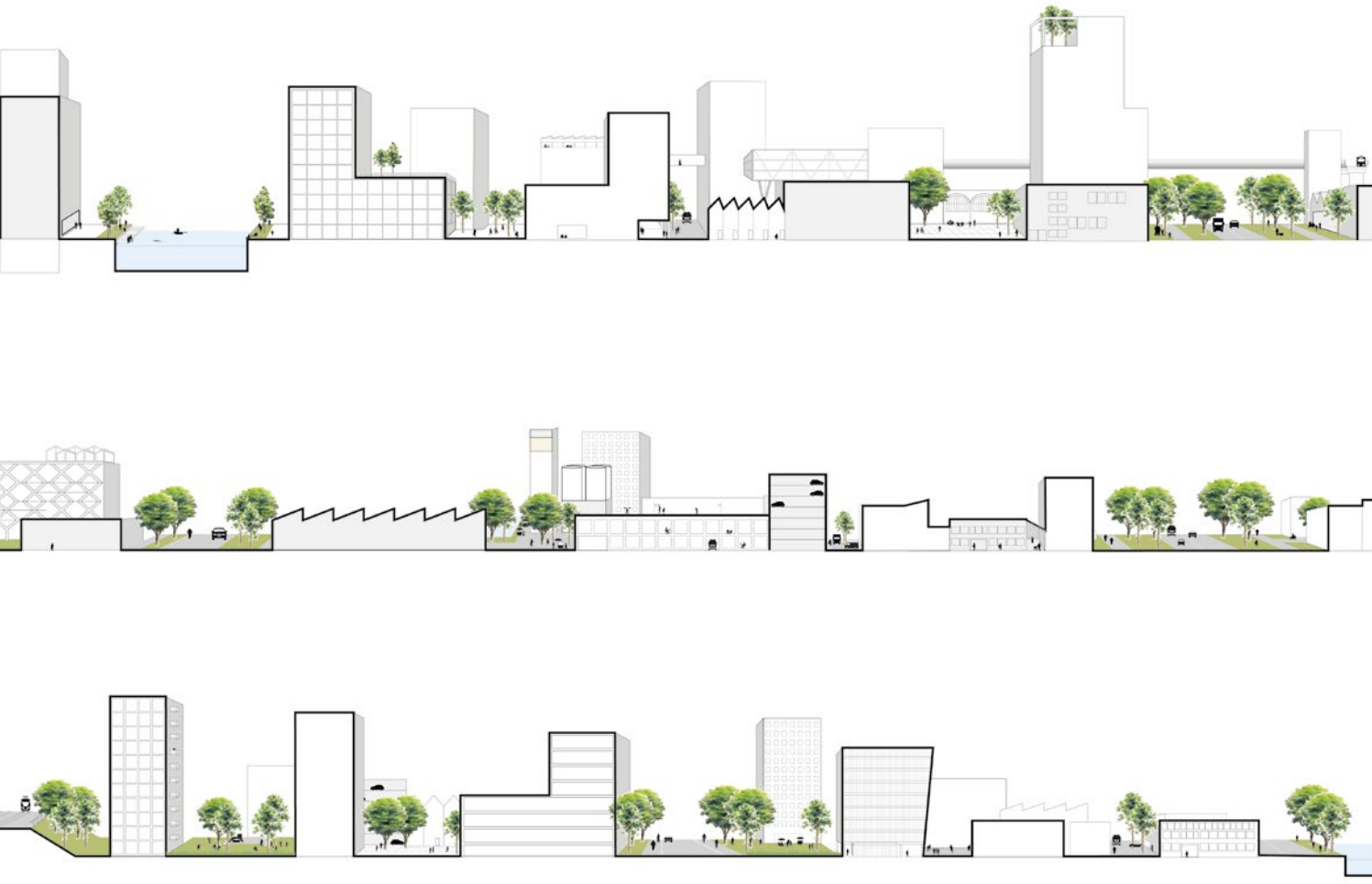


# WERKSTAD OVERAMSTEL

## Richtlijnen voor ontwikkeling




## Colofon

deze richtlijnen zijn opgesteld door **Urhahn | stedenbouw & strategie**
in opdracht van **Gemeente Ouder-Amstel**
in samenwerking met **Gemeente Amsterdam**
met dank aan een subsidie van de **Provincie Noord-Holland**

**15 mei 2019**

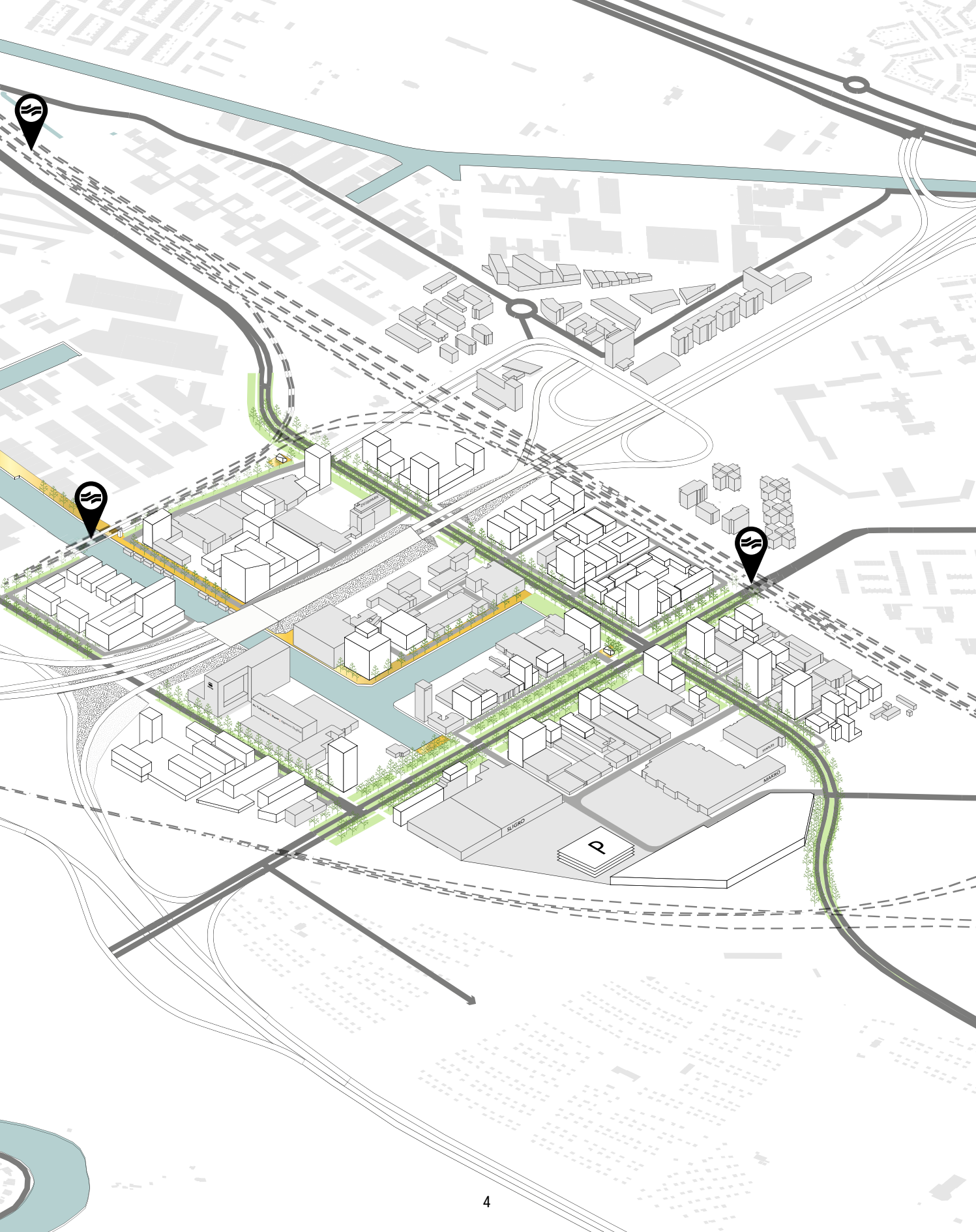
De tekeningen in dit document zijn gemaakt door Urhahn. Foto's zijn deels gemaakt door Urhahn, deels gevonden op internet. Het document is niet voor commercieel gebruik. Mocht er toch bezwaar zijn tegen het gebruik van een afbeelding, neem dan contact op met de auteurs.

## Inhoudsopgave


5 Inleiding
6 Stedelijke context
8 Een stevige positie in de Amstelcorridor
12 In de Werkstad

**15 Deel 1 Richtlijnen per deelgebied**
16 Duurzaam werk- en leefklimaat
20 Deelgebieden
22 Werkstad Zuid: economie voor de stad
28 Werkstad Noord: wonen en werken in hoge dichtheid
34 Weespertrekvaart: naar het water
40 Hoogteopbouw

**47 Deel 2 Onderbouwing richtlijnen**
48 Duurzaam werk- en leefklimaat
64 Onderbouwing programma
74 Onderbouwing raamwerk


SLIGRO
MAKRO
P

# INLEIDING

**In oktober 2017 werd de Ruimtelijk economische visie Werkstad Overamstel vastgesteld. Hierin is aangegeven dat het gebied, nu bekend als Amstel Business Park Zuid, een belangrijke rol vervult in de stad, als schakel in het economische stelsel. Bedrijven voor wie de stad onbetaalbaar of onbegaanbaar is geworden, van garagebedrijf tot bezorgservice, worden hier gecombineerd met creatieve industrie en ICT. Deze mix kan ten noorden van de A10 worden verrijkt met wonen, zo stelt de visie. Werkstad Overamstel wordt een gebied waarin openbaar vervoer en fiets centraal staan. De stedelijke context biedt daarvoor genoeg aanleiding: metrohaltes op loopafstand en aantrekkelijke woon- en groengebieden op fietsafstand.**

**Richtlijnen voor Ontwikkeling**

In deze Richtlijnen worden handvatten gegeven voor de transformatie van een werkgebied naar een gemengd stedelijk gebied. De richtlijnen geven inzicht in welke programma's, bouwhoogtes, dichtheden, etcetera, vanuit stedenbouwkundig oogpunt maximaal wenselijk zijn om het gebied te transformeren naar Werkstad Overamstel.

De transformatie is een continu proces dat vraagt om afstemming en samenwerking: je hebt elkaar nodig om te komen tot stedelijke interactie. Over de richtlijnen heeft daarom al veel overleg plaatsgevonden met grond- en vastgoedeigenaren, bedrijven, bewoners en de regio. Dat is onderdeel van het continu proces dat nodig is om tot transformatie te komen. De gemeente zal daarom ook na het vaststellen van de Richtlijnen het (regionaal) overleg voortzetten.

Naast het overleg is ook onderzoek nodig om verder inzicht te krijgen in de uitwerking van de Richtlijnen in de verschillende deelgebieden. Daarom wordt voor de concrete ontwikkelplannen nader onderzoek gedaan naar bijvoorbeeld geluid, externe veiligheid en verkeer. Uitkomsten van die onderzoeken kunnen bepalend zijn voor het definitief te realiseren programma.

**Beleid Werkstad Overamstel**

De Richtlijnen zijn een uitwerking van de Ruimtelijk economische visie voor Werkstad Overamstel en kunnen daarvan niet los gezien worden bij het toetsen van ontwikkelplannen in Werkstad Overamstel. Naast de ruimtelijke aspecten moet bij toetsing van plannen ook gekeken worden naar beeldkwaliteit van gebouwen en openbare ruimte. Daarom wordt aanvullend op de Richtlijnen een Beeldkwaliteitplan opgesteld dat in de plaats komt van de welstandsnota voor dit gebied. De Ruimtelijk economische visie, de Richtlijnen en het nog op te stellen Beeldkwaliteitsplan vormen samen het ruimtelijk beleid voor de transformatie naar Werkstad Overamstel.

Het proces van transformatie is niet iets dat binnen nu en vijf jaar is afgerond, maar gaat een langere tijd in beslag nemen. Dat betekent dat de transformatie aan verschillende marktomstandigheden en economische conjunctuur onderhevig is. Daarom moet het ruimtelijk beleid dynamisch zijn en eens in de twee à drie jaar getoetst worden op actualiteit.

Het ruimtelijk beleid is geen exacte wetenschap maar richtinggevend aan de transformatie. Als het nodig is om ten behoeve van de transformatie op onderdelen af te wijken dan moet dat ter besluitvorming voorgelegd worden aan het college van burgemeester en wethouders. Partijen worden uitgedaagd om daadwerkelijk een bijdrage te leveren aan de transformatie en de hierbij beoogde kwaliteit. Dat betekent investeren in (maatschappelijke) voorzieningen en openbare ruimte om een leefbare en duurzame Werkstad Overamstel te realiseren. Als een partij van onderdelen wil afwijken dan zal deze partij moeten aangeven op welk ander onderdeel een extra stap gezet wordt.

# STEDELIJKE CONTEXT

**In Overamstel komen de kwaliteiten van de Amstelcorridor en de Zuidas samen. Tegelijkertijd is het gebied versnipperd door barrières.**

**Amstelcorridor ontmoet Zuidas**

De stadsas Wibautstraat-Amstelstation-Spaklerweg-Holterbergweg ontwikkelt zich tot de knowledge mile van Amsterdam, een hoogstedelijke as waar hoogbouw niet wordt geschuwd en wonen, werken, onderwijs en voorzieningen stedelijkheid maken. De metrolijn zorgt voor optimale bereikbaarheid op stedelijke en regionale schaal. De A10/A2 vormen de ruggengraat van de Zuidas, met internationale topkantoren op steenworp afstand van Schiphol. In Overamstel komen deze twee kwaliteiten samen. Het karakter is meer Oost dan Zuidas: ruig randje en stedelijke mix.

Kenmerkend voor Overamstel is de hyperbereikbaarheid op alle niveaus:

- Regionaal - op de as Amsterdam-Utrecht met een afslag aan de A2 en aan de A10 en tussen de station Amsterdam Amstel en Duivendrecht.
- Stedelijk - aan de A10 met de metrohaltes Overamstel, Spaklerweg en Van der Madeweg.
- Lokaal - met de auto of fiets vanuit Amsterdam, Ouder-Amstel en Diemen.
- Wat ontbreekt is het schaalniveau van de voetganger, met korte lijnen vanaf de metro en veilige routes.



Overamstel centraal in de stad op de kruising van Zuidas en Amstelcorridor.



Amstelcorridor:
Wibautstraat - Amstelstation - Amstelkwartier - Bajeskwartier - Werkstad Overamstel - De Nieuwe Kern - Amstel Arena

# EEN STEVIGE POSITIE IN DE AMSTELCORRIDOR

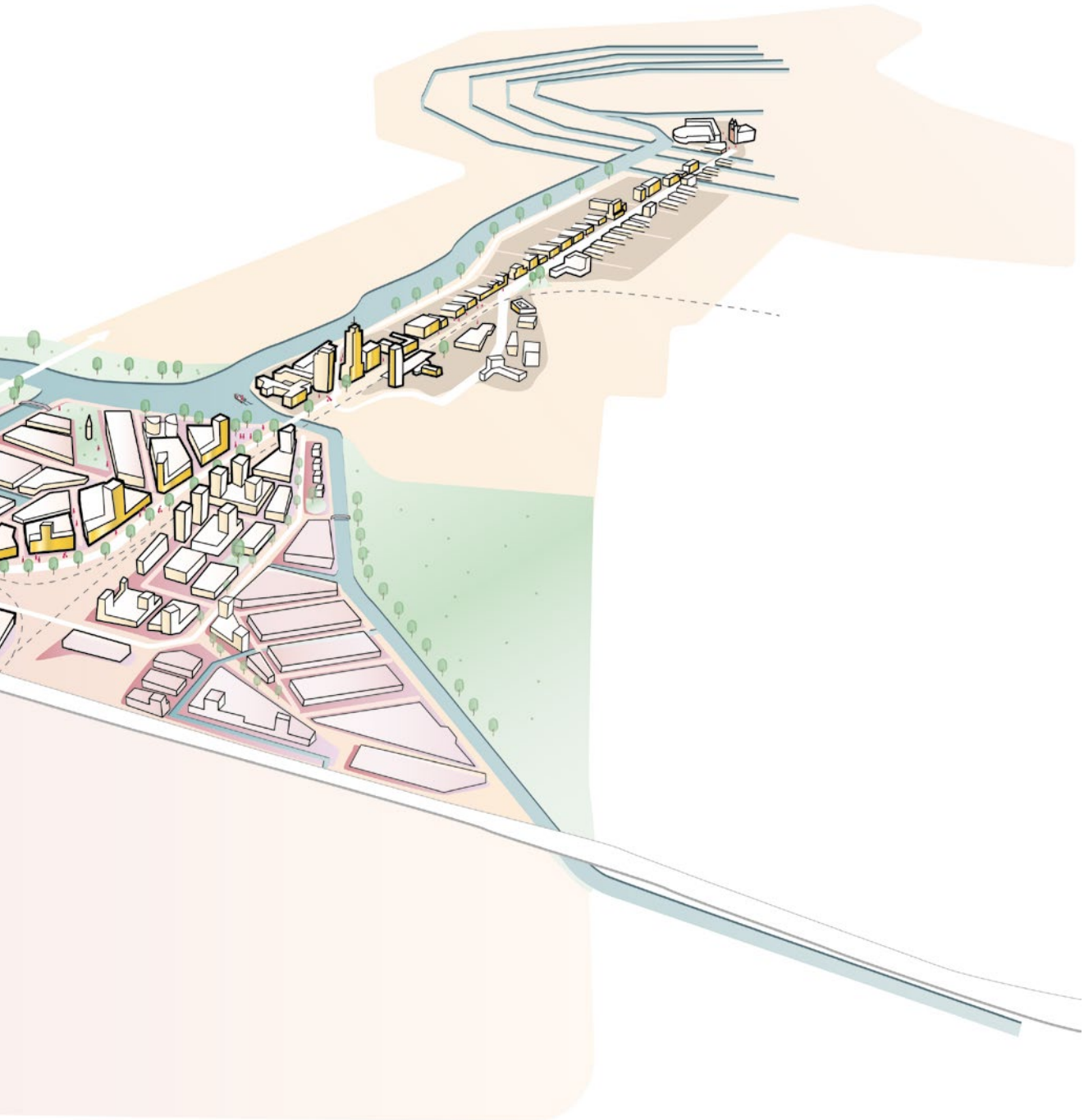
**De Amstelcorridor heeft een eigen gezicht in Amsterdam: de Wibautstraat en het Amstelstation zijn hoogstedelijk met een mix van werken, hoger onderwijs en wonen. Stedelijke blokken, brede stoepen, de snelheid van fiets en auto sluiten aan bij het beeld: metropolitane diversiteit en dynamiek.**

**Amstelcorridor: metropolitane kwaliteiten**

De kop van de Amstel met het Amstelkwartier en park Zomerlust ontwikkelen zich tot een aantrekkelijk woongebied, de hoogstedelijke variant van de Rivierenbuurt. Aan de andere kant van het spoor ligt de Weespertrekvaart met in de planning stedelijke voorzieningen zoals een middelbare school en cultuur.

