Secr. Runsinkbrink 1
2731 AG Benthuizen
T +31 [0] 79 342 6728
F +31 [0] 79 341 1501
info@bdpkhandekar.com
www.bdpkhandekar.com

BDP. khandekar

# Aanscherping ruimtelijke uitgangspunten

**Centrum Nieuw West - Stand van zaken 2012**

Door BDP.Khandekar, stedenbouwkundig supervisor CNW

Maart 2012

## INLEIDING

Sinds 2004 wordt er continue gewerkt aan de ontwikkeling van het centrum van Osdorp tot een Centrum voor heel stadsdeel Nieuw West. Met veel enthousiasme en ambitie worden visies en plannen opgesteld en ook deels reeds tot uitvoering gebracht. Om het ruimtelijk kader voor de ontwikkeling vast te leggen is in 2005 het Vernieuwingsplan vastgesteld.
Een stedelijke vernieuwingsopgave van deze schaal is complex en vindt gefaseerd plaats in een langere periode. In deze periode kunnen wijzigingen optreden die vragen om aanpassingen. Een Vernieuwingsplan dat deze ambitie omschrijft moet dan ook flexibel van aard zijn en ruimte bieden voor deze aanpassingen, terwijl de essentie van het ontwerp onveranderd blijft. Vanuit deze gedachte is het Vernieuwingsplan CNW ook opgesteld.

De ruimtelijke essentie van het Vernieuwingsplan CNW is als volgt:

- Het centrum van Osdorp wordt getransformeerd tot een herkenbaar en levendig centrum met een stedelijk karakter.
- Het centrumgebied onderscheidt zich van de omgeving, zowel ruimtelijk als programmatisch
- De grenzen van het centrum worden duidelijk vormgegeven, door middel van water (bijv. een gracht).
- Binnen het centrum wordt compact gebouwd, in een hoge dichtheid. De basis bouwsteen is het gesloten bouwblok met een hoogte van 3-5 lagen. Incidenteel worden er hoogteaccenten in het bouwblok opgenomen om de programmatische verdichting te bereiken.
- De architectuur moet het levendige karakter van stedelijkheid uitbeelden. De architectuur is divers, maar wel binnen bepaalde randvoorwaarden.
- Een intensieve menging van functies, zowel binnen het centrumgebied als binnen de bouwblokken, wordt nagestreefd.
- De openbare ruimte wordt ruimtelijk begrensd en geconcentreerd (ruimtelijk beperkt). Zodoende wordt het gebruik ervan gestimuleerd en verbeterd. Het oppervlak aan openbare ruimte wordt kleiner, de kwaliteit veel beter.
- De relatie met de Sloterplas wordt verbeterd.



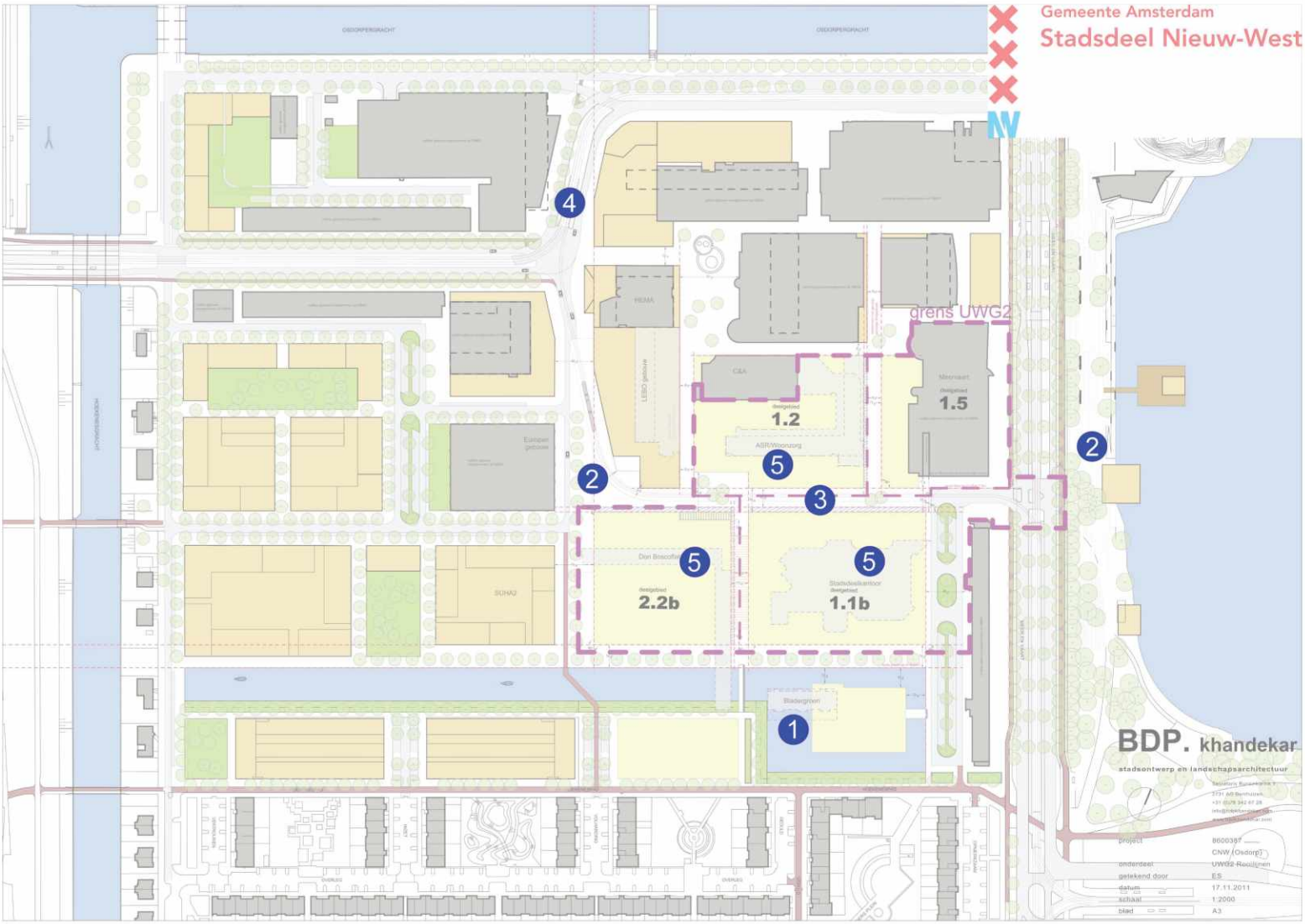
BDP Khandekar Limited, registered in the Netherlands 2207415, registered office Secr. Runsinkbrink 1, 2731 AG Benthuizen, The Netherlands, BDP Khandekar is a registered trade mark.
Printed on FSC certified paper, comprising of fibres sourced from well-managed sustainable forest reserves and bleached without the use of chlorine.

Naar aanleiding van veranderde uitgangspunten door onder andere deelstudies, een bestuurswisseling en vernieuwde inzichten bij ontwikkelende partijen, is in 2007 het Regieplan opgesteld. Hierbij is het ruimtelijk kader voor de 1e keer op punten aangepast zonder daarbij de algemene strekking van het Vernieuwingsplan uit het oog te verliezen.

