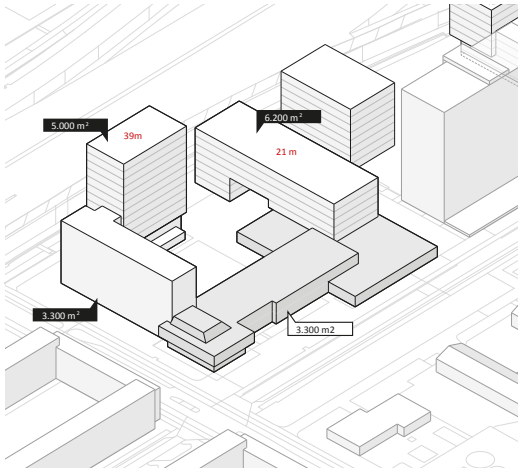


doorsnede over cluster van Hendrick de Keyser (zuid), afb MUST



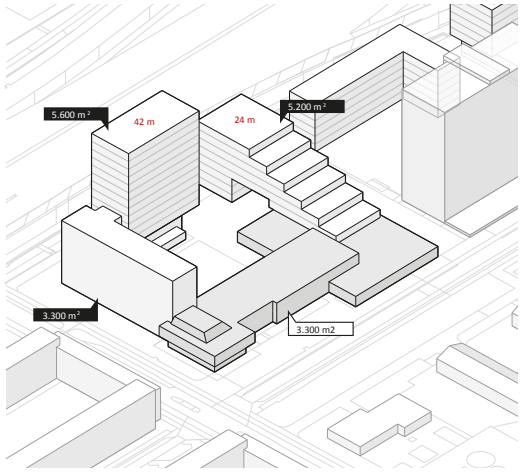
Optie 1 *

- Totaal niet-wonen transformatie: ca. 3.300 m²
- Totaal wonen transformatie: ca. 3.300 m²
- Totaal wonen nieuwbouw: ca. 11.600 m²
- Totaal toevoeging: ca. 11.600 m²
- Totaal cluster HDK: ca. 18.200 m²



Optie 2 *

- Totaal niet-wonen transformatie: ca. 3.300 m²
- Totaal wonen transformatie: ca. 3.300 m²
- Totaal wonen nieuwbouw: ca. 11.200 m²
- Totaal toevoeging: ca. 11.200 m²
- Totaal cluster HDK: ca. 17.800 m²



Optie 3 *

- Totaal niet-wonen transformatie: ca. 3.300 m²
- Totaal wonen transformatie: ca. 3.300 m²
- Totaal wonen nieuwbouw: 10.800 m²
- Totaal toevoeging: ca. 10.800 m²
- Totaal cluster HDK: ca. 17.400 m²

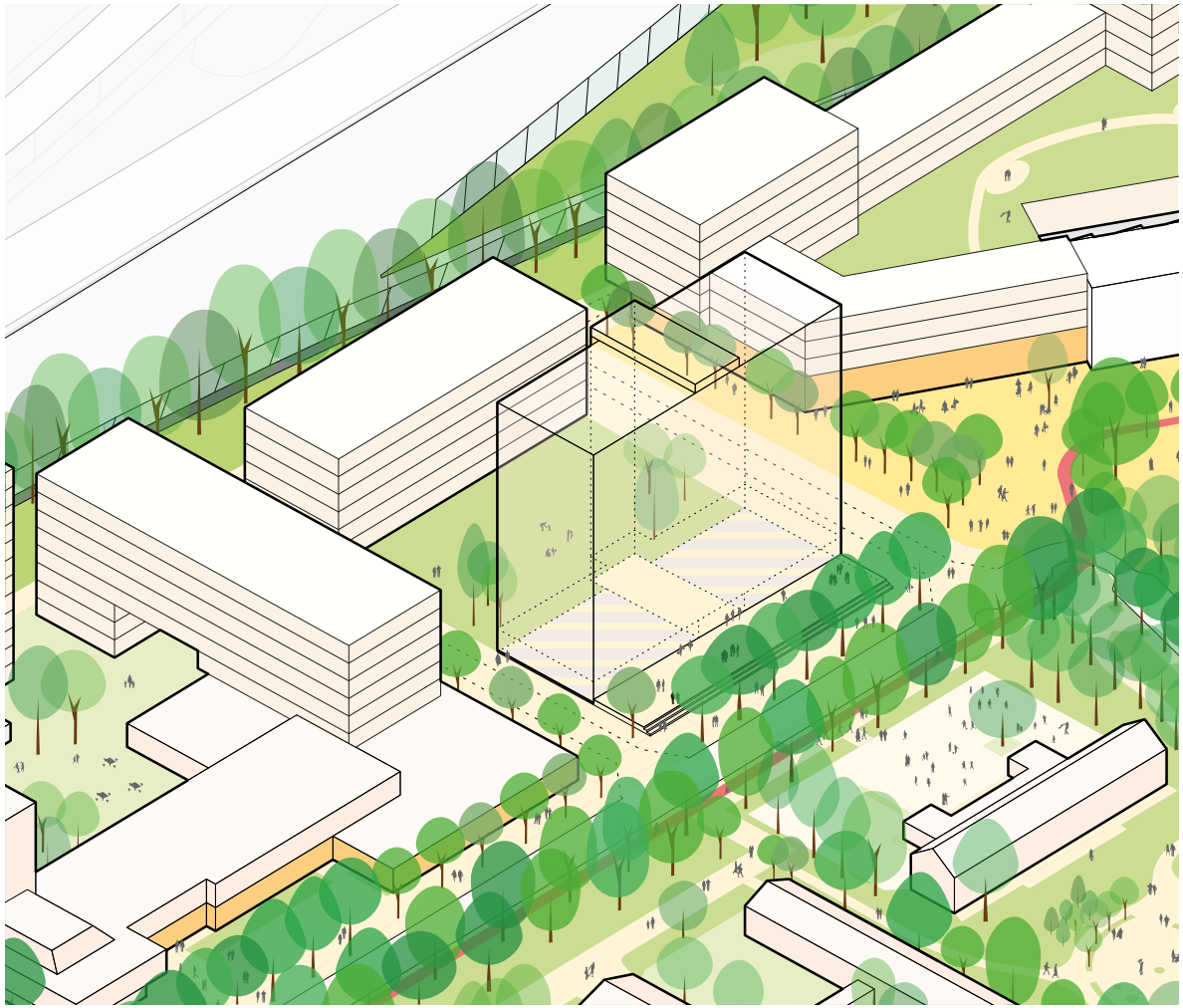
* oppervlaktes zijn weergegeven in m2 BVO

Cluster Elseviergebouw

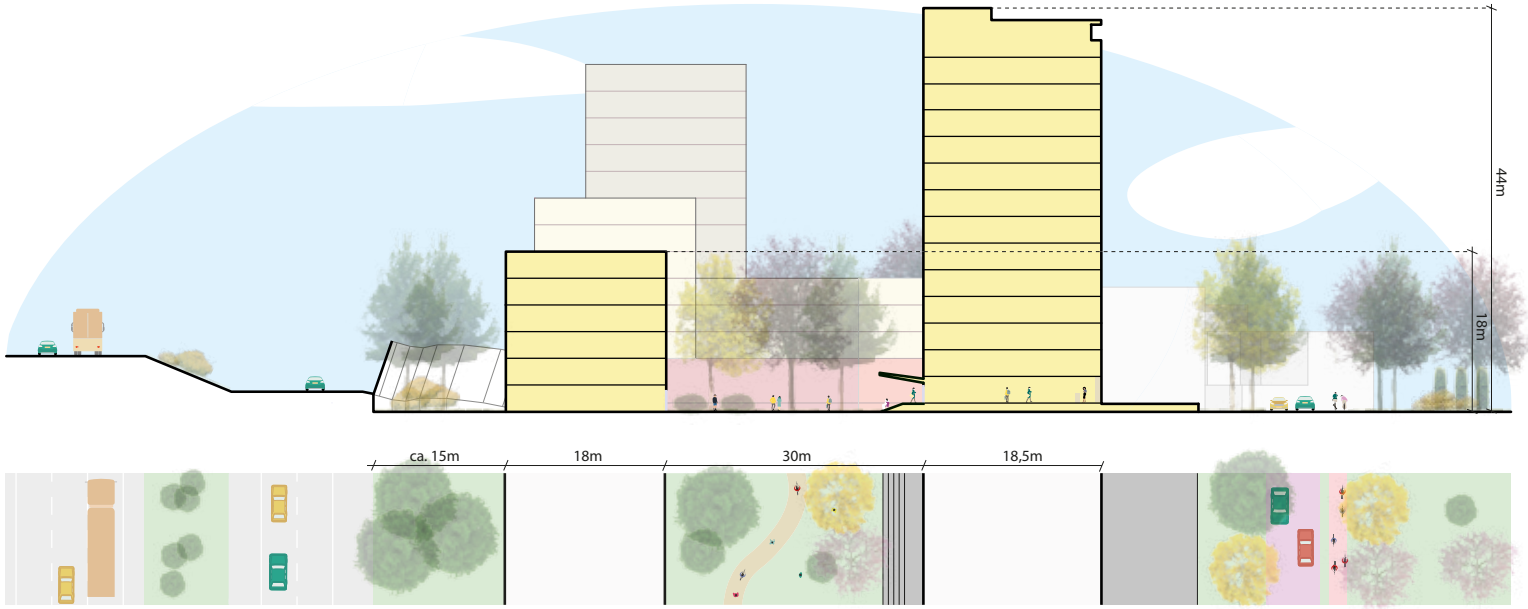
Het iconische voormalige Elseviergebouw is in dit cluster dominant. Dit gebouw is ontworpen als een vrijstaand kantoorgebouw aan de A10, met een brede voorgevel en relatief smalle kopgevels. Deze kwaliteit komt het best tot zijn recht als het gebouw ook in de toekomst vrij van aanbouwen blijft. Daarom zal de nieuwbouw op ruime afstand van het bestaande gebouw gerealiseerd worden. Omdat de nieuwbouw maximaal de basishoogte (24 meter) hoog mag worden zal het Elseviergebouw vanaf A10 zichtbaar blijven als markant hoogteaccent.

In dit cluster ligt een grote opgave voor de inrichting van de publiek toegankelijke en openbare ruimte. De oude hoofd-entree van het Elseviergebouw ligt straks aan een hof waarvandaan ook de woningen in de nieuwbouw ontsloten worden. Deze ruimte krijgt zoveel als mogelijk een groene inrichting zodat het een aantrekkelijk entreegebied voor de woningen wordt. Omdat dit hof ook zichtbaar zal zijn vanuit de Willem Leevendstraat en het buurtplein draagt dit ook bij aan het groene karakter van de hele buurt.