Ten zuiden van Overamstel is Bijlmer Arena in ontwikkeling met leisure, werken en wonen. De metro rijgt alles aan elkaar en maakt hoogstedelijkheid mogelijk. De condities voor een woon-werkstad in hoge dichtheid zijn aanwezig.

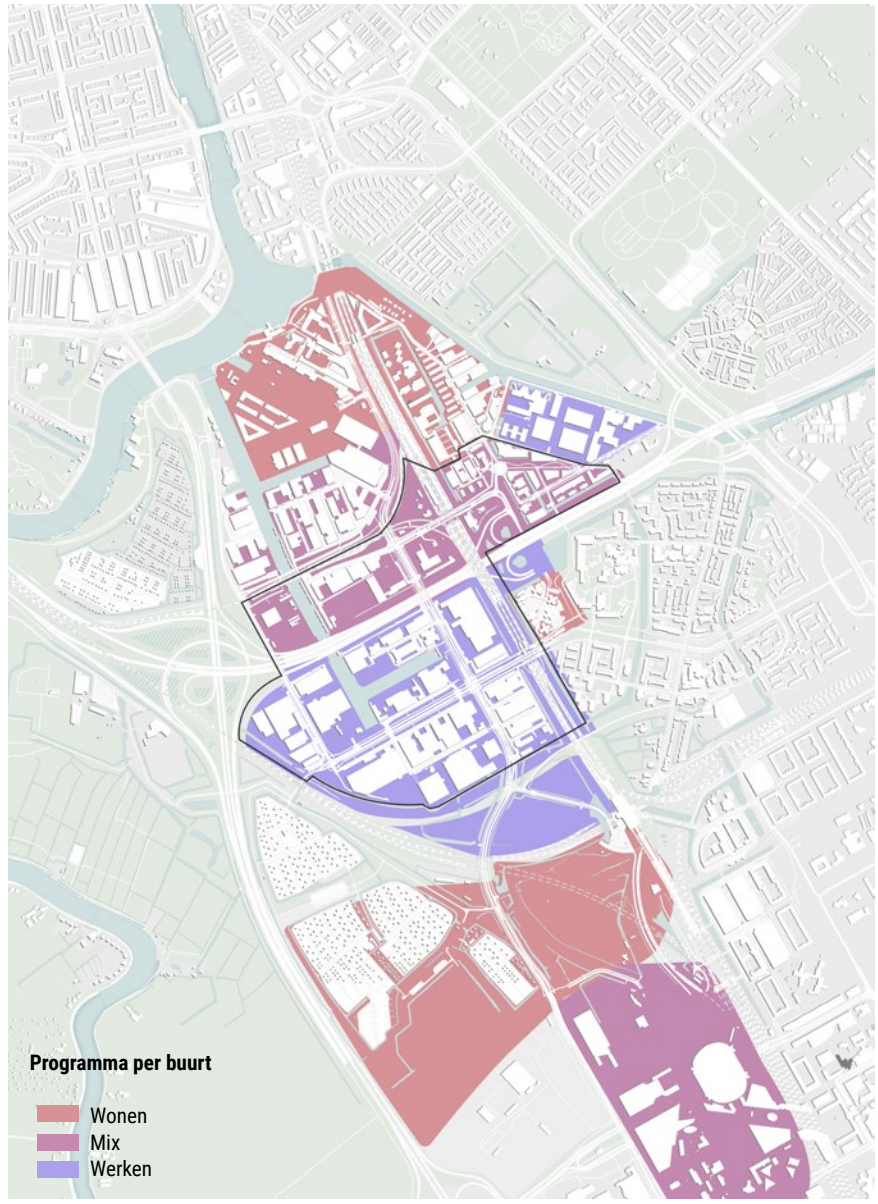




**Transformatie in de Amstelcorridor**

De stad rukt op aan beide kanten van het Amstel Business Park: transformatie naar wonen in het Amstelkwartier en aan de Weespertrekvaart, ontwikkeling van De Nieuwe Kern aan de zuidzijde. Tegelijk blijft deze plek perfect geschikt voor economie voor de stad in verschillende sectoren, van autohandel tot horeca.

De Spaklerweg is de rode draad die van noord naar zuid buurten met verschillende programma's met elkaar verbindt: wonen in het Amstelkwartier, productieve stad met wonen en werken bij de kauwgomballenfabriek en Amstelwerf, werken en ruimte voor economie van de stad ten zuiden van de A10. Autobedrijven, groothandels en bouwbedrijven kunnen hier worden gemengd met kleinschalige maakindustrie en voorzieningen. Voorbij station Duivendrecht ontwikkelt Ouder-Amstel woonbuurt De Nieuwe Kern en rond station Bijlmer ontstaat een gemengd stedelijk milieu met uitgaan, kantoren en wonen. Zo wordt de Zuidoostlob een divers gebied met een schakering aan woon-werkmilieus. Ten oosten van het spoor aan de Weespertrekvaart is ruimte voor wonen in aansluiting op het Bajeskwartier en in Entrada aansluitend op Duivendrecht.

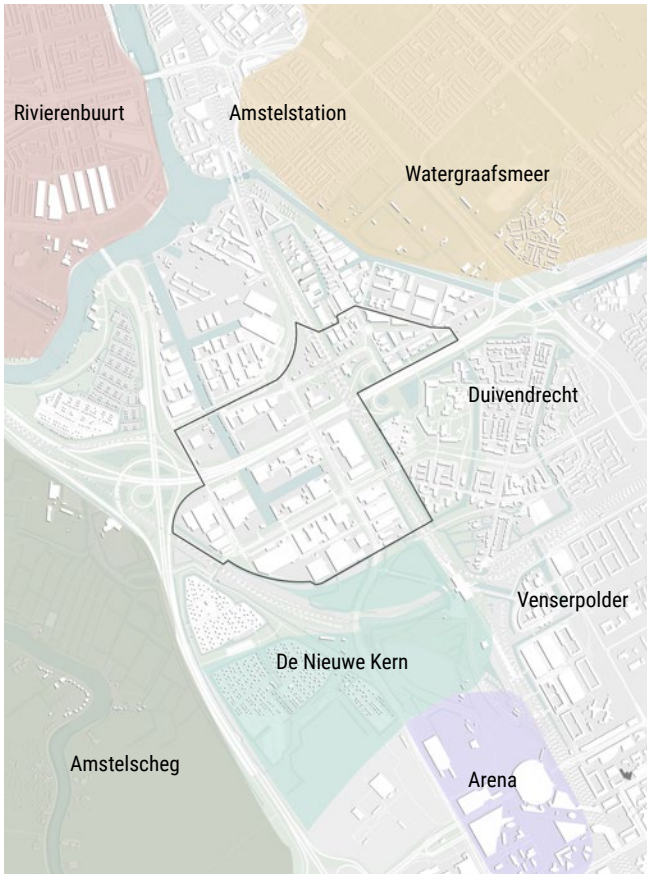


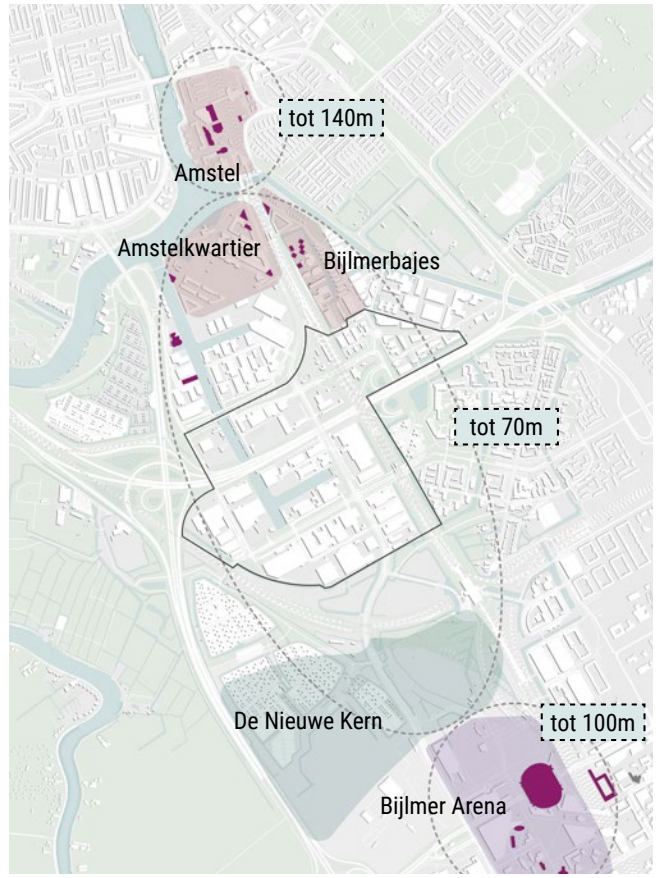
**Verbinden met omliggende buurten**

De context is divers: stedelijk gemengd aan de Wibautas, hoogwaardig wonen in Watergraafsmeer en Rivierenbuurt, het landschap van de Amstelscheg. De verbindingen met de omliggende buurten zijn vaak nog ontoereikend, terwijl die veel kansen bieden.

**Hoogbouw**

Er is sprake van twee hoogbouwclusters met torens tot 100 meter of meer: rond het Amstelstation en rond Station Bijlmer Arena. Dit zijn de intercitystations waar wonen en werken geïntensiveerd worden. Daartussen worden torens tot ongeveer 70 meter gebouwd, met name rond de metrostations. Ambitie is niet een hoogbouwas, maar benutten van goed openbaar vervoer en uitzicht.



# IN DE WERKSTAD

**Diverse kenmerken in het gebied zijn leidend voor de richtlijnen. Er zijn belemmeringen voor woningbouw op sommige plekken, maar ook inspirerende industriële kwaliteiten.**

### Milieuzonering

In het gebied zijn belemmeringen aanwezig die de mogelijkheden voor woningbouw beperken. De aanvliegroutes van Schiphol zorgen voor harde belemmering: binnen de contouren zijn geluidsgevoelige bestemmingen niet mogelijk. Geluidhinder van snelweg en spoor is (deels) oplosbaar met ontheffing en maatregelen aan het gebouw. Derde element is bedrijfslawaai zoals de betoncentrale. De belemmeringen vanuit bedrijven zijn nu nog hard, maar kunnen op termijn veranderen.

### Eilanden

Het gebied wordt doorsneden door infrastructuur en barrières (spoor, snelweg, stadswegen, gemeentegrenzen, water). Hierdoor valt het gebied uiteen in kleine eilandjes zonder onderlinge samenhang. Door de verbindingen te verbeteren kan een meer samenhangend gebied ontstaan.





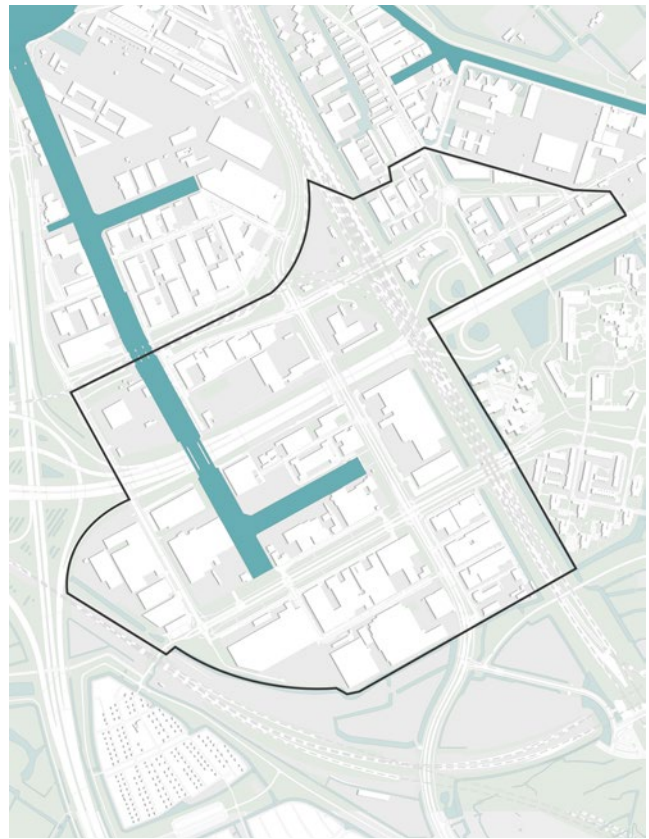

**Weinig straten**

In de Werkstad is het terrein grotendeels uitgegeven; er zijn naast de doorgaande wegen nauwelijks straten. Bij gebiedsontwikkeling zullen daarom, naast gebouwen, ook altijd straten en openbare ruimte en groen moeten worden toegevoegd.

**Amstel, Duivendrechtsevaart en Weespertrekvaart**

De Amstel en de industriële vaarten zijn belangrijke kwaliteiten in en om het gebied. De Duivendrechtsevaart kan zich ontwikkelen tot de plek om te verblijven, fitnessen, wandelen en roeien. Om deze redenen is het wenselijk om op een aantal plekken de kade vrij te maken van woonboten. Park Somerlust op de kop van de Amstel laat zien hoe een industriële rand kan transformeren tot een stedelijke trekker.





# DEEL 1
# RICHTLIJNEN PER DEELGEBIED

**Zes principes voor een duurzaam werk- en leefklimaat vormen de basis voor de planvorming. Binnen drie deelgebieden in de Werkstad zijn richtlijnen opgesteld voor programma en ruimtelijk raamwerk. De richtlijnen voor de hoogteopbouw worden voor het hele plangebied omschreven. De achtergrond van de principes en richtlijnen wordt in deel 2 nader onderbouwd.**

# DUURZAAM WERK- EN LEEFKLIMAAT

**Amstel Business Park Zuid is in de huidige vorm echt een bedrijventerrein: veel verharding en parkeren, privéterrein ligt vaak achter een hek. Er is weinig openbare ruimte en groen, de focus ligt op de auto. Om dit tot een aangenaam verblijfsgebied te maken waar je prettig woont en werkt moet veel gebeuren. De transitie van bedrijventerrein naar Werkstad vraagt om een duurzame kwaliteitsslag.**

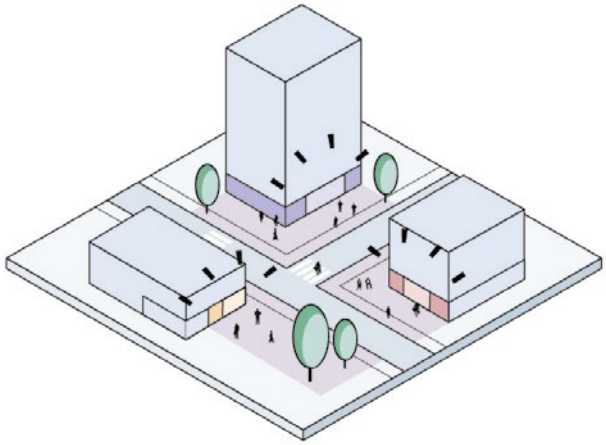
### Wisselende dynamiek in de ontwikkeling

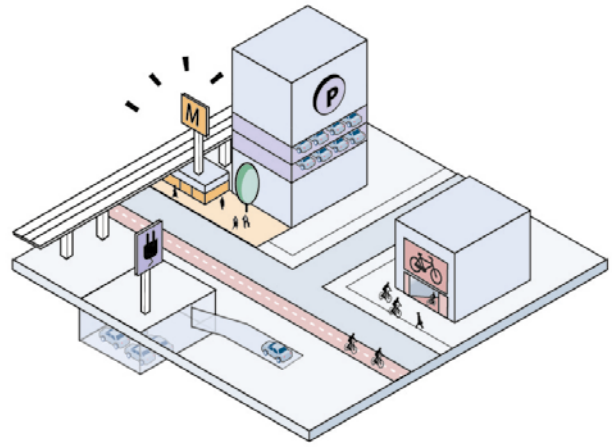
De ontwikkeling van de Werkstad is een proces van voortdurende transformatie. De dynamiek in de Werkstad is heel divers: sommige eigenaren willen direct aan de slag, anderen zitten prima en denken niet aan verandering. Ontwikkelingen vinden los van elkaar plaats. Daarbij is het van groot belang dat ontwikkelingen elkaar niet in de weg zitten. Uitgangspunt bij ontwikkeling is: informeer je buren en kijk wat de ontwikkeling voor hen kan betekenen. Zijn er parkeerplaatsen die je kunt delen? Is de buurman ook op zoek naar een lunchfaciliteit? Is de toren die je wilt maken ook goed als de buurman gaat verdichten? Zo kunnen verschillende functies goed naast elkaar bestaan of, beter nog, elkaar versterken.