Ten tijde van dit schrijven, begin 2012, zijn er voor de 2e keer een aantal aanscherpingen te zien ten opzichte van het ruimtelijk kader, zoals dit in het Regieplan is opgenomen. Deze aanscherpingen zijn enerzijds tot stand gekomen naar aanleiding van nadere onderzoeken en verschillende deelstudies als uitwerking van het Vernieuwingsplan/Regieplan. Anderzijds hebben nationale maatschappelijke en economische veranderingen de inzichten en mogelijkheden van de verschillende betrokken partijen sterk beïnvloed. Zonder afbreuk te willen doen aan de algehele kwaliteit, wordt o.a. in verband met de onzekere economische tijden, wel anders dan in 2007 gekeken naar bijvoorbeeld schaal van de deelontwikkelingen, functioneren van het winkelcentrum en ook het beoogde programma.

Als stedenbouwkundig supervisor is BDP.Khandekar nauw betrokken bij de ontwikkeling van CNW en hebben wij bewust en actief meegewerkt aan de aanscherping van het ruimtelijke kader.
Wij zijn van mening dat de aanscherpingen die tot het nu voorliggende ruimtelijk kader hebben geleid nog steeds in lijn zijn met het algemeen gedachtegoed van het oorspronkelijke Vernieuwingsplan.
Het Vernieuwingsplan is nooit als een traditioneel vernieuwingsplan opgezet maar eerder zodanig dat veranderende inzichten in de loop der tijd op een flexibele wijze ingepast kunnen worden in de plannen.
De huidige stand van zaken zien wij dan ook als een verdere verfijning, aanscherping en verbetering binnen de contouren van het oorspronkelijke ruimtelijke plan.

In deze memo zullen wij op een beknopte manier aangeven wat de belangrijkste verschuivingen in het ruimtelijk ontwikkelingskader zijn en welke achterliggende gedachten hier bij horen. Op bijgevoegde afbeelding zijn de verschillende veranderingen met cijfers aangeduid.


Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Nieuw-West
grens UWG2
1.2
1.5
2.2b
1.1b
BDP. khandekar
stadsontwerp en landschapsarchitectuur
project 8600387
onderdeel CNW (Osdorp)
UWG2 Rooilijnen
getekend door ES
datum 17.11.2011
schaal 1:2000
blad A3

BDP. khandekar

# AANSCHERPING UITGANGSPUNTEN

**1. Beëindiging van de nieuwe gracht**

Naar aanleiding van de vraag van het Dagelijks Bestuur met betrekking tot het aansluiten van de zuidelijke gracht op de Sloterplas is in het Regieplan een passende uitwerking opgenomen. Hierbij is de nieuwe gracht aan de zuidzijde van het centrum onder de bestaande Anslijnflat en onder de Meer en Vaart door getrokken en zo fysiek aangesloten op de Sloterplas.
In een latere studie is vervolgens de civiel-technische en financiële haalbaarheid van deze ingreep onderzocht. De uitkomst van deze deelstudie toont aan dat de kosten die gemoeid zijn met het civiel-technische kunstwerk onder de Meer en Vaart zeer groot zijn en dat er op dit moment geen zicht is op het verkrijgen van financiële dekking voor de fysieke aansluiting van de gracht op de Sloterplas.
Daarnaast is de breedte van de gracht ter plaatste van de Anslijnflat zeer gering en zal er van een visuele waterverbinding met de Sloterplas nooit sprake zijn. Bovendien is er vanuit de VVE Anslijn veel bezwaar tegen het doortrekken van de gracht.
De studie wijst dan ook uit dat om een minimaal bevaarbare waterverbinding tussen de nieuwe gracht en de Sloterplas te maken de investeringen zo groot moeten zijn dat er getwijfeld moet worden of dit opweegt tegen het relatief geringe resultaat. Een hoogwaardige, riante vaarroute zal het immers nooit worden.
Daarnaast is ook overwogen welke andere kwaliteitsmaatregelen met dezelfde investeringen gedaan zouden kunnen worden, wat geleid heeft tot aanpassing van de plannen.

In de planvorming is dan ook niet meer uitgegaan van een doorgetrokken gracht maar juist een beëindiging van de nieuwe gracht in het plangebied zelf, zoals dit ook in het oorspronkelijke Vernieuwingsplan verwerkt was. Verschillende deelstudies naar de beëindiging van de gracht zijn uitgevoerd met als uitkomst dat ter plaatse van de beëindiging van de gracht meer ruimte aan het water gegeven zal worden zodat er een ‘waterplein’ kan ontstaan. Daarmee wordt het water nog meer ingezet om extra kwaliteit en een specifieke identiteit aan de rondom gelegen bebouwing te geven.
De supertoren die altijd in dit deel van CNW werd voorzien, blijft een relatie houden met de beëindiging van de gracht door deze als een object/eiland in het waterplein te positioneren. De exacte locatie van de supertoren op het eiland moet nog bepaald worden en zal o.a. afhankelijk zijn van de schaduwwerking op de Anslijnflat.
De bouwblokken ten noorden en ten zuiden van de gracht kunnen als een vanzelfsprekend geheel in het stramien en ritmiek van de overige, deels reeds gebouwde, bebouwing aan de gracht meegenomen worden.

**2. Voormalig Centrale plein in relatie tot de oever Sloterplas**

De concrete zoektocht voor een nieuwe plek voor het stadsdeelkantoor en de mogelijkheid om hiervoor wellicht een locatie op de oever van de Sloterplas te gaan gebruiken, heeft geleid tot het opstellen van 'Osdorp Oever, visie op hoofdlijnen', wat in samenspraak met bewoners is gebeurd. Deze studie, die een visie biedt om de Osdorp-oever aantrekkelijker te maken voor een breed publiek, laat op ambitieuze wijze zien hoe de oever getransformeerd zou kunnen worden tot een plek met aantrekkingskracht voor alle bewoners van Nieuw West.

Het besef van deze potentie en de kwaliteiten van de Osdorp-oever is door de visie 'Osdorp Oever' sterk toegenomen met als resultaat dat de oever in de herontwikkelingsplannen van CNW een duidelijkere rol met een bredere programmatische invulling heeft gekregen. Recreatieve (buiten-) activiteiten krijgen nu de mogelijkheid om bij de Sloterplas tot uiting te komen.

Tegelijkertijd heeft het grote driehoekige plein, zoals dit volgens Regieplan voorzien was in het centrumgebied, aan bestaansrecht ingeboet. Namelijk: de eerder beoogde functie van dit plein wordt voor een belangrijk deel overgenomen door de Oever. Daarnaast bleek het driehoekige plein bij nadere beschouwing ook heel groot te zijn. Een grootte die op gespannen voet staat met de nieuwe betekenis van deze ruimte en de beoogde intimiteit van het centrumgebied. Dit heeft er met name toe geleid dat de afmeting van het plein aanzienlijk teruggebracht is. In het huidige ruimtelijke plan is nog steeds een grotere openbare ruimte op die plek behouden, Deze ruimte gaat functioneren als schakelpunt tussen het winkelgebied en het woongebied (SuHa-buurt). Het plein is beduidend kleiner dan voorheen, maar qua schaal, daardoor wel intiemer en beter passend bij het netwerk van straten en plein in CNW.