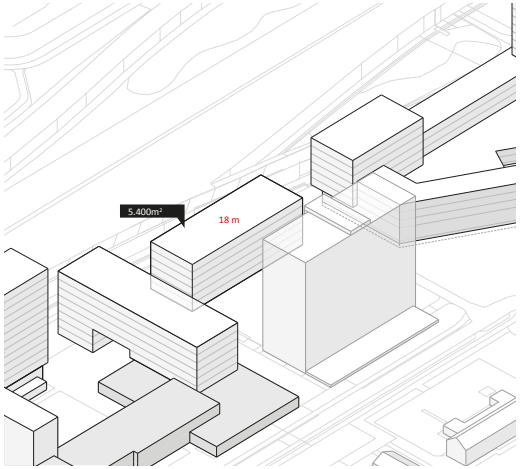
De vorm en positie van de nieuwbouw is vrij, afgezien van de bovenstaande kaders. De architectuur sluit aan op de late architectuur van Dudok, met een rationele horizontale gevelgeleding (in contrast met de verticale geleding van het Elseviergebouw), expressieve kopgevels en een geprononceerde dakrand als bekroning. De centrale entree is markant en ligt bij voorkeur recht tegenover de entree van het Elseviergebouw.



optie 1 cluster Elsevier (midden), afb MUST

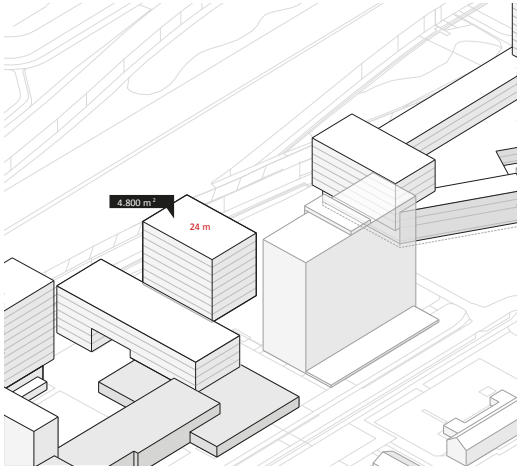


doorsnede over cluster van Elsevier, afb MUST



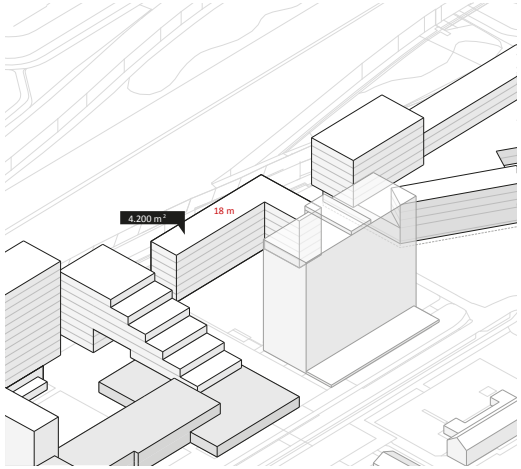
Optie 1 *

- Totaal wonen nieuwbouw: ca. 5.400 m²
- Totaal toevoeging: ca. 5.400 m²



Optie 2 *

- Totaal wonen nieuwbouw: ca. 4.800 m²
- Totaal toevoeging bouwvolume: ca. 4.800 m²



Optie 3*

- Totaal wonen nieuwbouw: ca. 4.200 m²
- Totaal toevoeging bouwvolume: ca. 4.200 m²

* oppervlaktes zijn weergegeven in m2 BVO

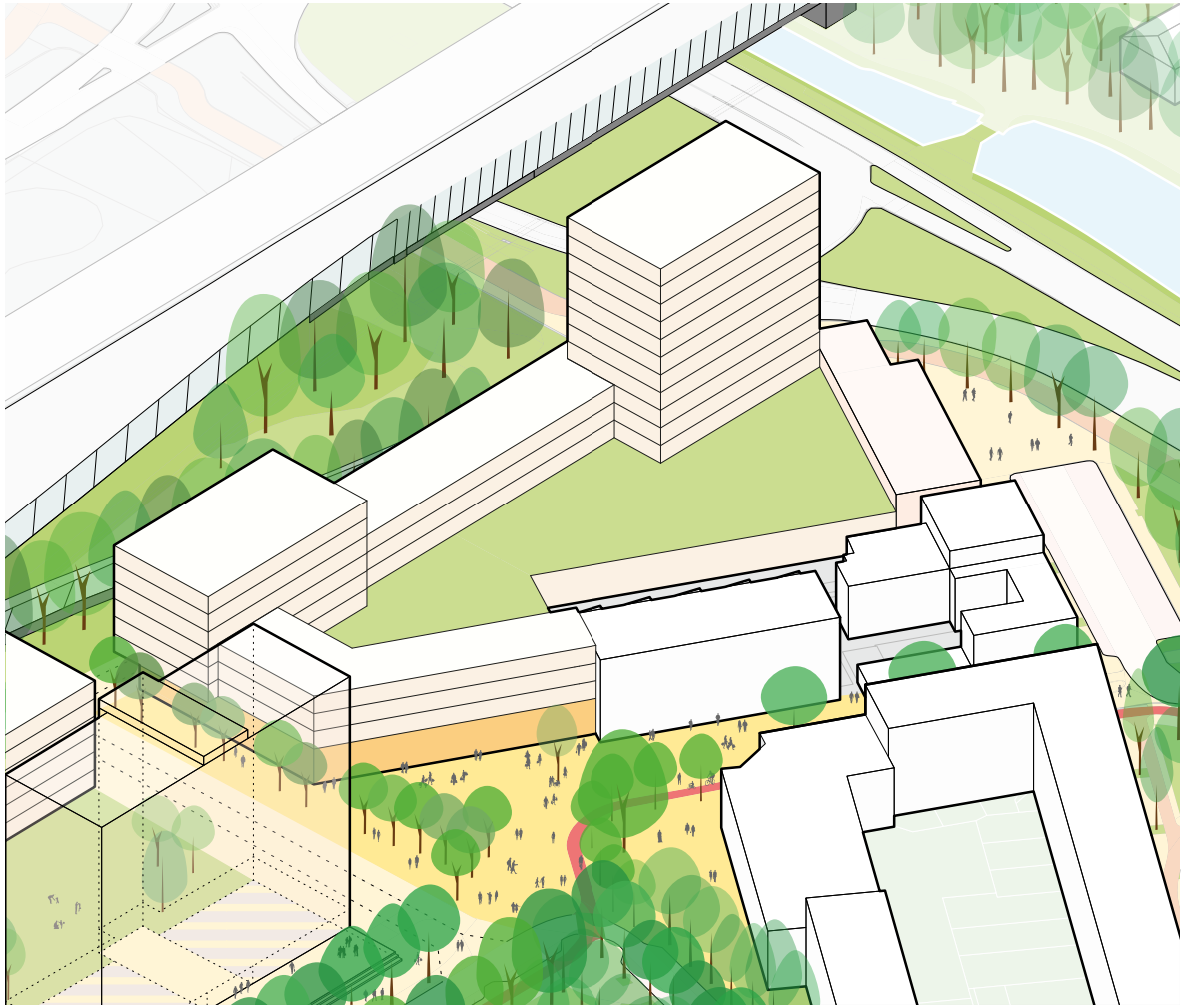
Cluster Lindenbaum

In dit cluster ligt de opgave om het vooroorlogse bouwblok aan de achterzijde goed af te maken en naar het zuiden een nieuwe voorkant te geven. Deze kant is gericht op het buurtplein en het Elseviergebouw. Door een hoge plint aan te brengen ontstaat er ruimte om een supermarkt te realiseren en zowel de bevoorrading als het parkeren goed op te lossen binnen het bouwvolume. Naast de supermarkt is er ook ruimte voor meer kleinschalige bedrijfsruimte en/of horeca aan het plein.

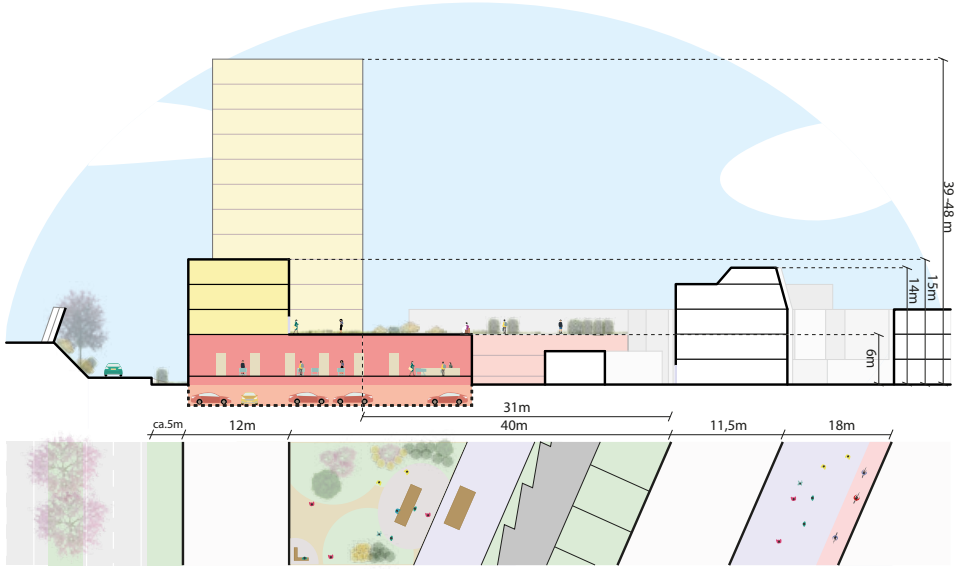
Op het dak van de supermarkt en de parkeergarage komt een verhoogde binnentuin, goed zichtbaar voor alle omwonenden. Het zicht op de A10 wordt afgeschermd door nieuwbouw langs de snelweg. Deze schermt ook het geluid af, waardoor de leefkwaliteit aanzienlijk verbetert voor de bestaande bewoners.

Op de meest noordelijke hoek van het bouwblok, bij de A10 en de Haarlemmerweg, ligt een logische plek voor een hoogteaccent. Dit mogelijke hoogteaccent markeert het snijpunt van het historische stedelijk weefsel, de A10 en de nieuwe bebouwing langs de Haarlemmerweg en rondom Sloterdijk. Door de positionering is er nauwelijks effect op de bezonning voor de bestaande bewoners in de directe omgeving.