### Zes principes, passend bij de ontwikkeling

De opgaven in het gebied zijn per locatie verschillend en dat maakt de transformatie van het gehele gebied complex. De afzonderlijke ontwikkelingen moeten een bijdrage leveren aan de kwaliteitsverbetering van het gehele gebied. Daarvoor is het noodzakelijk de volgende zes principes in acht te nemen en bij elke ontwikkeling na te gaan in hoeverre hierop wordt gescoord. De zes principes zijn de basis voor iedere ontwikkeling en komen terug in (nog op te stellen) beleid van Ouder-Amstel.

De manier waarop deze zes principes worden toegepast moet aansluiten bij iedere ontwikkeling. Daarom worden de principes niet in dwingende regels gevat, maar als ambitie meegegeven aan de ontwikkelende partij. Wel is voor enkele ambities een norm meegegeven. De normen per ambitie zijn verder uitgewerkt in (nog op te stellen) beleid van Ouder-Amstel op het gebied van duurzaamheid, beeldkwaliteit en parkeren/ mobiliteit. Per project wordt gekeken op welke manier de ontwikkeling kan bijdragen aan de Werkstad als geheel. Als toetsingskader worden de richtlijnen en het beleid van Ouder-Amstel gebruikt.






**1. Activeer de straat en organiseer interactie**

Het leven speelt zich nu af binnen de gebouwen. Door gebouwen aan de straat te plaatsen, met voorzieningen in de plint en terrassen op de stoep, komt het leven in contact met de straat. Hierdoor wordt het (sociaal) veiliger fietsen en wandelen.

**2. Werk aan innovatieve mobiliteit**

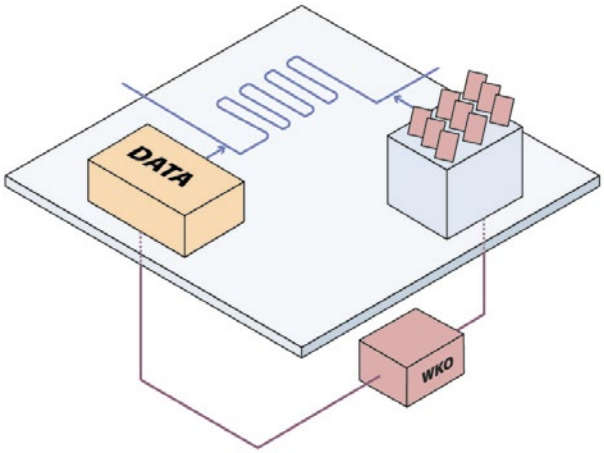
De unieke uitgangssituatie in dit gebied is het aanwezige hoogwaardige openbaar vervoer. De stations kunnen veel beter worden benut door op loopafstand van de stations te verdichten. Duurzame mobiliteit is het uitgangspunt; ieder bedrijf wordt gevraagd hierop een visie te ontwikkelen.




Treublaan bij Amstelstation: drukke verkeersader heeft door de brede stoep toch verblijfskwaliteit.

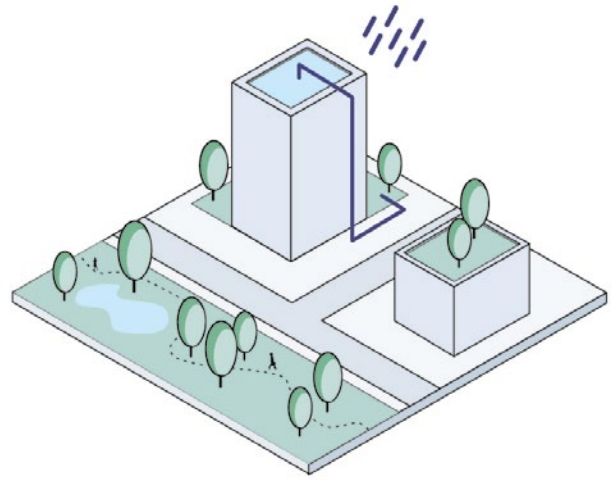


Wibautstraat: metro en auto en fiets zorgen voor bovenstedelijke bereikbaarheid.




### 3. Werk aan fossielvrije energievoorziening

Ouder-Amstel bouwt aardgasloos. Dat betekent dat alternatieve energiebronnen moeten worden gezocht. Dat kan het al aanwezige warmtenet zijn, maar een bedrijf kan ook alternatieve energiebronnen aanwenden of zelf energie opwekken.



### 4. Maak leefbare en klimaatadaptieve openbare ruimte en gebouwen

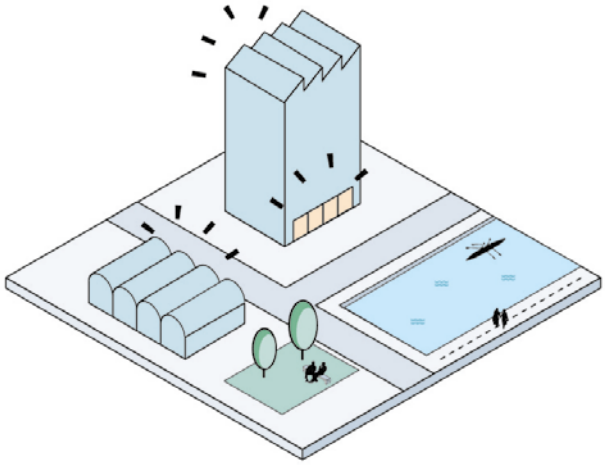
Meer straten, groene straten, ruimte om water te bergen en aantrekkelijke verblijfsplekken. Gezonde steden met gezonde gebouwen.



Zon op het dok: bewonerscooperatie gaat op het dak van het 300 meter lange Entrepotdok zonnepanelen leggen.

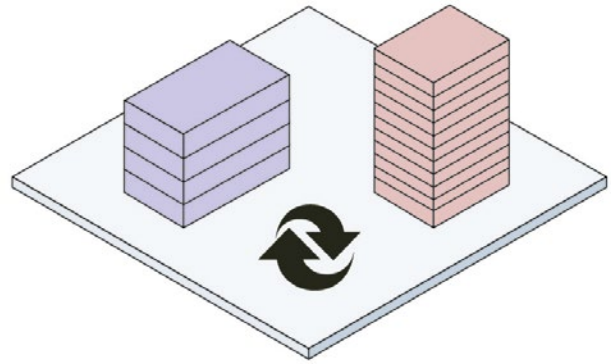


Park Somerlust: verblijven en hoogwaardig groen.



**5. Bouw aan een leesbare en afwisselende stad**

De Werkstad is groot en bestaat uit verschillende sferen. Maak gebruik van die verschillen, zorg voor herkenningspunten en stem positionering van hoogbouw af met andere ontwikkelingen.



**6. Ontwikkel flexibele en robuuste gebouwen**

Investeringen in het vastgoed zijn voor de lange termijn. Gebouwen moeten in staat zijn van functie te veranderen en een tweede en derde leven te beginnen.



Hoogbouw Amstelkwartier: nieuwe herkennignspunten in het stedelijk weefsel.



Danzigerkade: werkgebouwen die eenvoudig naar wonen getranformeerd kunnen worden.

# DEELGEBIEDEN

**Werkstad Overamstel is verdeeld in drie deelgebieden. In Werkstad Zuid, ten zuiden van de A10, is verdichting mogelijk, mits gericht op werken. Werkstad Noord en Weespertrekvaart zijn gebieden waar mengen met woningbouw mogelijk wordt. Hier zijn al meerdere partijen actief en zou de ontwikkeling snel kunnen gaan. Dat vraagt om specifieke eisen en iets meer detail.**

### Werkstad Zuid

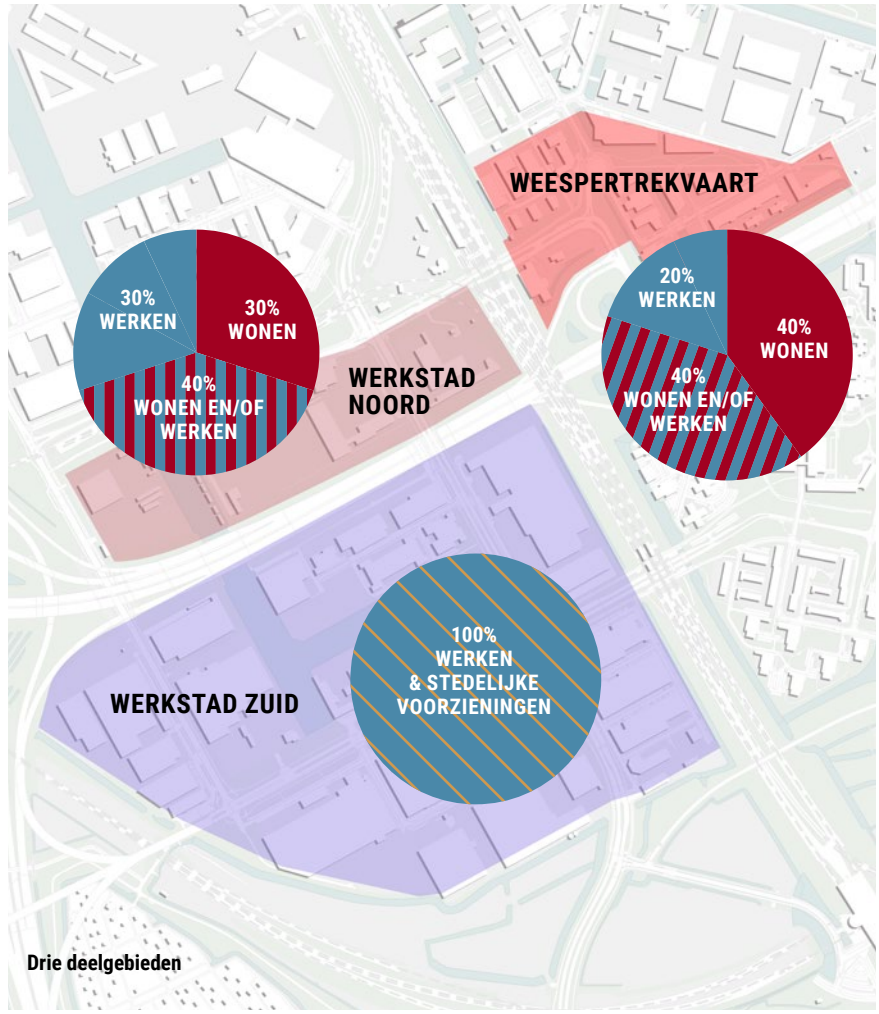
Werkstad Zuid blijft bestemd voor werken, transformatie naar wonen is hier in ieder geval tot 2030 niet aan de orde. Rond de metrohalte Van der Madeweg is ruimte voor meer functiemenging, zodat de Spaklerweg zich kan gaan ontwikkelen tot stedelijke straat.

### Werkstad Noord

Werkstad Noord sluit aan op het Amstelkwartier en het Kauwgomballenterrein, een gemengd stedelijk werkgebied met veel creatieve industrie. Werkstad Noord transformeert naar een gemengd woon-werkgebied met de Duivendrechtsevaart als identiteitsdrager.

### Weespertrekvaart

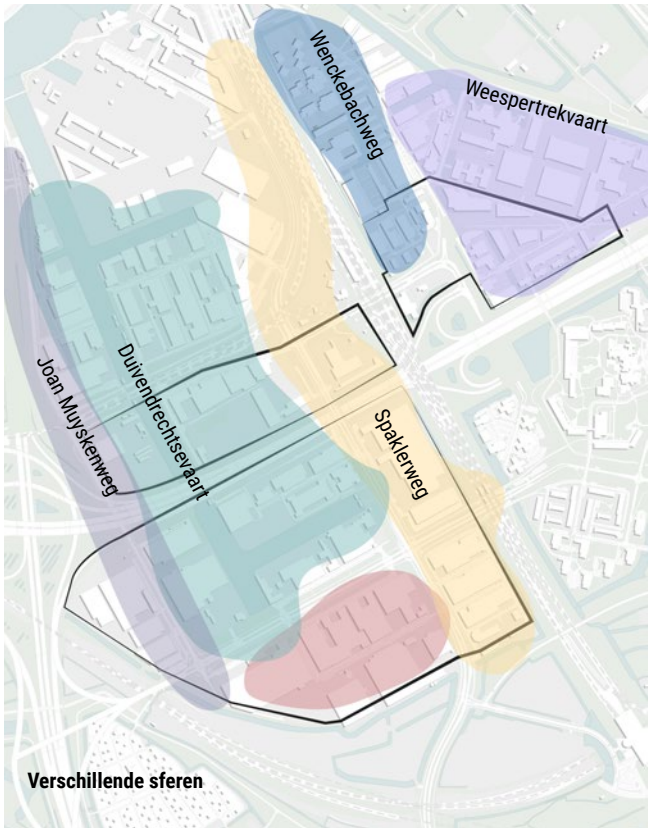
In Weespertrekvaart wordt aangesloten bij de koers die is ingezet in het Amsterdamse deel van Weespertrekvaart. Dit transformeert naar een woongebied met ruimte voor voorzieningen en kleinschalig werken, in hoogte aflopend naar de Weespertrekvaart. Het aandeel kantoren zal hier op termijn afnemen.



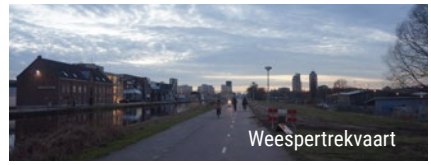

Drie deelgebieden

## Verschillende sferen

De indeling in deelgebieden wil niet zeggen dat er sprake is van één sfeer of identiteit. De noord-zuidstraten en het water zijn de lange lijnen in het gebied die de basis vormen voor verschillende sferen.



**Verschillende sferen**


Weespertrekvaart


Wenkebachweg

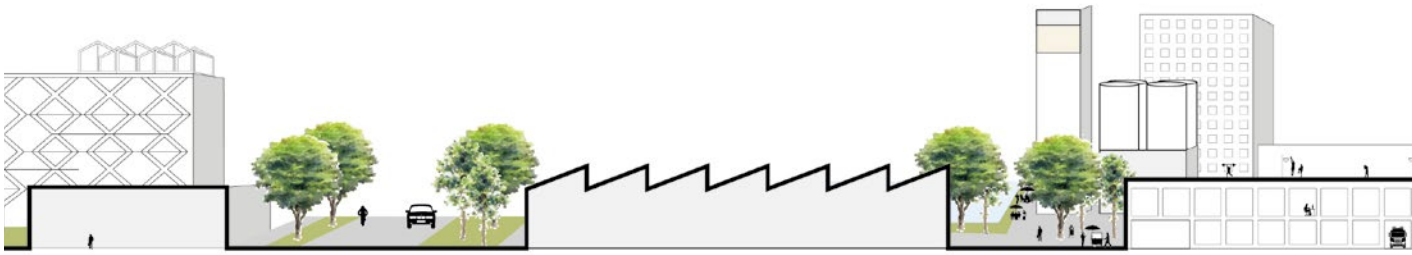

Spaklerweg


Duivendrechtse kade


Joan Muyskenweg

# WERKSTAD ZUID: ECONOMIE VOOR DE STAD

**In Werkstad Zuid, ten zuiden van de A10, staat werken centraal. Door het werken te intensiveren en te mengen met voorzieningen, hotel en horeca, ontstaat een stedelijk werkgebied met een sterke relatie met de stad. De autobedrijven, groothandels en (bouw)materialenhandel vervullen een belangrijke functie in de stad en ontvangen veel bezoekers. De Duivendrechtsevaart kan zich ontwikkelen tot de verblijfsplek en doorgaande fietsroute naar de Amstel.**



activeren van de kades



verblijfsplek met ruimte voor waterberging



groene straten met ruimte voor de voetganger





Holterbergweg

ruimte voor de fiets



flexibele gebouwen



# PROGRAMMA WERKSTAD ZUID

Ten zuiden van de A10 is bedrijvigheid de hoofdfunctie. Er zijn drie sferen te onderscheiden: werken aan de Duivendrechtsevaart en Joan Muyskenweg, gemengd stedelijk aan de Spaklerweg rond het metrostation en de culinaire straat rond de De Flinesstraat. Er zijn enkele plekken in het gebied die zich kunnen ontwikkelen tot hotspots. Voor een aantal daarvan is reeds een lopend initiatief. De koppen aan de vaart zijn plekken waar een initiatief gewenst is om de plek te activeren, daarom is het wenselijk dat op termijn de kades worden vrij gemaakt van woonboten.