**3. Versmalling Winkelstraatprofiel**

In de ontwikkeling van CNW wordt de straat Osdorp Plein (ten zuiden van De Meervaart) een essentieel onderdeel van het winkelcircuit; het zuidelijke deel van het 'winkel-achtje'. In het Vernieuwingsplan/ Regieplan is uitgegaan van relatief grootschalige aanvullend winkelvoorzieningen aan de zuidzijde van het winkelcircuit. Om de winkelfunctie goed tot uiting te laten komen is de huidige doorgaande verkeersfunctie van Meer en Vaart naar Tussenmeer langs de zuidzijde van het Osdorpplein geknipt en de functie teruggebracht tot slechts het toelaten van bestemmingsverkeer. De beoogde straat was dan ook een combinatie van grootschalige winkelvoorzieningen, groenstructuur, bestemmings (auto)verkeer en oorspronkelijk ook de hoofd trambaan. Om al deze functies op te kunnen nemen is in voorgaande plannen een straatprofiel met een breedte van 24m voorzien.

In recente deelstudies naar de ontwikkeling van Plein Zuid (UWG2) is naar voren gekomen dat de visie op het functioneren en de uitstraling van deze winkelstraat in de afgelopen jaren sterk veranderd is. Programmatisch blijft het uitgangspunt dat er grote winkelvoorzieningen in de zuidblokken gerealiseerd kunnen worden. Echter, het beoogde beeld dat nu wordt nagestreefd, is een intieme, gezellige winkelstraat waar voetgangers aan beide zijden van de straat een attractief en gevarieerd winkelaanbod ervaren. Geconcludeerd is dan ook dat een optimaal, 2-zijdig, aantrekkelijk winkelklimaat op deze plek alleen kan functioneren wanneer de breedte van de straat gereduceerd wordt van 12 - 15m. In de oorspronkelijk beoogde winkelstraat, met een profiel van 24m breed, zal de relatie tussen beide straatzijden te fragiel zijn om de gewenste uitstraling van de winkelstraat te creëren.

Het nieuwe versmalde profiel kan geen ruimte meer bieden aan autoverkeer. De oorspronkelijke gedachte, om de verkeersdruk bij Plein-zuid te reduceren tot slechts bestemmingsverkeer, wordt nog een stap verder doorgevoerd waardoor dit winkelstraatprofiel bij Plein-Zuid volledig voetgangersgebied wordt.

**4. Verkeersstructuur in relatie tot Osdorp Plein**

De ambitie voor CNW is om het doorgaande autoverkeer zoveel mogelijk om het centrum heen te leiden. Terwijl het centrum wel goed bereikbaar blijft kan een groot gedeelte van het centrumgebied op deze manier wel voetgangersgebied worden en kan er een prettig woon-, werk- en winkelklimaat ontstaan.
In het Vernieuwingsplan/Regieplan is op zowel Tussen Meer als ook Osdorpplein bestemmingsverkeer voorzien zodat de winkelvoorzieningen en woningen wel bereikbaar zijn. Er wordt echter een 'knip' voor het autoverkeer gemaakt zodat er geen doorgaande verbinding meer zal zijn van Tussen Meer, via Osdorpplein zuidzijde naar Meer en Vaart. De doorgaande route is via de Hoekenesgracht, langs de noordzijde van het centrum, richting Meer en Vaart.

In het huidige ruimtelijke kader heeft er een verschuiving plaatsgevonden met betrekking tot de hoofdinfrastructuur voor autoverkeer. Het doorgaande autoverkeer wordt niet meer alleen via Hoekenes om het centrum heen geleid. Er wordt nu ook een verbinding voorzien via Tussen Meer (via de huidige busverbinding) naar de noordelijke gracht en verder om het centrum heen richting Meer en Vaart.
Deze ingreep is vrij eenvoudig maar biedt wel een aantal belangrijke voordelen. Deze zijn hieronder genoemd.

a. Door de keuze om het winkelstraatprofiel bij Osdorp Plein te versmallen naar 12 tot 15 meter wordt ook expliciet de keuze gemaakt hier geen toegangen tot parkeervoorzieningen meer te maken. Door de routing voor auto's aan te passen, is het mogelijk om dit deel van het centrum autovrij te maken. De toegangen van de (publieke) parkeergarages vanaf de Meer en Vaart worden ontsloten vanaf de zijde van de Nic. Anslijnstraat. Aan de zijde van de SuHa buurt wordt een extra 30 km/u straatje ingepast dat het Don Boscoblok en de Van Suchtelen van de Haarestraat aansluit op Tussenmeer.
b. In het Vernieuwingplan betekende de 'knip' voor autoverkeer dat de Tussen Meer effectief een 'doodlopende' straat werd. Veel bestaande voorzieningen en winkeliers die op Tussen Meer gevestigd zijn, hebben veel baat bij doorgaand verkeer of zijn er zelfs afhankelijk van.
   Zoals aangegeven wordt in het nieuwe ruimtelijk kader de Tussen Meer weer onderdeel van de doorgaande route door het centrum. Zonder afbreuk te doen aan de kwaliteit van dit deel van het centrum zorgt het autoverkeer hier op zijn eigen manier voor de gewenste levendigheid en stroom winkelend publiek.
c. Door voor autoverkeer ook een verbinding te maken van Tussen Meer naar Osdorpplein (noordzijde) ontstaat er een 2e doorgaande route om / door Centrum Nieuw West. Het autoverkeer kan op deze manier evenwichtiger over de 2 hoofdroutes verdeeld worden en er ontstaat een betere verdeling tussen de parkeergarages. Met andere woorden, Hoekenes wordt minder zwaar belast waardoor er een betere capaciteitsverdeling bereikt wordt.

Met bovenstaande keuzes voor de verkeersstructuur en doorgaande autoroutes door het centrum wordt nog steeds gehoor gegeven worden aan de ambitie om CNW primair een voetgangersgebied te maken terwijl tegelijkertijd een goede verkeersdoorstroming gewaarborgd kan blijven.

**5. Uitwerkingsgebied 2 - Plein-Zuid**

Na het opstellen van het Regieplan in 2007 is gewerkt aan de verfijning van de plannen voor Uitwerkingsgebied 2. Kenmerkende aspecten voor de planvorming voor dit uitwerkingsgebied zijn:

- Fysieke uitbreiding van kernwinkelgebied (tot stand brengen van 'winkel-achtje') zoals dit in het Vernieuwingsplan is aangegeven,
- Positie van huidig stadsdeelkantoor en de mogelijke nieuwe integratie hiervan elders in het plangebied
- Directe relatie met nieuwe gracht en de integratie van de supertoren als beëindiging van de gracht,
- Relatie met de Anslijnflat, een van de weinige te behouden gebouwen, in dit deel van CNW.

Eerder in deze memo is reeds aangegeven welke veranderingen er met betrekking tot de beëindiging van de nieuwe gracht, de positie van de supertoren en de versmalling en verandering van het winkelstraatprofiel te onderscheiden zijn en hoe hiermee is omgegaan.