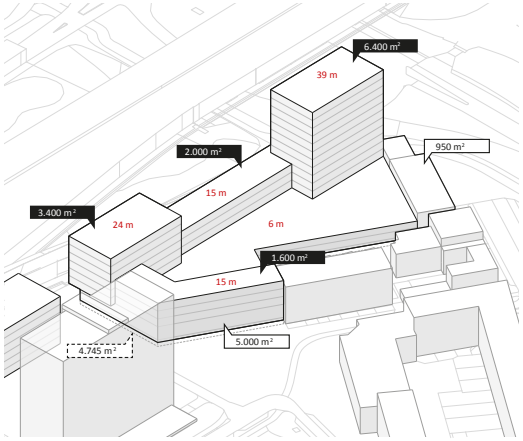
Het hoogteaccent staat direct naast of achter het gebouw Lindenbaum. Dit monumentale gebouw wordt gerenoveerd, mogelijk voor een nieuwe publieke functie, gericht op de Haarlemmerweg. In aansluiting op de bestaande bebouwing van dit bouwblok refereert de architectuur van de nieuwbouw aan de baksteenarchitectuu van de Amsterdamse School.



optie 1 cluster Lindenbaum (noord), afb MUST

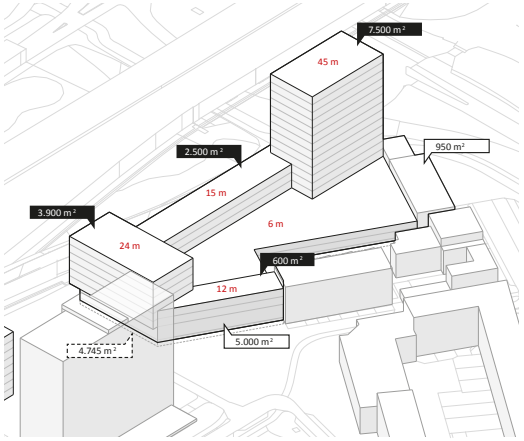


doorsnede over cluster van Lindenbaum (noord), afb MUST



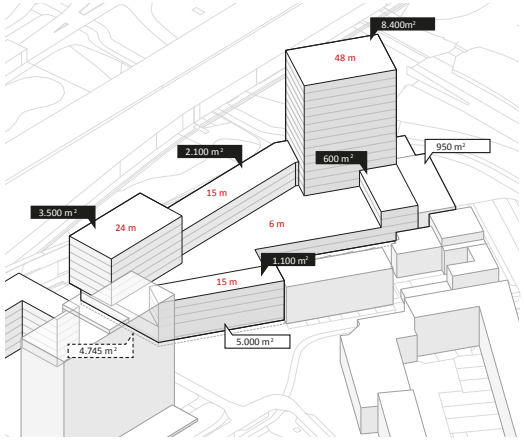
Optie 1 *

- Sloop bestaand: ca. 3.200 m²
- Totaal niet-wonen transformatie: ca. 950 m²
- Totaal niet-wonen nieuwbouw: ca. 5.000 m²
- Totaal wonen nieuwbouw: ca. 13.400 m²
- Totaal nieuwbouw: ca. 18.400 m²
- Totaal cluster Lindenbaum: ca. 19.350 m²
- Parkeren in gebouw (niveau -1): 4.745 m²



Optie 2 *

- Sloop bestaand: ca. 3.200 m²
- Totaal niet-wonen transformatie: ca. 950 m²
- Totaal niet-wonen nieuwbouw: ca. 5.000 m²
- Totaal wonen nieuwbouw: ca. 14.500 m²
- Totaal nieuwbouw: ca. 19.500 m²
- Totaal cluster Lindenbaum: ca. 20.450 m²
- Parkeren in gebouw (niveau -1): 4.745 m²



Optie 3 *

- Sloop bestaand: ca. 3.200 m²
- Totaal niet-wonen transformatie: ca. 950 m²
- Totaal niet-wonen nieuwbouw: ca. 5.000 m²
- Totaal wonen nieuwbouw: ca. 14.500 m²
- Totaal nieuwbouw: ca. 20.700 m²
- Totaal cluster Lindenbaum: ca. 21.650 m²
- Parkeren in gebouw (niveau -1): 4.745 m²

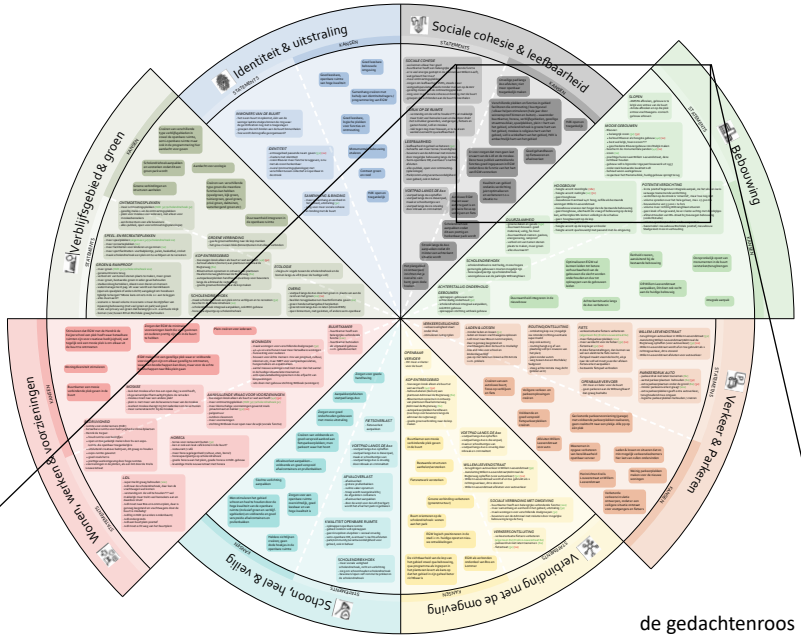
* oppervlaktes zijn weergegeven in m2 BVO

Gedachtenroos van de participatie

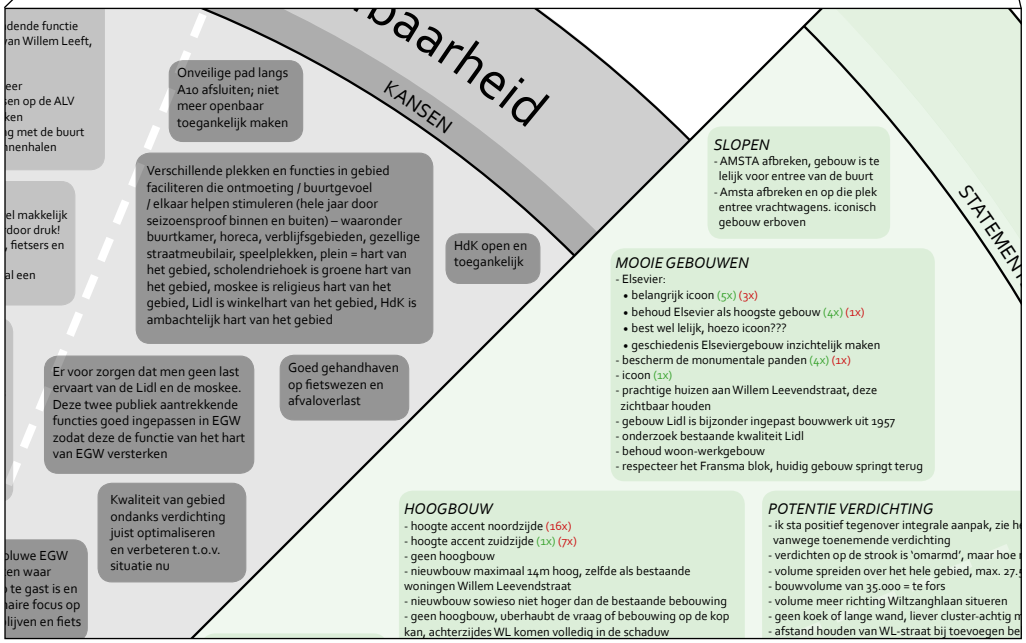
Tijdens het participatietraject hebben de bewones van het gebied en andere belanghebbenden hun advies kunnen uitbrengen op de vorming van de visie en de uitgangspunten. Het project is een ruimtelijke opgave, gericht op het toevoegen van programma en de herinrichting van de openbare ruimte. De bewoners waren met name bezorgd over wat deze ruimtelijke ingrepen zouden betekenen voor de sociale cohesie en de leefbaarheid van de buurt. Alle input van de participanten zijn verzameld en verdeeld in verschillende thema´s. Deze zijn opgenomen in de zogenaamde ´gedachtenroos´. Dit geeft een redelijk volledig beeld over de wensen en zorgen van de buurt. Het is belangrijk dat bij de verdere uitwerking van het plan, daar waar mogelijk, zoveel mogelijk rekening wordt gehouden met de wensen van de buurt. De buurt zal ook in de volgende fase een rol krijgen bij de uitwerking van de plannen.

De thema's uit de gedachtenroos zijn:
- bebouwing
- verkeer en parkeren
- verblijfsgebied en groen
- wonen, werken en voorzieningen
- identiteit / imago / uitstraling
- sociale cohesie en leefbaarheid
- verbinding met de omgeving
- schoon, heel en veilig

Per thema is door de gemeente een doel verwoord. De uitkomsten van de inbreng per thema worden (waar mogelijk) bij de uitwerking van de vervolgfase meegenomen.



de gedachtenroos



uitsnede uit de gedachtenroos



Bebouwing

Doel: Er is sprake van een goede balans tussen de bebouwingsdichtheid langs de A10 en de verblijfsgebieden en groen. De monumentale panden geven de buurt een eigen karakter.
De nieuwbouw zorgt ervoor dat de achterkantsituatie langs de A10 verdwijnt en dat er een prettig verblijfsgebied ontstaat.



Verkeer en Parkeren

Doel: De verkeersstromen zijn voor ieder type verkeersdeelnemer duidelijk en veilig ook ten aanzien van het parkeren. In het gebied is de auto te gast. De verblijfsgebieden zijn autovrij of autoluw. De fietser en de voetganger staan centraal. Er zijn wel voldoende (auto)parkeerplekken.



Verblijfsgebied en groen

Doel: Een aangenaam, groen en leefbaar gebied dat uitnodigt om te verblijven, te ontmoeten en te ontspannen.



Wonen, werken en voorzieningen

Doel: De functies versterken het buurtgevoel en herkenbaarheid in Entree Gulden Winckel. Het is er gezellig, divers en 'in balans'.



Identiteit / imago / uitstraling

Doel: Entree Gulden Winckel is herkenbaar als gebied binnen Bos en Lommer en omstreken. Er heerst een sterke verbondenheid met de buurt; het heeft een aangename en gezellige uitstraling en is voorzien van een prettige mix van wonen, werken en voozieningen.



Sociale cohesie en leefbaarheid

Doel: De sociale cohesie in het gebied is goed, men voelt zich zowel overdag als 's avonds veilig en prettig in het gebied. Men voelt zich verbonden met de buurt.



Verbinding met de omgeving

Doel: De wijk staat beter in verbinding met zijn omgeving omdat structuren zijn aangeheeld en verduidelijkt.



