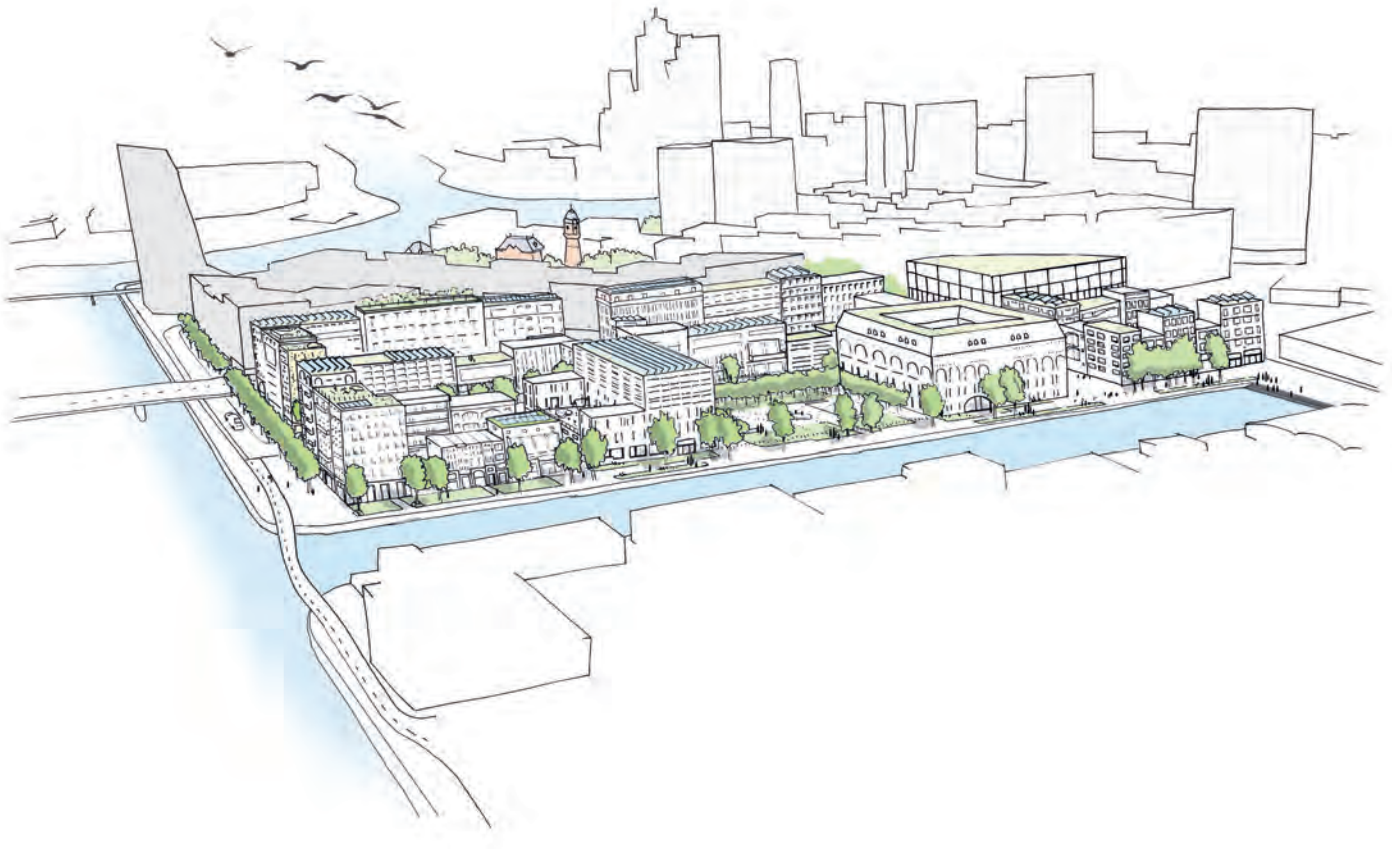
Gemeente Amsterdam

Stedenbouwkundig Plan Amstelkwartier 3e fase

Overamstel - Amstelkwartier



definitieve versie: 25 augustus 2020

INHOUDSOPGAVE

SAMENVATTING p. 4
VOORWOORD P. 6

1 INLEIDING p. 10

1.1 Bestuurlijke achtergrond p. 10
1.2 Ligging p. 12
1.3 Opgave Amstelkwartier 3e fase p. 12
1.4 Leeswijzer p. 12

2 RUIMTELIJK PROGRAMMATISCHE ANALYSE p. 14

2.1 Scharnierpunt van oude en nieuwe verkavelingen p. 14
2.2 Duivendrechtsevaart p. 15
2.3 Insteekhaven p. 15
2.4 Amstelstroomlaan als rijgdraad p. 15
2.5 Winkelgebied en scholen p. 16
2.6 Gemengd bouwen p. 16

3 HOOFDOPZET p. 18

3.1 Confrontatie van verkavelingsstructuren p. 18
3.2 Hart van Overamstel p. 18
3.3 Fijnmazige verbindingen voor voetganger en fiets p. 18
3.4 Water en kades als onderscheidende verblijfskwaliteit p. 19
3.5 Groene binnenstraat p. 19
3.6 Groen plantsoen voor school en buurt p. 20
3.7 Variaties aan bouwblokken met levendige plint p. 20

4 STEDENBOUWKUNDIG PLAN p. 22

4.1 Hoofdopzet bouwvelden p. 22
4.2 Winkelgebied p. 28
4.3 Scholen p. 28
4.4 Bouwregels en welstand p. 28

5 PROGRAMMA p. 30

5.1 Wonen p. 30
5.2 Winkels p. 30
5.3 Maatschappelijke en culturele voorzieningen p. 32
5.4 Werken p. 33

6 OPENBARE RUIMTE p. 34

6.1 Uitgangspunten schetsontwerp p. 34
6.2 Identiteiten in de openbare ruimte p. 36
6.3 Binnenstraten p. 38
6.4 Voorzieningengebied als hart p. 42
6.5 Verblijfskwaliteit aan het water p. 46
6.6 Kabels en leidingen p. 53
6.7 Klimaatadaptatie p. 53

7 ASPECTEN p. 54

7.1 Verkeer p. 54
7.2 Duurzaamheid p. 58
7.3 Groen- Sport- en spelnormen p. 60
7.4 Waterkering p. 61
7.5 Milieuregelgeving p. 62
7.6 Bodem p. 64

8 VERVOLG p. 66

8.1 Fasering p. 66
8.2 Bestemmingsplan p. 66
8.3 Selectie (markt)partijen p. 66
8.4 Communicatie en participatie p. 66
8.5 Financiële uitvoerbaarheid p. 66
8.6 Planning en besluitvorming p. 67

COLOFON p. 68



Ligging Amstelkwartier 3e fase in Overamstel

Samenvatting

De opgave van Amstelkwartier 3e fase is om een duurzame stadsbuurt te maken die gaat fungeren als het hart van Overamstel. De ontwikkeling richt zich op de bouw van ongeveer 800 woningen, twee basisscholen, winkels, horeca, werkruimten en overige voorzieningen. Daarnaast wordt het gebied beter verbonden met de andere deelgebieden van Overamstel, met name voor langzaam verkeer.

Ruimtelijk programmatische analyse

De analyse benoemt een aantal aspecten die van invloed zijn op dit plangebied. Het terrein ligt bijvoorbeeld op een strategisch scharnierpunt tussen Amstelkwartier 1e en 2e fase en het Kauwgomballenkwartier. Daarnaast zorgt de ligging aan de Duivendrechtsevaart en insteekhaven voor interessante verblijfsplekken en ontwerpmogelijkheden. De Amstelstroomlaan vormt een rijgdraad die de verschillende deelgebieden met elkaar verbindt. Een belangrijk programmatisch aspect is een mix van verschillende functies: wonen, scholen, maatschappelijke voorzieningen en detailhandel. Daarnaast is er de ambitie om dit op een duurzame wijze te ontwikkelen.

Hoofdopzet

De aspecten die uit de analyse voortkomen zijn bepalend geweest voor de hoofdopzet. De ligging op een scharnierpunt van verkavelingen wordt aangegrepen om hier het hart van de wijk te maken. Als gevolg van diens functie als wijkcentrum wordt het plangebied in hoge dichtheid bebouwd en worden woningen gemengd met een winkelgebied, voorzieningen en twee basisscholen. Omwille van een optimale levendigheid komen veel functies in de gebouwplinten, liggen de scholen aan een gezamenlijk buurtplantsoen en worden langzaam verkeerroutes naar alle windstreken verbeterd. Daartegenover staan een relatief rustige groene binnenstraat, gesloten binnentuinen in bouwblokken en een autoluwe kade aan de insteekhaven die vooral als verblijfsplek wordt ingericht.

Stedenbouwkundig plan

De hoofdstructuur bestaat uit zes bouwvelden die vooral met typisch Amsterdamse gesloten bouwblokken worden ontwikkeld. De Amstelstroomlaan vormt de hoofdontsluiting van het gebied. De bouwblokken hebben strakke rooilijnen aan de voorzijde, maar de gevels aan de achterzijde zijn vrij en liggen aan groene rustige binnentuinen. De winkels liggen geconcentreerd in de oosthoek van het plan en worden volgens een 'haltermodel' ontwikkeld; twee uit elkaar liggende supermarkten zorgen voor aanloop in de hele winkelzone, waar kleinere winkels en voorzieningen tussen de supermarkten van mee kunnen profiteren.

Tussen de twee basisscholen wordt het buurtplantsoen ingericht voor dubbelgebruik. Het noordelijk deel functioneert vooral overdag als schoolplein en het zuidelijk deel aan de kade vooral als buurtplantsoen. De kade aan de insteekhaven wordt een informeel shared space gebied met veel verblijfskwaliteit: aan de oostelijke kant is plek voor horeca, als uitloper van het winkelgebied, terwijl de rest van de kade meer als groen wordt ingericht.

Amstelkwartier 3e fase krijgt een autoluw ontwerp. Dat uit zich bijvoorbeeld in een beperkte auto-ontsluiting van de bouwvelden, een lage parkeernorm, weinig parkeerplaatsen op straat en een binnenstraat tussen de blokken. Voor langzaam verkeer worden de routes, met name naar de rest van Overamstel, juist verbeterd. Bijvoorbeeld met een fietsbrug over de insteekhaven richting het Kauwgomballenkwartier, veilige fiets/looproutes naar school en goede stallingsmogelijkheden.

Programma

In het plangebied is ruimte voor een veelheid aan buurtfuncties. Naast circa 800 woningen wordt ook voorzien in horeca, kantoren, detailhandel en twee supermarkten, twee Alles-in-1 basisscholen en diverse maatschappelijke voorzieningen. Het totale bouwprogramma bedraagt ongeveer 91.000 m² BVO (bruto vloer oppervlak) met een verdeling in circa 75 % wonen en 25 % niet-wonen.

Wonen	67.000 m²
Winkels en horeca	6.250 m²
Maatschappelijke voorzieningen en onderwijs	11.520 m²
Werken	6.500 m²
Totaal BVO	**91.270 m²**

Openbare ruimte

De hoge bouwdichtheid en klimaatverandering vragen om een zorgvuldige inrichting van de openbare ruimte, met name van het buurtplantsoen en de aantrekkelijke zones langs de kades. In de volgende planfase krijgen stakeholders dan ook gelegenheid om mee te denken over de inrichting. Er zijn twee factoren die de inrichting van de openbare ruimte nu al sterk lijken te bepalen: het autoluwe karakter en klimaatadaptatie. Dat laatste hangt samen met heviger episodes van regenval, droogte en hittestress die in de toekomst, als gevolg van de klimaatverandering, zullen optreden.

Aspecten

In het plangebied spelen de normaal gangbare technische en beleidsmatige aspecten, zoals verkeersontsluitingen, parkeerbeleid, waterhuishouding, bouwrijp maken, kabels & leidingen en natuurbescherming. De milieuaspecten wegen in dit plan relatief wat zwaarder mee. De energietransitie om tot aardgasvrije bebouwing te komen vereist bijzondere infrastructurele maatregelen voor een lokaal warmte/koude net. Daarnaast ligt een deel van het gebied op historische bodemverontreiniging van de voormalige Zuidergasfabriek en een brandweer oefencentrum, waardoor bouwrijp maken moet worden gecombineerd met bodemsanering. Tot slot loopt er een hoge druk gasleiding langs het gebied, welke beperkingen aan zijn omgeving oplegt.

Vervolgstappen

Na vaststelling door de gemeenteraad van het stedenbouwkundig plan en investeringsbesluit start de bestemmingsplan procedure en het opstellen van de bouwenveloppen. Met een onherroepelijk bestemmingsplan wordt gestart met de selectie van (markt) partijen. Als alles volgens planning loopt kan in 2024 gestart worden met de bouwactiviteiten en wordt Amstelkwartier in 2028 afgerond.

Voorwoord

Voor u ligt het stedenbouwkundig plan Amstelkwartier 3e fase. Het gebied is op dit moment nog een bedrijventerrein, maar zal de komende jaren worden getransformeerd naar het hart van de wijk Overamstel. De buurt krijgt een stedelijk woon/werkmilieu met ruimte voor woningen, voorzieningen en informeel werken verbonden door een groen netwerk van openbare ruimte

Amstelkwartier 3e fase is de laatste fase van het Amstelkwartier dat in ontwikkeling gaat. De eerste fase is reeds bijna afgerond en de tweede fase start binnenkort met de uitvoering. Het Amstelkwartier wordt gekenmerkt door zijn klassieke uitstraling met gesloten bouwblokken en het nieuwe Bella Vistapark als groene kern.

Deze nieuwe buurt draagt met de circa 800 woningen bij aan de grote behoefte aan woningen in Amsterdam en voorziet in een voorzieningengebied voor de hele wijk Overamstel. De ruimte is schaars, maar dit stedenbouwkundig plan laat zien dat het mogelijk is een duurzame compacte buurt te realiseren die in vele behoefte voorziet.

Ik heb het volste vertrouwen dat Amstelkwartier 3e fase een levendige en duurzame buurt wordt aan het water. Het is de afronding van het Amstelkwartier, waar vele Amsterdammers met plezier kunnen gaan wonen.



Marieke van Doorninck

Wethouder Ruimtelijke Ordening, Grondzaken, Duurzaamheid, Klimaat en Energie.



Overamstel juni 2018, bron: Your Captain



Inleiding

1

Amstelkwartier 3e fase is - voorlopig - de laatste ontwikkelfase van het Amstelkwartier in de nieuwe stadswijk Overamstel. De 3e fase van het Amstelkwartier heeft qua programma, ligging en verkaveling een bijzonder karakter. Zo wordt de buurt straks het hart van Overamstel met winkel-, verblijfs- en maatschappelijke voorzieningen, waaronder twee basisscholen. De buurt is bovendien een scharnierpunt tussen het stedenbouwkundig vrije Kauwgomballenkwartier aan de ene kant, en het meer klassieke Amstelkwartier 1e en 2e fase aan de andere kant.

1.1 Bestuurlijke achtergrond

Dit stedenbouwkundig plan is het resultaat van een lang planvormingstraject, dat al in 2002 begon en vanaf 2016 intensief aan wordt gewerkt. Het stedenbouwkundig plan vormt de basis voor een bestemmingsplan, het definitieve ontwerp voor de openbare ruimte en de bouwregels voor marktpartijen. Ook het welstandskader en de bouwenveloppen borduren voort op dit plan. Het stedenbouwkundig plan is op zijn beurt gebaseerd op de volgende (beleids)documenten en besluiten:

- Visie Overamstel (gemeenteraad 30 november 2005): daarin werd voorgesteld om het noordelijk deel van het bedrijventerrein Amstel Business Park te transformeren tot een stedelijk, gemengd woon/werkgebied. In de Visie Overamstel staan de ambitie, het programma en de ontwikkelrichting van de plangebieden reeds globaal aangegeven. Met de transformatie gaan de noordelijke plangebieden verder onder de nieuwe naam Amstelkwartier.
- Structuurvisie 2040 (gemeenteraad 17 februari 2011): ook de Structuurvisie agendeerde een transformatieopgave voor het noordelijk deel van Overamstel in de periode 2010-2020. Het zuidelijk deel van Overamstel blijft overwegend bedrijventerrein.
- Businesscase Amstelkwartier 2e fase (gemeenteraad juli 2012): deze financiële analyse maakte een knip tussen Amstelkwartier 2e en 3e fase om de transformatie beter beheersbaar te maken.
- Aankoopbesluit Liander (april 2016): daarin werd besloten om het Liander-terrein vervroegd aan te kopen vanwege de dringende behoefte aan woningbouwlocaties. Door de verwerving van het gebied is het mogelijk om Amstelkwartier 3e fase te ontwikkelen conform de stedelijke ambities.
- Koers 2025 (college van burgemeester en wethouders april 2016): in dit document werd Amstelkwartier 3e fase aangewezen als nieuwe woningbouwlocatie.
- In het Actieplan Woningbouw 2014-2018 is het Amstelkwartier aangewezen als versnellingslocatie.



Figuur 1.1: Ligging Amstelkwartier 3e fase in Amsterdam

1.2 Ligging

Het plangebied van Amstelkwartier 3e fase ligt ten zuidoosten van het stadscentrum, in de buurt van metrostation Spaklerweg en binnen de ring (A10 en metro). Het terrein wordt begrensd door Amstelkwartier 1e en 2e fase in het noorden, de Duivendrechtsevaart en A2-zone in het westen, de insteekhaven in de Duivendrechtsevaart met het Kauwgomballenkwartier in het zuiden, en perifere detailhandel zoals bouwmarkten in het oosten. Het terrein is op dit moment nog in gebruik door Liander.

Overamstel

Het plangebied is onderdeel van Overamstel, dat zich momenteel transformeert van een bedrijvenzone naar een cluster van gemengde woonwerkgebieden. Delen van deze gebieden zijn vrijwel gereed, zoals Amstelkwartier 1e fase en Kop Weespertrekvaart. Andere gebieden zijn volop in ontwikkeling, zoals Amstelkwartier 2e fase en het Bajeskwartier. Andere beginnen op korte tot middellange termijn, zoals Weespertrekvaart-Midden en -Oost. Amstelkwartier 3e fase behoort tot die laatste categorie, als het voorliggende stedenbouwkundig plan begin 2020 wordt vastgesteld.

Zo ontstaat stap voor stap de nieuwe stadswijk Overamstel, met uiteindelijk circa 8.000 woningen en een gunstig toekomstperspectief; het ligt niet alleen vlakbij de Amstel en de groene Amstelscheg, maar heeft ook een centrale ligging tussen de drie grootstedelijke centra van Amsterdam: het stadscentrum, de Zuidas en het centrumgebied van Zuidoost.

1.3 Opgave Amstelkwartier 3e fase

De opgave is om op dit terrein een duurzame stadsbuurt te maken die gaat fungeren als het hart van Overamstel. De ontwikkeling richt zich op de bouw van ongeveer 800 woningen en genoeg ruimte voor winkels, horeca, werkruimten en overige (maatschappelijke) voorzieningen. Daarnaast wordt beoogd om een netwerk van routes en openbare ruimten aan te leggen dat het gebied op goede wijze verbindt met de andere deelgebieden van Overamstel en met de oostelijk gelegen perifere detailhandel.

1.4 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 presenteert een landschappelijke en stedenbouwkundige analyse. Hieruit volgt een aantal belangrijke aspecten, waaronder verkavelingspatronen, de directe relatie met de Duivendrechtsevaart en de belangrijkste ambities die in het plan zullen gaan landen.

In hoofdstuk 3 zijn deze aspecten vertaald in een ruimtelijke hoofdopzet die ertoe bijdraagt dat de buurt het levendig hart van Overamstel kan worden.

Hoofdstuk 4 vertaalt deze hoofdopzet in een planontwerp. In dat ontwerp hebben bepaalde plekken en ontwerpelementen veel betekenis, zoals de gesloten bouwblokken met groene hoofdstraat, het winkelgebied, het multifunctionele buurtplantsoen en de kades aan de insteekhaven en Duivendrechtsevaart.

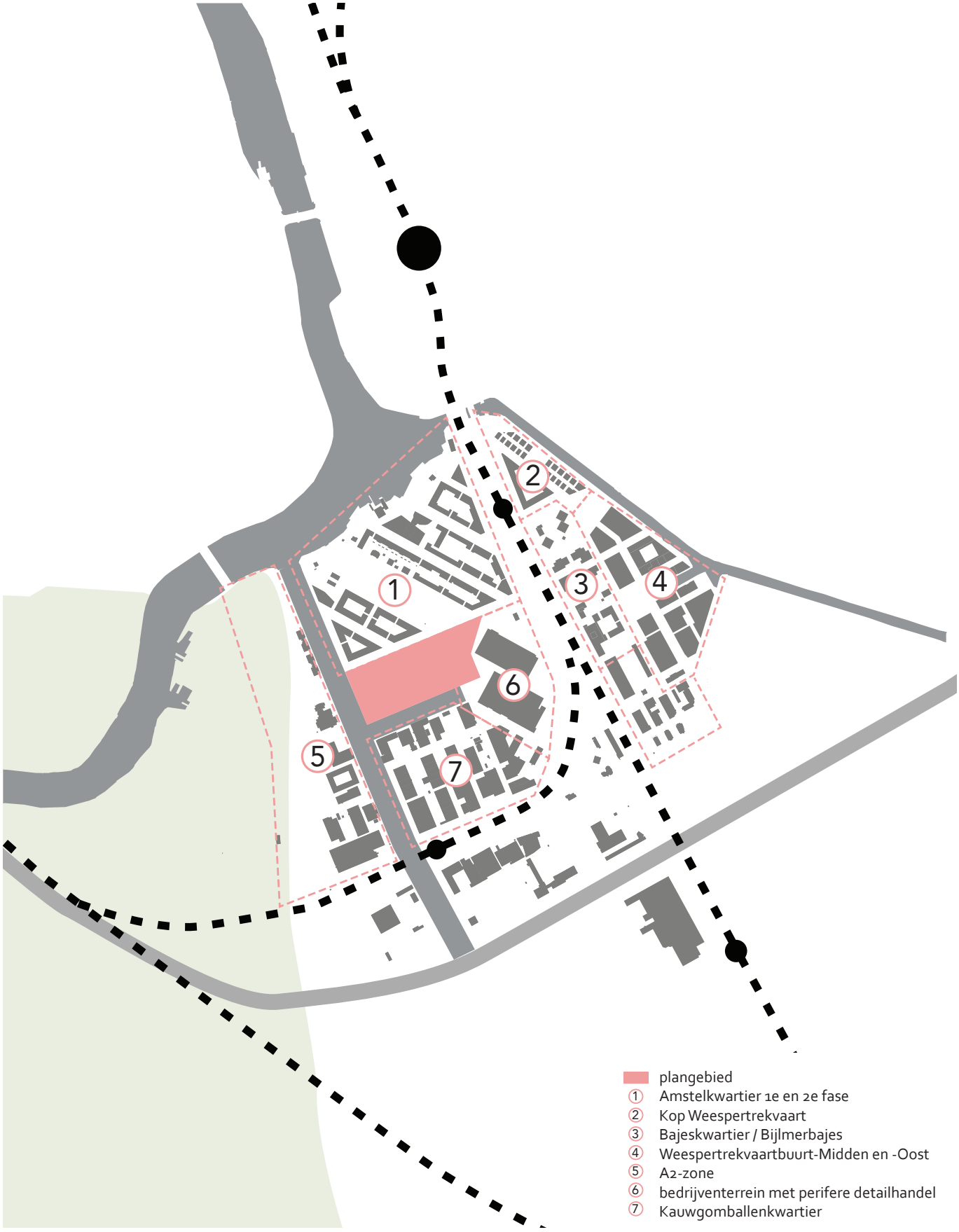
Hoofdstuk 5 laat zien welk bouwprogramma in Amstelkwartier 3e fase wordt gerealiseerd voor woningen, werk, scholen, winkels en maatschappelijke voorzieningen. Daarin krijgen het winkelgebied en de 'plinten' (begane grond) van de bouwblokken een belangrijke rol.

Hoofdstuk 6 beschrijft de grote diversiteit aan openbare ruimten in Amstelkwartier 3e fase. De hoge bouwdichtheid en klimaatverandering vragen om een zorgvuldige inrichting van de openbare ruimte, met name van het buurtplantsoen en de aantrekkelijke zones langs de kades. In de volgende planfase krijgen omwonenden dan ook gelegenheid om mee te denken over de inrichting. De auto wordt zoveel mogelijk uit de openbare ruimte geweerd.

Hoofdstuk 7 behandelt uiteenlopende beleidsmatige en technische planaspecten zoals de verkeersontsluiting, het parkeerbeleid en veilige fietsroutes naar school, de waterhuishouding in tijden van klimaatverandering, hoge duurzaamheidseisen en natuurwetgeving, kabels en leidingen en de aanpak van historische bodemverontreiniging.

Hoofdstuk 8 beschrijft de besluitvorming over dit stedenbouwkundig plan en de vervolgstappen daarna, met aandacht voor communicatie, financiële uitvoerbaarheid van het plan en de selectie van marktpartijen.

In de bijlagen zijn de belangrijkste onderliggende onderzoeken opgenomen.

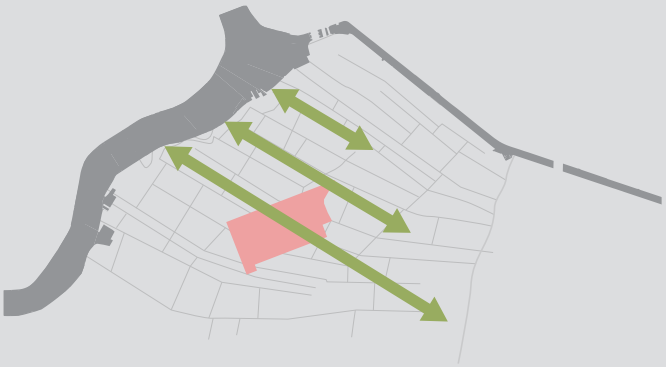


Figuur 1.2: Ligging Amstelkwartier 3e fase en deelgebieden binnen Overamstel

Ruimtelijk programmatische analyse 2

De belangrijkste opgave voor Amstelkwartier 3e fase is de ontwikkeling tot een duurzame stadsbuurt die gaat fungeren als het hart van Overamstel. Vanuit die opgave is een ruimtelijke programmatische analyse uitgevoerd die heeft geleid tot zeven belangrijke aspecten die de basis vormen voor het stedenbouwkundig plan. De eerste vier aspecten vloeien deels voort uit bestaande historische, landschappelijke en stedenbouwkundige analyse van het gebied (meer informatie hierover in de Cultuurhistorische verkenning Overamstel, bijlage 9). Daaraan worden drie nieuwe programmatische aspecten toegevoegd die de nodige stedelijkheid, levendigheid en duurzaamheid brengen.
De combinatie van al deze aspecten heeft geleid tot een ruimtelijke hoofdopzet die in het volgende hoofdstuk wordt beschreven. Deze hoofdopzet wordt in de hoofdstukken 4 en 5 verder uitgewerkt in de vorm van een stedenbouwkundig plan en een specifiekere programmatische invulling.