Bij de uitwerking en verfijning van dit uitwerkingsgebied is gebleken dat met name de fasering, in relatie tot de hoeveelheid nieuw programma en de herontwikkeling van het stadsdeelkantoor, van groot belang zal zijn. De schaalvergroting in bouwmassa die in het Regieplan is voorzien, is in het huidige ruimtelijk kader terug gebracht tot 4 bouwblokken met een meer gangbare grootte. Niet alleen sluit de grootte van de bouwblokken hierdoor beter aan bij de rest van CNW, ook kan de toekomstige ontwikkeling flexibeler georganiseerd worden. De 4 bouwblokken kunnen namelijk in principe onafhankelijk van elkaar ontwikkeld worden, waardoor op een eenvoudige manier met potentieel complicerende factoren, zoals bestaande bebouwing, tegenvallende markomstandigheden en eigendomsverhoudingen, omgegaan kan worden zonder dat de gehele ontwikkeling stil zal staan.

De nieuwe ruimtelijke configuratie voor UWG2 lijkt hierdoor aanzienlijk veranderd ten opzichte van het eindbeeld dat in het Regieplan geschetst is. Echter gezien vanuit de vaste waarden zoals gedefinieerd in het Vernieuwingsplan, waar ook uitgegaan is van meerdere bouwblokken, is het nieuwe ruimtelijk kader een logische uitwerking. Wij denken dan ook dat met voorliggende ruimtelijke structuur de basisprincipes van het Vernieuwingsplan gewaarborgd blijven terwijl tegelijkertijd de mogelijkheden tot fasering en flexibiliteit wel groter zijn geworden.

BDP. khandekar

# AANDACHTSPUNTEN BIJ UITWERKINGSPLANNEN

Het is ook noodzakelijk om bij deze huidige stand van zaken een aantal aandachtspunten van het ruimtelijk kader aan te geven. Kennis en inzicht hiervan zal tot extra scherpte bij de uitwerking van de plannen leiden. In onderstaande tekst stippen wij in het kort enkele van deze aandachtspunten aan.

**a. Het Vernieuwingsplan en organische groei**
Het vernieuwen van een centrum is een langdurig proces. In tijden van grote economische vooruitgang kunnen grotere ruimtelijke ingrepen in één keer uitgevoerd worden, maar in onzekere economische tijden zullen de ruimtelijke ingrepen per keer kleiner zijn en zal de groei, c.q. vernieuwing op een meer organische wijze moeten plaatsvinden. Het Vernieuwingsplan en het Beeldkwaliteitplan zijn zodanig opgezet dat het vernieuwen van het centrum in kleinere stappen ook mogelijk is, bijv. omdat de hoofdstraten in het gebied gehandhaafd worden en er voortgebouwd wordt op de orthogonale richting van de huidige situatie. En, het Beeldkwaliteitplan is er met name op gericht dat grotere bouwblokken uit kleinere eenheden bestaan.

In iedere stap moeten er echter voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd worden. Een praktische oplossing om de kosten van gebouwd parkeren te verlagen, is door kleinere bouwblokken een (grotere) gezamenlijke parkeergarage te laten delen. Dit hoeft niet, maar is wel de praktijk. Er is dus een spanningsveld tussen de wens om in het huidige economisch klimaat kleinere stukken van het centrum per keer te vernieuwen en het gezamenlijk oplossen van het parkeerproblematiek. Dit spanningsveld verdient in de komende tijd aandacht.

**b. Stedenbouwkundige eenheden maken en ook afronden.**
Het is van belang dat, zodra er een stedenbouwkundige keuze voor een bepaald gebied gemaakt wordt, deze ook volledig wordt uitgevoerd. Dit is met name belangrijk in Uitwerkingsgebied 2 (Osdorpplein Zuid en het Woonzorgblok) waar het een relatief grote ingreep betreft en de plandelen sterk afhankelijk van elkaar zijn. Daar waar mogelijk moet de onderlinge afhankelijkheid in een vroeg stadium worden zeker gesteld. Het slechts half uitvoeren van een dergelijke grote ruimtelijke ingreep is funest voor de stedenbouwkundige kwaliteit van het geheel. Fasering in uitvoering van blokken is denkbaar, maar er moet zicht zijn op uitvoering van de volgende fasen en het uiteindelijke geheel.

**c. Tijdelijke situaties door verschil in fasering.**
Hoewel fasering van de bouwopgave voor grotere flexibiliteit zorgt, levert het ook tijdelijke en overgangssituaties op. Vanuit stedenbouwkundig oogpunt en algehele ruimtelijke kwaliteit is het van groot belang om de tijdelijke situaties zo kort mogelijk te houden en de uitvoering van verschillende fases goed te coördineren.
Voor het winkelcircuit is het bijvoorbeeld van belang dat delen synchroon of in een specifieke volgorde ontwikkeld worden zodat er geen ‘dode hoeken’ ontstaan of de routing voor winkelpubliek niet geblokkeerd wordt door bouwactiviteiten.
Ook moet er voor gewaakt worden dat er geen achterkantsituaties gaan ontstaan omdat een vervolgfase uitgesteld wordt of zelfs geheel geschrapt wordt.

**d. Anslijn gebouw:**
In de huidige situatie is het Anslijn gebouw een groot en zelfstandig functionerend gebouw. In het Vernieuwingsplan en in de huidige plannen is het Anslijn gebouw als een zelfstandige eenheid gehandhaafd, met voldoende eigen parkeerplaatsen en afstand tot de nieuwe bebouwing. In feite zijn de nieuwe bouwblokken, die achter het Anslijn gebouw gerealiseerd worden, in de huidige plannen ingekort ten opzichte van het Regieplan. Hierdoor komt de positie van het Anslijn gebouw in de huidige plannen meer overeen met de oorspronkelijke opzet uit het Vernieuwingsplan.

Het Anslijn gebouw ligt bij de entree van het centrum. De uitstraling van het gebouw bij de entree van het centrum en de Sloterplas, verdient de aandacht De uitstraling van het gebouw naar het Osdorpplein zuid toe, kan verbeterd worden door bijv. de kop (trappenhuis) met een kunstwerk, bijzondere verlichting o.i.d. te verbijzonderen. Hierdoor kan de toegang tot het centrum door middel van een eenvoudige maatregel, aantrekkelijker worden gemaakt. Tevens kan aan de voet van het Anslijn gebouw programma worden toegevoegd, zoals in 'Osdorp Oever, visie op hoofdlijnen' is voorgesteld. Zo krijgt het gebouw een betere uitstraling naar de Sloterplas en de Meer en Vaart.

**e. Hoeveelheid open water bij beëindiging gracht.**
Om de nieuwe gracht een duidelijke beëindiging te geven, is een waterplein gecreëerd waarin een bouwblok als een eiland gepositioneerd is. Om het beeld van deze ruimtelijke configuratie in stand te kunnen houden en om voldoende omgevingskwaliteit aan de woningen rondom het waterplein te geven, is een bepaalde mate van open water noodzakelijk. In het ruimtelijke kader is hier nu in voorzien, maar er zal bij de verdere uitwerking van dit deelgebied zorg voor gedragen moeten worden dat deze hoeveelheid open water en bijbehorende ruimtelijke kwaliteit niet teruggedrongen wordt ten gunste van meer ontwikkelingsgronden.
Ook wanneer er in de concrete uitwerking van het bouwblok mocht blijken dat de bijbehorende parkeervoorzieningen onder het water van de gracht gerealiseerd zullen worden moet er zorg voor worden gedragen dat hier altijd de mogelijkheid tot bevaarbaar water behouden blijft. Mogelijke voorzieningen zullen dan ook diep genoeg onder het water gelegen moeten zijn en een aanmeer plek voor bootjes moet tot de opties kunnen blijven behoren.

