

AMSTELSTATION - AMSTELOEVER

HOOGSTEDELIJK WONEN EN WERKEN AAN DE RIVIER

STEDENBOUWKUNDIG PLAN

VASTGESTELD GEMEENTERAAD 26 APRIL 2021

TITEL
Stedenbouwkundig Plan Amstelstation-Amsteloever

VERSIE
Vastgesteld Gemeenteraad 26 april 2021

OPDRACHTGEVER
Grond & Ontwikkeling, Gemeente Amsterdam

RUIMTE & DUURZAAMHEID
Wicher Gielstra, Andries Geerse, Ruwan Aluvihare, Niels Heijdenrijk, Lyanne van Diepen, Felix Krüger, Bo Floren, Marek Vogt, Jonian Silaj

GROND EN ONTWIKKELING & PROJECTMANAGEMENTBUREAU
Peter-Jan Kannegieter, Marga Poiesz, Shari Mahomed, Merula Lunneker, Juliette van Baar, Chee-Key Teoh, Sjoerd Timmermans, Bram van der Hulst

INGENIEURSBUREAU AMSTERDAM
Geertjan Cronenberg

INFORMATIE
https://www.amsterdam.nl/amsteloever

INHOUDSOPGAVE

SAMENVATTING 5

1. INLEIDING 13
1.1 Aanleiding 13
1.2 Ligging gebied 13
1.3 Inbreng bewoners en gebruikers 13
1.4 Opgave Principenota 14
1.5 Leeswijzer 15

2. OPGAVE 17
2.1 Ontstaansgeschiedenis 17
2.2 Huidige situatie 18
2.3 Veranderende omgeving 19
2.4 Uitgangspunten beleid 20
2.5 Ruimtelijke en programmatische opgave 23

3. VISIE 25
3.1 Hoofdstructuur en openbare ruimte 25
3.2 Programma 34
3.3 Mobiliteit en verkeer 35
3.4 Beeldkwaliteit 40
3.5 Duurzame leefomgeving 47

4. ONTWIKKELLOCATIES 53
4.1 Amstelvista 54
4.2 Van der Kunbuurt 58
4.3 Amstelstation 62
4.4 Leeuwenburg 66
4.5 Delta Lloyd 70

5. PARTICIPATIE EN INSPRAAK 75
5.1 Uitgangspunten 75
5.2 Draagvlak 76
5.3 Samen vooruit 77

6. ONTWIKKELSTRATEGIE 79
6.1 Strategie 79
6.2 Instrumentarium 80
6.3 Fasering & BLVC 80
6.4 Financiële haalbaarheid 81
6.5 Risico's en robuustheid 81



Het gebied Amstelstation - Amsteloever is een belangrijk openbaar vervoersknooppunt waar verschillende stedelijke lijnen samenkomen.

SAMENVATTING

AMSTELSTATION - AMSTELOEVER

Hoogstedelijk wonen en werken aan de rivier

Inleiding

De unieke ligging tussen station en rivier maakt het gebied Amstelstation - Amsteloever voor veel mensen aantrekkelijk. Het gebied biedt kansen en mogelijkheden om hier een uniek, duurzaam en aantrekkelijk hoogstedelijk woon- en werkgebied te maken. De gemeente, eigenaren, Vervoerregio, ProRail en NS hebben die ambitie. Die is verwoord in het stedenbouwkundig plan Amstelstation-Amsteloever.

Amsterdam heeft een grote aantrekkingskracht. De stad groeit met 10.000 inwoners per jaar. De stad staat voor een enorme woningbouwopgave om verschillende doelgroepen in de stad huisvesting te bieden, werkgelegenheid in de stad te blijven huisvesten evenals voorzieningen. Vooralsnog wordt ervan uitgegaan dat er jaarlijks minimaal 7.500 nieuwe woningen en 125.000 m² kantoren en voorzieningen moeten worden gebouwd. Het verdichten in de bestaande stad is daarvoor een duurzame oplossing. Het omliggende landschap en de zo kenmerkende lobbenstructuur van de stad, kunnen zo behouden blijven.
De stad en de metropoolregio lopen vast indien het autogebruik bij de groei van de stad blijft toenemen. Goed functionerende knooppunten van het openbaar vervoer zijn belangrijk voor de bereikbaarheid en leefbaarheid van Amsterdam. Het Amstelstation verwerkt dagelijks meer dan 80.000 reizigers, en dit aantal blijft groeien. Zij komen en gaan te voet, met de fiets, of stappen hier op de bus, tram, metro of trein. Het gebied is uitstekend bereikbaar per openbaar vervoer en daarmee bij uitstek geschikt als locatie om woningen, kantoren en voorzieningen toe te voegen.

Aan de oostzijde is dit al zichtbaar. Het stationsplein is overzichtelijker geworden, de auto's en fietsen zijn verdwenen, groene verblijfsplekken en horeca zijn toegevoegd. Zo wordt de reiziger meer comfort geboden en is een prettige plek gecreëerd om aan te komen en te verblijven. Het nieuwe bus- en tramstation en de ondergrondse fietsenstalling zijn klaar. Het historische stationsgebouw is liefdevol gerestaureerd. Naast het busstation staat de Amstel Tower, een blikvanger met middeldure startersappartementen en een hotel. Aan de overkant van de Julianalaan komen gezinsappartementen, een supermarkt, horeca en een broedplaats met ateliers. Op termijn wordt verder kantoorontwikkeling aan het Prins Bernhardplein voorzien.

De ontwikkeling van Amsteloever, aan de westzijde van het station, sluit hierop aan.



Het plan gaat uit van een tweede stationshal. Voor deze hal wordt een groen en comfortabel voetgangersdomein met vrij zicht op de Amstel aangelegd.



Het gebied Amstelstation - Amsteloever in de huidige situatie met de vijf ontwikkellocaties.

Gebiedsontwikkeling Amstelstation - Amsteloever

Het stedenbouwkundig plan Amstelstation-Amsteloever beschrijft hoe de stap gemaakt wordt naar een hoogstedelijk woon- en werkmilieu van hoge kwaliteit. Daarbij is de uitdaging om de huidige kenmerkende kwaliteiten van het gebied te behouden en nieuwe kwaliteiten toe te voegen (duurzaam, groen). Het creëren van een goede balans tussen drukkere en rustige gebieden is essentieel. Het plan voorziet in een compositie van stadsblokken met vijf torens van 78 tot 136 meter NAP hoog met een mix van woningen, kantoren en voorzieningen, aansluitend op het netwerk van stedelijke lijnen als de Mr. Treublaan, Spaklerweg, het spoortalud en de Amstel, omringd door groene openbare ruimte van hoge kwaliteit.

Het stedenbouwkundig plan is het resultaat van een proces van overleggen, plannen maken en afwegen. De gemeente heeft in 2017 de Principenota Amstelstation-Amsteloever vastgesteld. Daarin is geconstateerd dat het huidige gebied niet klaar is voor een toekomst waarin steeds meer reizigers van het station gebruik maken. De gemeente, Vervoerregio, NS en ProRail zetten in op de realisatie van een tweede stationshal en een goed ingepaste overdekte fietsenstalling met 4.400 plekken. Dat biedt kansen om de versnipperde openbare ruimte rond het station opnieuw in te richten tot een voetgangersgebied met zicht op de Amstel. Ook de eigenaren van Amstelvista (Stelle College en London toren), Leeuwenburg en Delta Lloyd, ook wel bekend al het Toorop gebouw zien kansen. Zij willen in overleg met de gemeente op eigen grond verdichten en daar een gemengd programma van woningen, kantoren en voorzieningen realiseren. Dit doen zij door sloop en nieuwbouw in combinatie met behoud of hergebruik van waardevolle gebouwdelen.

Woningcorporatie Stadgenoot is met haar huurders in de Van der Kunbuurt in gesprek gegaan over de kansen die een aanpak van de buurt biedt: het vervangen van gedateerde portieketagewoningen door nieuwbouw en het toevoegen van meer betaalbare woningen. In 2018 is een eerste bewonersenquête gehouden. Op basis daarvan is besloten dat de woningen aan de Weesperzijde blijven staan. Onder de bewoners van de overige 204 woningen in de Van der Kunbuurt (Van der Kunstraat, Goudriaanstraat en Mr. Treublaan) is in het najaar van 2020 een tweede enquête gehouden. De uitkomst is dat meer dan de benodigde 70% van de geenqueteerden voor herontwikkeling kiest. Stadgenoot zal deze woningen vervangen door zo'n 400 nieuwe, comfortabele en duurzame sociale huurwoningen. Daar bovenop is er ruimte voor 300 woningen in het middeldure en dure segment. Deze worden door de gemeente ontwikkeld via een tenderprocedure. In dit stedenbouwkundig plan wordt getoond hoe een grotendeels vernieuwde Van der Kunbuurt met ruim 700 nieuwbouwwoningen eruit zou kunnen zien.



Het plan is een compositie van stadblokken met torens van 75 tot 135 meter hoog met een mix van woningen, kantoren en voorzieningen.

Ruimte voor groen in de openbare ruimte

Amsteloever heeft veel openbare ruimte. Het aantal reizigers, bewoners en werknemers zal de komende jaren toenemen en ook zij hebben behoefte om zich te verplaatsen, te ontspannen en om elkaar te ontmoeten. Het plan zet in op het verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte door het creëren van meer samenhang en overzicht in het gebied. Dit draagt ook bij aan een groter gevoel van veiligheid. Rond het station en rond zogenaamde stedelijke lijnen als de rivier de Amstel en Mr. Treublaan wordt de openbare ruimte heringericht om comfortabele loop- en fietsroutes, aangename verblijfsgebieden en speelplekken voor jong en oud te realiseren. Tussen de stedelijke lijnen kan er bebouwing bijkomen. De totale hoeveelheid openbare ruimte blijft op deze manier ongeveer gelijk.

De openbare ruimte wordt veel groener. Er wordt ruimschoots voorzien in gebruiksgroen en ecologisch groen binnen de verdichtingsopgave. Het plan voorziet in een toevoeging van zo'n 15.000 m² groen ten opzichte van de huidige situatie. Het toevoegen van groen heeft een gunstig effect op de leefbaarheid en gezondheid. Zo verbetert groen het akoestisch klimaat en voorkomt hittestress. Groen houdt bovendien het regenwater langer vast en vermindert de energiebehoefte voor koeling op zomerse dagen. Dat geldt niet alleen voor groen in de openbare ruimte. Bij herontwikkeling van een gebouw of ontwikkellocatie zoals de Van der Kunbuurt wordt ingezet op de aanleg van privé groen in de vorm van binnenhoven, daktuinen en in de volle grond gewortelde, groene gevels.

De groene oever langs de Amstel is een belangrijk onderdeel van de verblijfskwaliteit van het gebied. In de Watervisie Amsterdam 2040 staat dat een verbetering van het zicht tussen de oever en het water gewenst is, juist in dit plangebied. Om die reden houdt het plan rekening met een vermindering van het aantal woonboten. Dat gebeurt op basis van vrijwillige verkoop door de betrokken eigenaar van de woonboot.

De oever van de Amstel is ter hoogte van de Omval een ontbrekende schakel in de Amsterdamse Hoofdbomenstructuur. In het plan worden daarom bomen toegevoegd. Verder wordt rekening gehouden met de aanwezigheid van gezonde en monumentale bomen in het plangebied. Deze worden zo veel als mogelijk behouden. Soms is dit echter niet mogelijk. Dat kan te maken hebben met nieuwbouw of met de aanleg van toegangswegen, paden en voorzieningen in de openbare ruimte (fietsenstalling, kabels en leidingen etc.). In dat geval wordt eerst gekeken of een boom verplaatsbaar is. Lukt dit niet en moet de boom toch gekapt worden, dan wordt deze gecompenseerd met nieuw groen.



Een nieuw groen stationsplein als kloppend hart van de openbare ruimte.



1.300 tot 2.100 woningen, vooral in het sociale en middeldure segment.



Meer ruimte voor voetgangers en fietsers, deelmobiliteit en de auto te gast.



Nieuwbouw in de Van der Kunbuurt.



Een nieuwe stationshal en stalling voor 4.400 fietsen.



Meer kantoren en voorzieningen.



Extra groen voor rust, gezondheid, spel, bewegen en klimaatadaptatie.



Natuurinclusieve architectuur: ontwerpen met zon, wind, water en beplanting.



Uitbreiding van het bestaande hoogbouwcluster met nieuwe torens.


De aanduidingen op de plankaart verwijzen naar de belangrijkste stedenbouwkundige uitgangspunten per locatie.
WOONBOTEN
Mogelijke herschikking op basis van vrijwillige uitkoop woonboten.
Huidige woonboten
Ringdijk 3
Amstelvista 2 6 8 9
Mr. Treublaan 3 7
Weesperzijde 3 7
Van der Kunbuurt 4 2 6 8 9
Amstelstation 1 5
Leeuwenburg 2 6 8 9
Rivierenplein 3 7
Omval 7
Amstelplein 7
Amstelboulevard 7
Delta Lloyd 2 6 7 8 9
Spaklerweg 3

Ruimte voor extra woningen, kantoren en voorzieningen

De samenhangende en groene openbare ruimte in het plan vormt het ruimtelijke kader. Binnen deze structuur bevinden zich de ontwikkellocaties Amstelvista, Van der Kunbuurt, Leeuwenburg en Delta Lloyd waar verdicht kan worden. De gemeente en grondeigenaren hebben een bandbreedte met betrekking tot het te realiseren programma afgesproken. Grondeigenaren kunnen binnen deze bandbreedte kiezen om meer woningen of juist meer kantoren te realiseren; het totale aantal vierkante meters, zoals in de bouwenvelop vastgelegd, mag daarbij niet overschreden worden. Dit geeft de mogelijkheid om in te spelen op veranderingen in de vraag die zich in de loop van het lange ontwikkelproces voor kunnen doen. Er staan nu ruim 700 woningen in het gebied en er komen 1.300 tot 2.100 nieuwbouwwoningen, waarvan zo'n 80% in het sociale en middeldure segment. De stadsblokken bieden daarnaast ruimte aan maximaal 60.000 m² extra kantoorruimte en 14.000 m² voorzieningen. De Hogeschool van Amsterdam vertrekt rond 2022 uit het gebied, een deel van de onderwijsvoorzieningen wordt dan kantoor of wonen. Commerciële voorzieningen als horeca en op kleine schaal enkele winkels komen vooral op de levendige plekken, zoals rond het nieuwe voetgangersplein tussen het station en de Amstel. In de Van der Kunbuurt kunnen tevens maatschappelijke voorzieningen op het gebied van cultuur, zorg, sport en welzijn worden gerealiseerd.

Op de ontwikkellocaties wordt het bestaande hoogbouwensemble met vijf torens uitgebreid. Het gaat om de nieuwe Amstelvistatoren aan de Rocketstraat (78 meter NAP), de Van der Kuntoren bij het station (101,5 meter NAP), de Leeuwenburgtoren bij het Rivierenplein (136 meter NAP) en de twee Delta Lloydtorens (101,5 en 126,5 meter NAP) langs de Spaklerweg en de Amstel. De torens staan op een logische plek ten opzichte van stedelijke lijnen en vormen een nieuw ensemble met de bestaande hoogbouw. Dit "ze horen bij elkaar" principe geldt voor gezichtspunten van veraf, vanuit het UNESCO werelderfgoed en het landschap. Bij de positie, hoogte en slankheid van de nieuwe torens wordt tevens rekening gehouden met hun invloed op bezonning, windklimaat en galm.

Op het niveau van de straat rijzen de nieuwe torens op vanuit een brede voet van 22 tot 40 meter NAP hoog. De gevelwanden begeleiden de openbare ruimte. De begane grond en eerste verdieping ('plint') zijn extra hoog en multifunctioneel te gebruiken. Het daklandschap wordt benut voor groen, de opvang van regenwater en energieopwekking. De gebouwdelen van de Leeuwenburg en Delta Lloyd die behouden blijven, worden in het stadsblok geïntegreerd. Het resultaat is een spannende combinatie van oud en nieuw in unieke architectuur die iets over het verleden, het heden en de toekomst van het gebied vertelt. Dit ensemble dat zich naar de specifieke kenmerken van zijn omgeving voegt wordt een 'adaptief stadsblok' genoemd.

Ruimte voor voetganger en fietser

Het plan voorziet in een herinrichting van de openbare ruimte tot een samenhangend netwerk van deels autovrije verblijfsgebieden. Een voetgangersplein tussen de nieuwe stationshal en de Amstel vormt het kloppende hart. Dit plein loopt door tot aan het Rivierenplein waar een stedelijke ontmoetingsplek voor bewoners en bezoekers wordt gecreëerd. De ruimte langs het spoor wordt opnieuw ingericht tot een comfortabele wandelroute naar de Mr. Treublaan en het Amstelplein. Fietsenrekken verdwijnen goeddeels uit het straatbeeld. Voor de nieuwe fietsenstalling zijn twee locaties in beeld: een locatie parallel aan het spoortalud richting de Mr. Treublaan en een andere locatie haaks op het spoor richting de Amstel. De entree van deze nieuwe fietsenstalling bevindt zich direct aan een fietsroute op de Mr. Treublaan of de Weesperzijde die beide onderdeel van het Hoofdnet Fiets zijn. Deze locaties zijn als ruimtelijke reservering in het plan opgenomen.

Een pakket van maatregelen leidt de verwachte groei van het fietsverkeer in goede banen. Om de drukke kruising bij de Berlagebrug te ontlasten, wordt de Weesperzijde een fietsstraat en de kruising met de Mr. Treublaan qua profiel, verkeersregeling en opstelruimte geoptimaliseerd. Door de sloop van het lage deel van de Leeuwenburg ontstaat er meer ruimte rondom de drukke fietsroute naar het Amstelplein en kan er een voetgangersoversteekplaats worden aangelegd. Voetgangers krijgen een eigen ruime onderdoorgang tussen de Spaklerweg en de nieuwe ontwikkeling op de plek waar nu nog café De Omval staat. Daardoor kunnen de smalle fietsstroken in de bestaande onderdoorgang naar de Weesperzijde worden verbreed. Het plan voorziet verder in het verbeteren van het bestaande recreatieve fietspad langs de Amstel, als onderdeel van een groene oever.

Het bestemmingsverkeer per auto naar de Van der Kunbuurt wordt vanaf de Mr. Treublaan afgewikkeld, via een nieuwe aansluiting ter hoogte van de Van der Kunstraat die een directe toegang tot een garage geeft. Bestemmingsverkeer voor het gebied ten noorden van de Mr. Treublaan, waar de brandweer, Amstelvista en kantoorgebouw The Cloud gevestigd zijn, gaat via de Rocketstraat. Het bestemmingsverkeer van de Omval blijft ontsloten via de Weesperzijde. Die wordt vormgegeven als een fietsstraat waar auto's en fietsers gezamenlijk gebruik van maken.









Unieke ligging, unieke samenwerking

Het voorliggend plan is het resultaat van de samenwerking tussen gemeente, eigenaren, Vervoerregio, ProRail en NS en wordt door hen onderschreven en gedragen. Zij onderstrepen het belang van integrale gebiedsontwikkeling als instrument om voldoende betaalbare woningen te realiseren, het gebied te verduurzamen en de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren, op een locatie met uitstekend openbaar vervoer. Gemeente en partijen dragen gezamenlijk de kosten van de herinrichting van de openbare ruimte. Zo'n integraal plan met de verbeteringen van de openbare ruimte is alleen mogelijk als partijen meedenken over het grotere geheel en daarbij afspraken durven maken over perceelsgrenzen heen. Gemeente en partijen zijn en blijven hierover met elkaar constructief in gesprek.

Participatie en inspraak

De gemeente heeft een participatieproces met bewoners en ondernemers doorlopen en het stedenbouwkundig plan is in de inspraak geweest. De meest in het oog springende resultaten van deze gesprekken zijn:

- *Een goede verhouding tussen levendige en rustige plekken in het gebied. Voorbeelden zijn voorzieningen rondom het stationsplein en het Rivierenplein en een rustige, groene inrichting langs de Amstel met uitsluitend bij het Rivierenplein een toegang naar het water.*

- *Een betere verdeling van de openbare ruimte zodat voetgangers, fietsers en bestemmingsverkeer per auto op een prettige en veilige manier in en door het gebied kunnen bewegen, in de toekomst als hier meer mensen komen te wonen en werken.*

- *Aandacht voor bezonning en windhinder als gevolg van hoogbouw. Bezonningssimulatie en windtunnelsimulatie horen een integraal onderdeel van de planvorming te zijn, zowel in de stedenbouwkundige fase als in het architectonische vervolg.*

- *Het belang van een prettige en veilige leefomgeving. Voorbeelden zijn het toepassen van groen in en op de gebouwen en in het openbaar gebied, meer ogen op straat, kleinschalige buurtvoorzieningen, ruimte om te bewegen en voldoende speel- en ontmoetingsplekken.*

- *Een goede regeling en betrouwbare Informatie waar het gaat om de tussenfase, de wens om ook tijdens de bouwwerkzaamheden (die een lange periode zal beslaan) in een leefbare en bereikbare buurt te wonen en te werken.*

- *Behoefte om te kunnen blijven meedenken over het definitieve ontwerp van de openbare ruimte, de vormgeving en het aanzicht van de nieuwbouw en ruimte voor initiatieven die de saamhorigheid en leefbaarheid ten goede komen.*



Veel Amsterdammers reizen met het openbaar vervoer en de fiets. Stationsgebieden worden daarom belangrijker voor onze stad.

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

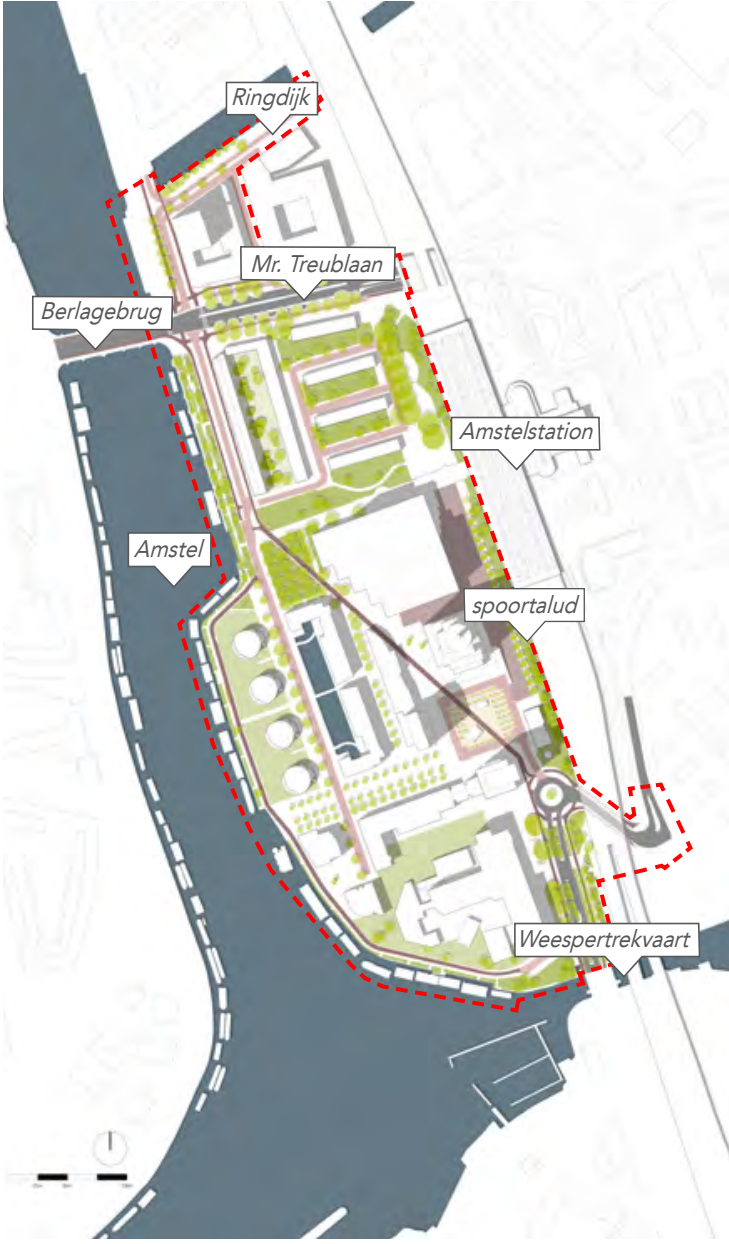
Gemeente, eigenaren, Vervoerregio, ProRail en NS hebben de ambitie om rond het Amstelstation een gevarieerd en duurzaam hoogstedelijk woon- en werkgebied te realiseren. De ontwikkeling van de westzijde van het station, het gebied Amstelstation-Amsteloever, is daar onderdeel van. Hier zijn verschillende aanleidingen voor.

Op het Amstelstation stappen dagelijks meer dan 80.000 reizigers in of uit. Zij komen en gaan te voet, met de fiets, of met de bus, tram, metro en trein. Met de groei van de stad zal het stationsgebied nog belangrijker worden. De vernieuwing van de oostzijde van het station is in volle gang. Steeds meer reizigers, vooral fietsers, gebruiken echter ook de westelijke entree die op dit moment niet veel meer dan een luifel is. De ambitie is om een volwaardige stationshal en een fietsenstalling met 4.400 plekken te realiseren. Dat biedt meteen de mogelijkheid om de gefragmenteerde openbare ruimte opnieuw in te richten tot een groen voetgangersgebied met vrij zicht op de Amstel.

De stad groeit. Verwachting is dat er jaarlijks minimaal 7.500 nieuwe woningen en 125.000 m² kantoren en voorzieningen moeten worden gebouwd. Het verdichten in de bestaande stad is daarvoor een duurzame oplossing omdat het omliggende landschap en de zo kenmerkende 'lobbenstructuur' van de stad op die manier behouden blijven. Het openbaar vervoersknooppunt Amstelstation leent zich bij uitstek voor verdichting. Het gebied is daarom één van de verdichtingslocaties in de Nota Koers 2025 / Ruimte voor de Stad en aangewezen als hoogbouwlocatie. De eigenaren van de gebouwen Amstelvista, Leeuwenburg en Delta Lloyd ontwikkelen een gemengd programma met sociale, middeldure en vrije sector woningen, kantoren en voorzieningen. In 2017 is daartoe de Principenota Amstelstation-Amsteloever vastgesteld. Het stedenbouwkundig plan vormt de uitwerking van deze nota.

1.2 Ligging gebied

Het projectgebied Amstelstation-Amsteloever heeft een unieke ligging tussen station en rivier. Het wordt begrensd door het spoortalud, de Amstel, de Ringdijk en Weespertrekvaart. De Mr. Treublaan deelt het gebied in een noordelijk en zuidelijk deel, tezamen 17 hectare groot. Veel Amsterdammers kennen het gebied vanwege de fietsroute over de Weesperzijde, een belangrijke verbinding tussen Amsterdam Centrum en Zuidoost. Ook de grote complexen als de Leeuwenburg, Delta Lloyd en de hoge kantoortorens rondom het Amstelplein springen in het oog. De werkfunctie domineert maar er wordt tevens volop gewoond.



Plangrens projectgebied

1.3 Inbreng eigenaren, bewoners en gebruikers

De eigenaren van Amstelvista (Stelle College & London toren), Leeuwenburg en Delta Lloyd beraden zich al geruime tijd op de toekomst van hun gebouwen. Deze partijen willen bijdragen aan de realisering van een gemengd programma met voldoende betaalbare woningen. Dit doen zij door sloop en nieuwbouw al dan niet in combinatie met behoud en hergebruik van waardevolle gebouwdelen. Gemeente en marktpartijen dragen samen de kosten voor de integrale herinrichting van de openbare ruimte in het gebied.

Woningcorporatie Stadgenoot is met haar huurders in de Van der Kunbuurt in gesprek gegaan over de kansen die een aanpak van de buurt biedt: het vervangen van gedateerde portieketagewoningen door nieuwbouw en het toevoegen van meer betaalbare woningen. In 2018 is een eerste bewonersenquête gehouden. Op basis daarvan is besloten dat de woningen aan de Weesperzijde blijven staan. De bewoners van de overige 204 woningen in de

Van der Kunbuurt (Van der Kunstraat, Goudriaanstraat en Mr. Treublaan) zijn uitgenodigd om in het najaar van 2020 deel te nemen aan een tweede enquête. De uitkomst is dat meer dan de benodigde 70% van de geenqueteerden voor herontwikkeling kiest. Stadgenoot zal deze woningen vervangen door zo'n 400 nieuwe, comfortabele en duurzame sociale huurwoningen. Daar bovenop is er ruimte voor 300 woningen in het middeldure en dure segment. Deze worden door de gemeente ontwikkeld via een tenderprocedure. In dit stedenbouwkundig plan wordt getoond hoe een grotendeels vernieuwde Van der Kunbuurt met ruim 700 nieuwbouwwoningen eruit zou kunnen zien.

De huidige bewoners en overige eigenaren in het gebied hebben de afgelopen periode ook over het stedenbouwkundig plan als geheel meegedacht. Zij begrijpen de Amsterdamse woningbehoefte, maar wijzen op mogelijk negatieve gevolgen van verdichting. Bewoners onderstrepen het belang van een goede balans tussen drukkere en rustiger gebieden, het vergroenen van de openbare ruimte en concrete oplossingen voor de conflicten tussen voetgangers en fietsers rondom drukke doorlopende fietsroutes. Ook wijzen zij op het aanpakken van de geluidsoverlast als gevolg van bromfietsen en zoemende gebouwinstallaties. Verder moet de inrichting van de oever niet gaan leiden tot overlast door feestvierders op het water of aan de wal. Met de overige eigenaren is gesproken over de gevolgen die een eventuele herontwikkeling in de omgeving op hun bezit heeft. Zij zien de meerwaarde van een nieuwe groene openbare ruimte en denken kritisch mee over de ontsluiting, fasering en bouwlogistiek die van invloed kan zijn op de verhuurbaarheid van hun vastgoed.

1.4 Opgave Principenota

De gemeente heeft in de Principenota Amstelstation Amsteloever (2017) de opgave voor het stedenbouwkundig plan als volgt geformuleerd:

Een station aan de Amstel
Het Amstelstation heeft weinig relatie met de Amstel. De nieuwe entree biedt de kans om het station wél op de rivier en de Weesperzijde te oriënteren. Om de groeiende reizigersstromen in goede banen te leiden en congestie zoals die op de Berlagebrug te verminderen, zijn ingrepen in het (fiets)netwerk nodig.

Een levendige stationsomgeving
Grote delen van het gebied ogen versnipperd. De beoogde herontwikkeling biedt de kans om hier een levendig en duurzaam stuk stad aan het water te creëren. Dat betekent vooral méér woningen en méér voorzieningen rond een mooie en veilige openbare ruimte die uitdaagt om méér te bewegen.



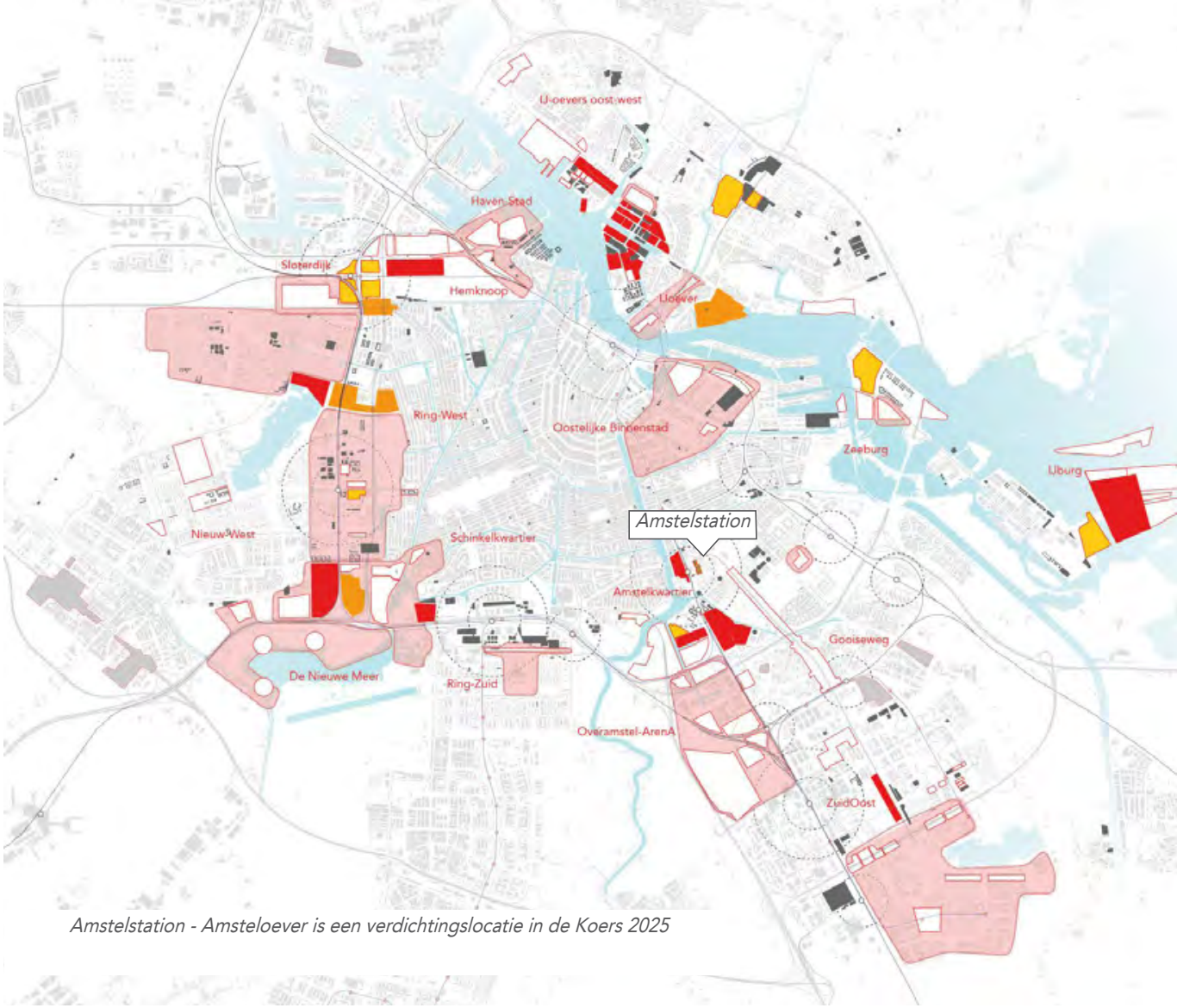
De portieketageflat aan de Weesperzijde blijft behouden.