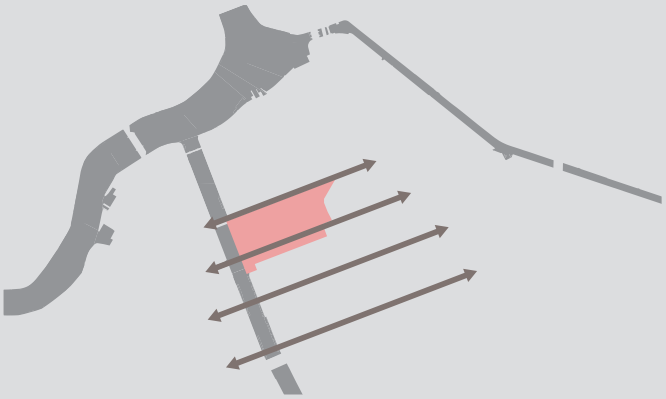
De aspecten voor de analyse zijn zowel van ruimtelijke als programmatische aard. Met name de eerste drie aspecten vormen een krachtig historisch-ruimtelijk raamwerk waaraan nieuwe aspecten worden toegevoegd om van Amstelkwartier 3e fase een bruisend hart van de wijk te maken.



Figuur 2.1: Historisch agrarisch polderlandschap

2.1 Scharnierpunt van oude en nieuwe verkavelingen

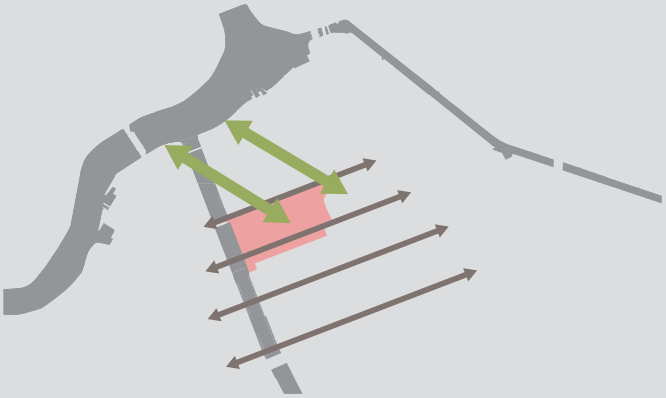
In pakweg 50 jaar tijd heeft het plangebied een transformatie doorgemaakt van een agrarisch polderlandschap naar een bedrijfsterrein. Van de oude poldersloten is vrijwel niets meer over, maar de oorspronkelijke polderkavels zijn nog steeds zichtbaar in de oriëntatie van gebouwen, wegen en groen.



Figuur 2.2: Rasterverkaveling ten gevolge van AUP

Met de aanleg van de Rhijnspoorlijn tussen Amsterdam en Utrecht kwam de industrialisatie van de polder indertijd op gang, met de bouw van de Zuidergasfabriek als eerste historische mijlpaal. Aanvankelijk volgden bedrijfskavels het bestaande polderpatroon, maar bij latere uitbreidingen naar het zuiden, in het kader van het Algemeen Uitbreidingsplan van Amsterdam (1934), werd de oude verkaveling genegeerd en maakte plaats voor een nieuw oost-westraster tussen de spoorlijn en de A2. Dit onderscheid in typen verkaveling is nog steeds zichtbaar. Hierdoor zijn verschillende deelgebieden ontstaan met elk hun eigen identiteit en relatie tot de historische context.

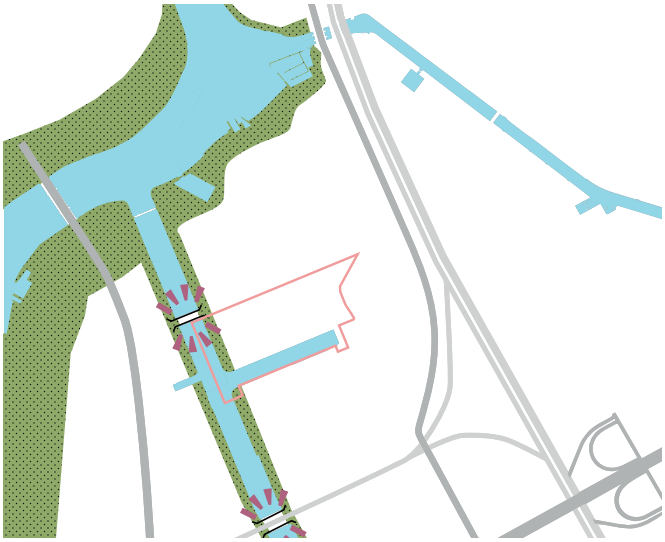
Met andere woorden, de 3e fase van het Amstelkwartier ligt op het scharnierpunt van twee verschillende verkavelingspatronen. De confrontatie van die patronen geeft het gebied een sterke identiteit en biedt interessante ontwerpmogelijkheden voor het stedenbouwkundig plan.



Figuur 2.3: Confrontatie verkavelingsstructuren

2.2 Duivendrechtsevaart

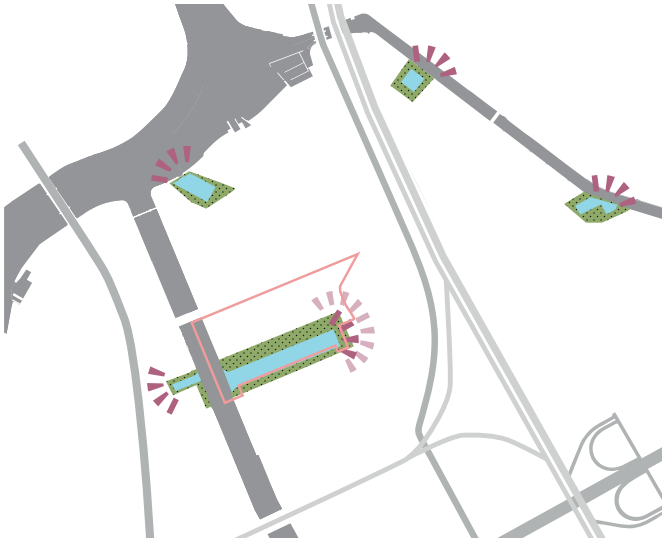
Deze vaart werd in de jaren '50 gegraven in het kader van het eerdergenoemde Algemeen Uitbreidingsplan van Amsterdam. Oorspronkelijk was het de bedoeling dat de vaart als 'Kanaal om de Zuid' veel verder naar het zuiden zou doorlopen en om Gaasperdam heen zou uitmonden op het Amsterdam-Rijnkanaal. De behoefte aan transport over water viel echter terug en daardoor bleef de vaart beperkt tot zijn huidige 1.500 meter. De Duivendrechtsevaart wordt nog maar beperkt gebruikt door de beroepsvaart, met name voor een zuidelijk gelegen betoncentrale. De recreatieve potentie van de vaart is nog onbenut, vooral vanwege de nog aanwezige bedrijvigheid aan het water. Maar met de groeiende druk op de bestaande stad ligt hier wel een mogelijkheid om het industriële karakter van de vaart in te zetten als verbindend element in de wijk. De vaart verbindt bovendien meerdere omliggende gebieden met de groene Amstelscheg en biedt nu al interessante vergezichten over water.



Figuur 2.4: Duivendrechtsevaart biedt vergezichten over het water

2.3 Insteekhaven

In de jaren '50 werden in de Duivendrechtsevaart ook twee insteekhavens gegraven, waarvan de eerste ter hoogte van Amstelkwartier 3e fase. De insteekhaven bediende destijds de aanliggende industrie, maar op het moment wordt de haven alleen nog gebruikt door een bedrijf wat er enkele tientallen elektrisch aangedreven boten stalt, bevoorraadt en oplaadt.
De insteekhaven is een dankbare historische ontwerpaanleiding. De haven brengt het water diep in het plangebied en biedt vrije zichtlijnen vanuit de toekomstige stadswijk. De insteekhaven nodigt dan ook uit om daar aantrekkelijke kades aan te maken. Door het water weer publiek toegankelijk te maken wordt de insteekhaven één van de dragende delen van het plan, met een typisch Amsterdamse signatuur.



Figuur 2.5: Insteekhavens brengen water en ruimte binnen

2.4 Amstelstroomlaan als rijgdraad

Iets naar het noorden, parallel aan de insteekhaven, loopt de Amstelstroomlaan. Deze laan zal in de nabije toekomst diverse deelgebieden in Overamstel - als een rijgdraad - aan elkaar verbinden. De Amstelstroomlaan wordt in eerste instantie een belangrijke ontsluitingsweg voor het hele Amstelkwartier. De laan ligt bovendien precies op de grens van oude en nieuwe verkavelingspatronen, waardoor de laan een natuurlijke kapstok wordt om verschillende deelgebieden, met uiteenlopende karakters, aan op te hangen.



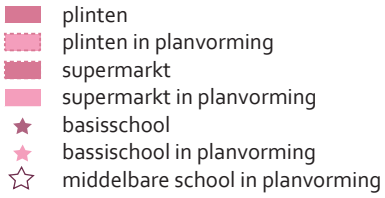
Figuur 2.6 : Amstelstroomlaan rijgt de verschillende gebieden aan elkaar

2.5 Winkelgebied en scholen

Een belangrijke programmatisch aspect voor de stedenbouwkundige hoofdopzet is de wens om scholen, maatschappelijke voorzieningen en winkels voor het Amstelkwartier vooral in de 3e bouwfase te concentreren. Winkels (vooral supermarkten) brengen - indien goed ingepast - extra reuring op straat en kunnen publieke ruimtes als het ware 'opladen'. Datzelfde geldt uiteraard voor scholen. Scholen bieden bovendien concrete ontwerpaanleidingen voor het realiseren van een kindvriendelijke omgeving en zij geven de buurt extra ontmoetingsplekken, ook na schooltijd en ook voor overige buurtbewoners. Tot slot bevat het programma een hoeveelheid aan maatschappelijke voorzieningen, detailhandel en (flex)werkplekken. Door deze functies te verweven met een divers woningbouwprogramma dragen zij bij aan een levendig en gevarieerd hart van de wijk.



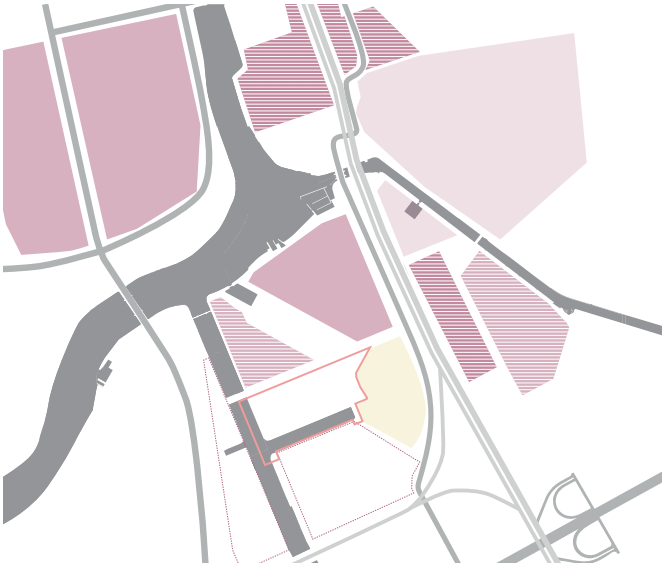
Figuur 2.7: Netwerk van winkelgebied en scholen



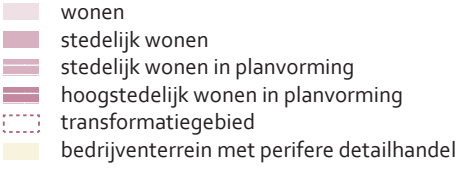
2.6 Gemengd bouwen

De bouwdichtheid van Amstelkwartier 3e fase is vergelijkbaar met Amstelkwartier 1e en 2e fase. In de twee eerdere fasen overheerst de woonfunctie, terwijl de 3e fase meer een combinatie wordt van wonen, werken, winkelen, voorzieningen en scholen; zo ontstaat een stedelijk leefmilieu dat past bij een hart van de wijk.

Met dit programma is er altijd wel wat levendigheid in de buurt. 's Ochtends vroeg als mensen kinderen naar school brengen en naar hun werk gaan. In de loop van de ochtend als voorzieningen worden bevoorraad en de scholen een speelkwartier hebben. In de middag als personeel gaat lunchen. Na het werk als er nog wordt geborreld, kinderen van school worden opgehaald en boodschappen worden gedaan. 's Avonds als er op verschillende plekken buurtactiviteiten worden gehouden en als er na wordt getafeld in de lokale horeca.



Figuur 2.8: Verschillende typen buurten in Overamstel



Hoofdopzet

3

De aspecten die uit de analyse voortkomen zijn bepalend geweest voor de ruimtelijke hoofdopzet.

3.1 Confrontatie van verkavelingsstructuren

In het westelijk deel van het plangebied blijft het oost-westraster behouden, maar in het oostelijk deel wordt de oude diagonale polderstructuur verder doorgetrokken vanuit Amstelkwartier 1e en 2e fase. De oostelijke verkavelingsstructuur sluit tevens aan op de bebouwing van het naastgelegen bedrijventerrein met perifere detailhandel en biedt zo kansen voor toekomstige uitbreiding in oostelijke richting.



Figuur 3.1: Verkavelingsstructuur geeft vorm aan het hart van Overamstel

3.2 Hart van Overamstel

Waar deze twee verkavelingsstructuren elkaar ontmoeten ontstaat een interessante ruimtelijke configuratie die goed inzetbaar is om de bijzondere functie van dit gebied te markeren: het hart van Overamstel met alle bijbehorende winkels en voorzieningen.



Figuur 3.2: Programma geeft inhoud aan het hart van Overamstel

3.3 Fijnmazige verbindingen voor voetganger en fiets

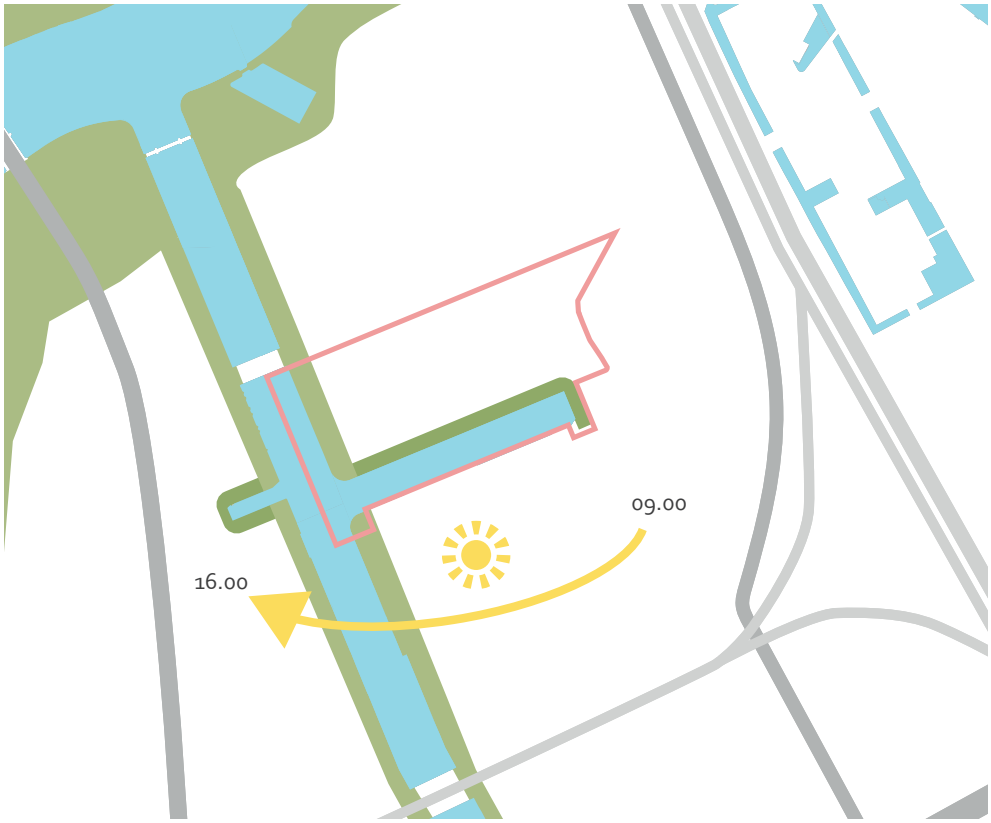
Tussen de aan elkaar geschakelde openbare ruimten ligt de nadruk op aangename langzaam verkeersroutes en zijn auto's in beperkte mate toegestaan. Via het fijnmazig netwerk kan er op uiteenlopende manieren worden gefietst en gewandeld naar omliggende gebieden en naar de belangrijkste OV haltes. Een nieuwe fietsbrug over de insteekhaven, en de al geplande brug over de Duivendrechtsevaart worden verbindingen verbeterd.



Figuur 3.3: Fijnmazige verbindingen

3.4 Water en kades als onderscheidende verblijfskwaliteit

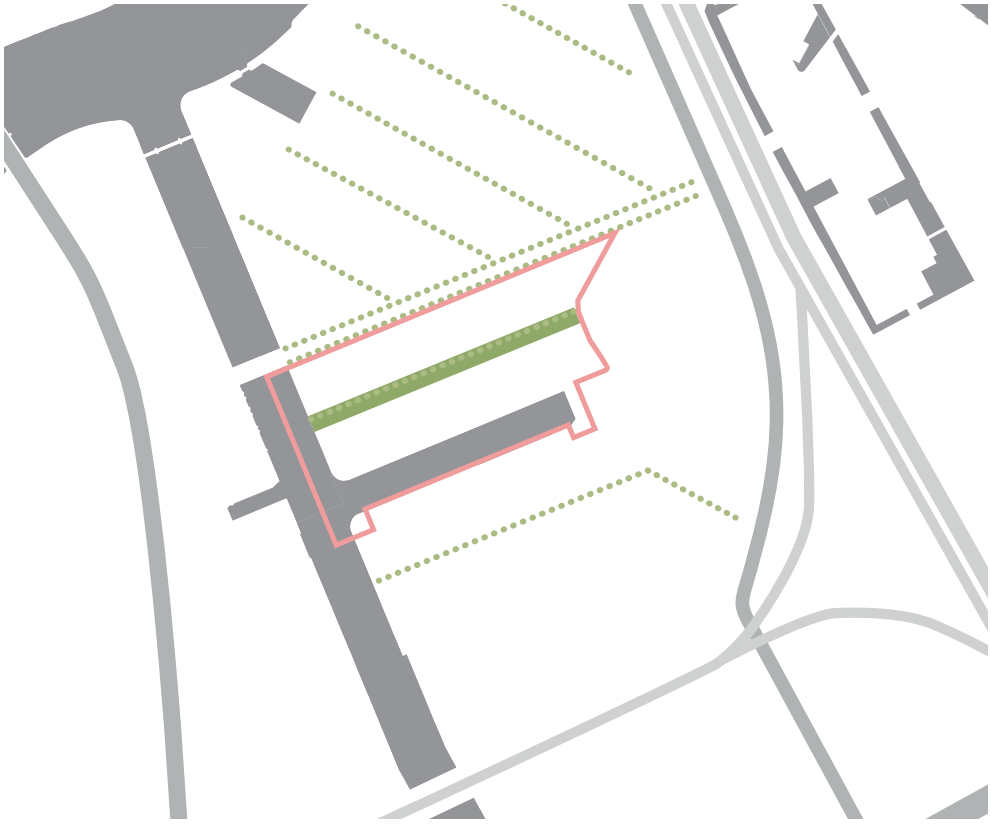
De ruimtelijke hoofdopzet profiteert van enkele krachtige landschappelijke kwaliteiten, zoals de insteekhaven met kades en de goede oriëntatie op de zon. Daardoor ontstaan openbare ruimten die kansen bieden voor een optimale woon- en verblijfskwaliteit. Daartoe worden de kades grotendeels autoluw ingericht, om zo een kleinschalig en beschut leefklimaat te creëren. Op sommige plekken is straks veel te doen en op andere plekken is het juist rustig. Dit brede spectrum aan verblijfskwaliteiten geven extra betekenis aan het hart van de wijk.



Figuur 3.4: Kade met voorkanten aan het water

3.5 Groene binnenstraat

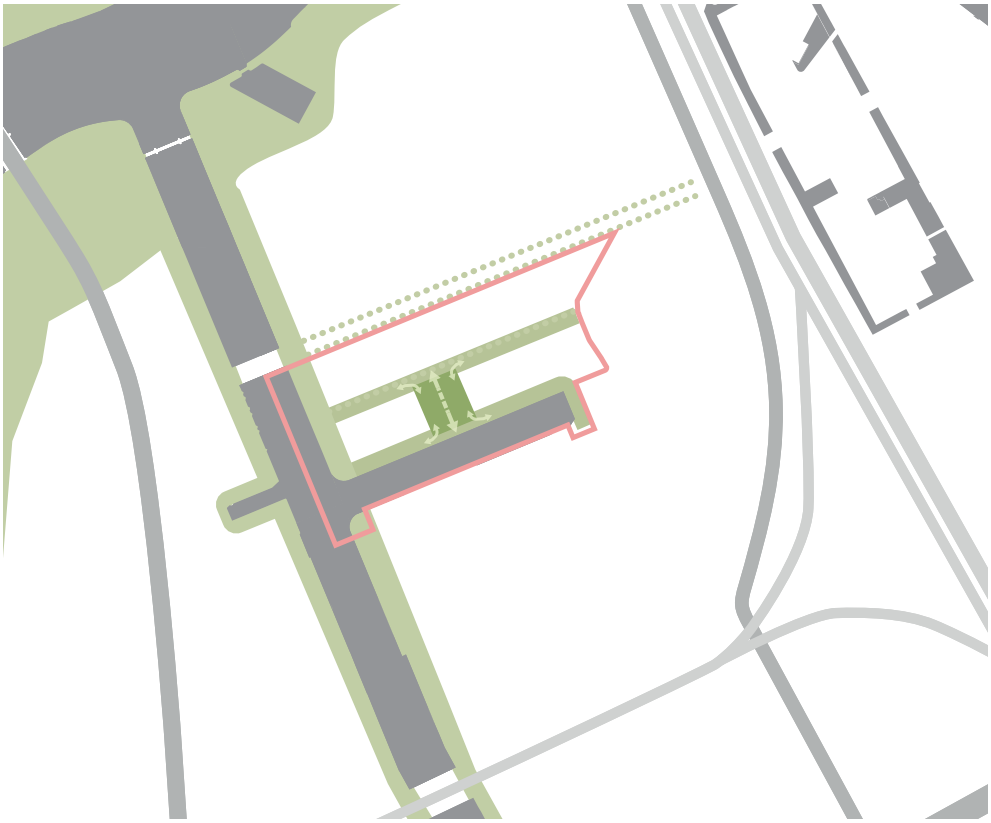
Van oost naar west wordt, evenwijdig aan de Amstelstroomlaan en insteekhaven, een nieuwe straat opgespannen die alle bouwblokken ontsluit. Door deze straat genoeg breedte te geven wordt ruimte gemaakt voor extra groen, wat het leefklimaat in de binnenwereld van het plangebied ten goede zal komen. Deze binnenstraat is (via een lus structuur) vanaf de Amstelstroomlaan en via de kade te bereiken, waardoor sluipverkeer wordt voorkomen.



Figuur 3.5: Binnenstraat badend in het groen

3.6 Groen plantsoen voor school en buurt

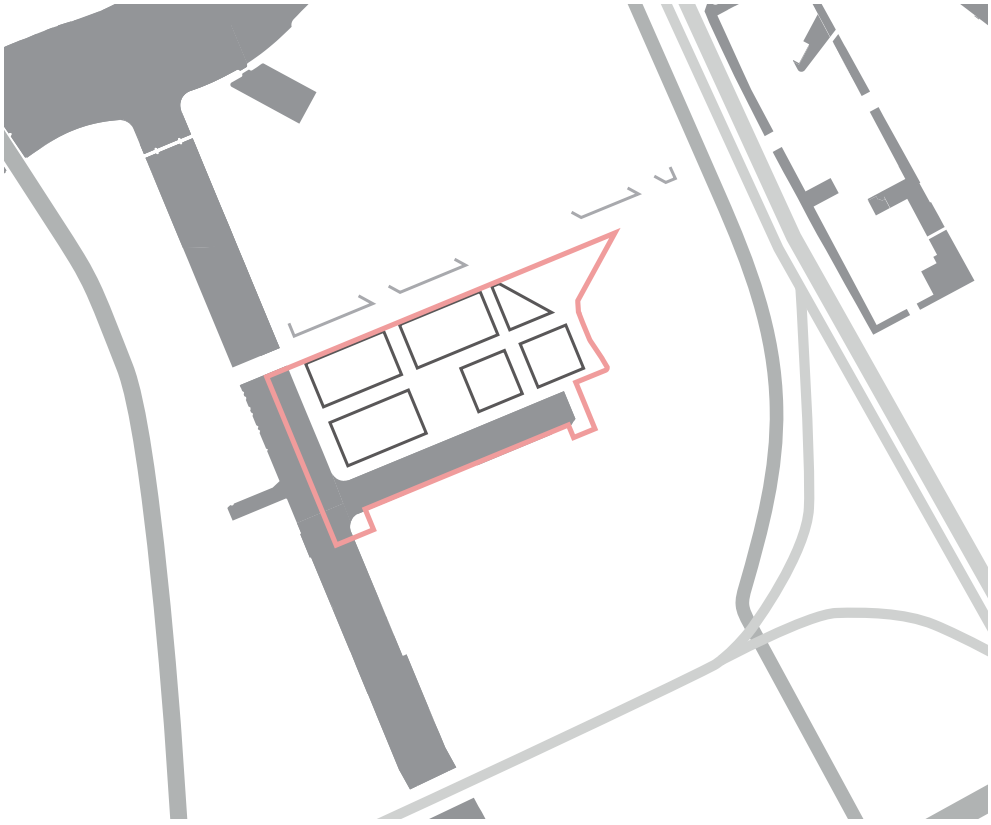
Centraal in het plangebied komt een groen buurtplantsoen dat niet alleen dienst doet als sport en speelruimte voor de basisscholen, maar ook als verblijfsplek voor verschillende doelgroepen in de buurt. Deze ruimte grenst zowel aan de kade als aan de binnenstraat en verbindt dus beide ruimten aan elkaar. Vanaf de binnenstraat kan men zo de weidsheid van de insteekhaven ervaren en vanaf de kade is er mooi zicht op de groene binnenstraat.



Figuur 3.6: Groen buurtplantsoen verbindt de kade en binnenstraat

3.7 Variaties aan bouwblokken met levendige plint

De eerdergenoemde aspecten, historische verkavelingsstructuren en noodzakelijke infrastructuur leiden tot een stedenbouwkundig raamwerk van bouwvelden. Deze bouwvelden bieden ruimte aan bouwblokken met uiteenlopende vormen. De belangrijkste uitgangspunten voor elk bouwblok zijn een hoge en flexibel in te vullen plint (begane grond), een strakke rooilijn aan de voorkant om de openbare ruimte stevig in te kaderen waardoor een gesloten bouwblok kan ontstaan. Aan de achterkant een flexibele rooilijn om zo verschillende woontypologieën te kunnen realiseren.



Figuur 3.7: Heldere bouwblokken volgend op een raamwerk van sterke openbare ruimtes

Stedenbouwkundig plan

4

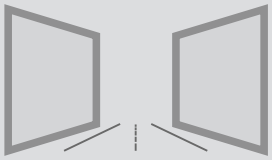
De in hoofdstuk 3 uiteengezette ruimtelijke hoofdopzet is met behulp van diverse ontwerpateliers en thematische onderzoeken vertaald en verbeeld in een stedenbouwkundig plan. In dit hoofdstuk wordt het stedenbouwkundig plan toegelicht, met bijzondere aandacht voor de bouwblokken en het realiseren van de programmatische opgave. De openbare ruimte wordt separaat besproken in hoofdstuk 6.