Programma
Werkstad Zuid




**Joan Muyskenweg/ Duivendrechtsevaart**

Aan de Duivendrechtsevaart is sprake van een mix van stedelijke functies: autoshowrooms, creatieve bedrijven, werken. Op de hoek van het water wordt een gebouw ontwikkeld met verschillende functies zoals hotel, broedplaats en horeca waarmee deze locatie zich kan ontwikkelen tot een ontmoetingsplek, met een looproute langs het water naar metrohalte Overamstel. Om ook de kop van de vaart te activeren is een initiatief gewenst.

**Spaklerweg/Ellermanstraat**

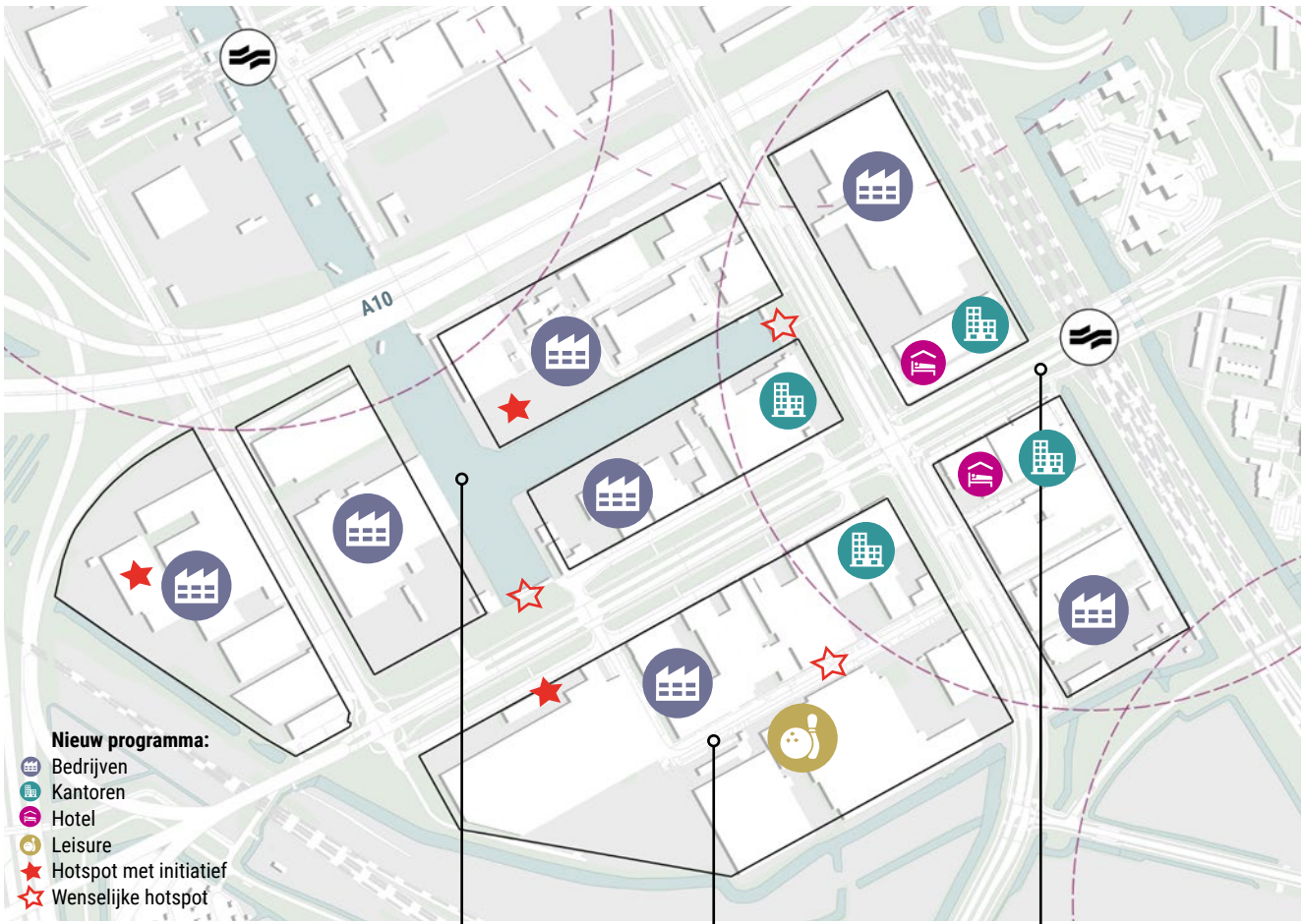
Rond metrohalte Van der Madeweg (zowel de oost als westzijde) is ruimte voor stedelijke functies: nieuwe kantoren, maximaal twee hotelvestigingen en horeca. Het Plabeka, waarin afspraken voor kantoorontwikkeling in de Amsterdamse regio worden gemaakt, biedt beperkt ruimte voor kantoren. De locaties rond de metro krijgen hiervoor de prioriteit. Doel is dat deze functies bijdragen aan verblijfskwaliteit en sociaal veilige routes voor fietser en voetganger aan beide zijden van de Spaklerweg en rond de metrohalte. Tussen de A10 en Van der Madeweg zijn nieuw te vestigen bedrijven vrij van een milieucontour, zodat transformatie op lange termijn mogelijk blijft.

**Culinaire straat**

Rond de De Flinesstraat zijn de horecagroothandels geclusterd. Dit is een kans om te komen tot een specifiek milieu waarin food centraal staat. Er is ruimte voor leisure of foodgerelateerde functies. Denk aan een kookschool, een markt of een foodcourt.

**Richtlijnen programma Werkstad Zuid**

- Nadruk op werken.
- Activeren doorgaande routes Spaklerweg en Duivendrechtsevaart.
- Maximaal 35.000 m2 nieuwe kantoren op loopafstand van de metro.
- Maximaal 2 hotelvestigingen op loopafstand van de metro (zowel oost als westzijde), met adres aan de doorgaande straten.
- Ruimte voor maximaal 10.000 m2 leisure in de culinaire straat, functies die het food-profiel versterken.




Joan Muyskenweg/
Duivendrechtsevaart:
economie voor de stad en ruimte
voor (creatieve) industrie

Culinaire straat:
inzetten op food cluster
en kansen voor leisure

Spaklerweg/Ellermanstraat:
kantoren en hotels op
loopafstand van de metro

# RAAMWERK WERKSTAD ZUID

Het gebied ten zuiden van de A10 is divers. Een aantal gebieden is al fijnmaziger verkaveld en heeft een redelijk bestaand stratenpatroon, zoals de Ellermanstraat en de Pieter Braaijweg. Andere gebieden, bijvoorbeeld de Joan Muyskenweg, hebben helemaal geen straten.

Er zijn drie sferen te onderscheiden:
1a. Joan Muyskenweg
1b. Duivendrechtsevaart
2. Spaklerweg/Ellermanstraat
3. Culinaire straat

### 1a. Joan Muyskenweg

Aan de westzijde van de Joan Muyskenweg is beperkte openbare ruimte. Een lusstructuur zou ideaal zijn, aangezien er ook bedrijven op de tweede linie tegen de A10 zitten. De lus is nu min of meer aanwezig op eigen terrein, maar is puur functioneel. Met ontwikkelingen kan deze lus worden uitgebouwd. Met een breder straatprofiel kunnen bomen in de straat worden toegevoegd zodat een begin kan worden gemaakt met een aangenaam verblijfsklimaat.

### 1b. Duivendrechtsevaart

Rondom de vaart is alle openbare ruimte gericht op het water en is het een prioriteit de kades openbaar te maken. Dit zal niet in één keer gebeuren omdat de kades nog grotendeels in gebruik zijn. Er zijn twee manieren waarop een fietsbrug zou kunnen worden toegevoegd: over de dwarsvaart of over de hoofdvaart, een brug over de dwarsvaart heeft hierbij de voorkeur.
Wat het meest kansrijk is hangt af van betonfabriek Mebin. Zolang de betonfabriek er zit en gebruik maakt van de kades en transport over water, is een brug niet haalbaar.

### 2. Spaklerweg/Ellermanstraat

De Ellermanstraat is een bijzonder gebied: door het fijnmazige stratenpatroon en de kleinere kavels is een divers en interessant gebied ontstaan. Op basis van deze structuur kan eenvoudig doorgewerkt worden. Missing link is de verbinding langs het spoor richting station Duivendrecht. Aan de Van der Madeweg en Spaklerweg zou het gebied meer gezicht naar de straat kunnen maken. De structuur van de Ellermanstraat is ook goed bruikbaar voor de kavel van de Hanos. Het aantal straten en de diepte van de kavels kunnen daarbij variëren.

### 3. Culinaire straat

De De Flinesstraat krijgt dankzij de groothandels veel bezoek; met kerst kan de straat de toestroom niet aan. Er komt een extra verbinding tussen de Spaklerweg en de Joan Muyskenweg langs het spoor die de Spaklerweg kan ontlasten en tegelijk het gebied zelf beter bereikbaar maakt. Deze straat kan worden verbonden met de De Flinesstraat. Pas bij ontwikkeling van kavels is het verfijnen van het netwerk aan de orde. Hierbij is de positie vrij.

**Richtlijnen raamwerk Werkstad Zuid**

- Openbare kades.
- Blokmaat is maximaal tweehonderd meter.
- Extra straten zijn welkom.
- Om wateroverlast te voorkomen kan de openbare ruimte bij nieuwe ontwikkelingen tenminste 75 mm regenwater per uur verwerken en kunnen nieuwe gebouwen minimaal 60 mm regenwater per uur verwerken.
- Op iedere kavel is ruimte voor groen op volle grond. Aanvullend kan het noodzakelijk zijn om groen-blauwe daken toe te voegen ten behoeve van waterberging.

**Raamwerkkaart Werkstad Zuid**

Straten, positie flexibel

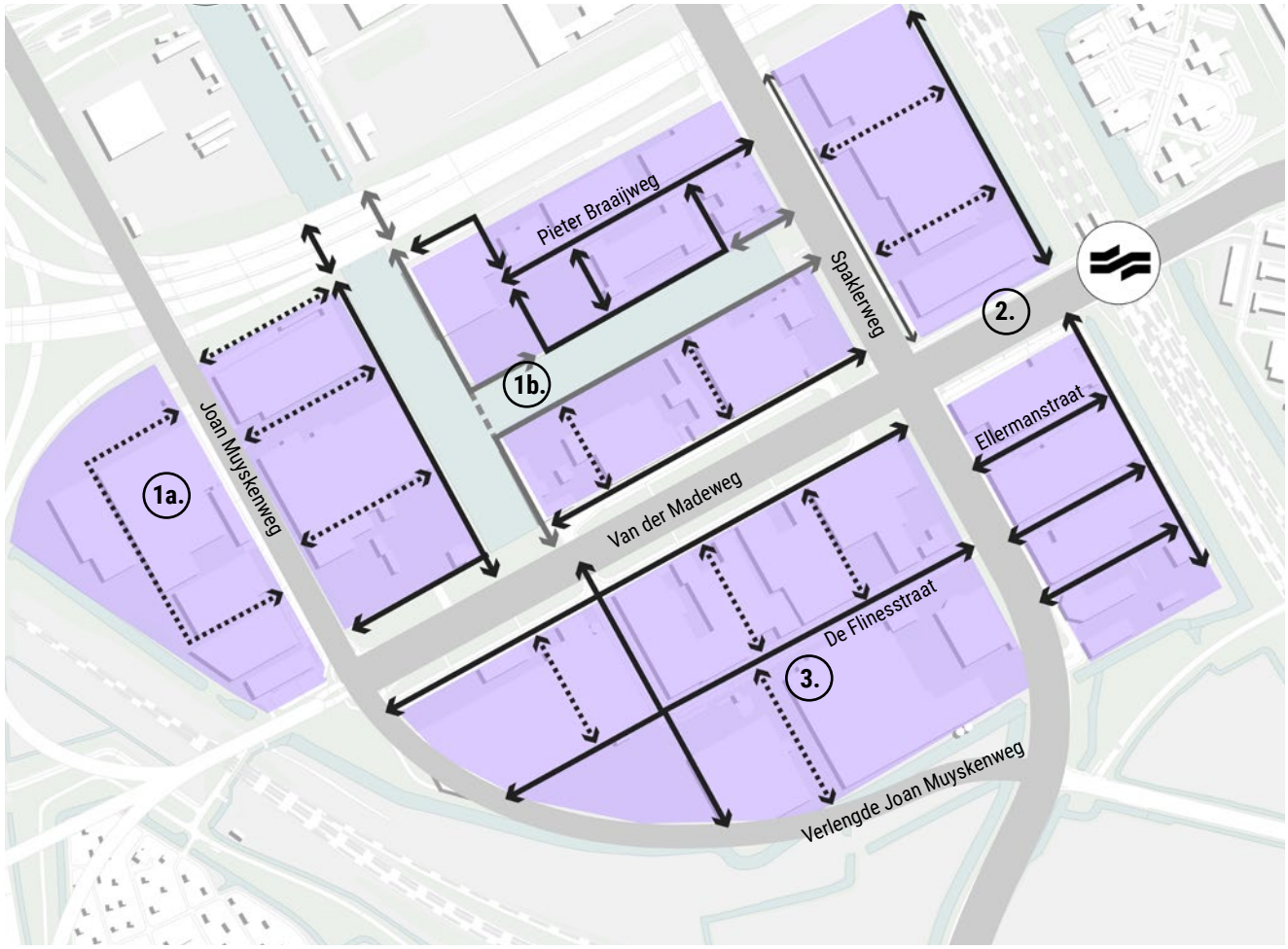
Straten; positie vast

Nieuwe ventweg

Nieuwe straat langzaam verkeer (waar nodig: auto te gast)

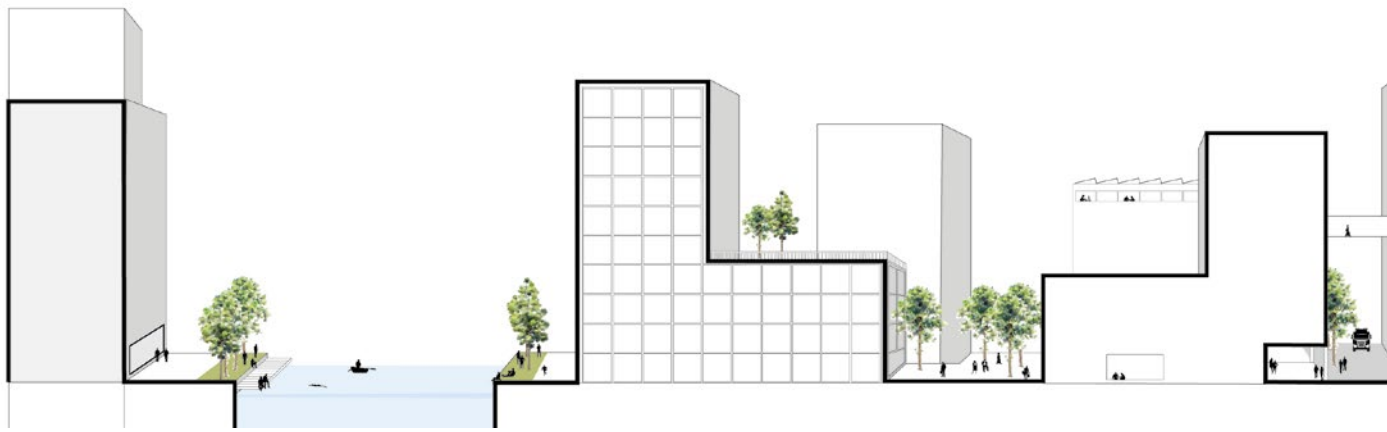
Nieuwe fietsbrug, positie flexibel

Hoofdinfrastructuur



# WERKSTADNOORD:WONENENWERKENINHOGEDICHTHEID

**Werkstad Noord wordt een gemengd woon-werkgebied met een ruig randje. Het gehele gebied lijkt kansrijk voor wonen, daarnaast blijft wonen mogelijk in de woonboten aan de Willem Fenengastraat. De metrohalte Overamstel zorgt voor optimale bereikbaarheid, maar moet beter bereikbaar worden vanaf de westkant. Om deze reden is het wenselijk dat ter hoogte van het metrostation de kade op termijn vrij gemaakt wordt van woonboten. Werken blijft een onderdeel van de mix, enerzijds door zittende bedrijven, anderzijds door nieuwkomers die worden aangetrokken door de stedelijke dynamiek.**




slim positioneren van hoogbouw

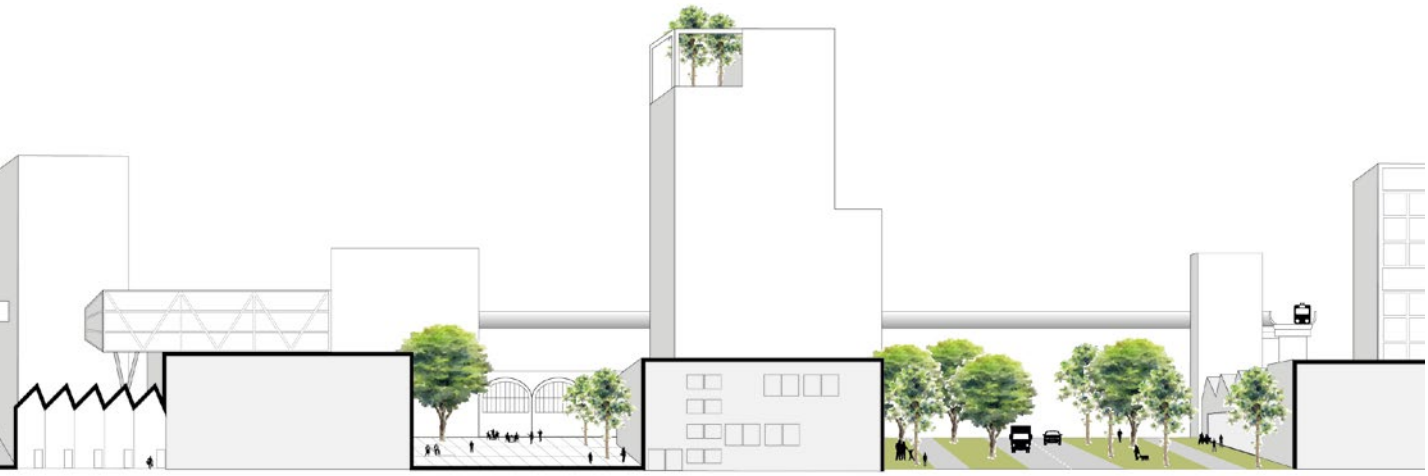


groen in en om de werkstad



adressen aan de straat





Spaklerweg

verblijven aan het water



duurzame mobiliteit



bomen in de straat



# PROGRAMMA WERKSTAD NOORD

Tussen de metrolijn en de A10 zijn drie duidelijk afgebakende bouwvelden te onderscheiden: de busremise aan de westzijde aan de Joan Muyskenweg, de kavels tussen de Duivendrechtsevaart en de Spaklerweg, en de locatie van Waternet aan de oostzijde van de Spaklerweg. Er is ruimte voor 25.000 m2 nieuwe kantoren, in aanvulling op de kantoormeters die nu al in het gebied aanwezig zijn.