Zoeken naar meer ruimte langs de Amsteloever.



Het station zichtbaar maken.



Amstelstation - Amsteloever is een verdichtingslocatie in de Koers 2025

Een gemengd stuk stad
Het kan in Amsterdam: betaalbaar wonen op een toplocatie. Door de combinatie herontwikkeling en verdichting wordt het aantal sociale en middeldure huurwoningen uitgebreid. De gemeente heeft Stadgenoot daarom gevraagd om te participeren in de planontwikkeling.
Dit stedenbouwkundig plan geeft aan hoe samen met de partijen deze opgave verder wordt uitgewerkt.

1.5 Leeswijzer

Het stedenbouwkundig plan als volgt opgebouwd:

Hoofdstuk 2 Opgave
Lees meer over de opgave die het gebied stelt, de huidige situatie, de veranderingen die spelen, de beleidsuitgangspunten en tot welke ruimtelijke en programmatische opgave dit leidt.

Hoofdstuk 3 Visie
Lees meer over de hoofdstructuur van het gebied, en het gewenste bouwprogramma en de belangrijkste thema's mobiliteit en verkeer, beeldkwaliteit en duurzaamheid.

Hoofdstuk 4 Ontwikkellocaties
De verschillende ontwikkellocaties worden verder uitgediept: gegevens over de huidige situatie en oriëntatie, expressie en openbare ruimte komen aan de orde, en de indicatieve verkaveling die wordt voorgesteld.

Hoofdstuk 5 Participatie en inspraak
In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de participatie en inspraak met bewoners, bedrijven en ondernemers op de plannen. Wat was het proces, hoe is er gereageerd en wat is ermee gedaan? Ook het vervolg wordt nader geschetst.

Hoofdstuk 6 Ontwikkelstrategie
Lees hier meer over de strategie van ontwikkeling in het gebied, welke instrumenten worden gehanteerd, de fasering, financiële haalbaarheid en risico's.



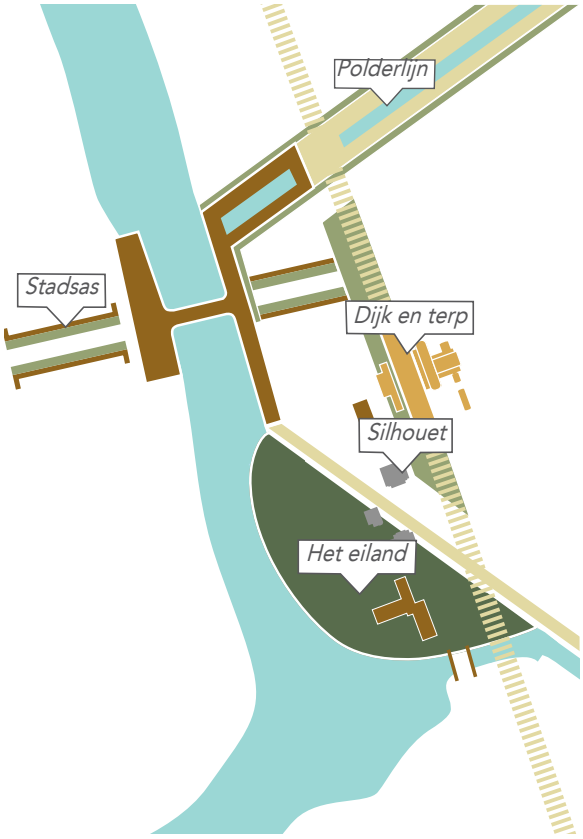
De architectuurstijl van de Leeuwenburg is 'brutalistisch', afgeleid van het Franse beton brut (ruw beton).

2. OPGAVE

2.1 Ontstaansgeschiedenis

Het projectgebied Amstelstation-Amsteloever heeft een rijke, veelzijdige, ontstaansgeschiedenis waardoor het gebied op het eerste gezicht wat onsamenhangend oogt. Het gebied ligt grotendeels binnen de 17e -eeuwse ringdijk rondom de Watergraafsmeer, een polder die lange tijd geen onderdeel van Amsterdam was. Het voormalige eiland De Omval lag buiten deze dijk en heeft daardoor altijd iets eigens gehad. Met de komst van de spoorlijn Amsterdam-Utrecht werd het gebied van de Watergraafsmeer afgesneden en kreeg het een industriebestemming. De Berlagebrug over de Amstel en de Schollenbrug over de Ringvaart doorbraken dit isolement. Beide bruggen zijn ontworpen als een onderdeel van het entreeplein naar Amsterdam Zuid en zijn inmiddels aangewezen als rijksmonument. De Berlagebrug vormt de schakel tussen de Vrijheidslaan en Mr. Treublaan die in elkaars verlengde liggen. De bebouwing aan weerszijden van de Mr. Treublaan dateert echter uit de latere wederopbouwjaren.

Ook het Amstelstation (1939) is inmiddels een rijksmonument. Het stationsgebouw richt zich van oudsher op de oostzijde, van de industrie af. De westelijke entree werd pas jaren later geopend als onderdeel van de metroaanleg. De oorspronkelijke industrie verdween. De omgeving van het station ontwikkelde zich vanaf dat moment steeds meer als een moderne werklocatie.





POLDERLIJN
De oude ringdijk als een landschappelijke ruggengraat voor voetgangers en fietsers.



STADSAS
De Vrijheidslaan-Treublaan als een lommerrijke allee met allure.



DIJK EN TERP
Het station als een opgetilde reizigersmachine die zich in alle richtingen opent.



SILHOUET
Het Amstelplein als de geboortegrond van het eerste Amsterdamse hoogbouwensemble dat zich mag blijven ontwikkelen.



HET EILAND
De Omval als een rustige, groene plek aan de Amstel (vrij naar Rembrandt).



Architect H.P. Berlage ontwierp de Berlagebrug en Schollenbrug met het roeicentrum daartussen. Deze is onderdeel van het rijksmonument.

Kantoorcomplexen als de Leeuwenburg en Delta Lloyd worden inmiddels bijzonder gevonden. Het advies is om karakteristieke onderdelen hiervan, ook met het oog op duurzaamheid, te behouden en te hergebruiken. De Rembrandttoren, Mondriaantoren en Breitnertoren markeren de volgende schaalsprong in de verstedelijking. Een deel van de Weespertrekvaart werd voor de bouw van deze torens gedempt. Tegenwoordig loopt hierover een drukke fietsroute van de Weesperzijde naar de Spaklerweg. Wat daarbij opvalt is dat alhoewel deze route belangrijk is voor de stad, de route binnen het projectgebied geen onderdeel uitmaakt van de directe omgeving.

2.2 Huidige situatie

De Weesperzijde, Ringdijk, Mr. Treublaan en Rocketstraat begrenzen het noordelijk gedeelte van het projectgebied. De Weesperzijde is een van de drukste fietsroutes van Amsterdam, hetgeen rond de kruising bij de Berlagebrug regelmatig tot conflicten tussen openbaar vervoer, langzaam verkeer en autoverkeer leidt. Ook de Ringdijk en Mr. Treublaan zijn onderdeel van het stedelijke fietsnetwerk. De hekken op de Ringdijk ter hoogte van de brandweerkazerne zijn recent verwijderd, zodat de route onder het spoor nog aantrekkelijker wordt. De locatie Amstelvista ligt tussen deze lange stedelijke lijnen. Het bestaat uit twee gebouwen: Stelle College en London toren, genoemd naar een voormalige verzekeringsmaatschappij die hier kantoor hield. De locatie kijkt over de Amstel waar zich tussen Berlagebrug en Schollenbrug een druk roeicentrum bevindt. Deze is onderdeel van het rijksmonument.

De Van der Kunbuurt ligt ten zuiden van de Mr. Treublaan. De buurt bestaat uit zes portieketageflats met in totaal 271 sociale huurwoningen. De te behouden flat aan de Weesperzijde telt 66 woningen. Bewoners waarderen de zonnige balkons en de groene uitstraling van hun buurt. De begane grond van de flats bestaan uit gesloten bergingen die het gevoel van sociale veiligheid in de buurt niet ten goede komt. In de groenstrook langs het spoor bevindt zich een speelplek onder de bomen. Het spoorlawaai is een minpunt, evenals het alsmaar uitdijende aantal fietsen dat geparkeerd staat nabij het station. Langs de Mr. Treublaan bevinden zich een koffiecorner en een kapperszaak. Dergelijke voorzieningen ontbreken aan de kant van het station.

De ruimte tussen de Van der Kunbuurt en Leeuwenburg is ruim 40 meter breed, maar voelt veel smaller aan. Dat komt door de wirwar van hoogteverschillen, keerwanden, fietsenrekken, luifels en een kiosk die het zicht op de Amstel ontnemen. Een deel hiervan hoort bij de Leeuwenburg, ooit gebouwd voor de Rijkspostspaarbank, en nu al vele jaren onderkomen van de Hogeschool van Amsterdam. De architectuurstijl is 'brutalistisch', afgeleid van het Franse beton brut (ruw beton). Het gevelbeeld aan de kant van het station en de Van der Kunbuurt is tamelijk gesloten. Parkeren en logistiek van NS, Leeuwenburg en Rembrandttoren loopt via een verdiepte open bak (in eigendom bij NS en eigenaar Leeuwenburg). Tussen de bak en het spoortalud is een drukke looproute naar de kantoren van het Amstelplein. Deze locatie fungeert niet als de spil in de openbare ruimte die het kan vervullen.

Het lagere deel van de Leeuwenburg volgt de schuine lijn ('diagonaal') van de Weespertrekvaart die hier ooit lag. Deze is op sommige plekken maar 7,5 meter breed; dat is krap, zeker gezien het grote aantal fietsers dat hier gebruik van maakt. De fietsroute doorsnijdt het Amstelplein met het oude behouden portiershuisje van de voormalige cacaofabriek Blooker waar nu een café-restaurant gehuisvest is. Hoge kantoortorens met onder meer het hoofdkantoor van Philips staan rond dit plein. De Rembrandttoren is ongeveer 150 meter de hoogste; de Mondriaantoren en Breitnertoren volgen met respectievelijk 124 en 94 meter. Deze laatste torens markeren het begin van de Amstelboulevard, een brede,

autovrije en grotendeels verharde ruimte waar zich een aantal winkels en andere voorzieningen bevinden. De boulevard komt uit op de Amstel waar de meeste van de 435 vrijesectorwoningen langs de Omval zich op richten. Hier bevindt zich een boven het water gebouwd restaurant.

De bebouwing langs de Amstelboulevard schermt het kantoor af dat als Delta Lloyd bekend staat. De architectonische opbouw bestaat uit een kern met drie vleugels die zich richting de rivier ontvouwen. De entree bevindt zich aan de Spaklerweg die hier nog zijn oorspronkelijke no nonsens karakter heeft. De tuin is in de loop der jaren grotendeels bebouwd, onder andere met de vrijstaande kantoorvilla van de voormalige Delta Lloyd Bank. De openbare ruimte langs de Amstel voelt hierdoor krap aan. Daar komt bij dat woonboten het zicht vanaf de oever naar het water afschermen. Het zicht van wandelaars en fietsers op de majestueuze bocht in de Amstel is daardoor uiterst beperkt.

2.3 Veranderende omgeving

De omgeving van het projectgebied Amstelstation-Amsteloever verandert snel. Het station lag lange tijd aan de rand van het centrum, maar wordt in toenemende mate de schakel tussen het centrum en een van de grootste nieuwbouwlocaties van Amsterdam. In het Amstelkwartier, Bajes Kwartier en langs de Weespertrekvaart verrijzen de komende jaren zo'n 10.000 nieuwe woningen. Dat is nog maar het begin. In het gebied ten zuiden van de A10, richting Zuidoost, zal dat aantal ruimschoots overtroffen worden. Het Amstelstation fungeert als vervoersknooppunt of schakel voor steeds meer bewoners die bovendien steeds vaker de fiets en het openbaar vervoer pakken. Het reizigersaantal laat dan ook al jaren een stijgende lijn zien.

Om die groei op te kunnen vangen wordt momenteel de oostzijde van het station aangepakt. Het stationsplein is ingericht als een groen en autovrij verblijfsgebied. Het nieuwe bus- en tramstation en de ondergrondse fietsenstalling met 3.300 plekken zijn klaar. Het historische stationsgebouw is liefdevol gerestaureerd. Naast het busstation staat de Amstel Tower, een blikvanger met middeldure startersappartementen en een hotel. De nieuwe toren is ongeveer 100 meter hoog; de slanke vormgeving komt voort uit de wens om schaduwwerking en windhinder te beperken. Aan de overkant van de Julianalaan komen twee stadsblokken met onder meer middeldure gezinsappartementen, een supermarkt, horeca en een broedplaats met ateliers. Op termijn wordt een herontwikkeling van het Amstelgebouw met wonen, werken en voorzieningen aan het Prins Bernhardplein voorzien. Daarmee is de oostzijde van het station straks klaar voor de toekomst.



De vloer bij de stationsuitgang loopt op zodat je de Amstel niet ziet.



Tussen het spoortalud en de Leeuwenburg ligt een open parkeerbak.



Het kantoorgebouw van de voormalige Delta Llloyd bestaat uit een kern met drie vleugels die zich richting de rivier ontvouwen.

De gemeente constateert in de Principenota Amstelstation-Amsteloever (2017) dat de westzijde van het station niet klaar is voor de toekomst. Daar komt bij dat het doorgaande fietsverkeer tussen Amsterdam Centrum en Zuidoost en het autoverkeer op de Mr. Treublaan en Spaklerweg een steeds zwaardere wissel op het woon- en leefklimaat trekken. De beoogde herontwikkeling en verdichting van het Amstelstationsgebied is in dat licht een kans, hoe paradoxaal dat ook klinkt. Het creëert de fysieke ruimte en middelen om de kwaliteit van de openbare ruimte structureel te verbeteren, zodat er kan worden ingespeeld op de toenemende druk op het gebied, terwijl de verblijfskwaliteit toeneemt.

In het naastgelegen gebied waar café De Omval staat, gebeurt dat de komende jaren reeds op kleine schaal. Het plan voorziet in nieuwbouw met een gevarieerd programma, een upgrade van de openbare ruimte en betere loop- en fietsverbindingen onder het spoor.

2.4 Uitgangspunten beleid

Amsterdam groeit. De gemeente wil dat deze groei bijdraagt aan een stad die eerlijk en duurzaam is. Het volgende beleid is het meest relevant voor het projectgebied Amstelstation-Amsteloever.



Grote 'ruimtevreters' als het bus- en tramstation zijn aan de oostzijde gesitueerd. Aan de westzijde is er daardoor ruimte voor groen, langzaam verkeer en verdichting.

Structuurvisie Amsterdam 2040 en Koers 2025
De verdere ontwikkeling van Amsterdam als kernstad van een internationaal concurrerende en duurzame metropoolregio, is de centrale ambitie van de Structuurvisie Amsterdam 2040. De gemeente wil dat bereiken door woningen, kantoren en voorzieningen binnen de bestaande stad toe te voegen, vooral rond vervoersknooppunten als het Amstelstation. Het omliggende landschap wordt op die manier gespaard.

Koers 2025 is de aanscherping en praktische uitwerking van de structuurvisie. De stad groeit met 10.000 inwoners per jaar en er moeten jaarlijks minimaal 7.500 woningen worden gebouwd. In Koers 2025 zijn ontwikkelingsgebieden voor 50.000 nieuwe woningen aangewezen, te realiseren in de periode tot 2025. Het projectgebied Amstelstation-Amsteloever is er daar een van met een geraamde capaciteit van ongeveer 1.500 woningen.

Woonagenda 2025
Amsterdam heeft behoefte aan betaalbare woningen. In de Woonagenda 2025 staat het uitgangspunt voor nieuwbouw: 40% sociale huur, 40% middeldure en 20% dure woningen. Op complexe locaties als het projectgebied is er ruimte voor maatwerk, zeker gezien de bijzondere eigendomssituatie ter plaatse: veel eigen grond, weinig erfpacht. Dat neemt niet weg dat ook hier het merendeel van de nieuwe woningen betaalbaar moet zijn.

Ruimte voor de Economie van Morgen
Veel monofunctionele kantoorgebieden en bedrijventerreinen worden omgebouwd tot gemengde stedelijke milieus met een mix van wonen en werken. In de nota Ruimte voor de Economie van Morgen wordt onderscheid gemaakt tussen werkruimte voor kenniswerkers en praktisch geschoolde medewerkers. De gemeente vindt beide typen werk belangrijk, maar het accent verschilt per locatie. In deze nota is het Amstelstationsgebied aangewezen als een multimodaal knooppunt met de nadruk op hoogwaardige kantoren voor kenniswerkers uit de metropoolregio. Deze markt groeit jaarlijks met 125.000 m^2. Naast de kwalitatieve vernieuwing van bestaande kantoren, mogen er daarom ook vierkante meters worden toegevoegd.

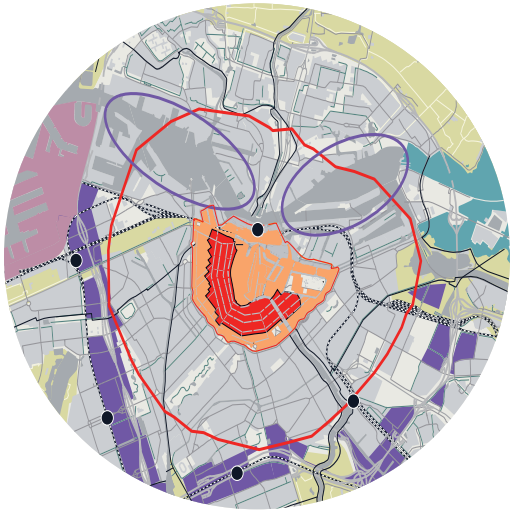
Stad in Balans
Toerisme is belangrijk voor Amsterdam. In bepaalde delen van de stad zijn de lasten echter groter dan de lusten. Dat geldt ook voor de oever van de Amstel waar steeds meer dagjesmensen en bezoekers uit binnen- en buitenland hun vertier zoeken. De gemeente wil de druk spreiden ten gunste van een balans tussen drukte en rust. Toeristische attracties, opstapplaatsen en verblijfsaccommodaties als hotels worden om die reden bij voorkeur buiten de ring gevestigd.

Hoogbouw in Amsterdam
Hoogbouw past bij het gemeentelijke streven naar efficiënt en duurzaam ruimtegebruik binnen de bestaande stad. Het is echter niet de bedoeling dat er lukraak torens verrijzen. In de visie Hoogbouw in Amsterdam staat dat het uitbreiden van bestaande hoogbouwclusters als die rond het Amstelstation de voorkeur geniet. De maximale bouwhoogte in het projectgebied bedraagt 146 meter, rekening houdend met eisen vanuit vliegverkeer, straalpaden ed. Dat wil niet zeggen dat de nieuwe torens zo hoog worden. Bij het bepalen van de positie, hoogte en slankheid van hoogbouw wegen namelijk ook andere aspecten mee, zoals de invloed op het UNESCO-werelderfgoed en het beperken van schaduwwerking, windhinder en galm.

Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal
Amsterdam heeft ambitieuze klimaatdoelen: 55% minder CO2 in 2030 en 95% minder CO2 in 2050 (in vergelijking met 1990). De stad moet bovendien voor 2040 aardgasvrij



Amstelstation - Amsteloever is een bestaand en uit te breiden hoogbouwcluster bij een vervoersknooppunt.



Het gebied ligt binnen de zone waarin wordt getoetst op de impact voor de grachtengordel (UNESCO Werelderfgoed).

zijn. Op 6 maart 2020 is de Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal gepresenteerd met nieuwe eisen voor nieuwbouw. De gedeelde langetermijndoelstelling van Rijk, MRA en gemeente is om in 2050 100% circulair te zijn, met als tussendoel 50% minder primaire grondstoffengebruik in 2030. Voor het projectgebied is tevens van belang dat voetgangers, fietsers en openbaar vervoer nog meer prioriteit krijgen, hetgeen ten koste van autoverkeer mag gaan. De gemeente wil bovendien dat er in 2030 alleen nog maar uitstootvrije voertuigen binnen de bebouwde kom rijden.

Agenda Groen en Hoofdbomenstructuur
Om een goed woon-, werk- en leefklimaat te creëren is het belangrijk om voldoende gebruiksgroen en ecologisch groen ('ecosysteemgroen') in de openbare ruimte te realiseren. Groen draagt bij aan een gezonde, veerkrachtige stad met een grote biodiversiteit en is essentieel om de gevolgen van klimaatverandering op te vangen. Het houdt regenwater na hevige buien langer vast en vermindert hittestress. Het projectgebied Amstelstation-Amsteloever is een stedelijk warmte eiland. Door hier groen toe te voegen, zowel in de openbare ruimte als op de gevels en daken, verbetert de leefbaarheid in het gebied en vermindert de energiebehoefte van gebouwen op zomerse dagen.

De Hoofdbomenstructuur is opgenomen in de Puccinimethode, de standaard voor het Amsterdamse straatbeeld. De oevers van de Amstel zijn onderdeel van de Hoofdbomenstructuur.

Watervisie Amsterdam 2040
De Amstel loopt als een blauwe ader door de stad. De oevers bieden ontspanning en verkoeling. Het is een gemiste kans dat het water vanaf delen van de oever nauwelijks zichtbaar is vanwege de vele woonboten. Die tasten bovendien het openbare karakter van de oevers aan. In de Watervisie wordt de Omval benoemd als een van de plekken die verbetering behoeft.

Agenda Amsterdam Autoluw en Nota Parkeernormen Auto
Amsterdam maakt steeds meer ruimte voor langzaam verkeer, groen en verblijven in de openbare ruimte. Ook steeds meer Amsterdammers laten hun auto staan of maken een bewuste keuze om geen auto aan te schaffen. Bij nieuwbouw krijgen bewoners en werknemers geen parkeervergunning. Nieuwe parkeerplekken komen op eigen terrein, in of onder nieuwe gebouwen. Er komen geen extra plekken op straat. In de garages komt ook ruimte voor bezoekersparkeren (0,1 parkeerplaats per woning). Deze plekken zijn ook geschikt voor deelauto's en buurtlogistiek.



De nieuwe ontwikkeling rond het King's Cross Station in Londen laat zien hoe de verdichting rond een vervoersknooppunt samengaat met een levendige en groene openbare ruimte.

2.5 Ruimtelijke en programmatische opgave

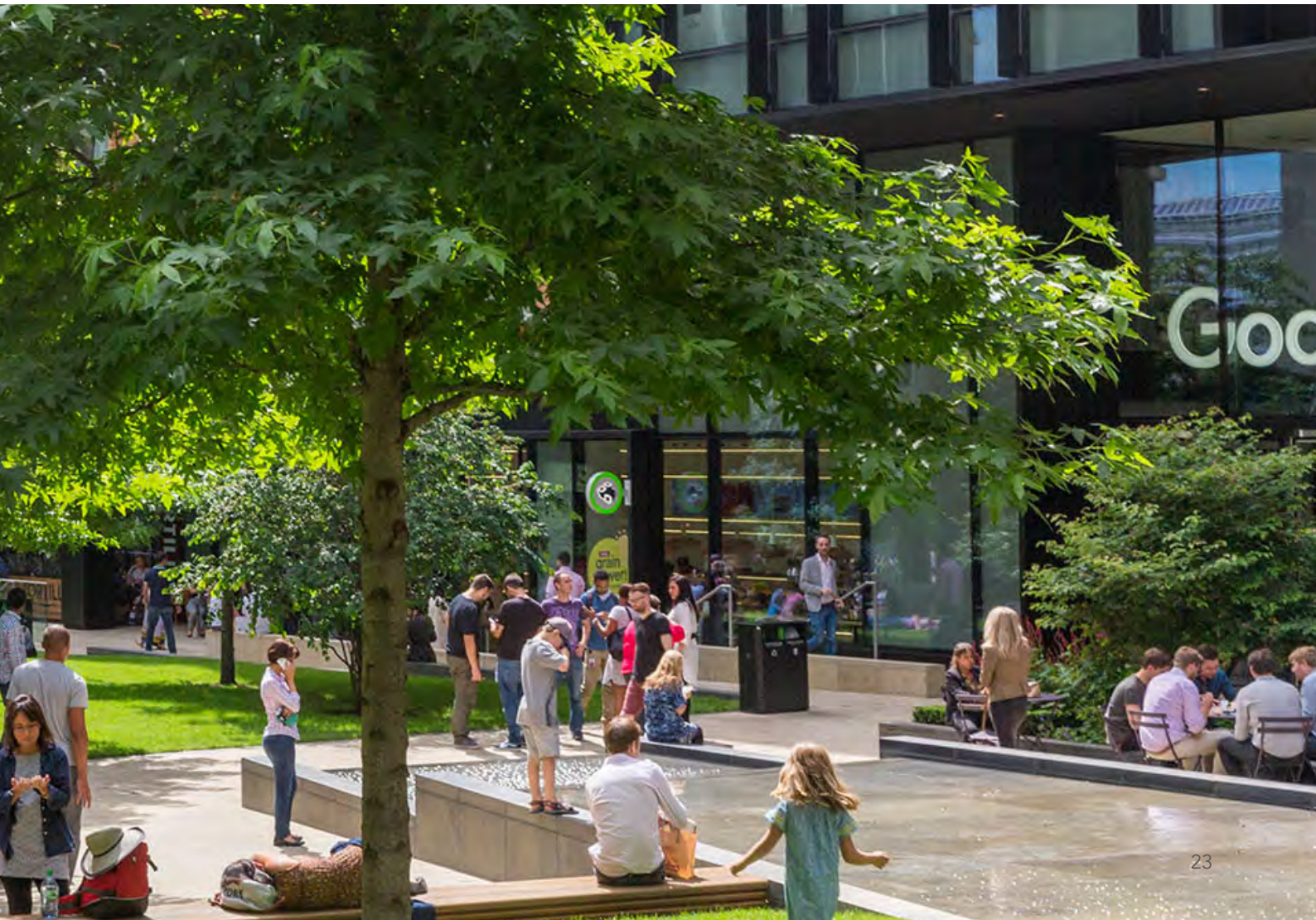
Het projectgebied Amstelstation-Amsteloever ligt tussen station en rivier. Deze unieke ligging maakt wonen en werken hier voor veel mensen aantrekkelijk. Door het toevoegen van woningen, kantoren en voorzieningen evolueert het gebied van een stedelijk naar een hoogstedelijk woon- en werkmilieu. Een dergelijke ontwikkeling past bij het gemeentelijke beleid om juist rond vervoersknooppunten als het Amstelstation te verdichten. Dat gaat echter niet zomaar. De gemeente verbindt de ambitie om te verdichten aan eisen ten aanzien van leefbaarheid en duurzaamheid. Die staan in de huidige situatie onder druk, vooral als gevolg van de groei van de stad, het station en de toename van het fietsverkeer.

De gemeente, eigenaren, Vervoerregio, ProRail en NS gaan daarom verder. Zij kiezen voor integrale gebiedsontwikkeling met als doel om naast de realisering van betaalbare woningen, ook de leefbaarheid en duurzaamheid te verbeteren. De kwaliteit van de openbare ruimte is daarin een belangrijke factor. Hier ontstaat een balans tussen drukte en rust, die de draag- en veerkracht van het gebied als geheel vergroot. Kortom: zij bouwen voort op de aanpak en inrichting van het stationsgebied aan de oostzijde. Deze gezamenlijke ambitie vereist een aantal scherpe keuzes die hier kort worden toegelicht en in het volgende hoofdstuk verder worden uitgewerkt.

Ruimte voor voetganger en fietser
Het plan voorziet in een herinrichting van de openbare ruimte tot een samenhangend netwerk van deels autovrije verblijfsgebieden. Het voetgangersplein tussen de nieuwe stationshal en de Amstel vormt het kloppende hart van een beloopbare stad waar de voetganger centraal staat. Het autoverkeer maakt ruimte voor het langzaam verkeer.

Ruimte voor groen in de openbare ruimte
In het westelijk deel van het Amstelstationsgebied is veel openbare ruimte. Het plan voorziet in het behoud daarvan. De brede straten en pleinen zijn nu nog grotendeels stenig en verhard. Door overbodige verharding te verwijderen en te vervangen door groen ontstaat er hier een stadsbiotoop voor mens, plant en dier die de gevolgen van verstedelijking en de klimaatverandering (hitte, droogte, piekregenbuien) compenseert.

Ruimte voor extra woningen, kantoren en voorzieningen
De samenhangende en groene openbare ruimte in het plan vormt het ruimtelijke kader waarbinnen verdicht mag worden. Dat gebeurt binnen de rooilijnen van de huidige kavels door te bouwen in de hoogte. Het plan voorziet in vijf nieuwe torens die vanuit een gebouwde voet verrijzen. Dit zogenaamde adaptieve stadsblok vormt zich naar de verschillende ontwikkellocaties die elk hun specifieke kenmerken hebben.





Zicht vanaf de rivier richting de nieuwe stationshal. Voor het station komt een plein dat geleidelijk afloopt naar de Amstel.

3. VISIE

3.1 Hoofdstructuur en openbare ruimte

In dit hoofdstuk wordt de stedenbouwkundige hoofdstructuur besproken. Dat begint bij het Amstelstation als belangrijk stedelijk knooppunt. Het nieuwe groene stationsplein wordt het kloppende hart van een openbare ruimte waar de voetganger prioriteit heeft. Stedelijke lijnen verbinden het plein met de omgeving. Het zijn de dragers van een duurzaam fiets-, groen- en waternetwerk. De nieuwe stadsblokken op de locaties Amstelvista, Leeuwenburg en Delta Lloyd versterken de hoofdstructuur en dragen bij aan de levendigheid in de openbare ruimte.

Station aan de Amstel

Dit plan gaat uit van een tweede stationshal die de huidige luifel vervangt. De beoogde herontwikkeling van de Leeuwenburg maakt het mogelijk om voor deze hal een groen en comfortabel voetgangersdomein te realiseren. Vanaf dit nieuwe stationsplein genieten reizigers van een vrij zicht op de Amstel: Thuiskomen in Amsterdam! Het station staat op een licht verhoogde 'terp' en opent zich in drie richtingen.

Van het station naar de Amstel

Het stationsplein loopt geleidelijk af en komt uit op het Rivierenplein bij de Amstel. Het plein krijgt een inrichting met forse beplantingsbakken met grote bomen. Verhoogde zitranden bieden de mogelijkheid om te ontspannen, een broodje te eten en van het uitzicht te genieten. De aansluiting van de openbare ruimte op de aangrenzende gebouwen luistert nauw als gevolg van het hoogteverschil tussen het station en het Rivierenplein. In de verdere uitwerking van het plan zullen het architectonische ontwerp en het inrichtingsplan voor de openbare ruimte daarom zorgvuldig op elkaar worden afgestemd.

Het Rivierenplein wordt de ontmoetingsplek van het gebied. Het huidige plantsoen wordt heringericht tot een aangenaam verblijfsgebied. De autoverbinding tussen de Berlagebrug en de Omval blijft behouden maar dan als onderdeel van een fietsstraat.

Van het station naar de Mr. Treublaan

De stationshal verwelkomt ook de reiziger vanaf de Mr. Treublaan. De ruimte tussen spoordijk en Van der Kunbuurt wordt heringericht zodat het hoogteverschil tussen het station en de lagergelegen buurt op een mooie en comfortabele manier wordt overbrugd. Om deze tweede vleugel van het stationsplein te kunnen realiseren moeten de huidige fietsenrekken op maaiveld verdwijnen. Daarvoor in de plaats komt een (half)verdiepte fietsenstalling langs het spoor, tussen het station en de Mr. Treublaan. De stalling is afgedekt, eenvoudig toegankelijk en met dubbel grondgebruik. De inrichting van het dak is openbaar en biedt ruimte voor groen, spelen en water. In de verdere uitwerking van het plan zal blijken of de bestaande zilverpopulieren kunnen worden ingepast of worden vervangen door nieuwe bomen.

Een alternatieve locatie is onder het stationsplein richting de Amstel, met een entree aan de Weesperzijde. De keuze tussen beide locaties wordt in een later stadium bepaald.



Kinderen genieten van de stedelijke waterkant in het Wynyard Quarter in Auckland, Nieuw Zeeland.

Van het station naar het Amstelplein en de Spaklerweg

Het stationsplein krijgt een derde vleugel vanwaar reizigers naar het Amstelplein en de Spaklerweg kunnen wandelen. Het is de wens om de kwaliteit van de bestaande looproute te verbeteren en de groene kwaliteit van de spoordijk meer naar voren te laten komen. Het realiseren van een nieuwe openbare ruimte op deze plek is bovendien nodig om een representatieve entree van de Leeuwenburg te kunnen maken. Daarom wordt het gedeeltelijk overdekken van de open bak tussen stationshal en Leeuwenburg onderzocht, rekening houdend met het parkeren en de logistiek van aangrenzende gebouwen.