4.1 Hoofdopzet bouwvelden

In het stedenbouwkundig plan zijn 6 bouwvelden ingetekend. De bouwvelden zijn zo ontworpen dat zij op den duur kunnen worden doorgezet naar (of geïntegreerd met) het oostelijk gelegen terrein met perifere detailhandel.

Heldere straatwanden

De basis van het bouwveld bestaat uit een gesloten bouwblok met een scherpe rooilijn aan de straatzijde en een flexibele rooilijn aan de binnenzijde. Aan de straatzijde worden heldere strakke wanden gemaakt die de ruimte scherp inkaderen.



Figuur 4.1: Heldere straatwanden

Binnentuinen

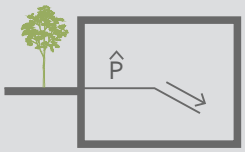
Aan de binnenzijde van de bouwblokken staan privacy en een groene binnenwereld centraal. De groene binnenwereld bevindt zich op volle vrije grond, of op een laag van minimaal 1,5 meter doorwortelbare grond, zodat in binnentuinen mettertijd stevige bomen tot wasdom kunnen komen. De privacy voor woningen wordt bevorderd door tussen achtergevels een afstand van minimaal 20 meter aan te houden.



Figuur 4.2: Groene rustige binnentuinen

Parkeren buiten het zicht

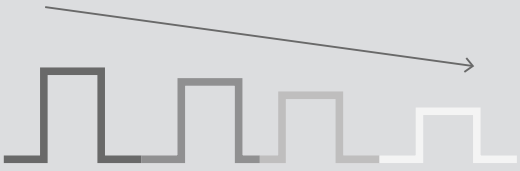
Een ander principe is dat bewonersparkeren, verdiept of halfverdiept, vanaf de openbare ruimte buiten het zicht wordt gerealiseerd. Entrees zijn uiteraard wel zichtbaar. Halfverdiepte parkeerkelders worden op gepaste afstand van de rooilijn geplaatst.



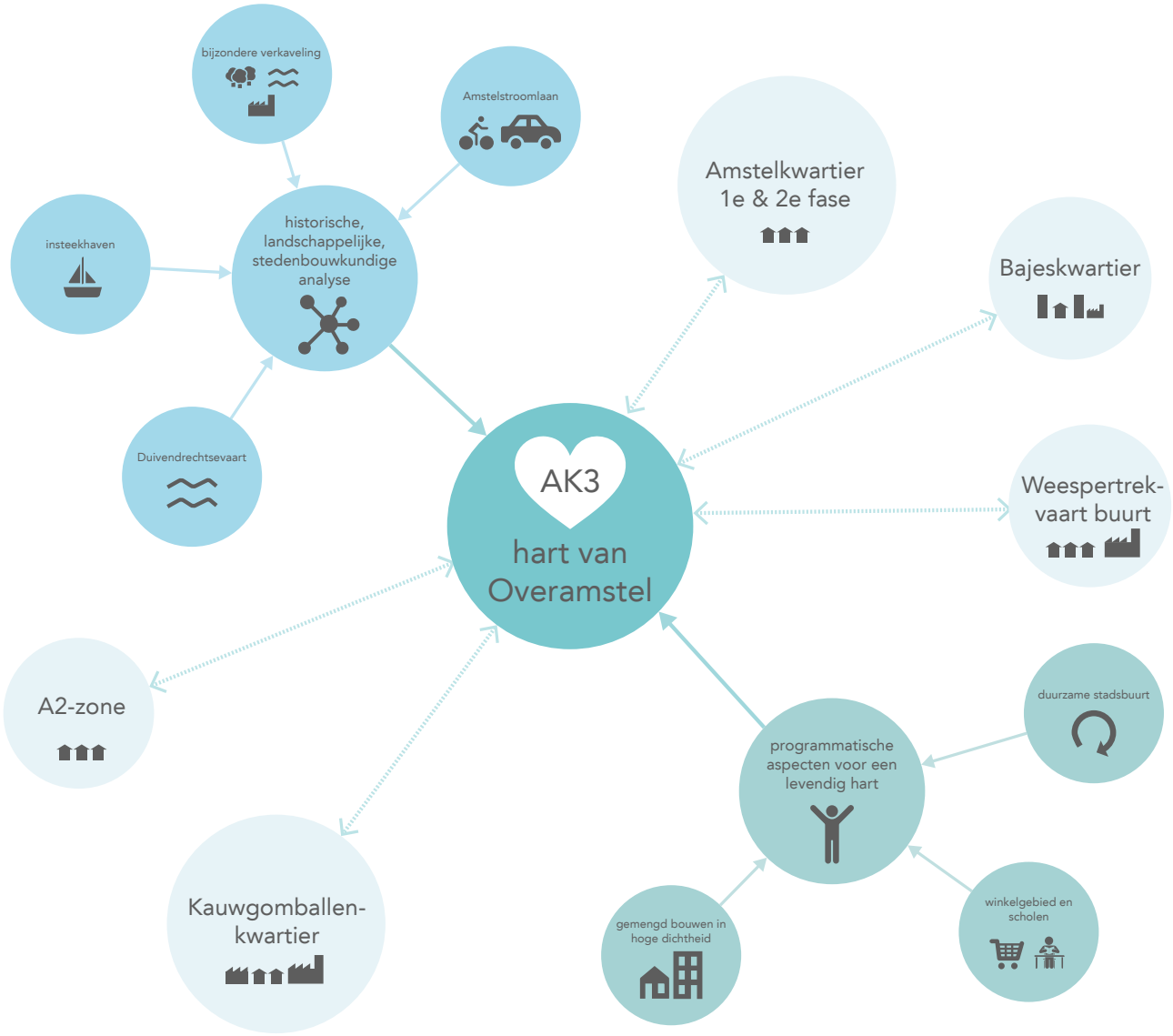
Figuur 4.3: Parkeren buiten het zicht

Hoog naar laag

De bouwhoogten in Amstelkwartier 3e fase zijn zo gekozen dat straten en binnentuinen genoeg zonlicht ontvangen. De wand langs de Amstelstroomlaan reageert in hoogte op de bouwblokken aan de overzijde in Amstelkwartier 2e fase (maximaal 30 meter). Achter deze stedelijke wand is meer variatie in bouwhoogten mogelijk, maar ook daar blijft 30 meter het maximum. Zo ontstaan vanaf de Amstelstroomlaan getrapte bouwhoogtes.



Figuur 4.4: Aflopende bouwhoogtes naar het water

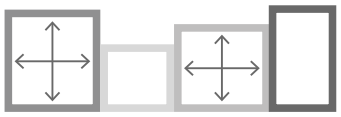


Figuur 4.5: Uitgangspunten en invloedsferen voor de uitwerking van Amstelkwartier 3e fase

invloedssferen omgeving
uitgangspunten Amstelkwartier 3e fase
uitgangspunten analyse
uitgangspunten programmatische aspecten

Variatie in korrelgroottes

De bouwblokken betstaan uit meerdere korrels waarmee een geparceleerd straatbeeld ontstaat. Binnen een bouwlok onstaan zo afzonderlijk afleesbare gebouwen die straten en hoeken een eigen identiteit meegeven. Bouwblokken zijn zo gedimensioneerd dat zij door één of door meerdere opdrachtgevers kunnen worden ontwikkeld. Binnen elk bouwblok is voldoende ruimte om een variatie aan woning typologieën te realiseren.



Figuur 4.6: Verschillende korrelgrootte

Flexibele plinten

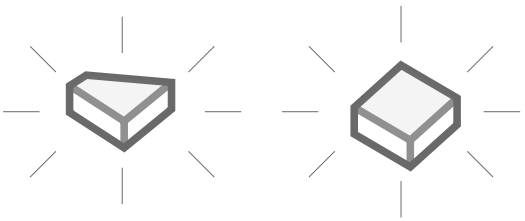
De plint (begane grond) vormt de fysieke verbinding tussen het gebouw en de omliggende openbare ruimte. Een zorgvuldig ontwerp van plinten draagt bij aan een prettige leefomgeving. Uitgangspunt is het realiseren van hoge plinten (hoge plafonds) die de ruimten op de begane grond aanpasbaar maken voor een palet aan mogelijke functies. Een flexibele plint verhoogt de economische levensduur van de gebouwen. In Amstelkwartier 3e fase bieden de plinten aan de Amstelstroomlaan en het winkelgebied reeds bij aanvang ruimte aan verschillende niet-woonfuncties. Ook aan de binnenstraat en de kade zullen gebouwplinten aanpasbaar worden ontwikkeld.



Figuur 4.7: Flexibiliteit en variatie plinten

Specials

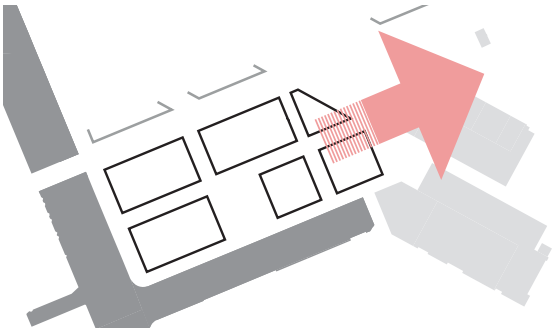
De bouwblokken 11 en 13 (zie pagina 23) zijn solitaire gebouwen met een afwijkende maat en een alzijdige oriëntatie. Vanwege hun afwijkende maat en positie hebben deze blokken geen binnentuin. Bij de verdere planontwikkeling wordt gezocht naar andere vormen van groen die bij deze blokken passen. De privacy van de bewoners is hierbij een uitgangspunt.



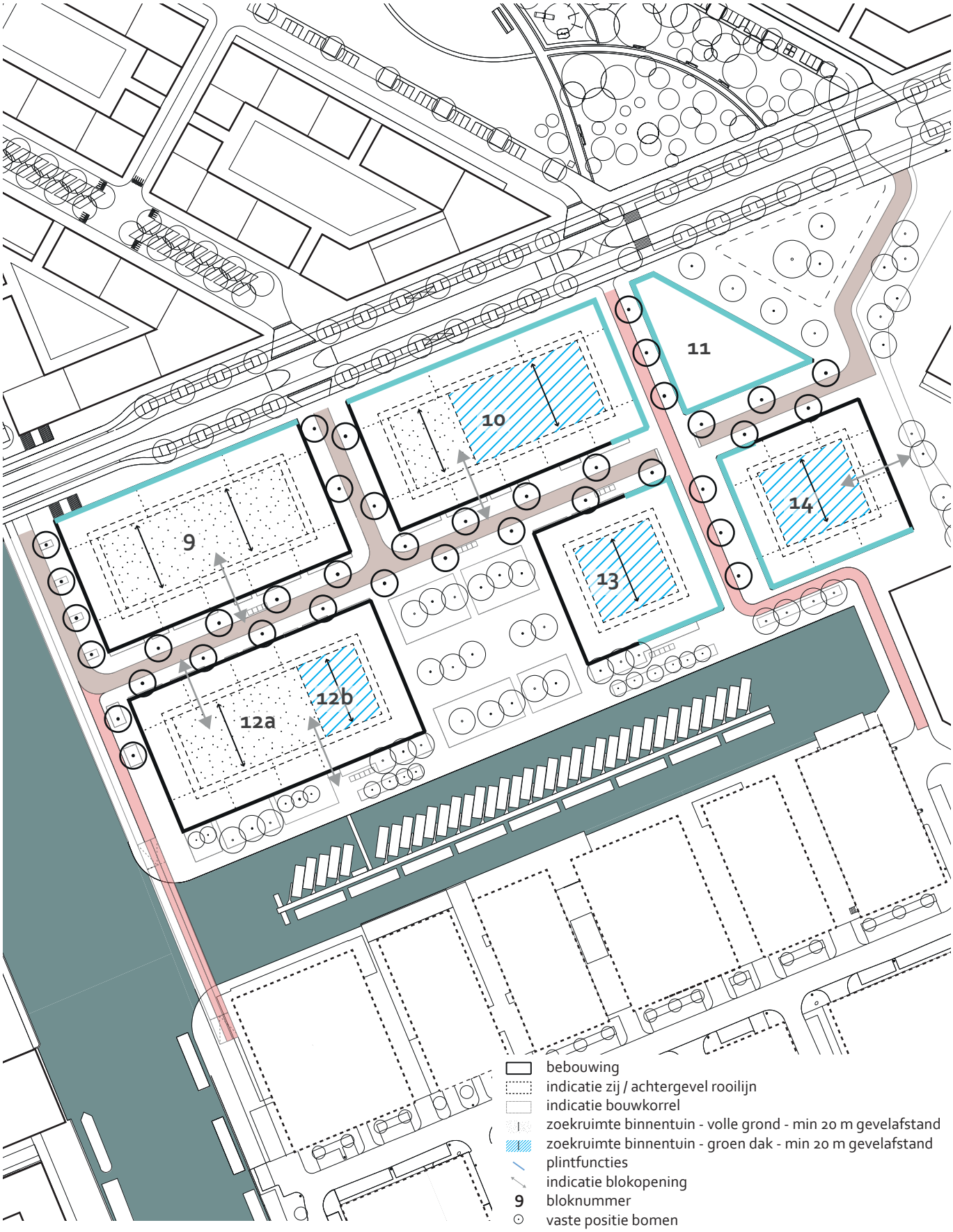
Figuur 4.8: Specials

Doorontwikkeling

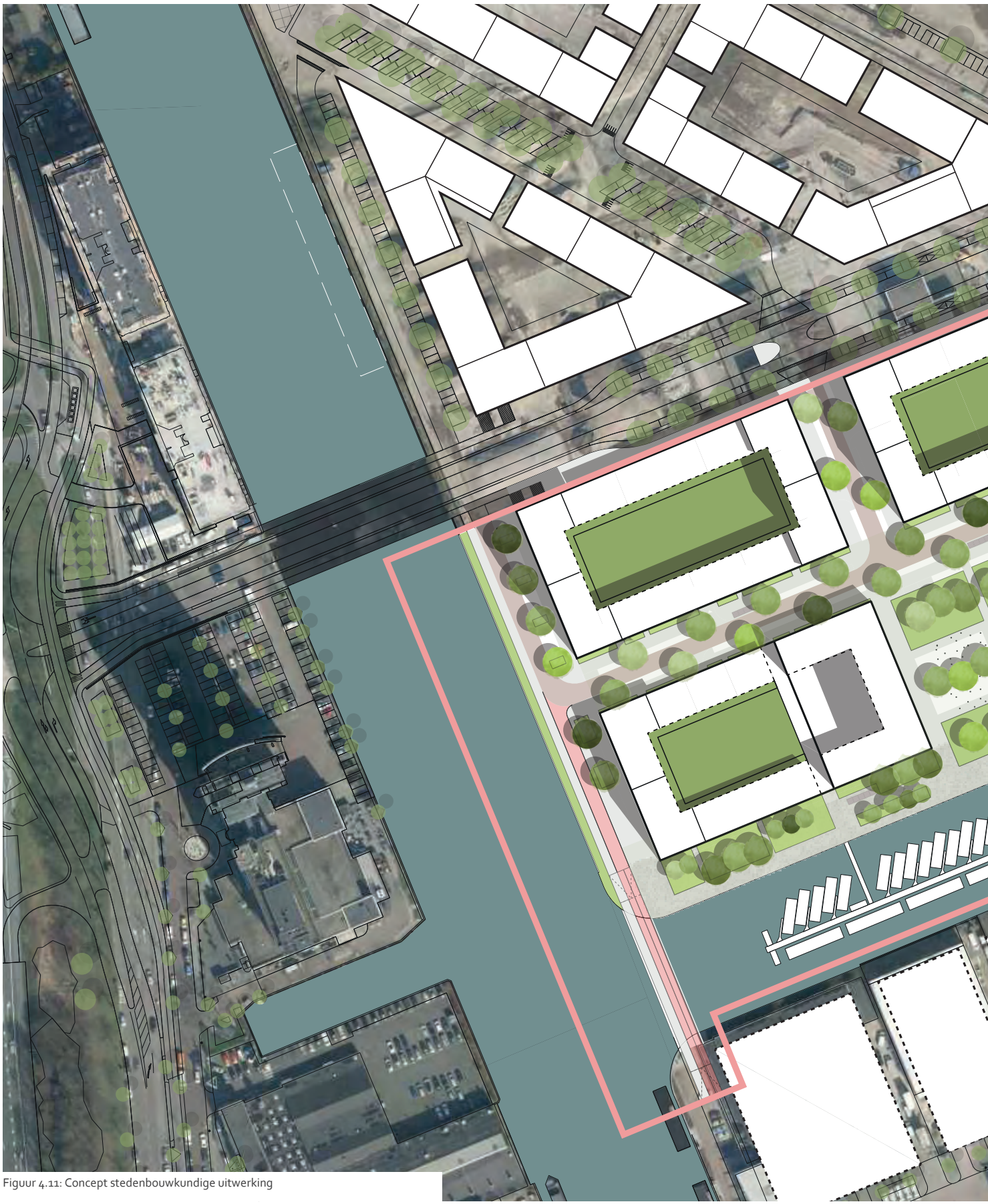
De stedenbouwkundige structuur biedt ruimte om, mocht de mogelijkheid zich voordoen, het gebied verder in oostelijke richting te kunnen doorontwikkelen.



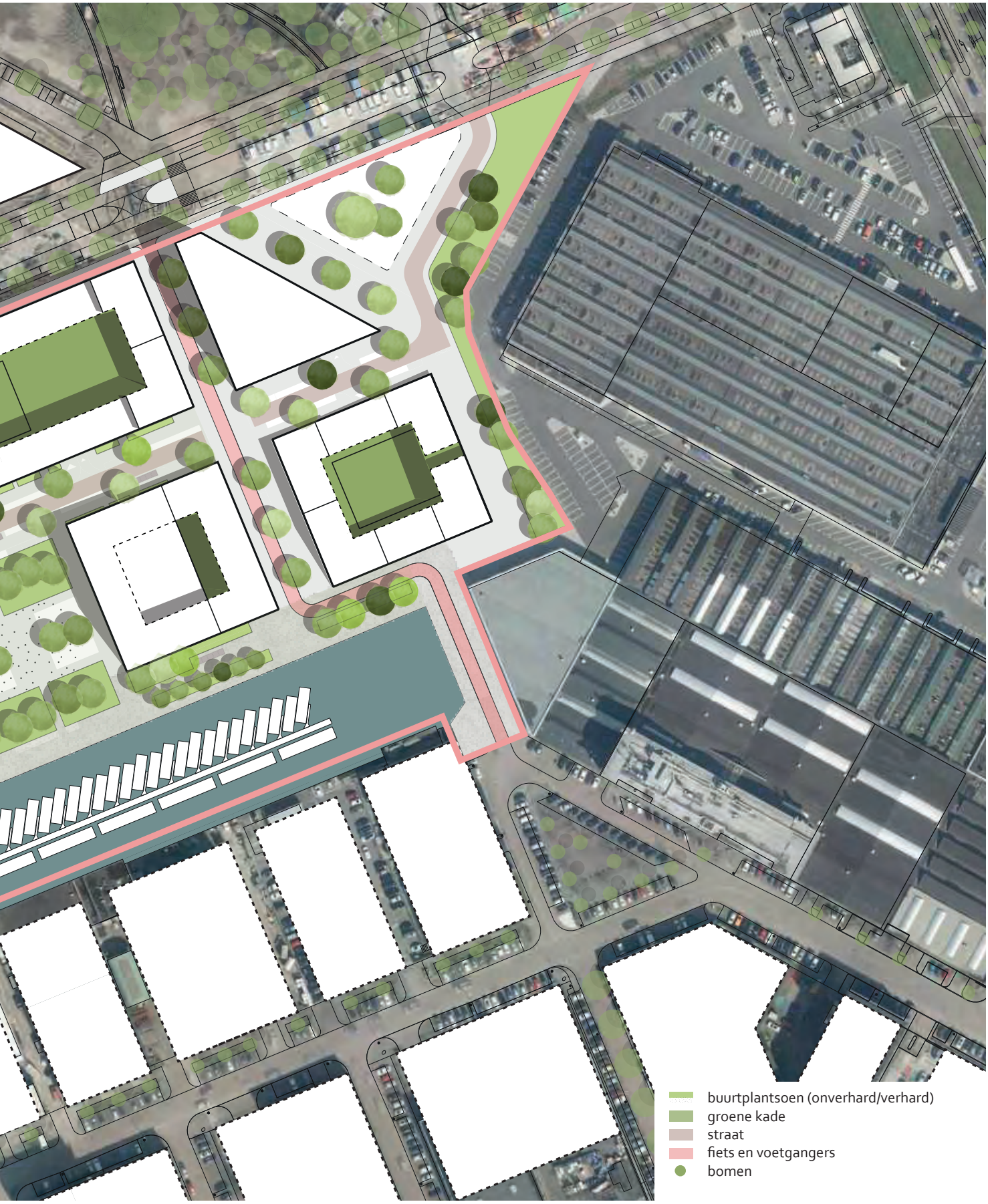
Figuur 4.9: Flexibele doorontwikkeling



Figuur 4.10: Stedenbouwkundige regels



Figuur 4.11: Concept stedenbouwkundige uitwerking


buurtplantsoen (onverhard/verhard)
groene kade
straat
fiets en voetgangers
bomen

4.2 Winkelgebied

Het winkelgebied loopt van de Amstelstroomlaan naar de kop van de insteekhaven en legt zo een verbinding tussen Amstelkwartier 1e en 2e fase en het Kauwgomballenkwartier. De combinatie van winkels met (maatschappelijke) wijkvoorzieningen én goede verbindingen met omliggende buurten biedt een kans om hier een levendig centrum van Overamstel te creëren. De focus ligt op dagelijkse en gemaksvoorzieningen, primair gericht op bewoners en gebruikers van de wijk. Uit het advies van Bureau Stedelijke Planning en Rijnboutt (bijlage 17) is gebleken dat het gekozen winkelprogramma wordt ingegeven door drie ontwikkelingen in de markt:

- Aandeel supermarkten (en food algemeen) wordt steeds groter, ten koste van non-food;
- Horeca en ondersteunende diensten nemen in belang toe;
- Steeds meer aanbod van zogeheten blurring concepten (mix van retail, horeca, diensten).

De praktijk wijst uit dat winkelgebieden van vergelijkbare omvang gebaat zijn bij een heldere structuur om levensvatbaar te zijn. Voor Amstelkwartier 3e fase wordt als structuur voor een haltermodel gekozen; daarbij worden twee trekkers (supermarkten) op de uiteinden van de winkelroute geplaatst. Andere winkels en voorzieningen worden tussen de trekkers gesitueerd, zodat zij meeprofiteren van de aanloop naar de twee trekkers.

4.3 Scholen

De zoekruimte voor de scholen is tamelijk beperkt vanwege een hindercontour rond een hoofdgasleiding en een minimale afstand van 300 meter tot een rijksweg. De twee basisscholen hebben uiteindelijk als afzonderlijke gebouwen een plek gekregen, aan weerszijden van een groot openbaar buurtplantsoen dat ook dient als schoolplein. Hiermee hebben beide scholen een herkenbare en centrale plek in de buurt. Boven de scholen komt een aantal woonlagen; daarmee krijgen de twee koppen van het plantsoen flink wat massa, waardoor het plantsoen het karakter krijgt van een intieme ruimte. De benodigde overdekte sportvoorzieningen worden geïntegreerd in de bouwblokken zelf. Door de positionering tussen de binnenstraat en de kade liggen de scholen wat verder van de Amstelstroomlaan af, wat de verkeersveiligheid rondom de scholen ten goede komt.

4.4 Bouwregels en welstand

Voor de bouwblokken worden zogeheten bouwenveloppen opgesteld. Deze worden via openbare tenders op de markt van ontwikkelaars en beleggers aangeboden. In die bouwenveloppen worden meer gedetailleerde bouwregels uitgewerkt. Bij het opstellen van deze bouwregels wordt onder meer aandacht besteed aan de uitstraling van de bouwblokken, maar ook de integrale uitwerking van duurzaamheidsaspecten zoals bijvoorbeeld zonnepanelen. Daarnaast wordt na vaststelling van het investeringsbesluit besloten welke woningbouwcorporaties het sociale segment gaan ontwikkelen.

Welstand

Amstelkwartier 3e fase staat in de gemeentelijke welstandsnota De schoonheid van Amsterdam (2016) aangeduid als bedrijven- en kantorenterrein met welstandsniveau gewoon. Bij vaststelling van het bestemmingsplan wordt het welstandsniveau aangepast tot bijzonder omdat het hier een transformatiegebied betreft met bijzondere kenmerken. Van toepassing zijn de welstandscriteria voor samengestelde blokken uit hoofdstuk 8E uit de welstandsnota. Daarnaast gelden ook enkele overkoepelende algemene welstandscriteria voor de beoordeling van bouwaanvragen.

Supervisie

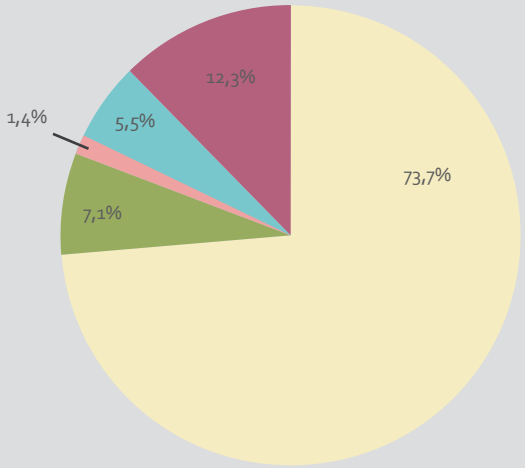
Het plangebied valt onder het werkterrein van de stedenbouwkundig supervisor van Overamstel. De supervisor is bevoegd om aanvullende welstandscriteria te formuleren en adviseert de ontwikkelende partijen bij de selectie van (landschaps-)architecten. De supervisor adviseert ook over het voorlopig ontwerp en het definitief ontwerp van gebouwen en buitenruimte. Dit advies gaat - ter ondersteuning -naar de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit als het eindverantwoordelijk orgaan.

Programma

5

Zoals reeds aangehaald in het voorgaande hoofdstuk wordt Amstelkwartier 3e fase het 'hart' van heel Overamstel dat zich kenmerkt door een gemengd programma in hoge dichtheid. Dat bouwprogramma wordt in dit hoofdstuk verder gespecificeerd.

In het plangebied is ruimte voor een veelheid aan buurtfuncties. Naast circa 800 woningen wordt in Amstelkwartier 3e fase ook voorzien in horeca, kantoren, detailhandel en twee supermarkten, twee Alles-in-1 basisscholen en diverse maatschappelijke voorzieningen. Het totale bouwprogramma bedraagt circa 91.000 m² BVO (bruto vloer oppervlak) met een verdeling in circa 75 % wonen en circa 25 % niet-wonen.