**1. Busremise**

De busremise zal op korte termijn nog niet tot ontwikkeling komen. De functieverdeling voor dit deelgebied is vergelijkbaar met de andere twee.

**2. Amstelwerf**

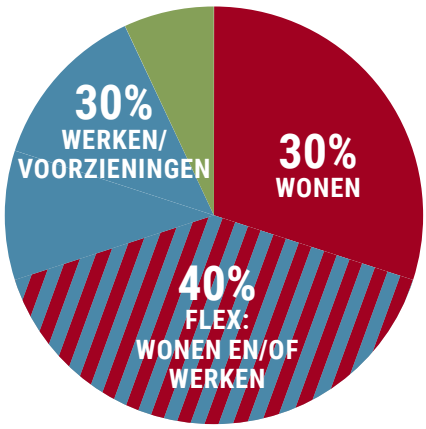
De ligging naast het metrostation Overamstel en de Duivendrechtsevaart als kwaliteitsdrager maakt een complete mix van wonen, kantoren en voorzieningen in dit gebied mogelijk. Het wonen in woonboten aan de Willem Fenengastraat maakt deel uit van deze mix. Op de kop bij het metrostation en bij de A10 is het wenselijk om de kade vrij te maken van woonboten. Wonen lijkt kansrijk op de nog vrije kavel aan de Duivendrechtsevaart, maar ook aan de Spaklerweg. Tussen Duivendrechtsevaart en Spaklerweg is ruimte voor zes tot zeven torens met variërende bouwhoogte. In de uitwerking dient aandacht besteed te worden aan geluidshinder van snelweg en spoor.

**3. Waternet**

Op de Waternetkavel is ruimte voor circa twee torens met variërende bouwhoogte.

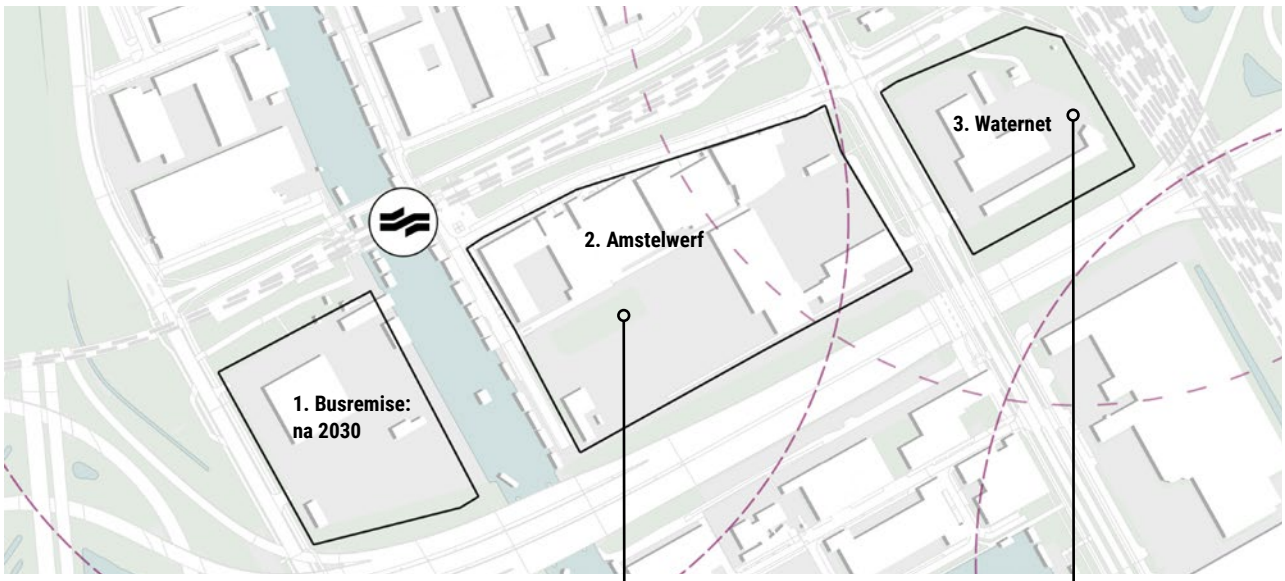
Voor beide gebieden wordt minimaal 7% van de ontwikkelruimte gereserveerd voor maatschappelijke voorzieningen zoals onderwijs of welzijn. Als hier geen invulling voor nodig is kan deze ruimte anders worden bestemd. Vooral realisatie van gevoelige bestemmingen aanvullend op wonen, als scholen, zijn een belangrijk aandachtspunt bij de uitwerking van de plannen, vanwege nabijgelegen infrastructuur (snelweg).

Programma
Werkstad Noord




**Richtlijnen programma Werkstad Noord**

- Gemengd milieu met minimaal 30% en maximaal 70% wonen.
- 30% van het woonprogramma is sociaal (in BVO gemeten).
- Maximaal 25.000 m2 nieuwe kantoren.
- Hotels zijn niet toegestaan.
- Minimaal 7% maatschappelijke voorzieningen.
- Minimaal 10% bedrijven.








## 2. AMSTELWERF: TOTAAL MAX 210.000 M2

**WONEN**
min. 30% = 63.000 m2
max. 70% = 147.000 m2

**MAATSCHAPPELIJK**
**KANTOREN**
**BEDRIJVEN**
**HORECA**
min. 30% = 63.000 m2
max. 70% = 147.000m2
min 15.000 m2 maatschappelijk
min. 21.000 m2 bedrijven
max. 35.000 m2 kantoor

## 3. WATERNET: TOTAAL MAX 75.000 M2

**WONEN**
min. 30% = 22.500 m2
max. 70% = 52.500 m2

**MAATSCHAPPELIJK**
**KANTOREN**
**BEDRIJVEN**
**HORECA**
min. 30% = 22.500 m2
max. 70% = 52.500m2
min. 5.000 m2 maatschappelijk
min. 7.500 m2 bedrijven
max. 19.000 kantoor

# RAAMWERK WERKSTAD NOORD

Over de Duivendrechtsevaart loopt een autobrug parallel aan de metrolijn, maar de route is slecht aangesloten op het hoofdnetwerk en daarom onvindbaar. Als de Amstelstroomlaan de functie kan overnemen van de belangrijkste oost-west autoverbinding, kan de De Heusweg een goede verbinding voor fietser en voetganger worden, aangesloten op de kade langs de Duivendrechtsevaart.

Werkstad Noord bestaat uit drie bouwvelden die door infrastructuur worden gescheiden en geen straten op eigen terrein hebben:
1. Busremise
2. Amstelwerf
3. Waternet

**1. Busremise**
De busremise is een belangrijke kavel omdat hier de kans ligt de metrohalte vanaf de westzijde goed aan te sluiten op de Joan Muyskenweg. De metrohalte is nu (sociaal) onveilig vanaf deze zijde. Hier is het uitgangspunt een openbare kade die onder de A10 door verbonden wordt met de kade langs G-Star, die op dit moment privé is. Routes dwars op het water verbinden de Joan Muyskenweg met de Duivendrechtsevaart. De positie van deze routes is flexibel.

**2. Amstelwerf**
Aan de Spaklerweg kan de rooilijn meer naar voren komen, zodat een adres aan de straat ontstaat. De rooilijn van de bebouwing in het zuidelijke deel is hiervoor maatgevend, met voldoende maat voor groen en een goed trottoir. Een ventweg is ongewenst, want deze schept afstand tussen straat en bebouwing.

Om het toenemende programma in het gebied goed te ontsluiten is een tweede aansluiting op de Spaklerweg een optie. Als variant kan er een lus door het gebied worden gemaakt die binnendoor terug naar de Van Marwijk Kooystraat loopt.

Voor langzaam verkeer wordt de kade onder de A10 door verbonden met het zuiden. Middendoor is ruimte voor een langzaam verkeerstraat die op een prettige manier Spaklerweg en water met elkaar verbindt.

**3. Waternet**
De Waternetlocatie ligt aan spoor en snelweg. De Spaklerweg is de logische voorkant en entree. Er zijn geen doorgaande routes door het gebied te realiseren en de openbare ruimtestructuur is daarom vooral afhankelijk van de ontwikkeling zelf en de geluidseisen.

**Richtlijnen raamwerk Werkstad Noord**
- Blokmaat is maximaal tweehonderd meter.
- Extra straten zijn welkom.
- Om wateroverlast te voorkomen kan de openbare ruimte bij nieuwe ontwikkelingen tenminste 75 mm regenwater per uur verwerken en kunnen nieuwe gebouwen minimaal 60 mm regenwater per uur verwerken.
- Op iedere kavel is ruimte voor groen op volle grond. Aanvullend kan het noodzakelijk zijn om groen-blauwe daken toe te voegen ten behoeve van waterberging.

**Raamwerkkaart Werkstad Noord**

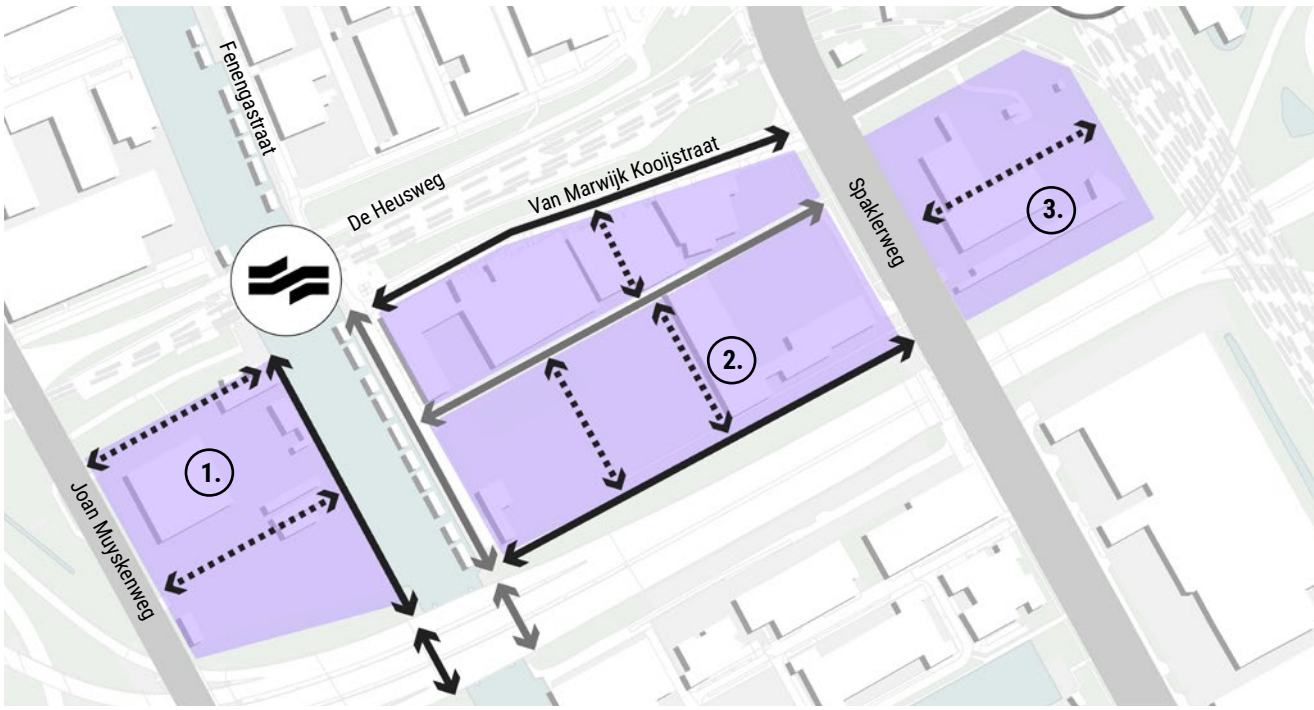
Straten, positie flexibel

Straten; positie vast

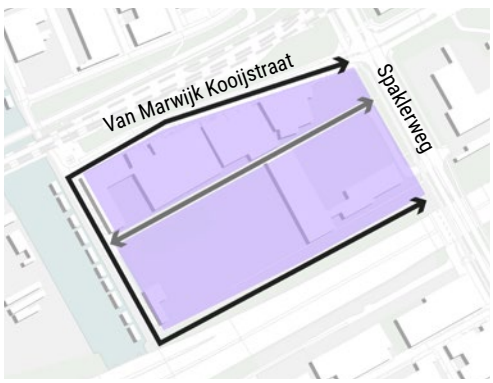
Nieuwe ventweg

Nieuwe straat langzaam verkeer (waar nodig: auto te gast)

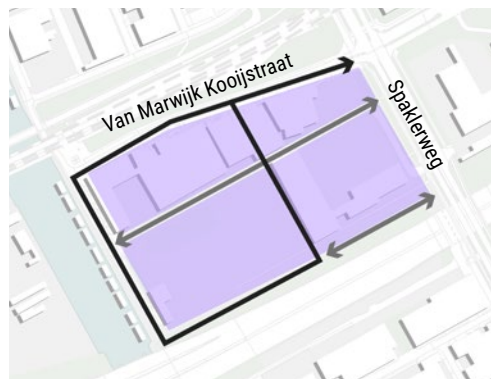
Hoofdinfrastructuur




Variant 1: twee aansluitingen op de Spaklerweg

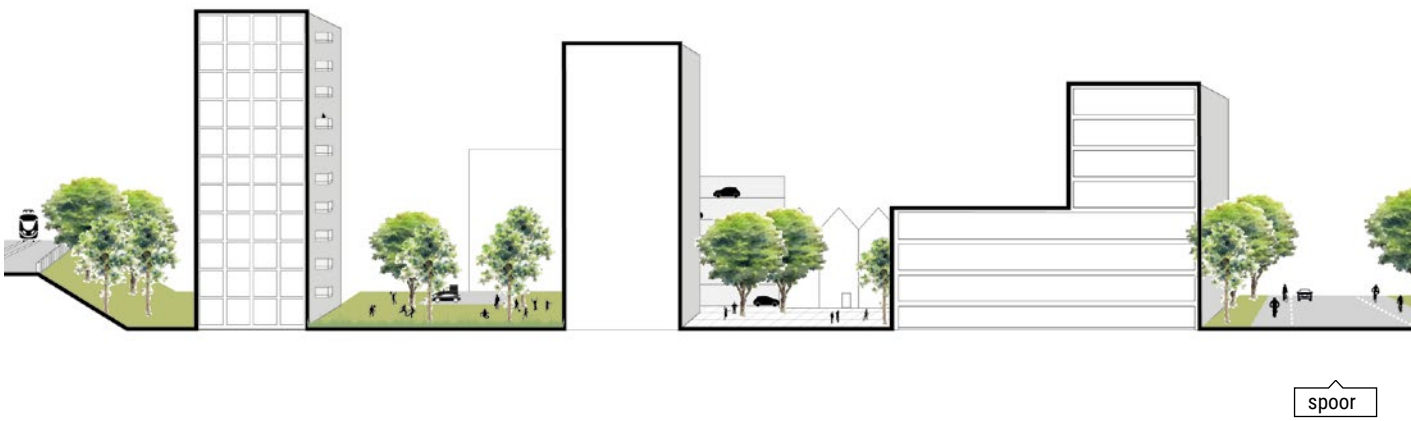



Variant 2: lus met één aansluiting op de Spaklerweg



# WEESPERTREKVAART: NAAR HET WATER

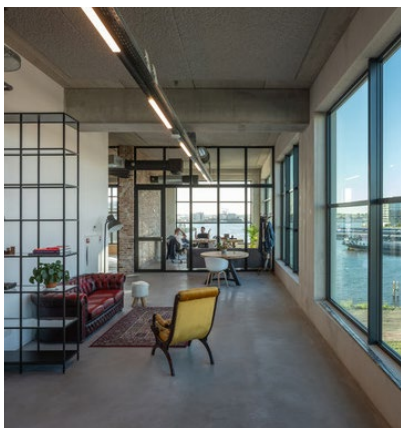
**Weespertrekvaart ligt relatief in de luwte, aan de oostzijde van het spoor. De Wenckebachweg is de hoofdstraat van het gebied. Om daar een goede stadsstraat van te maken wordt gewerkt aan de aansluiting op de afslag. Met het Bajeskwartier als buren kan hier een hoogstedelijk woonmilieu ontstaan met ruimte voor bijzondere voorzieningen.**