Stedelijke lijnen

Dit plan gaat uit van een herinrichting van vier stedelijke lijnen: Amstel, Mr. Treublaan, Spaklerweg en spoordijk. Zoals reeds toegelicht, wordt de ruimte langs de spoordijk opnieuw ingericht als een tweede en derde vleugel van het stationsplein. De aanpak met betrekking tot Amstel, Mr. Treublaan en Spaklerweg komt hier aan de orde.

Amstel

De Amstel is de belangrijkste lijn, de op de zon georiënteerde oostoever is dé troefkaart van het projectgebied. De inzet is een verbreding van de oever op plekken waar deze smal is, meer ruimte voor groen en langzaam verkeer en meer samenhang in de inrichting. De oever wordt tussen Ringvaart en Weespertrekvaart heringericht met bestaande en nieuwe bomen: recreatief wandelen, hardlopen en fietsen met vrij zicht op het water! Waar mogelijk, zoals op de Omval, wordt deze lommerrijke sfeer ook in aangrenzende straten doorgezet. Waar de rivier wordt gekruist, zoals bij het Rivierenplein en de Amstelboulevard, wordt een bijzondere plek met en voor de buurt gecreëerd.

Streven is om het zicht tussen de oever en de Amstel te verbeteren door een vermindering van het aantal woonboten. Dat gebeurt op basis van vrijwillige verkoop door de eigenaar van de woonboot. Mocht dat een aantal keer lukken, dan zal de vrijgekomen ruimte opnieuw worden verdeeld zodat de doorkijkjes tussen de boten op logische plekken ten opzichte van zichtlijnen liggen. Ook een dergelijke herschikking gebeurt op vrijwillige basis en in overleg.

Mr. Treublaan

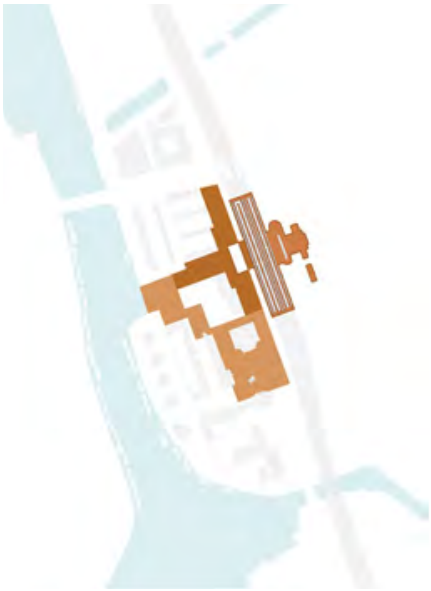
Het streven is om deze drukke autoweg te veranderen in een laan tussen de Berlagebrug en het Prins Bernhardplein. De Vrijheidslaan fungeert als inspiratiebron voor de inrichting. De rooilijn van de bebouwing aan de kant van de Van der Kunbuurt wordt zo'n 8 meter teruggelegd. De bebouwing staat dan meer in lijn met die langs de Vrijheidslaan en er ontstaat ruimte om tram, fiets en auto in te bedden in het groen zodat ook hier een prettig en representatief verblijfsklimaat ontstaat. Het plan voorziet in nieuwe auto-ontsluitingen ter hoogte van de Van der Kunstraat en de Rocketstraat. Die zijn nodig om de Weesperzijde te ontlasten en de afwikkeling van het openbaar vervoer en het fietsverkeer rond de Berlagebrug te verbeteren.

Spaklerweg

Herontwikkeling van de Delta Lloyd verandert de Spaklerweg van een uitvalsroute in een stadsstraat. Het verbeteren van de verblijfskwaliteit is een complexe opgave in combinatie met het aanwezige autoverkeer en het snelgroeiende fietsverkeer. Het doel is om doorgaand autoverkeer te ontmoedigen, bestemmingsverkeer te faciliteren en het aantal conflicten tussen langzaam verkeer en auto te verminderen. Daarom wordt uitgegaan van een herinrichting van de straat met een tweerichtingfietspad langs de bebouwing. Het fietspad aan de spoorzijde van de Spaklerweg vervalt.



Herontwikkeling van de Van der Kunbuurt biedt de kans om de rooilijn terug te leggen. Zo ontstaat ruimte voor meer groen in de Mr. Treublaan.



Station aan de Amstel



Stedelijke lijnen



Het adaptieve stadsblok

Het adaptieve stadsblok

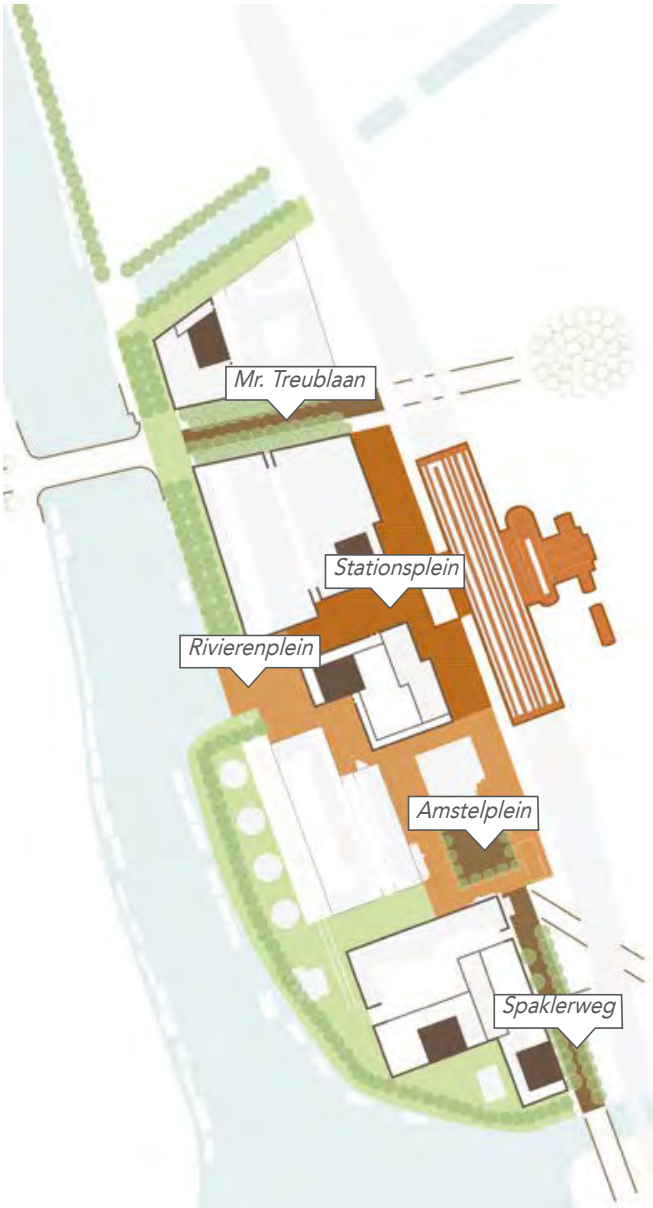
Herontwikkeling van de locaties Amstelvista, Leeuwenburg en Delta Lloyd brengt meer rust en samenhang in het projectgebied, zonder dat het huidige gevarieerde karakter teniet wordt gedaan. Dit gebeurt met het zogenaamde ‘adaptieve stadsblok’. Het adaptieve stadsblok vormt het basement van de nieuwe torens en biedt ruimte om te behouden gebouwdelen te integreren. Het stadsblok heeft een levendige plint. De gevels begeleiden de openbare ruimte en geven meer beschutting op straat.

Stadsblok en hoogbouw

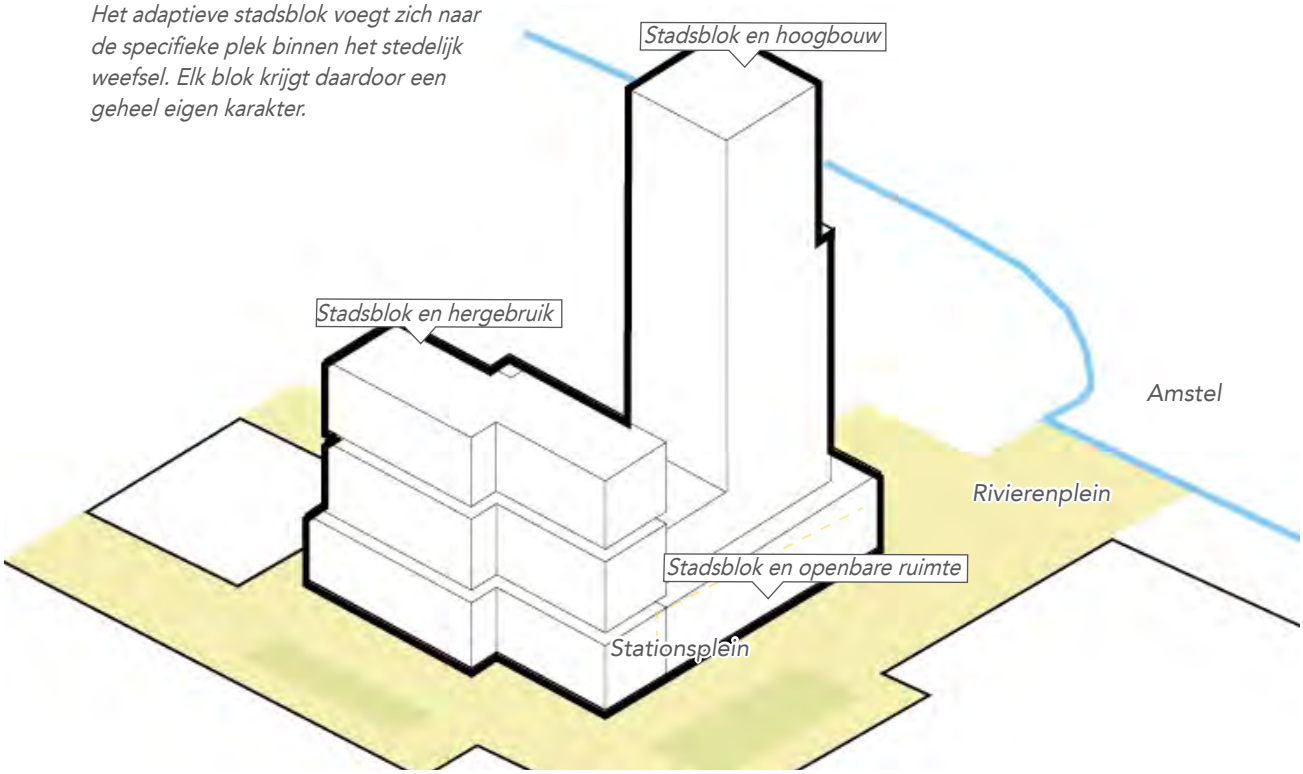
Dit plan voorziet in vijf nieuwe torens die een uitbreiding van het bestaande hoogbouwensemble vormen. Daarbij wordt de kwaliteit bewaakt met een checklist. De checklist bevat aandachtspunten over de positie, hoogte, slankheid en andere belangrijke ontwerpaspecten die bij hoogbouw een rol spelen. De nieuwe torens rijzen op vanuit een voet die het hoogstedelijke milieu met de maat en schaal van aangrenzende straten en pleinen verbindt. De voet is maximaal 40 meter NAP hoog. Als de maat of het gebruik van de openbare ruimte daartoe aanleiding geeft, beperkt de hoogte zich tot 22 meter en springt de toren minimaal 8 meter terug ten opzichte van de rooilijn.

De nieuwe torens staan op een logische plek ten opzichte van de stedelijke lijnen. Ze vormen samen met bestaande torens een compositorisch geheel. Dit 'ze horen bij elkaar' principe geldt voor gezichtspunten van veraf, vanuit de stad én het landschap. Van dichterbij manifesteren ze zich als vrijstaande, elegante en subtiel contrasterende volumes met voldoende lucht ertussen. De torens zijn dusdanig gepositioneerd dat ze langs elkaar heen kijken, geïnspireerd op het zogenaamde 'schaakbordpatroon' dat aan de hoogbouw rondom de Rembrandttoren ten grondslag ligt.

Structuurkaart



Het adaptieve stadsblok voegt zich naar de specifieke plek binnen het stedelijk weefsel. Elk blok krijgt daardoor een geheel eigen karakter.



De locatie Amstelvista ligt op de overgang tussen de 19e eeuwse stad en de nieuwe wereld rondom het Amstelstation. De nieuwe toren van 78 meter NAP hoog vormt de prelude op het hoogbouwensemble.

De Van der Kunbuurt ligt naast het station. De toren van 101,5 meter NAP hoog wordt zorgvuldig ingebed in het woongebied en accentueert het openbaarvervoersknooppunt.

De locatie Leeuwenburg markeert het stationsplein. De toren van 136 meter NAP hoog heeft zijn adres aan de Amstel en geeft richting en cachet aan het Rivierenplein. De drie torens Amstelvista, Van der Kunbuurt en Leeuwenburg versterken bovendien het zicht op de Vrijheidslaan-Mr. Treublaan die op het Prins Bernhardplein uitkomt.

De nieuwe torens van de Delta Lloyd creëren letterlijk perspectief. De toren van 101,5 meter NAP langs de Spaklerweg past in de oplopende lijn tussen Amstelkwartier en het hoogbouwcluster rond het Amstelplein. De andere toren van 126,5 meter NAP staat weloverwogen uit het gelid ten opzichte van de andere torens in het plangebied, om de majestueuze bocht in de Amstel te duiden. Het is een welkom aan eenieder die via de scheg naar de stad komt.

De torens worden gekenmerkt door een overwegend vierkante vorm. Deze vorm komt in de beëindiging tot uitdrukking. Torens hoger dan 78 meter NAP hebben een duidelijke beëindiging vanaf 2/3 van de hoogte van de toren. De beëindiging heeft altijd een overwegend vierkante hoofdvorm, dat maakt ze tot familie van de Rembrandttoren en van elkaar. Voor deze beëindiging geldt een maximale footprint: Van der Kunbuurt 750 m², Leeuwenburg 950 m² en Delta Lloyd 750 m² en 850 m². Het onderste 2/3 deel van de toren mag in één richting worden opgedikt, zodat een rechthoekige vorm ontstaat. Een dergelijke opdikking kan ook door de toepassing van buitenruimtes worden bereikt. Hierbij mag worden afgeweken van de regel dat balkons 1 meter mogen uitkragen (zie bouwenvelop). Wordt hiervan afgezien dan ontstaat een lange slanke toren uit één stuk. In dat geval dient de bovenste 1/3 architectonisch worden verbijzonderd zodat het principe van voet, middenstuk en beëindiging behouden blijft.

Stadsblok, hergebruik en gelaagdheid

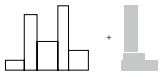
Het adaptieve stadsblok is een flexibele typologie. Te behouden gebouwdelen, zoals de betonnen schijf van de Leeuwenburg, of de herkenbaarheid van de betonnen drieslag van de huidige Delta Lloyd, worden hierin opgenomen. Het vinden van de balans tussen behoud en hergebruik, uitbreiding en verduurzaming is niet gemakkelijk. Echter, het eindresultaat van zo'n zoektocht is meestal interessant. Combinaties van bestaand en nieuw resulteren in een unieke architectuur, waarin de emotie en gelaagdheid van de stad terug te vinden zijn.

Stadsblok en de relatie binnen-buiten

De plint van het gebouw heeft altijd een open en levendige relatie met de straat. De begane grond rond het station en langs stedelijke lijnen heeft in het algemeen een vrije hoogte van 6 à 7 meter, onder andere bij aansluiting op bestaande gebouwonderdelen mag hiervan worden afgeweken. De plinten herbergen publieksgerichte voorzieningen. In de rest van het gebied is er een architectonische plint van circa 7 meter. Die bestaat uit een begane grond met een vrije hoogte van minimaal 3,5 meter en een verdieping die suggereert alsof er van een dubbele hoogte sprake is.



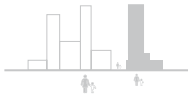
TOREN CHECKLIST VOOR AMSTELOEVER



1 *Of ze voortbouwen op een bestaand hoogbouwcluster.*



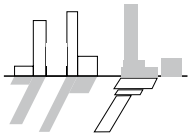
2 *Of ze impact op relevante zichtlijnen uit de omgeving hebben.*



3 *Of ze een harmonieus en bij elkaar horend ensemble vormen.*



4 *Of ze op logische plekken in de stedenbouwkundige structuur staan.*



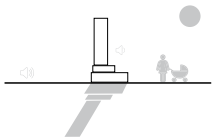
5 *Of ze voldoende licht, lucht en ruimte tussen torens laten zien.*



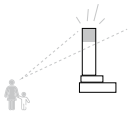
6 *Of ze een getrapte opzet met basement, middenstuk en beëindiging hebben.*



7 *Of ze een bijdrage aan een levendige en sociaal veilige openbare ruimte leveren.*



8 *Of ze windhinder, slagschaduw en geluidshinder (galm, installaties ed.) voorkomen of beperken.*



9 *Of ze een ranke en elegante bovenbouw met navenante top hebben.*



10 *Of ze rekening houden met de privacy van huidige en nieuwe gebruikers.*



11 *Of ze rekening houden met eisen vanuit vliegverkeer, straalpaden ed.*



12 *Of ze mooi zijn en het Amsterdamse stedelijk landschap verrijken.*

Ambitiekaart

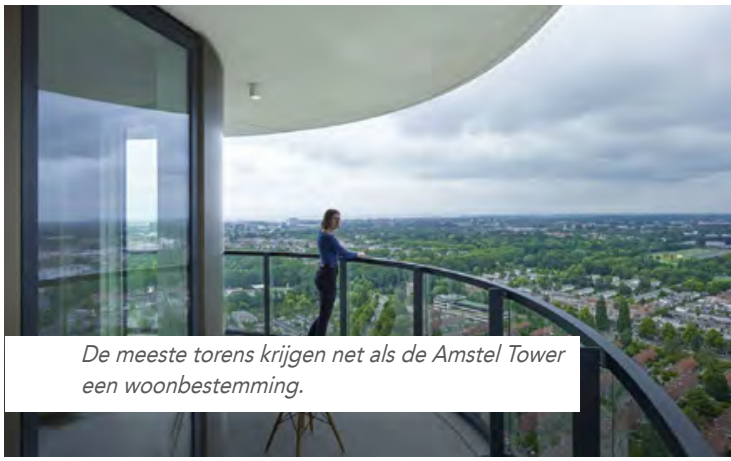




De bestaande en nieuwe torens horen bij elkaar. Pas van dichtbij zie je dat het om vrijstaande en subtiel contrasterende volumes gaat.



Zicht in de huidige situatie vanaf de nieuwe Amstelbrug.



De meeste torens krijgen net als de Amstel Tower een woonbestemming.

Verblijfskwaliteit

Het wordt drukker rondom het Amstelstation. Voor huidige en toekomstige bewoners is het belangrijk om drukte en rust te doseren. De inrichting van het stationsplein en de stedelijke lijnen wordt afgestemd op mensen die dagelijks van het gebied gebruik maken: reizigers, kantoorpersoneel en bewoners. Daarnaast komen er rustige plekken. De exacte invulling hiervan gaat in overleg met de buurt.

Rivierenplein

Het Rivierenplein wordt een lommerrijk buurtplein aan het water waar bewoners van de Van der Kunbuurt, Leeuwenburg en de Omval elkaar ontmoeten. Door een zorgvuldige inpassing van de fietsstraat vormt deze route niet langer een barrière en loop je als vanzelf naar de Amstel. De vleugelnootbomen worden uitgedund en vervangen door lichtere en bloeiende bomen waardoor diversiteit, sociale veiligheid en verblijfskwaliteit verbeterd zullen worden. In de plint van de nieuwbouw is ruimte voor kleinschalige horeca met een lokaal karakter.

Amstelplein

De verkeerssituatie op het Amstelplein blijft min of meer gelijk. Samen met de eigenaren wordt onderzocht of de kern van het plein rondom het karakteristieke Blooker-gebouwtje kan worden vergroend. De huidige platanen staan in kleine boombakken bovenop de parkeergarage en hebben het einde van hun groeimogelijkheden bereikt. Dat biedt de kans om deze te vervangen door verhoogde groenvakken met bomen die langer kunnen doorgroeien. De ruimte daarvoor is er, mits bezoekers, kantoormedewerkers en bewoners hun fiets parkeren in de reeds beschikbare inpandige voorzieningen.

Amstelboulevard
De Amstelboulevard blijft autovrij en de bestaande bomen worden gehandhaafd. De stenen vloer maakt grotendeels plaats voor groen. Dat is goed voor de verblijfskwaliteit, de waterhuishouding, verkoeling in de zomer en het akoestische klimaat in de buurt. Deze aanpak wordt in principe ook toegepast in de ruimte tussen Breitnertoren en Hoefsmidt. Vanuit bewoners is de wens uitgesproken deze straat (weer) toegankelijk te maken voor verhuiswagens, zoals oorspronkelijk beoogd. Ook kan mogelijk extra fietsparkeergelegenheid worden gerealiseerd.

De Omval
De stedelijke lijn langs de Amstel is ter hoogte van de bestaande ronde woontorens smal. De huidige fiets- en voetpaden kunnen worden vormgegeven als een gedeelde ruimte met een parkachtige verharding. Door bovendien de verhoogde en hellende grasvlakken van het privéterrein en de openbare ruimte visueel in elkaar te laten overlopen, ontstaat er meer gevoel van ruimte. De aanplant van bomen completeert de Hoofdbomenstructuur. De bomen staan groepsgewijs buiten het profiel van de waterkering.

Het zicht vanuit de woningen wordt zo min mogelijk verstoord.

De eigenaar van ontwikkellocatie Delta Lloyd onderzoekt de mogelijkheid om de bankvilla op het einde van de Weesperzijde-Omval te verwerven en te slopen ten gunste van groen. In het plan wordt rekening gehouden met deze mogelijkheid, evenals met behoud van het gebouw.



Zicht in de huidige situatie richting Amstelstation.



Kantoren worden steeds vaker ontmoetingsplekken.



Er zijn plannen voor functies onder de sporen bij de Omval.



De Spaklerweg is van oudsher een uitvalsroute en wordt een stadsstraat. Er komt een tweerichtingfietspad aan de kant van de bebouwing die in de nieuwe situatie een veel opener karakter krijgt.

Woonboten
In het plan wordt rekening gehouden met het creëren van meer zicht op het water door de aankoop op vrijwillige basis van woonboten door de gemeente.
In combinatie met een eventuele herschikking op vrijwillige basis ontstaan nieuwe zichtlijnen over het water, zoals aangegeven in de afbeelding hiernaast. In de visualisaties hieronder is het effect hiervan zichtbaar gemaakt.



Zichtlijnen tussen woonboten



Zicht in de huidige situatie richting Amstel



Nieuwe openbare oever zonder zicht op het water



Nieuwe openbare oever met zicht op het water. Herontwikkeling van Delta Lloyd biedt de kans om de openbare oever hier te verbreden voor groen, spelen en wandelen.

3.2 Programma

Herontwikkeling in de bestaande stad is een combinatie van behoud, hergebruik, uitbreiding en verduurzaming. De huidige complexen zijn tamelijk monofunctioneel, iets wat niet meer bij deze tijd past. Wonen, werken en voorzieningen lopen tegenwoordig immers steeds meer in elkaar over. Dat draagt bij aan levendigheid en sociale veiligheid rondom het station. Er zal op elke ontwikkellocatie een mix van wonen, werken en voorzieningen gerealiseerd worden.

Het daadwerkelijke ontwikkeltempo verschilt per eigenaar. In zo'n stap-voor-stap proces moet elk project qua ontwerp én programma raak zijn. Flexibiliteit is belangrijk, zeker bij grote complexen. Voor de ontwikkellocaties is daarom een bandbreedte afgesproken van wonen en werken; het maximum bruto vloeroppervlak mag daarbij niet overschreden worden.

Wonen

In het projectgebied staan nu ruim 700 woningen. Worden alle locaties ontwikkeld dan resulteert dat in 1.300 tot 2.100 nieuwbouwwoningen. Het verschil wordt veroorzaakt door de flexibiliteit op de locaties Leeuwenburg en Delta Lloyd waar voor meer wonen of juist voor meer werken kan worden gekozen. In Amsteloever wordt voor een breed scala aan doelgroepen gebouwd: studio's voor jongeren en twee- en driekamerwoningen voor alleenstaanden, stellen en kleine stadsgezinnen. In de Van der Kunbuurt komen ook vier- en vijfkamerwoningen voor grote gezinnen, alsmede seniorenwoningen die mogelijk geclusterd worden. De gemeente zet zich daarnaast in om vernieuwende woonvormen een plek te geven.

Het woningbouwprogramma van Amteloever bestaat voor zo'n 80% uit sociale huur en middeldure woningen.

In de Van der Kunbuurt komen 400 sociale huurwoningen en ruim 300 middeldure en dure woningen. De verdeling tussen sociale huur, middelduur en duur is daar 55-25-20.

De verdeling op de particuliere ontwikkellocaties Amstelvista, Leeuwenburg en Delta Lloyd gaat uit van 40-40-20 met ruimte voor maatwerk. De private eigenaren leveren een substantiële financiële bijdrage aan de inrichting van de openbare ruimte. Het aandeel sociale huur en middelduur mag daarom iets afwijken.

Werken

Er is een grote kantoorvraag in Amsterdam en de ligging aan een openbaarvervoersknooppunt maakt Amsteloever een goede locatie voor uitbreiding van het aantal kantorenmeters. De omgeving van het Amstelstation is populair bij innovatieve ondernemingen uit de economische topsectoren creatieve industrie, financiële en zakelijke dienstverlening, handel & logistiek. Het kantoorprogramma mag daarom met maximaal 60.000 m² bvo toenemen.

Voorzieningen

Het voorzieningenprogramma bedraagt maximaal 14.000 m² bvo. Er is ruimte voor een breed scala aan stedelijke functies die het Amstelstation tot een plek van en voor Amsterdammers maakt: cultuur, zorg & gezondheid, horeca, detailhandel, sport en broedplaatsen. Detailhandel zal niet sterk worden uitgebreid. Bewoners kunnen binnenkort gebruikmaken van de nieuwe winkelvoorziening aan de oostzijde van het station. Aan de westzijde is er ruimte voor aanvullend aanbod, vooral gericht op de snelle boodschap, snelle service en ontmoeting. Dergelijke publieksgerichte voorzieningen worden vooral rondom het station gesitueerd met de mogelijkheid voor kleinere vestigingen langs stedelijke lijnen als Mr. Treublaan en Spaklerweg.

Ontwikkellocatie	Programma (m2 bvo)	Bandbreedte wonen (aantal)	Bandbreedte kantoren (m2)	Bandbreedte voorzieningen (m2)
AmstelVista	32.500	150 - 210	14.000 – 17.500	1.000 – 2.000
Leeuwenburg	88.000	150 – 450	42.000 - 75.000	3.000 – 4.500
Kunbuurt	64.400	700 - 750	0	1.500 – 3.600
Amstelstation	300	0	0	300
Delta Lloyd	106.000	300 - 700	42.000 – 77.000	1.500 – 3.000
Totaal	**291.200**	**1.300 -2.110**	**98.000 - 169.500**	**7.300 – 13.400**

Woningaantallen zijn indicatief.

huidige situatie*
ca. 725 woningen, 210.000 m² werken en 10.000 m² voorzieningen (HvA is als kantoor bestemd)

* conform vigerend bestemmingsplan



aantal parkeerplaatsen  = 200 auto's

nieuwe situatie - maximaal wonen
ca. 2.620 woningen (incl. bestaande woningen), 202.500 m² werken en 11.500 m² voorzieningen

Als we de auto ruim baan blijven geven.



*Als we kiezen voor openbaar vervoer, langzaam verkeer en **alternatieve mobiliteitsconcepten** zoals deelvervoer.*



nieuwe situatie - maximaal kantoren
In scenario met maximaal kantoren is de parkeerdruk een fractie lager. De groene mobiliteitsoplossing is dan ook vergelijkbaar.



Zoekruimte fietsenstalling

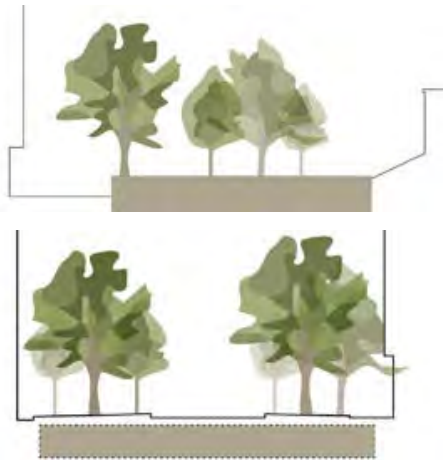
3.3 Mobiliteit en verkeer

Amsterdam kiest voor duurzame vormen van mobiliteit. Dat is nodig om de stad ook op lange termijn bereikbaar te houden. De verkeersdrukte in en rond het projectgebied is groot, zeker in de spits. Extra woningen en kantoren mogen dan ook niet tot een noemenswaardige toename van autoverkeer leiden. Dat wordt bereikt door extra inzet op openbaar vervoer en innovatieve deelconcepten met deelauto's, deelfietsen en andere vormen van deelvervoer. Ook wordt het fiets- en voetgangersnetwerk verbeterd.

De huidige verkeersconflicten concentreren zich vooral rond de kruising bij de Berlagebrug, de smalle doorgang ('diagonaal') naar het Amstelplein en de rotonde Overzichtweg-Spaklerweg. Ruim 16.000 fietsers gaan dagelijks door het gebied en dat worden er de komende jaren steeds meer. De stad verdicht tussen het Amstelstation en Zuidoost en die nieuwe bewoners fietsen ook. Voetgangers zijn daar in toenemende mate de dupe van. In het plan wordt de balans tussen steeds snellere fietsers en soms zeer kwetsbare voetgangers hersteld.

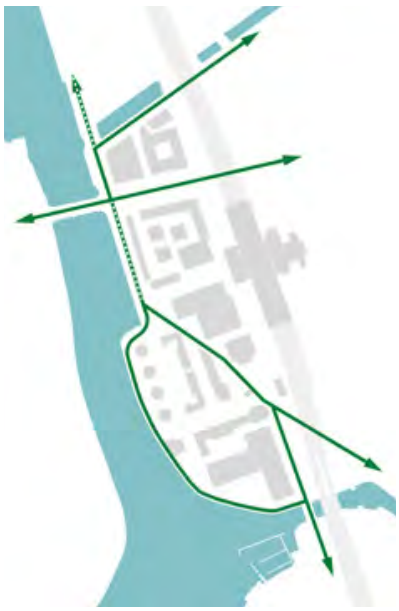
Openbaar vervoer
Het Amstelstation is één van de drukste stations in Nederland. Dagelijks stappen er meer dan 80.000 reizigers in of uit. Om de verwachte groei op te kunnen vangen zijn het bus- en tramstation grondig aangepakt en is de ondergrondse fietsenstalling uitgebreid (3.300 plekken). Aan de westzijde komt ruimte voor een tweede stationshal met winkels en andere faciliteiten gericht op de reiziger. De stormachtige groei van het aantal fietsers maakt op termijn een nieuwe fietsenstalling met 4.400 plekken nodig. Hiervoor zijn twee opties: (half)verdiept langs de spoordijk richting de Mr. Treublaan of geheel verdiept onder het stationsplein richting de Amstel. Dichtbij het station wordt ruimte gereserveerd voor elektrische deelauto's of een soortgelijk Mobility As A Service concept. De mogelijk deels te overdekken bak tussen station en Leeuwenburg zou daarvoor de aangewezen plek kunnen zijn.

De 12 meter brede spoorreservering blijft intact. Die maakt het mogelijk om het station over de volle lengte uit te bouwen, hetgeen in de toekomst nodig kan zijn voor de aanleg van extra sporen, bredere perrons e.d.



Varianten fietsenstalling ondergronds of half-verdiept







voetgangersstroom
voetgangersgebied
optie uitbreiding netwerk

fietspad / fietsen op straat
fietsstraat

expeditie / met venstertijden
route huisvuilinzameling



Fiets- en voetgangersnetwerk

Het nieuwe stationsplein wordt het domein van de voetganger. De drukke fietsroute kruist de looplijnen ter hoogte van het Rivierenplein en Amstelplein. Door een integrale herinrichting ontstaat er ook hier meer ruimte voor de voetganger met een beter overzicht en veiliger oversteekmogelijkheden. Bij de herontwikkeling van de Leeuwenburg wordt de rooilijn langs de fietsverbinding tussen Rivierenplein en Amstelplein ('de diagonaal') teruggelegd. Zo ontstaat ook hier meer ruimte om de balans tussen wandelen en fietsen te herstellen. Het wordt prettig wandelen onder de nieuwe bomen die hier geplant kunnen worden en er is ruimte om een veilige voetgangersoversteekplaats te realiseren.

Ook het fietsnetwerk wordt verbeterd. De route langs de Ringvaart, over de Weesperzijde en naar het Amstelplein wordt gestroomlijnd. De hekken ter hoogte van de brandweerkazerne zijn reeds weggehaald. Daarnaast wordt de Weesperzijde ingericht als fietsstraat hetgeen de druk op de kruising bij de Berlagebrug verlicht. Het openbaar vervoer en langzaam verkeer krijgen op die manier meer groentijd in de verkeersregeling. De inrichting als fietsstraat heeft als bijkomend voordeel dat er op het Rivierenplein een overzichtelijke verkeerssituatie ontstaat.