**f. Integratie van parkeervoorzieningen bij Plein Zuid.**
In de uitwerking van de bouwblokken voor Plein Zuid is een grote hoeveelheid parkeervoorziening opgenomen, zowel ten behoeve van bewoners als ook winkelend publiek en bezoekers van het centrum. Deze grootschalige parkeervoorzieningen zijn op een specifieke manier in het bouwblok opgenomen, zodanig dat alles bovengronds gerealiseerd kan worden maar wel op een visueel aantrekkelijke manier 'ingepakt' is binnen in het blok. Alleen op deze manier kan de gewenste beeldkwaliteit gerealiseerd worden in relatie tot de grote hoeveelheid bovengrondse parkeerplekken.
Het is van belang dat bij de architectonische uitwerking de relatie tussen de bovengrondse parkeervoorzieningen en de gewenste beeldkwaliteit van deze blokken goed in het oog behouden wordt. Zichtbaarheid van deze grootschalige bovengrondse parkeervoorzieningen doet afbreuk aan de beoogde kwaliteit van CNW en leidt tevens tot achterkant situaties die funest kunnen zijn voor een centrumgebied.

**g. Hoeveelheid autoverkeer langs/over Plein-west (Europan gebouw).**
Het centrale driehoekige plein is in eerdere plannen altijd volledig voetgangersgebied geweest. In de nieuwe opzet is de betekenis van deze openbare ruimte beperkter geworden en rijdt er aan de westzijde bestemmingsverkeer over het plein.
Om de kwaliteit en de ruimtelijkheid van dit plein te waarborgen is het van belang dat de verkeersstroom over het plein beperkt blijft. Te veel autoverkeer langs het plein zal namelijk een barrière vormen tussen de SuHa buurt en het winkelgebied, terwijl het Vernieuwingsplan er naar streeft om deze gebieden beter op elkaar te laten aansluiten. Te veel verkeer over het plein past dus niet binnen het gewenste beeld van CNW en dient voorkomen te worden. Er zal met name op dit punt balans gezocht moeten worden met de bereikbaarheid van het Don Boscoblok.

**h. Bouwmassa in het algemeen.**
Er bestaat een duidelijk spanningsveld tussen de gewenste (minimale) bouwmassa vanuit enerzijds stedenbouwkundig oogpunt en vastgoed-/ ontwikkelperspectief anderzijds. De eerste wordt in principe voor lange tijd vastgesteld op basis van ruimtelijke principes en in relatie met de aangrenzende openbare ruimte en bebouwing. De tweede is onderhevig aan fluctuerende marktwerking en heeft daardoor de tendens om mee te willen veranderen.
In de afgelopen tijd is met name de woningmarkt in zwaar weer gekomen waardoor het oorspronkelijk voorziene woningbouwprogramma vanuit ontwikkelperspectief niet meer wenselijk / mogelijk is. Bijv. het aantal woningen boven winkels in Plein Zuid is de afgelopen tijd onder druk komen te staan.

Ondanks dat er natuurlijk altijd een haalbaar plan gemaakt zal moeten worden is het van groot belang om wel de minimaal beoogde stedenbouwkundige bouwmassa te realiseren. Niet alleen vanuit beeldkwaliteit en esthetisch oogpunt is dit noodzakelijk maar ook omwille van voldoende mate van levendigheid van een centrumgebied, functiemenging, draagvlak voor (maatschappelijke) voorzieningen, vormgeving van straat- en pleinwanden en de sociale veiligheid.

5.1,2,e
supervisor namens BDP.Khandekar

## Vaste waarden - ruimtelijke kaart

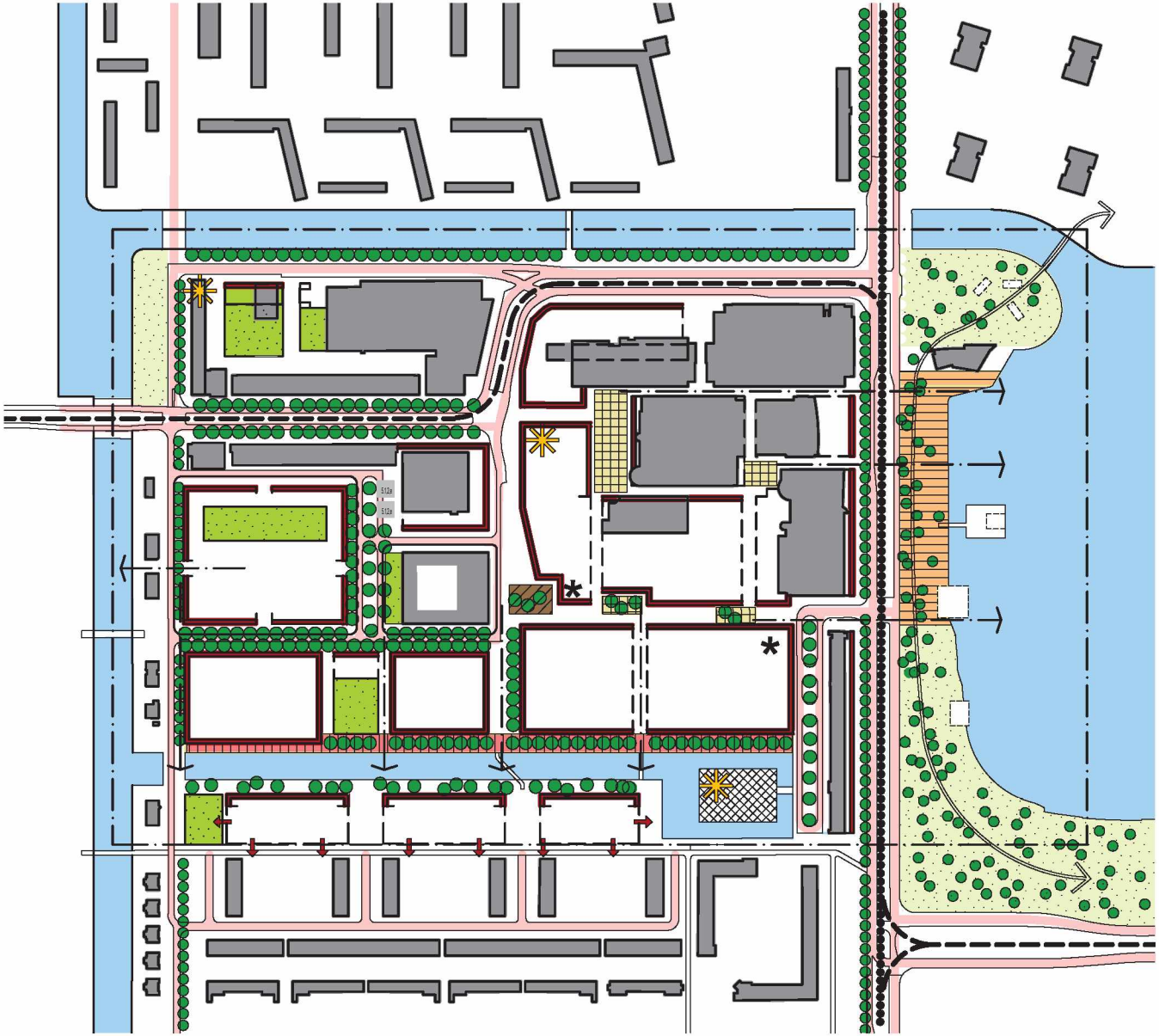
Deze kaart geeft de ruimtelijke essentie van het Centrum Nieuw West weer. Het belangrijkste ruimtelijke uitgangspunt is dat de openbare ruimte duidelijk wordt begrensd door de gebouwen. De bebouwing heeft een duidelijke voorgevel/rooilijn. Daar waar geen duidelijke rooilijn is voorgeschreven (bijv. langs de Hoekenespad), moeten wel voorkanten komen.