Schoon, heel en veilig

Doel: Het gebied ligt er schoon en verzorgd bij. Als je je in het gebied begeeft kun je je goed oriënteren, ben je zichtbaar en voel je je veilig.

























referentie sfeerbeelden toekomstige buurt EGW

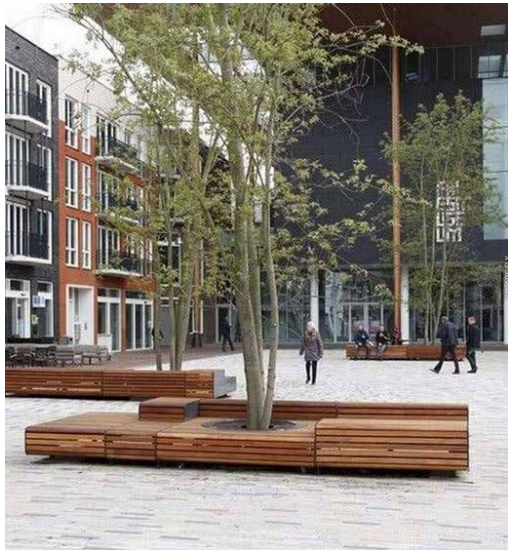


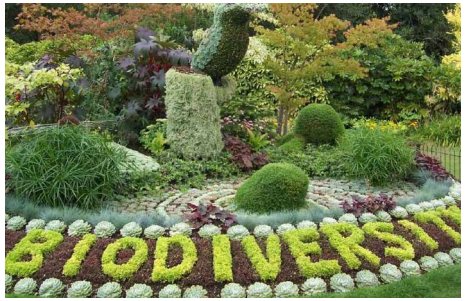











BIODIVERSIT









5. MILIEU EN OMGEVINGSASPECTEN

Inleiding

Onderstaande samenvatting van milieu en omgevingsaspecten is gebaseerd op de uitkomsten van verschillende onderzoeken waarvan sommige al zijn uitgezet voordat de stedenbouwkundige visie was afgerond. Het uitgangspunt van het aantal woningen bij de principenota lag tussen de 300-600 woningen. Inmiddels ligt deze bandbreedte in de projectnota op 400-500 woningen. Dit doet niet af aan de adviezen of onderzoeken die in de tussentijd zijn verkregen.

1. Onderzoek bodemkwaliteit

Door Grond en ontwikkeling, afdeling bodem, is in juli 2019 een historisch bureau onderzoek uitgevoerd naar de bodemkwaliteit. Op basis van dit historische onderzoek is de verwachte bodemkwaliteit van het plangebied licht verontreinigd. Uitzondering hierop zijn het deelgebied waarop Eigen Haard zijn plannen wenst te ontwikkelen en een deel van het postzegelpark langs de Sara Burgerhartstraat. Uit de bureaustudie komt naar voren dat hier sprake is van bodemverontreiniging waarvoor actualiserend en aanvullend onderzoek noodzakelijk is, indien er werkzaamheden gaan plaatsvinden. Op basis van dit vervolg onderzoek kan worden beoordeeld of en zoja welke maatregelen noodzakelijk zijn om de beoogde planontwikkeling te kunnen realiseren

Conclusie:

Voor nu geen belemmeringen voor verdere planontwikkeling. Vervolgacties kunnen in volgende planfase(s) opgepakt worden.

2. Archeologie

Voor de ondergronds cultuurhistorische waarden is op 23 juli 2019 op basis van het bureauonderzoek voor plangebied Bosleeuw (BO 12-064, Monumenten en Archeologie 2012) geconstateerd dat voor de planlocatie een lage verwachting geldt en daarmee een vrijstelling van archeologisch onderzoek bij alle bodemingrepen. Er hoeft daarom geen archeologisch onderzoek plaats te vinden.

Wel is conform de Erfgoedwet een meldingsplicht van kracht. Indien tijdens de uitvoering van werkzaamheden vondsten worden gedaan, waarvan redelijkerwijs kan worden vermoed dat deze van archeologische waarde zijn, wordt dit aan Monumenten en Archeologie gemeld zodat in overleg met de opdrachtgever maatregelen getroffen worden tot documentatie en berging van de vondsten.

Conclusie:

Geen belemmeringen voor verdere planontwikkeling; er geldt een meldingsplicht conform de Erfgoedwet.

3. Explosieven (NGE)

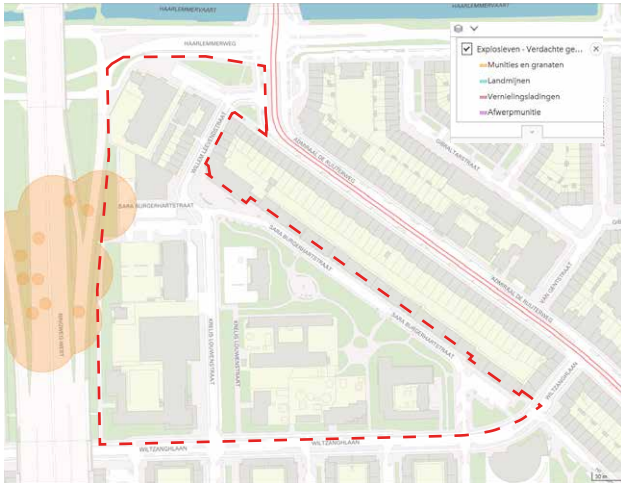
Door IB, afd. Water, Groen & Milieu is op 08-08-2019 een bureauonderzoek uitgevoerd naar de aanwezigheid van mogelijke explosieven en een risicoanalyse naar de eventuele risico's. Voor de (civieltechnische) geschiedenis van de onderzoekslocatie is in het Stadsarchief Amsterdam het Centraal Tekeningenarchief de aangewezen bron.

Op basis van dit bureauonderzoek blijkt dat er licht afweergeschut heeft gestaan in het gebied. Hierdoor was het toenmalige maaiveld verdacht van 20 mm-granaten (veldopslag), echter door naoorlogse werkzaamheden (grondwerk voor bestratingen van fiets- en voetpaden, wegen, beplantingen, kabels en leidingen en opnemen van elementenverhardingen) is dat maaiveld niet meer verdacht. Dit geldt ook voor een eventueel noodzakelijke gestuurde boring onder de A10.

Er kan overwogen worden om een detectieonderzoek uit te voeren om risico's uit te sluiten. Deze hebben een bereik tot maximaal 4 à 4,5 m –mv, rondom het intredepunt/uittrede punt van een eventueel noodzakelijke boring onderdoor de A10. Het detecteren van 20 mm graten is echter niet eenvoudig.

Conclusie

Geen belemmeringen voor verdere planontwikkeling. In de volgende planfase wordt overwogen of er nader detectieonderzoek uitgevoerd gaat worden.



Verdachte gebieden explosieven, munities en granaten

4. Kabels en Leidingen

Voor het plangebied is in 2018 een Klic-melding gedaan, hierdoor zijn alle kabels en leidingen die in het plangebied liggen inzichtelijk.

Riolering en drinkwater (Waternet)
Waternet is verantwoordelijk voor de riolering en drinkwaterleidingen in het gebied EGW. Recent is het hoofdriool in de Sara Burgerhartstraat en de Krelis Louwenstraat vervangen. Het riool zal mogelijk op een aantal plekken moeten worden verplaatst.

Electra (Liander)
Liander is verantwoordelijk voor de elektriciteitsvoorziening in het gebied. De noodzakelijke hoeveelheid trafo's in het gebied is sterk afhankelijk van het gevraagde vermogen. Daarnaast spelen de eventueel terug te leveren vermogens vanuit duurzame energiebronnen zoals zonnepanelen een rol. Het toevoegen van trafokasten zal inpandig moeten worden opgelost.

Warmtenet (Nuon)
In verband met het aansluiten van de nieuwe woningen (Bosleeuw) heeft Nuon in 2018 ten behoeve van het warmtenet nieuwe leidingen gelegd door het plangebied in woningen. In een eerder stadium heeft Nuon ter hoogte van het Elseviergebouw langs de A10 een boring gemaakt ten behoeve van het Warmtenet.

Aansluiten op het aangelegde Warmtenet is mogelijk, maar gekeken zal worden of dit ook de beste en meest duurzame oplossing is voor de beoogde ontwikkelingen. Wat betreft de warmtenetleiding die over het terrein van Rochdale loopt, ligt een opgave voor Rochdale om hier rekening mee te houden.

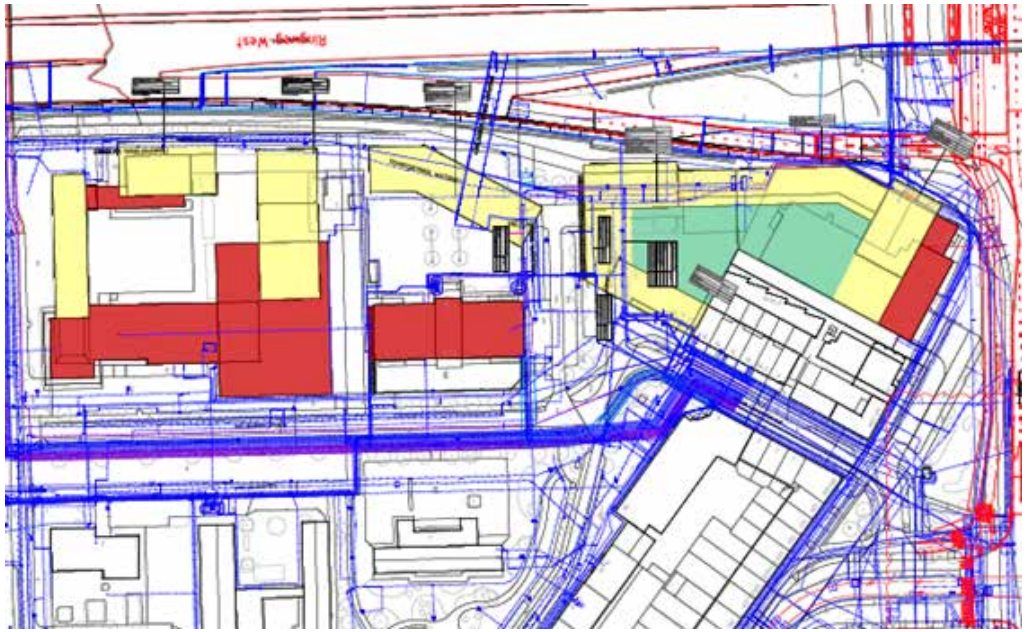
Gas (Liander)
Liander is verantwoordelijk voor de gasvoorziening in het gebied. In het plangebied liggen gasleidingen. Bij de bouwwerkzaamheden dient rekening gehouden te worden met de aanwezigheid van deze leidingen. Voor de nieuwbouw geldt dat deze vanaf 2018 niet meer wordt aangesloten op het gasnet. Dit strookt met het gemeentelijk energiebeleid.

Telecom (diverse aanbieders)
Diverse telecomnetten van diverse aanbieders liggen in het gebied. Het bestaande netwerk zal bij renovatie en nieuwbouw verlegd dan wel uitgebreid moeten worden.

De huidige geboden speelruimte voor verdichting in de stedenbouwkundige visie levert op het niveau van kabels en leidingen diverse knelpunten op. De omvang van het aantal te realiseren woningen kan betekenen dat er extra capaciteit noodzakelijk nodig is en dat er nieuwe infrastructuur aangelegd moet worden. In overleg met RWS en leveranciers van kabels en leidingen dienen hier nadere afspraken over te worden gemaakt welke verleggingen er nodig zijn, waar deze naartoe kunnen en wat de kosten hiervan zijn. Zodra er meer bekend is over de inrichting van de plots en de gevraagde vermogens wordt het plan besproken in het Planvormingsoverleg Kabels en Leidingen. Het huidige stedenbouwkundige model van de woningcorporaties, waarbij de nieuwbouw deels geprojecteerd is in de huidige openbare ruimte, levert diverse knelpunten op.