Bajeskwartier als buren

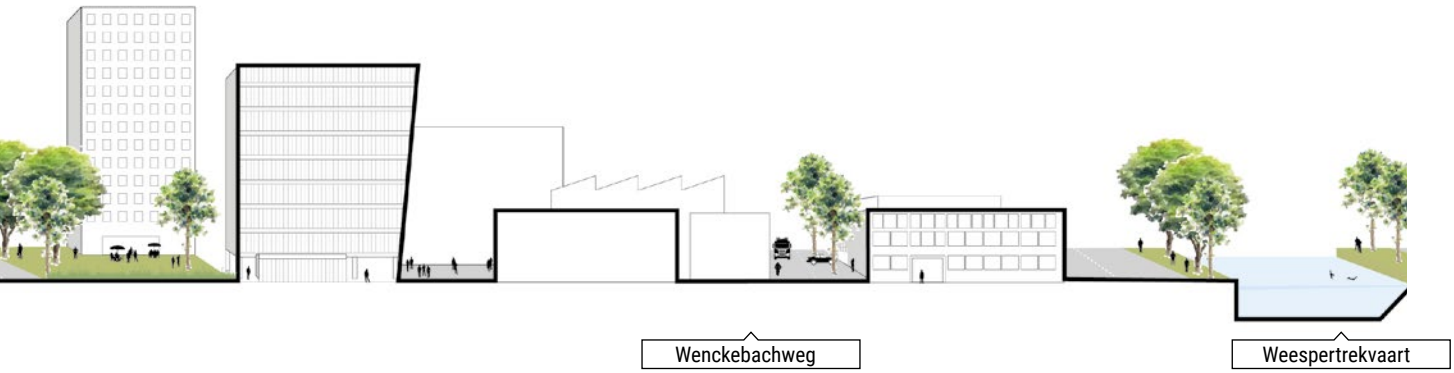


loft achtig

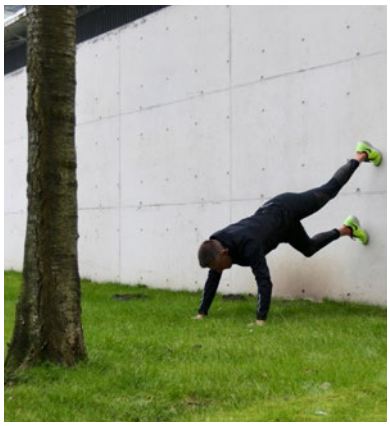


verblijfskwaliteit aan de straat





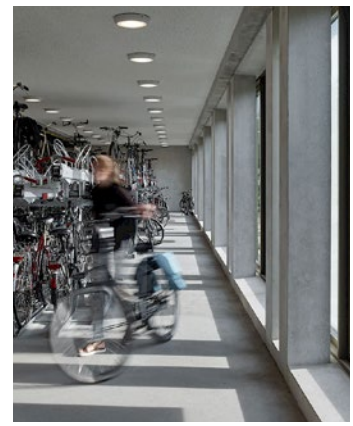

ruimte om te bewegen



duurzame gebouwen, menselijke maat



duurzame mobiliteit vormgeven



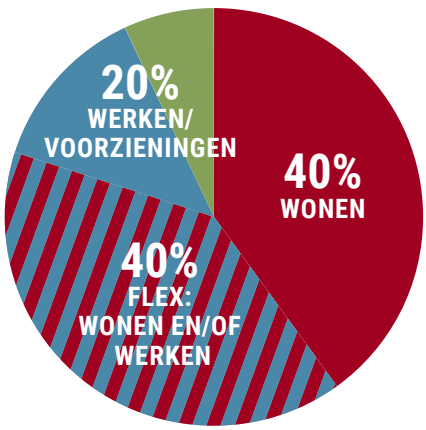
# PROGRAMMA WEESPERTREKVAART

Weespertrekvaart is opgedeeld in vier deelgebieden: de kavel in de afslag, het deel ten zuiden van de Bijlmerbajes, de driehoek naast het diagonale park en de zone langs de A10. De nadruk ligt op woningbouw, om te beginnen in de gebieden in aansluiting op het Bajeskwartier en de ontwikkelingen in Weespertrekvaart Midden.

Bedrijven en kantoren zullen hier stapsgewijs worden getransformeerd naar wonen met de bijbehorende voorzieningen. Ook in dit deelgebied is 7% gereserveerd voor maatschappelijke voorzieningen. Vooral realisatie van gevoelige bestemmingen aanvullend op wonen, zoals scholen, zijn een belangrijk aandachtspunt bij de uitwerking van de plannen, vanwege nabijgelegen infrastructuur (snelweg). Het is de ambitie dat het aantal m2 kantoor door transformatie met minimaal 20.000 m2 wordt teruggebracht. Bij de planuitwerking dient onderzocht te worden in hoeverre dit mogelijk is. Deze meters kunnen in de andere gebieden worden ingezet.

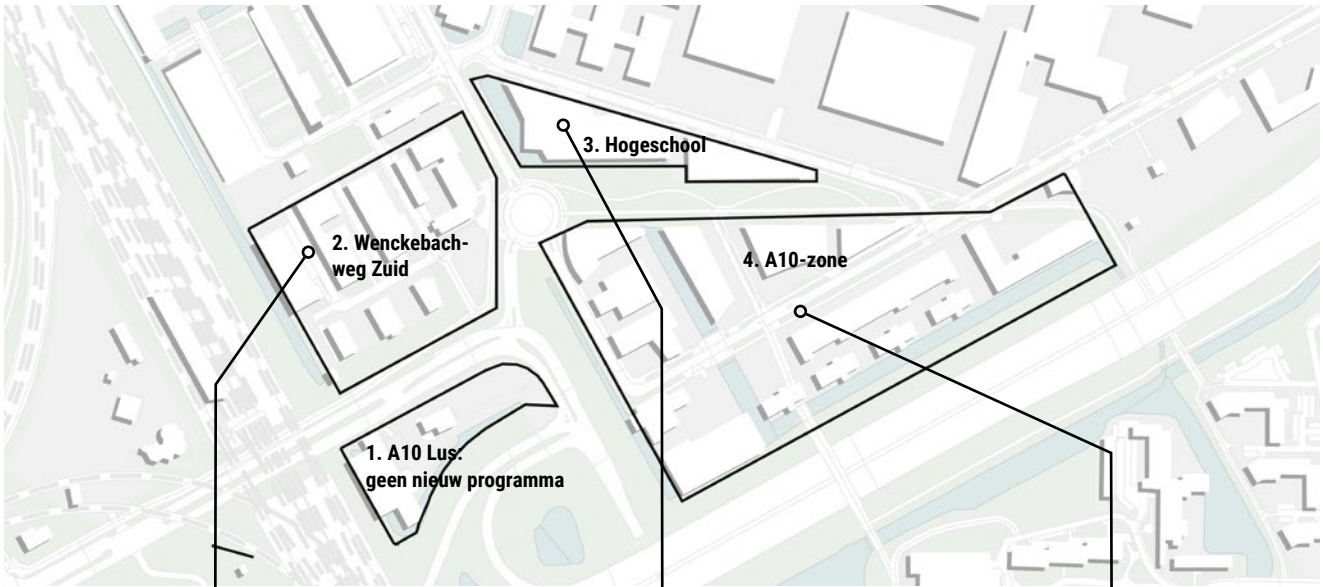
In de zone langs de A10 staan veel kantoren. De transformatiemogelijkheden direct langs de A10 lijken beperkt, hier is wonen op korte termijn niet aantrekkelijk. De flexibiliteit in functies is daarom in dit deelgebied groter.

Programma
Weespertrekvaart




**Richtlijnen programma Weespertrekvaart**

- Minimaal 50% - max. 80% wonen.
- 30% van het woonprogramma is sociaal (in BVO gemeten).
- Ambitie om kantoorprogramma met 20.000 m2 te verminderen.
- Hotels zijn niet toegestaan.
- Minimaal 7% maatschappelijke voorzieningen.










## 2. WENCKEBACHWEG ZUID: TOTAAL MAX 95.000 M2

**WONEN**
min. 50% = 47.500 m2
max. 80% = 76.000 m2

**MAATSCHAPPELIJK**
**KANTOREN**
**BEDRIJVEN**
**HORECA**
min. 20% = 19.000 m2
max. 50% = 47.500m2
min. 7.000 m2 maatschappelijk
max. 15.000 m2 kantoor

## 3. HOGESCHOOL: TOTAAL MAX 45.000 M2

**WONEN**
min. 50% = 22.500 m2
max. 80% = 36.000 m2

**MAATSCHAPPELIJK**
**BEDRIJVEN**
**HORECA**
min. 20% = 9.000 m2
max. 50% = 22.500m2
min. 3.150 m2 maatschappelijk
kantoren niet toegestaan

## 4. A10-ZONE: TOTAAL MAX 130.000 M2

**WONEN**
min. 30% = 39.000 m2
max. 80% = 65.500 m2

**MAATSCHAPPELIJK**
**KANTOREN**
**BEDRIJVEN**
**HORECA**
min. 20% = 26.000 m2
max. 70% = 91.000 m2
min. 9.000 m2 maatschappelijk
max. 30.000 m2 kantoor

# RAAMWERK WEESPERTREKVAART

Weespertrekvaart is op dit moment alleen vanaf de zuidzijde bereikbaar. De rotonde aan de afrit van de A10 is de grote verdeler in het gebied. Met de komst van de Amstelstroomlaan door de voormalige Bijlmerbajes ontstaat een lus die de Wenckebachweg verbindt met de Spaklerweg en de oprit naar de snelweg. De Wenckebachweg is dan met recht de hoofdstraat van Weespertrekvaart, waarbij de ambitie is om een gemengde stadsstraat zonder rotonde te maken.

Het lijkt mogelijk de knoop bij de rotonde te ontwarren als de zuidelijke aantakking van de Joop Geesinkweg kan worden aangepast. Een optie is dat de kavels aan de Joop Geesinkweg dan worden ontsloten door een nieuwe straat die via de parkzone en een nieuw aan te leggen straat langs het water loopt. De straat komt aan de huidige achterkant te liggen, de kavels krijgen een nieuwe voorkant aan het water in plaats van aan het talud van de snelwegafrit. Andere mogelijkheid is om een koppeling te maken ter hoogte van het fietspad (De Slinger).

Deze nieuwe structuur sluit goed aan op de structuur van de Duivendrechtsekade in het Amsterdamse deel. Zo kan een helder grid ontstaan dat de basis wordt voor een meer stedelijke ontwikkeling. Nadere uitwerking hiervan is nodig in samenwerking met Amsterdam. Ook de waterstructuur moet in samenhang worden bekeken. Er is sprake van verschillende waterpeilen, niet alles kan op elkaar worden aangesloten.

Aan de Wenckebachweg gaat de voorkeur uit naar adressen aan de straat met goede plinten. Het water is beter op zijn plaats in de parkstrook of als verrijking van de bebouwing. Hierbij moet worden aangesloten op de bestaande waterloop ten zuiden van de parkstrook.

Voor langzaam verkeer wordt de route door het Bajeskwartier, de zogenoemde Kalverstraat, doorgetrokken tot aan de Van Marwijk Kooystraat.

**Richtlijnen raamwerk Weespertrekvaart**

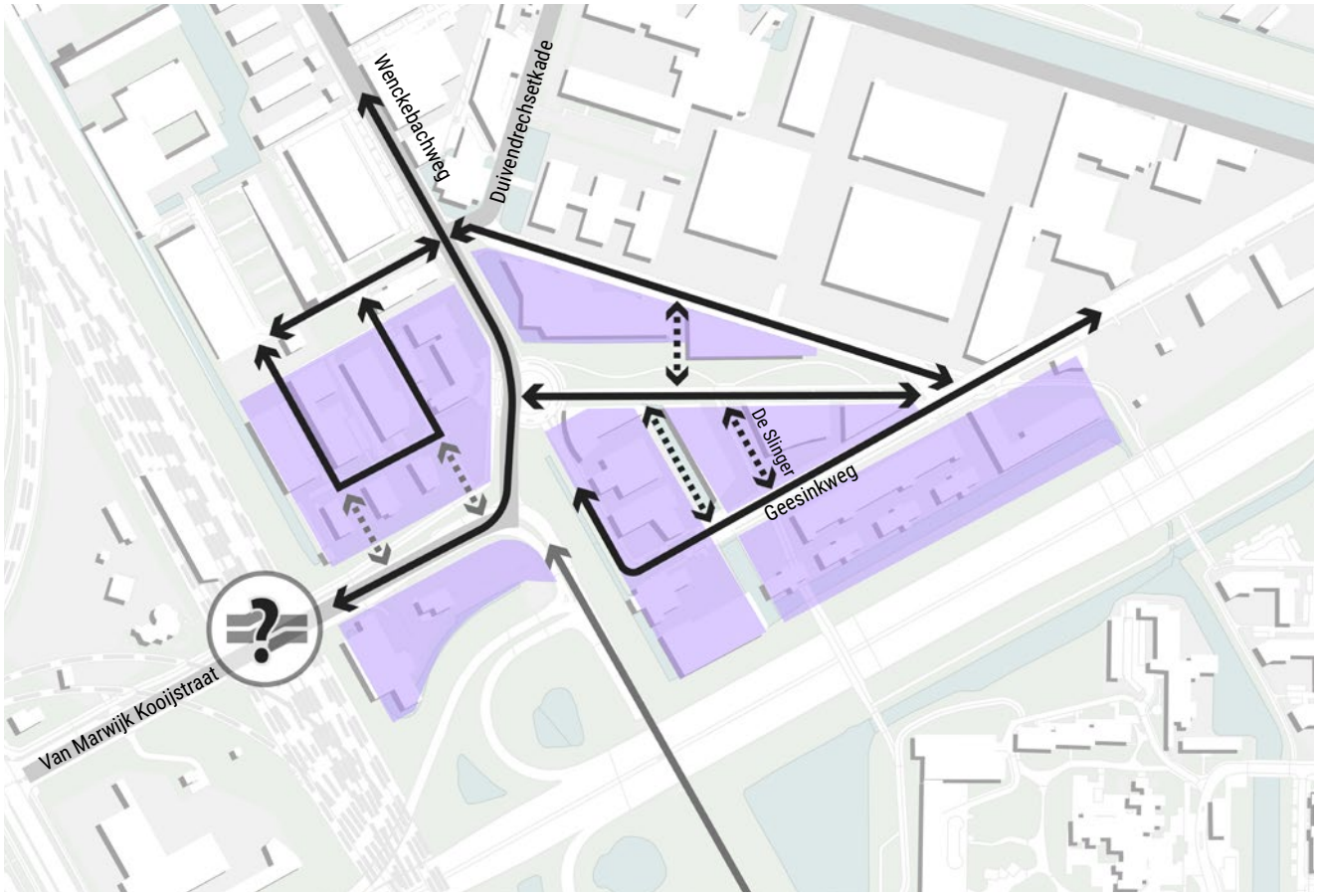
- Blokmaat is maximaal tweehonderd meter.
- Extra straten zijn welkom.
- Om wateroverlast te voorkomen kan de openbare ruimte bij nieuwe ontwikkelingen tenminste 75 mm regenwater per uur verwerken en kunnen nieuwe gebouwen minimaal 60 mm regenwater per uur verwerken.
- Op iedere kavel is ruimte voor groen op volle grond. Aanvullend kan het noodzakelijk zijn om groen-blauwe daken toe te voegen ten behoeve van waterberging.

**Raamwerkkaart Weespertrekvaart**

Straten, positie flexibel

Straten; positie vast

Nieuwe straat langzaam verkeer, positie flexibel



# HOOGTEOPBOUW

**Ruimte in de stad is schaars en verdichting van de werkgebieden en het mengen met wonen ligt voor de hand. Hoogbouw is op sommige plekken in de Werkstad gewenst, en op andere plekken niet.**

### Waar is welke bouwhoogte mogelijk

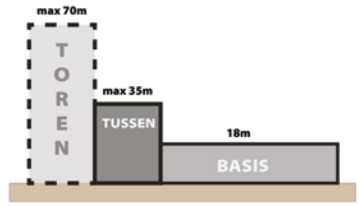
Op plekken die goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer wordt gezocht naar optimalisering van het ruimtegebruik. In de Werkstad gaat het daarbij om de locaties rond de metrohaltes.