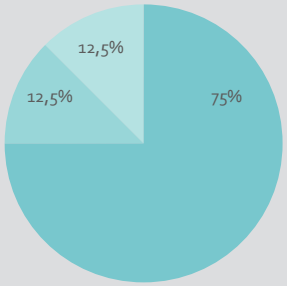
	Wonen	67.000 m²
	Werken	6.500 m²
	Horeca	1.250 m²
	Winkels	5.000 m²
	Maatschappelijke voorzieningen	11.520 m²
	Totaal programma	**91.270 m2**

5.1 Wonen

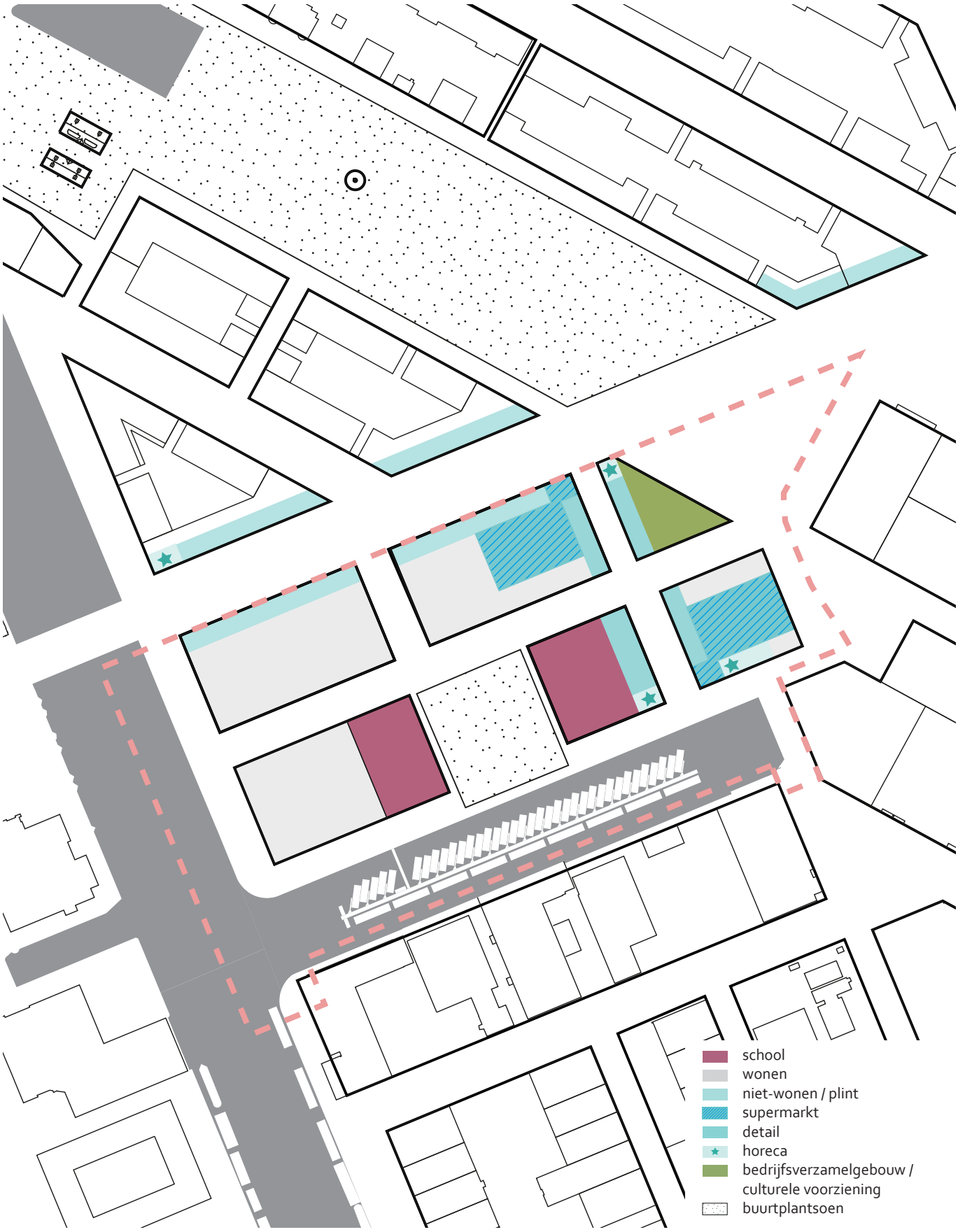
Het huidige woonbeleid gaat uit van 40 % sociale huur, 40 % middeldure huur of koop, en 20 % vrije sectorwoningen. Gerekend op een totaal van 800 woningen komen er in Amstelkwartier 3e fase dus circa 320 sociale huurwoningen, 320 middensegment huur- of koopwoningen en 160 vrije sector woningen. In het sociale- en middensegment wordt een mix van woninggrootten gerealiseerd, variërend van kleine woningen (52 -65 m² BVO) tot middelgrote woningen (78- 104 m² BVO) en grote woningen (> 104 m² BVO).
In de vrije sector wordt vooral ingezet op relatief grote koopwoningen en niet op huur. Daarnaast wordt ingezet op de realisatie van een wooncoöperatie in de sociale en/ of middeldure huur. Hiervoor wordt tenminste één kavel beschikbaar gesteld.

5.2 Winkels

In het huidige Amstelkwartier zijn op dit moment nog weinig winkels, dus de zittende bewoners kijken met veel belangstelling naar de plannen voor winkels in Amstelkwartier 3e fase. Het aantal inwoners in Overamstel wordt, na afronding van alle deelprojecten, geschat op ongeveer 17.000 mensen. Dat aantal kan nog wat verder groeien als ook aanpalende gebieden (her)ontwikkeld worden. Voor een verzorgingsgebied van deze omvang past een winkelaanbod zoals weergegeven in de cirkeldiagram hiernaast.



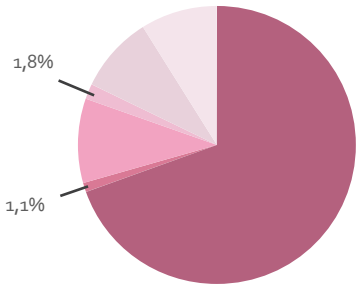
	Supermarkten	3.750 m²
	Overige dagelijkse detailhandel	625 m²
	Niet-dagelijkse detailhandel	625 m²
	Totaal winkels	**5.000 m2**



Figuur 5.1: Voorlopig programma (begane grond)

5.3 Maatschappelijke en culturele voorzieningen

De opgave voor maatschappelijke en culturele voorzieningen hangt samen met het totaal te realiseren aantal woningen in het gebied en de samenstelling van doelgroepen voor die woningen. Het stedelijk Team Maatschappelijke Voorzieningen heeft in januari 2019 een advies opgesteld voor heel Overamstel. Daarbij heeft zij met het zogeheten Voorzieningenmodel gekeken welke voorziening per deelgebied het beste op zijn plaats zou zijn. Volgens dat advies is de wens uitgesproken voor zeven voorzieningen die in Amstelkwartier 3e fase een plek moeten krijgen, zoals weergegeven in onderstaande diagram.



2 alles-in-1 scholen *)	7.800 m²
Buurtkamer	120 m²
Gezondheidscentrum	1.100 m²
Praktijkruimte jeugdhulpverlening	300 m².
Behandel/woonlocatie	200 m²
24-uursopvang	1.000 m²
Culturele voorziening	1.000 m²
Totaal maatschappelijk	**11.520 m²**

*) inclusief 2 gymzalen

Scholen

In het plan is ruimte opgenomen voor twee 'Alles-in-1' scholen. Dit type school biedt onderwijs- en opvangvoorzieningen voor kinderen van 0-12 jaar. Het betreft een combinatie van basisschool, kinderdagopvang en naschoolse opvang. Elke school heeft een omvang van circa 3.350 m2 BVO, met een gymzaal van 550 m2 BVO, en biedt plaats aan maximaal 400 leerlingen. Omwille van een goede stedenbouwkundige inpassing is voldoende ontwerpruimte in het vloeroppervlak opgenomen.

Buurtkamer

Een 'buurtkamer' is een multifunctionele ontmoetingsruimte voor de buurt met plek om te vergaderen, allerlei vormen van samenzijn te faciliteren, talent te ontwikkelen, mensen te ondersteunen en hulp te verlenen. De buurtkamer wordt, op een nog te bepalen locatie, in de plint van een bouwblok gerealiseerd.

Gezondheidscentrum

Een gezondheidscentrum voorziet in huisartsen, eerstelijnszorg, wijkzorg en een apotheek. Een gezondheidscentrum bestaat onder andere uit behandelkamers, spreek- en wachtruimtes, oefenruimten, kantoren en flexibele werkplekken.

Gecombineerde behandel/woonlocatie jeugd

In dergelijke voorzieningen worden jongeren tussen 12-18 jaar, die om uiteenlopende redenen niet meer thuis kunnen wonen, opgevangen door een begeleider. De locatie bestaat uit een nader te bepalen aantal kamers en zal in een regulier woongebouw worden ondergebracht.

Praktijkruimte jeugdhulpverlening

Op strategische plekken in de stad is het noodzakelijk om flexwerkplekken te hebben voor personeel dat in de jeugdhulpverlening werkt. Vanuit deze plekken kunnen zij gemakkelijk Amsterdammers bereiken.

Culturele voorziening

Gezien de beoogde wijkfunctie van Amstelkwartier 3e fase is de wens uitgesproken om één of meer culturele voorzieningen in de buurt te realiseren. De haalbaarheid ervan en invulling wordt in een later stadium verder onderzocht.

24-uursopvang

In een opvanglocatie kunnen 30 personen worden opgevangen. Het gaat om een stedelijke voorziening die bedoeld is voor verschillende doelgroepen, waaronder dak- en thuislozen, met vaak een combinatie aan persoonlijke problemen. In een opvanglocatie is een gemeenschappelijke ruimte, kantoorruimte voor personeel en werkplekken voor ambulante en maatschappelijke hulpverleners.

5.4 Werken

In het stedelijk beleidsdocument Ruimte voor de Economie van morgen (2017) wordt Amstelkwartier 3e fase getypeerd als 'creatieve wijk'. Dit type wijk richt zich op een informeel stedelijk werkmilieu, met een mix van zelfstandige kantoor- en werkruimten, die zich in de buurt van horeca en andere voorzieningen bevinden. De genoemde werkruimten kunnen eventueel ook in bedrijfsverzamelgebouwen worden gerealiseerd, omdat die werkvorm meer interactie mogelijk maakt. In Amstelkwartier 3e fase wordt daarom 5.000 m² BVO aan (kleinschalige) kantoorruimte opgenomen. Ook wordt gekeken of het kansrijk is om een broedplaats van 1.000 - 1.500 m² BVO in het plan op te nemen.



Figuur 5.2: Gedeelde bedrijfsruimte (WeWork)



Figuur 5.3: WeWork Gas Tower in Downtown LA



Figuur 5.4: impressie toegang tot het Hart van Overamstel vanuit het Bella Vistapark

Openbare ruimte 6

In dit stedenbouwkundig plan is een schetsontwerp voor de openbare ruimte opgenomen, het definitief ontwerp wordt in een later stadium voltooid en bestuurlijk vastgesteld.

6.1 Uitgangspunten schetsontwerp

De openbare ruimte wordt conform de beleidsuitgangspunten van de Bewegende Stad en de stedelijke Puccini-methode (Amsterdams handboek inrichting openbare ruimte) ingericht. Het inrichten van de openbare ruimte is echter maatwerk en sterk afhankelijk van het lokale landschap en de stedenbouwkundige hoofdopzet.

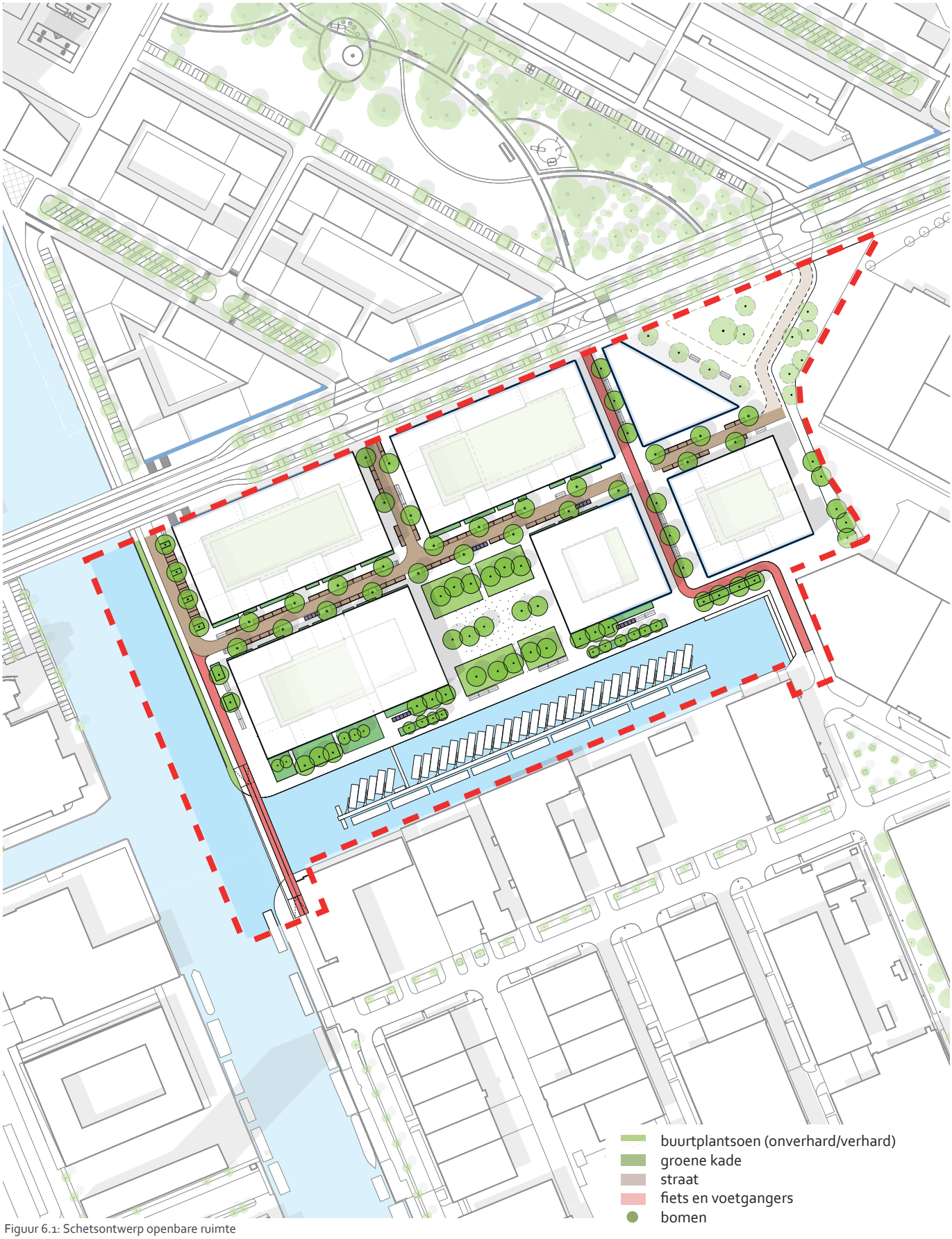
Door benodigde sanering moeten circa 50 bomen van middelmatige kwaliteit worden gekapt. In het huidige schetsontwerp worden hier circa 120 bomen voor terug geplant in het gebied. Hoewel de Amstelstroomlaan en de autobrug over de Duivendrechtsevaart geen onderdeel zijn van het plangebied, worden zij in dit hoofdstuk wel aangehaald vanwege hun nauwe samenhang met de inrichting van Amstelkwartier 3e fase. De maaiveldhoogtes in de doorsneden zijn indicatief. In de verdere uitwerking van dit ontwerp naar een definitief ontwerp wordt de definitieve maaiveldhoogte bepaald.

Reageren op het landschap

Het schetsontwerp is gebaseerd op de ruimtelijke hoofdopzet zoals beschreven in hoofdstuk 2. In Amstelkwartier 1e en 2e fase volgt de hoofdstructuur van straten de historische landschappelijke lijnen, met een duidelijke oriëntatie op de Amstel. Het Kauwgomballenkwartier, de A2-zone en een deel van Amstelkwartier 3e fase breken met die oude verkavelingsstructuur en oriënteren de straten meer op de Duivendrechtsevaart. Deze twee ontmoeten elkaar in Amstelkwartier 3e fase en bepalen voor een groot deel de ruimtelijke opzet.

Diversiteit aan publieke ruimtes

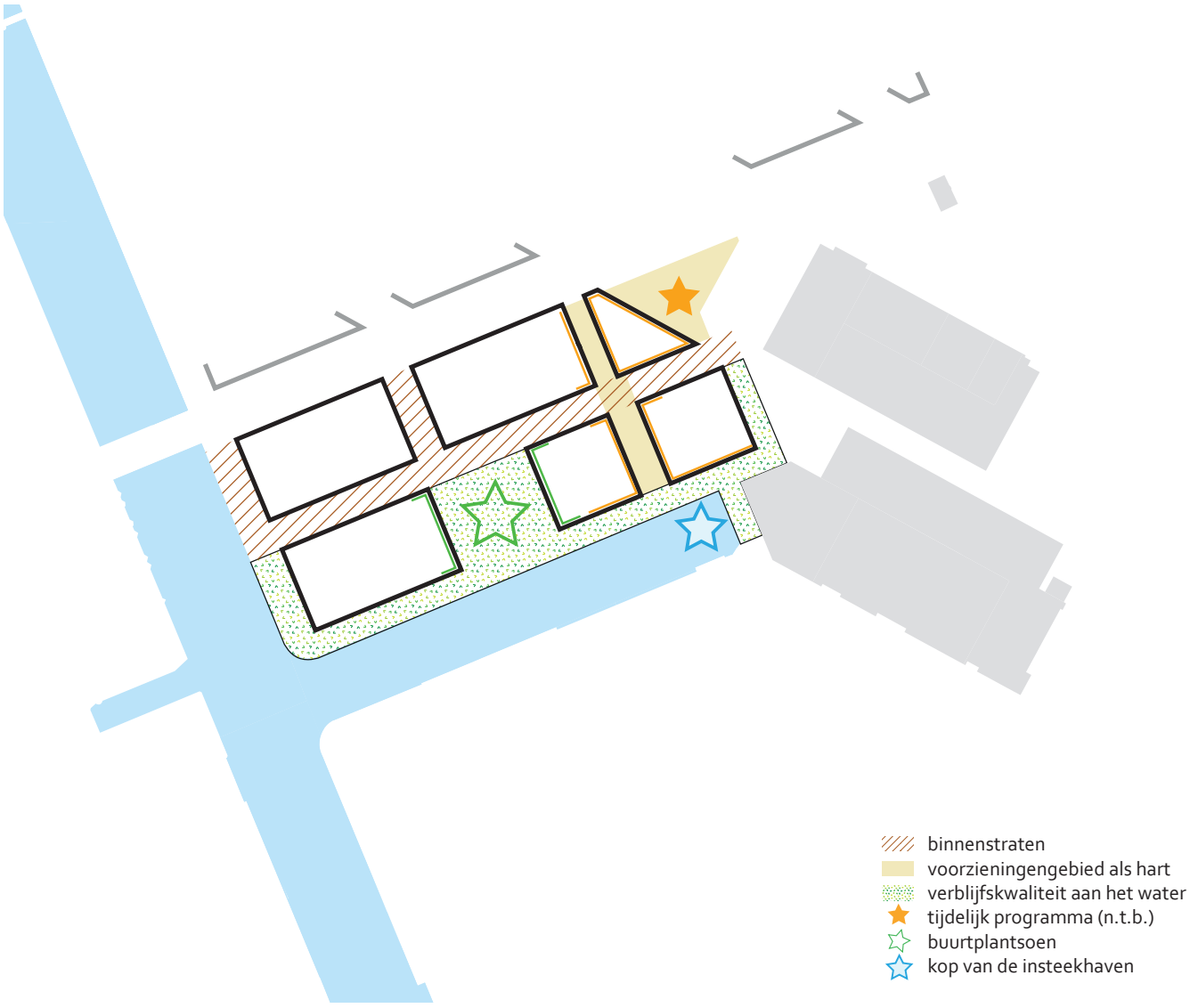
De openbare ruimte in Amstelkwartier 3e fase heeft een diversiteit aan publieke ruimtes. Hoofdelementen in het schetsontwerp zijn het voorzieningengebied, verschillende woonstraten en een kade met een verblijfsplek aan de insteekhaven. Deze ruimten vormen de directe leefomgeving van bewoners van Amstelkwartier. Het gemengde bouwprogramma met hoge dichtheid vraagt om een openbare ruimte die optimaal wordt ingericht voor intensief en veelzijdig gebruik.



Figuur 6.1: Schetsontwerp openbare ruimte

6.2 Identiteiten in de openbare ruimte

De openbare ruimte binnen het plangebied kent verschillende identiteiten die in het openbare ruimte ontwerp worden vertaald uitgaande van Puccini. Bijzondere plekken zoals de tijdelijk in te richten pleinruimte aan de Amstelstroomlaan, het groene buurtplantsoen tussen de scholen en de getrapte kade aan de insteekhaven worden specifiek ontworpen en reageren op het aangrenzende programma.



Figuur 6.2: Identiteiten van de openbare ruimte



Figuur 6.3: Referentie: Stadspark op de kop (Venlo)



Figuur 6.4: Referentie: Navitas Harbour Front (Aarhus)

6.3 Binnenstraten

Binnen het plan is een structuur van binnenstraten die aansluiten op de bestaande kruispunten van de Amstelstroomlaan en de kade langs de Duivendrechtsevaart waardoor een goede auto ontsluiting mogelijk wordt. De straten bestaan uit een centrale binnenstraat met aan de noordkant een aantal zijstraten.

Centrale binnenstraat

De centrale binnenstraat (figuur 6.5) loopt van oost naar west door het gebied en verbindt zo alle bouwblokken met elkaar. Deze straat wordt functioneel ingericht met veek ruimte voor groen (bomen, geveltuinen, etc.) ingericht.

In het schetsontwerp is gekozen voor een 20 meter breed asymmetrisch profiel waarbij het trottoir aan de zuidzijde ca. 4 meter breed wordt. Door het hart van de straat loopt een ca. 5,8 meter brede rijbaan met aan weerszijden een voorzieningenstrook van ca. 2,1 meter. In die strook is ruimte voor auto parkeren (ca. 80 parkeerplaatsen voor bezoekers), afvalinzameling, fietsparkeren en bomen. Fietsers parkeren vooral in vakken in combinatie met de bekende 'nietjes'. Het noordelijke trottoir wordt gemaximaliseerd tot ca. 6 meter zodat hier meer verblijfskwaliteit aan de zonzijde van de straat mogelijk wordt.

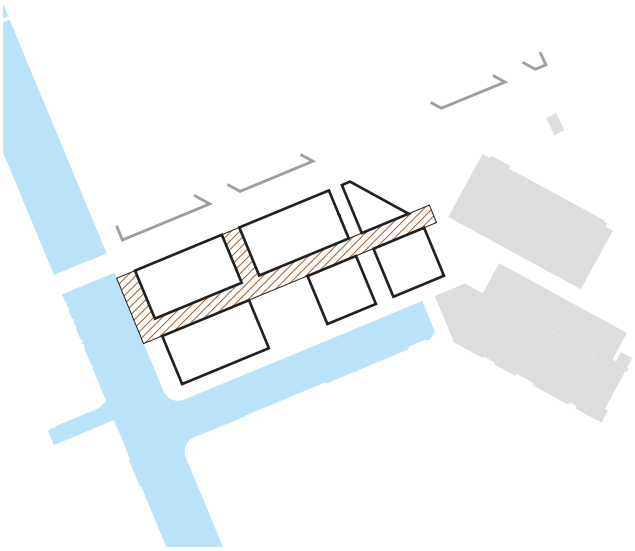
Bomen in de centrale binnenstraat worden alternerend ten opzichte van elkaar geplant, met voldoende ruimte om de opgaande kronen gelijkmatig te laten groeien. Gekozen is voor 1e orde bomen die een hoogte van 15-20 meter bereiken. Dergelijke bomen hebben gunstige groeiplaatsen en condities nodig om tot wasdom te komen. De soorten worden dan ook in nauwe samenhang met de lokale omstandigheden gekozen. In de keuze speelt mee dat er een voorkeur bestaat voor bomen met transparante kronen. Zij geven voldoende schaduw (vermijden hittestress in de zomer) maar laten in de straat ook genoeg licht en luchtbeweging toe.

Aan deze straat komen vijf entrees voor parkeergarages. In de bouwenvelop van de kavels wordt vastgelegd dat naar buiten komende auto's eerst een inpandige vlakstand bereiken, zodat zij het trottoir op rustige en veilige wijze kunnen kruisen. In de hele straat heerst een verkeersregime van 30 km/uur en ter hoogte van de scholen en winkelstraat worden verkeersremmende maatregelen genomen.

Kade aan de Duivendrechtsevaart

De Duivendrechtsevaart ligt aan de westkant van het plangebied en wordt in het verlengde van de Amstelstroomlaan overspannen door een autobrug. Deze brug wordt in samenhang met de ontwikkeling van Amstelkwartier 2e fase aangelegd. Voetgangers lopen straks via een trappartij langs de brug gemakkelijk vanaf de Amstelstroomlaan naar de kade aan de Duivendrechtsevaart.

In Amstelkwartier 3e fase vormt de kade langs de vaart één doorlopend geheel met de kade van Amstelkwartier 2e fase. Het kadeprofiel van Amstelkwartier 2e fase wordt doorgezet tot aan de hoofdstraat. Het profiel omvat een rijbaan van ca. 6 meter breed, een kade met groenstrook en haaks parkeren.