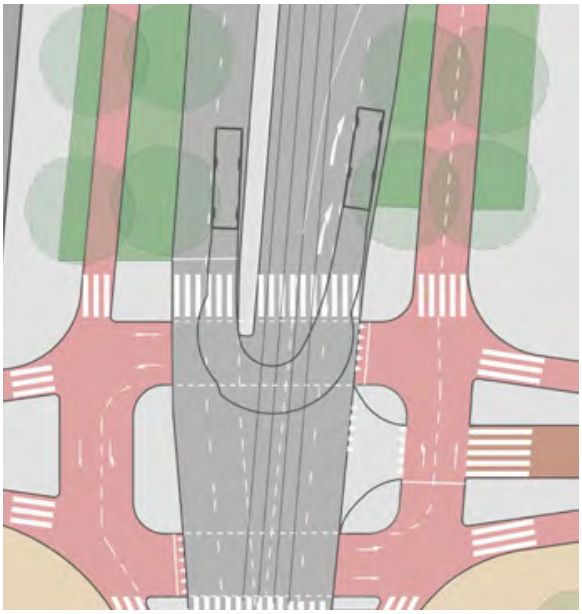
Langs de Spaklerweg komt een twee richting fietspad aan de kant van de bebouwing. Het fietspad aan de spoorzijde komt te vervallen. Dit heeft twee voordelen. Auto- en fietsverkeer kruizen elkaar niet meer aan de spoorzijde van de rotonde. Dit is veiliger en verbetert de doorstroming. Daarnaast ontstaat er ruimte om de rotonde richting het spoor op te schuiven en een veiliger toegang tot de parkeergarage bij de Mondriaantoren te maken, met opstelruimte voor auto's tussen de rijbaan van de rotonde en het fietspad.

Voetgangers krijgen een eigen ruime onderdoorgang tussen de Spaklerweg en de nieuwe ontwikkeling op de plek waar nu nog café De Omval staat. Daardoor kunnen de smalle fietsstroken in de bestaande onderdoorgang naar de Weesperzijde worden verbreed. Het plan voorziet verder in het verbeteren van het bestaande recreatieve fietspad en voetpad langs de Amstel. Deze worden onderdeel van de inrichting van een groene oever.

De doorstroming op de Spaklerweg kan verder worden verbeterd door het maken van twee opstelplekken tussen de linker en rechter rijbaan voor afslaande auto's naar de nieuwe ontwikkeling Omval ten oosten van het spoor en tot de parkeergarage van voormalig Delta Lloyd gebouw.

Consequenties autoverkeer

De verbetering van het fiets- en voetgangersnetwerk impliceert veranderingen voor de auto. Het autoverkeer tussen de Berlagebrug en de Omval rijdt over de fietsstraat. Bestemmingsverkeer van en naar de Van der Kunbuurt wordt, net als in de huidige situatie, via de Mr. Treublaan afgewikkeld. De plek van de aansluiting verschuift echter. Die ligt nu nog bij de Weesperzijde, maar komt in de toekomst ter hoogte van de Van der Kunstraat te liggen en geeft dan toegang tot een nieuwe parkeergarage. De buurt zelf wordt autoluw/vrij. Datzelfde principe wordt bij de Rocketstraat toegepast. Verkeer richting de Cloud en Amstelvista maakt van die ontsluiting gebruik, evenals de brandweer die overigens bij calamiteiten ook over de Weesperzijde mag blijven rijden. Vanuit de Rocketstraat kan het verkeer alleen rechtsaf slaan. Ter hoogte van de Berlagebrug bevindt zich een U-turn mogelijkheid zodat het verkeer ook richting Prins Bernhardplein kan rijden.



U-turn mogelijkheid Treublaan



Herontwikkeling van de Leeuwenburg biedt tevens de kans om het fietspad ("diagonaal") richting het Amstelplein te verbreden. De voetganger krijgt daar meer ruimte.

Fiets- en autoparkeren

Veruit de meeste bewoners en bezoekers komen te voet of op de fiets. Het fietsparkeren moet daarom fors worden uitgebreid in de vorm van een openbare stalling bij het station en goed ontsloten inpandige voorzieningen in nieuwbouwprojecten. De gemeentelijke fietsparkeernorm is leidend; daarnaast gelden er eisen met betrekking tot comfort en gemak: "De Amsterdamse fietser wil snel en direct een vrije parkeerplek dichtbij zijn bestemming vinden, waarbij er voldoende ruimte voor voetgangers is en blijft." (Meerjarenplan Fiets 2017-2022).

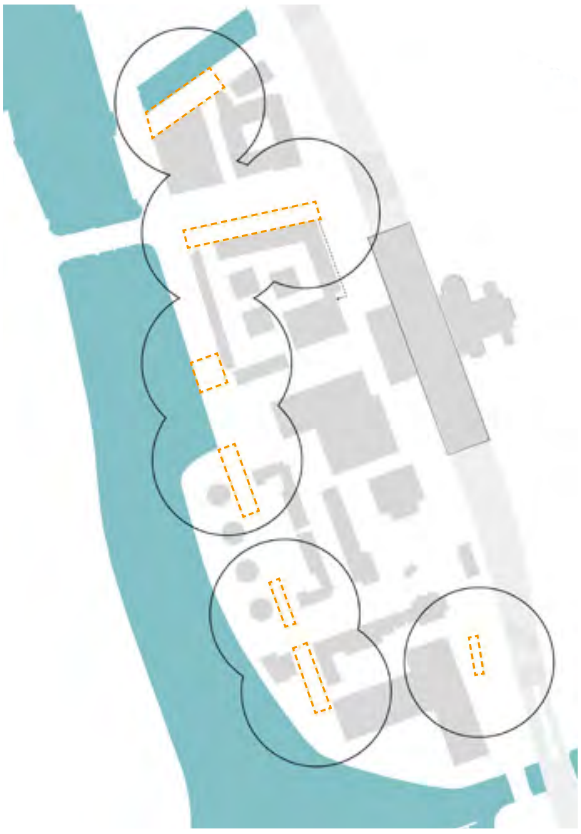
De gemeentelijke autoparkeernorm op A-locaties stelt een onder- en bovengrens. Gezien de uitstekende bereikbaarheid per openbaar vervoer en fiets wordt uitgegaan van de ondergrens. Inzet is dat de verdichting met extra woningen en kantoren slechts tot een beperkte toename van het aantal parkeerplaatsen leidt.
Voor de nieuwbouw in de Van der Kunbuurt komt er een centrale parkeervoorziening. Die is bedoeld voor bezoekers en de terugkerende bewoners van de Van der Kunbuurt met een parkeervergunning. Door de vergroening van de Weesperzijde en de aanleg van de fietsstraat zullen er een aantal parkeerplaatsen vervallen. Voor mensen met een beperking komen er parkeerplaatsen die aan de daarvoor geldende maximale loopafstand voldoen.



Afvalinzameling en expeditie

Bedrijven zijn verantwoordelijk voor hun eigen afvalinzameling. Voor bewoners komen er afvalcontainers in de openbare ruimte, evenwichtig verspreid over het gebied. De ruimtereservering hiervoor is afgestemd op het maximale aantal woningen dat gebouwd kan worden. Verder is het belangrijk dat bewoners niet te ver met hun afval hoeven te lopen en dat de afval recycling truck de containers goed kan bereiken. Met de zoekruimte op de kaart wordt aan de eisen voldaan. Ruim 90% van de woningen ligt binnen een straal van 75 meter rond de afvalcontainers, de overige 10% ligt op ongeveer 100 meter afstand. In de verdere uitwerking van het plan zal worden onderzocht of dat verder kan worden geoptimaliseerd. Daarnaast is het nodig aan het einde van de Weesperzijde-Omval, ter hoogte van de bankvilla, een keervoorziening te realiseren.

Leveranciers laden en lossen op gereserveerde vakken langs de straat. Expeditieverkeer voor de Rembrandttoren en Leeuwenburg blijft van de deels te overdekken bak langs de spoordijk gebruikmaken. De bevoorrading van winkels en andere voorzieningen in de nieuwe stationshal loopt in principe via de noord- en zuidzijde van het station. In het vervolg van het planproces zal er samen met de ontwikkelende partijen een buurtlogistiekplan worden opgesteld.



Zoeklocaties afvalcontainers



Amstelstation - Amsteloever manifesteert zich als een hoogstedelijk eiland in het stadslandschap van de Amstel en Weespertrekvaart.

3.4 BEELDKWALITEIT

Het in dit stedenbouwkundige plan opgenomen Beeldkwaliteitskader is een handreiking. De genoemde principes en regels zullen verder worden uitgewerkt in een aantal criteria die gezamenlijk met een aanpassing van de Welstandsnota "De schoonheid van Amsterdam" zullen worden vastgesteld.

De architectuur van gebouwen en de inrichting van de openbare ruimte zijn belangrijk omdat die bijdragen aan het welbevinden van stedelingen, zeker in een stad die steeds voller en drukker wordt. In het projectgebied worden architectuur en openbare ruimte in samenhang met elkaar ontworpen zodat binnen en buiten naadloos in elkaar overgaan en elkaar versterken. Het Amstelstationsgebied transformeert op die manier stapsgewijs van een losse verzameling gebouwen naar een stedelijke huiskamer waar bewoners, kantoorpersoneel en reizigers zich welkom voelen.



Beeldkwaliteit openbare ruimte

De openbare ruimte vormt het presenteerblaadje van het gebied, de onderlegger die eenheid in de diversiteit schept. De leidende principes voor de inrichting van de openbare ruimte zijn:

1. Het creëren van meer rust en samenhang in het straatbeeld.
2. Het terugbrengen dan wel versterken van de landschappelijke kwaliteit.
3. Het integreren van de wateropgave binnen het ontwerp.
4. Het verbeteren van de verblijfskwaliteit op het stationsplein, langs stedelijke lijnen en op buurtpleinen.
5. Het stimuleren van de wisselwerking tussen de open plint van een gebouw en de buitenruimte.
6. Het doseren van drukke en rustige plekken.
7. Het verbeteren van de toegankelijkheid voor mensen met een beperking.
8. Het zoveel mogelijk inpassen van bestaand groen en bomen.
9. Het zoveel mogelijk hergebruiken van bestratingsmaterialen.
10. Het structureel oplossen van praktische aspecten als kabels & leidingen, afvalinzameling en parkeren.

De openbare ruimte wordt ingericht aan de hand van de Amsterdamse standaardmaterialenlijst, ook wel bekend als Puccini. Drukke plekken zoals het nieuwe stationsplein met vleugels richting Rivierenplein, Mr. Treublaan en Amstelplein krijgen extra kwaliteit. Voor rustiger plekken wordt de reguliere standaardkwaliteit toegepast. Straatverlichting en straatmeubilair wordt eveneens uit deze lijst geselecteerd.
De gemeente is voor de inrichting van de openbare ruimte mede afhankelijk van de medewerking van semipublieke en private eigenaren die onder meer het Amstelplein en de zone langs de spoordijk in hun bezit hebben. Het inrichtingsplan voor de openbare ruimte zal daarom in samenspraak met bewoners, andere gebruikers en eigenaren verder worden uitgewerkt binnen de hierboven genoemde uitgangspunten.

Beeldkwaliteit architectuur

Het ontwerp van het adaptieve stadsblok is een veeleisende opgave. Er zijn weinig voorbeelden van complexen waarin hoogbouw, hergebruik en gelaagdheid en de relatie binnen-buiten op deze schaal samenkomen. De gemeente stelt daar eisen aan. De supervisor begeleidt en toetst de uitwerking van de plannen aan de hand van de ontwerpprincipes en -regels en adviseert welstand daaromtrent.

Er zijn vijf ontwerpprincipes voor het architectonische ontwerp.

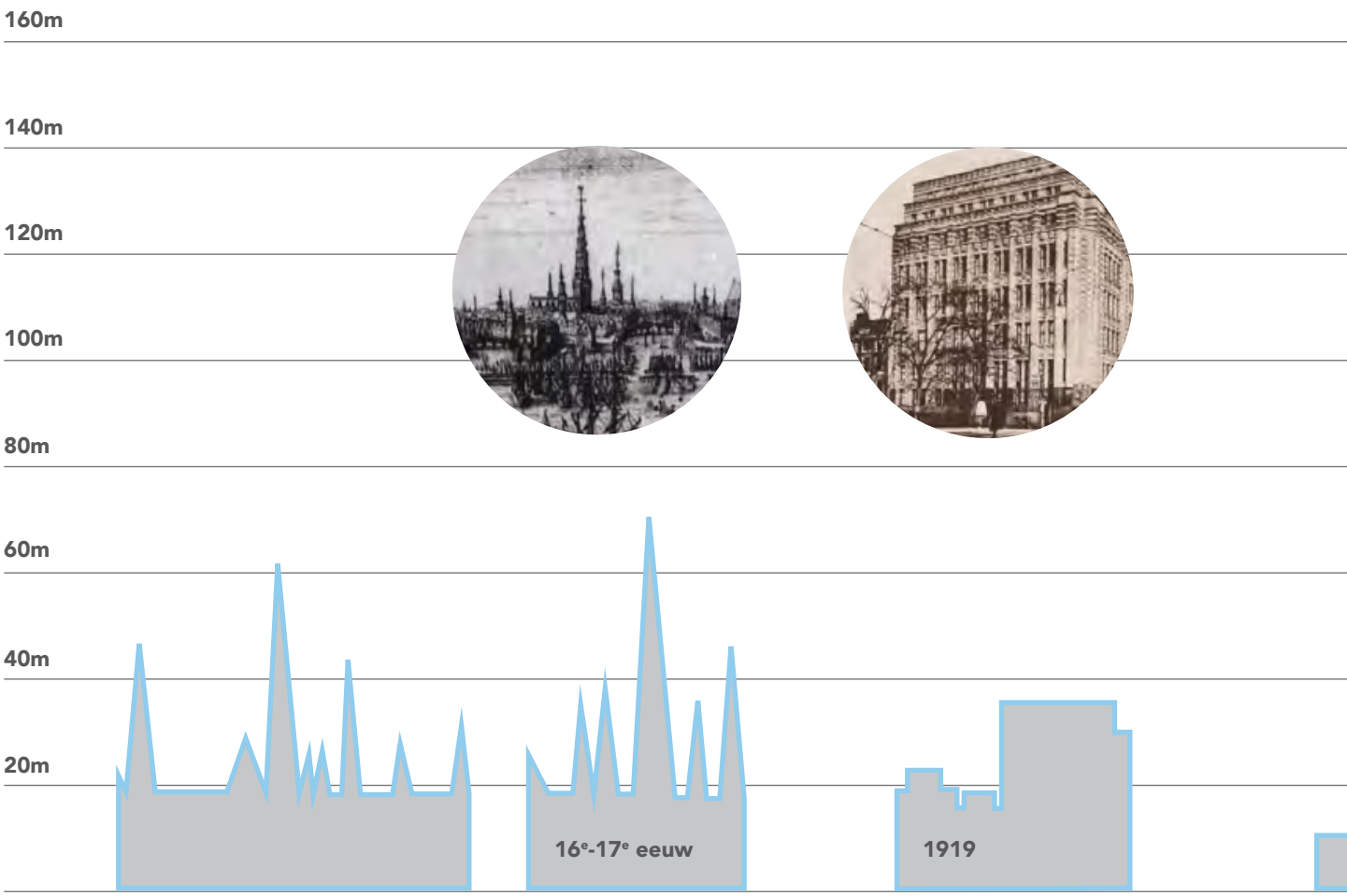
principe 1
Het baken in de verte
Hoogbouw hoort bij Amsterdam. De eerste torens werden opgericht om de plek van kerken te markeren. Veel later zijn het woon- en kantoortorens die stedelijke knoop- en scharnierpunten van verre zichtbaar maken.

De nieuwe torens staan in deze traditie. Ze markeren het knooppunt Amstelstation-Amsteloever en maken de structuur van de stad leesbaar.

principe 2
Van aarde naar hemel
De kerktorens van Hendrik de Keyser hebben een heldere opbouw met een solide basis. Naarmate deze torens aan hoogte winnen worden ze slanker en lichter. Ze lossen als het ware op in de hemel.
De nieuwe torens volgen dit principe. Ze rijzen op uit een stevig basement en gaan op hoogte een symbiose met de Hollandse luchten aan.

principe 3
De torens vormen een familie
De kerktorens van Hendrik de Keyser hebben elk iets eigens, maar geen enkele toren doet zich belangrijker voor dan de andere. De torens hebben een vergelijkbare basisvorm, ze ogen als familie. De eigen expressie komt voort uit de specifieke eisen die voor elke toren net weer een beetje anders waren.

De nieuwe torens hebben een vergelijkbare opbouw: basement, middenstuk en beëindiging. De specifieke context van elke toren wordt aangegrepen om het individuele karakter uit te drukken.



Kerktorens vormden in de 16e en 17e eeuw de hoogbouwaccenten in de stad.

Eind 19e en begin 20e eeuw vond er een schaalsprong plaats, zoals De Bazel aan de Vijzelstraat met een hoogte van 35 meter.

principe 4
De zandkorrel in de oester
Menig gebouw in het projectgebied werd tot voor kort matig gewaardeerd maar staat nu in de belangstelling omdat het iets over de voortdurende ontwikkeling van de stad vertelt.
De verweving van bestaande gebouwdelen ('tijdslagen') binnen een nieuwe architectuur kan schuren en dat geeft glans.

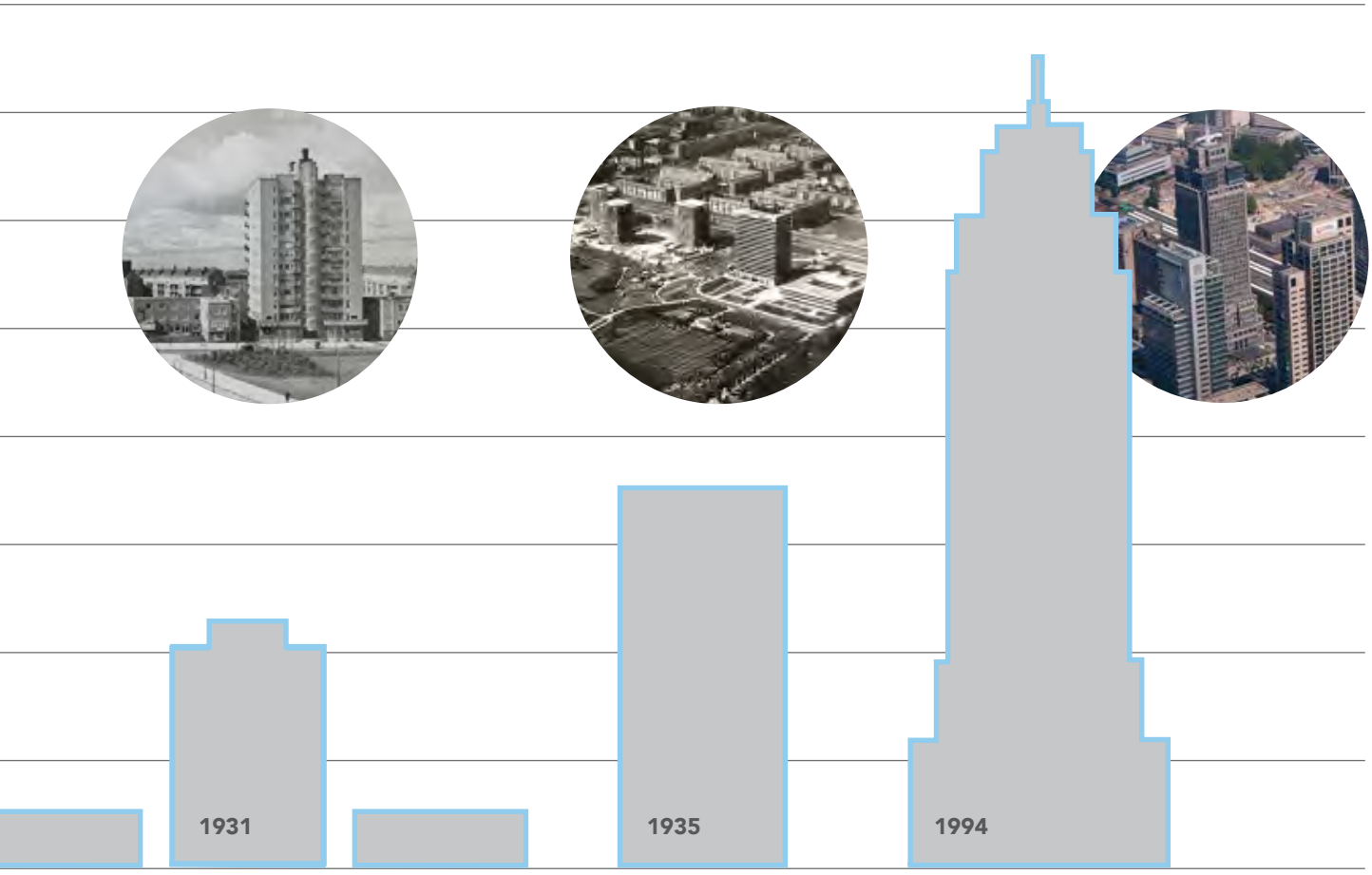
principe 5
Van ver naar dichtbij
Het Amstelstation is een gebouw met een rijke architectuur. Van ver weg oogt het tamelijk stoïcijns, van dichtbij ontvouwt zich het reliëf, detail en materialisering.

Het ontwerp van het basement van de nieuwe gebouwen verrijkt de belevingswereld van de voetganger door een zorgvuldige, rijke detaillering.

De ontwerpprincipes zijn vertaald in vijf ontwerpregels voor het architectonische ontwerp.

regel 1
Alzijdig, verticaal en terughoudend
De nieuwe torens manifesteren zich als vrijstaande, elegante en subtiel contrasterende volumes met voldoende lucht ertussen. Ze hebben aan alle zijden een aantrekkelijk consistent gevelbeeld. De gevel kenmerkt zich door een overwegend verticaal lijnenspel dat zich naar boven toe verijld, zonder harde overgangen. De afleesbaarheid van de afzonderlijke verdiepingen is ondergeschikt aan de architectonische ritmiek van het geheel. De vormgeving is subtiel, zonder harde reflecterende vlakken en opvallende kleur- en lichtaccenten.

regel 2
De stad op ooghoogte
De nieuwe torens rijzen op uit een basement dat het hoogstedelijke stadsmilieu verbindt met de maat en schaal van aangrenzende straten en pleinen. De gevels van deze voet bepalen de beleving op ooghoogte. Het ontwerp creëert maximale interactie tussen binnen en buiten, lange dichte gevels aan de straat zijn taboe. Het lijnenspel is overwegend horizontaal en onderstreept het 'dragende'



De wolkenkrabber aan de Vrijheidslaan (Plan Zuid) ging weer een stapje verder. Bijzonder, want het betrof hier voor het eerst een hoog woongebouw.

Hoogbouw kan ook vrijheid symboliseren. Dat is de achterliggende gedachte van de torens in het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) die vrij in het groen staan.

Amsterdam kiest al decennia voor het compacte-stad-beleid, zeker rond knooppunten van openbaar vervoer. De Rembrandttoren markeert de volgende schaalsprong, waar Amsterdammers erg aan moesten wennen. Intussen is het voor steeds meer mensen een herkenningspunt in de stad.

ARCHITECTUUR TOOLBOX

De toolbox omvat inspirerende voorbeelden voor het ontwerpen met zon, wind, water, beplanting en een mooi 'tactiel' detail dat je wilt aanraken. De specifieke aandachtspunten verschillen per onderdeel van het adapatieve stadsblok: plint, basement, toren en beëindiging van de toren.



Bikini - Berlijn



DP Group HQ - Bangkok



Zuiderzicht - Antwerpen



Cascina Merlata Social Housing - Milaan



Vitacon Itaim - Sao Paulo











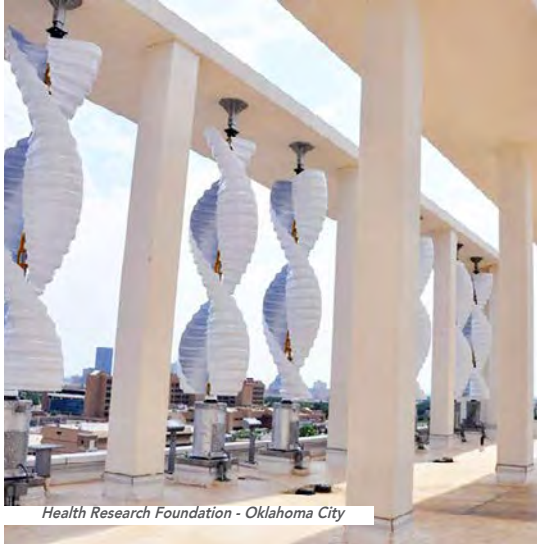
Pancras Square - Londen

PLINT

De gevels op de begane grond van het gebouw bepalen de beleving op ooghoogte. Het ontwerp creëert maximale interactie tussen binnen en buiten zodat die als het ware in elkaar overlopen. Gebruikers kunnen dan kiezen of zij binnen of (op een warme dag) buiten gaan werken, wonen en leven.

BEËINDIGING

De nieuwe torens hebben een overwegend vierkante vorm met een mogelijke opdikking in een richting. De 'kroon' is meer dan een expressieve vorm. Het biedt de kans om meerwaarde te creëren, bijvoorbeeld in de vorm van een prachtige publieke ruimte als in Bikini, Berlijn of een stedelijke windfarm in de Health Research Foundation, Oklahoma City.



Health Research Foundation - Oklahoma City



Vertical - Amsterdam



Public House - Parijs

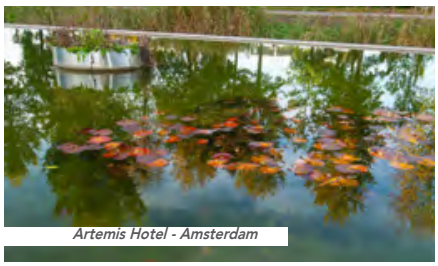
TOREN

De gevel van de toren kenmerkt zich door een overwegend verticaal lijnenspel dat zich naar boven toe verijld, zonder harde overgangen. In het Public House, Parijs accentueren solarpanelen het lijnenspel én zorgen ze voor schaduw, privacy an afscherming tegen geluid van treinen. In Zuiderzicht, Antwerpen hebben de dubbelhoge loggia's eenzelfde functie. Het witte casco zal de komende jaren helemaal begroeien.

BASEMENT

Het lijnenspel van de eerste verdiepingen is overwegend horizontaal en onderstreept het dragende karakter van het basement. De relatie met de straat is nog steeds belangrijk. Stedelijke details als serres, loggia's en daktuinen zorgen daarvoor en dragen bij aan het groene duurzame beeld van de architectuur.





Artemis Hotel - Amsterdam



Sciences de la Vie building - Lausanne



The Beacons - Amsterdam



Cultural and Sport Center Saint Blaise - Parijs

karakter van het basement. Het contact tussen binnen en buiten zet zich door op de verdiepingen. Dit gebeurt in de vorm van stedelijke details als arcades, loggia's, serres, setbacks en (dak)terrassen.

regel 3
Individuele expressie binnen een familie
De nieuwe torens hebben een overwegend vierkante hoofdvorm met een mogelijke eenzijdige opdikking tot 2/3 van de hoogte. De torens refereren op die manier aan de vierkante Rembrandttoren en aan elkaar. Er is ook ruimte voor individuele expressie. Het gaat hierbij niet zozeer om het maken van een zo artistiek en onderscheidend mogelijk ontwerp. Veeleer is het de uitdaging om specifieke wensen en eisen met betrekking tot het verschil in onder andere programma, oriëntatie, zon & wind, energieopwekking, wateropvang en natuur inclusief bouwen op een subtiele wijze tot uitdrukking te brengen. Het resultaat is een terughoudende 'one of a kind' uitwerking die het hoogbouwensemble als geheel verrijkt.

regel 4
Bestaande kwaliteiten
De schijf van de Leeuwenburg en de vormgeving van de drieslag van de Delta Lloyd blijven uitgangspunt. Gevels mogen vervangen worden, bijvoorbeeld als duurzaamheidseisen daartoe aanleiding geven. De nieuwe façade van de Leeuwenburg weerspiegelt het oorspronkelijke karakter: sculpturaal brutalisme van zandkleurige gevelelementen met cannelures bij de schijf en strakke zakelijkheid met horizontale grafische patronen bij de drieslag. De verticale ('optoppen') of horizontale ('aanbouwen') aansluiting van het nieuwe op het oude is contrastrijk en heeft een eigen afwijkende benadering, zodat de aandacht op de bestaande kwaliteiten gevestigd blijft.

regel 5
Materialisering van veraf en dichtbij
De architectuur van de stadsblokken is 'aus einem guss' ('in een keer gegoten'), ook het daklandschap is onderdeel van deze ontwerpopgave. Het beeld van veraf is per definitie abstracter, maar dichterbij wordt de verfijning zichtbaar. Dit uit zich in de ritmiek van penanten, neggen en voegen, licht- en schaduwwerking, zorgvuldige detaillering en tactiele materialen. De materialen en het kleurenpalet spiegelen zich aan de hoogwaardige architectuur van het Amstelstation, Leeuwenburg en Delta Lloyd, aangevuld met materialen die passen bij een duurzame ambitie.



Een gebouw mag van ver weg best een beetje streng ogen mits het reliëf, het detail en de materialen van dichtbij verfijnd zijn.













Indicatie van PV panelen en groen op daken van de nieuwe gebouwen.



Verhouding groen - verhard nu



Verhouding groen - verhard straks

3.5 Duurzame leefomgeving

Het projectgebied Amstelstation-Amsteloever wordt een unieke, leefbare en duurzame wijk. Dat begint bij het verdichten rondom een openbaarvervoersknooppunt als het Amstelstation en de daarmee samenhangende keuze voor openbaar vervoer en langzaam verkeer. Er zijn ook andere thema's die bijdragen aan een duurzame leefomgeving die hier nader worden toegelicht. Het gaat daarbij om een inzet van de gemeente in de openbare ruimte en om afspraken met ontwikkelende partijen inzake de nieuwbouw.

Energie

Op dit moment staan op de kavels Amstelvista, Van der Kunbuurt, Leeuwenburg en Delta Lloyd gebouwen met matige duurzaamheidsprestaties. Herontwikkeling zorgt ervoor dat deze gebouwen aan de nieuwste duurzaamheidseisen voldoen: "Om onze stad leefbaar te houden voor toekomstige generaties is het nodig om de CO 2-uitstoot in Amsterdam met 55% terug te dringen in 2030 en met 95% in 2050 ten opzichte van 1990 en de stad vóór 2040 volledig aardgasvrij te maken." (uit Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal 2050).

Met de ontwikkelende partijen is overeengekomen om duurzame energie op de eigen kavel op te wekken conform de publiekrechtelijk vastgelegde eisen zoals die voor Amsterdam gelden op moment van indiening Omgevingsvergunning. De gemeente en de ontwikkelende partijen hebben daarnaast ambities terzake van energie, circulariteit en klimaatadaptatie. Deze ambities worden uitgewerkt in de anterieure overeenkomst en het bouwplan. De nieuwbouw wordt niet aangesloten op het gasnet en duurzame energie wordt op eigen kavel opgewekt. Warmte en koude bronnen worden in principe op eigen kavel dan wel gezamenlijk gerealiseerd. De ontwikkelende partijen geven de voorkeur aan een individuele warmte-koude opslag, eventueel met een gedeelde regeneratieleiding. Om aan deze wens te voldoen stelt de gemeente een Bodemenergieplan en een interferentieverordening op om de optimale werking van een lokaal warmte-koude systeem in het gehele gebied te kunnen faciliteren.

Een groene openbare ruimte

De openbare ruimte wordt hoogwaardig en klimaatbestendig ingericht. In het plan wordt zo'n 15.000 m² toegevoegd, van circa 35.000 m² groen in de huidige situatie naar circa 50.000 m² in de nieuwe situatie. Dit betreft gebruiksgroen voor wandelen, spelen en recreëren. De uitbreiding van dit type groen is mogelijk door het vergroenen van relatief brede straten, zoals de Weesperzijde, Mr. Treublaan en Spaklerweg, evenals het vergroenen van voetgangersgebieden zoals de Amstelboulevard en het stationsplein met haar uitlopers naar Amstel, Mr. Treublaan en Amstelplein.

In het plan wordt tevens ingezet op het vergroenen van gevels en daken hetgeen bijdraagt aan het tegengaan van hittestress in de openbare ruimte en oververhitting in de gebouwen. Groene gevels zijn geworteld in de volle grond. Daken worden benut voor de realisering van groen, de opvang van water en het opwekken van duurzame energie. Bij de beplanting wordt gelet op soortenrijkdom en bestendigheid tegen wateroverlast en droogte.

In de huidige situatie zijn er 576 bomen geïnventariseerd. De conditie van 372 bomen is redelijk tot goed. Iets meer dan 200 exemplaren zijn er minder goed aan toe. Dat komt onder meer doordat ze te dichtbij elkaar, in slechte grond of in te kleine bakken staan. Van de gezonde bomen zijn er 99 als waardevol bestempeld; deze staan verspreid in het gebied. Er zullen bomen worden verplaatst en gekapt. Dat heeft te maken met de aanleg van de fietsenstalling en andere voorzieningen in de openbare ruimte. Gekapte



Zicht op de autovrije Amstelboulevard in de huidige situatie. Op de begane grond aan de linkerzijde bevinden zich voorzieningen.



Meer groen in de Amstelboulevard is goed voor de verblijfskwaliteit, verkoeling in de zomer en het akoestische klimaat.

bomen worden gecompenseerd. De nieuwe aanplant is geschikt voor de stedelijke groeiplaats, resistent tegen ziekte en vormt een habitat voor andere planten en dieren.