Niet alle functies zijn geschikt om gestapeld te bouwen. Met name wonen, kantoren en hotels kunnen de lucht in. Werkfuncties vragen om grotere vloeren en zijn beperkt stapelbaar. Ten zuiden van de A10 is het werken leidend. Hier is ruimte voor nieuwe typologieën en kan de basishoogte worden aangevuld tot vijfendertig meter en een enkele toren tot vijftig meter rond de Duivendrechtsevaart of aan de Spaklerweg.

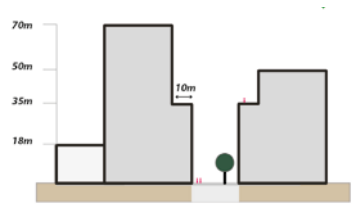
### Bouwhoogte in de context

Langs de Duivendrechtsevaart, Joan Muyskenweg, Wenckebachweg en de Spaklerweg staat verblijfskwaliteit centraal. Er is om die reden een zone van tien meter aangegeven waar de bouwhoogte beperkt is. Vanaf vijfendertig meter hoogte hebben torens een setback van tien meter, zodat ze niet direct aan de straat staan. Zo voorkomen we windhinder en verminderen we schaduw.

In Weespertrekvaart loopt de bouwhoogte af richting het water. Hier is de OV-bereikbaarheid langs het spoor (nog) niet optimaal. Er is op papier ruimte voor een nieuwe metrohalte, maar die zal op korte termijn niet gerealiseerd worden. Overleg met de vervoerspartners zal hierover meer duidelijkheid moeten geven. Desondanks is hoogbouw rond het spoor mogelijk omdat dit goed aansluit bij de ontwikkeling van het Bajeskwartier.




hoogteopbouw verdeeld in drie typen




setbacks (van min. 10m) vanaf 35m hoogte aan de aangegeven straten

**Bouwhoogtekaart**

- bouwhoogte max. 70 m.
- bouwhoogte max. 50 m.
- bouwhoogte max. 35 m.
- 10 m. setback voor bebouwing
- boven de boven 35 m.
- metrohalte
- te onderzoeken nieuwe metrohalte
- 400m zone rond metro



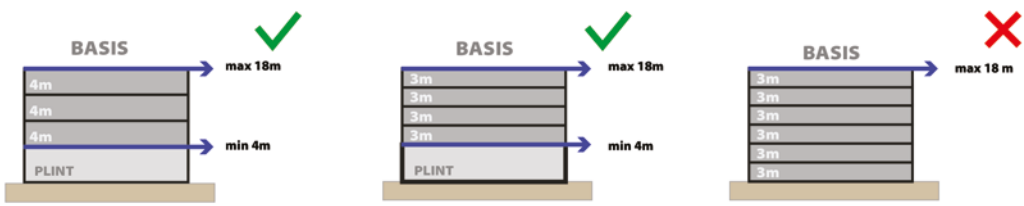
## Basishoogte

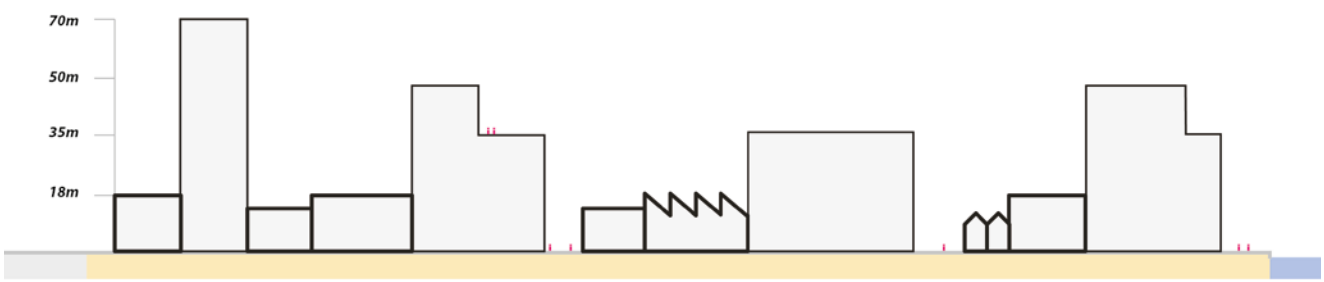
Om zorg te dragen voor de menselijke maat is de basishoogte aan de straat maximaal achttien meter. Om de flexibiliteit van de gebouwen te waarborgen en ervoor te zorgen dat er in de toekomst transformatie mogelijk blijft mogen daarbinnen maximaal vijf verdiepingen gemaakt worden. Minder, hogere verdiepingen zijn ook toegestaan.

Aan de straat ervaar je overwegend de basishoogte. Daarom bestaan de bouwblokken aan de straten voor minimaal 50% van de gevel uit deze basishoogte (zoals aangegeven in het kaartje hiernaast). Een setback van een toren doet hier niet in mee.

### Richtlijnen basishoogte

- De basishoogte bedraagt maximaal achttien meter.
- De basishoogte beslaat maximaal vijf verdiepingen, minder verdiepingen mag.
- Minimaal 50% van de gevel is maximaal de basishoogte aan straten (zoals aangegeven in het kaartje).
- Een setback van een toren telt niet als basishoogte.




Voorbeelduitwerking: langs de straten is 50% van de bebowing maximaal 18 meter hoog. De overige 50% mag varieren in hoogte.

**Typering raamwerk**

Straten waar de regels voor 50% basishoogte en wandvorming gelden

Straten waar de gebouwdelen hoger dan de basishoogte, haaks op de straat staan

Fijnmazig netwerk



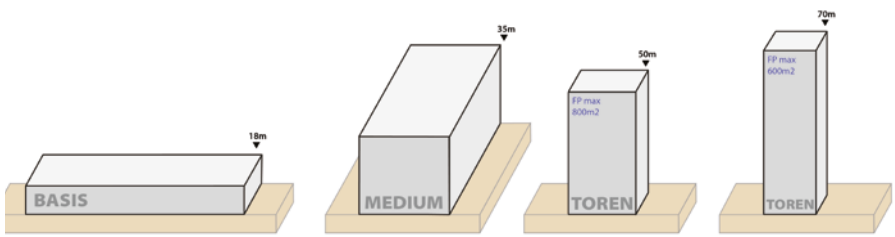
**Torens**

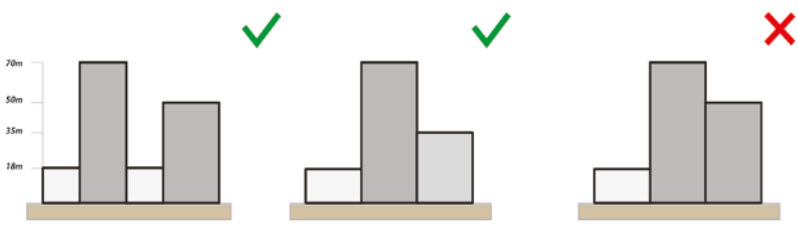
Onder een toren verstaan we gebouwen die hoger zijn dan vijfendertig meter. Voor de torens wordt het vloeroppervlak vastgelegd om brede, lage torens te voorkomen. Tussen vijfendertig en vijftig meter mag het vloeroppervlak maximaal 800 m2 zijn.

Tussen vijftig en zeventig meter maximaal 600 m2. Torens mogen niet direct naast elkaar staan en worden afgewisseld met lagere gebouwdelen van maximaal 35 meter hoogte. Torens wisselen in hoogte en krijgen een goed adres aan de straat.

**Richtlijnen torens**

- Torens tussen vijfendertig en vijftig meter hebben een footprint van max 800m2.
- Torens tussen vijftig en zeventig meter hebben een footprint van max 600m2.
- Torens wisselen in hoogte.
- Aangrenzende torens zijn aparte gebouwen.
- Torens krijgen een goed adres aan de straat.



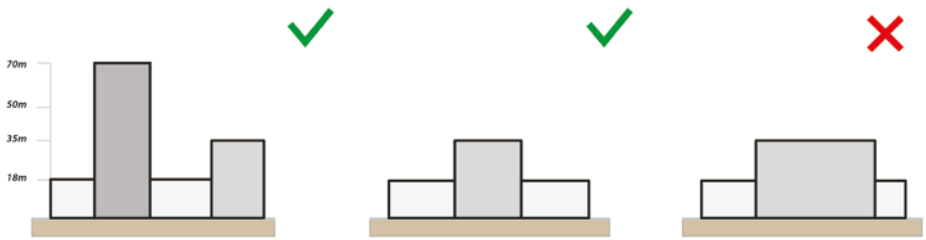



**Wandvorming**

Om de menselijke maat te behouden mogen gebouwdelen hoger dan de basishoogte geen lange wanden vormen aan de straten. Gebouwdelen staan haaks op de straten (zoals aangegeven in het kaartje op de vorige pagina). Langs de A10 en de Van der Madeweg maken we een uitzondering, hier zijn langere wanden tot vijfendertig meter hoogte wel mogelijk: de snelheid en ruimtebeleving zijn hier anders en met een hogere basis kan meer gezicht naar de snelweg worden gemaakt. Dit is bijvoorbeeld te zien bij G-Star.

**Richtlijnen wandvorming**

- Lange wanden aan de straat worden voorkomen. Gebouwdelen staan haaks op de hoofdinfrastructuur (hoofd- en buurtstraten, zie kaartje).




DUURZAAM WERK- EN LEEFKLIMAAT


PROGRAMMA


RAAMWERK OPENBARE RUIMTE

# DEEL 2 ONDERBOUWING RICHTLIJNEN

**In dit tweede deel worden de richtlijnen per deelgebied onderbouwd. De zes thema's voor een duurzaam werk- en leefklimaat worden nader beschreven en voorzien van uitgangspunten. Per functie wordt aangegeven welke regels van toepassing zijn. Het raamwerk openbare ruimte wordt in samenhang getoond en er zijn uitgangspunten voor straatprofielen, water en groen aangegeven.**

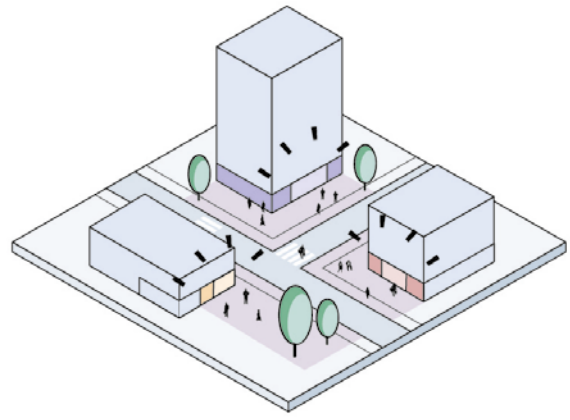
# DUURZAAM WERK- EN LEEFKLIMAAT

## 1. ACTIVEER DE STRAAT EN ORGANISEER INTERACTIE

De transformatie van bedrijventerrein naar Werkstad kan alleen slagen als er meer leven op straat komt. Meer voorzieningen, onverwachte ontmoetingen en meer werkplezier. Dit is in het belang van bewoners, werknemers en werkgevers. Werkgevers kunnen samen voorzieningen ontwikkelen die voor werknemers zijn, maar ook voor bezoekers. Denk aan: parkeren, sportschool, lunch en koffie, vergaderruimte, daktuin, fablab, werkplaats. Bovendien worden voorzieningen betaalbaar door te delen. Als deze functies openbaar zijn en strategisch gesitueerd dragen ze bij aan de levendigheid op straat.

**Uitgangspunten:**

- Gebouwen aan de straat, ogen op straat, strategische plaatsing van de entree.
- Voorzieningen aan de straat, niet verstopt in het gebouw.
- Gebruik de stoep als deel van de leef-/werkruimte.
- Maak voorzieningen toegankelijk voor externen.
- Deel voorzieningen zodat het betaalbaar wordt.
- Creativiteit in programma: wat maakt werknemers blij?



Actieve plint met gezicht naar de straat




Tijdelijk gebruik in de openbare ruimte




Gebruik de stoep en de straat (Zuidpark)



Delen van programma kop clusterniveau (PVH, Houthavens)

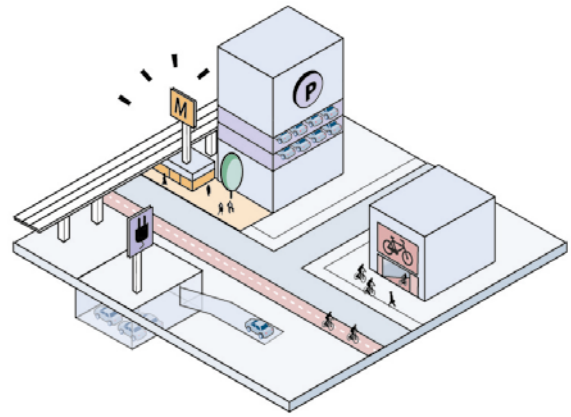


# 2.WERK AAN INNOVATIEVE MOBILITEIT

Multimodaliteit is één van de belangrijke kwaliteiten dit gebied. Op alle fronten is de bereikbaarheid goed, alleen voor de voetganger zijn de condities slecht. Het is wenselijk de automobiliteit te verminderen en in te zetten op openbaar vervoer, fiets en het gebruik van deelauto's. Bedrijven maken een mobiliteitsplan om duurzame vormen van vervoer te stimuleren. Elektrisch vervoer wordt aangemoedigd door laadplekken aan te bieden. Mobiliteit wordt getoetst aan het (nog op te stellen) beleid van Ouder-Amstel.

**Uitgangspunten:**

- Opstellen mobiliteitsplan per ontwikkeling: stimuleer medewerkers ander vervoer te gebruiken, bijvoorbeeld (elektrische) deelauto's en (elektrische) fietsen.
- Laadpunten voor elektrisch vervoer in de garage.
- Voldoende aantrekkelijke fietsparkeervoorzieningen.



Metrostations voorzien van kwaliteit en levendigheid






Elektrische huurfietsen (Urbee)







Wees voorloper op het gebied van innovatieve mobiliteit



**Parkeren**

De basisnorm voor het bedrijventerrein was 1 parkeerplaats per 125 m2 werken. Dit is het maximum voor het deel ten zuiden van de A10. Ten noorden van de A10 is de maximale parkeernorm 1 parkeerplaats per 250 m2 of 0,5 parkeerplaats per woning. Minder parkeerplaatsen mag altijd, delen wordt gestimuleerd. De opgave is hierbij om te kijken naar winst die kan worden behaald door samen te werken: kan parkeren worden gedeeld, kan de garage openbaar zijn zodat het tevens als overstappunt kan dienen van auto op openbaar vervoer?

Parkeren wordt niet langer als veld naast het gebouw gerealiseerd, maar is onderdeel van de bouwopgave. Parkeren is ondergronds of inpandig, waarbij de plint aan de straat geen parkeerfunctie heeft. Het gebied is op het moment nog een klassiek bedrijventerrein met hekken om de terreinen en parkeren binnen het hek. Door van terreinbeveiliging over te gaan naar objectbeveiliging is het niet langer nodig hekken aan de straat te plaatsen. Bij nieuwbouw staan gebouwen aan de straat en vormen zo een goed adres met ogen op straat. Ook goede verlichting draagt bij aan het gevoel van veiligheid. Parkeren wordt getoetst aan het (nog op te stellen) beleid van Ouder-Amstel.

**Uitgangspunten:**

- Parkeren uit het zicht, ondergronds of in de gebouwen. Geen hekken aan de straat.
- Geen parkeren in de plint aan de straat, ruimte voor actieve plint en voordeuren aan de straat.
- Onderzoek de mogelijkheden van collectieve parkeeroplossingen die parkeerplaatsen delen met anderen en dubbel gebruik in de tijd mogelijk maken.

Parkeren op 2e en 3e verdieping (B’mine Amsterdam Noord)





Zorgvuldig ontworpen parkeergarages



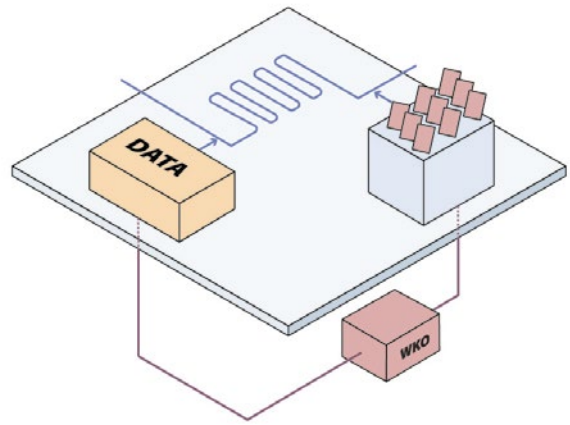


# 3.WERK AAN FOSSIELVRIJE ENERGIEVOORZIENING

Ouder-Amstel gaat uit van aardgasloos bouwen bij nieuwbouw. Er ligt in Zuidoost een warmtenet dat kan worden aangewend als alternatief, mits dit een laag of midden tempratuur warmtenet is. Maar bedrijven of VvE's kunnen ook lokaal energie opwekken. Met zittende bedrijven die een warmteoverschot hebben kan uitwisseling van vraag en aanbod tot stand komen. Het Bajeskwartier onderzoekt bijvoorbeeld of het mogelijk is de warmte van de naastgelegen datavoorziening te gebruiken voor lage temperatuurverwarming. De energievoorziening wordt getoetst aan het (nog op te stellen) duurzaamheidsbeleid.