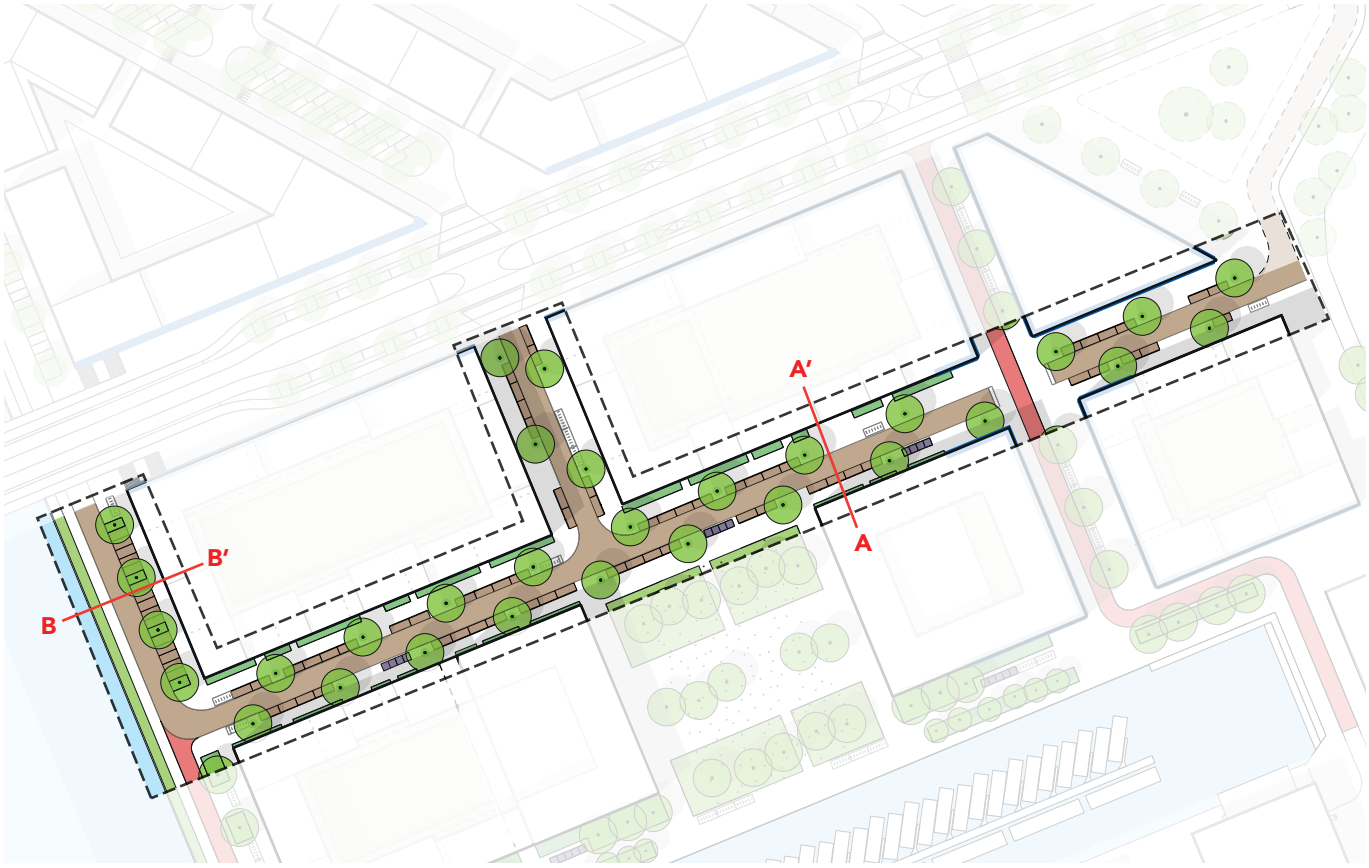
Figuur 6.5: Identiteit: de binnenstraten



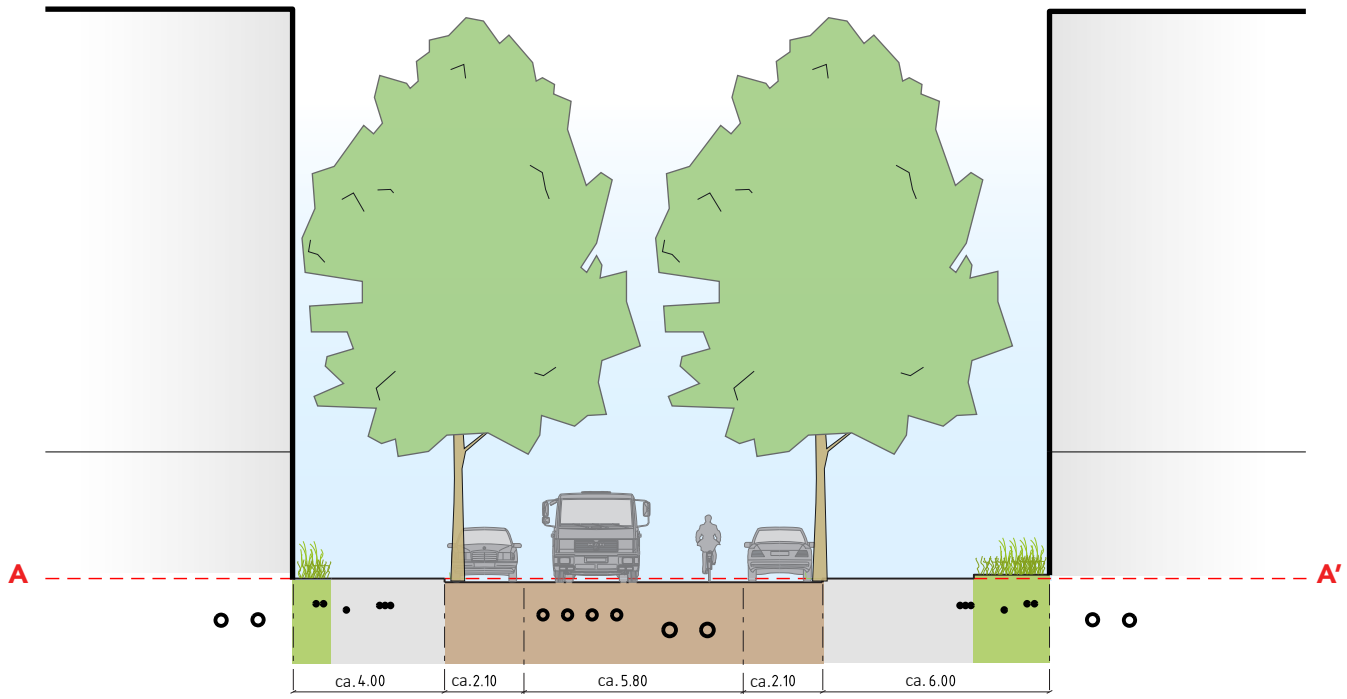
Figuur 6.6: Referentie: Bouwhoogtes en assymetrisch straatprofiel Groen van Prinsterrenstraat (Amsterdam)



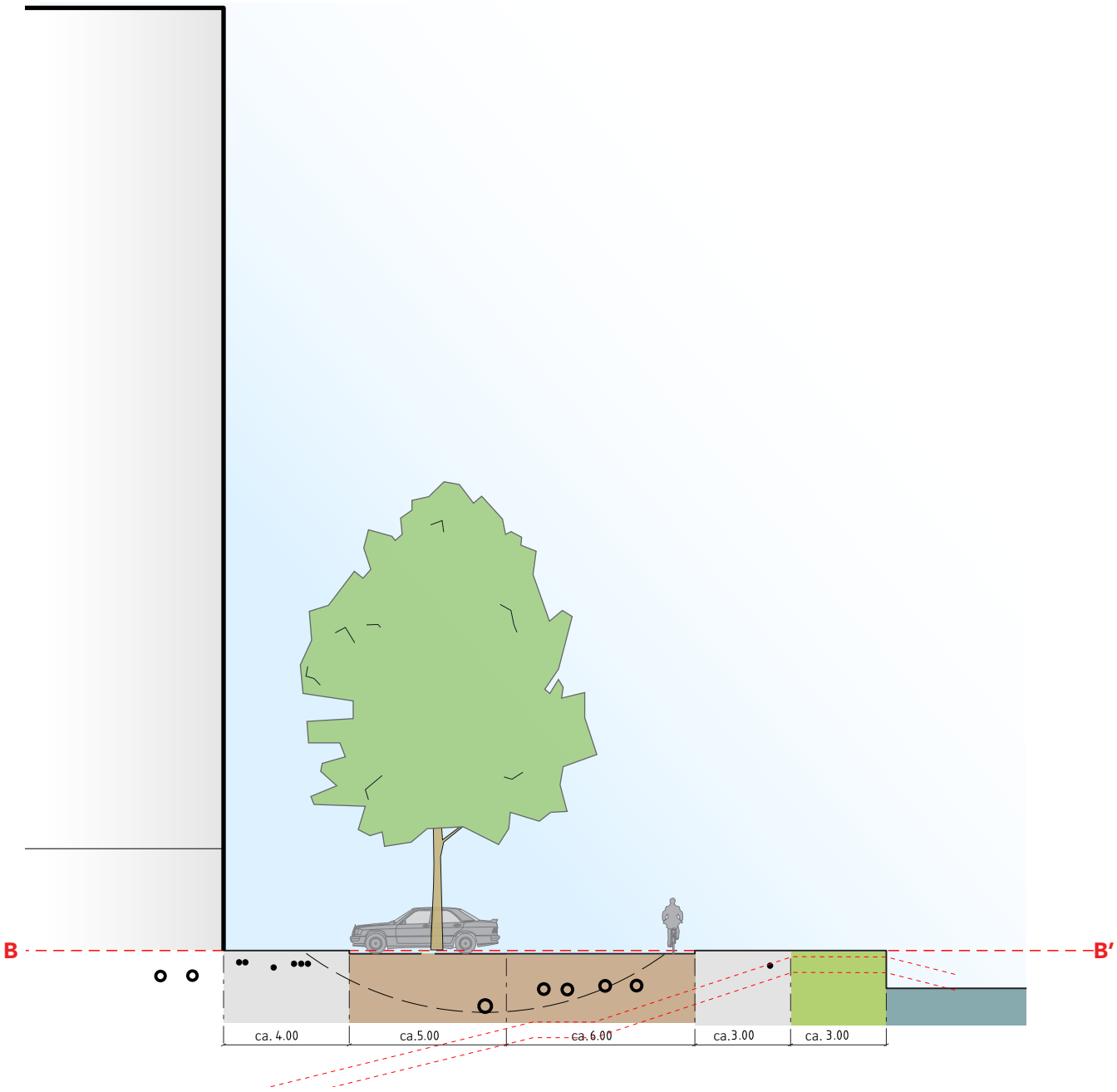
Figuur 6.7: Impressie centrale binnenstraat en buurtplantsoen



Figuur 6.8: Schetsontwerp voor de binnenstraten



Figuur 6.9: Principeprofiel centrale binnenstraat



Figuur 6.10: Principeprofiel kade aan de Duivendrechtsevaart

6.4 Voorzieningengebied als hart

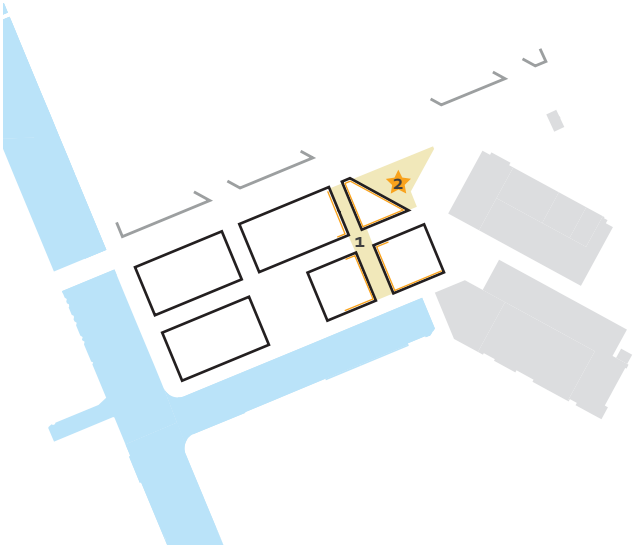
De publieke ruimte in Amstelkwartier 3e fase zal intensief worden gebruikt. De autovrije winkelstraat (figuur 6.11, nr 1) met voorzieningen is onderdeel van een aaneenschakeling van publieke ruimten; door de winkelstraat loopt een fietsroute die de deelgebieden van het Amstelkwartier verbinden met het Kauwgomballenkwartier.

Winkelstraat

Het noordelijk deel van de winkelstraat, ter hoogte van de Amstelstoomlaan, is 15 meter breed en het zuidelijke deel 20 meter breed. Die breedte is genoeg voor uitstallingen voor de plinten, laden en lossen, een fietsverbinding, fietsparkeren en ontspannen rondwandelen. In het winkelgebied staan 1e orde bomen in goede groeiplaatsen, met de juiste condities om tot volle wasdom te kunnen komen. Lagere beplanting zal hier het straatbeeld waar nodig verrijken. De winkelstraat wordt doorsneden door de binnenstraat. De kruising tussen fiets- en voetgangers van de winkelstraat en het autoverkeer van de binnenstraat moet zorgvuldig worden ontworpen met bijzondere aandacht voor de veiligheid.

Ruimte voor tijdelijkheid

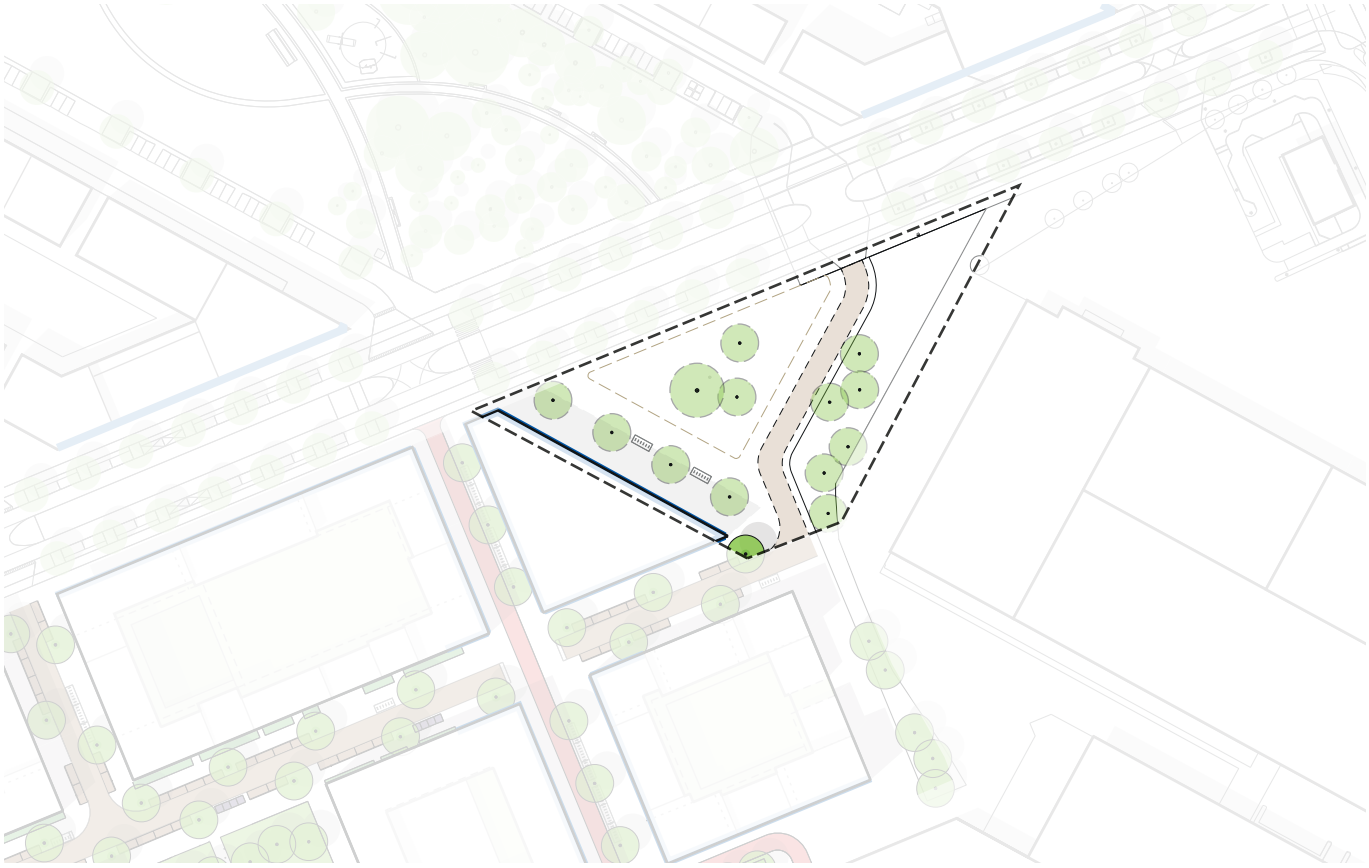
Aan de Amstelstroomlaan, waar de diagonale verkaveling vanuit Amstelkwartier 2e fase wordt doorgetrokken, ontstaat een plek die zich optimaal leent voor een tijdelijke invulling (figuur 6.11, nr 2). Voor die tijdelijke invulling is de intentie een participatietraject op te starten met de buurt. De definitieve invulling is afhankelijk van de ontwikkeling van het gebied en een mogelijk toekomstige uitbreiding van Amstelkwartier 3e fase verder naar het oosten.



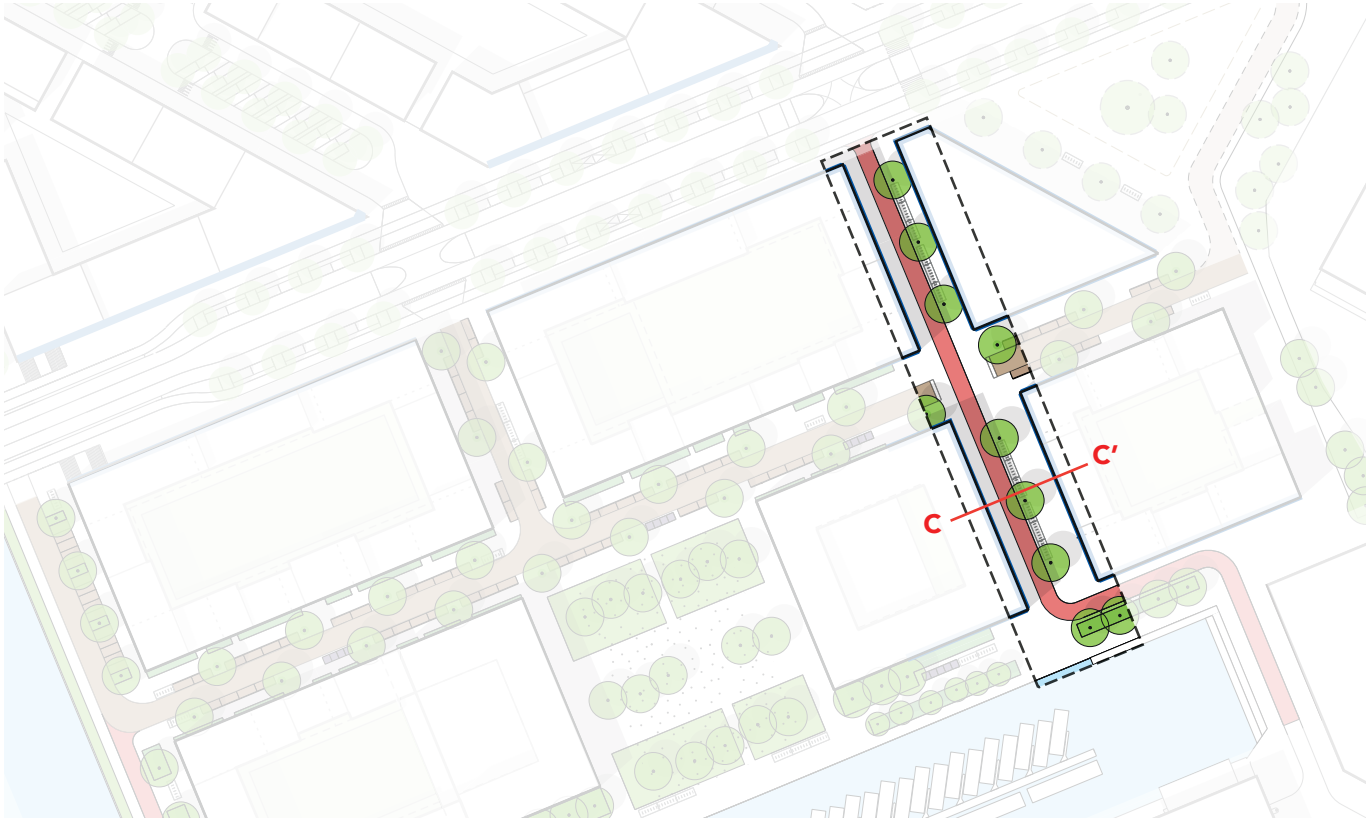
Figuur 6.11: Identiteit: het voorzieningengebied



Figuur 6.12: Impressie kruispunt winkelstraat en binnenstraat



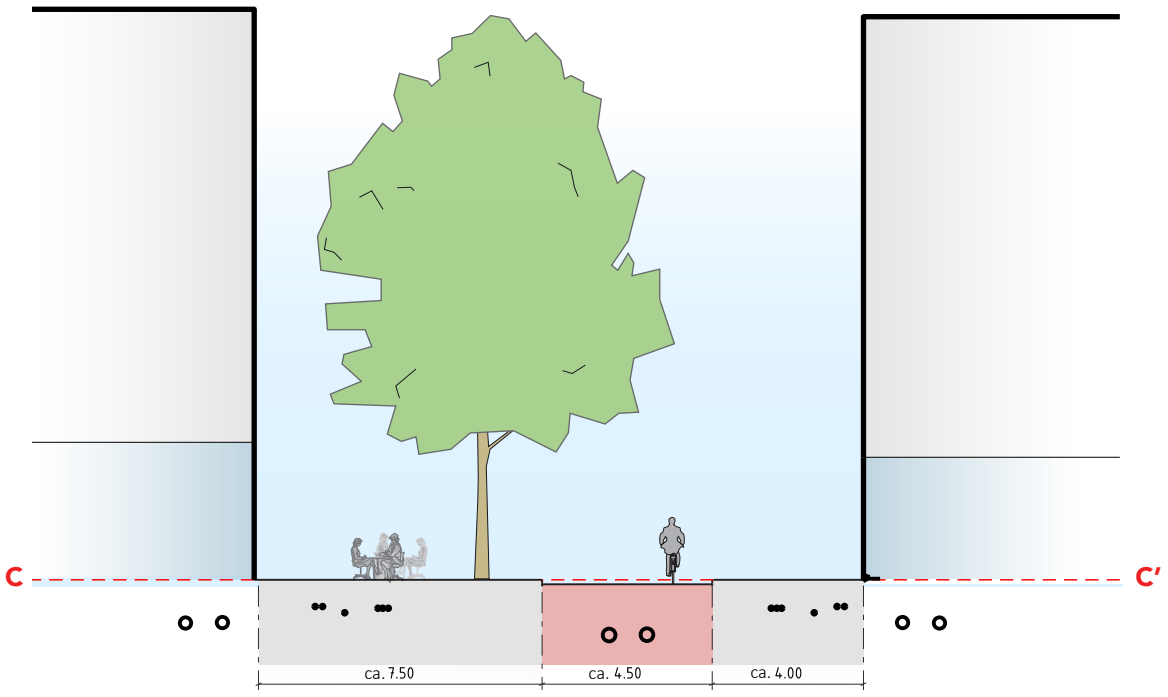
Figuur 6.13: Zoekgebied tijdelijke invulling



Figuur 6.14: Schetsontwerp voor de winkelstraat



Figuur 6.15: Suggestie voor een tijdelijke invulling van de ruimte aan de Amstelstroomlaan (Bret, Sloterdijk)



Figuur 6.16: Principeprofiel winkelstraat

6.5 Verblijfskwaliteit aan het water

De insteekhaven en de Duivendrechtsevaart vormen een aanleiding om de de kades in te richten met een hoogwaardige verblijfskwaliteit aan het water.

Kade aan de insteekhaven

De winkelstraat mondt uit op de insteekhaven (figuur 6.17, nr 1). Dit is de plek waar het Kauwgomballenkwartier en Amstelkwartier 3e fase elkaar ontmoeten. Deze plek krijgt een gebiedsoverstijgend karakter met bijzonder ingerichte verblijfsruimte, horeca en een getrapte kade naar het water. Daardoor ontstaat een levendig plek met een vrij uitzicht over de insteekhaven, goed op de zon georiënteerd.

De huidige entree voor de stallingsplek voor de elektrische boten wordt verplaatst naar een andere plek aan de insteekhaven. De kop van de insteekhaven zal ook gevrijwaard worden van (gestalde) rondvaartboten.

De kade (figuur 6.17, nr 2) zal inrichting worden als voetgangersdomein, optimaal geschikt voor verblijven, spelen, bewegen en ontmoeten. De kade is naast fietsen ook bereikbaar voor gemotoriseerd verkeer, maar alleen 'als gast'. De kade blijft tevens bereikbaar voor nood- en hulpdiensten, vuilniswagens en laad- en los verkeer.

De kade wordt een overwegend groene verblijfsruimte voor de buurt. In de plint aan de kade liggen voornamelijk entrees van woningen. Ter hoogte van de getrapte kade is ruimte voor voorzieningen zoals detailhandel en horeca. Direct aan het water is de kade stenig en hard, de bebouwingszijde wordt middels beplanting en bomen groener ingericht. Bewoners kunnen dit mogelijk gebruiken als een soort collectieve voortuin; dat bevordert de sociale cohesie en ogen op de kade.

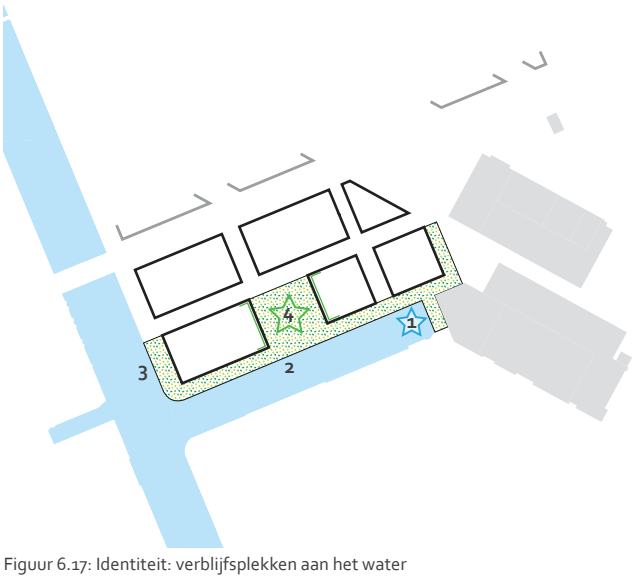
Kade aan de Duivendrechtsevaart

Ten zuiden van de centrale binnenstraat wordt de kade (figuur 6.17, nr 3)ingericht met een doorgaande fietsverbinding - via een nog aan te leggen fietsbrug over de insteekhaven - naar het Kauwgomballenkwartier en metrostation Overamstel.

Groen buurtplantsoen aan de kade

Tussen de kade aan de insteekhaven en de centrale binnenstraat komt een ruim groen ingericht plantsoen (figuur 6.17, nr 4). Het buurtplantsoen wordt ingekaderd door de zuidgevel van blok 10, de twee basisscholen en de kade. Het krijgt een functie voor de aanliggende scholen en voor bewoners van de buurt in het algemeen. Om de ruimte maximaal te benutten zal het deel aan de kade zo worden ingericht dat het onderdeel wordt van het buurtplantsoen. De sport en speelfuncties zijn bedoeld voor verschillende doelgroepen en worden meer gesitueerd aan de noordzijde, op gepaste afstand van de insteekhaven en ingericht met oog op de veiligheid van de spelende kinderen. Het zuidelijk deel wordt meer ingericht voor de buurt, waarin verblijven en ontmoeten centraal staat. Buiten schooltijden is het noordelijk deel uiteraard ook beschikbaar voor oudere jeugd en andere bewoners in de buurt.

Met de beschreven zonering hebben de kinderen van de twee basisscholen voldoende buitenruimte voor sport en spel; een school dient over ca.1.200 m² buitenruimte te beschikken en het plein is ongeveer 3.000 m² groot. Het wordt ingericht voor meervoudig en intensief gebruik, waarbij wordt gezocht naar een goede balans tussen verharde oppervlakten (met name noordzijde), bomen en groene delen (met name zuidkant). De definitieve inrichting wordt in een later stadium bepaald, ook in samenspraak met de scholen.