Het ontwerp is nog op hoofdlijnen en zal na vaststelling van dit plan verder worden uitgewerkt in een voorlopig en definitief ontwerp. Dat gebeurt in samenspraak met alle betrokkenen. Dan zal ook in overleg met de private eigenaren van het plein worden verkend of het Amstelplein vergroend kan worden. Dit groen komt bovenop het groen dat elders in de buurt wordt toegevoegd.

Sport, spel en bewegen

De nieuwe groene openbare ruimte nodigt uit om rustig te zitten, te genieten en elkaar te ontmoeten maar Amsterdammers zijn ook actief bezig. Het autoluwe gebied langs de rivier leent zich bij uitstek voor wandelen, fietsen, joggen en spelen. Verspreid over het gebied komen er speelplekken of beweegruimten voor verschillende leeftijdsgroepen met een totaal oppervlak van zo'n 4.000 m², waarvan 1.700 m² aan speelvelden voor de oudere jeugd. Deze speelplekken liggen goed op de zon en zoveel mogelijk uit de wind. De precieze invulling van het sport en spel programma zal in overleg met de omgeving en Sport en Bos in de volgende fase geschieden.

Naast deze informele voorzieningen zal er ook behoefte zijn aan georganiseerde sportvoorzieningen. Deze passen niet binnen het plangebied. Mogelijke alternatieven als het uitbreiden of beter benutten van bestaande voorzieningen worden door Sport en Bos onderzocht voor het gehele plangebied Over-Amstel.

Waterparagraaf

In de Waterparagraaf Amstelstation-Amsteloever staat het volgende: "Het gebied dient bestand te zijn tegen de gevolgen van klimaatverandering, zowel qua verminderen van hittestress, het afvoeren van zwaardere piekregenbuien, het faciliteren van grondwaterstromen, het tijdelijk vasthouden van hemelwater en het respecteren van aanwezige waterkeringen." Ook stelt de Structuurvisie eisen ten aanzien van de mate waarin het nieuwe gebied bestand moet zijn tegen extreem weer. Dit zal bij het ontwerp van de openbare ruimte nader worden uitgewerkt, met aandacht voor piekwaterberging en het voorkómen van hittestress. In het plan wordt ingezet op een van de meest effectieve maatregelen om dat te bereiken: het vergroenen van straten, pleinen, binnenhoven, gevels en/of daken. Door het groen op de juiste wijze vorm te geven draagt het bij aan het tijdelijk bergen van zoveel mogelijk hemelwater, eventueel in combinatie met een aanpak waarin het hemelwater rechtstreeks naar de Amstel wordt geleid. De kernzone van de half verholen waterkering aldaar blijft vrij van keringsvreemde objecten. Buiten de kernzone, maar binnen de beschermingszone van de kering, is het toegestaan om constructies te realiseren volgens het Keurprofiel dat het waterschap hanteert. Bijvoorbeeld bij het bepalen van de plek en grootte van de bomen in het plan is daarmee rekening gehouden.
Herontwikkeling van de Van der Kunbuurt biedt de kans om de aanwezige problemen met het grondwater en de hemelwaterafvoer in deze laaggelegen buurt beter te reguleren. Dit zal tevens bijdragen aan een oplossing voor de frequente wateroverlast onder het spoorviaduct in de Mr. Treublaan. De oplossingenkaart toont de gewenste stroomrichting van het regenwater en mogelijke locaties voor een groene waterberging.
Het ontwerp wordt in de verdere planvorming in overleg met Waternet uitgewerkt tot een ondergronds ruimtegebruikskaart. De verschillende maatregelen zullen integraal worden getoetst door middel van een geohydrologische grondwatertoets. Hierin wordt onder meer bekeken of de ontwatering bij de maatgevend hoogste grondwaterstand voldoende is, wat de cumulatieve effecten van ondergrondse bouwontwikkelingen zijn en wat het effect van verdere klimaatverandering (WH2050) is. Indien hieruit blijkt dat verslechtering van de grondwatersituatie kan optreden, zullen mitigerende maatregelen dienen te worden genomen. Dit kan zijn in de openbare ruimte maar ook op private kavels.



Sport en speelkaart

speelvelden
zoekgebied speelvoorzieningen
mogelijke locatie speelvelden n.t.b.

Een deel van de speelvelden komt bij voorkeur ter plekke van locatie A, de bankvilla. Indien dit niet mogelijk is wordt in overleg met de eigenaar locatie B onderzocht.



Geveltuintjes vangen het water op en vergroten de belevingswaarde.



waterafvoerende straten
waterbergende straten
waterbergend kansgebied
watertegenhoudende drempel
uitloop / overloop
infiltratie wenselijk in de zomer
grens hydrologische buurt
piekafvoerprobleem Treublaan (nader uit te werken)

Natuurinclusief

De openbare ruimte is een habitat voor mens, plant en dier. Bij de inrichting en het beheer wordt rekening gehouden met de huidige en potentiële biodiversiteit in het gebied. De stadsecoloog wordt betrokken bij de keuze van bestratingsmaterialen en beplanting zodat deze bijdragen aan een grotere soortendiversiteit in de stad. De gemeente vraagt van eigenaren om gebouwen natuurinclusief te ontwerpen zodat deze een gunstige invloed op de soortendiversiteit hebben. Het is algemeen bekend dat groene gevels en daken hieraan in positieve zin bijdragen. Hetzelfde geldt voor de realisering van broedgelegenheden. Reflecterende oppervlakten van bijvoorbeeld glas en staal hebben daarentegen een negatief effect. Die versterken de hittestress en veroorzaken onnodige slachtoffers in de vogelpopulatie door raambotsing. Nachtelijke verlichting leidt tot desoriëntatie en uitputting van vogels en insecten (zie handboek Natuurinclusief Bouwen, R&D, 2018).

Bezonning en windklimaat

De nieuwe bebouwing heeft invloed op de bezonning in het gebied. Hierbij is gekeken naar de effecten die de ontwikkelingen op de bestaande bebouwing hebben. Het plan voldoet bij voorkeur overal aan de 'lichte' TNO-norm: tenminste 2 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari - 21 oktober (gedurende 8 maanden) in midden vensterbank binnenkant raam. Op een klein aantal locaties waar nu de norm niet wordt behaald blijft dat zo. Ook bij de situering van verblijfsplekken in de openbare ruimte wordt goed gekeken of de bezonning daar optimaal is.

Het plan is op hoofdlijnen op windhinder onderzocht. De conclusie is dat met de mogelijke aandacht een goed windklimaat haalbaar is. Rond het langzaam verkeersnetwerk in het gebied wordt in de meeste gevallen een A (goed klimaat voor verblijven, slenteren en lopen), B (goed klimaat voor slenteren en lopen) of C (goed klimaat voor lopen) windklimaat bereikt. Op een aantal punten waar voetgangers en fietsers nu al hinder ervaren, zoals tussen de Rembrandttoren en Breitnertoren blijkt er door een goede inrichting van de openbare ruimte een verbetering van het windklimaat op te treden (klimaat B tot C). Daar staat tegenover dat op enkele andere plekken het goede windklimaat niet zonder meer haalbaar is. Deze locaties verdienen in de verdere uitwerking tot een architectonisch plan en het inrichtingsplan voor de openbare ruimte extra aandacht. Dat gebeurt in een aantal vervolgstappen op de globale toetsing van het windklimaat (stap 1).

In stap 2 van de ladder wordt onderzocht hoe het windklimaat verder kan worden verbeterd. Dat gebeurt in een wisselwerking tussen het architectonische ontwerp van de torens en het ontwerp van de openbare ruimte. In het architectonische ontwerp maken de hoofdvorm van een toren, het toepassen van setbacks en/of luifels en het reliëf van de gevel een groot verschil. De juiste situering van grote bomen in de openbare ruimte levert een bescheidener bijdrage aan een goed windklimaat maar dat kan net genoeg zijn. Om dat nauwkeurig te kunnen



De Weesperzijde krijgt een parkachtige inrichting met meer gebruiksmogelijkheden voor de buurt. Het autoverkeer van en naar de Omval rijdt over de nieuwe fietsstraat.



Zicht in de huidige situatie richting de Omval.



Natuurlijk spelen in de Ladywell Fields, Londen.



Wandelen en fietsen langs de Rhone, Lyon.

bepalen worden het voorlopige en definitieve ontwerp in de windtunnel getest.
Het kan zijn dat, ondanks alle ontwerpinzet, een goed windklimaat aan de gevel niet haalbaar blijkt. In dat geval gaat stap 3 van start, waarbij gezocht wordt naar oplossingen om het windklimaat zo dicht mogelijk bij klimaat C te brengen. Het gedetailleerd in kaart brengen van het windklimaat rondom de entrees van het gebouw om een A of B windklimaat te krijgen, blijft daarbij het uitgangspunt.

Luchtkwaliteit

Voor de gemeente Amsterdam is luchtkwaliteit een belangrijk onderwerp en heeft daarom het actieplan Schone Lucht vastgesteld. Hieruit volgt bijvoorbeeld het weren van de meest vervuilende oude voertuigen. De milieuzones worden uitgebreid en strenger. In deze zones worden geen benzine-, diesel of gasmotor toegelaten. De luchtkwaliteit is in de laatste jaren een stuk verbeterd en voldoet een groot deel van de stad aan de normen. Ook het plangebied Amsteloever voldoet aan de normen. Naar verwachting blijft het plangebied met de voorgestane ontwikkeling voldoen aan de normen, aangezien het plan een beperkte verkeersaantrekkende werking heeft doordat het direct naast het Amstelstation is gelegen.

Akoestisch klimaat

Geluid in de stad is een onderschat probleem. Het reguliere geluidsbeleid stelt normen aan hinder van bedrijven, verkeer ed. Bewoners ervaren ook andere geluidhinder, zoals hinder van scooters, recreatie op het water en de oever en installaties op de gebouwen. Ook werkt de huidige stenige omgeving in Amsteloever als klankkast. Bij het ontwerp van het plan is als doel gesteld om een (ongezond) teveel aan lawaai te voorkomen. Het vergroenen van de omgeving en toevoegen van bomen hebben een geluiddempend effect. Daarnaast zijn er eisen aan geluidsproductie van installaties. Dat geldt ook voor de opwekking van duurzame energie. In de vervolgfase, bij de verdere uitwerking van de openbare ruimte, wordt toezicht en handhaving betrokken om na te denken hoe de overlast van recreatie en brommers in het gebied aan kan worden gepakt in de nieuwe situatie.

Circulariteit

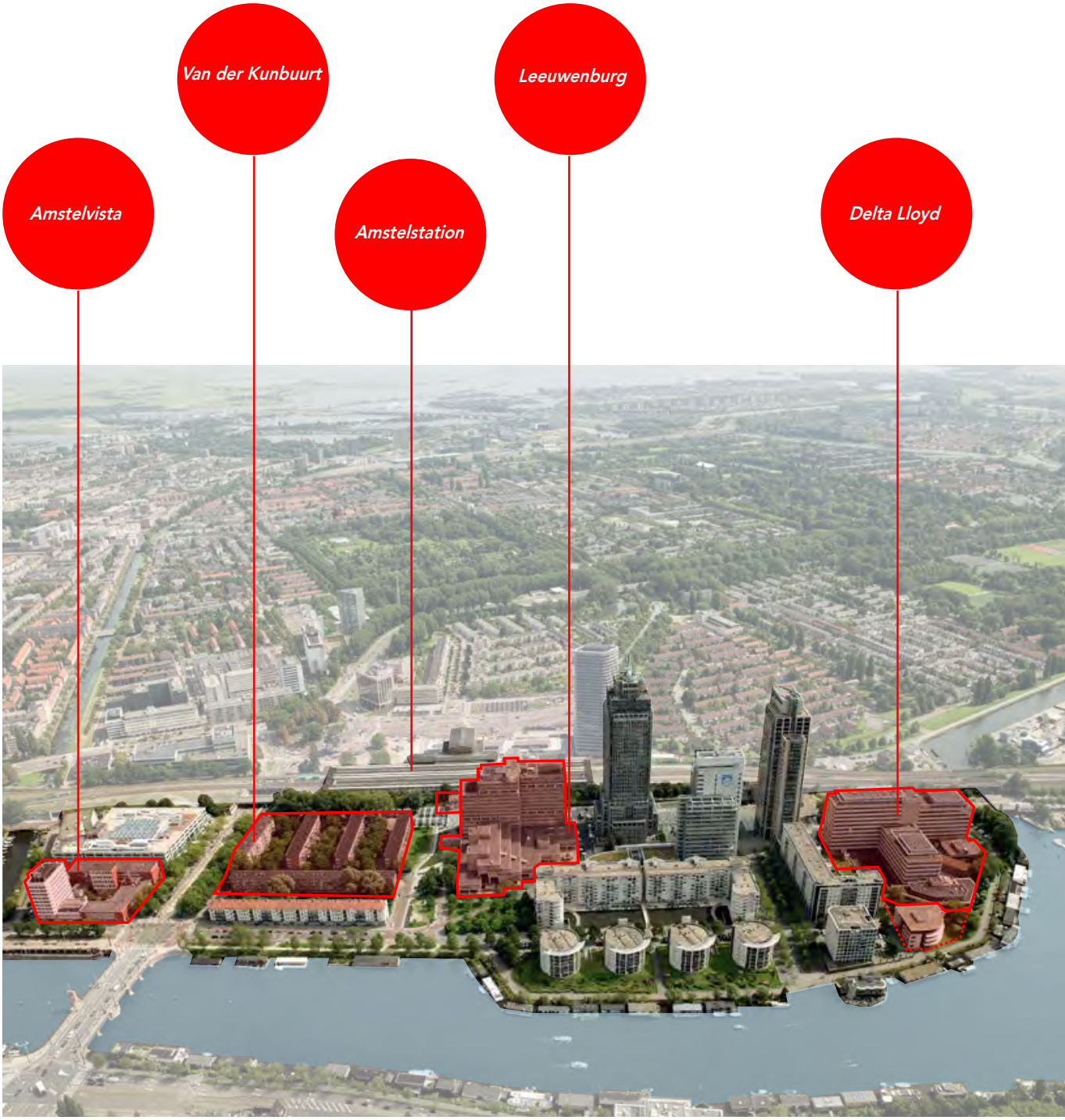
Gebouwen hebben een zo flexibel mogelijke indeling waardoor functiewijzigingen zonder ingrijpende verbouwingen mogelijk zijn. De gebruikte materialen hebben een zo laag mogelijke milieubelasting. Door toepassing van biobased (hout, hennep, grassen ed.) en hergebruikte of gerecyclede materialen (beton, baksteen, elektrische installaties ed.) wordt de MPG (milieu prestatie van het gebouw) verlaagd. Materialen en componenten zijn demontabel en herbruikbaar, zodat deze bij sloop/ demontage weer elders in de stad kunnen worden toegepast. Dit zal gedurende het ontwerp- en ontwikkelproces worden geregistreerd in een Grondstoffen- of Materialenpaspoort op basis van onder meer financiële waarde, levensduur en kwaliteit. Op die manier worden de herwinbare grondstoffen van morgen veiliggesteld.



De bestaande complexen zijn overwegend monofunctioneel. Elke nieuwe ontwikkeling herbergt daarentegen altijd een mix van wonen, werken en voorzieningen.

4. ONTWIKKELLOCATIES

Het projectgebied Amstelstation-Amsteloever is opgedeeld in verschillende ontwikkelocaties. In dit hoofdstuk wordt elke ontwikkelocatie afzonderlijk beschreven, uitmondend in een indicatieve horizontale maatvoering en verkaveling.



4.1 Amstelvista

Huidige situatie

eigenaar	DVM en Aghen Invest
grondpositie	eigen grond
BVO	15.300 m^2
gebruik	leegstandsbeheer
aantal parkeerplaatsen	80

vigerend bestemmingsplan

deels horeca V (hotel en shortstay), overige delen kantoor en maatschappelijke dienstverlening in de vorm van onderwijsvoorzieningen.

Toekomstige situatie

Amstelvista markeert de overgang tussen de 19e eeuwse stad en de stedelijke, moderne Amsteloever. Op deze locatie komt het adaptieve stadsblok. Het basement daarvan sluit aan op de omgeving en varieert in hoogte van 25 tot 40 meter NAP. Daaruit rijst een toren van maximaal 78 meter NAP op die de prelude voor het ensemble van torens rondom het Amstelstation vormt. De toren staat aan de Rocketstraat en markeert de plek waar de Ringvaart in de Amstel uitmondt. Door zijn positie wordt de Amstel, Ringvaart en Mr. Treublaan gerespecteerd. De toren krijgt een uitstraling die past bij de woonfunctie. De plint van het stadsblok heeft een hoogte van minimaal 6 meter ten behoeve van een programmering met een uitnodigend en levendig karakter, bij voorkeur ook in de avonduren. Dat is zeker langs de Weesperzijde van groot belang. Ook als er sprake is van een werkprogramma op de begane grond, zoals waarschijnlijk langs de Mr. Treublaan, dient er sprake te zijn van interactie met de straat.

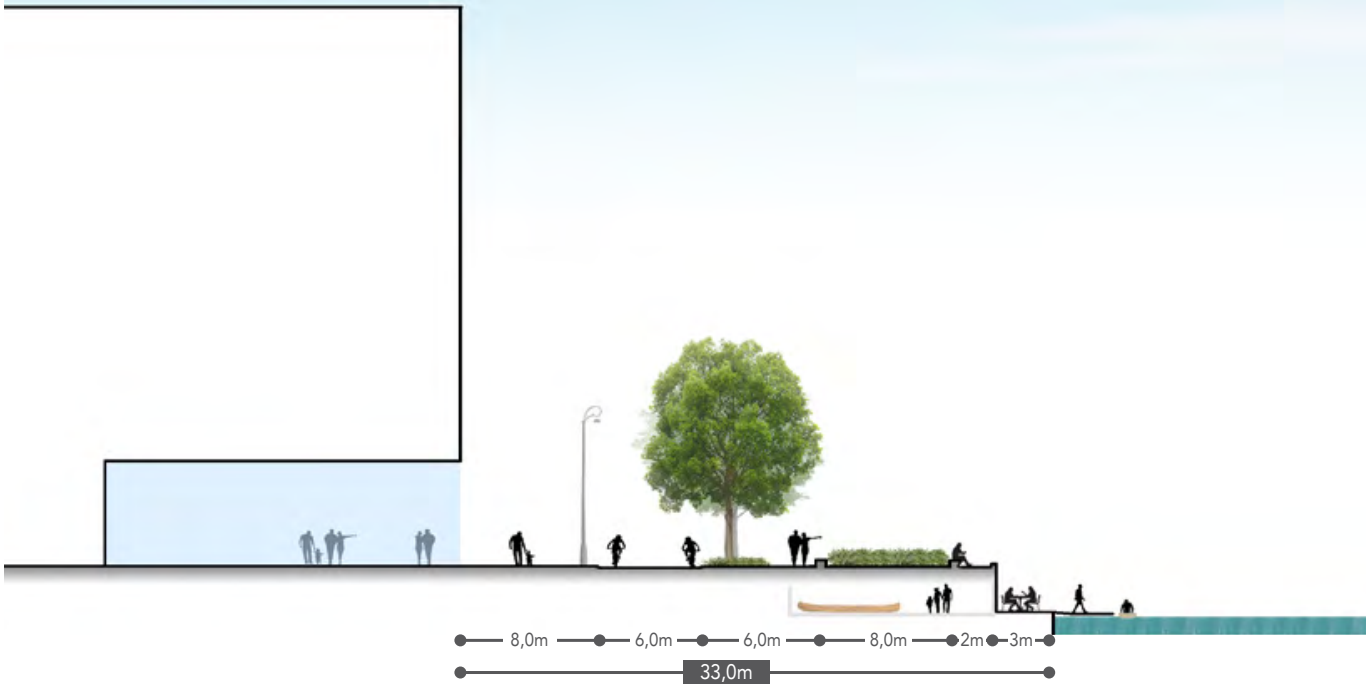
Oriëntatie

De gevels van Amstelvista aan de Weesperzijde en Mr. Treublaan zijn belangrijk en krijgen een representatieve invulling. De entrees van de verschillende functies liggen aan deze gevels, waarbij de straathoeken een extra kwaliteit kunnen krijgen. De plint langs de Weesperzijde en Mr. Treublaan strekt zich tot minimaal 10 meter diep in het bouwblok over de volle hoogte uit. Ook de gevel aan de Ringdijk heeft de potentie om een representatieve gevel met een uitnodigende plint te worden. Langs de Rocketstraat mag een architectonische plint van minimaal 6 meter worden gemaakt. Die bestaat uit een begane grond met een vrije hoogte van minimaal 3,5 meter en een verdieping die suggereert alsof er van een dubbele hoogte sprake is. De entrees van de parkeergarage en de utilitaire voorzieningen zoals transformatoren bevinden zich in deze gevel.



Amstelvista ligt op de overgang tussen de 19e -eeuwse stad en de nieuwe wereld rondom het Amstelstation. De nieuwe toren vormt de prelude op het hoogbouwensemble.

doorsnede Amstelvista - Weesperzijde



Expressie

In het beeldkwaliteitskader zijn handvaten voor de architectonische vormgeving gegeven. De architectonische expressie en materialisatie van het basement sluiten in het geval van Amstelvista aan bij de omgeving. De vormgeving van de toren zoekt daarbij ook aansluiting bij die van de andere torens in het hoogbouwensemble van Amsteloever, ze vormen een familie. Hierbij is er een sterke voorkeur voor torens met een vierkante verhouding. Vanwege de bijzondere positie van Amstelvista, waar twee landschappelijke lijnen elkaar ontmoeten, is een uitzondering met betrekking tot deze verhouding denkbaar.

Openbare ruimte

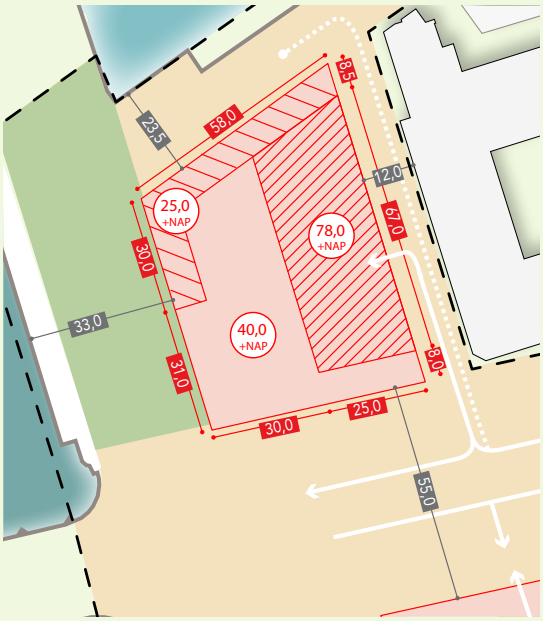
De Weesperzijde en Mr. Treublaan vormen de belangrijkste openbare ruimte rondom Amstelvista. De Weesperzijde krijgt meer verblijfskwaliteit door een autovrije inrichting met groene elementen. De Mr. Treublaan wordt ingericht als een laan die aansluit bij het karakter van de Vrijheidslaan. De Ringdijk en Rocketstraat blijven toegankelijk voor de auto.

Indicatieve verkaveling

De voorbeelduitwerking gaat uit van een woontoren aan de Rocketstraat en twee kantoorschijven, één langs de Weesperzijde en één langs de Mr. Treublaan. Alle gebouwdelen staan op een in de rooilijn gebouwde plint.



Deze voorbeelduitwerking laat een mogelijke uitwerking van de ontwikkellocatie zien.



legenda

- bouwvlak met verplichte rooilijn
- bouwvlak 25 meter NAP voor max. 60% van dit vlak is een bouwhoogte van 40 meter NAP mogelijk
- 22 indicatie maximale bouwhoogte (t.o.v. NAP)
- zoekruimte voor toren
- ruimte voor voetgangers en fietsers
- ruimte voor voetgangers, fietsers en autos
- route auto-ontsluiting
- expeditie

Programma (BVO)	**max. 32.500 m²**
wonen	14.000 - 17.500 m²
kantoren	14.000 - 17.500 m²
com. voorzieningen	1.000 - 2.000 m²

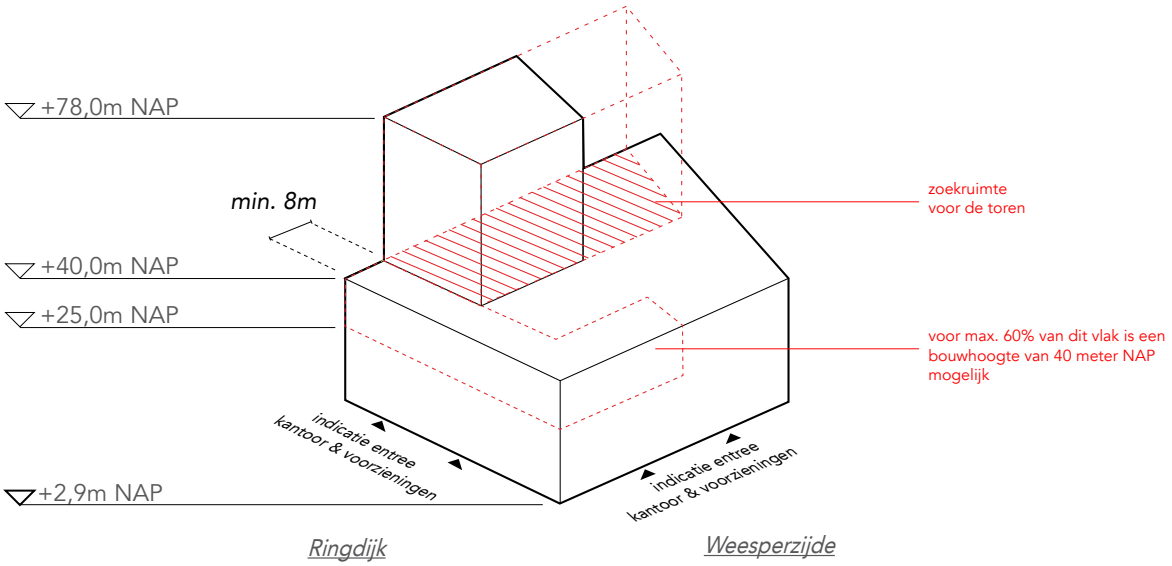
BVO metrage geldt voor de gehele kavel en is exclusief buitenruimtes en fiets/scooter parkeren. Parkeren van auto's en technische ruimtes met vloeren gelegen onder 1,10 meter NAP vallen niet onder het BVO.

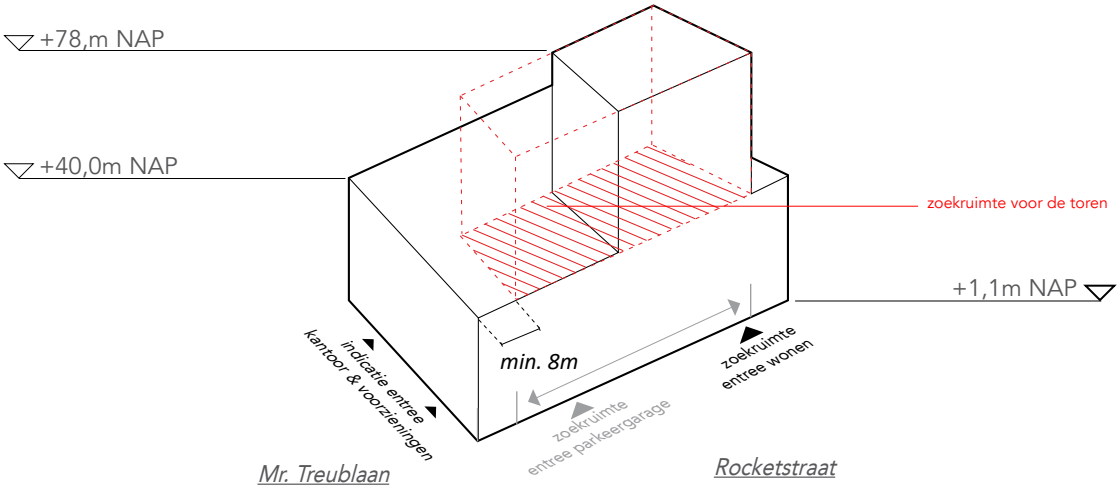
parkeren

fiets	minimaal: volgens norm eigen behoefte & bezoekers op eigen terrein & inpandig
scooter	minimaal: volgens norm eigen behoefte & bezoekers op eigen terrein & inpandig
auto	minimaal & maximaal: volgens norm bezoekersparkeerplekken in eigen parkeervoorziening

Parkeerbehoefte wordt ondergronds onder de gehele plot in eigen parkeervoorziening opgelost.

Op eigen kavel moet minimaal 1.100m² aan groen gerealiseerd zijn in de eindsituatie. (*Dit kan op de daken of op eigen erf.)*





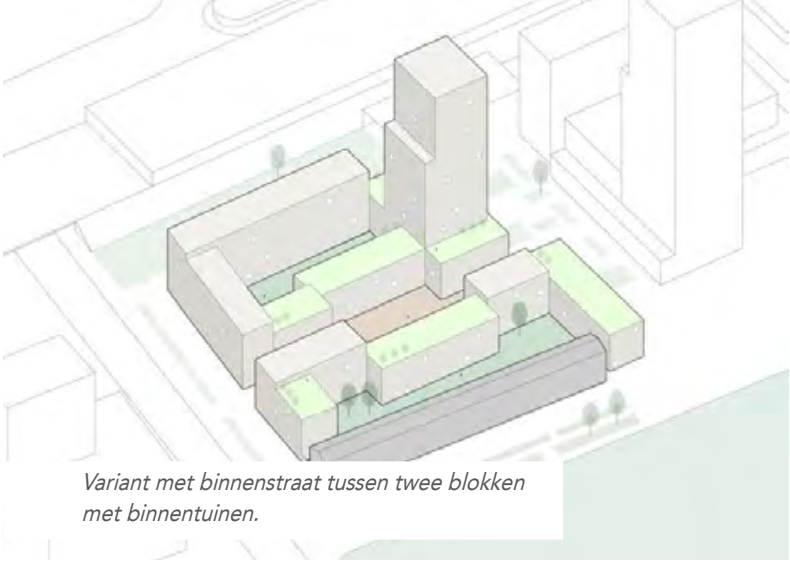
Voor de toren geldt een zoekruimte binnen het gearceerde vlak. Het vloeroppervlak van de toren heeft vanaf 40 meter NAP een maximale omvang van 650 m². Het totaal te realiseren BVO in de bouwenvelop bedraagt 32.500 m² en is exclusief de oppervlakte van buitenruimtes. Bij de volumebepaling is uitgegaan van bouwlagen voor wonen met een hoogte van circa 3 meter en voor kantoren van circa 3,5 meter. De plint heeft een hoogte van minimaal 6 meter of in het geval van de architectonische plint minimaal 3,5 meter.

Buitenruimtes zijn integraal onderdeel van de architectuur. Balkons mogen worden gecombineerd met een loggia. Tot een hoogte van 40 meter NAP zijn, met uitzondering aan de Rocketstraat, buitenruimtes tot 2,5 meter buiten het gevelvlak toegestaan. Vanaf 40 meter NAP mogen buitenruimtes tot 1 meter buiten het gevelvlak steken. In de Rocketstraat mag dat vanaf 24 meter NAP. Deze 1 meter uitkraging telt niet mee in het vloeroppervlakte van de toren (650 m²). Indien nodig, daar waar het gevelvlak van de toren op de rand van de zoekruimte ligt, mag de 1 meter uitkraging van het balkon ook door de zoekruimte prikken, mits dit privaatrechtelijk en boven de openbare ruimte mogelijk is

Een goed windklimaat is belangrijk voor een openbare ruimte waar voetgangers en fietsers zich prettig voelen. Rond de entree(s) van een gebouw is een A windklimaat wenselijk maar is een B klimaat ook acceptabel. Langs de overige gevels is het streven een A/B windklimaat en kan bij uitzondering een C klimaat optreden. Bij hoge uitzondering mag er in de openbare ruimte een minder goed windklimaat optreden mits dat geen hinderlijke situatie oplevert. Het windhinderonderzoek is verplichtend en gebeurt in samenwerking met de gemeente. Hebben maatregelen en voorzieningen in of rond het gebouw om een goed windklimaat te bereiken effect op de uitstraling van het gebouw, dan worden die in overleg met de supervisor bepaald.



Variant met groene binnenwereld als collectieve ruimtes voor bewoners.



Variant met binnenstraat tussen twee blokken met binnentuinen.

4.2 Van der Kunbuurt

Huidige situatie

De huidige opzet van de Van der Kunbuurt is open, zogenaamde strokenbouw.

eigenaar	Stadgenoot
grondpositie	erfpacht
BVO	25.000 m^2 (incl. te handhaven flat aan de Weesperzijde)
gebruik	wonen en commerciële voorzieningen
aantal parkeerplaatsen	geen parkeerplaatsen op eigen terrein (parkeren bevindt zich in de openbare ruimte)

vigerend bestemmingsplan

wonen en commerciële voorzieningen

Toekomstige situatie

De Van der Kunbuurt krijgt een andere opzet dan de huidige strokenverkaveling. De nieuwe stedenbouwkundige structuur gaat uit van een duidelijk onderscheid tussen de binnen- en buitenzijde van de buurt, waarbij de te handhaven flat aan de Weesperzijde op een harmonieuze wijze wordt ingepast. De nieuwe bouwhoogte heeft een getrapte opbouw. Lager aan de binnenzijde van de buurt en bij de aansluiting met de flat aan de Weesperzijde. Dichter bij het spoor is een bouwhoogte tot 38 meter NAP mogelijk. Een toren van maximaal 101,5 meter NAP markeert het station. Deze toren staat op een lager basement die de geleidelijke overgang naar het stationsplein vormt.