Ten opzichte van het vernieuwingsplan is de ruimtelijke kaart op de volgende 4 punten aangepast:

1. Op de oever van de Sloterplas is ruimte voor met name recreatieve (buiten) activiteiten. De activiteiten worden ondergebracht in paviljoen-bebouwing waarvan de exacte locatie en vorm nader bepaald zal worden.
2. Het grote driehoekige plein is kleiner en intiemer geworden en past nu beter bij het netwerk van straten en pleinen in CNW
3. De nieuwe gracht krijgt een nadrukkelijke beëindiging binnen het plangebied. De exacte vorm van de beëindiging moet nader onderzocht worden. Langs de oever van de Nieuwe Gracht zal voornamelijk gewoond worden.
4. Het profiel van de winkelstraat Osdorp Plein (ten zuiden van De Meervaart) is versmald. Dit moet een intieme gezellige winkelstraat worden, waar voetgangers aan twee zijden kunnen winkelen.

***Legenda ruimtelijke kaart***

- *Bestaande gebouwen*
- *Bebouwing met een voorgevelrooilijn*
- *Paviljoens aan oever, positie en vorm n.t.b.*
- *Voorkant van nieuwe bebouwing*
- *Zichtlijn exacte positie te bepalen*
- *Supertoren exacte positie nader te bepalen*
- *Bomenlaan*
- *Openbare tuin, exacte positie nader te bepalen*
- *Plein met schakelfunctie tussen woongebied en winkelgebied*
- *Thematische pleinen/ knooppunten in het winkelgebied*
- *Recreatie oever*
- *Woongebied aan kade*
- *Gehandhaafd groen*
- *HOV-verbinding*
- *Stedenbouwkundig accent, exacte positie n.t.b.*
- *Beëindiging van de gracht n.t.b.*



## Vaste waarden - functionele kaart

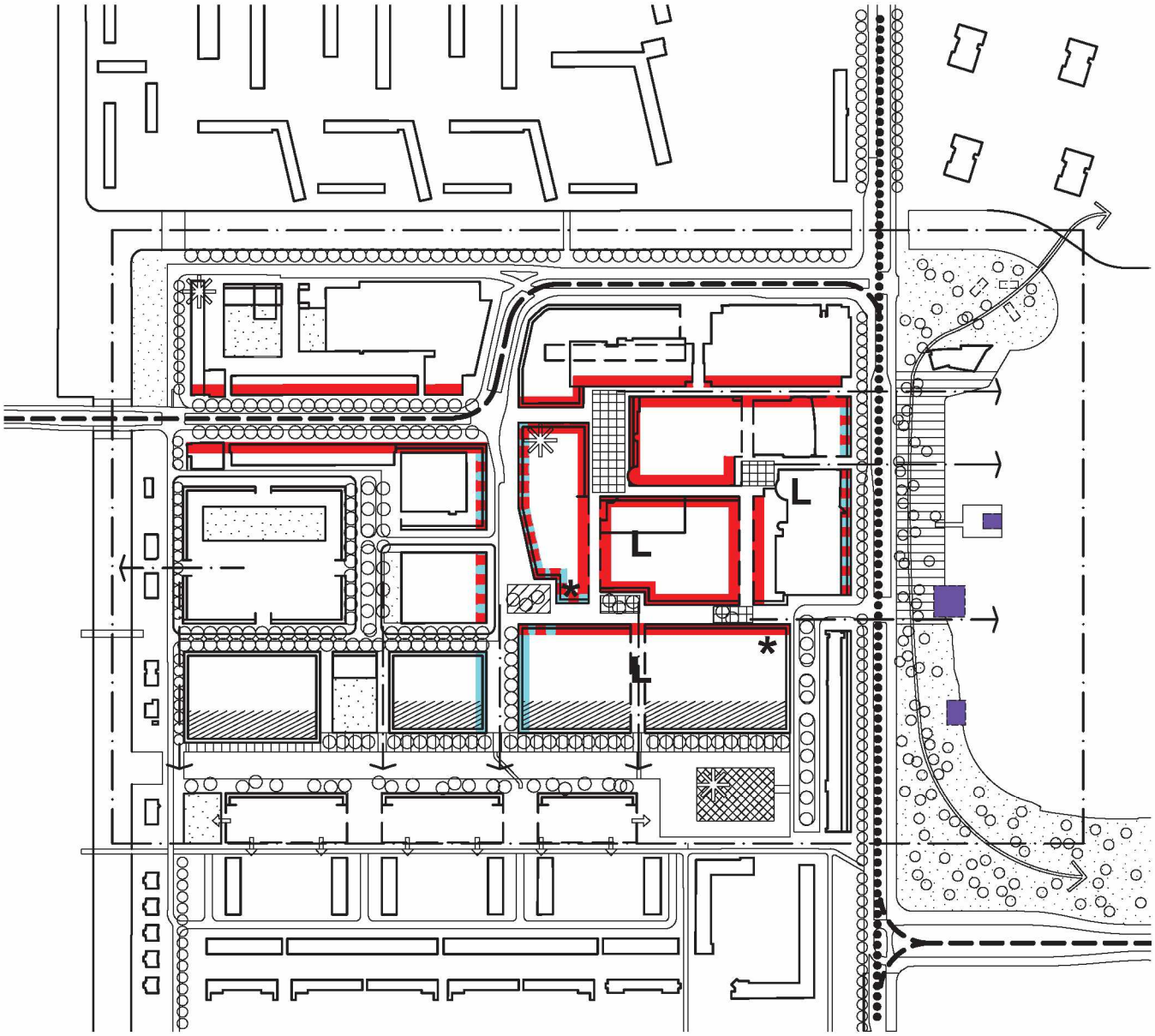
Hoewel menging van functies in het centrum wordt nagestreefd, zijn er verschillende zones aan te wijzen waar bepaalde functies een essentieel uitgangspunt zijn om de gewenste sfeer en variatie te kunnen garanderen. Daarom wordt een aantal plaatsen aangewezen waar specifieke functies moeten komen om de levendigheid te waarborgen. Deze specifieke plekken en de gewenste functionele invulling daarvan zijn op de tekening aangegeven. De witte bouwvelden zijn vrij invulbaar en zijn niet bestemd voor specifieke functies. Tevens is de programmatische invulling van de verdiepingen vrij; hier kunnen woningen, kantoren of voorzieningen worden gesitueerd. Uitzondering hierop is de SuHa-huurt, waar ook in de toekomst hoofdzakelijk zal worden gewoond.