Locatie voormalige MTS Hendrik de Keijser (Stadsgenoot):
Langs de A10 ligt een riolering van Waternet. Stadgenoot dient bij haar ontwerp rekening te houden met de ligging van deze leiding, aangezien er op deze locatie geen ruimte is voor verlegging.

Locatie Elseviergebouw (Rochdale):
Langs de A10 ligt een riolering van Waternet en laagspanning leidingen (Liander), boring WarmteNet (Vattenfal) en datakabels (KPN). Rochdale dient bij haar ontwerp eveneens rekening te houden met de ligging van deze leidingen. De Stadwarmteboring die deels over het terrein van Rochdale loopt dient mogelijk te moeten worden verplaatst, hierover is Rochdale in gesprek met Vattenfall.



model van mogelijke bouwvolumes in relatie tot de huidige ligging van kabels en leidingen

Locatie o.a. de Lidl (Eigen Haard):

- Langs de A10 ligt een riolering en drinkwaterleidingen van Waternet en laagspanning leidingen (Liander), en diverse datakabels (KPN).
- Tussen het Elseviergebouw en de Lidl liggen diverse kabels en leidingen, o.a. , riolering, drinkwaterleiding (Waternet), midden spanning- en laagspanning leidingen (Liander), en diverse datakabels.
- De ingetekende weergave van de kabels en leidingen roepen op het deel van Eigen Haard vragen op qua exactheid. In de volgende fase zal de concrete situatie ingemeten worden. Eigen Haard dient rekening te houden met de ligging van deze kabels en leidingen.

Met de betrokken woningbouwcorporaties en de nutsbedrijven (Waternet en Liander) zijn eerste gesprekken gevoerd om te kijken wat de mogelijke oplossingen en financiële consequenties zijn. Uit deze afstemmingen is gebleken dat eventuele verleggingen technisch haalbaar zijn op een aantal plekken maar niet overal. In overleg met de gemeente wordt gekeken waar verplaatsingen mogelijk zijn. Gemeente en corporaties hebben afgesproken een gezamenlijke verantwoordelijkheid te dragen als het gaat om het zoeken naar oplossingen.

Conclusie:
De kabels en leidingen zijn serieuze knelpunten voor de planontwikkeling. In deze fase is de technische haalbaarheid van eventuele noodzakelijke verleggingen aangetoond. Pas in de volgende fase wordt de planvorming verder op plotniveau geconcretiseerd en zullen concrete oplossingen inzichtelijk gemaakt worden. Dan pas kan ook de (financiële) haalbaarheid definitief bepaald worden.

5. Ondergronds Afvalcontainers

In relatie tot een klimaatbestendig, leefbaar en toekomstbestendig EGW dienen ondergrondse afvalcontainers (oac) vroegtijdig in de planontwikkeling meegenomen te worden. Hierover is op 15 augustus 2019 overleg geweest met OAIS Stadsdeel West.

De huidige situatie is in beeld gebracht:

- Voor Lidl/Elseviergebouw staan nu 6 ondergrondse containers (2 restafval, 1 textiel, 1 kunst, 1 glas en 1 papier)
- In de Sara Burghartstraat staan 3 stuks oac, allen restafval
- Bij entree aan de Adm de Ruijterweg staan 1 oac perscontainers restafval en 2 -tal bovengrondse bakken glas en papier
- Langs de Wiltzanglaan staan ook diverse oac, deze zijn bestemd voor het achterliggende gebied

Voor de toekomstige situatie wordt globaal rekening gehouden met tussen de 300-600 woningen. Als vuistregel wordt aanhouden bij extra woningen:

- 1 restafval per 70-80 woningen
- Op iedere 200 woningen papier en kunststof
- Op iedere 400 woningen 1 glasbak

Uitgaande van deze vuistregel komen we bij een maximum van 600 woningen uit op:

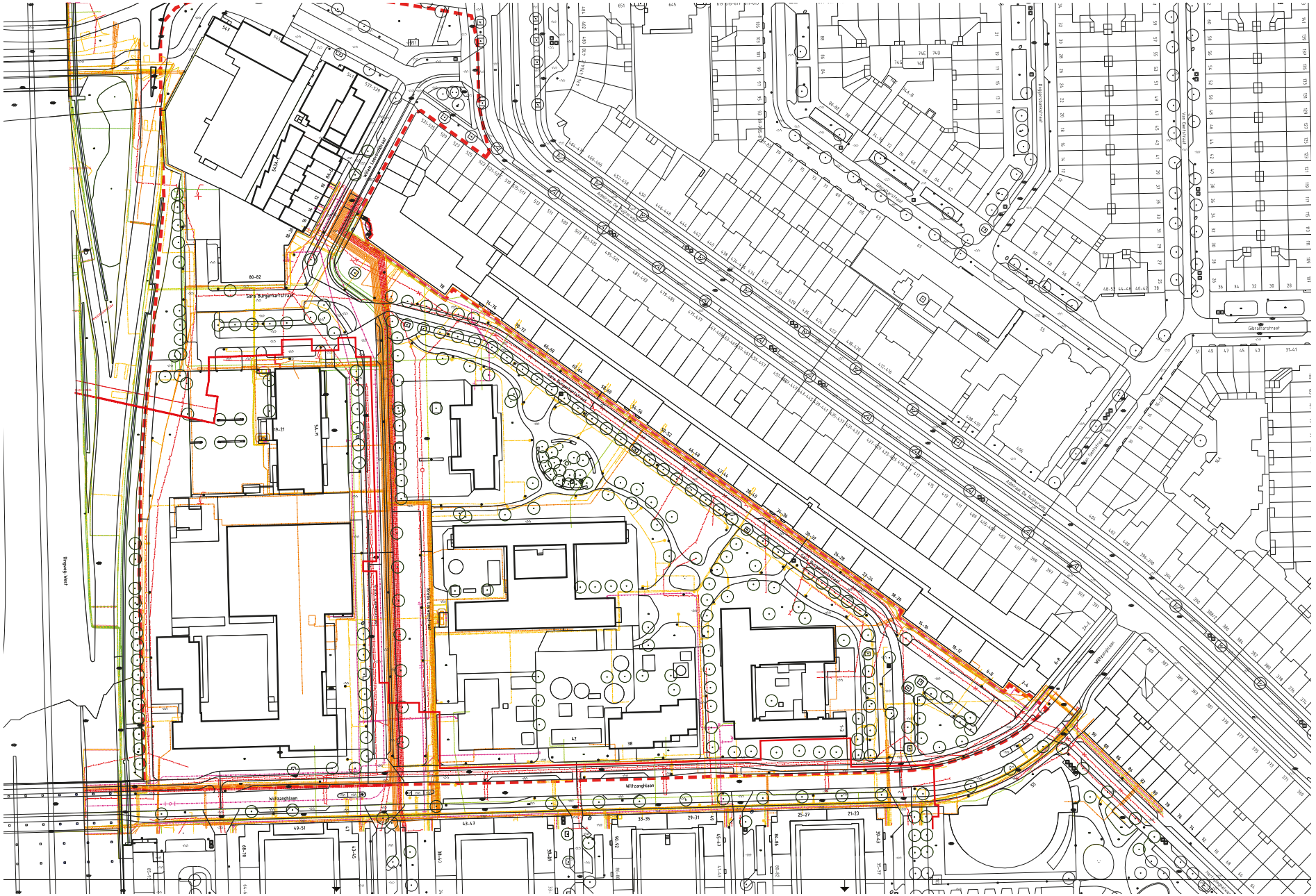
- 7-8 extrabakken restafval bijkomen, dit worden waarschijnlijk dan 2 perscontainers
- 3 kunststof en papier bakken, dit wordt dan 1 perscontainer kunststof en 1 papier
- 1 extra bak glas

Mogelijke locatie nieuw te plaatsen oac:

- De locatie waar de extra benodigde bakken komen is sterk afhankelijk van waar komt de ingang komt van de nieuwe woningen, dit i.v.m. loopafstanden
- Entree Adm. de Ruijterweg, bovengrondse bakken worden ondergronds, locatie nog niet duidelijk i.v.m. kabels en leidingen
- Bakken voor de LIDL zijn nu ruim voldoende
- Extra locatie kan worden voor de ingang van Hendrick de Keijserschool, gelet op de vele k+l is dit vrij problematisch zoniet onmogelijk
- Bij eventuele nieuwbouw achter Elsevier gebouw en afhankelijk van waar ingang komt kunnen hier extra bakken komen

Bij het bepalen van de locatie voor ondergrondse afvalcontainers dient rekening gehouden te worden met het ledigen van de bakken c.q. bereikbaarheid. De huidige bakken worden nu geledigd met een vrachtwagen 13-18 meter, verder mogen er geen bomen (kroon) boven de bakken worden geprojecteerd. Zodra meer bekend is over het aantal extra woningen en de locatie van de ingangen, dient er een vervolggesprek te komen met OAIS.

Conclusie
In grote lijnen is inzichtelijk gemaakt waar rekening mee gehouden moet worden. Dit zijn aandachtspunten en vervolgacties die in volgende planfase(s) opgepakt worden.



overzicht kabels en leidingen in het plangebied

6. Flora en fauna

Door adviesbureau E.C.O. Logisch B.V. is een quickscan uitgevoerd. De resultaten hiervan zijn verwoord in het definitieve rapport d.d. 13 februari 2020 en vervolgens voorgelegd aan de experts binnen de gemeente Amsterdam.

De bebouwing in het projectgebied kan mogelijk fungeren als verblijfplaats van vleermuizen. Het projectgebied kan deel uit maken van foerageergebied van vleermuizen en er kunnen vliegroutes aanwezig zijn. Het projectgebied is geschikt voor jaarrond beschermde nesten van de gierzwaluw en de huismus. In het projectgebied kunnen mogelijk algemene amfibieën, broedvogels en zoogdieren voorkomen. Andere beschermde soorten worden door het ontbreken van geschikt habitat niet verwacht voor te komen.

In het geval van bomenkap kunnen mogelijk verblijfplaatsen van vleermuizen in boomholtes en jaarrond beschermde nestlocaties van vogels verloren gaan. Indien deze werkzaamheden plaats zullen vinden is het aan te bevelen om in de winterperiode een bomencheck uit te voeren om de aanwezigheid van boomholtes en potentieel jaarrond beschermde nesten zonder belemmering van zicht door bladeren vast te stellen dan wel uit te sluiten. Eventueel benodigd nader onderzoek zal op basis hiervan worden vastgesteld.

Tijdens grondverzet kunnen er mogelijk individuen van de algemene amfibieën en zoogdieren worden gedood. Hiervoor geldt een meldplicht bij de OD NHN, omdat er gebruik wordt gemaakt van de provinciale vrijstelling.