De binnenzijde van de buurt krijgt een intiem, rustig en groen karakter waar het wooncomfort op de eerste plaats staat. De buitenzijde maakt contact met de omgeving en sluit daar naadloos op aan. Ze krijgt een meer stedelijk karakter met een mix van wonen en voorzieningen. Langs het stationsplein tot aan de hoek Weesperzijde-Rivierenplein heeft het realiseren van uitnodigende en levendige functies prioriteit. Daarnaast is ook een enkele voorziening langs de Mr. Treublaan denkbaar. De voorzieningen bevinden zich op de begane grond, in de plint langs de straat. De plint heeft een hoogte van 6 à 7 meter. Is er sprake van wonen op de begane grond, dan is een architectonische plint mogelijk. Die bestaat uit een begane grond met een vrije hoogte van minimaal 3,5 meter en een verdieping die suggereert alsof er van een dubbele hoogte sprake is.

Oriëntatie

De bebouwing langs het stationsplein, de Mr. Treublaan en het spoor staat in de rooilijn. De meeste entrees van de verschillende functies liggen aan deze buitengevels, bij voorkeur op de straathoeken. De entree voor gemotoriseerd verkeer bevindt zich aan de Mr. Treublaan, ongeveer ter hoogte van de huidige Van der Kunstraat. De auto wordt vanaf dat punt zo snel mogelijk naar de (half) verdiepte parkeergarage geleid. Vanaf de entree aan de Mr. Treublaan gaat een openbare wandelroute door het binnengebied naar het stationsplein, dwars door de buurt. Het principe van de architectonische plint geldt ook hier. De woningen zijn met hun voorkant naar de wandelroute gericht. Op de begane grond bevinden zich zoveel mogelijk ramen en voordeuren zodat er "ogen op straat " zijn.

Expressie

In het beeldkwaliteitskader zijn handvaten voor de architectonische vormgeving gegeven. De nieuwe Van der Kunbuurt heeft vooral een woonbestemming die om een menselijke maat in de architectuur en tussen gebouwen vraagt. De sociale plint met "ogen op straat" zal daarbij helpen maar er is meer nodig. Het is gewenst dat het verschil tussen de zachte binnenzijde en stedelijke buitenzijde van de buurt ook in de architectuur tot uitdrukking wordt gebracht. Datzelfde geldt voor het verschil in woningtypes. Die gaan niet schuil achter een neutrale gevel maar zorgen juist voor meer expressie. De hoger gelegen appartementen worden bij voorkeur door middel van portieken ontsloten zodat lange (en in de praktijk vaak doodse) galerijen voorkomen worden. Is een galerij onontkoombaar, dan is deze voldoende breed zodat die echt gebruikt kan worden. Een galerij mag bovendien niet te lang zijn.

De toren bij het station vormt een onlosmakelijk onderdeel van de nieuwe Van der Kunbuurt en krijgt een uitstraling die past bij de woonfunctie. De vormgeving van de toren zoekt daarbij ook aansluiting bij die van de andere

torens in het hoogbouwensemble van Amsteloever, ze vormen een familie. Dat betekent dat de opbouw uit een basement, middenstuk en beëindiging met een overwegend vierkante hoofdvorm bestaat.

Openbare ruimte

De Mr. Treublaan, Weesperzijde, het stationsplein en de zone langs het spoor vormen de belangrijkste openbare ruimte rondom de Van der Kunbuurt. De Mr. Treublaan wordt ingericht als een laan die aansluit bij het karakter van de Vrijheidslaan. De Weesperzijde wordt ingericht als fietsstraat met ruimte voor parkeren voor bewoners met een beperking en laden en lossen. Hierdoor ontstaat er ruimte voor een brede groene oever langs de Amstel, een echt verblijfsgebied. Langs de te handhaven flat komt een breed trottoir.

Het stationsplein wordt een voetgangersgebied met een groene inrichting. Het groen wordt daarbij gebruikt om het plein te zoneren tussen een wat drukker deel aan de kant van de Leeuwenburg en een wat rustiger deel met iets meer privacy aan de kant van de Van der Kunbuurt. De zone langs het spoor is in beeld als mogelijke plek voor een (half)verdiepte fietsenstalling ten behoeve van het station. Wordt hier in een later stadium voor gekozen, dan wordt er bovenop de stalling een groene omgeving met voldoende ruimte voor sport en spel gecreëerd.

Het ontwerp van de groene buitenruimte aan de binnenzijde van de buurt wordt samen met de bewoners uitgewerkt. Een aanzienlijk deel daarvan ligt op een (half) verdiepte parkeervoorziening voor fietsen en auto's. Om een groene inrichting mogelijk te maken dient het dek voldoende gronddekking te krijgen.

Indicatieve verkaveling

Er zijn in overleg met de huidige bewoners verschillende verkavelingsprincipes onderzocht. Twee varianten bleken populair. De eerste wordt gekenmerkt door een groene binnenwereld met losse woonblokjes en collectieve ruimtes voor bewoners. De tweede variant gaat uit van meer traditionele stadsblokken met een woonstraat en besloten binnentuinen. Er is nog geen voorkeur voor een specifieke verkaveling.



De huidige strokenverkaveling opent de buurt naar alle kanten. Herontwikkeling biedt de kans om een meer besloten en rustig woon- en leefmilieu te creëren. (studie ANA architecten).



Ruime en lichte entrees van de woongebouwen.

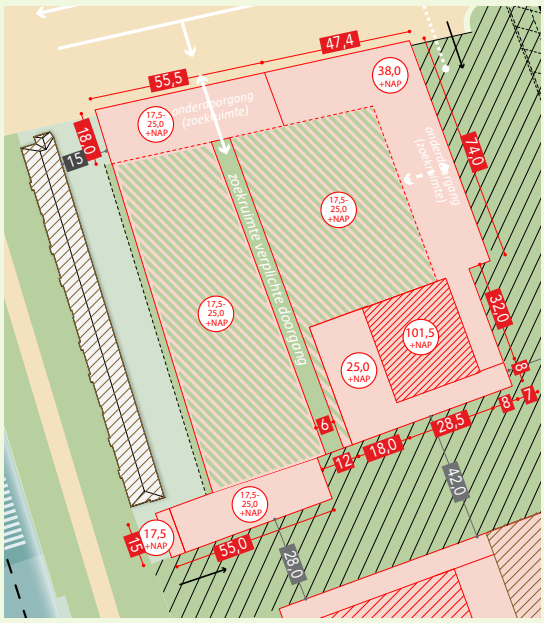


Een veilige en groene woonwereld vlakbij het station.





Deze voorbeelduitwerking laat een mogelijke uitwerking van de ontwikkellocatie zien.
De uitkoop van woonboten vindt op vrijwillige basis plaats. Op termijn zal in overleg over een herschikking worden nagedacht.



Programma (BVO)	**max. 64.400m² ***
* Dat is exclusief de bebouwing aan de Weesperzijde van 5.600m².	
wonen	60.800 - 62.900m²
kantoren	n.v.t.
voorzieningen	1.500 - 3.600m²

BVO metrage geldt voor de gehele kavel en is exclusief buitenruimtes en fiets/scooter parkeren. Parkeren van auto's en technische ruimtes met vloeren gelegen onder 0,70 meter NAP vallen niet onder het BVO.

parkeren

fiets	Minimaal: volgens norm eigen behoefte & bezoekers op eigen terrein & inpandig
scooter	Minimaal: volgens norm eigen behoefte & bezoekers op eigen terrein & inpandig
auto	Minimaal & maximaal: volgens norm bezoekersparkeerplekken in eigen parkeervoorziening

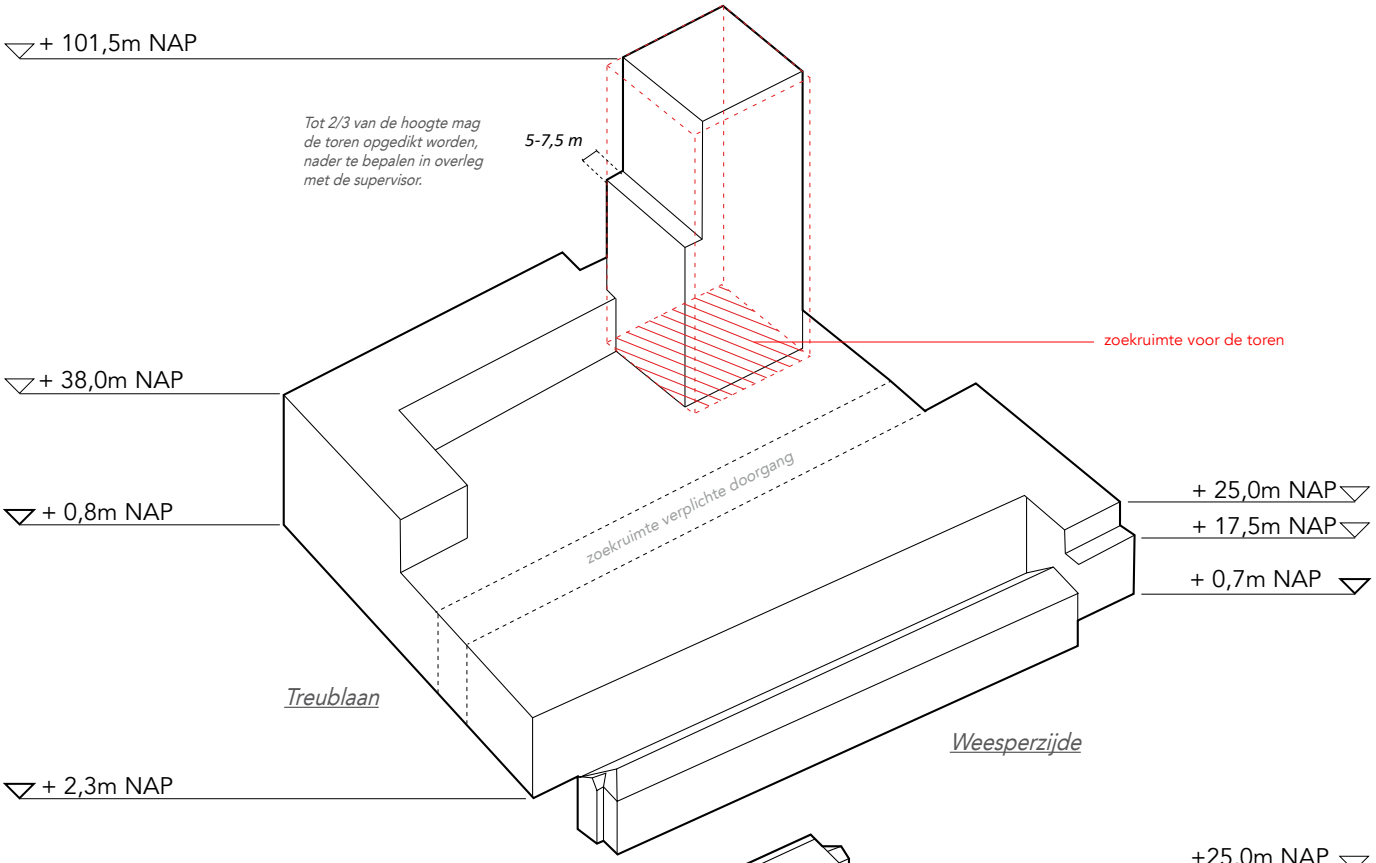
Parkeren wordt binnen de kavel opgelost.

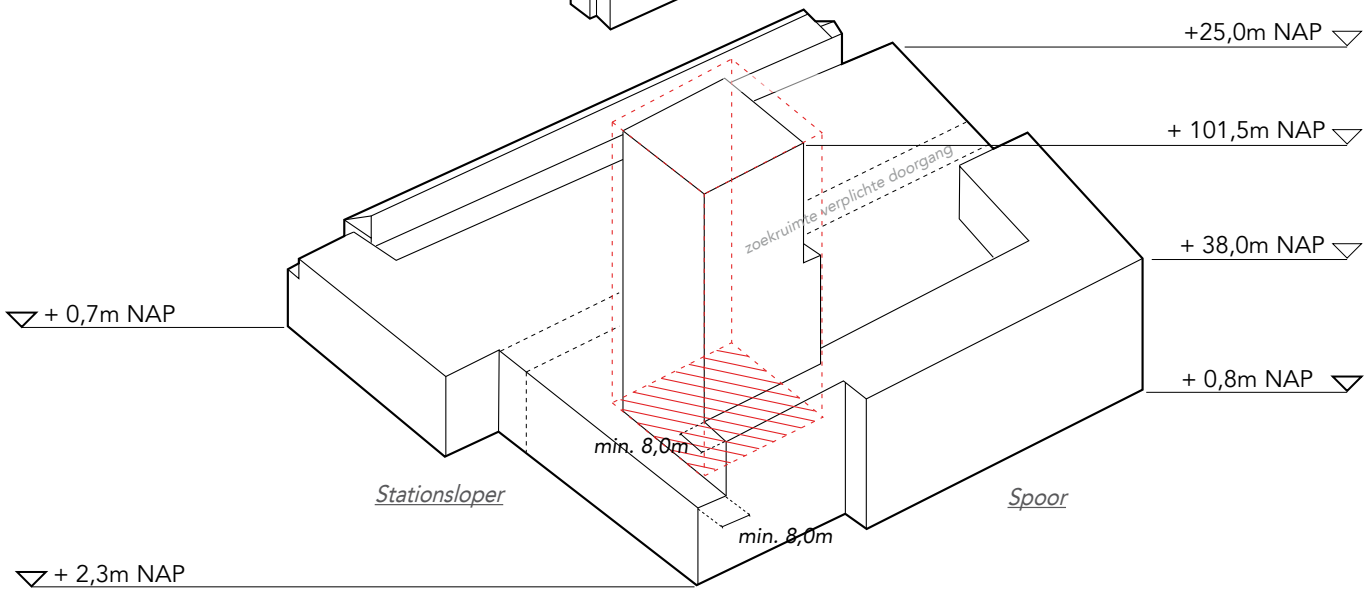
De parkeervoorziening heeft voldoende mogelijkheden voor vergroening van het dak, hierbij moet ook ruimte zijn voor bomen.

Op eigen kavel moet minimaal 3.150m² aan groen gerealiseerd zijn in de eindsituatie. (*Dit kan op daken, op eigen erf of op ondergrondse bouwlagen.*)

legenda

- bouwvlak met verplichte rooilijn bebouwingspercentage 80 -100%
- bouwvlak met indicatie rooilijn
- 22 indicatie maximale bouwhoogte NAP
- zoekruimte voor toren
- gebouwen staan min. 12 meter uit elkaar bebouwingspercentage max. 35%
- tuinen privé
- te behouden deel / transformatie
- onderdoorgang (mogelijk)
- onderdoorgang (verplicht)
- ruimte voor voetgangers, fietsers en autos
- expeditie
- route auto-ontsluiting
- zoekruimte fietsenstalling (met indicatieve toegang)
- ruimte voor voetgangers en fietsers





Voor de toren geldt een zoekruimte binnen het gearceerde vlak. Voor de toren geldt dat het bovenste 1/3 deel overwegend vierkant is. Het maximale vloeroppervlakte per verdieping in dit deel is 750 m². Er is nog geen maat bepaald voor de verhouding tussen lengte en breedte van het bovenste 1/3 deel van de toren, dit zal in overleg met de supervisor worden gedaan. De onderste 2/3 mag aan één zijde van de toren worden opgedikt tot in de bouwenvelop aangeduide maatvoering. Een dergelijke opdikking kan ook door de toepassing van buitenruimtes worden bereikt. Wordt hiervan afgezien dan ontstaat een lange slanke toren uit één stuk. In dat geval dient de bovenste 1/3 architectonisch te worden verbijzonderd zodat het principe van voet, middenstuk en beëindiging behouden blijft.

Het totaal te realiseren BVO in de bouwenvelop bedraagt 64.400 m² en is exclusief de oppervlakte van buitenruimtes. Bij de volumebepaling is uitgegaan van bouwlagen voor wonen met een hoogte van circa 3 meter en voor kantoren van circa 3,5 meter. De plint heeft tot een diepte van 5 meter uit de gevel een hoogte van 6 à 7 meter. In het geval van een woonplint volstaat een architectonische plint van 2 lagen met een begane grond hoogte van minimaal 3,5 meter.

Buitenruimtes zijn integraal onderdeel van de architectuur. Balkons mogen worden gecombineerd met een loggia. Tot een hoogte van 38 meter NAP zijn buitenruimtes tot 2,5 meter buiten het gevelvlak toegestaan. Vanaf 38 meter NAP mogen buitenruimtes tot 1 meter buiten het gevelvlak steken. Deze 1 meter uitkraging telt niet mee in het vloeroppervlakte van de toren (750 m2). Indien nodig, daar waar het gevelvlak van de toren op de rand van de zoekruimte ligt, mag de 1 meter uitkraging van het balkon ook door de zoekruimte prikken, mits dit privaatrechtelijk en boven de openbare ruimte mogelijk is.

Een goed windklimaat is belangrijk voor een openbare ruimte waar voetgangers en fietsers zich prettig voelen. Rond de entree(s) van een gebouw is een A windklimaat wenselijk maar is een B klimaat ook acceptabel. Langs de overige gevels is het streven een A/B windklimaat en kan bij uitzondering een C klimaat optreden. Bij hoge uitzondering mag er in de openbare ruimte een minder goed windklimaat optreden mits dat geen hinderlijke situatie oplevert. Het windhinderonderzoek is verplichtend en gebeurt in samenwerking met de gemeente. Hebben maatregelen en voorzieningen in of rond het gebouw om een goed windklimaat te bereiken effect op de uitstraling van het gebouw, dan worden die in overleg met de supervisor bepaald.



4.3 Amstelstation

Huidige situatie

eigenaar	NS/ProRail
grondpositie	eigen grond
BVO	55 m² (kiosk)
gebruik	openbare ruimte en kiosk

vigerend bestemmingsplan

openbare ruimte, kleinschalige detailhandel en spoorreservering

Toekomstige situatie

In het plan wordt het mogelijk gemaakt om een tweede stationshal met een beperkte uitbreiding van detailhandel te realiseren. De hal staat los van de stationsoverkapping die onderdeel van het rijksmonument is. Voor de bijbehorende fietsenstalling zijn twee opties in beeld: (half) verdiept langs de spoordijk richting de Mr. Treublaan of geheel verdiept onder het stationsplein richting de Amstel. De 12 meter brede spoorreservering blijft in alle gevallen intact.

Oriëntatie

De nieuwe stationshal staat op het snijpunt van de stationspassage, het stationsplein, het groene talud richting de Mr. Treublaan waar een (half)verdiepte fietsenstalling kan komen en de parkeerbak tussen het station en de Leeuwenburg waar de wandelroute richting het Amstelplein een upgrade behoeft. De hal heeft een langwerpige footprint evenwijdig aan het spoor. De westgevel is de hoofdgevel die primair op de Amstel is gericht. De korte gevels aan de noord- en zuidzijde doen daar qua representativiteit niet voor onder. De minimale bouwhoogte is in ieder geval gelijk aan de plinten rondom het stationsplein (6 à 7 meter). De maximale bouwhoogte is 10 meter t.o.v. het omliggende maaiveld.

Expressie

In het beeldkwaliteitskader zijn handvaten voor de architectonische vormgeving gegeven. De stationshal krijgt een transparante en representatieve uitstraling die op een subtiele manier refereert aan het historische stationsgebouw van architect H.J. Schelling. Daarbij is ruimte voor het toevoegen van een verticaal accent aan de overwegend horizontale hoofdvorm. Dit accent heeft een kleine footprint van niet meer dan 5 m² en is maximaal 20 meter hoog.

Openbare ruimte

Het stationsplein, de zone langs het spoor richting de Mr. Treublaan en de parkeerbak richting het Amstelplein vormen de belangrijkste openbare ruimte rondom het station. Het stationsplein wordt een voetgangersgebied met een groene inrichting, ook als er voor een ondergrondse stalling onder het plein gekozen wordt. De entree van de stalling bevindt zich in dat geval aan de

Weesperzijde. Ook de zone langs het spoor is in beeld als plek voor een (half)verdiepte fietsenstalling. De entree bevindt zich dan aan de Mr. Treublaan waarvan het profiel juist aan die zijde zal worden verbreed. Wordt voor deze laatste optie gekozen, dan wordt er bovenop de stalling een groene omgeving met voldoende ruimte voor sport en spel gecreëerd. Het hoogteverschil tussen het stationsplein en de lager gelegen Van der Kunbuurt wordt in alle gevallen door trappen en een hellingbaan overbrugd.

De parkeerbak wordt deels overdekt ten behoeve van een comfortabele loop vanuit het station richting het Amstelplein waar zich een concentratie van kantoren bevindt. De gedeeltelijke overdekking van de bak is bovendien gunstig voor de Leeuwenburg waar, in het kader van de beoogde herontwikkeling, een publieksgerichte plint met entrees zal worden gemaakt. De bak blijft in alle gevallen geschikt voor expeditieverkeer. Bovendien is er ruimte voor MAAS (Mobility As A Service) concepten. De exacte invulling zal in een latere fase worden bepaald. Dan zal ook worden onderzocht of er een additionele ontsluiting voor expeditieverkeer aan de noordzijde van het station nodig is.

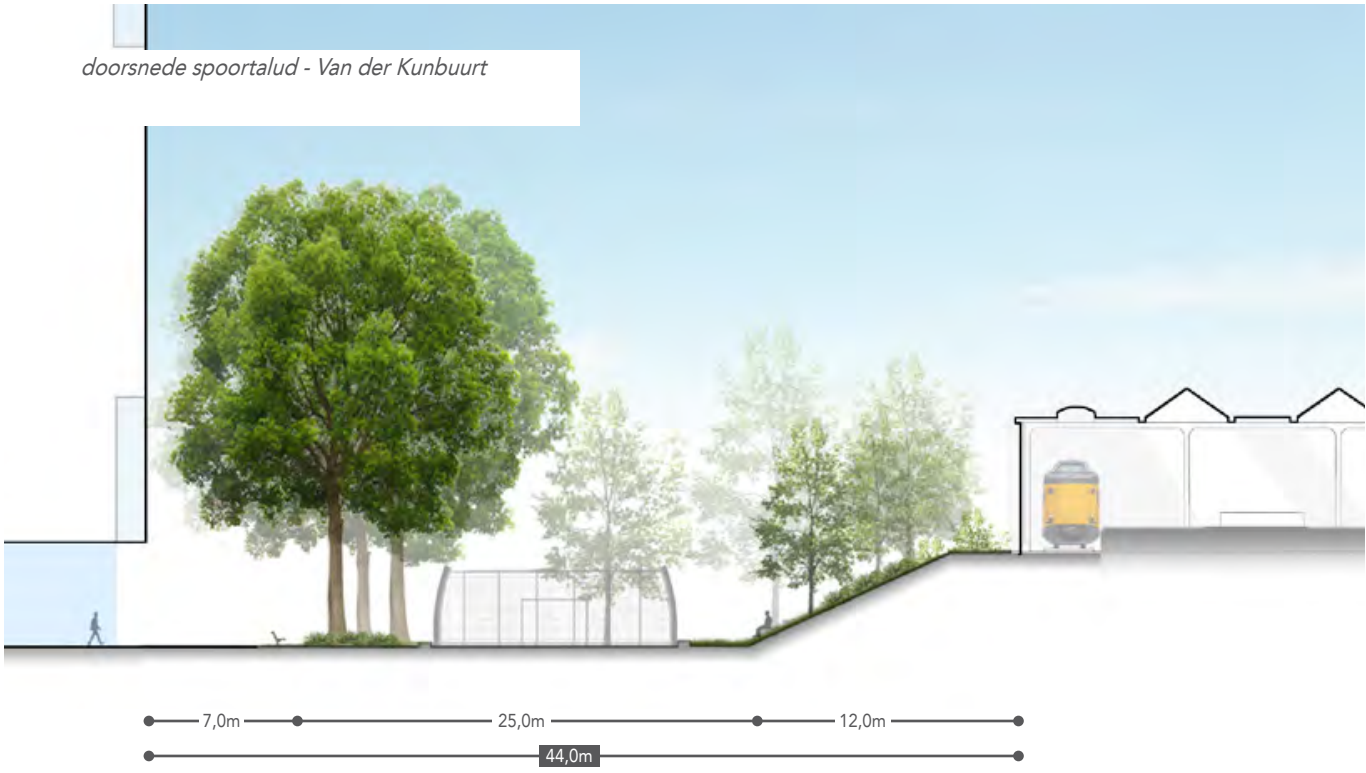
Indicatieve verkaveling

De voorbeelduitwerking laat de maximale omvang van de stationshal zien, inclusief een indicatie van het tussenstuk waardoor de hal loskomt van de stationsoverkapping. Het tussenstuk heeft ook praktisch nut in relatie tot de spoorreservering waarmee rekening dient te worden gehouden.



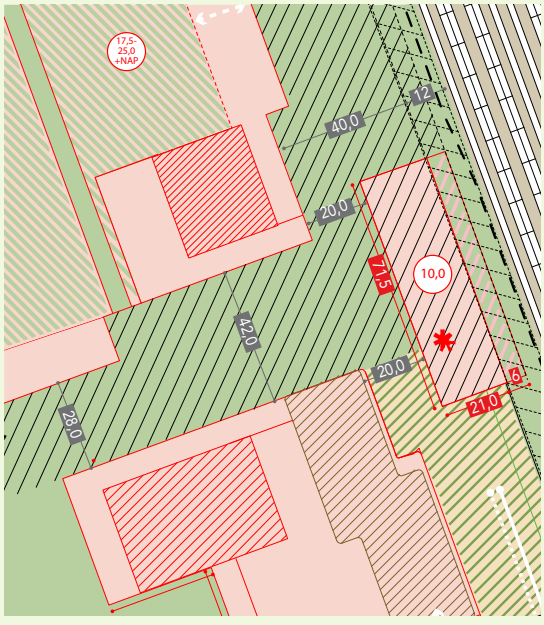
Het opgetilde groen op het Mahlerplein fungeert tevens als zitplek tussen de middag.

doorsnede spoortalud - Van der Kunbuurt





Deze voorbeelduitwerking laat een mogelijke uitwerking van de ontwikkellocatie zien.



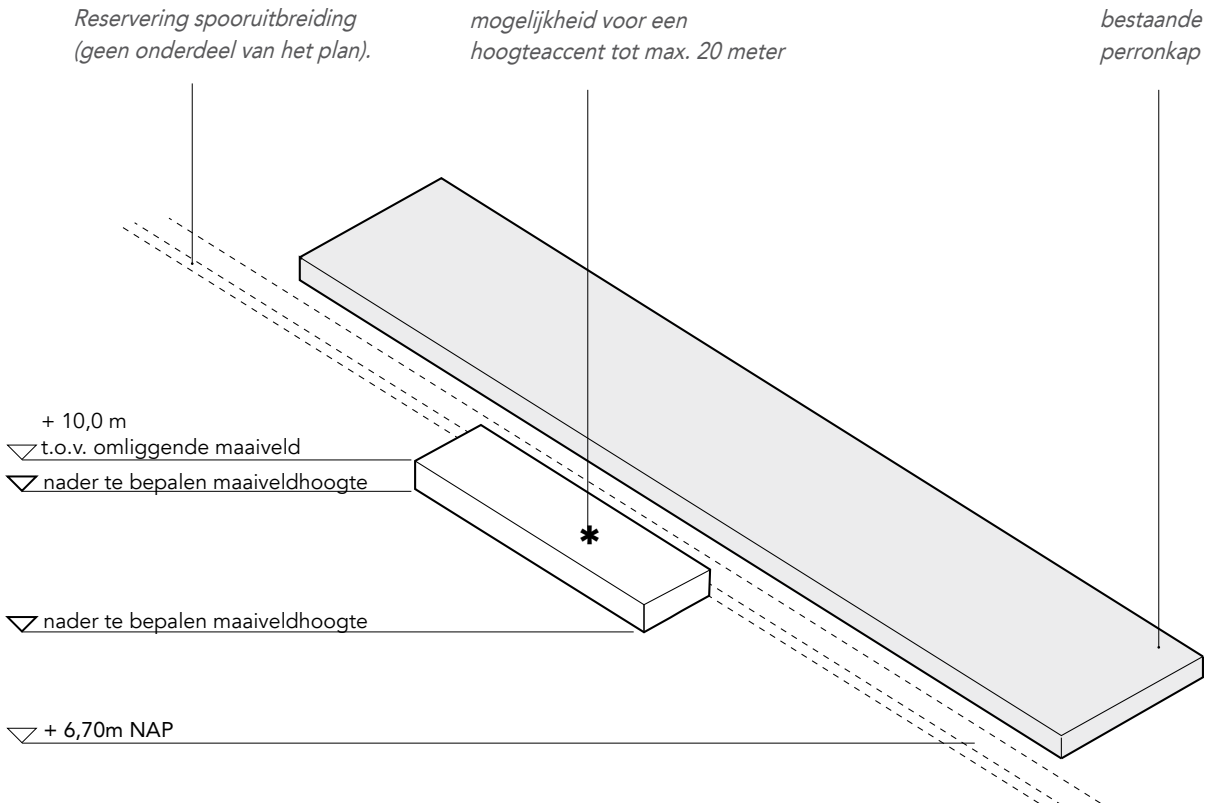
legenda

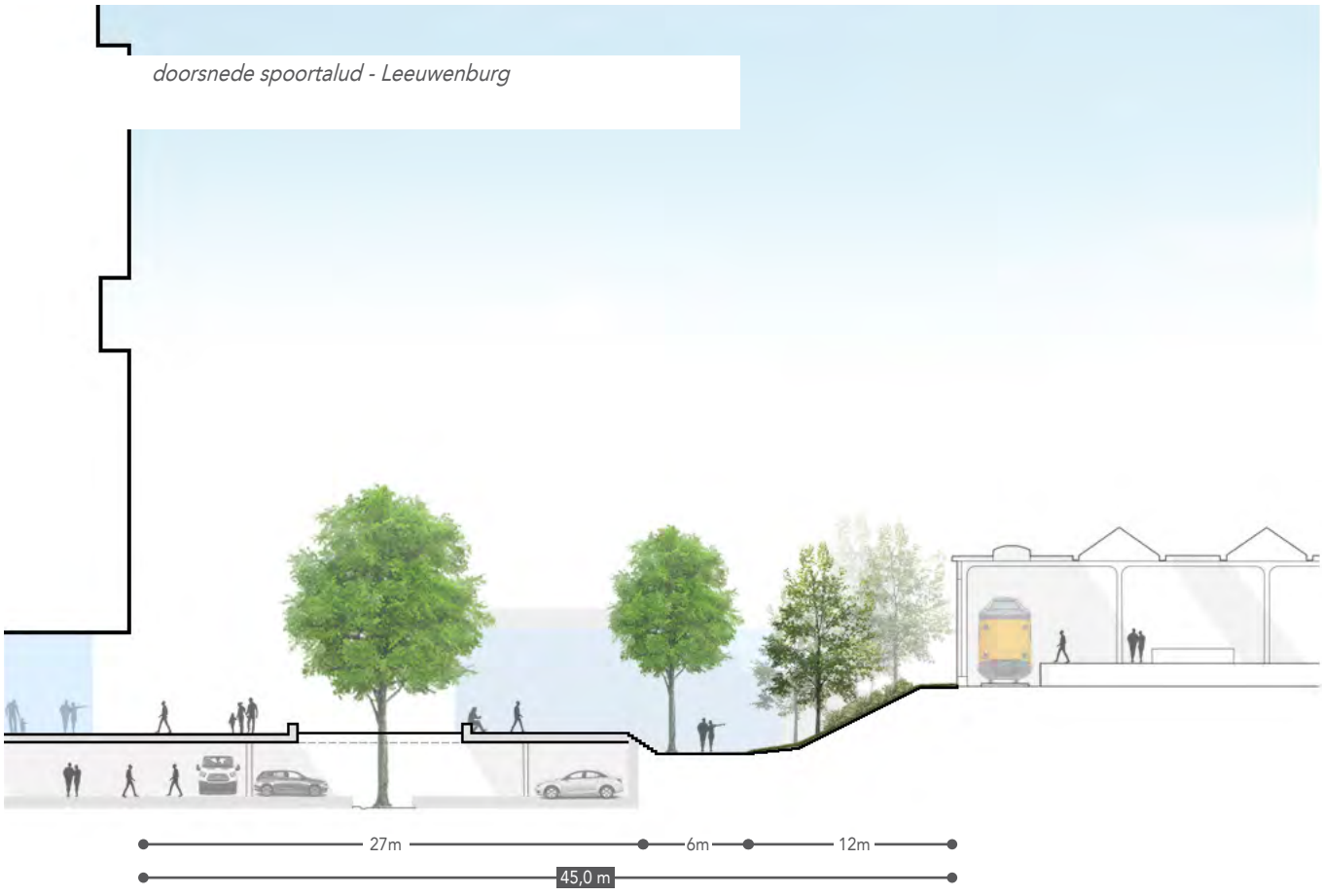
Programma (BVO)	max. 1.400 m²
wonen	n.v.t.
kantoren	n.v.t.
com. voorzieningen	max. 300 m² (netto)

De bouwhoogtes worden gemeten vanaf een nader te bepalen maaiveldhoogte.