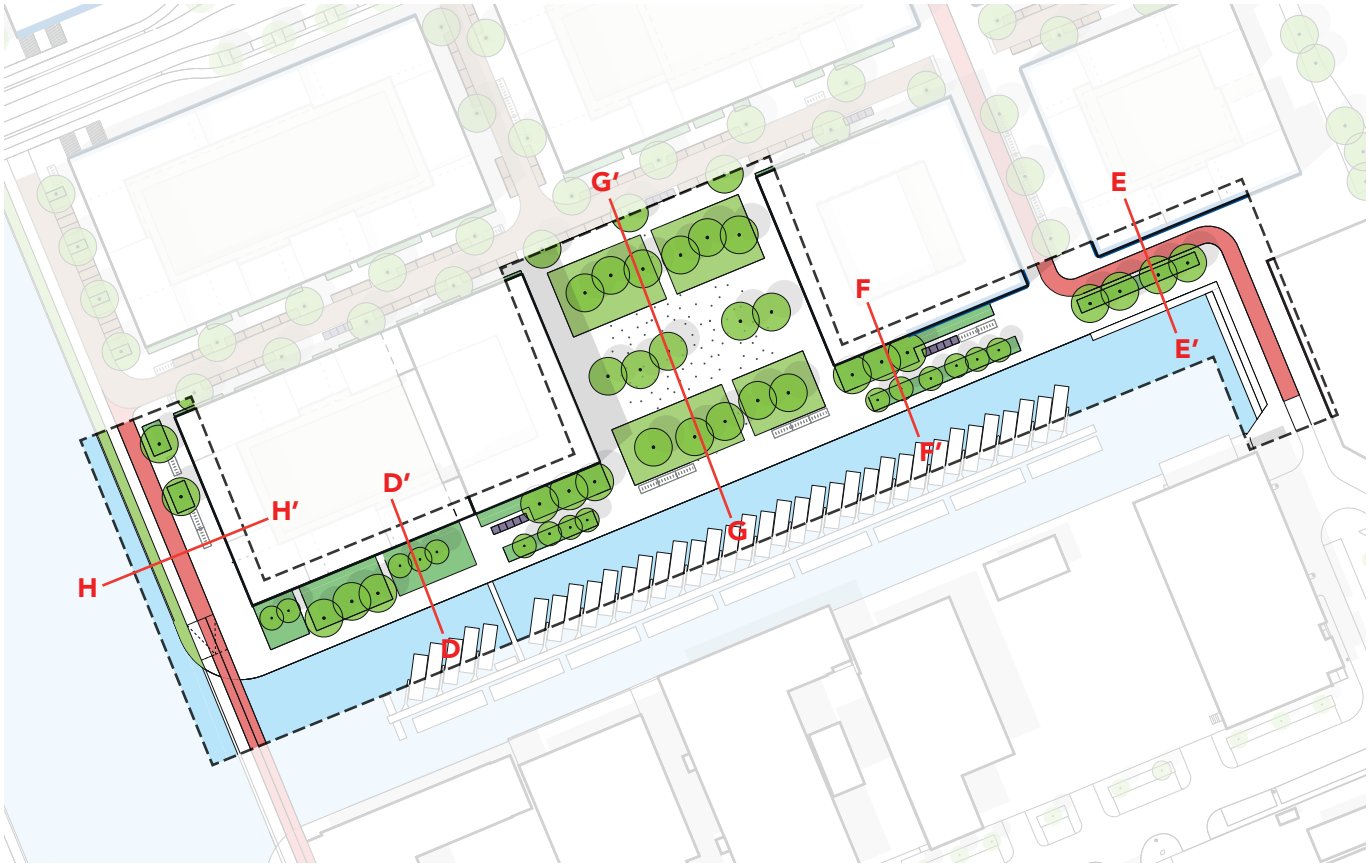
Figuur 6.17: Identiteit: verblijfsplekken aan het water



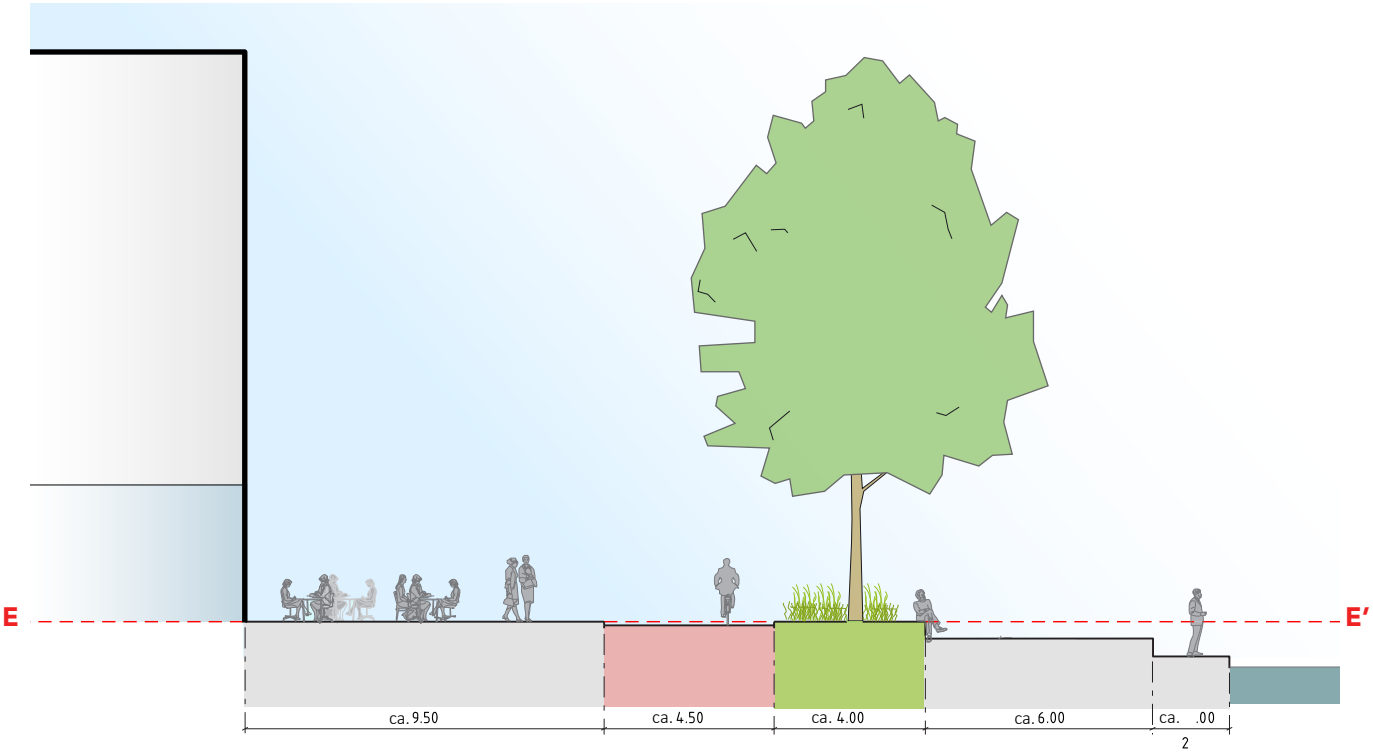
Figuur 6.18: Referentie: Groene oever (Hafencity, Hamburg)



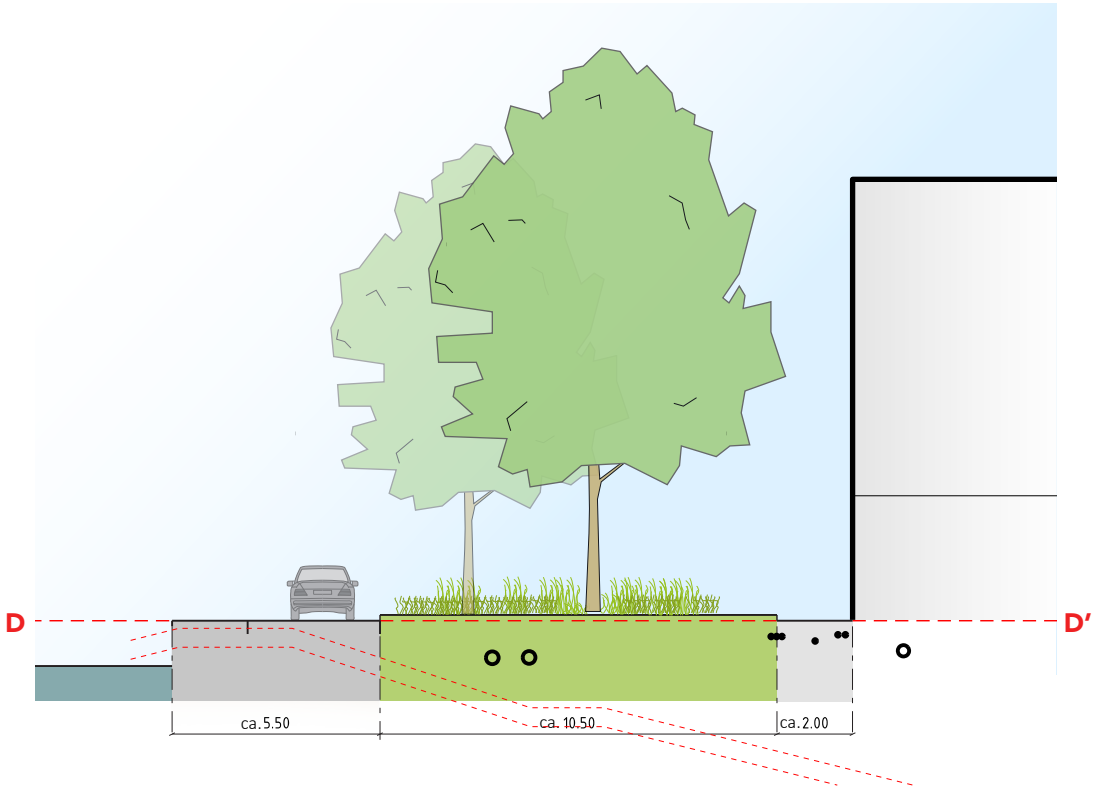
Figuur 6.19: Impressie kade langs de insteekhaven



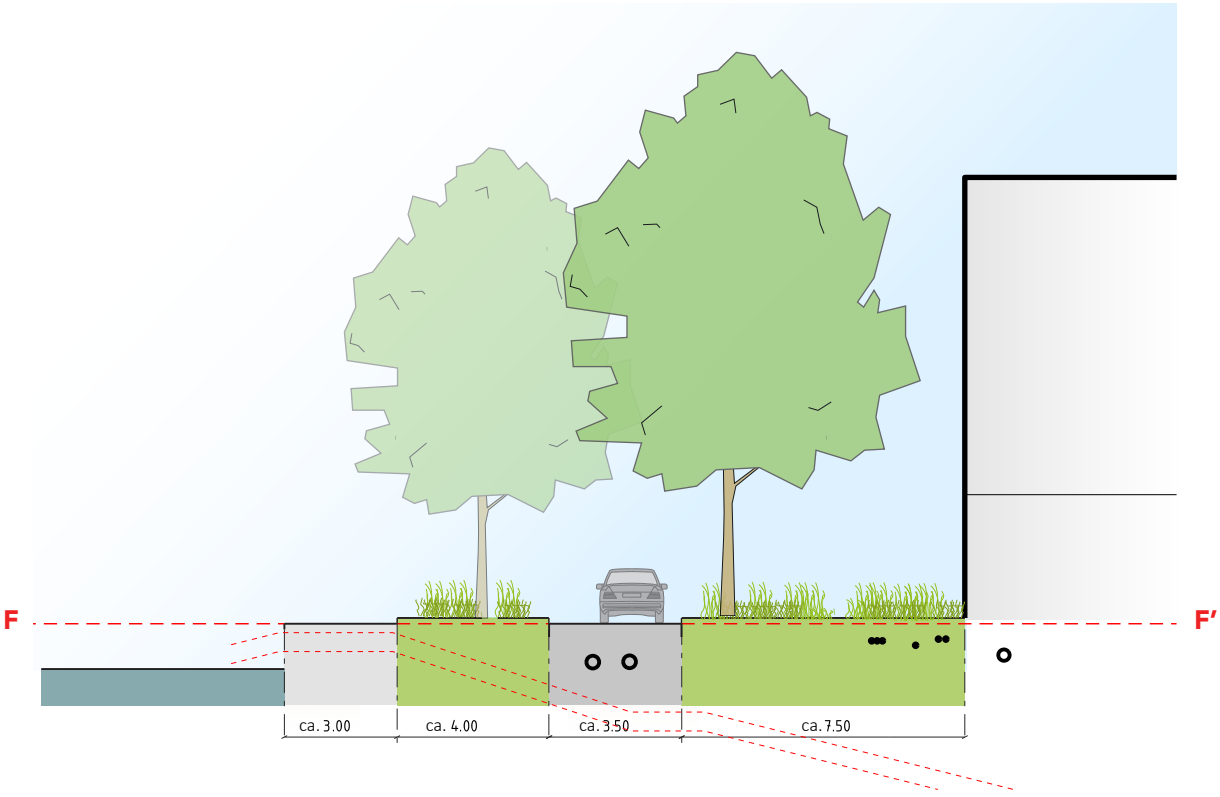
Figuur 6.20: Schetsontwerp kades en buurtplantsoen



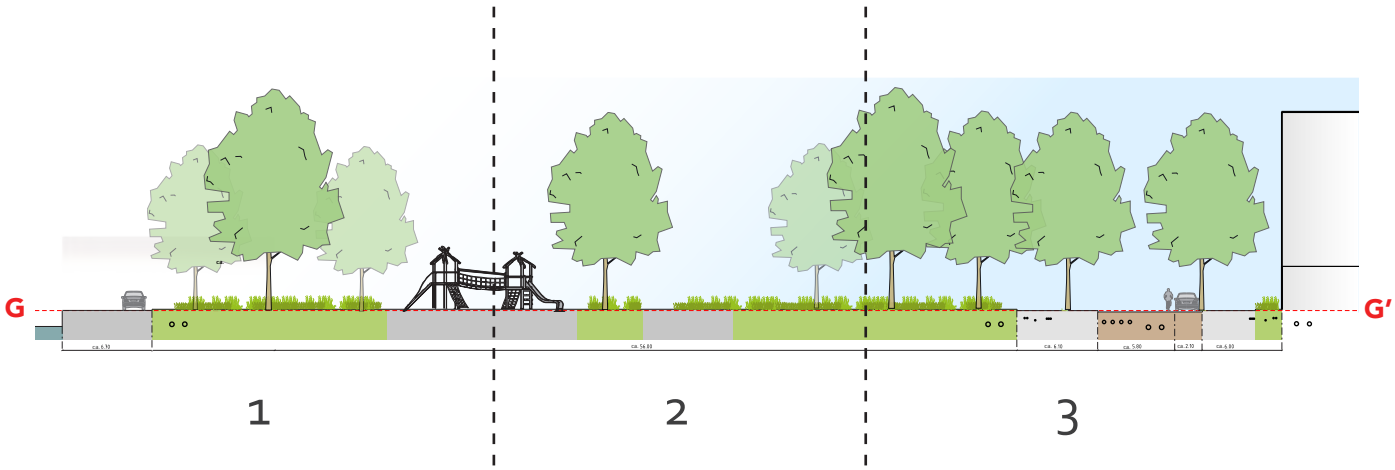
Figuur 6.21: Principeprofiel kop van de insteekhaven



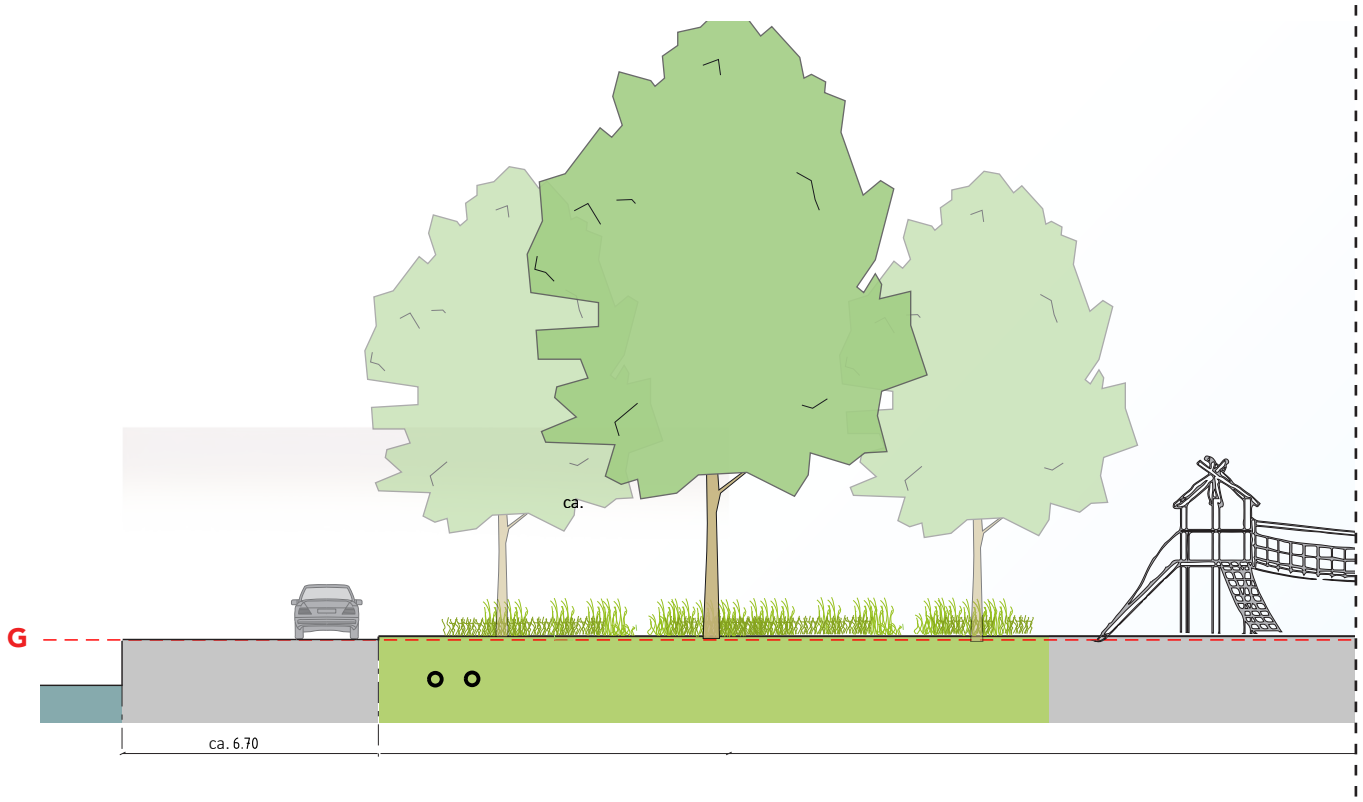
Figuur 6.22: Principeprofiel kade langs de insteekhaven 1



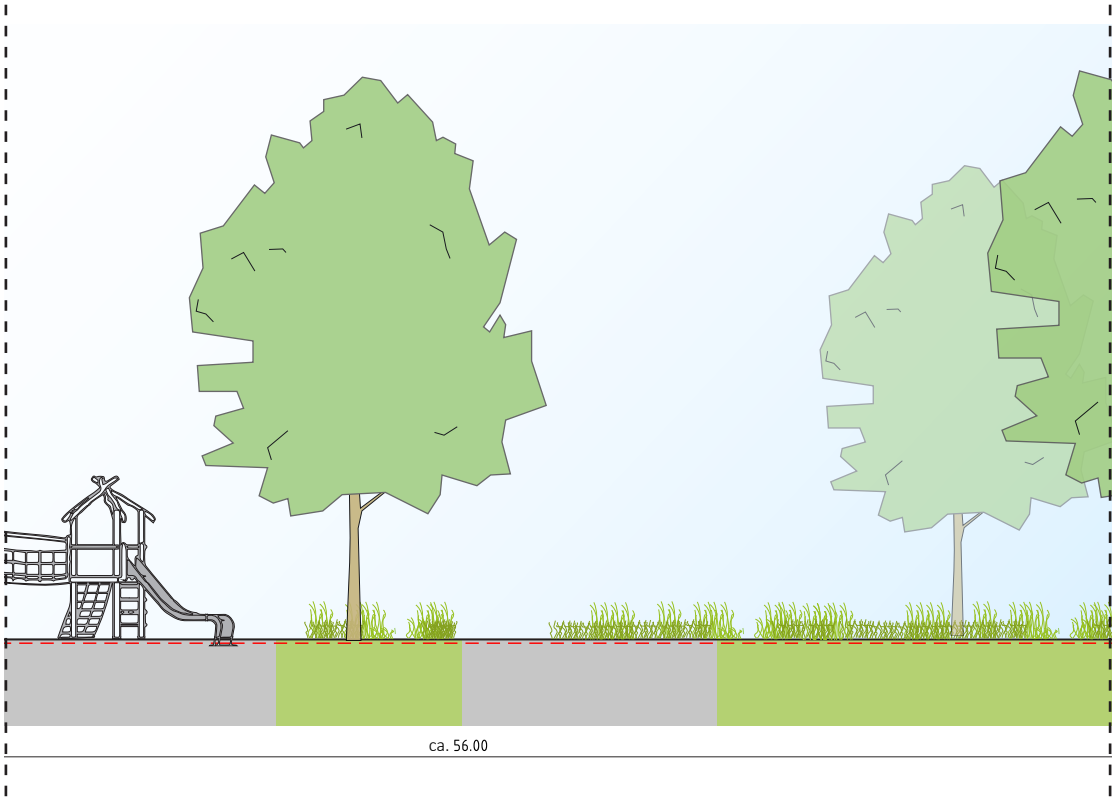
Figuur 6.23: Principeprofiel kade langs de insteekhaven 2



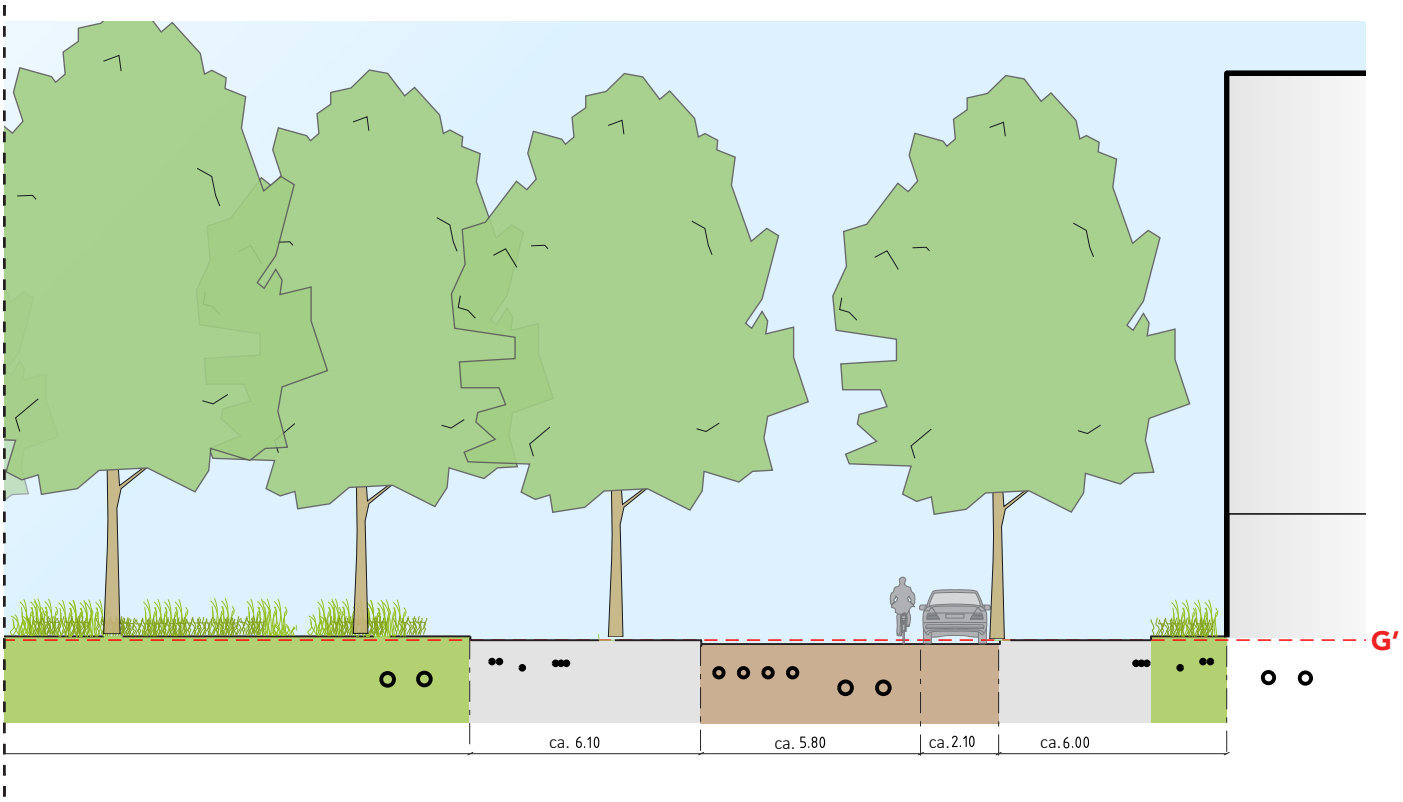
Figuur 6.24: Overzicht principeprofiel buurtplantsoen



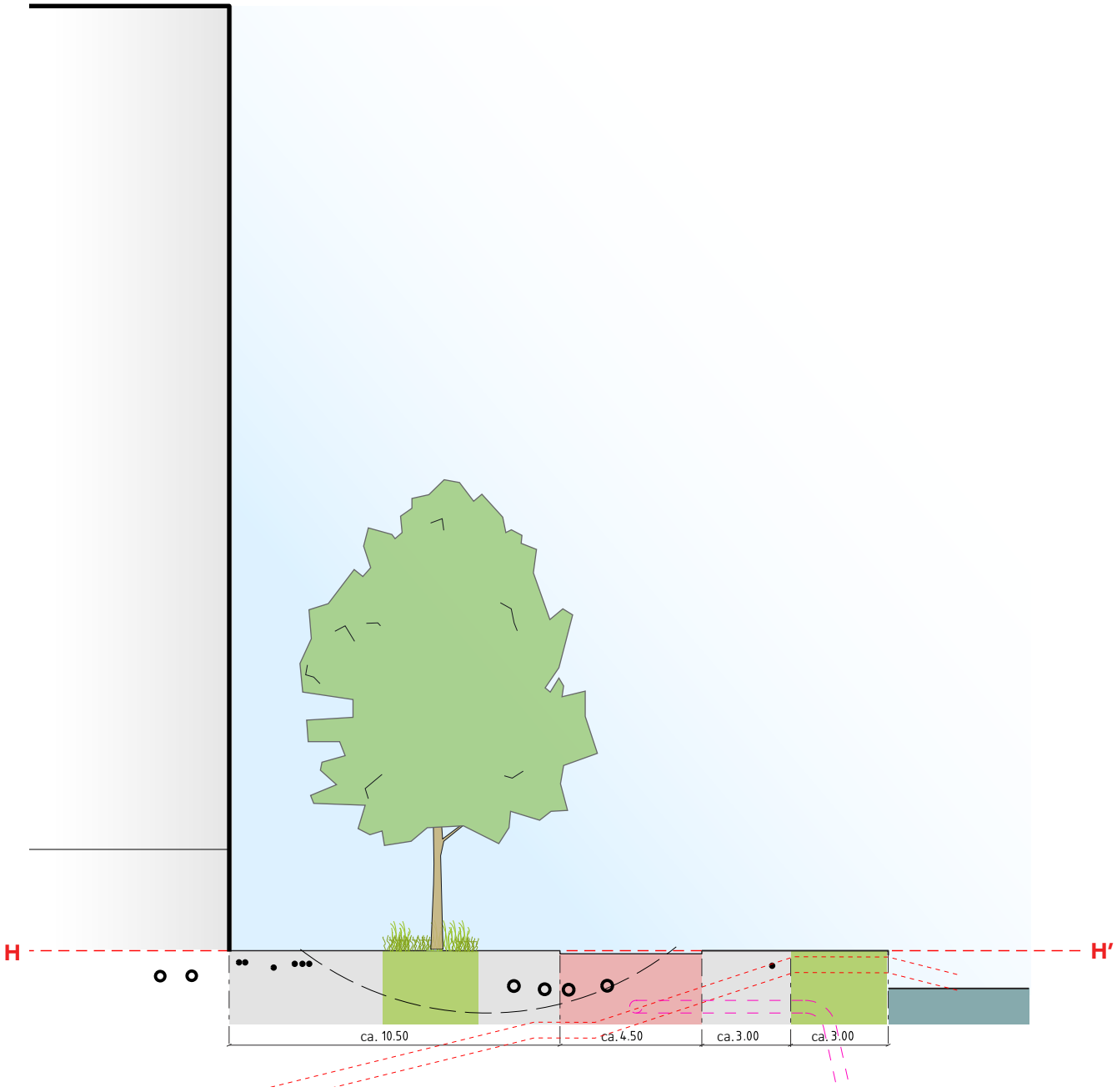
Figuur 6.25: Principeprofiel buurtplantsoen 1



Figuur 6.26: Principeprofiel buurtplantsoen 2



Figuur 6.27: Principeprofiel buurtplantsoen 3



Figuur 6.28: Principeprofiel kade langs de Duivendrechtsevaart

6.6 Kabels en leidingen

Bestaande situatie
Onder het bouwterrein van Amstelkwartier 3e fase liggen overal nog bestaande kabels en leidingen. Het betreft voornamelijk hoofdleidingen van aardgas, persleidingen en telecommunicatie. Ter hoogte van de Duivendrechtsevaart liggen onder meer twee boringen van KPN en een zinker van de Gasunie. In bijlage 12 staat een volledig overzicht van de bestaande kabels en leidingen.