Minimaal twee jaar voor de geplande start van de werkzaamheden moet benodigd nader soortgericht onderzoek worden uitgevoerd, zoals huismus of vleermuisonderzoek, zodat er nog voldoende tijd is om een eventuele noodzakelijke ontheffing aan te vragen voor aan te treffen beschermde functies. In het geval van bomenkap kunnen mogelijk verblijfplaatsen van vleermuizen in boomholtes en jaarrond beschermde nestlocaties van vogels verloren gaan. Hierbij is het belangrijk dan eerst te bekijken over welke soorten planten, vogels en/of functies van vleermuizen het gaat. Daarna moeten we beoordelen op wat voor manier deze functies aangetast worden en of er maatregelen genomen kunnen worden om deze effecten teniet te doen. De maatregelen bestaan dan bijvoorbeeld uit het inpassen van een bomenrij in het ontwerp zodat deze behouden blijft of het aanpassen van de verlichting. Als er geen maatregelen genomen kunnen worden om effecten teniet te doen moet een ontheffing worden aangevraagd. Als uiteindelijke blijkt dat er een ontheffing nodig is, is dit echter in de meeste gevallen geen belemmering voor de bouw.

Overzicht te verwachten beschermde soorten en aanbevolen inventarisaties:

Soort / soortgroep	Aanvullend onderzoek	Onderzoeksperiode
Vleermuizen	Zomer- kraamverblijfplaatsen	15 mei- 15 juli
Vleermuizen	Paarverblijfplaats(en) en Zwermplaatsen	15 augustus- 1 oktober
Vleermuizen	Winterverblijfplaatsen	1 december t/m 28 februari
Gierzwaluw	Nestlocaties	1 juni t/m 15 juli
Huismus	Nestlocaties en functioneel leefgebied	1 april t/m 15 mei
Tweekleurige vleermuis	Paarverblijfplaats(en)	1 oktober t/m 1 december
Algemene broedvogels	Nesten, indien niet buiten het broedseizoen gewerkt wordt	Binnen de periode 1 maart t/m 15 juli

Vervolgacties:

- In de vervolgfase van de gebiedsontwikkeling is nader onderzoek naar de aanwezigheid van beschermde soorten noodzakelijk. Op basis van een definitief stedenbouwkundig ontwerp kan nader worden bepaald welke nader onderzoek daadwerkelijk nodig is. In de rapportage staat per straat beschreven welke beschermde soorten niet zijn uit te sluiten.
- Ter voorbereiding op de ontwerpfase dient een Boom Effecten Analyse te worden uitgevoerd. Bij een Bomen Effect Analyse wordt systematisch onderzoek verricht volgens vaste richtlijnen of er effecten van de voorgenomen bouw, aanleg of (her)inrichting te verwachten zijn. De analyse resulteert in de conclusie of de boom in kwestie duurzaam te behouden is of niet. Daarnaast leidt de analyse tot een advies over randvoorwaarden voor behoud en mogelijke alternatieven. De randvoorwaarden bestaan uit maatregelen om eventuele negatieve effecten te voorkomen of te verminderen. De alternatieven zijn andere keuzemogelijkheden in ontwerp of uitvoering die tot een beter resultaat voor de boom leiden. Ook de toetsing aan de bepalingen uit de Wet natuurbescherming ten aanzien van houtopstanden moeten volgen uit deze Boom Effecten Analyse.
- Nader onderzoek zal jaarrond onderzoek betreffen. Om te bepalen of nader onderzoek nodig is bij de kap van bomen raden wij aan om voor april een nesten- en holtescheck uit te laten voeren.
- De ruimtelijke ontwikkelingen in het projectgebied kunnen een toename in stikstofemissie tot gevolg hebben. Een berekening van de stikstofdepositie met behulp van de “AERIUS Calculator” kan uitsluitsel geven of de werkzaamheden een effect hebben op de nabij gelegen beschermde natuurgebieden.

Conclusie
Voor nu geen belemmeringen voor verdere planontwikkeling. De vervolgacties worden meegenomen in de volgende planfase(s).

7. Wateraspecten

Door het IB, afd. Water, Groen & Milieu is een globaal bureauonderzoek uitgevoerd d.d. 7 november 2019. Het doel van deze rapportage is om in de huidige planvormingsfase inzicht te verschaffen in randvoorwaarden bij de ruimtelijke plannen en besluiten die een effect kunnen hebben op het watersysteem en te waarborgen dat waterhuishoudkundige aspecten in beschouwing worden genomen. De beschouwde aspecten zijn oppervlaktewater en waterkwaliteit, waterkeringen en oevers, grondwater (waaronder mogelijke onderkeldering/ parkeergarages) en hemelwater (Rainproof).

Het plangebied valt onder het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) waarvan het beheer wordt uitgevoerd door Waternet. Het plangebied ligt geheel binnen de gemeente Amsterdam die hier de zorg heeft voor de 3 watertaken (stedelijk afvalwater, hemelwater en grondwater), waarbij de gemeente Amsterdam de uitvoering van de watertaken aan Waternet hebben gemandateerd.

Oppervlaktewater en waterkwaliteit

Direct ten noorden van het plangebied ligt de Haarlemmervaart. Het oppervlaktewater-peil van de vaart wordt beheerst op NAP -0,4 m. Voor dempingen, compensaties en verhardingstoenames geldt de Keur van AGV. Alle ontwikkelingen in het plangebied moeten voldoen aan de eisen uit de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW).

- Een demping in het gebied dient 1 op 1 te worden gecompenseerd in de vorm van oppervlaktewater in hetzelfde watersysteem.
- Verhardingstoename voor de aanleg van verharding dient te worden gecompenseerd in oppervlaktewater of door aanleg van een alternatieve vorm van waterberging. Afhankelijk van de diepte van de polder is het te compenseren wateroppervlak 10% tot 15% van de verharding. Dit moet worden afgestemd met het bevoegd gezag.
- De waterbalans dient ten alle tijden positief te blijven (dus eerst compenseren en dan dempen).

Waterkeringen en oevers

In het plangebied bevindt zich de secundaire waterkering “Haarlemmervaart-Zuidzijde-Oost”. Indien in het kader van de ontwikkeling van EGW werkzaamheden plaatsvinden in de Keurzones, wordt aanbevolen in een vroege fase in overleg te treden met het bevoegd gezag (Waternet). Dit geldt met name voor de mogelijke ontwikkelingen van Eigen Haard.

Grondwater

De grondwaterzorgplicht vereist dat ontwikkelingen in het plangebied zowel tijdens uitvoering als in de eindsituatie geen verslechtering van de grondwatersituatie mogen veroorzaken, ook niet voor naastgelegen gebieden. Als onderdeel van de waterparagraaf in het bestemmingsplan en bij de aanvraag van watervergunningen voor nieuwe ondergrondse constructies dient om die reden een grondwatertoets te worden uitgevoerd. Daarin kunnen ook de effecten van grondverbetering en/of aanleg van wegcunetten worden berekend.

Aandachtspunten grondwater bij herinrichting:

Conform het GRP2016-2021 dient voor alle nieuwbouw in de eindsituatie te voldoen aan de gemeentelijke grondwaternorm.

- Dit betekent een ontwateringsdiepte van minimaal 0,5 m t.o.v. een grondwaterstand die gedurende maximaal 5 aaneengesloten dagen met een herhalingstijd van 1x/2 jaar overschreden wordt.
- Voor bouwen met kruipruimtes geldt een ontwateringsnorm van minimaal 0,9 m t.o.v. de maatgevend hoge grondwaterstand.
- Drainage: Volgens de Leidingenkaart (2015) is in het plangebied drainage aanwezig in het Krelis Louwenstraat, en ten zuiden van het plangebied in de Granidastraat. Dit drainagesysteem is meer dan 20 jaar geleden aangelegd en mogelijk niet meer functioneel. Desondanks moet het drainagesysteem in stand blijven, omdat door verwijderen of beschadigen van de drainage de grondwaterstand kan stijgen. Tijdens het uitvoeren van werkzaamheden dient met mogelijke aanwezigheid van drainage rekening te worden gehouden.
- Grondwaterverontreinigingen: Binnen het plangebied zijn in NAZCA5 twee locaties van grondwaterverontreiniging geregistreerd, op Admiraal de Ruiterweg 545-547 (minerale olie) en op Admiraal de Ruiterweg 537-541 (minerale olie, PCB, xylenen) De kans bestaat dat deze verontreinigingen door de werkzaamheden worden verplaatst of worden opgepompt. Indien er binnen het plangebied ernstige grondwaterverontreinigingen aanwezig zijn, zullen maatregelen nodig zijn om verspreiding van deze grondwaterverontreinigingen te voorkomen.

Hemelwater

Conform de doelstellingen van Amsterdam Rainproof en het GRP 2016-2021 wordt voor het plangebied geadviseerd bij de herontwikkeling het stedenbouwkundig plan en het maaiveld zodanig te ontwerpen zodat om een bui van 60 mm in 1 uur kan worden verwerkt zonder schade aan huizen en vitale infrastructuur te veroorzaken. Voor openbare ruimte dient conform het GRP 2016-2021 circa 20 mm in 1 uur verwerkt te worden door de riolering en de andere 40 mm dient geborgen of (vertraagd) naar oppervlaktewater worden geloosd. Mogelijk wordt deze ambitie in de toekomst opgeschroefd (100 mm in 1 uur/ 120 mm in 2 uur).

Vervolgacties Hemelwater:

Geadviseerd wordt om de hemelwatermaatregelen conform de opgestelde Rainproof.

Oplossingenkaart uit te werken, in samenwerking met Waternet en het Ingenieursbureau Amsterdam.

Conclusie
Voor nu geen belemmeringen voor verdere planontwikkeling. In de volgende fase wordt verder op de verschillende wateraspecten ingezoomd, denk rainproof meenemen in de ontwerpopgave (zowel in de openbare ruimte als in de nieuwbouw), watertoets en eventuele geohydrologische onderzoeken indien er ondergronds gebouwd gaat worden.

8. Verkeer en parkeren

Ten behoeve van de principenota is op 6 juli 2018 een verkeersonderzoek door V&OR uitgevoerd op grond van globale projectuitgangspunten. Op 4 oktober 2019 heeft Stadsdeel West aan Team Onderzoek & Kennis van Verkeer en Openbare Ruimte de vraag gesteld of er naar aanleiding van het opstellen van stedenbouwkundige visie in het plan rond het Entreegebied van de Gulden Winckel, nieuw onderzoek nodig is. Op basis van het minimale verschil tussen principebesluit, is het niet nodig om een actualisatie van het verkeersonderzoek te doen. De conclusies van het vorige onderzoek d.d. 6 juli 2018 blijven gehandhaafd. De extra inwoners en winkelbezoekers zorgen voor een toename in verplaatsen. Voor het autoverkeer berekent het verkeersmodel een toename van ca. 1400 motorvoertuigen per etmaal (700 aankomende en 700 vertrekkende ritten). Ten opzicht van de bestaande hoeveelheid verkeer in de wijk gaat het om een toename van bijna 50%.