Op eigen kavel moet minimaal 390m² aan groen gerealiseerd zijn in de eindsituatie. (*Dit kan op de daken.*)

- bouwvlak met maximale rooilijn
- 22 indicatie maximale bouwhoogte
- ruimte voor voetgangers en fietsers
- * mogelijkheid voor een hoogteaccent tot max. 20 meter
- mogelijk afgedekte parkeerbak
- expeditie
- route auto-ontsluiting
- zoekruimte fietsenstalling
- ruimte voor bouwvlak in afstemming met mogelijk toekomstige spooruitbreiding





doorsnede spoortalud - Leeuwenburg

4.4 Leeuwenburg

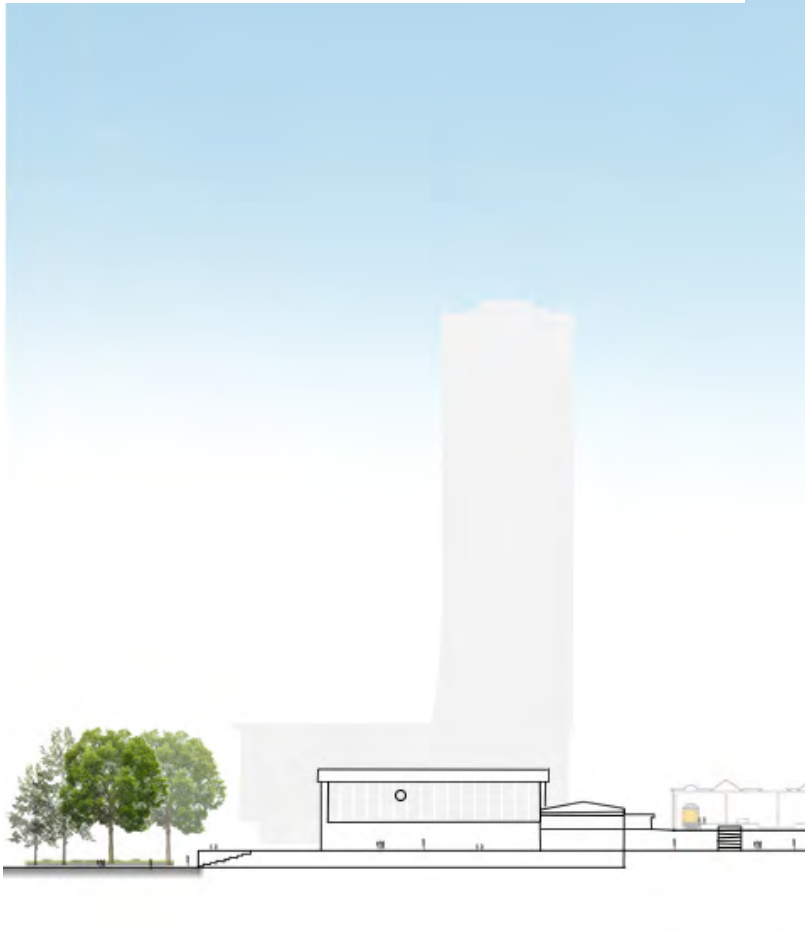
Huidige situatie
De Leeuwenburg is een belangrijk anker in het gebied. Binnen de verdichtingsopgave rondom het Amstelstation is de herontwikkeling van de Leeuwenburg de schakel die het kantorencluster aan het Amstelplein met de woonomgeving van de Van der Kunbuurt samenbrengt. Leeuwenburg is samen met de Van der Kunbuurt de begrenzing van het nieuwe stationsplein uitlopend in het Rivierenplein. Het nieuw te vormen hart van Amsteloever.

eigenaar	Vastint Netherlands BV
grondpositie	eigen grond
BVO	50.095 m^2 (volgens bestemmingsplan)
gebruik	kantoor en onderwijsvoorziening
aantal parkeerplaatsen	294 (inpandig en buiten op terrein)

vigerend bestemmingsplan
gemengde bestemming met kantoor en maatschappelijk dienstverlening in de vorm van onderwijsvoorziening.

Toekomstige situatie
De Leeuwenburg is de schakel tussen het Amstelstation, het wonen in de Van der Kunbuurt en de kantoren rondom het Amstelplein. De bestaande schijf langs het spoor wordt behouden, verduurzaamd en hergebruikt en er worden meerdere verdiepingen aan toegevoegd. Het lagere deel mag geheel of gedeeltelijk worden gesloopt. De nieuwbouw langs het stationsplein, het Rivierenplein en de fietsroute naar het Amstelplein ("diagonaal") heeft maximaal de hoogte van de eerste huidige horizontale snede ("inkraging") in de schijf, hetgeen correspondeert met circa 23,5 meter NAP meter vanaf maaiveld. Verder vanaf de openbare ruimte bedraagt de bouwhoogte van de nieuwbouw maximaal 39 meter NAP. Vanuit het basement van dit adaptieve stadsblok rijst een toren van maximaal 136 meter NAP op die dusdanig is gepositioneerd dat het samen met de andere torens van het hoogbouwensemble een spannend en toch harmonieus geheel vormt. Het is daarbij belangrijk dat ze zoveel mogelijk langs elkaar heen kijken.
De nieuwe Leeuwenburg huisvest een mix van wonen, kantoren en voorzieningen. Gezien de schakelfunctie van het gebouw is de vormgeving en programmering van de plint essentieel. Dit is ten behoeve van een programmering met een uitnodigend en levendig karakter, bij voorkeur ook in de avonduren. De meeste voorzieningen komen in de gevelwand langs het stationsplein en Rivierenplein, waarbij de hoek bij het station veel potentie heeft. Richting de Amstel is het gewenst om boven de plint woningen te realiseren zodat er voldoende "ogen op straat" zijn. Voorzieningen langs de fietsroute naar het Amstelplein, waar de rooilijn ten gunste van de openbare ruimte zal worden teruggelegd, zijn eveneens wenselijk. Datzelfde geldt aan de kant van het spoor waar de bestaande wandelroute naar het Amstelplein een upgrade verdient.

doorsnede over de oost- en westzijde van het Amstelstation (met rechts de Leeuwenburg)



Ook als er sprake is van een werkprogramma op de begane grond, dient er sprake te zijn van fysieke dan wel visuele interactie met de straat.

Oriëntatie
De Leeuwenburg krijgt een alzijdige oriëntatie met representatieve op het maaiveld aansluitende gevels en entrees. Indien het verdiepte maaiveld aan de oostgevel niet wordt afgedekt is deze gevel hiervan vrijgesteld. Alle gevels, met uitzondering van de bestaande bebouwing, hebben als uitgangspunt een plinthoogte van 6 à 7 meter. Langs de stationspleinzijde tot om de hoek aan het Rivierenplein heeft de begane grond tot een diepte van circa 5 meter de volledige plinthoogte. Van de plinthoogte kan vanwege aansluiting aan de bestaande bebouwing op basis van een onderbouwd architectonisch voorstel worden afgeweken. De plinthoogte is in zo'n geval minimaal 4 meter. De entree van de toren bevindt zich aan het stationsplein en/of aan de diagonaal. Naast de hoek bij het station, verdient ook de gevel aan het Rivierenplein extra aandacht. De ligging aan de rivier maakt het tot een plek met allure. De ligging op de overgang naar de woonbebouwing van de Omval vraagt daarnaast om een functie met betekenis voor de buurt.
De entree van de inpandige fietsenstalling bevindt zich tussen de Leeuwenburg en de Rembrandttoren. De ondergrondse parkeervoorziening wordt, net als in de huidige situatie, ontsloten via het Amstelplein en de lager



gelegen bak langs het spoor waar zich tevens het halen en brengen en de expeditie bevinden. Utilitaire voorzieningen zoals transformatoren worden opgenomen in het gebouw, bij voorkeur ondergronds.

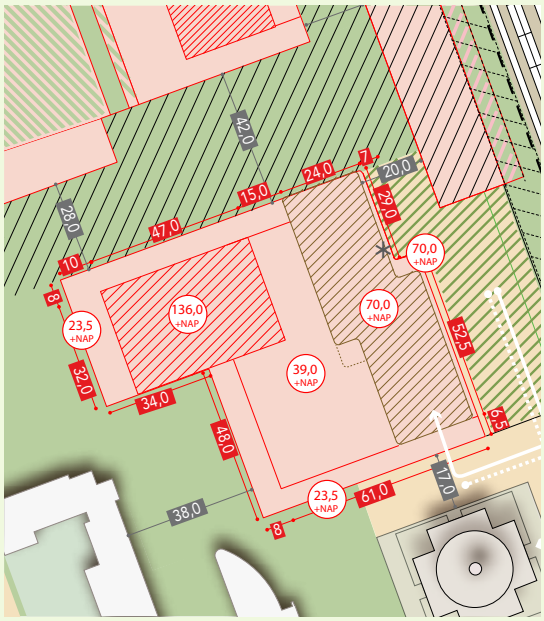
Expressie
In het beeldkwaliteitskader zijn handvaten voor de architectonische vormgeving gegeven. De verduurzaming en het hergebruik van de schijf kan bouwtechnische consequenties voor de bestaande gevel hebben. Is dat het geval, dan gebeurt dat in de geest van de oorspronkelijke brutalistische beeldtaal. Dat geldt niet voor het deel boven de tweede horizontale snede waar een hedendaagse interpretatie denkbaar is: een iconische bekroning van een iconisch gebouw. De nieuwbouw heeft dezelfde insteek. Dat wordt een hedendaagse toevoeging die naadloos op de schijf en op de openbare ruimte aansluit. De vormgeving van de toren zoekt daarbij ook aansluiting bij die van de andere torens in het hoogbouwensemble van Amsteloever, ze vormen een familie. Dat betekent dat de opbouw uit een basement, middenstuk en beëindiging met een overwegend vierkante hoofdvorm bestaat. Tot 2/3 van de bouwhoogte mag de toren aan een zijde worden opgedikt.

Openbare ruimte
Het stationsplein, het Rivierenplein, de fietsroute naar het Amstelplein en de wandelroute langs het spoor vormen de belangrijkste openbare ruimten rondom de Leeuwenburg. Het stationsplein wordt een voetgangersgebied met een groene inrichting; de bestaande luifels, betonnen keermuren ed. worden verwijderd. Bij het ontwerp van de Leeuwenburg dient rekening te worden gehouden met het geleidelijk aflopende hoogteverschil tussen het station en het Rivierenplein dat op de waterkering ligt. Het Rivierenplein wordt de ontmoetingsplek van het gebied. Het huidige plantsoen wordt heringericht tot een aangenaam verblijfsgebied. De autoroute tussen de Berlagebrug en de Omval blijft behouden maar dan als onderdeel van een fietsstraat.

Het terugleggen van de rooilijn langs de fietsroute naar het Amstelplein biedt de mogelijkheid om deze openbare ruimte het karakter van een verblijfsgebied te geven. Diezelfde ambitie geldt voor het gebied langs het spoor. De parkeerbak wordt deels overdekt ten behoeve van een comfortabele loop vanuit het station met zo min mogelijk hoogteverschillen en andere obstakels. Het ontvangstmilieu van de Leeuwenburg mag iets hoger liggen zodat het aansluit op de huidige begane grond van het gebouw. De inrichting hiervan sluit aan bij die van de openbare ruimte in de omgeving. Tevens is het de wens om het -1 niveau in de bak, waar zich de drop-off bevindt, een upgrade te geven.



Deze voorbeelduitwerking laat een mogelijke uitwerking van de ontwikkellocatie zien.
De uitkoop van woonboten vindt op vrijwillige basis plaats. Op termijn zal in overleg over een herschikking worden nagedacht.



Programma (BVO)	**max. 88.000 m²**
wonen	10.000 - 42.000 m²
kantoren	42.000 - 75.000 m²
com. en /of maat. voorzieningen	3.000 - 4.500 m²

BVO metrage geldt voor de gehele kavel en is exclusief buitenruimtes en fiets/scooter parkeren. Parkeren van auto's en technische ruimtes met vloeren gelegen onder 1,00 meter NAP vallen niet onder het BVO.

parkeren

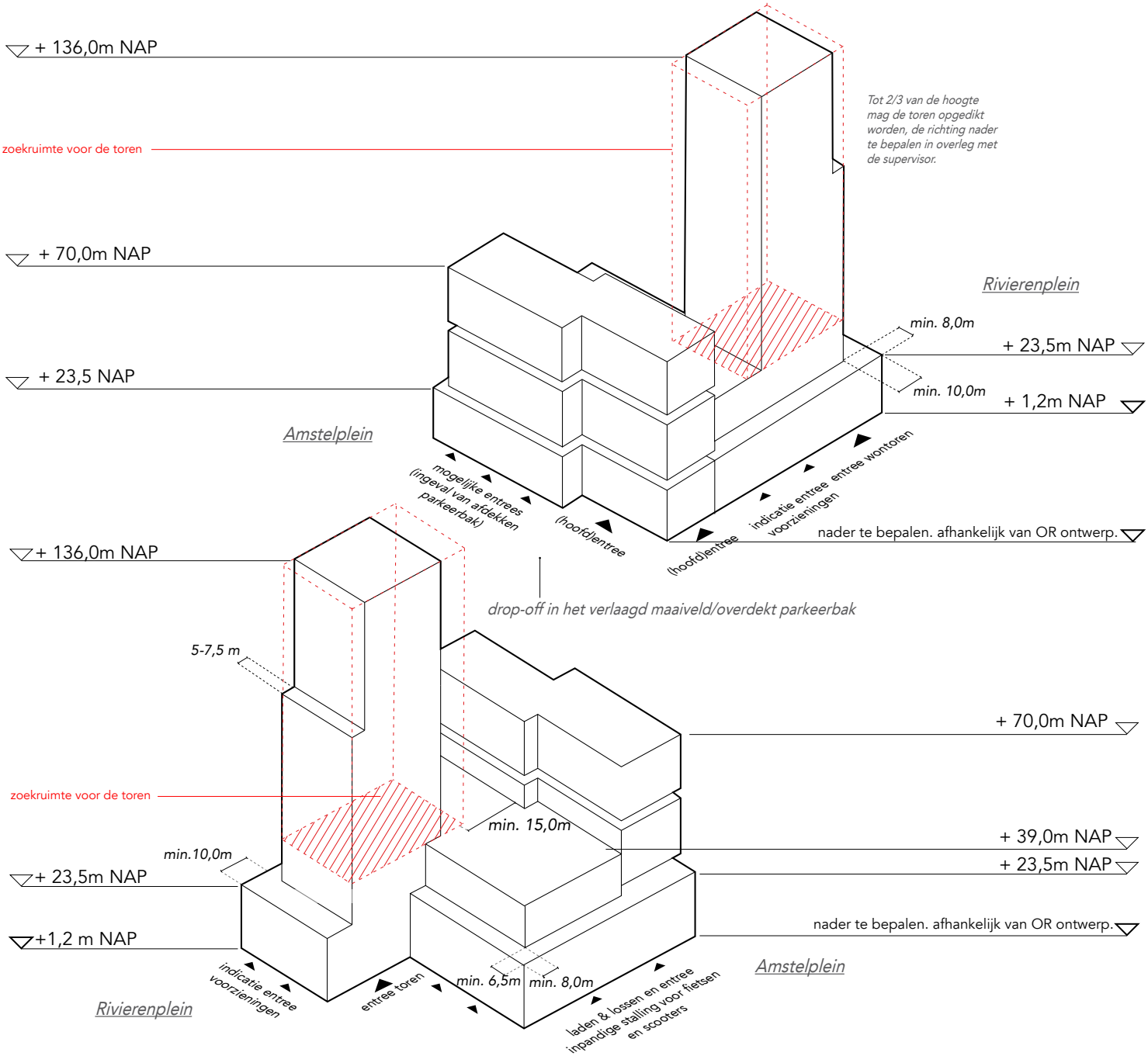
fiets	Minimaal: volgens norm eigen behoefte op eigen terrein & inpandig
scooter	Minimaal: volgens norm eigen behoefte op eigen terrein & inpandig
auto	Minimaal & maximaal: volgens norm bezoekersparkeerplekken in eigen parkeervoorziening

Parkeerbehoefte wordt ondergronds in eigen parkeervoorziening opgelost.

Op eigen kavel moet minimaal 2.950m² aan groen gerealiseerd zijn in de eindsituatie. (*Dit kan op de daken of op eigen erf.*)

legenda

- bouwvlak met maximale rooilijn
- verdikking van de gevel oudbouw nader te bepalen (*)
- 22 indicatie maximale bouwhoogte NAP
- zoekruimte voor toren
- te behouden deel (met ruimte voor optopping en aanpassing rooilijnen)
- zoekruimte ondergrondse fietsenstalling
- ruimte voor voetgangers en fietsers
- mogelijk afgedekte parkeerbak
- ruimte voor voetgangers, fietsers en auto's
- route auto-ontsluiting
- expeditie



De toren mag schuiven binnen de zoekruimte, het gearceerde vlak in de bouwenvelop. Voor de toren geldt voor het bovenste 1/3 deel een overwegend vierkant hoofdvorm. Het maximaal vloeroppervlak van dit deel is 950 m² per laag. Er is nog geen maat bepaald voor de verhouding tussen lengte en breedte van het bovenste 1/3 deel van de toren, dit zal in overleg met de supervisor worden gedaan. Buitenruimtes mogen bijdragen aan het bereiken van een overwegend vierkante hoofdvorm. De onderste 2/3 van de toren mag aan één zijde worden opgedikt tot wat in de bouwenvelop maximaal is toegestaan. Wordt hiervan afgezien dan ontstaat een lange slanke toren uit één stuk. In dat geval dient de bovenste 1/3 architectonisch worden verbijzonderd zodat het principe van voet, middenstuk en beëindiging behouden blijft.

Het totaal te realiseren BVO in de bouwenvelop bedraagt 88.000 m² en is exclusief de oppervlakte van buitenruimtes. Bij de volumebepaling is uitgegaan van bouwlagen voor wonen met een hoogte van circa 3 meter en voor kantoren van circa 3,5 meter. De plint heeft tot een diepte van 5 meter uit de gevel een hoogte van 6 à 7 meter. Van deze plinthoogtes kan worden afgeweken indien hiermee een betere aansluiting op te handhaven bebouwing ontstaat. In dat geval wordt uitgegaan van een minimale plinthoogte van 4 meter. In het geval van een woonplint volstaat een architectonische plint van 2 lagen met een begane grond hoogte van minimaal 3,5 meter.

Buitenruimtes zijn integraal onderdeel van de architectuur. Balkons mogen worden gecombineerd met een loggia. Tot een hoogte van 39 meter NAP zijn buitenruimtes tot 2,5 meter buiten het gevelvlak toegestaan. Vanaf 39 meter NAP mogen buitenruimtes tot 1 meter buiten het gevelvlak steken. Deze 1 meter uitkraging telt niet mee in het vloeroppervlakte van de toren (950 m2). Indien nodig, daar waar het gevelvlak van de toren op de rand van de zoekruimte ligt, mag de 1 meter uitkraging van het balkon ook door de zoekruimte prikken, mits dit privaatrechtelijk en boven de openbare ruimte mogelijk is.

Een goed windklimaat is belangrijk voor een openbare ruimte waar voetgangers en fietsers zich prettig voelen. Rond de entree(s) van een gebouw is een A windklimaat wenselijk maar is een B klimaat ook acceptabel. Langs de overige gevels is het streven een A/B windklimaat en kan bij uitzondering een C klimaat optreden. Bij hoge uitzondering mag er in de openbare ruimte een minder goed windklimaat optreden mits dat geen hinderlijke situatie oplevert. Het windhinderonderzoek is verplichtend en gebeurt in samenwerking met de gemeente. Hebben maatregelen en voorzieningen in of rond het gebouw om een goed windklimaat te bereiken effect op de uitstraling van het gebouw, dan worden die in overleg met de supervisor bepaald.

4.5 Delta Lloyd

Huidige situatie
De voormalige Delta Lloyd kenmerkt zich door zijn oriëntatie op de Amstel. Het gebouw is opgebouwd in een drieslag. Beginnend met een klein volume aan de Amstel oplopend naar een groter, zwaarder volume aan de Spaklerweg.

eigenaar	Breevast
grondpositie	eigen grond
BVO	51.950m² (bestemmingsplan ruimte)
gebruik	kantoor
aantal parkeerplaatsen	230 (inpandig en buiten op eigen terrein)
vigerend bestemmingsplan	kantoor

Toekomstige situatie
Delta Lloyd, ook wel bekend als het Tooropgebouw, ligt op een markante plek aan de Amstel. Kenmerkend voor het huidige gebouw is de drieslag van kantoorvleugels rondom een tuin die op het zuidwesten is gericht. Dat principe komt in de nieuwe situatie terug. Het is het streven grote delen van de drieslag te behouden. Daarmee blijft de essentie van de huidige structuur herkenbaar. De tuin, die nu nog afgesloten is, gaat in de toekomst gelijkmatig vloeiend over in de openbare ruimte langs de rivier. Langs de Spaklerweg schuift de rooilijn naar voren zodat deze stadsstraat door een stedelijke wand wordt begeleid.

De terugkomende en uitgebreide drieslag vormt het in hoogte variërende basement voor twee torens. De toren van maximaal 101,5 meter NAP langs de Spaklerweg past in de oplopende lijn tussen Amstelkwartier en het hoogbouwcluster rond het Amstelplein. De andere toren van maximaal 126,5 meter NAP staat weloverwogen uit het gelid ten opzichte van de andere torens in het plangebied, om de majestueuze bocht in de Amstel te duiden.

De nieuwe Delta Lloyd huisvest een mix van wonen, kantoren en voorzieningen. Door deze mix van functies krijgt de nieuwe Delta Lloyd plinten die goed aansluiten op de verschillende openbare ruimtes. De eigenaar van het complex onderzoekt de mogelijkheid om de bankvilla op het einde van de Weesperzijde-Omval te verwerven en te slopen ten gunste van groen. In de bouwenvelop wordt met deze mogelijkheid rekening gehouden, evenals met behoud van de bankvilla. In het laatste geval beperkt de nieuwbouw zich tot de eigen kavel en kan maximaal 100.000 m² BVO worden gerealiseerd.

Het werken oriënteert zich waarschijnlijk vooral op de Spaklerweg. De hoogte van de plint is daarbij afhankelijk van de aansluiting op de vloeren van bestaande bebouwing. De plint heeft bij voorkeur een hoogte van 6 à 7 meter ten behoeve van een programmering met een uitnodigend en levendig karakter, bij voorkeur ook in de avonduren. Ook als er sprake is van een werkprogramma op de begane grond, is er sprake van interactie met de straat. De ruimte rondom het gebouw geeft op verschillende plekken aanleiding voor het vestigen van bijzondere voorzieningen. Deze voorzieningen liggen bij voorkeur aan de drukkere publieksgerichte ruimtes en in mindere mate aan de stillere woonzijdes van het gebouw.

Oriëntatie
De gevels van Delta Lloyd langs de Spaklerweg en richting de Amstel zijn belangrijk en krijgen een representatief karakter. De plint langs de Spaklerweg en op de kop bij de Omvalbrug heeft hier tot circa 5 meter diep in het bouwblok een vrije hoogte van 6 à 7 meter. Bij te handhaven onderdelen kan van deze plinthoogte op basis van een onderbouwd architectonisch voorstel worden afgeweken om een goede aansluiting op de bestaande vloeren mogelijk te maken. De plinthoogte is in zo'n geval minimaal 4 meter. In deze plint is ruimte voor publiek programma en bevinden zich entrees. Op de hoek bij de brug dient rekening te worden gehouden met het ondergrondse kabels- en leidingentracé. Dit zou door middel van een overstek op minimaal 10 meter hoogte kunnen worden opgelost. Het minimaliseren van windhinder in de flaneerzone en onder de overstek heeft de aandacht bij verdere uitwerking van de kop bij de brug.

Verder bestaat er de mogelijkheid om dwars door het gebouw een extra doorgang naar de semi openbare tuin en de woontoren aan de Amstel te creëren, bij voorkeur ter hoogte van de geplande voetgangersverbinding naar de nieuwe ontwikkeling op de plek waar nu nog café De Omval staat. Wordt daarvoor gekozen dan is deze gelijk aan de plinthoogte. Is er sprake van wonen dan volstaat een architectonische plint van ongeveer 6 à 7 meter hoog. Die bestaat uit een begane grond met een vrije hoogte van minimaal 3,5 meter en een verdieping die suggereert alsof er van een dubbele hoogte sprake is.

De entree van de inpandige fietsenstalling bevindt zich bij voorkeur aan de Spaklerweg of aan de Omval. Meerdere entrees zijn mogelijk en worden in dat geval bij voorkeur gecombineerd met woningentrees. De entree van de ondergrondse parkeervoorziening komt eveneens aan de Spaklerweg; hiervoor is een zoekruimte aangegeven. Utilitaire voorzieningen zoals transformatoren worden opgenomen in het gebouw, bij voorkeur ondergronds. De noordgevel die aan de binnenhof van de Amstelboulevard grenst dient met grote zorg te worden vormgegeven en mag zeker geen achterzijde worden.

Expressie
In het beeldkwaliteitskader zijn handvaten voor de architectonische vormgeving gegeven. Een zo groot mogelijk deel van het casco van de drieslag, waaronder de centrale kern, wordt naar huidige inzichten hergebruikt. De gevel mag daarbij worden vervangen om aan de hedendaagse eisen te voldoen. De karakteristieke horizontale lijnvoering vormt daarbij een inspiratiebron. De oorspronkelijke vormgeving van de drieslag is terug te zien in het bouwvolume waaruit de twee torens oprijzen. De architectuur van de nieuwbouw en het te handhaven casco

doorsnede Spaklerweg - Delta Lloyd



sluiten op elkaar aan, en op de openbare ruimte. Het verschil tussen de drukke Spaklerweg en de rustige Amstelzijde dient op een subtiele manier in de architectuur tot uitdrukking te worden gebracht. De vormgeving van de torens zoekt ook aansluiting bij die van de andere torens in het hoogbouwensemble van Amsteloever, ze vormen een familie. Dat betekent dat de opbouw uit een basement, middenstuk en beëindiging met een overwegend vierkante hoofdvorm bestaat.

Tot 2/3 van de bouwhoogte mag de toren aan een zijde worden opgedikt. De twee torens staan op zeer verschillende locaties en hebben mogelijk een verschillend programma. De architectonische expressie en materialisatie mogen daarom van elkaar verschillen mits het familieverband niet verloren gaat.

Openbare ruimte

De Spaklerweg en de flaneerroute langs de Amstel vormen de belangrijkste openbare ruimte rondom de Delta Lloyd. De Spaklerweg wordt opnieuw ingericht tot een lommerrijke stadsstraat met een breed trottoir en een tweerichtingenfietspad. De grote bomen die er nu staan worden ingepast. De beoogde parkachtige inrichting langs de Amstel gaat gelijkmatig vloeiend over in de semi openbare tuin van Delta Lloyd die bij voorkeur publiek toegankelijk wordt. Het hoogteverschil tussen openbaar en privé langs de Amstel bedraagt nooit meer dan 0,5 meter ten opzichte van maaiveld, vanaf waar het geleidelijk naar het gebouw mag oplopen. In een later stadium zal in overleg met de eigenaar worden bezien hoe de bereikbaarheid en privacy van de nieuwbouw daarbij gewaarborgd worden.

Streven is om het zicht tussen de oever en de Amstel te verbeteren door een vermindering van het aantal woonboten. Dat gebeurt op basis van vrijwillige verkoop door de eigenaar van de woonboot. Mocht dat een aantal keer lukken, dan zal de vrijgekomen ruimte opnieuw worden verdeeld zodat de doorkijkjes tussen de boten op logische plekken ten opzichte van zichtlijnen liggen. Ook een dergelijke herschikking gebeurt op vrijwillige basis en in overleg.

Indicatieve verkaveling

De essentie van de drieslag blijft duidelijk herkenbaar. Een deel van de vleugels wordt, voor zover nodig na sloop om de bouw van de torens mogelijk te maken, herbouwd en/of uitgebreid zonder dat het ten koste gaat van de tuin in de oksel van het gebouw. Het weghalen van de bankvilla door de eigenaar van Delta Lloyd is een grote ingreep maar creëert wel ruimte en groen op een beeldbepalende plek aan de Amstel. De mogelijkheid daartoe is daarom meer dan het onderzoeken waard.

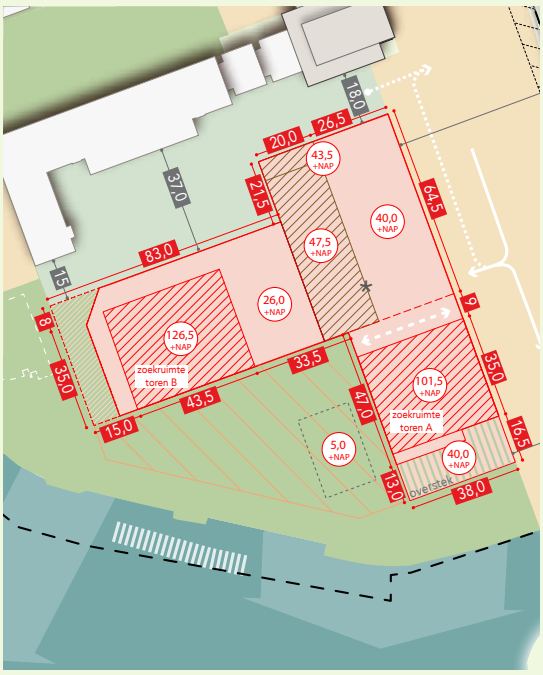
Verweving van bestaande en nieuwe bouwdelen (schets/studie mogelijk oplossing KCAP).







Deze voorbeelduitwerking laat een mogelijke uitwerking van de ontwikkellocatie zien.
De uitkoop van woonboten vindt op vrijwillige basis plaats. Op termijn zal in overleg over een herschikking worden nagedacht.



Programma (BVO)	**106.000 m² (bvo)**
wonen	26.000 - 61.000 m²
kantoren	42.000 - 77.000 m²
com. voorzieningen	1.500 - 3.000 m²

BVO metrage geldt voor de gehele kavel en is exclusief buitenruimtes en fiets/scooter parkeren. Parkeren van auto's en technische ruimtes met vloeren gelegen onder 0,40 meter NAP vallen niet onder het BVO.

parkeren

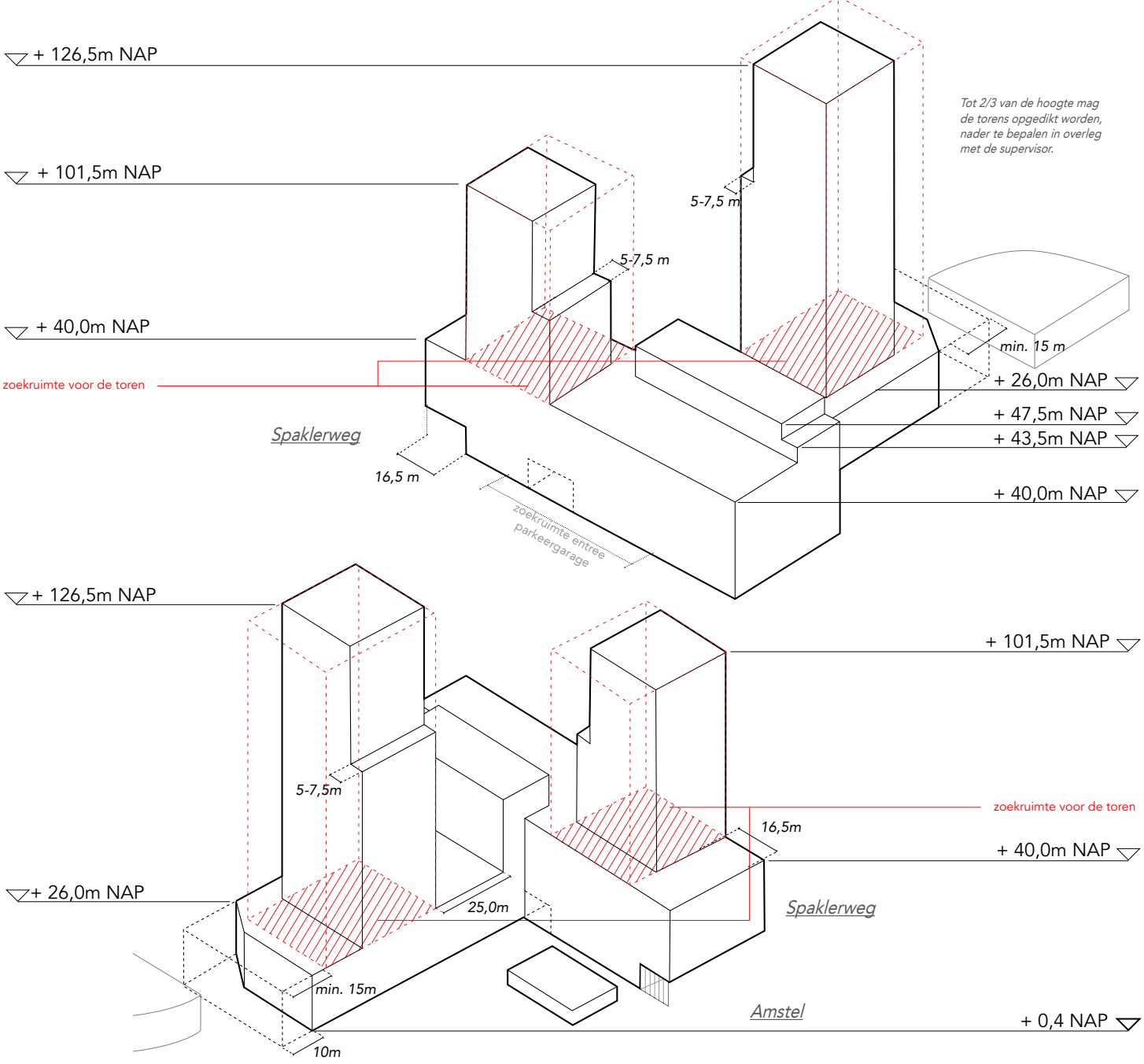
fiets	Minimaal: volgens norm eigen behoefte & bezoekers op eigen terrein & inpandig
scooter	Minimaal: volgens norm eigen behoefte & bezoekers op eigen terrein & inpandig
auto	Minimaal & maximaal: volgens norm bezoekersparkeerplekken in eigen parkeervoorziening

Parkeerbehoefte wordt ondergronds in eigen parkeervoorziening opgelost.