Ten opzichte van het vernieuwingplan is de functionele kaart op de volgende twee punten aangepast:

1. Langs de gehele nieuwe gracht zullen woningen komen. Kleine, aan huis gebonden beroepen of buurtfuncties zijn ook toegestaan. De recreatieve (buiten) activiteiten, die hier in het Vernieuwingsplan gedeeltelijk waren voorzien, zijn naar de Oeverplas verplaatst.
2. De winkelstraat ten zuiden van de Maarvaart, wordt een tweezijdige winkelstraat.

***Legenda functies***

- *Detailhandel*
- *Centrumvoorzieningen/ dienstverlening/ woon-werkwoningen*
- *Detailhandel/ Centrumvoorzieningen/ dienstverlening/ woon-werkwoningen*
- *Horeca/ kleinschalige leisure functies (exacte positie n.t.b.)*
- *Gevel met voornamelijk wonen*
- L *Grootschalige leisurefuncties op de verdiepingen toegestaan*

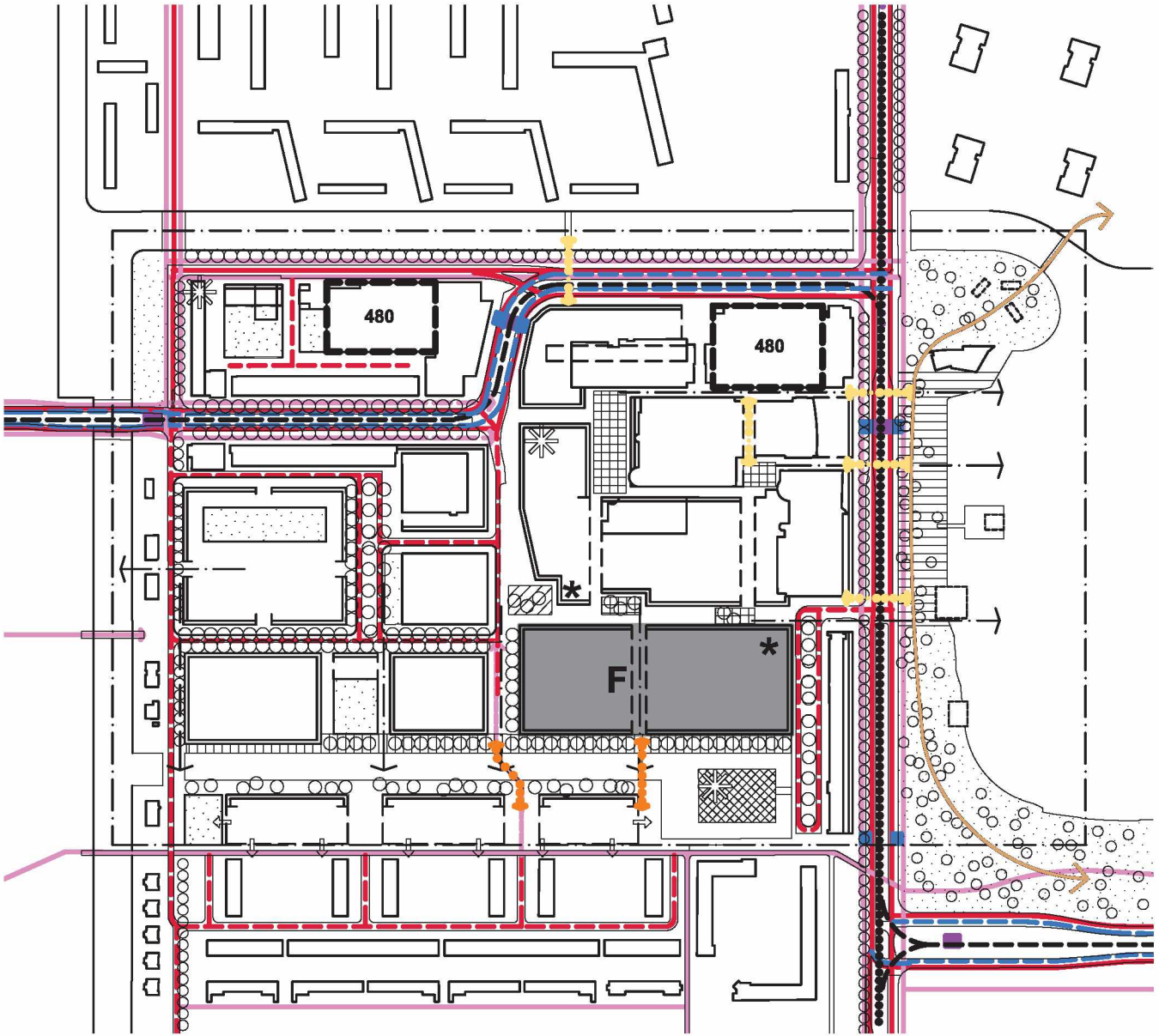


## Vaste waarden - verkeer en parkeren

Het is belangrijk dat het centrum goed bereikbaar is per auto, openbaar vervoer en per fiets. Dit betekent echter niet dat het autoverkeer het centrum doorkruist. Auto's moeten de randen van het centrum, waar de parkeergarages zijn, goed kunnen bereiken om daar te parkeren. Fietsers en voetgangers kunnen wel het centrum doorkruisen.

Ten opzichte van het Vernieuwingplan is het verkeer en parkeren op de volgende punten aangepast:
1. De in het Vernieuwingsplan voorziene "knip" in het doorgaand verkeer, ter hoogte van het grote driehoekig plein, wordt verlegd naar de weg ten zuiden van de Meervaart, Osdorp Plein. Deze straat wordt een voetgangersstraat.

1. Er wordt een autoverbinding via Tussen Meer (via de huidige busverbinding) naar de noordelijke gracht richting Meer er Vaart gemaakt. Zodoende wordt naast de Hoekenes, een tweede, doorgaande route gerealiseerd.
2. Aan de zijde van de SuHa-buurt komt een weg, waar voorheen het grote centrale plein lag, die het Don Boscoblok en de Van Suchtelen van de Harestraat aansluit op het Tussen Meer.