In het onderzoek van 2018 is de variant met afsluiting van de Willem Leevendstraat voor autoverkeer meegenomen. Al het verkeer van en naar de wijk moet dan verlopen via de Wiltzanghlaan en Krelis Louwenstraat. Afsluiting van de Willem Leevendstraat aan de noordzijde van de wijk maakt het mogelijk om doorgaand verkeer (zonder bestemming in de wijk) te weren. Maar een veel groter effect is dat het huidige en toekomstige bestemmingsverkeer voor de wijk dan ook niet meer gebruik kan maken van deze noordelijke aansluiting. Al het verkeer van en naar de wijk moet dan verlopen via de Wiltzanghlaan en Krelis Louwenstraat. Dit betekent dat vooral in de Krelis Louwenstraat de grootste verkeerstoename is te verwachten (in het verkeersonderzoek is hier van 1650 naar 4000 mvt/etm aangegeven). Dit wordt enerzijds veroorzaakt door de toename van het aantal woningen en is anderzijds het gevolg van afsluiting Willem Leevendstraat. Hoewel de Krelis Louwenstraat deze verkeersafwikkeling aan kan is de verwachting dat deze toename lager zal uitvallen dan wat uit het onderzoek van 2018 naar voren komt. In het onderzoek is uitgegaan van een maximum aantal woningen van 600, dit zullen er maximaal 500 worden. Daarnaast is de parkeernorm per woning gedaald en zullen er weinig woningen met parkeerplaats worden aangeboden, ook dit levert een daling op. De inrit via de parkeergarage aan de noordzijde is niet meegerekend (wat eveneens het gebied ontlast) en er zijn in werkelijkheid lagere aantallen waargenomen dan de aantallen die in het indicatieve onderzoek zijn meegenomen (op basis van verkeersmodellen). Daarom zal dit als het definitieve programma bekend is nogmaals onderzocht worden in de verkeersactualisatie. Desondanks is het een aandachtspunt om bij de herinrichting van de Krelis Louwenstraat te zorgen voor een veilige inrichting en verblijfskwaliteit.

Er zijn nog wel een paar aandachtspunten voor deze variant:

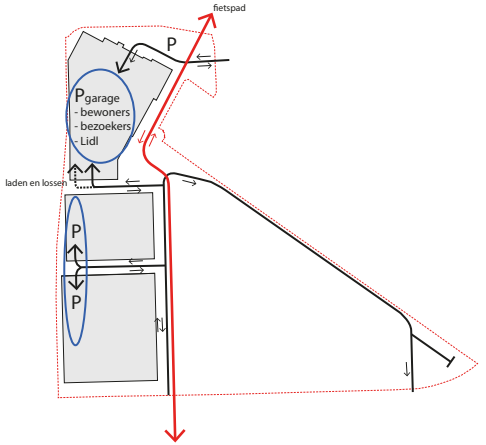
- Ook het voorrangskruispunt (T-kruising) Wiltzanghlaan-Admiraal de Ruijterweg wordt drukker door afsluiting van de Willem Leevendstraat. Qua capaciteit is dit in principe geen probleem, maar qua verkeersveiligheid is het wel wenselijk om de inrichting van het kruispunt tegen het licht te houden.
- Een ander aandachtspunt is de bereikbaarheid van het parkeerterreintje aan de noordzijde van de wijk op de hoek Admiraal de Ruijterweg-Willem Leevendstraat en de parkeerplaatsen van de Willem Leevendstraat zelf.
- Mogelijk gaat er ‘geslopen’ worden van de Bos en Lommerweg naar de Wiltzanghlaan via de route Gulden Winckelplantsoen-Jephtastraat.

	Programma onderzoek 2018 (principenota)	Gewijzigde programma 2019 (projectnota)
Programma	Circa 30.000 m2 (wonen + niet-wonen)	idem
Woningen	600	400-500 woningen
Parkeernorm wonen	0-1	0-1
M2 BVO	Lidl van 1500 m2 naar 1800 m2 BVO	Idem
Infrastructuur-variant	In een variant is het effect doorgerekend wanneer de Willem Leevendstraat aan de noordzijde afgesloten wordt.	Afsluiting Willem Leevendstraat Toevoeging entree parkeergarage via de kop.
Parkeergarage	Niet doorgerekend	Maximaal 150-170 plekken: waarvan ong. 75 plekken die nu op straat staan worden inpandig. Daarnaast is er ruimte voor extra bezoekers-parkeerplekken als gevolg van toevoegen woningen (norm 0,1, bij 450 woningen = 45 plekken). Daarnaast private parkeerplekken voor bewoners Eigen Haard (circa 30).
Parkeerdruk	67%	In volgende fase nogmaals onderzoeken
Verkeersbewegingen	verkeerstoename in het gehele gebied circa 50%	In volgende fase nogmaals onderzoeken
Conclusie	Gebied kan dit aan	Op basis van de eerdere cijfers is aan te nemen dat het gebied de verkeersafwikkeling aan kan. Vanuit V&OR is geadviseerd in de volgende fase dit nogmaals te onderzoeken.

tabel wijzigingen van de actualisatie t.o.v. het verkeersonderzoek uit 2018

Nadere constateringen en vervolg qua verkeer:

- Het aantal woningen daalt ten opzichte van het principebesluit van max 600 naar max 500. In de volgende fase (Investeringsbesluit) zal het verkeersonderzoek nogmaals worden uitgevoerd als het programma definitief is.
- De infrastructuurwijziging is reeds onderzocht en het toevoegen van een parkeergarage heeft modelmatig geen effect omdat het aantal verkeersbewegingen niet zal toenemen ten opzichte van de principenota.
- Er is een mogelijkheid om de parkeergarage in te rijden via de noordzijde en via de Krelis Louwenstraat, uitrijden kan via de Krelis Louwenstraat en via de Sara Burgerhartstraat. Beide mogelijkheden zijn er nu ook, alleen de afsluiting van de Willem Leevendstraat is een verandering.
- Daarnaast is het nieuwe verkeersplan van EGW voorgelegd aan de Centrale Verkeerscommissie (CVC) van 25 februari 2020. De CVC heeft aangegeven positief te staan tegenover de hoofdlijnen van de verkeersontsluitingsprincipes. Voor de uitwerking van het ontwerp zijn een aantal aandachtspunten meegegeven, waaronder:
  - extra aandacht voor de toename van verkeer in de Krelis Louwenstraat in relatie tot de school en de kinderdagverblijven, dit afgezet tegen een prima ingerichte Willem Leevendstraat.
  - Aandacht voor de kruising Wiltzanghlaan – Admiraal de Ruijterweg moet beter ingericht worden. Dit zal door het stadsdeel worden meegenomen buiten de scope van dit project.
  - De buurt inrichten als 30km-straat, met een klassiek 30km-profiel. Wanneer afgeweken wordt van dit profiel, dient dat met goede argumenten omkleed te worden. De inrichting kan dan bestaan uit een vrijliggende fietsstrook of een fietsstrook in tegenrichting.



principekaartje verkeersontsluiting zoals voorgelegd aan de CVC

Parkeren

Vanuit parkeren zijn de volgende aandachtspunten meegegeven:

- In de toekomstige situatie zal worden aangesloten op de Nota Parkeernormen Fiets en Scooter en de Nota Parkeernormen Auto. Uitgangspunt is parkeren op eigen terrein, maar bezoekersparkeren kan in de openbare ruimte worden opgelost.
- Het aantal parkeerplekken voor bezoekers zal worden uitgebreid met max. 45 en voor nieuwe bewoners zullen circa 30 plekken eveneens in de parkeergarage komen. In de gebouwde parkeervoorziening zullen circa 150 plekken komen[1]. Hiermee wordt het opheffen van de parkeerplakken in de OR (67 + 9) gecompenseerd en neemt de parkeerdruk op straat niet verder toe (blijft gelijk).
- De parkeernorm voor nieuwe bewoners bij het programma 40-40-20 is laag, dit kan worden opgevangen met de parkeerplekken van Eigen Haard in de parkeergarage (circa 30). Mogelijk dat het programma nog wijzigt en daarmee ook het aantal plekken voor eigen bewoners. Er worden geen parkeervergunningen uitgegeven.
- Als het programma verder is uitgewerkt kan een parkeerbalans gemaakt worden. Daarmee wordt de parkeerbehoefte van de verschillende functies in beeld gebracht en ook wanneer (dag van de week, dagdeel) die parkeerbehoefte er is. Een winkel of een moskee heeft een ander piekmoment dan woningen (bewoners en bezoekers) en dat maakt dubbelgebruik mogelijk. Daarmee wordt inzichtelijk hoeveel parkeerplaatsen er minimaal nodig zijn om in de parkeerbehoefte van alle functies te voorzien.

Conclusie

Geen belemmeringen voor verdere planontwikkeling. Vervolgacties kunnen in volgende planfase(s) opgepakt worden. Het verder uitwerken en oplossen van de parkeeropgave als het verkeersontwerp voor zowel fiets, scooter als auto is een belangrijk onderdeel van de ontwerpopgave in de volgende fase.

---

[1] *Op grond Nota Parkeernormen Auto: voor woningen bestaat geen minimum norm bij sociale huur en middensegment huur, bij vrije sector woningen én koopwoningen is er een minimum norm van 0,3 pp/woning (30-60 m² bvo) en 0,6 pp/woning voor grotere woningen. Het maximum is 1 pp/woning , ongeacht de sector. Voor de nieuwe woningen (300 à 600) moet je dus denken aan minimaal 22 tot 44 parkeerplaatsen op eigen terrein en 30 tot 60 parkeerplaatsen voor bezoekers. Voor de uitbreiding van de Lidl moet je op basis van het CROW kencijfer voor 'full service supermarkt' in zeer sterk stedelijk gebied/centrum denken aan 1,5 tot 3,8 pp/100 m².*

9. Geluid en luchtkwaliteit

M+P heeft op 9 mei 2018 ten behoeve van de principenota een geluids- en luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Aangezien in deze fase van stedenbouwkundige visie er nog geen sprake is van een stedenbouwkundig plan of schetsontwerp is er geen aanleiding om zowel het geluids- dan wel luchtkwaliteitsonderzoek te actualiseren. De conclusies van dit onderzoek blijven derhalve staan.

Geluid

De grenswaarden worden overschreden door de rijkswegen, de Haarlemmerweg, de Admiraal de Ruijterweg en gezoneerd industrieterrein Westpoort. Om woningbouw mogelijk te maken zijn hogere waarden nodig voor wegverkeerslawaai. Door de A10 wordt bovendien de maximale ontheffingswaarde overschreden voor een groot aantal gevels aan de west- en zuidzijde van het gebied. Dit betekent dat gevels aan deze zijde doof moeten worden uitgevoerd. Dit betekent dat deze woningen conform gemeentelijke eis ook moeten zijn voorzien van een geluidsluwe zijde. Met een vervolgstudie kan de gebiedsindeling worden geoptimaliseerd voor wat betreft het aspect geluid.