Om het terrein te herontwikkelen moeten bestaande kabels en leidingen in principe eerst worden verlegd of verwijderd. Voor het deel dat eigendom was van Liander zijn daarover aparte afspraken gemaakt in het kader van de overdracht van het terrein. In het algemeen dient het verleggen van kabels en leidingen te gebeuren volgens de gemeentelijke verordening Werken in de Openbare Ruimte (WIOR). Aan de verordening is een aantal regels verbonden, enkele hoofdpunten zijn:

- Niet meer in gebruik zijnde kabels en leidingen dienen altijd verwijderd te worden;
- Omwille van goed onderhoud dienen kabels en leidingen altijd in de openbare ruimte te liggen;
- Bij wijziging van de erfpachtgrens moeten kabels en leidingen worden verlegd;
- Houd minimaal 2 meter afstand tussen bomen en kabels en leidingen.

Gastransportleiding
Midden door het plangebied loopt een hoge druk (40 bar) gastransportleiding. De gastransportleiding bepaalt voor een groot deel de configuratie van het programma in het gebied omdat bepaalde kwetsbare functies niet binnen de letaliteitszone (80 meter) mogen liggen. Voor ontwikkeling van het plangebied wordt deze leiding verlegd naar de middenberm van de Amstelstroomlaan. Deze werkzaamheden worden gekoppeld aan de aanleg van de brug over de Duivendrechtsevaart. De nieuwe leiding loopt straks evenwijdig aan het zandlichaam voor de brug, maar buigt vlak voor de brug (ter hoogte van de kade af naar het zuiden, waar hij wordt aangesloten op de bestaande zinker van de Gasunie. Hierbij is bij de ligging langs de kade rekening gehouden met de zone van de aanwezige verholen waterkering in relatie met de erosiekrater, die kan ontstaan bij calamiteiten.

Rioleringen en warmte/koude
Onder de rijbanen in het plangebied wordt een vuilwaterstelsel en een hemelwaterstelsel aangelegd. Het hemelwaterstelsel krijgt een lozingspunt op de Duivendrechtsevaart.
Daarnaast wordt in het gebied waarschijnlijk een lokaal laag temperatuur bronnet aangelegd, dat door meerdere WKO's (warmte- en koudeopslag) wordt gevoed. De daarvoor benodigde warmte- en koudeleidingen worden eveneens onder de rijbanen gelegd.

Totaaloverzicht nieuwe situatie
In bijlage 13 staan de profielen van de nieuwe hoofdkabels en -leidingen. Het verwijderen van oude kabels en leidingen en het leggen van nieuwe tracés gebeurt in de fase van slopen, bodemsanering en bouwrijp maken van het terrein.

6.7 Klimaatadaptatie
Openbare ruimte wordt vormgegeven rekening houdend met de veranderingen van het klimaat. Deze veranderingen zorgen voor extreme vaak zomerse piekbuien en daar tegenover gezet langere periode van droogte. Deze veranderingen hebben aangetoond dat bomen en beplanting robuust moeten worden ingepast om levensvatbaar te zijn. De openbare ruimte wordt zo vormgegeven dat er in periode van extreme toch een aangenaam leef en woonklimaat aanwezig is. In hoofdstuk 7.2 wordt dieper en breder ingegaan op het thema klimaatadaptatie.

Aspecten

7

Dit hoofdstuk behandelt uiteenlopende beleidsmatige en technische planaspecten zoals de verkeersontsluiting, het parkeerbeleid en veilige fietsroutes naar school, de waterhuishouding in tijden van klimaatverandering, hoge duurzaamheidseisen en natuurwetgeving, kabels en leidingen en de aanpak van historische bodemverontreiniging.

7.1 Verkeer

Amstelkwartier 3e fase ligt binnen de ring A10, met potentieel goede aansluitingen op het stedelijk weefsel van Amsterdam. Met de aanleg van de brug over de Duivendrechtsevaart, de Amstelstroomlaan, Spaklerweg en onderdoorgang naar het Bajeskwartier wordt de ontsluiting nog beter. Op dit moment is het gebied echter vooral goed ontsloten voor de auto. In de nieuwe situatie ligt de focus dan ook op goede fiets- en voetgangersverbindingen, met een beperkte toegankelijkheid voor de auto.

Auto

Per auto is het plangebied toegankelijk vanaf de Amstelstroomlaan, waar een maximumsnelheid geldt van 50 km/uur. Vanaf de Amstelstroomlaan is het mogelijk om op twee plekken met de auto de buurt in te rijden. Voor de binnenstraten geldt een 30 km/uur regime. Op de kade wordt stapvoets gereden (15 km/uur).

Langzaam verkeer

Het fietsgebruik zal in heel Overamstel groeien met de transformatie naar een gemengd woon/werkgebied. Amstelkwartier 3e fase wordt dan ook primair ingericht op langzaam verkeer. Op dit moment is hier echter nog geen fijnmazig fietsnetwerk. Belangrijke ontbrekende schakels zijn verbindingen naar het Kauwgomballenkwartier, over de Duivendrechtsevaart en de insteekhaven. De brug over de Duivendrechtsevaart is naar verwachting eind 2021 gereed. Bij de ontwikkeling van Amstelkwartier 3e fase komt er een fietsbrug over de insteekhaven naar het Kauwgomballenkwartier. Deze verbindingen zullen voor fietsers een aanzienlijke tijdwinst opleveren.
In het plangebied zelf zijn de fiets- en voetgangersverbindingen fijnmaziger dan die van de auto, om fietsen en lopen voor korte afstanden te stimuleren. Waar voor de auto maar beperkte toegang is, kan per fiets en te voet op diverse plekken de wijk worden ingestoken. Het passeren van de Amstelstroomlaan kan via de kade langs de Duivendrechtsevaart (onder de brug door), over een zebrapad ter hoogte van het park, en langs de verkeerslichten bij de Spaklerweg.

Laden en lossen

De geplande supermarkten zijn voor vrachtverkeer bereikbaar via de centrale binnenstraat. Vrachtwagens langer dan 16 meter moeten de supermarkten inpandig bevoorraden. Op straat is voldoende ruimte om vrachtwagens met oplegger te laten indraaien. Op enkele strategische plekken aan de Amstelstroomlaan en het winkelgebied is er een mogelijkheid tot laden en lossen. De ambitie is om ook de overige voorzieningen inpandig, al dan niet gecombineerd met de supermarkten inpandig te laten laden, lossen en het afval te laten ophalen.

Halen en brengen bij basisscholen

Het halen en vooral brengen van leerlingen geeft een korte hevige piek tussen 8 en 9 uur 's ochtends. Die piek is zo groot dat een aparte 'zoen en zoef' voorziening geen afdoende oplossing is. Door de routes van en naar school veilig te maken voor fietsers en voetgangers worden ouders gestimuleerd om kinderen zelf van en naar school te laten lopen of fietsen. Daarnaast zijn in de buurt parkeerplaatsen waar ook ouders even kunnen parkeren om de kinderen af te zetten.

Routes schoolgaande kinderen

In Amstelkwartier 1e fase is reeds een basisschool gerealiseerd. In Amstelkwartier 3e fase komen er nog eens 2 basisscholen bij, zodat er aan beide kanten van de Amstelstroomlaan scholen zijn. Bij scholen dient de omgeving ingericht te worden volgens de Richtlijn Verkeersveilige Schoolomgevingen. Kinderen moeten ook de Amstelstroomlaan (50 km/uur) veilig kunnen oversteken. Daarom komt ter hoogte van het Bella Vistapark een voetgangersoversteekplaats met zebrapad en middenberm. De drukke Amstelstroomlaan kan ook worden vermeden via de kade onder de brug over de Duivendrechtsevaart. Bij de kruising met de Spaklerweg kunnen kinderen oversteken met behulp van verkeerlichten. Al deze routes beschikken over brede stoepen en omzeilen drukke laad- en losbewegingen.

Openbaar vervoer

Amstelkwartier 3e fase ligt op circa 10 minuten loopafstand van metrostation Spaklerweg, waar alle metrolijnen van Amsterdam met uitzondering van de Noord Zuid lijn halteren. Met een nieuwe fiets- en voetgangersbrug over de insteekhaven komt ook metrostation Overamstel goed binnen bereik. Daarnaast is het circa 20 minuten lopen naar het Amstelstation. Hoewel de Amstelstroomlaan is gedimensioneerd op busvervoer, is hier vooralsnog geen buslijn gepland. Om de genoemde metrostations herkenbaarder, veiliger en aangenamer te maken zijn investeringen onderweg. De entree van metrostation Spaklerweg wordt reeds aangepakt en ook voor metrostation Overamstel bereidt het GVB een forse investering voor.



Figuur 7.1: Auto ontsluiting

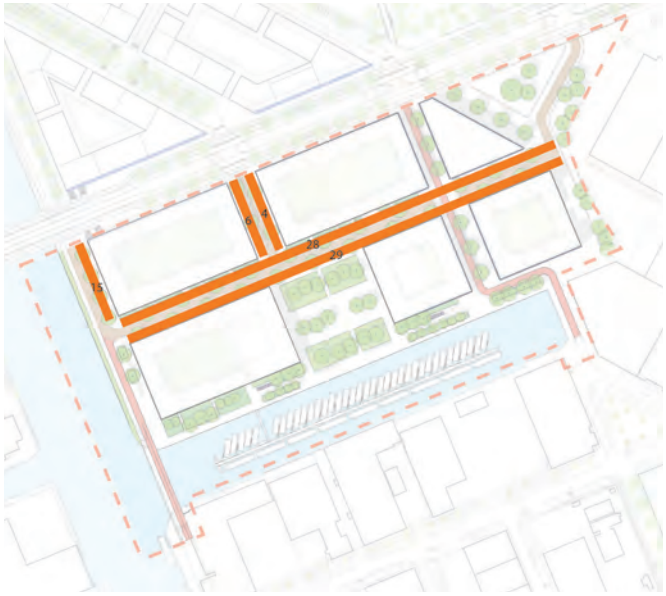
Parkeren auto

De huidige parkeernormen voor wonen staan in het raadsbesluit Nota Parkeernormen Auto van 29 november 2017. Daarin staat het uitgangspunt dat er op straat geen parkeervergunningen meer worden uitgegeven. Bewoners, kantoren, bedrijven moeten dus op eigen terrein parkeren. Alleen voor bezoekers en laden/lossen resteren nog wat plekken op straat. Op eigen terrein geldt bovendien een parkeernorm van maximaal 1 parkeerplaats per woning. Voor huurwoningen in het sociale en middensegment zijn er geen minimum parkeernormen. Voor vrije sector woningen gelden nog wel minimumnormen:

- Woningen kleiner dan 30 m2: minimaal 0,1 parkeerplaats per woning
- Woningen tussen 30-60 m2: minimaal 0,3 parkeerplaats per woning
- Woningen groter dan 60 m2: minimaal 0,6 parkeerplaats per woning

Deze parkeerplekken moet de ontwikkelaar op eigen terrein realiseren en de ontwikkelaars worden gestimuleerd om daarbij innovatieve mobiliteitsconcepten in hun gebouwen toe te passen.

Amstelkwartier 3e fase wordt conform deze normen ontwikkeld. Voor de bereikbaarheid van voorzieningen in het gebied is een parkeeradvies op maat opgesteld (zie bijlage 14). Voor bezoekers geldt een norm van 0,1 parkeerplaats per woning in de openbare ruimte, wat neerkomt op circa 80 parkeerplaatsen, uitgaande van 800 woningen.



Figuur 7.2: Zoekruimte parkeren op straat

Parkeren fiets en scooter

Fietsen is een populaire manier van verplaatsen in Amsterdam. Om al deze fietsen te kunnen parkeren, moet er goed nagedacht worden over de manier waarop dat gebeurt. Daarbij is het belangrijk om ook voldoende (inpandige) parkeerplaatsen voor scooters te realiseren. Uitgangspunt is dat mensen die de fiets/scooter voor langere tijd parkeren (werknemers, scholieren, bewoners thuis) omzien naar een gebouwde parkeervoorziening, terwijl bezoekers de fiets/scooter voor korte tijd in de openbare ruimte zetten. In Amstelkwartier 3e fase worden de normen gehanteerd uit de Nota Parkeernormen Fiets en Scooter van 19 maart 2018.

In de bouwenveloppen van de bouwblokken komt daarom aandacht voor voldoende en goed bereikbare bergingen. Voorschrift in het Bouwbesluit is een individuele berging van minimaal 5 m². Bewoners kunnen die in principe zelf als fietsenstalling gebruiken, maar de voorkeur heeft een goed bruikbare collectieve stalling.
Het aantal fietsparkeerplaatsen in zo'n collectieve berging is afhankelijk van de totale gebruiksoppervlakte van de woningen:

- Woningen kleiner dan 50 m2: minimaal 2 fietsparkeerplekken per woning
- Woningen tussen 50 m2 en 75 m2: minimaal 3 fietsparkeerplekken per woning.
- Woningen tussen 75 m2 en 100 m2: minimaal 4 fietsparkeerplekken per woning.
- Woningen tussen 100 m2 en 125 m2: minimaal 5 fietsparkeerplekken per woning.
- Woningen groter dan 125 m2: minimaal 6 fietsparkeerplekken per woning.

Voor bezoekers moet rekening gehouden worden met 0,5 fietsparkeerplek per woning. De fietsparkeerplekken voor bezoekers worden gefaciliteerd in de openbare ruimte wat neerkomt op circa 400 plekken.

Voor de niet-woonfuncties (exclusief scholen) zijn in de openbare ruimte van Amstelkwartier 3e fase 255 á 511 fietsparkeerplaatsen nodig en 16 á 27 scooterparkeerplaatsen. De nu nog forse bandbreedte is afhankelijk van de uiteindelijke omvang van te realiseren horeca. Ingezet wordt op dubbelgebruik van de genoemde parkeerplekken, omdat niet elke functie op elk moment van de dag evenveel bezoekers krijgt.



Figuur 7.3: Netwerk langzaam verkeer

Fietsparkeren scholen

De scholen vragen om een aanzienlijke hoeveelheid fietsparkeerplekken. De totale parkeerbehoefte van de twee basisscholen is ongeveer 400 plekken. Gezien de wens om de schaarse openbare ruimte op hoogwaardige manier in te richten, is het streven om fietsen binnen de scholen te parkeren. De entrees voor het fietsparkeren liggen aan de kade van de insteekhaven.

Laadpunten elektrisch rijden

Alle tekenen wijzen erop dat elektrisch rijden de toekomst heeft. Door nu in parkeergarages op elektrisch rijden te anticiperen kunnen dure aanpassingen in de toekomst worden vermeden. Voor de openbare ruimte is het uitgangspunt dat 30% van de parkeerplaatsen is voorzien van laadpalen en dat de overige 70% daarop is voorbereid met mantelbuizen en een passende capaciteit van het elektriciteitsnet. In tenders wordt voorzien dat ten minste 20% van de parkeerplekken voorzien zijn van elektrisch laden, waarbij voor de overige parkeerplekken de noodzakelijke (bouwkundige) maatregelen al genomen zijn zodat de parkeerplekken geschikt zijn om elektrisch te laden.

7.2 Duurzaamheid

De gemeentelijke agenda Duurzaam Amsterdam (2015) is een van de pijlers onder het stedenbouwkundig plan van Amstelkwartier 3e fase. Dat geldt met name voor de thema's duurzame energie, schone lucht, klimaatbestendigheid, circulair bouwen en afval. Daarnaast voldoet het plan aan de ambities Routekaart Klimaatneutraal (2019).

Energienorm

In de gronduitgifte zal voor marktpartijen worden gestuurd op nieuwbouwwoningen met een Energieprestatiecoëfficiënt (EPC) van 0,0 of minder. Voor woningbouwcorporaties geldt een EPC van 0,2 of minder (op grond van crisis en herstelwet). Wanneer de landelijke BENG-eisen van kracht worden, zullen deze in lijn worden gebracht met die ambitie en in de tenders worden opgenomen. Voor utiliteitsbouw geldt een vergelijkbare ambitie. Uitgangspunt is dat de daken van bouwblokken worden bedekt met PV-panelen in combinatie met groene of blauwe daken.



Figuur 7.4: Duurzaamheidsthema's binnen Amstelkwartier 3e fase

Warmte/koudelevering

In het kader van de energietransitie en het stedelijk programma Aardgasvrij is onderzoek gedaan naar de meest duurzame vorm van warmte/koudelevering in Amstelkwartier 3e fase. Extern onderzoek wees uit dat een Laag Temperatuur (LT) bronnet van 15-20 °C een duurzame en kostenefficiënte optie zou zijn. Dat bronnet is een collectief systeem voor het hele plangebied, omdat op deze dichtbebouwde locatie individuele warmte/koude opslag (WKO) per bouwblok niet goed mogelijk is. Om het collectieve bronnet te realiseren ligt regie vanuit de gemeente voor de hand.

Klimaatbestendigheid

Met de herontwikkeling van het terrein neemt de hoeveelheid onverhard oppervlak toe van ongeveer nul naar circa 7.500 m2 (zie bijlage 11). Mede door de hoge bebouwingsdichtheid is het noodzakelijk om goed na te denken over de afvoer van zware regenbuien en het optreden van hitte tijdens warme zomerdagen. Daarom is een pakket samenhangende maatregelen opgesteld dat niet alleen de klimaatbestendigheid ten goede komt, maar ook de lokale flora en fauna.

Rainproof

Om hevige regenbuien - als gevolg van de klimaatverandering - te kunnen verwerken en overlast te voorkomen, stelt het stedelijk programma Rainproof eisen aan de openbare ruimte en bouwkavels. Voor Amstelkwartier 3e fase stelt Rainproof dat de openbare ruimte per vierkante meter buien van 120 mm per uur moet kunnen verwerken. Daartoe worden de volgende maatregelen genomen:

- Regenwater wordt zoveel mogelijk geborgen in waterbergende straten, geveltuinen, groene elementen langs de kade, op daken en in binnentuinen. In de bouwenveloppen en het bestemmingsplan komen voorschriften om de waterbergende capaciteit op daken en in hoven te waarborgen; de capaciteit op de kavels is minimaal 60mm/uur per m2;
- Op het bouwterrein wordt gestreefd naar een grotere ontwateringsdiepte (0,9 meter) dan de gemeentelijke grondwaternorm van 0,5 meter, zodat het bodempakket meer water kan bergen;
- Delen van de kades langs de Duivendrechtsevaart en de insteekhaven worden gebruikt om regenwater uit de buurt te verzamelen en gecontroleerd af te laten stromen (zo mogelijk zichtbaar);
- Hemelwater op daken wordt zo mogelijk benut voor bewatering van bijvoorbeeld het buurtgroen, dakterrassen en tuinen. Bij extreme buien wordt het hemelwater afgevoerd.
- Straten zijn zo ingericht dat regenwater bij extreme buien over het maaiveld kan afstromen naar de Duivendrechtsevaart.

Berekeningen wijzen uit dat de eerdergenoemde norm van 120 mm/uur met deze maatregelen kan worden gehaald. De openbare ruimte en de gebouwen bergen gemiddeld ongeveer 50% van het hemelwater en het gescheiden rioolsysteem doet de rest.

Opwarming van de stad

In het stedenbouwkundig ontwerp zijn ook maatregelen doorgevoerd om 's zomers droogte en het 'urban heat effect' te bestrijden dat steeds vaker optreedt in stedelijke gebieden met dichte bebouwing en veel verharding. De maatregelen richten zich vooral op het maximaliseren van groenvoorzieningen (die een koelend effect geven), schaduw en materiaalgebruik dat hitte minder sterk uitstraalt:

- Bomen in de straten en een zo groen mogelijke inrichting van het buurtplantsoen;
- Groenstroken op de kades en aan de gevels (geveltuinen);
- Binnentuinen zoveel mogelijk op de volle grond in plaats van op het dak van een garage;
- Groene gevels en -daken;
- Materialen met lichte kleuren (geen zwarte daken) en weinig warmteabsorptie (bijvoorbeeld hout);
- Overstekken en zonwering aan de zonzijde.
- Dubbelzijdige woningen met een noord-zuid oriëntatie warmen tijdens hete zomers minder snel op en ontwikkelen een natuurlijke dwarsventilatie. Bij de ontwikkeling van de plattegrond van Amstelkwartier 3e fase is hier op gelet, en hier zal bij de doorontwikkeling van de bouwenveloppen nader aandacht aan worden gegeven.

Groene daken en gevels

Groene daken hebben niet alleen nut voor het bergen van regenwater maar houden de daken ook koel. Daarnaast hebben insecten profijt van extensieve (sedum) of intensieve groene daken, die ook bijdragen aan bijenvriendelijke stad. In Amstelkwartier 3e fase worden groene daken in de tenders dan ook op alle daken voorgeschreven. Groene daken laten zich overigens goed combineren met PV-panelen.
Groene gevels (klimplanten of echte verticale tuinen) geven verkoeling en bieden nestgelegenheid en beschutting voor vogels en insecten. Groene gevels worden daarom opgenomen in de tenders, met name voor gevels langs de inkepingen in de bouwblokken. Ook geveltuinen hebben - al vanaf een diepte van 30 cm - meerwaarde voor bijvoorbeeld mussen en egels. Bewoners kunnen hiervoor zelf een aanvraag doen bij het stadsdeel.

Natuurinclusief bouwen

De genoemde maatregelen onder de thema's groene daken/gevels en klimaatbestendigheid hebben - indien goed uitgevoerd - ook een positief effect op flora en fauna. Er is nieuw beleid in de maak waarbij ontwikkelaars kunnen kiezen uit een verscheidenheid aan natuurinclusieve maatregelen. Deze maatregelen worden nog specifiek voor Amstelkwartier 3e fase onderzocht. Daarnaast wordt nog onderzocht of aanvullende maatregelen genomen kunnen worden in de openbare ruimte, zoals in het buurtplantsoen of aan de kades.

Circulair bouwen

Circulair bouwen richt zich ten eerste op aanpasbaar bouwen, zodat een gebouw (of delen ervan) desnoods van functie kan veranderen en zo veel langer meegaat. Daarnaast hebben hernieuwbare, 'biobased' en hergebruikte materialen de voorkeur. Op het moment van kaveluitgifte zal Amstelkwartier 3e fase aansluiten bij het dan actuele beleid van rijk en/of gemeente voor circulair bouwen. De gemeente heeft op dit moment reeds de ambitie om alle bouwmaterialen te documenteren in een Materialenpaspoort, zodat ooit vrijkomende materialen beter kunnen worden hergebruikt. Daarnaast hanteert de gemeente een MPG (Milieu Prestatie Gebouw) norm. De MPG is een indicatorgetal (hoe lager hoe beter) voor de duurzaamheid cq. circulariteit van een gebouw. De bestuurlijke ambitite is om een MPG (norm van 0,8 of beter en bij voorkeur zelfs 0,5 aan te houden. Wanneer deze ambitie is omgezet in beleid zal deze worden gehanteerd in de tenders. In de volgende planfase worden de ambities nader uitgewerkt, eventueel met pilots om een nieuwe aanpak uit te proberen. Wanneer tenders op de markt worden gebracht zal aangesloten worden op het dan geldende beleid.



Figuur 7.5: Indicatie locatie Afvalbakken

Afvalinzameling

Vanaf 2020 moet het scheidingspercentage voor huishoudelijk afval minimaal 65% bedragen. Bewoners in Amstelkwartier 3e fase kunnen glas, papier, plastic, drankkarton en blik dichtbij de woning kwijt in ondergrondse containers. Grofvuil wordt bijvoorbeeld naar het dichtbij gelegen inzamelpunt Rozenburglaan gebracht of kan op afspraak worden opgehaald. De ondergrondse containers staan in de hoofdstraat, in de zijstraten en aan de kade. Bij de locatiekeuze wordt rekening gehouden met maximale loopafstanden. De volgende normen worden hierbij gehanteerd:

- Restafval: 1 container per 100 huishoudens
- Papier: 1 container per 200 huishoudens
- Plastic: 1 container per 200 huishoudens
- Glas: 1 container per 300 huishoudens
- Textiel: 1 container per 750 huishoudens

Door gebruik te maken van perscontainers kan het aantal bakken worden beperkt. Bij scholen en winkels krijgt de ruimtelijke inpassing van (ondergrondse en/of inpandige) containers bijzondere aandacht. De definitieve locaties van de afvalcontainers worden bepaald bij de vaststelling van het ontwerp openbare ruimte.

Gezonde lucht

Stadsbreed wordt gestreefd naar verduurzaming van het verkeer (openbaar vervoer, schone motoren, elektrisch rijden) om de luchtkwaliteit te verbeteren. Amstelkwartier 3e fase zet daartoe in op beperkt autogebruik (lage parkeernorm), autoluwe straten en het faciliteren van elektrisch rijden (zie ook paragraaf 6.1).
Daarnaast stimuleert Amsterdam via de Uitvoeringsagenda Stedelijke Logistiek (2016) een duurzame en slimme bouwlogistiek met zo mogelijk schone bouwwerktuigen. Mogelijke effecten daarvan zijn minder uitstoot van schadelijke gassen en deeltjes, minder geluidsoverlast, een betere doorstroming van het verkeer, een grotere verkeersveiligheid en minder schade aan bruggen, kades en wegen.