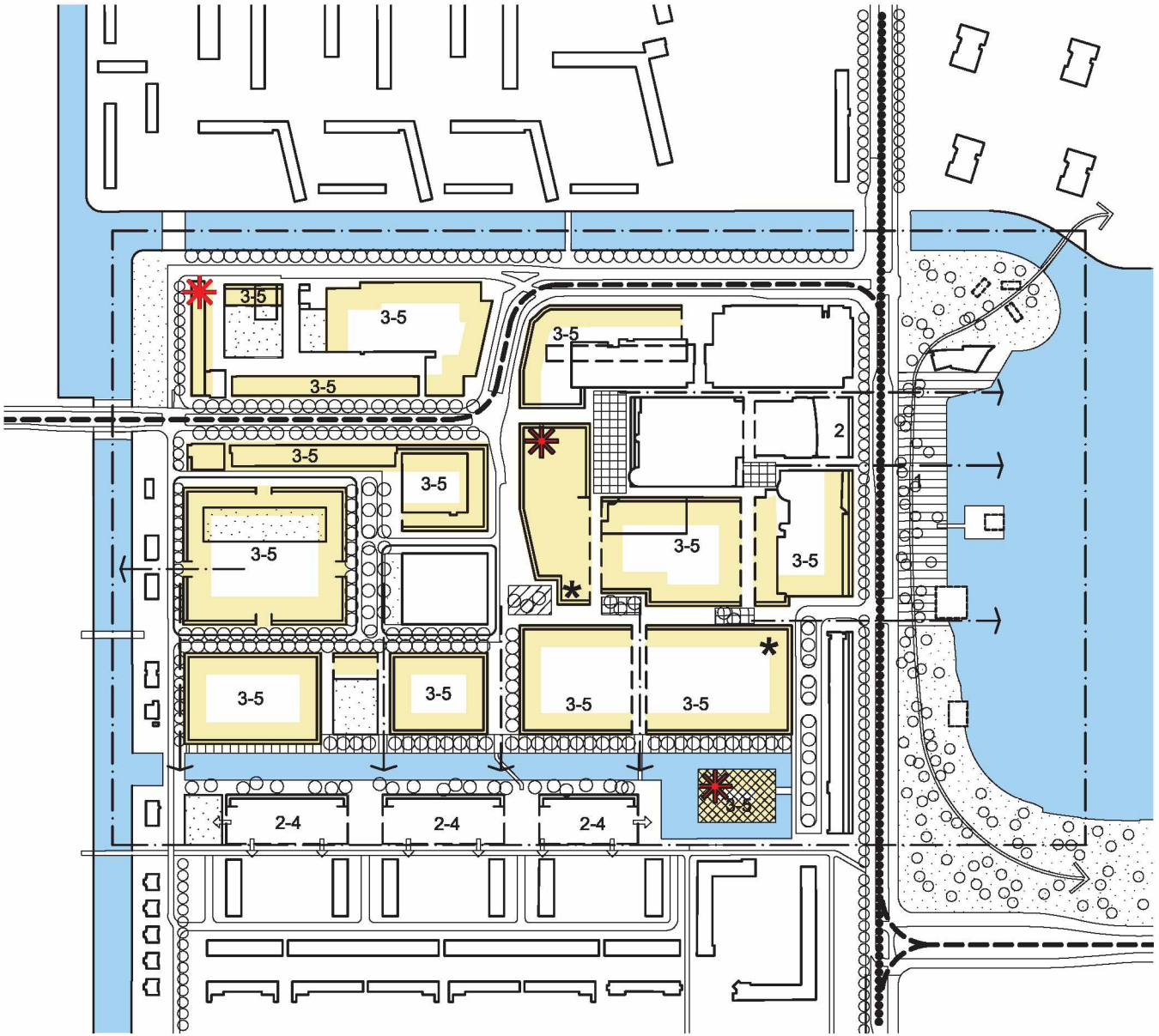

***Legenda verkeer***

- *Auto, 50 km/u*
- *Auto, 30 km/u*
- *Fiets*
- *Tram*
- *HOV*
- *Bus*
- *Tramhalte*
- *Bushalte*
- 480 *Aantal parkeerplaatsen*
- *Zoekgebied nieuwe parkeergarage*
- *Nieuwe voet- en fietsbrug*
- *Voetgangersroute*
- *Recreatieve route rond Sloterplas*
- F *Gebouwde fietsenstalling, exacte locatie n.t.b.*

## Vaste waarden - bouwhoogte

De basis van alle bouwblokken is 3 tot 5 bouwlagen, waarbij accenten kunnen worden doorgevoerd van maximaal 20% van het voetprint van het bouwblok. De maximale hoogte van de accenten is 12 bouwlagen (inclusief de hoogte van de basis). De mogelijke locaties van de bijzondere accenten van het plan (de supertorens en de stedenbouwkundige accenten) zijn op de kaart aangegeven.

Het bijzondere stedenbouwkundig accent die aan het centrale plein ligt, mag maximaal 14 lagen hoog worden. De overige bouwhoogtes zijn niet veranderd ten opzicht van het vernieuwingsplan.




***Legenda bouwhoogte***

*Zones waarbinnen hoogteaccenten (max 12 bouwlagen) geplaatst mogen worden. Max. 20% van de footprint van het bouwblok.*

3-5 *Minimaal - maximaal aantal bouwlagen van de bouwblokken*

*Supertoren minimaal 60m, maximaal 80m, exacte positie n.t.b.*

* *Stedenbouwkundig accent, met minimaal - maximaal aantal bouwlagen (8-14 lagen)*

## Vaste waarden - openbare ruimte

De inrichting van de openbare ruimte is van groot belang voor de gewenste stedelijke sfeer en het levendig karakter van het centrum. De op de kaart aangeduide plekken zijn cruciaal voor het plan en dienen met zorg te worden uitgewerkt.

*Winkelpleinen*
In het centrum zijn vier pleinen met verschillende grootte, waar winkelen op de begane grond de belangrijkste functie is. De winkelpleinen zijn compact en zullen ieder een eigen karakter en thema krijgen.

*Oever Sloterplas*
Een gedeelte van de oever van het Sloterplas zal geschikt worden gemaakt voor recreatieve buitenevenementen. Het overige gedeelte van de oever zal een groene uitstraling behouden.Duidelijke voetgangersverbindingen zullen de oever van de Sloterplas beter betrekken bij het winkelgebied.

*Oever Nieuwe Gracht*
De nieuwe gracht vormt de grens van het centrum. De verharde oever aan de noordzijde wordt met bomen beplant. Aan deze gracht wordt voornamelijk gewoond.

*Tuinen*
In de SuHa buurt zijn vier tuinen aangegeven die aan de openbare ruimte grenzen. Ze zijn met name bedoeld voor de bewoners van de omliggende gebouwen maar zijn ook toegankelijk voor passanten.

*Bomenlanen*
Bomenlanen zorgen voor een groen beeld langs de Tussen Meer, Meer en Vaart, de Hoekenes (aan de noordkant, langs de gracht) en de straten van de Su-Ha-buurt. Daarnaast worden de twee pleinen aan de straat ten zuiden van de Meervaart ook met bomen beplant, zodat de nieuwe winkelstraat een groene aanblik krijgt.

***Legenda openbare ruimte***

- *Bomenlaan*
- *Vrijstaande bomen*
- *Openbare tuin, exacte positie nader te bepalen*
- *Plein met schakelfunctie tussen woongebied en winkelgebied*
- *Thematische pleinen/ knooppunten in het winkelgebied*
- *Recreatie oever*
- *Woongebied aan kade*
- *Gehandhaafd groen*
- *Water*
- *Recreatieve route rond Sloterplas*