Luchtkwaliteit

De wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit worden met de beoogde planontwikkeling nergens overschreden.

Advies GGD en Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied:
Het aspect gezondheid, waarbinnen lucht en geluid, wordt in het aanstaande Omgevingswet een bij wet expliciet benoemde aspect om de haalbaarheid en impact van een ruimtelijke ontwikkeling aan te tonen. Het onderdeel geluid en luchtkwaliteit voor EGW is daarom gelijktijdig aan de OD NZKG en GGD op 3 december 2019 voorgelegd voor advies.

Het Entreegebied Gulden Winckel is een plek met een forse milieubelasting (geluidsbelasting en luchtkwaliteit) van de A10 en Haarlemmerweg. Dit maakt het vanuit gezondheidskundig oogpunt geen ideale plek voor woningbouw. De toekomstige woningen hebben een hoge milieubelasting.

Als er dan tóch woningbouw ontwikkeld moet gaan worden, dan stellen zowel de GGD als de ODNZKG dat er naar aangepaste bouwvormen gezocht gaan worden. Nu de nieuwbouw is gepland in een strook langs de A10, biedt dit kansen om de A10 volledig af te schermen, wat het akoestisch klimaat erachter ten gunste komt en ook beter is voor de luchtkwaliteit. Ze bevelen aan om een gesloten wand te maken dan wel op zoek te gaan naar alternatieve oplossingen. Het nadrukkelijke advies is om woningen te voorzien van een stille zijde conform het Amsterdams Geluidbeleid en woningen met een tweezijdige oriëntatie, zodat de bewoners ook een aangename zijde bij de woningen hebben. De zijde die niet aan A10 is gelegen biedt dan een plek waar het relatief stil is met een betere luchtkwaliteit en uitzicht op een aantrekkelijke groene omgeving. De GGD en OD NZKG adviseren nadrukkelijk om woningen met alleen een gevel naar de snelweg niet te bouwen. Er moet gestreefd worden naar bouwvolumes die een afscherming vormen naar het woningbouwgebied daarachter.

Twee voorbeelden in West van ruimtelijke ontwikkelingen waarbij in het (stedenbouwkundig) ontwerp rekening is gehouden met een afschermende werking voor geluidhinder van wegen zijn Laan van Spartaan en Rhapsody.

Aandachtspunt voor het plan Gulden Winkel zijn de huidige geluidschermen langs de A10. Van deze schermen moet nog onderzocht worden of deze schermen niet geplaatst zijn in het kader van luchtkwaliteit (in het kader van het TB 2e Coentunnel). In dat geval dienen ook de lager gelegen woningen rekening te houden met geluidwerende maatregelen.

Conclusie
De toekomstige woningen kunnen binnen de kaders van de wet ontwikkeld worden. Er zijn hierdoor voor nu geen belemmeringen voor verdere planontwikkeling. Daarentegen is in de programmatische uitgangspunten van deze stedenbouwkundige visie extra aandacht gevraagd voor de woonkwaliteit van de toekomstige woningen vanwege de plek met forse milieubelasting. In de volgende planfase zal concreter onderzoek volgen op grond van het ontwerp en zullen deze aspecten hierin een plek krijgen.

10. Externe veiligheid

Externe veiligheid heeft betrekking op de risico's van gevaarlijke activiteiten voor de omgeving. AVIV heeft d.d. 6 september 2019 een onderzoek Externe veiligheid uitgevoerd met de volgende onderzoeksresultaten:

1. Plaatsgebonden risico

Alleen op de N200 is er sprake van een PR 10-6 contour op een afstand van 15 m van de as van de weg. Het plangebied ligt buiten deze contour. Het plaatsgebonden risico vormt daarom geen belemmering voor de ontwikkeling.

2. Groepsrisico

Het groepsrisico is berekend voor twee routes: de Rijksweg A10 en de Rijksweg A10 vervolgd over een mogelijke bevoorradingsroute voor een LPG-tankstation aan de Van Slingelandtstraat.

Het groepsrisico van beide routes is in zowel de huidige als de toekomstige situatie bijna zeven keer groter dan de oriëntatiewaarde. In de toekomstige situatie neemt het groepsrisico van de route over de A10 toe met ongeveer 2%. Het groepsrisico van de route naar het LPG-

tankstation blijft gelijk. Omdat er sprake is van een overschrijding van de oriëntatiewaarde dient het groepsrisico te worden verantwoord. Ook dient het bestuur van de veiligheidsregio in de gelegenheid te worden gesteld om advies uit te brengen. In de toelichting bij het besluit wat in een later fase genomen zal moeten worden in het kader van externe veiligheid,dient in elk geval in te worden gegaan op de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp en de mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen indien een ramp zich voordoet.

3. Plasbrandaandachtsgebied
Voor zowel de A10-West als de N200 geldt een plasbrandaandachtsgebied (PAG) van 30 meter. De plangrens ligt op ongeveer 28 m en daarmee is er een minimale overlap van het PAG met het plangebied. Indien de nieuwe bebouwing binnen het plangebied niet precies op de plangrens wordt opgericht maar op iets grotere afstand van de A10-West, vormt het plasbrandaandachtsgebied geen belemmering voor het plan.

Advies van OD NZKG:
Het rapport van AVIV is voorgelegd aan de OD NZKG. De OD geeft aan dat het rapport voor deze fase van het plan voldoende informatie biedt en er voor nu geen aanvullend onderzoek nodig is.

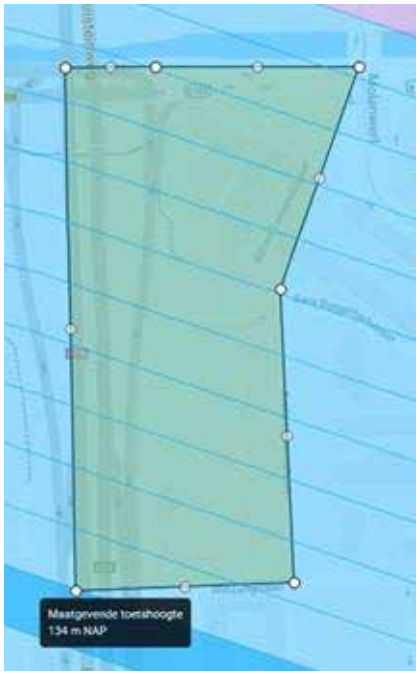
Verantwoording (groeps)risico's in relatie tot besluitvorming
Er is uiteindelijk nog een advies van de Veiligheidsregio nodig over zelfredzaamheid en hulpverlening. En door de zeer hoge (en licht toenemende) groepsrisico's zal Amsterdam moeten afwijken van haar eigen beleid dat stelt dat groepsrisico's niet mogen toenemen (tot) boven de oriëntatiewaarde. Dat vraagt dus om een goede bestuurlijke verantwoording en daar kan het beste in deze fase al aandacht voor worden gevraagd. Met maatregelen kan de veiligheid mogelijk nog worden verbeterd. Desalniettemin is het belangrijk nu al rekening te houden dat op deze locatie de groepsrisico's zeer hoog zijn en nog iets zullen toenemen, zodat dit in de uitwerking van de plannen meteen meegenomen kan worden.

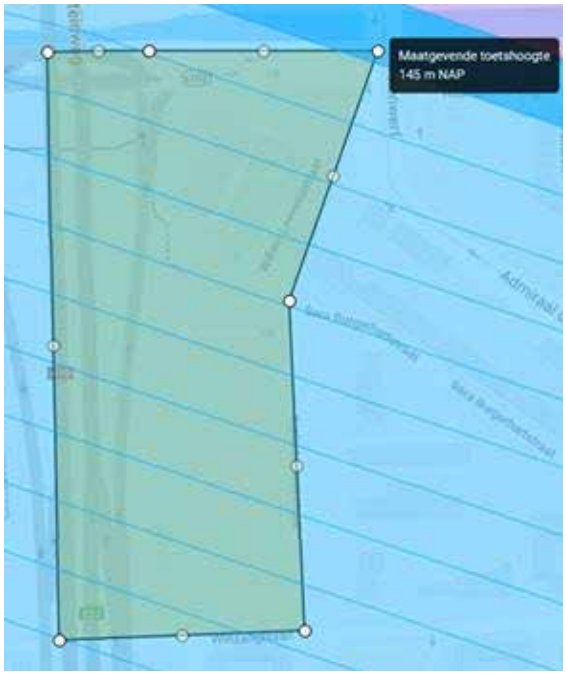
Inspelen op Omgevingswet
Binnen de kaders van de Omgevingswet (en het bijbehorende Bkl) wordt de hoogte van de groepsrisico's niet meer als een norm beschouwd, maar gaat de aandacht vooral uit naar het voldoende beschermen van mensen binnenshuis. Dat kan door fysieke maatregelen aan de (nieuwe) gebouwen te treffen, waardoor ze bijvoorbeeld beter bestand zijn tegen een plasbrand of een LPG-explosie. DE OD NZKG adviseert om in het overleg met de Veiligheidsregio na te gaan of dergelijke maatregelen op deze locatie zinvol zijn. Dat kan een oplossing zijn om de veiligheidssituatie – ondanks de hoge groepsrisico's – toch verantwoord te vinden.

Conclusie
Geen belemmeringen voor verdere planontwikkeling. De benoemde aandachtspunten zullen in de besluitvorming geduid worden en meegenomen worden in de volgende planfase. De ontwikkelaars zijn geïnformeerd over de gevolgen voor onder andere het ontwerpen van de woongebouwen.

11. Luchthavenindelingsbesluit
Met het Luchthavenindelingbesluit (LIB) wordt de vliegveiligheid rondom Schiphol geborgd. Bestemmingsplannen en omgevingsvergunningen dienen de toetshoogtes uit het LIB in acht te nemen. Het projectgebied ligt binnen het beperkingengebied van het LIB. Op grond van de 'Maatgevende kaart toetshoogtes' geldt een maximum bouwhoogte van 134 – 145 meter t.o.v. NAP.

Conclusie
Geen belemmeringen voor verdere planontwikkeling.





12. Beheersgrenzen A10-West Rijkswaterstaat

Voor Rijkswaterstaat zijn de lijnen in het kader van de Wet beheer Rijkswaterstaatwerken (wbR) belangrijk. Indien er ontwikkeld gaat worden binnen deze roodbruine grenzen (zie kaart hieronder), dan dient er een vergunning aangevraagd te worden. Daar valt het verleggen van kabels en leidingen ook onder. Vinden de ontwikkelingen buiten deze grenzen plaats dan is dat niet nodig. Uit de kaart hieronder blijkt in ieder geval dat er voor de ontwikkeling van Eigen Haard sowieso een vergunning in het kader van de wbR aangevraagd dient te worden.



Conclusie
Geen belemmeringen voor verdere planontwikkeling. In de volgende planfase wordt nader op dit aspect ingezoomd worden.

Gemeente
Amsterdam

datum 9 november 2020