Op eigen kavel moet minimaal 4.250 m² aan groen gerealiseerd zijn in de eindsituatie. (*Dit kan op de daken, op eigen erf of op ondergrondse bouwlagen.)*

legenda

- bouwvlak met maximale rooilijn
- te behouden deel / transformatie
- 22 indicatie maximale bouwhoogte
- zoekruimte voor toren
- * verdikking van de gevel oudbouw nader te bepalen
- zoekruimte ondergrondse parkeergarage
- mogelijke zone voor herschikking van woonboten
- ruimte voor voetgangers en fietsers
- overstek
- ruimte voor voetgangers, fietsers en auto's
- route auto-ontsluiting
- mogelijke onderdoorgang
- max. bouwvlak bij sloop bankvilla



De torens mogen schuiven binnen de zoekruimtes, de gearceerde vlakken in de bouwenvelop. Voor de torens geldt voor het bovenste 1/3 deel een overwegend vierkant hoofdvorm. Het maximaal vloeroppervlak van dit deel is bij toren A aan de Spaklerweg 750 m² per laag en bij toren B aan de Amstel 850 m² per laag. Er is nog geen maat bepaald voor de verhouding tussen lengte en breedte van het bovenste 1/3 deel van de torens, dit zal in overleg met de supervisor worden gedaan. Buitenruimtes mogen bijdragen aan het bereiken van een overwegend vierkante hoofdvorm. De onderste 2/3 van de torens mag aan één zijde worden opgedikt tot wat in de bouwenvelop maximaal is toegestaan. Wordt hiervan afgezien dan ontstaat een lange slanke toren uit één stuk. In dat geval dient de bovenste 1/3 architectonisch worden verbijzonderd zodat het principe van voet, middenstuk en beëindiging behouden blijft.

Het totaal te realiseren BVO in de bouwenvelop bedraagt 100.000 m² dan wel 106.000 m2 en is exclusief de oppervlakte van buitenruimtes. Bij de volumebepaling is uitgegaan van bouwlagen voor wonen met een hoogte van circa 3 meter en voor kantoren van circa 3,5 meter. De plint heeft tot een diepte van 5 meter uit de gevel een hoogte van 6 à 7 meter. Van deze plinthoogtes kan worden afgeweken indien hiermee een betere aansluiting op te handhaven bebouwing ontstaat. In dat geval wordt uitgegaan van een minimale plinthoogte van 4 meter. In het geval van een woonplint volstaat een architectonische plint van 2 lagen met een begane grond hoogte van minimaal 3,5 meter.

Buitenruimtes zijn integraal onderdeel van de architectuur. Balkons mogen worden gecombineerd met een loggia. Tot een hoogte van 40 meter NAP zijn buitenruimtes tot 2,5 meter buiten het gevelvlak toegestaan. Vanaf 40 meter NAP mogen buitenruimtes tot 1 meter buiten het gevelvlak steken. Deze 1 meter uitkraging telt niet mee in het vloeroppervlakte van de torens (respectievelijk 750 m² en 850m²). Indien nodig, daar waar het gevelvlak van de toren op de rand van de zoekruimte ligt, mag de 1 meter uitkraging van het balkon ook door de zoekruimte prikken, mits dit privaatrechtelijk en boven de openbare ruimte mogelijk is.

Een goed windklimaat is belangrijk voor een openbare ruimte waar voetgangers en fietsers zich prettig voelen. Rond de entree(s) van een gebouw is een A windklimaat wenselijk maar is een B klimaat ook acceptabel. Langs de overige gevels is het streven een A/B windklimaat en kan bij uitzondering een C klimaat optreden. Bij hoge uitzondering mag er in de openbare ruimte een minder goed windklimaat optreden mits dat geen hinderlijke situatie oplevert. Het windhinderonderzoek is verplichtend en gebeurt in samenwerking met de gemeente. Hebben maatregelen en voorzieningen in of rond het gebouw om een goed windklimaat te bereiken effect op de uitstraling van het gebouw, dan worden die in overleg met de supervisor bepaald.



Bewoners hebben de plannenmakerij kritisch gevolgd. Hun wensen, ideeën en feedback hebben tot wijzigingen in het plan geleid.

5. PARTICIPATIE EN INSPRAAK

Het gemeentebestuur heeft zoals eerder aangegeven ambities voor gebied Amstelstation-Amsteloever. Deze zijn onder meer vastgelegd in de Structuurvisie Amsterdam 2040 en Koers 2025, en uitgewerkt in de Principenota uit 2017 en in voorliggend Stedenbouwkundig Plan. De planvorming voor het gebied doet de gemeente in samenwerking met betrokken grond- en vastgoedeigenaren. Bewoners en andere belanghebbenden zijn in een vroeg stadium uitgenodigd om mee te denken over de plannen, met als uitgangspunt: hoe kunnen we de plannen met de kennis en inbreng van bewoners beter maken? Hierbij is het belangrijk dat meedenken niet slechts voor een klein groepje is weggelegd. Iedereen die wil, moet mee kunnen doen. De participatie is daarom opgezet volgens het zogenaamde harmonicamodel: eerst breed uitvragen, daarna in kleinere groepen verder werken aan de uitwerking van ideeën en thema's en deze vervolgens breed terugleggen.

Hieronder leest u hoe invulling wordt gegeven aan de participatie en tot welke resultaten dit tot nu toe heeft geleid.

5.1 Uitgangspunten

Na vaststelling van de Principenota zijn in het voorjaar en zomer van 2017 een inloopbijeenkomst en een tweetal meedenksessies gehouden. Met bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden is gesproken over de onderwerpen die in het gebied belangrijk voor hen zijn en hoe deze thema's meegenomen kunnen worden in de gebiedsontwikkeling Amstelstation-Amsteloever. Het ging daarbij om onderwerpen als leefbaarheid, het grote aantal fietsers door het gebied, hinderlijk ervaren geluid van kantoorinstallaties en brommers, de stenige omgeving, gevoelens van onveiligheid (te weinig toezicht op straat), de huidige kwaliteiten van het gebied en hoe het gebied ook in de toekomst aantrekkelijk te houden voor bewoners en gebruikers.

De gemeente en de grond- en vastgoedeigenaren hebben de resultaten van de meedenksessies meegenomen in hun eerste ontwerpverkenningen. Deze fase duurde langer dan gepland, onder meer door een tussentijdse nuancering van de uitgangspunten, zoals het te ontwikkelen woningbouwprogramma. In deze periode stond de participatie van de bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden daardoor op een lager pitje. De communicatie over het project verliep met name via incidentele nieuwsberichten op de website www.amsterdam.nl/amsteloever. In het voorjaar van 2019 is het participatieproces met bewoners weer breed opgepakt, door middel van inloopavonden, doe-mee-dagen (met gezamenlijke rondwandelingen in het gebied) en bijeenkomsten van meedenkgroepen. Ook startte in 2019 een informatie- en participatietraject van Stadgenoot met bewoners van de Van der Kunbuurt over de toekomst van de buurt: herontwikkeling of behoud, in samenspraak met de gemeente. In augustus 2020 is het concept stedenbouwkundig plan door B&W vrijgegeven voor inspraak (inspraak periode van 26 augustus tot 7 oktober).

Organisatie van de participatie
Voor de inloopavonden en informatiebijeenkomst zijn flyers en buurtkranten met een weergave van de plannen huis aan huis verspreid naar de bewoners en bedrijven in het gebied en de omliggende wijken, zoals Amsteldorp, Overamstel en de Amsteldijk (oplage: 4.000 exemplaren). Verder is gebruik gemaakt van posters op publieke plekken in het gebied, nieuwsbrieven, nieuwsberichten, toelichtende video's en social media, en aanschrijving via e-mail van de belanghebbenden die eerder aangegeven hebben dat zij op de hoogte willen worden gehouden. In de communicatie is naar de webpagina (www.amsterdam.nl/amsteloever) en naar het project e-mailadres verwezen voor meer informatie en het beantwoorden van tussentijdse vragen. Ook hebben tussentijds persoonlijke gesprekken plaatsgevonden als men een specifieke vraag of aandachtspunt had. Op de website zijn de oproepen voor de participatie, de verslagen en de plannen gedeeld. Ook hebben de plannen in de media gestaan.

De volgende participatiebijeenkomsten hebben plaatsgevonden:

- 29 mei 2017 inloopbijeenkomst na vaststellen Principenota
- 8 juli 2017 meedenksessie
- 17 juli 2017 meedenksessie
- 16 mei 2019 inloopavond
- 18 mei 2019 DoeMeeDag
- 9 juli 2019 eerste bijeenkomst meedenkgroep
- 3 september 2019 tweede bijeenkomst meedenkgroep
- 8 oktober 2019 derde bijeenkomst meedenkgroep
- 9 september 2020 informatiebijeenkomst (in kader van inspraakperiode).

Daarnaast heeft op verzoek incidenteel overleg plaatsgevonden met (groepen) bewoners die hierom verzochten.
Met de bewoners van de Van der Kunbuurt hebben in 2019 en 2020 diverse bijeenkomsten plaatsgevonden (zie paragraaf Van der Kunbuurt).

In de eerste gesprekken in 2017 gaven bewoners, eigenaren en andere belanghebbenden aan dat de thema's verkeersdrukte – en veiligheid met name rond de Berlagebrug en de drukke fietsroute dwars door het gebied, de stenige omgeving / meer groen in de buurt en geluidsoverlast belangrijk werden gevonden bij de verdere planvorming. Bij de totstandkoming van dit stedenbouwkundig plan zijn deze ideeën verder uitgewerkt.

In mei 2019 zijn twee bijeenkomsten gehouden. Hierin werd teruggekeken op de onderwerpen die in 2017 waren aangedragen en de stand van zaken in de planontwikkeling werd toegelicht. Op grote posters met de thema's: 1. Ruimte voor de fiets, 2. Hergebruik is duurzaam, 3. Groen in de buurt, 4. Lekker slapen met de ramen open, 5. Stad maken, 6. Een toren om van te houden, was per thema aangegeven wat deelnemers aan de eerdere bijeenkomsten als aandachtspunten hebben aangegeven, wat het beleid van de gemeente is, welke ideeën de gemeente heeft om de door bewoners aangedragen punten te verbeteren. Bewoners werd gevraagd hun ideeën op de posters te schrijven. In de tweede bijeenkomst waren er rondwandelingen, workshops en lezingen rondom bovengenoemde thema's. Bij deze bijeenkomst waren experts op gebied van architectuur en monumenten, hoogbouw, geluid, groen en waterhuishouding uitgenodigd.

Bewoners konden op de bijeenkomsten in gesprek met de leden van het projectteam en deskundigen. Zo zijn er gesprekken gevoerd over de toenemende drukte in het gebied, hoe en waar het gebied het beste vergroend kan worden, de voorgestelde verkeersstructuur, hoe er een keuze wordt gemaakt over waar hoogbouw komt en waar niet en welke mogelijkheden er zijn de geluidsoverlast terug te brengen. Alle ideeën zijn achtergelaten op de posters.

Na deze grote bijeenkomsten konden belangstellenden zich opgeven om door te praten over specifieke thema's met een kleinere groep mensen, de zogenaamde Meedenkgroep bijeenkomsten. In het najaar van 2019 zijn in de Leeuwenburg / Hogeschool van Amsterdam drie bijeenkomsten gehouden waar bewoners hebben meegedacht over de plus- en minpunten van het plan aan de hand van de thema's verkeer, groen en hoogbouw.

Gedurende de inspraakperiode is een corona-proof informatiebijeenkomst in Dauphine gehouden, waar bewoners, ondernemers en andere belangstellenden zich verder konden informeren over het ter inzage liggende concept Stedenbouwkundig Plan Amstelstation-Amsteloever. Er was gelegenheid tot het stellen van vragen en in kleine groepen het gesprek over het plan aan te gaan. Ook was op deze bijeenkomst de maquette van het plan te zien. Deze maquette was gedurende de gehele inspraakperiode in de hal van het Amstelstation voor iedereen te bezichtigen. In de Nota van Beantwoording is het overzicht van de binnengekomen reacties en het antwoord daarop te vinden.

5.2 Draagvlak plan

Bewoners staan gemiddeld genomen niet negatief tegenover het toevoegen van woningen en voorzieningen. Enerzijds draagt dit bij aan een prettiger en sociaal veiliger leefomgeving, met meer ogen op straat en draagvlak voor de gewenste extra voorzieningen. Het tekort aan woningen in Amsterdam is voor veel (kinderen van) bewoners herkenbaar, en men begrijpt de opgave waar Amsterdam voor staat. Tegelijkertijd vreest men (nog) meer drukte in een gebied dat lange tijd 'onontdekt' was. Bewoners geven aan dat de directe omgeving van Amsteloever de laatste jaren al veel drukker is geworden, en hebben (over) last van de toenemende recreatie op het water en aan de oever en van de drukke fietsroute door het gebied. Ze verzoeken om maatregelen die deze overlast beperken, waar mogelijk zijn deze meegenomen in het plan, zoals een betere oversteekbaarheid van de fietsroute. Bewoners staan eveneens positief tegenover maatregelen om de geluidsoverlast in de openbare ruimte te dempen zoals door het toepassen van meer groen. Zij waarschuwen daarbij voor een onbedoeld neveneffect: wordt de oever mooi groen ingericht, dan leggen vaargasten juist daar aan met als gevolg dat plekken die voor de rust bedoeld zijn toch weer druk worden. Om dat te voorkomen zijn er in het plan bewust geen aanlegplaatsen gecreëerd en krijgt de oever op plekken waar een woonboot verdwijnt een drijvende groene inrichting.

Bewoners zijn kritisch over de invloed die torens op de bezonning hebben. Ook wijzen ze op het huidige matige windklimaat, dat mag niet verder verslechteren. Bij de locatie van de torens is hier zoveel als mogelijk rekening mee gehouden. Voor het windklimaat zijn regels aangegeven.

Bewoners van de Omval waren kritisch over het verplaatsen van de knip in het autoverkeer naar de Amstelboulevard waardoor zij niet meer rechtstreeks over de Weesperzijde naar het centrum en de Rivierenbuurt kunnen rijden. Ook wilden ze geen autoverkeer door de Amstelboulevard. Ook de eigenaren van Amstelplein en (deel van de) Amstelboulevard wensten behoud van de huidige verkeerssituatie aldaar. Na aanvullend verkeerskundig onderzoek is de verkeersstructuur aangepast. De Weesperzijde wordt ingericht als fietsstraat en alleen autoverkeer van De Omval wordt over de Weesperzijde geleid. De kruising verbetert hiermee voldoende.

Ook het opheffen van parkeerplaatsen aan de Weesperzijde is een punt van zorg bij de bewoners van de Van der Kunbuurt en woonbootbewoners. In het kader van autoluw en het autovrij maken van de kruising bij de Berlagebrug, voorziet het plan in een beperkt aantal parkeerplaatsen op straat.

Bewoners hebben meermaals verzocht om (meer) handhaving om geluidsoverlast van illegaal langsrijdende snorfietsen en brommers (vooral in de nacht) te voorkomen. Deze signalen zijn doorgegeven aan de handhavende afdeling van de gemeente, maar het plan zelf gaat niet over het vastleggen van extra handhaving. Wel zijn in de inrichtingsvoorstellen maatregelen genomen om de oversteekbaarheid van de fietsroute te vergroten, en waar mogelijk het verminderen van de snelheid en zodoende mogelijk ook het verminderen van de aantrekkingskracht van deze route op brommers.

Op verschillende plekken in dit Stedenbouwkundig Plan



Sprekers, gidsen en experts tijdens de DoeMeeDag

is de opbrengst uit de gesprekken met de bewoners en andere belanghebbenden terug te zien. Het meest in het oog springend zijn:

- Inzicht in welke delen van het gebied rustig moeten blijven en waar meer levendigheid kan worden gecreëerd. Voorbeelden zijn de levendige stadsplint langs de Leeuwenburg en het Rivierenplein met een ontmoetingsplek aan het water en de rustige groene inrichting langs de Amstel met groene drijvende eilanden zonder toegang naar het water te creëren.
- Een beter gebruik van ruimte in het gebied, waardoor het openbaar gebied en de beleving daarvan kan worden vergroot, met een betere doorstroming van voetgangers, fietsers en auto (bestemmings-)verkeer in het gebied voor nu en in de toekomst.
- De groene inrichting van het openbaar gebied voor een prettige en sociaal veilige leefomgeving, geluidsabsorptie, rainproof en als maatregel tegen hittestress.
- Benadrukken van het belang van windtunnelsimulatie en bezonningssimulatie voor een optimalisatie van het stedenbouwkundig ontwerp.
- Behoud van de huidige plek van de 'verkeersknip' voor autoverkeer, waardoor autoverkeer vanuit de Omval net als nu via de Treublaan wordt ontsloten.
- Aangepaste weergave op de plankaart van de vrijwillige aankoop van woonboten door het arceren van de gehele strook.

Van der Kunbuurt

Stadgenoot en bewoners hebben samen met de gemeente de mogelijkheden voor behoud of gedeeltelijke herontwikkeling van de Van der Kunbuurt onderzocht.

Zoals eerder aangegeven speelde de bewonersenquete daarin een sleutelrol. In 2018 is door Stadgenoot een enquête onder alle bewoners van de Van der Kunbuurt uitgevoerd. Op basis van de resultaten van deze enquête is besloten dat de gele portieketageflat met 66 woningen aan de Weesperzijde blijft staan. Onder de bewoners van de overige 5 blokken is in september / oktober 2020 een vervolgenquête gehouden. De uitslag van de enquête was duidelijk: meer dan 70% van de geënquêteerden stemde voor herontwikkeling. Dit betekent dat de Van der Kunbuurt wordt herontwikkeld. De herontwikkeling van de Van der Kunbuurt is opgenomen in voorliggend Stedenbouwkundig Plan.

Ter voorbereiding op de tweede bewonersenquete heeft Stadgenoot alle bewoners van de buurt via een huis-aan-huis verspreide brief uitgenodigd deel te nemen aan een meedenkgroep over de mogelijk toekomstige ontwikkeling van hun buurt. In een gezamenlijke opdracht van Stadgenoot en gemeente is een architectenbureau gevraagd deze meedenkgroep van bewoners te begeleiden en inzicht te geven in de mogelijkheden van nieuwbouw. Er zijn drie sessies met een dertigtal bewoners geweest. Het resultaat van deze sessies is een document met uitgangspunten die de bewoners aan Stadgenoot en gemeente meegeven.

5.3 Samen vooruit

Ook na de vaststelling van het stedenbouwkundig plan en investeringsbesluit wordt het gesprek met de buurt voortgezet. Er wordt een periodiek beheeroverleg gestart door de omgevingsmanager, waarin gesproken gaat worden over actuele beheerzaken, maar ook over de fasering en uitvoering van de diverse werkzaamheden (zogenaamd BLVC-plan). De inrichtingsplannen voor de openbare ruimte – het groen en de speel- en sportplekken - worden in overleg met bewoners en het stadsdeel verder uitgewerkt tot definitieve ontwerpen. Ook de gesprekken met eigenaren en ontwikkelaars in het plangebied worden voortgezet en geïntensiveerd bij de verdere uitwerking van de plannen. Naarmate meer plannen tot uitvoering komen, zullen ook de toekomstige bewoners kunnen worden betrokken bij de planuitwerking en de inrichting van de openbare ruimte.

6. ONTWIKKELSTRATEGIE

6.1 Strategie

In het project Amsteloever werken gemeente en marktpartijen samen aan de planontwikkeling. De beoogde toevoeging van woon- en werkprogramma vindt voor een groot deel plaats op grond in volledig eigendom van marktpartijen. De van der Kunbuurt bestaat uit sociale huurwoningen met een erfpachtrecht voor Stadgenoot. De sleutel voor het mogelijk maken van de toevoeging van programma ligt enerzijds in de nabijheid van een openbaar vervoersknooppunt (Amstelstation) en anderzijds in het kwalitatief verbeteren van de openbare ruimte zodat gewaarborgd wordt dat ook in de toekomstige situatie, bewoners en gebruikers op een prettige manier in het gebied kunnen wonen, werken en verblijven.

De openbare ruimte wordt grotendeels aangelegd en heringericht op gronden van de gemeente. Echter een deel van de gronden, zoals het open distributie-erf / parkeervoorziening langs het spoortalud (NS) of het Amstelplein (privaat eigendom), is in handen van andere partijen. Hier dient overeenstemming te worden bereikt over de beoogde herinrichting.

De samenwerking tussen gemeente en marktpartijen heeft geleid tot een integraal stedenbouwkundig plan waarbij programma, kwaliteit en inrichting van de openbare ruimte op elkaar zijn afgestemd. Gemeente en marktpartijen hebben op hoofdlijnen afspraken gemaakt over het toe te voegen bouwvolume, het programma, de bijdrage in de kosten van de herinrichting van de openbare ruimte, verantwoordelijkheden van en taakverdeling tussen partijen, risico's en maatregelen om die te beheersen. Deze afspraken zijn vastgelegd in voorovereenkomsten. Vóór het investeringsbesluit dat door de gemeenteraad wordt genomen worden de afspraken met de marktpartijen nader uitgewerkt en vastgelegd in anterieure overeenkomsten. De Van der Kunbuurt wordt herontwikkeld. In de tweede bewonersenquete stemde meer dan de benodigde 70% van de geënquêteerden voor herontwikkeling. Voor de Van der Kunbuurt is met woningcorporatie Stadgenoot een samenwerkingsovereenkomst gesloten. Met NS en ProRail is een intentieovereenkomst gesloten, welke indien nodig wordt gevolgd door integrale projectafspraken van gemeente, Vervoersregio, NS en ProRail over de inrichting van de stationsomgeving (fietsenstalling, parkeerdek, stationshal).

De taakverdeling houdt in dat de gemeente zich primair richt op de herontwikkeling van de openbare ruimte, zodat deze kwalitatief geschikt wordt voor de nieuwe functies in het gebied. De gemeente zal geen gronden of vastgoed verwerven ten behoeve van de kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte en de beoogde vergroening van zones binnen het plan. Voor zover gronden of vastgoed van eigenaren nodig mochten zijn om de openbare ruimte en publieke voorzieningen aan te leggen, zal dit plaatsvinden in overleg met de eigenaren.

Verdere uitwerking van de openbare ruimte en de ontwikkellocaties tot een definitief ontwerp (DO) zal per fase binnen de kaders van dit ontwerp plaatsvinden. Er zijn enkele aspecten die nog tot wijzigingen kunnen leiden omdat deze pas concreet kunnen worden uitgewerkt wanneer het architectonische ontwerp van de bebouwing verder is.

De gronden in de Van der Kunbuurt zijn in erfpacht uitgegeven aan woningcorporatie Stadgenoot. Herontwikkeling houdt in sloop/nieuwbouw van de blokken aan de Treublaan, Goudriaanstraat en Van der Kunstraat. Na de sloop wordt het erfpachtrecht beëindigd en zal de gemeente percelen uitgeven ten behoeve van de nieuwbouw. Stadgenoot zal de sociale huurwoningen ontwikkelen. De percelen voor de middeldure huurwoningen en vrije sector woningen worden door de gemeente door middel van een tender uitgegeven.

Wie doet wat?

GEMEENTE

- Is verantwoordelijk voor de aanleg van een aantrekkelijke openbare ruimte;
- Werkt samen met netwerkbeheerders en marktpartijen aan ontwerp, planning en uitvoering van een gefaseerde aanleg van kabels en leidingen;
- Stelt een bodemenergieplan op;
- Stelt een plan op voor de tijdelijke inrichting voor de openbare ruimte met een bijbehorend beheerplan;
- Stelt een BLVC-kader op voor het openbaar gebied;
- Is verantwoordelijk voor het beheer van de openbare ruimte: schoon en veilig;
- Doet onderzoek naar mogelijke ontwikkelstrategieën met betrekking tot mobiliteit;
- Stelt een Stedenbouwkundig Plan met een Ruimtelijk Kader, Beeldkwaliteitplan en bouwenveloppen op als bijlage bij de investeringsnota;
- Voert overleg met Prorail/NS,VRA en private partijen over de haalbaarheid van een (half)verdiepte fietsenstalling, mogelijke aanpassingen van de verkeerssituatie bij de Spaklerweg en de overkapping van het distributie-erf / de parkeervoorziening en het spoortalud.
- Is verantwoordelijk voor de maatschappelijke voorzieningen.

GEMEENTE - VAN DER KUNBUURT

- Is verantwoordelijk voor de planvorming van de bouwkavels;
- Is verantwoordelijk voor een kwalitatief hoogwaardige parkeeroplossing voor bezoekers en terugkeerders;
- Doet de onderzoeken ten behoeve van de bestemmingsplan wijziging;
- Creëert een parkeerstrategie voor bezoekers en bewoners;
- Werkt samen met netwerkbeheerders en markt/ woningcorporatie aan ontwerp, planning en uitvoering van een gefaseerde aanleg van kabels en leidingen;
- Doet de uitgifte van percelen aan de markt/ woningcorporatie en bouwrijpe percelen geschikt voor woonbestemming;

MARKTPARTIJEN

- Zijn verantwoordelijk voor de planvorming voor de bouwkavels, onderlinge afstemming van de fasering en uitvoering werkzaamheden in overleg met gemeente en de andere marktpartijen, het realiseren van het vastgoed en voor de BLVC-aspecten tijdens de bouw;
- Zijn verantwoordelijk voor de aanpassing en aanleg van kabels en leidingen op de eigen kavels;
- Werkt samen met netwerkbeheerders én gemeente aan planning en uitvoering van een gefaseerde aanleg van kabels en leidingen;
- Bouwen gebouwen die flexibel zijn te gebruiken en functiemenging stimuleren;
- Zorgen voor een open karakter van de plint, inpandige bedrijfsvuilopslag, inpandige trafo's, inpandig autoparkeren, inpandige fietsenstalling,
- Groene binnenruimtes en groen-blauwe daken;
- Zorgen voor geluidswerende voorzieningen aan de gevel, waar nodig;
- Zorgen ervoor dat hun bouwplannen voldoen aan alle relevante kaders;
- Onderzoeken, waar relevant, de wijze waarop cultuurhistorische waarden opgenomen kunnen worden in transformatievoorstellen.

6.2 Instrumentarium

De Amstel, Ringvaart, Weespertrekvaart en spoordijk begrenzen het projectgebied. Dat valt binnen de bestemmingsplannen 'Omval' en 'Amsteldorp, Julianapark, De Wetbuurt, Drieburg' en beslaat in totaal 17 hectare. Het bruto vloeroppervlak bedraagt maximaal 340.000 m2, althans conform vigerende plannen.

Hoe het projectgebied zich de komende jaren zal ontwikkelen ligt nog niet vast, maar de ruimtelijke randvoorwaarden en spelregels waarbinnen deze ontwikkelingen de komende jaren kunnen plaatsvinden worden in deze nota vastgelegd. Voor het projectgebied Amsteloever is in 2013 het bestemmingsplan Omval vastgesteld. Duidelijk is dat de voorziene ontwikkelingen binnen dit gebied niet passen binnen het huidige bestemmingsplan.

Nadat deze ruimtelijke randvoorwaarden zijn vastgesteld door de raad, is het de bedoeling om dit kader juridisch planologisch te borgen in een nieuw bestemmingsplan. Het uitgangspunt daarbij is om één integraal bestemmingsplan vast te stellen voor het hele plangebied. Dit sluit goed aan bij de afspraken die met de verschillende ontwikkelende eigenaren in het gebied zijn gemaakt over de integraliteit van het kostenverhaal en het opnieuw inrichten van het openbare gebied. Deze afspraken worden voor vrijgave inspraak en vervolgens vaststelling door de raad, vastgelegd in respectievelijk een voorovereenkomst en een anterieure overeenkomst.

Om de ruimtelijke randvoorwaarden zo snel mogelijk nadat deze zijn vastgesteld door de raad juridisch planologisch te borgen is het streven van de gemeente om voor inwerkingtreding van de Omgevingswet een ontwerpbestemmingsplan in procedure te brengen. Op 1 januari 2022 treedt de Omgevingswet in werking. Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet vervalt het huidige instrument van bestemmingsplannen. Daarvoor in de plaats komt één omgevingsplan voor heel Amsterdam.

6.3 Fasering & BLVC

De gemeente streeft ernaar de fasering van de nieuwe maaiveld inrichting aan te laten sluiten bij de realisatie van het nieuwe woningbouwprogramma en kantoren. Hiermee wordt voorkomen dat het maaiveld te vroeg wordt aangelegd en mogelijk beschadigd wordt tijdens de bouw en wordt ook voorkomen dat toekomstige bewoners en gebruikers veel overlast ervaren, doordat de definitieve inrichting nog niet is opgeleverd.

In het gebied Amsteloever zijn veel ontwikkelingen voorzien. Dat zal de komende jaren leiden tot veel bouwactiviteit. Gelijktijdig moet het gebied wel leefbaar en bereikbaar blijven en uiteraard veilig. Binnen Amsterdam worden daarvoor BLVC (Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie)-plannen opgesteld. Ook voor de Amsteloever zal dit gebeuren.

Door goed te plannen en te faseren kan er toch gebouwd worden, terwijl de overlast binnen de perken blijft en het gebied goed bereikbaar. Het BLVC plan zal worden opgesteld zodra meer bekend is over de planning van de diverse ontwikkelingen en bouwactiviteiten. In dit stadium zijn wel de volgende randvoorwaarden te geven:

- Belangrijke functies in het gebied (woningen, bedrijven, station) dienen altijd bereikbaar te blijven;
- Hoofdroutes in het gebied (zoals Mr. Treublaan, hoofdfietsroutes) mogen niet worden gestremd; uitzonderingen pas na afstemming en goedkeuring vooraf met alle betrokkenen;
- De ontwikkeling van gebouw de Leeuwenburg of de vernieuwing van de Van der Kunbuurt grenzen mogelijk direct aan de te realiseren fietsparkeergarage. Afstemming tussen beide bouwprojecten - zowel in ruimte als tijd - is noodzakelijk;
- Rondom de bouwkavels moet de veiligheid altijd zijn geborgd;
- De ruimte voor bouwterreinen is zeer beperkt, dit stelt hoge eisen aan het ruimtegebruik en aan de aanvoer en afvoer van bouwmaterialen;
- In het gebied is sprake van binnenstedelijk bouwen. De bouwmethoden moeten gericht zijn op het beperken van omgevingshinder;
- Tijdelijke voorzieningen, zoals omleidingen, tijdelijk beheer en bouwafzettingen, moeten van voldoende kwaliteit zijn, zodat de leefbaarheid van het gebied overeind blijft.
- Kabels en leidingen: Ontwikkelaars en gemeente moeten ruimte bieden aan derden voor het bijtijds aanleggen van kabels en leidingen (hoofdnet, distributienet), zodat nieuwe kavels en functies bijtijds aangesloten kunnen worden;

Ter uitwerking hiervan zal in de vervolgfases (VO en DO) een faserings- en (bouw)logistiek plan worden opgesteld.

6.4 Financiële haalbaarheid

Van de aanpassingen in de openbare ruimte is een kostenraming (SSK-raming) gemaakt. De totale investering in de openbare ruimte bedraagt ruim € 60 mln. Deze investering wordt gedragen door de gemeente en alle marktpartijen in het gebied en wordt verrekend op basis van het toegevoegd programma dat mogelijk gemaakt wordt met het plan voor Amsteloever. Zoals hiervoor aangegeven zijn de financiële afspraken met de marktpartijen vastgelegd in overeenkomsten.

De kosten van de (half)verdiepte fietsenstalling zijn geen onderdeel van de hierboven genoemde investering in de openbare ruimte Amsteloever. Deze worden in principe door de gemeente, Vervoersregio en het Rijk gedragen. Er is wel een bijdrage vanuit deze gebiedsexploitatie voorzien.

De kosten voor beheer zijn berekend op basis van een onderhoudsniveau 'verzorgd'.

Beheertoets
Uitgangspunt bij de keuzes in het SP is dat het gebied straks goed kan worden onderhouden.

Bij de nieuwe inrichting wordt daarom gekozen voor de toepassing van materialen uit het Handboek Puccini. De materialen uit dit handboek zijn getoetst op goede onderhoudbaarheid.

De beheerkosten van de nieuwe inrichting zijn berekend en vergeleken met de bestaande inrichting. Dit op basis van globale kostenkengetallen en een verzorgd onderhoudsniveau. Daaruit blijkt dat de nieuwe inrichting van het gebied qua beheerkosten vergelijkbaar is met de oude inrichting. In de vervolgfases (VO en DO) zal een gedetailleerde beheerkostentoets worden verricht.

6.5 Risico's en robuustheid

Het plan heeft een lange doorlooptijd en de ontwikkelsnelheid verschilt per ontwikkellocatie. Om onderlinge afhankelijkheden zoveel als mogelijk te voorkomen worden nu (financiële) afspraken vastgelegd in samenwerkingsovereenkomsten en anterieure overeenkomsten en daarna kan iedere partij in eigen tempo (gefaseerd) ontwikkelen.
Voor de ontwikkellocaties wordt uitgegaan van het plan zoals dat er nu ligt – qua volume en programma. De financiële bijdrage van de eigenaren van deze ontwikkellocaties is hierop gebaseerd. Majeure aanpassingen aan het plan qua volume of programma kunnen leiden tot discussie over de hoogte van de financiële bijdrage van deze eigenaren en daarmee de financiële haalbaarheid van het voorliggende plan. Het plan zal dan mogelijk aangepast of heroverwogen dienen te worden.