7.3 Groen- Sport- en spelnormen

De groeiende behoefte om te wonen in hoogstedelijke gebieden in Amsterdam, legitimeert veel aandacht voor groene openbare ruimte gericht op verblijven. Stedelijk wonen resulteert in minder woonoppervlak per huishouden, hiervoor wordt compensatie gezocht in de openbare

	Norm
Gebruiksgroen	55.000 m²
Ecosysteemgroen	20.700 m²
	Gerealiseerd
Gebruiksgroen	55.000 m²
Ecosysteemgroen	18.900 m²

(Amstelkwartier fase 1, 2 en 3)

ruimte. Bovendien wordt het gebruik van de openbare ruimte meer divers door het vervlechten van werk- en vrije tijd en ons wisselende activiteitenpatroon. Groen is nodig voor verblijven, rust, ontmoeting en bewegen maar ook voor biodiversiteit, natuur en een regen- en hittebestendige stad.

Groennormen

De referentienorm gaat uit van twee typen groen. Gebruiksgroen voor recreatie en verblijven en Ecosysteemgroen voor biodiversiteit en klimaat adaptatie. Bij het ontwerpen van de openbare ruimte binnen het stedenbouwkundig plan voor Amstelkwartier 3e fase is gekeken naar de ontwikkeling van het Amstelkwartier in zijn geheel (Amstelkwartier 1e, 2e en 3e fase). De genoemde referentienorm groen is dan ook voor het gehele Amstelkwartier bekeken. De reden hiervoor is mede de aanwezigheid van gebied overstijgende parken die alle 3 de fase van het Amstelkwartier bedienen. Voor ecoysteemgroen geldt een norm van 6 m2 per woning en voor gebruiksgroen 16 m2 per woning. Voor het gehele Amstelkwartier komt dit neer op circa 55.000 m² gebruiksgroen en circa 20.700 m² ecosysteemgroen. Zie ook bijlage 11.

Gebruiksgroen

Parken, plantsoenen en groen ingerichte openbare ruimte waarvan 60% levend groen, bevinden zich in het gebied. Park Somerlust (circa 14.000 m²), gelegen in Amstelkwartier 1e fase en het Bella Vistapark (circa 36.000 m²) dragen in het Amstelkwartier het meest bij aan de norm voor gebruiksgroen In Amstelkwartier 3e fase wordt daarnaast circa 7.000 m² gebruiksgroen aangelegd in de vorm van een buurtplantsoen en groene kades. Het gebied overstijgende Bella Vistapark draagt bij aan het behalen van de groennormen in zowel Amstelkwartier 1e fase als de 3e fase. In totaal wordt er in het Amstelkwartier circa 55.000 m² gebruiksgroen gerealiseerd waarmee de norm wordt gehaald.

Ecosysteemgroen

Groen wordt waar mogelijk verbonden met ecologisch waardevolle landschappelijke structuren zoals de Duivendrechtsevaart, de Amstel en de Spaklerweg (spoortalud). Het Bella Vistapark, wat wordt aangelegd met een veelheid en verscheidenheid aan bomen en vaste planten draagt bij de biodiversiteit in het Amstelkwartier met circa 5.000 m² ecosysteem groen. In de straten en vooral de kades langs de Duivendrechtsevaart worden ecologisch ingericht. Hiermee komt het totaal aan ecosysteem groen op maaiveld op circa 18.900 m². Door in Amstelkwartier 3e fase in te zetten op groene daken kan de resterende 1.800 m² aan groen worden gecompenseerd. Dit komt erop neer dat ca. 7,5% van de daken ecologisch en groen ingericht dienen te worden.

Sport- en spelnormen

Voor heel Overamstel is een advies opgesteld door het team Maatschappelijke Voorzieningen. Hierin is ook sport en spelen in de openbare ruimte opgenomen (bijlage 20). Voor heel Overamstel geldt dat er 31 speelplekken en 9 speelvelden gerealiseerd moeten worden. Dit wordt in elk van de deelgebieden meegenomen in de planvorming in de vorm van kleine speelplekken, grotere speelruimte en sportfaciliteiten die deels overlappen met het gebruiksgroen. In de planfase van Amstelkwartier fase 1 en 2 is al eerder voorzien in plekken voor sport en bewegen waar ook de bewoners en bezoekers van Amstelkwartier 3e fase gebruik van kunnen maken. Denk daarbij aan het nu in aanleg zijnde Bellavistapark, de recreatieve routes langs de Amstel, en de verschillende sport en speelplekken in de openbare ruimte. Om de gestelde normen van sport en spel in Amstelkwartier 3e fase te behalen, is dubbelgebruik noodzakelijk. Een goed voorbeeld voor het optimaliseren van het recreatief groen is het buurtplantsoen en de groen ingerichte kade in Amstelkwartier 3e fase. Daar komt verblijven, sport (ca. 800 m²) en spel (ca. 1200 m²) samen in het groen. Voor Amstelkwartier 3e fase is er daarnaast op in gezet om de buurt in te richten volgens de principes van de Bewegende Stad zodat toekomstige bewoners en gebruikers worden gestimuleerd om vooral de fiets te pakken of te gaan lopen, en minder gebruik te maken van de auto. Zo wordt er een autoluwe kade en een autovrije winkelstraat voorzien. Ook hier zal in de uitwerking van de openbare ruimte aandacht zijn voor het toepassen van sport en spel aanleidingen.

	AK 1 (1650 woningen)		AK2 (1000 woningen)		AK3 (800 woningen)	
	Norm	Gerealiseerd	Norm	Gerealiseerd	Norm	Gerealiseerd
Gebruiksgroen	26.400 m²	14.000 m²	16.000 m²	34.000 m²	12.800 m²	7.000 m²
Ecosysteemgroen	9.900 m²	7.000 m²	6.000 m²	9.500 m²	4.800 m2²	2.400 m²

Sportvelden

Op basis van de referentienormen dient voor het Amstelkwartier ca. 17.250 m² gerealiseerd te worden voor buitensporten (zoals voetbal, hockey etc.). Deze normen worden niet gehaald, voor de klassieke veldsporten is geen ruimte opgenomen. In het advies van Sport&Bos voor Overamstel (d.d. 7 november 2019) is de intensivering van Sportpark Drieburg aangedragen als locatie om in een deel van de behoefte te voorzien. Herinrichting en mogelijke uitbreiding van het sportpark levert nog een forse toename van sportvelden op. Voorwaarde hiervoor is dat de bereikbaarheid van het sportpark vanuit Overamstel verbeterd wordt. Aan deze voorwaarde wordt voldaan met de aanleg van de brug over de Weespertrekvaart naar de Watergraafsmeer (start bouw medio 2021). De kosten voor deze brug zijn gedekt via de vastgestelde grondexploitatie Kop Weespertrekvaart.
In het licht van de sportopgave voor heel Overamstel wordt ook gekeken naar de groenzone langs de Amstel, de uitfasering van de Nieuwe Utrechtseweg (A2) en het openstellen van het APGS-terrein (Amsterdamse Politie Gymnastiek- & Sportvereniging). Dit zijn echter ontwikkelingen die buiten de scope van Amstelkwartier 3e fase vallen en stadsbrede aandacht verdienen.

7.4 Waterkering

Om de stabiliteit van een waterkerende dijk te garanderen moet die dijk bepaalde dimensies (hoogte en breedte) hebben. Dit heet het 'leggerprofiel' en in het algemeen mag in de kernzone daarvan nooit worden gebouwd. In Amstelkwartier 3e fase ligt zo'n leggerprofiel en bij de herontwikkeling van het terrein wordt daar rekening mee gehouden. Het terrein wordt opgehoogd van +0,1 naar +0,6 meter boven NAP en de nieuwe bebouwing staat minstens 15 meter uit de oever van de Duivendrechtsevaart (zie bijlage 8).

7.5 Milieuregelgeving

Kijkend naar de locatie van Amstelkwartier 3e fase gelden een aantal relevante milieuwetten. Die hebben vooral betrekking op milieueffectrapportage, milieuzones van bedrijven, geluidhinder, luchtkwaliteit, externe veiligheid en natuur. Bodem en bodemverontreiniging worden apart in paragraaf 7.6 besproken.

MER

Voor heel Overamstel heeft de gemeenteraad reeds op 27 november 2013 de Milieueffectrapportage Overamstel aanvaard. Amstelkwartier 3e fase maakt daar onderdeel van uit. In de komende planfase wordt bezien of de MER op punten moet worden geactualiseerd. Eventuele aanpassingen zijn reeds gedaan op het moment dat het bestemmingsplan in procedure wordt gebracht.

Milieuzones bedrijven

In de VNG-handreiking Bedrijven en Milieuzonering - handreiking voor maatwerk in de gemeentelijke ruimtelijke ordeningspraktijk (2009) zijn bedrijven in categorieën verdeeld: hoe meer hinder, hoe hoger de categorie, hoe groter de afstand tot woningen. Daarnaast benoemt de VNG verschillende woonomgevingstypen, zoals een 'rustige woonwijk' versus een 'gemengd gebied' met winkels, horeca en bedrijven. In een gemengd gebied is uiteraard meer achtergrondgeluid dan in een rustige woonwijk. Volgens de VNG-handreiking zouden nieuwe woningen in een rustige woonwijk meer afstand moeten houden van bedrijven dan in een gemengde wijk. Amstelkwartier 3e fase wordt getypeerd als een gemengd gebied. Uit een eerste verkennend onderzoek is gebleken dat er geen bedrijven zijn die een onaanvaardbare invloed hebben op het toekomstige woon- en leefklimaat in de buurt. Omgekeerd vormen de woningen, scholen en voorzieningen in Amstelkwartier 3e fase ook geen belemmering voor nabijgelegen bedrijven. Aanvullend onderzoek zal worden uitgevoerd om dit definitief vast te stellen tijdens de bestemmingsplanprocedure.

Geluidhinder van industrie en infrastructuur

Het deel van Amstel Businesspark ten zuiden van de A10 is een gezoneerd industrieterrein in de zin van de Wet geluidhinder (Wgh). Op grond van de Wet Geluidhinder is een geluidzone rond het industrieterrein vastgelegd waarbinnen geen woningen mogen worden gebouwd. Amstelkwartier 3e fase ligt buiten deze zone, dus industrielawaai (Wgh) vormt geen belemmering voor het stedenbouwkundig plan.

In Amstelkwartier 3e fase komen woningen, basisscholen en wellicht andere functies die de wet aanmerkt als 'geluidsgevoelig'. Daarom wordt op dit moment verkennend onderzoek gedaan naar geluidhinder van omliggende autowegen en spoorwegen. De resultaten zijn nog niet bekend, maar op grond van ouder onderzoek voor aanpalende plangebieden mag worden verwacht dat de geluidsbelasting op een deel van de gevels hoger is dan de zogeheten 'voorkeursgrenswaarde' van de Wet Geluidhinder. Die verwachting vormt op dit moment echter nog geen belemmering voor ontwikkeling van het gebied.

1:Luchtkwaliteitsonderzoek tijdelijke situatie bestemmingsplan 'Amstelkwartier tweede fase Weststrook Zuid e.o.; Tauw; Projectnummer 1246183; d.d. 3 oktober 2018

2: Externe veiligheidsrisico's hogedruk aardgasleidingen, transport over het spoor en A2; ontwikkeling Amstelkwartier Tweede fase, Weststrook zuid e.o.; Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied; d.d. 07-03-2018

3:Natuuronderzoek Amstelkwartier tweede en derde fase te Amsterdam; Adviesbureau E.C.O. Logisch; projectcode IBNA1606; versie d.d. 2-1-2017

Luchtkwaliteit

Op grond van het Besluit gevoelige bestemmingen genieten scholen, kinderdagverblijven en zorginstellingen extra bescherming tegen luchtverontreiniging door verkeer. Nieuwbouw van dergelijke functies binnen 300 van een rijksweg is alleen toegestaan als de concentraties luchtvervuilende stoffen zich onder de grenswaarden bevinden. Daar is in dit stedenbouwkundig plan geen sprake van; de zoeklocaties voor de scholen liggen op meer dan 300 meter van de rijksweg af.

Invloed van de A2 op het plangebied

Het plangebied ligt in de invloedssfeer van het begin van de snelweg A2. De kleinste afstand tussen weg en plangebied bedraagt circa 220 meter. Onderzoek met de monitoringstool uit het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) is hiervoor in deze fase van het project geraadpleegd en heeft uitgewezen dat een onaanvaardbare luchtkwaliteit situatie in en nabij het plangebied niet te verwachten is. Er is dus te verwachten dat de A2 geen nadelige gevolgen heeft op het aspect luchtkwaliteit.

Invloed van het plangebied op de omgeving

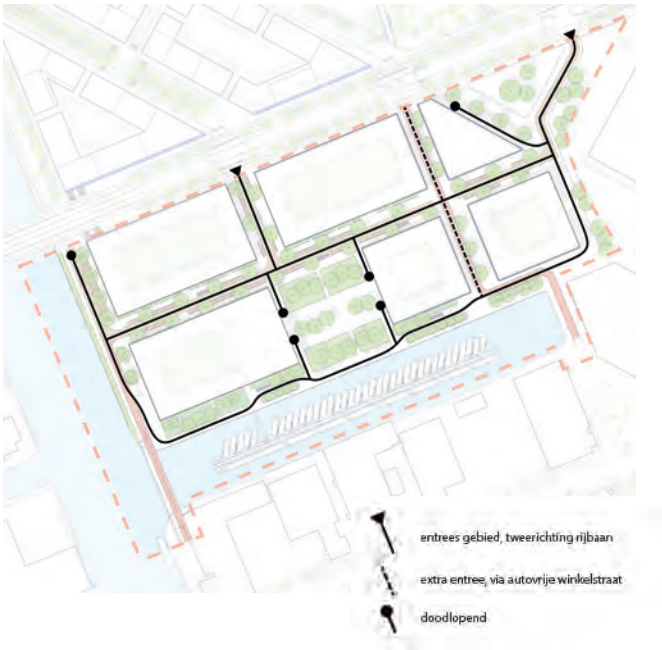
Omgekeerd is het theoretisch denkbaar dat Amstelkwartier 3e fase zelf zoveel nieuw verkeer (bewoners, winkels, scholen) genereert dat zij de luchtkwaliteit in de omgeving verslechtert. Om die aspecten van het begin af aan grondig te analyseren werd in 2018 het hele gebied van Overamstel aangemeld bij het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Voor Amstelkwartier 3e fase is nog niet onderzocht hoeveel luchtverontreiniging het project genereert. Wel is voor het aangrenzende bestemmingsplan Amstelkwartier 2e fase Weststrook Zuid e.o. in oktober 2018 zo'n onderzoek uitgevoerd[1]. Daaruit bleek dat grenswaarden in de omgeving van het plangebied niet werden overschreden, zelfs niet als ook de nieuwbouw in de rest van Overamstel werd meegerekend. De verwachting is dus dat de ontwikkeling van Amstelkwartier 3e fase de grenswaarde niet zal overschrijden.

Stikstof

Bij ruimtelijke besluitvorming over nieuwe activiteiten moet in bepaalde gevallen worden getoetst op effecten op Natura 2000-gebieden. Dit betreft het aspect 'gebiedsbescherming' van de natuurwetgeving. Onderdeel hiervan is onder meer het effect van stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden. Dit aandachtspunt speelt in de wet- en regelgeving onder andere een rol bij de besluitvorming van bestemmingsplannen en bij de uitvoering van bijvoorbeeld bouwactiviteiten. Onderzoek en of het maken van nadere afwegingen daarover vindt in navolging van de wet- en regelgeving plaats in die fasen. Vooruitlopend daarop is in deze fase van het stedenbouwkundig plan een voorzichtige inschatting gemaakt. Amstelkwartier derde fase ligt op relatief grote afstand van Natura 2000-gebieden. Een van de uitgangspunten voor de ontwikkeling is dat uitgegaan wordt van het toepassen van gasloze warmtevoorzieningen in het gebied. Aspecten als afstand en 'gasloos' maken dat in deze fase de verwachting is dat de stikstofuitstoot van deze stedelijke ontwikkeling geen significant negatieve effecten zal hebben op Natura 2000-gebieden.

Externe veiligheid

Amstelkwartier 3e fase ligt in de buurt van een hoge druk aardgasleiding en (spoor)wegen waarover gevaarlijke stoffen kunnen worden vervoerd. Voor het plangebied is op dit moment nog geen extern veiligheidsonderzoek gedaan, maar zo'n onderzoek heeft de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied in maart 2018 wel gedaan voor het bestemmingsplan Amstelkwartier 2e fase Weststrook Zuid e.o.[2]. Omdat beide gebieden vlak tegen elkaar aan liggen is dat veiligheidsonderzoek goed bruikbaar als verkennende analyse. Uit het onderzoek is gebleken dat het 'plaatsgebonden risico' als gevolg van de gasleiding en (spoor)wegen geen belemmering vormt voor ontwikkeling van het gebied. Dat geldt naar verwachting ook voor het zogeheten 'groepsrisico'. Nauwkeuriger informatie moet volgen uit het externe veiligheidsonderzoek t.b.v. het bestemmingsplan Amstelkwartier 3e fase.



Figuur 7.6: Aanvalsplan nood en hulpdiensten

Natuuronderzoek

In april 2016 werd een verkennend natuuronderzoek (quickscan) gedaan voor Amstelkwartier 2e en 3e fase, met later dat jaar een aanvullend onderzoek naar beschermde vogels, flora en vleermuizen. Uit de rapportage valt op te maken dat er in deze gebieden destijds geen soorten werden waargenomen die een belemmering vormen voor ontwikkeling[3]. Voor het bestemmingsplan Amstelkwartier 3e fase moet ter zijner tijd worden overwogen of dat onderzoek moet worden geactualiseerd t.b.v. het bestemmingsplan Amstelkwartier 3e fase.

7.6 Bodem

Een gedeelte van de bodem in Amstelkwartier 3e fase is afgelopen eeuw sterk verontreinigd door achtereenvolgens de Zuidergasfabriek en het gebruik als brandweeroefenterrein. Beide verontreinigingen overlappen elkaar en liggen met name aan het eind van de insteekhaven. De gezondheidsrisico's ten gevolge van de verontreiniging zijn beperkt en goed te beheersen. Hoewel de verontreiniging van gasfabriek en brandweeroefenterrein overlappen, is de regelgeving voor de aanpak verschillend.

Gasfabriek

Deze historische verontreiniging is al tientallen jaren bekend en op meerdere momenten onderzocht. De verontreiniging bevindt zich grotendeels onder Amstelkwartier 2e fase maar heeft een uitloper in Amstelkwartier 3e fase. De verontreiniging bestaat uit een typische mix van stoffen die onder alle oude gasfabrieken in Nederland en de rest van de wereld worden gevonden. Gezondheidsrisico's in de huidige en toekomstige situatie zijn nihil, omdat mensen niet met de verontreinigingen in contact komen. Blootstelling is wel mogelijk bij graafwerkzaamheden en er bestaat een risico dat stoffen in het grondwater oplossen en zich met de grondwaterstroming verspreiden. Deze risico's zijn eenvoudig te beheersen door maatregelen tijdens graafwerkzaamheden en door de grondwaterstroming te beheersen. Dat betekent wel dat het grondwater in Amstelkwartier 3e fase extra aandacht nodig heeft. Regenwaterberging, openbaar groen, ondergrondse parkeerkelders en kademuren hebben allemaal invloed op het grondwater en kunnen potentieel verspreiding veroorzaken.

Wettelijk valt de aanpak van gasfabrieksverontreiniging onder de Wet bodembescherming. In 2010 stelde het college van B&W in een beschikking vast dat het Zuidergasfabriekterrein, waaronder het huidige Amstelkwartier 2e en 3e fase, een ernstig geval van bodemverontreiniging was en dat sanering 'spoedeisend' was. Na saneringsonderzoek ging het college in 2014 akkoord met een saneringsplan voor Amstelkwartier 2e fase. De aanpak bestond vooral uit het afdekken van de verontreiniging met een robuuste en schone leeflaag van 1,2 meter dik. Die aanpak kan zonder probleem worden doorgezet in Amstelkwartier 3e fase. Een saneringsplan met die strekking is in 2019 goedgekeurd door de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied.

Brandweeroefenterrein

Na sluiting van de gasfabriek werd indertijd een deel van het complex overgedragen aan de brandweer als oefencentrum. Rond het jaar 2000 werd echter duidelijk dat bepaalde blusmiddelen gefluoreerde verbindingen (PFAS) bevatten die schadelijk zijn voor het milieu. In 2017 werd daarop bodemonderzoek uitgevoerd waaruit bleek dat de grond en het grondwater onder het oefencentrum hoge concentraties aan PFAS bevat. In 2018 heeft Amsterdam samen met de Omgevingsdienst NZKG en buurgemeenten normen voor PFAS opgesteld. Volgens die normen is de bodem onder het oefencentrum zodanig verontreinigd dat sanering noodzakelijk is.

Vervolg 8

8.1 Fasering
De planvorming is erop gericht om voor Amstelkwartier 3e fase in 2020 een Investeringsbesluit te nemen en een bestemmingsplan ter inzage te leggen. Na overdracht van de grond door Liander aan de gemeente wordt naar verwachting medio 2022/2023 gestart met bouwrijp maken, inclusief de bodemsanering.
De overdracht, sanering en het bouwrijp maken van het terrein gebeurt gefaseerd per deelgebied. Na vaststelling van het bestemmingsplan worden de bouwenveloppen gefaseerd op de markt gebracht. Die fasering van deelgebieden en bouwenveloppen wordt in een later stadium verder uitgewerkt. Een belangrijk aandachtspunt bij die fasering is de groeiende behoefte aan winkelvoorzieningen in de buurt.

Als de planvorming en besluitvorming voorspoedig verlopen, kan de bouw eind 2023/begin 2024 beginnen. De bouwactiviteiten zullen naar verwachting 4 tot 5 jaar in beslag nemen.

8.2 Bestemmingsplan
Het nu voorliggende stedenbouwkundig plan ligt voor het overgrote deel binnen de grenzen van het bestaande bestemmingsplan Amstelkwartier 3e fase, dat op 22 juni 2016 door de gemeenteraad werd vastgesteld. Het bestaande bestemmingsplan is echter geënt op het huidige gebruik van het terrein door Liander en past niet bij de transformatieplannen als gemengd woon/werkgebied.

Om de transformatie planologisch mogelijk te maken moet een nieuw bestemmingsplan worden gemaakt. Daarin worden de ruimtelijke kaders van het stedenbouwkundig plan vertaald naar juridisch bindende bouwregels en regels voor het gebruik van gronden en bebouwing in het gebied. Beoogd wordt om het ontwerpbestemmingsplan direct na de vaststelling van het stedenbouwkundig plan ter inzage te leggen.

8.3 Selectie (markt)partijen
De keuze van marktpartijen voor de ontwikkeling van de bouwenveloppen gebeurt via een openbaar meervoudig selectieproces (tender), conform het gemeentelijk document Beleidsregels Selectieprocessen. Bij de selectie hanteert de gemeente vooraf meegegeven criteria zoals duurzaamheid, kwaliteit en prijs. Daarbij geeft het gemeentebestuur relatief veel gewicht aan het criterium duurzaamheid. Onderzocht wordt waar op welke duurzaamheidsaspecten in het gebied geselecteerd gaat worden. Op bijzondere locaties wordt ook de architectonische kwaliteit als criterium opgenomen.
In overleg met de Amsterdamse Federatie voor Woningbouwcorporaties (AFWC) wordt het programma sociale huur belegd bij een aantal corporaties.

8.4 Communicatie en participatie
De omgeving wordt via verschillende kanalen geïnformeerd over de plannen. Naast puur informeren is - waar mogelijk - ook ruimte voor andere participatievormen zoals consultatie en dialoog. In de eerste helft van 2019 zijn een aantal participatiebijeenkomsten georganiseerd over het stedenbouwkundig plan. De gedane opmerkingen, suggesties en reacties van deelnemers staan vermeld in bijlage 21. Daarnaast is een brainstormsessie gepland met de Amstelkwartiermakers - een actieve groep bewoners en ondernemers in Amstelkwartier 1e fase. Tot slot waren er in 2019 sessies met commerciële partijen en woningcorporaties over de opzet van het plangebied, waarbij extra aandacht uitging naar programmering en daaraan gekoppelde ruimtelijke vereisten (zie bijlage 23).

Omwonenden krijgen straks de mogelijkheid om mee te denken met de gedetailleerde plannen voor de openbare ruimte. Dat geldt bijvoorbeeld voor de tijdelijke ruimte langs de Amstelstroomlaan.

8.5 Financiële uitvoerbaarheid
Volgens een globale financiële analyse leidt uitvoering van het stedenbouwkundig plan tot een positief financieel resultaat. Bij het Investeringsbesluit wordt het financiële kader separaat ter besluitvorming voorgelegd aan de gemeenteraad. Een belangrijke randvoorwaarde voor de haalbaarheid van het project is de verhuizing van Liander. Daarvoor is een overeenkomst in voorbereiding die toeziet op verhuizing per 2022/2023

8.6 Planning en besluitvorming

Het streven is om uiterlijk 2024 te starten met de bouw van de eerste blokken. Om die planning te kunnen halen ziet het besluitvormingsproces er als volgt uit:

1. Ambtelijke toets: deze is reeds gebeurd. Het concept stedenbouwkundig plan is besproken in het Stedelijk Adviesteam Plaberum (SAP) en de Centrale Verkeerscommissie (CVC). Hun adviezen zijn in de opgenomen en goeddeels verwerkt in het voorliggend plan.
2. Inspraak: het stedenbouwkundig plan heeft van 26 september tot en met 7 november 6 weken ter inzage gelegen. na vrijgave door het college van B&W 6 weken ter inzage gelegd voor inspraak.
3. Nota van beantwoording: de inspraakreacties zijn vastgelegd in een Nota van Beantwoording. Ook eventuele aanpassingen van het stedenbouwkundig plan zijn daarin benoemd en doorgevoerd in het plandocument zelf.
4. Bestuurlijke besluitvorming: de gemeenteraad neemt, na advies van het dagelijks bestuur van Stadsdeel Oost, in maart 2020 een investeringsbesluit over Amstelkwartier 3e fase op basis van het stedenbouwkundig plan. Het investeringsbesluit is een 'go/no-go' besluit. Direct daarna wordt een ontwerp bestemmingsplan in procedure gebracht.
5. Bouwenveloppen: in de loop van 2020-2021 worden bouwenveloppen opgesteld en de verdere bestemmingsplanprocedure doorlopen. Na de vaststelling van het bestemmingsplan en duidelijkheid over de levering van de grond kan worden begonnen met de selectie van marktpartijen, het ontwikkelen van concrete bouwplannen en de start bouw in 2023/2024.

Deze planning is mede afhankelijk van het verloop van de inspraak en besluitvorming en kan daardoor vertragen.

Colofon

TITEL
Stedenbouwkundig plan Amstelkwartier 3e fase

OPDRACHTGEVER
Gemeente Amsterdam, Grond en Ontwikkeling

OPGESTELD DOOR
Ruimte en Duurzaamheid

IN SAMENWERKING MET:
Grond en Pntwikkeling,
Projectmanagementbureau,
Ingenieursbureau Amsterdam,
Verkeer en Openbare Ruimte,
Onderwijs Jeugd en Zorg,
Economische Zaken.

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

Waar mogelijk hebben we de oorspronkelijke eigenaar van copyright op foto's toestemming voor gebruik gevraagd/ verkregen. Veel fotomateriaal staat evenwel op verschillende websites en dan is het niet eenvoudig de oorspronkelijke eigenaar te vinden. We nodigen iedereen die denkt dat we zijn copyright schenden uit ons te contacteren, zodat we toestemming kunnen verkrijgen of de foto verwijderen/ vervangen.