**Uitgangspunten:**

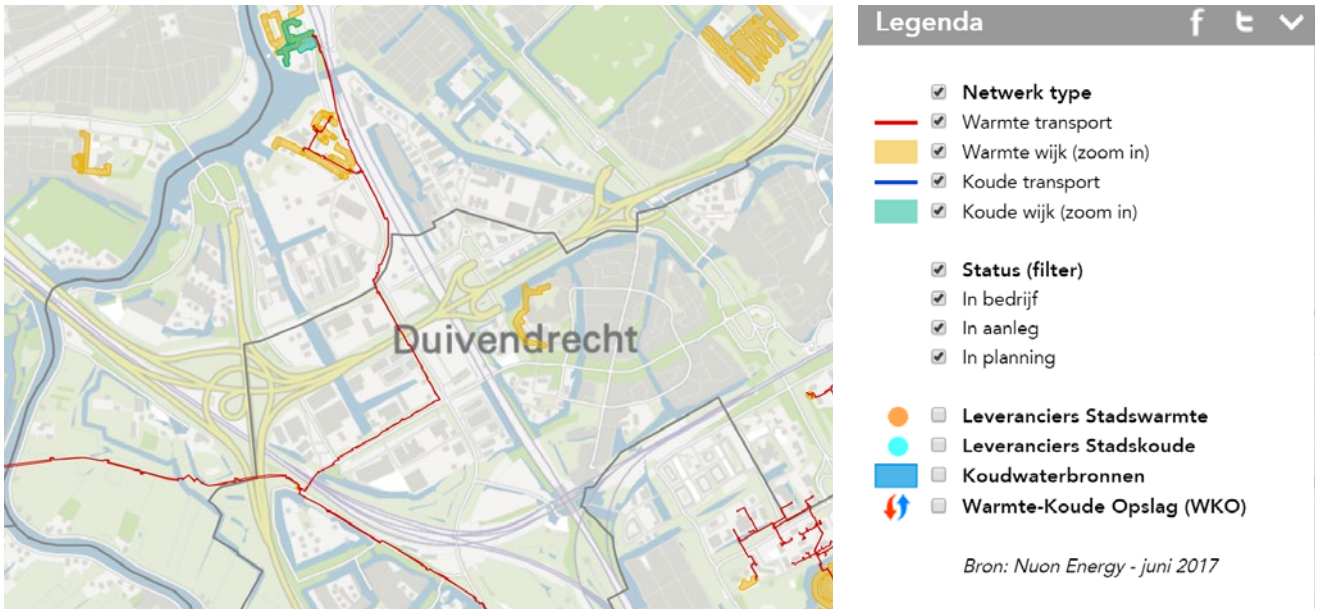
- Aardgasloos bouwen.
- Aansluiting op het hoge temperatuur warmtenet is niet wenselijk.
- Verken mogelijkheden voor stadskoeling, energie uit oppervlaktewater en gebruik van restwarmte van de industrie of datavoorzieningen.
- Energie opwekken op eigen terrein: zonnepanelen, windenergie, WKO of vergelijkbaar.



Bedrijven zijn trots op hun zonnepanelen




Door het gebied loopt een tracé voor warmtetransport



# 4. MAAK LEEFBARE EN KLIMAATADAPTIEVE OPENBARE RUIMTE

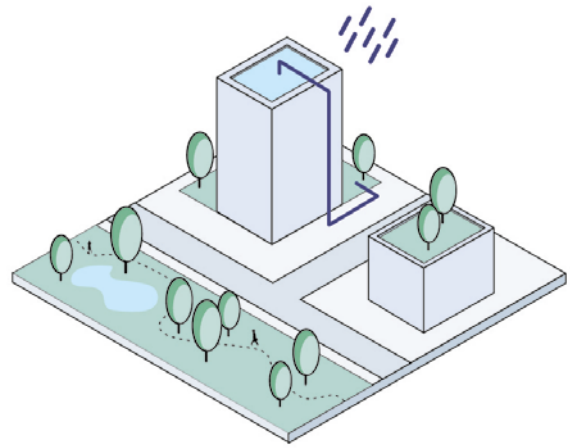
Het huidige bedrijventerrein is van steen, er is een chronisch tekort aan groen. Dat maakt de Werkstad onleefbaar, zeker in de zomer. Vergroenen gaat hittestress tegen en een saaie weg loopt prettiger in de schaduw van bomen. Er is ook een economische kant aan: water kan niet op een natuurlijke manier in de ondergrond zakken en wateroverlast ligt op de loer. De stad moet rainproof worden gemaakt, zowel de straten als de daken. De klimaatbestendigheid wordt getoetst aan het (op te stellen) duurzaamheidsbeleid.

**Uitgangspunten vergroening op de kavel:**

- Om wateroverlast te voorkomen kan de openbare ruimte bij nieuwe ontwikkelingen tenminste 75 mm regenwater per uur verwerken en kunnen nieuwe gebouwen minimaal 60 mm regenwater per uur verwerken.
- Op iedere kavel is ruimte voor groen op volle grond. Aanvullend kan het noodzakelijk zijn om groen-blauwe daken toe te voegen ten behoeve van waterberging.

**Uitgangspunten voor groen in de openbare ruimte:**

- Ruimte voor groen op de kades en langs de hoofdinfrastructuur.
- Ruimte voor groen in de straten dwars op het water.
- Voorstel nieuwe waterloop in Weespertrekvaart zuid.
- Groen inplanten van spoor- en snelwegdijken.



Groene taluds voor spoor en snelweg



Klimaatadaptieve straten



'Smartroof' op het marineterrein Amsterdam



Groene kades



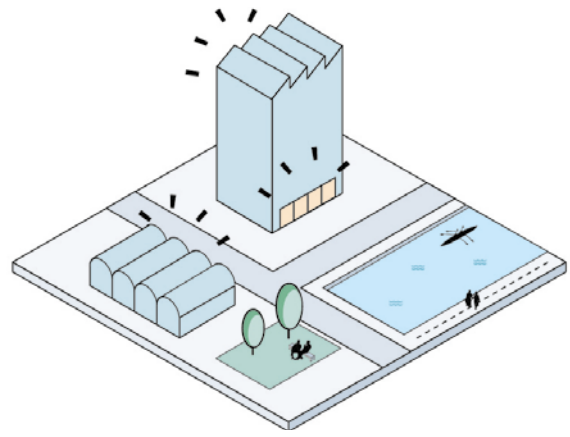
# 5. BOUW AAN EEN LEESBARE EN AFWISSELENDE STAD

Het gebied is op verschillende manieren zichtbaar: vanaf de A10, vanaf het spoor, vanaf de straten in de Werkstad. Op alle niveaus is behoefte aan herkenbaarheid. Dit is nu vooral aanwezig op het niveau van de A10, maar ontbreekt op straatniveau.

De straten in de Werkstad lijken eindeloos door te lopen: er zijn geen herkenningspunten. De kaart van bovenaf schept al onduidelijkheid, op straat is het niet beter. Dit heeft te maken met een aantal structuurelementen die deels worden opgelost. Zo is de eenzijdige op- en afrit van de A10 een verwarrend element. Goede plaatsing van hoogbouw en andere herkenningspunten maken de stad beter leesbaar. Bijzondere elementen zoals de buizen van de metro en het boostergemaal, maar ook het gele gebouw Ankesteyn of de mooie halletjes van Loogman, kunnen die rol vervullen.
De stedenbouwkundige opzet wordt getoetst aan het (nog op te stellen) beeldkwaliteitsplan.

**Uitgangspunten:**

- Maak de stad leesbaar in verschillende snelheden (auto, fiets, trein).
- Koester bijzondere (cultuurhistorische) elementen.
- Plaats hoogbouw strategisch, maar niet te formeel.
- Voeg verblijfsplekken toe zoals een bankje, of een mooie boom. Deze werken als rustpunt in de stad.
- Zoek de combinatie tussen herkenbare plek en publiek programma.



Publieke functies herkenbaar en toegankelijk maken



Architectuur vanaf de snelweg goed zichtbaar



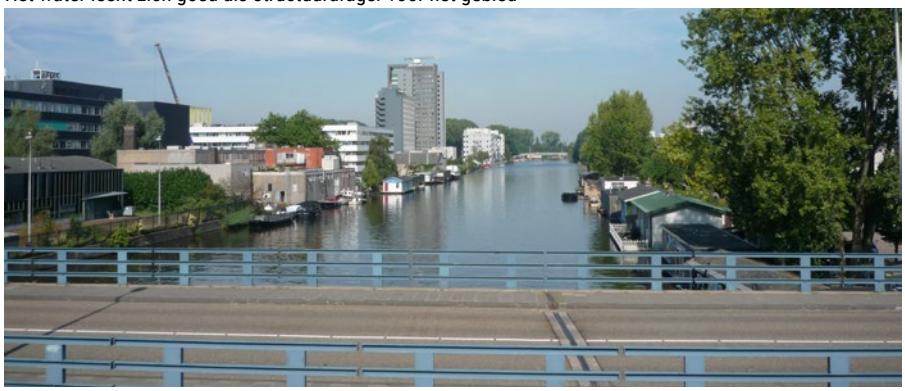
De buizen van de metrolijnen zijn iconisch en herkenbaar




Oude hallen in het gebied met cultuurhistorische waarde behouden




Het water leent zich goed als structuurdrager voor het gebied



Positionering hoogbouw; speels en afwisselend (New York)



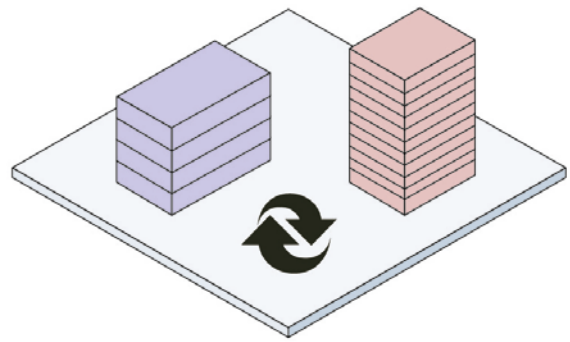
# 6. ONTWIKKEL FLEXIBELE EN ROBUUSTE GEBOUWEN

In de Werkstad wordt gewerkt aan duurzame transformatie. Gebouwen moeten van functie kunnen veranderen en een tweede en derde leven krijgen. Welke gebouwen zijn in staat om van functie te veranderen, ondanks de grote verschillen tussen wonen en bedrijven?

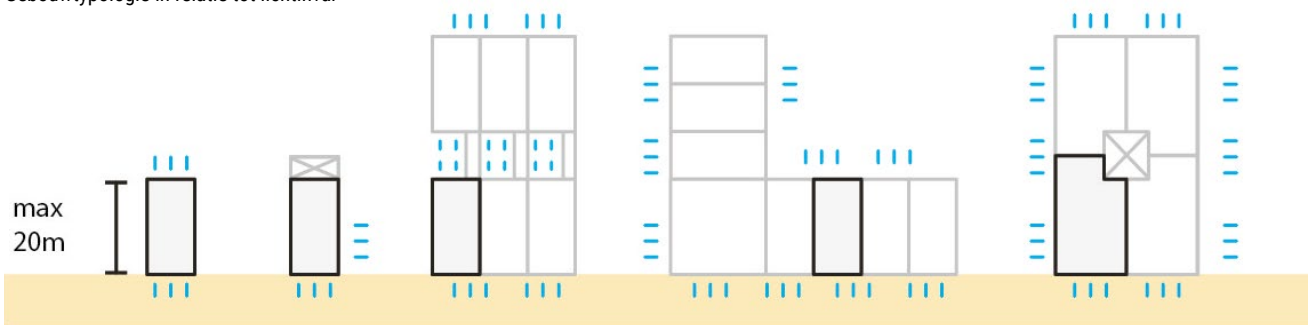
De crux voor flexibele gebouwen zit in daglichttoetreding. Bij diepere gebouwen zijn oplossingen nodig voor voldoende daglicht: hoge verdiepingen, voor- en achterhuis, een cour of atrium. Ook is vrije indeelbaarheid van belang: dat geldt niet alleen voor de constructie, denk ook aan het splitsen van aan- en afvoerleidingen en installaties. Daarnaast is er veel mogelijk op het gebied van hergebruik van materialen en materialen zodanig gebruiken dat ze opnieuw kunnen worden gebruikt. De flexibiliteit en robuustheid van gebouwen wordt getoetst aan het (op te stellen) duurzaamheidsbeleid van Ouder-Amstel.

**Uitgangspunten:**

- Nieuwe gebouwen dienen volledig flexibel te zijn, waarmee ze geschikt zijn voor andere functies (denk aan: daglichttoetreding, verdiepingshoogte, opdeelbaar in kleinere units, leidingenstructuur splitsbaar).
- Maak gebruik van een materialenpaspoort als Madaster of vergelijkbaar.
- Zorg voor duurzaam materiaalgebruik, hierbij geldt een MPG-norm van 0,5.
- Kijk naar de bouwlogistiek, bronnen in de omgeving en samenwerking met anderen.
- Bij de bouwlogistiek wordt minimaal 20% $CO_2$ bespaard.
- Sloop gebouwen zo dat de materialen hergebruikt kunnen worden.



Gebouwtypologie in relatie tot lichtinval



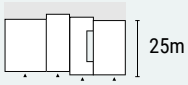

Hoge verdiepingen zijn geschikt voor wonen & werken (Superlofts, Praag)



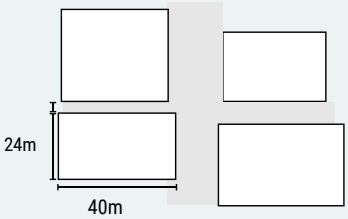
Hergebruiken van bestaande panden (Zuidpark, Amstel Business Park)



## VOORBEELDEN VAN TRANSFORMEERBARE GEBOUWEN




voor- achterhuis met lichthof




diep blok met binnenstraat

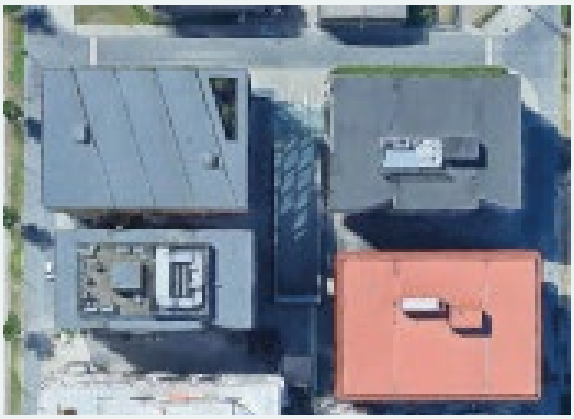
**De Ruijterkade, Amsterdam**

Deze diepe panden met één zijde aan het spoor zijn oorspronkelijk gebouwd voor verschillende bestemmingen, zoals rederij of brandweer. De functie is nu overwegend kantoor, met daarbij restaurants en voorzieningen. Door het maken van lichthoven in het midden is daglichttoetreding mogelijk, en daarmee ook wonen.

**Houthavens, Amsterdam**

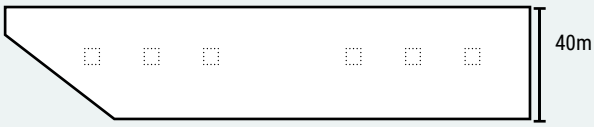
De panden zijn verdeeld in voor- en achterhuis. Verhuur vindt plaats per pand, vloer of halve vloer. De tussenstraat zorgt voor licht en wordt benut voor de entree van de garages. De hoofdfunctie is kantoor en creatieve industrie, de opdeling in panden van circa 1500 m2 maakt transformatie eenvoudiger.



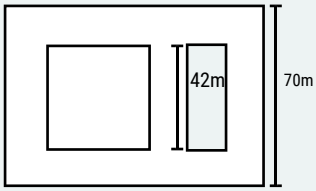









interne lichthoven

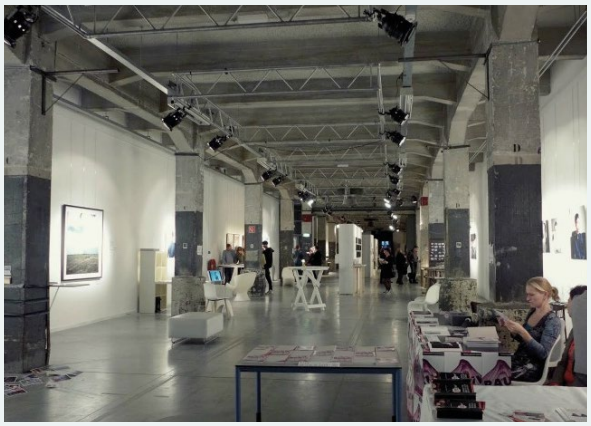



bouwblok met twee binnenhoven

**Loods 6, Amsterdam**

De vertrek- en aankomsthal van rederij KNSM is getransformeerd naar werkruimtes. Rondom de trappenhuizen is de maximale breedte bruikbaar, daarnaast is de ruimte via een middengang verdeeld in diepe eenzijdige units of bruikbaar als volledige vloer. De hoge verdiepingshoogte zorgt voor voldoende licht ondanks de diepte van het pand.



**Hoofdkantoor Hema, Amsterdam**

Het nieuw gebouwde hoofdkantoor van de Hema is een compact gebouw met een atrium als centrale ruimte en een tweede opening voor voldoende daglicht. Geen klassiek kantoorgebouw, maar een industrieel gebouw met grote vloeren en daarmee veel flexibiliteit in gebruik.



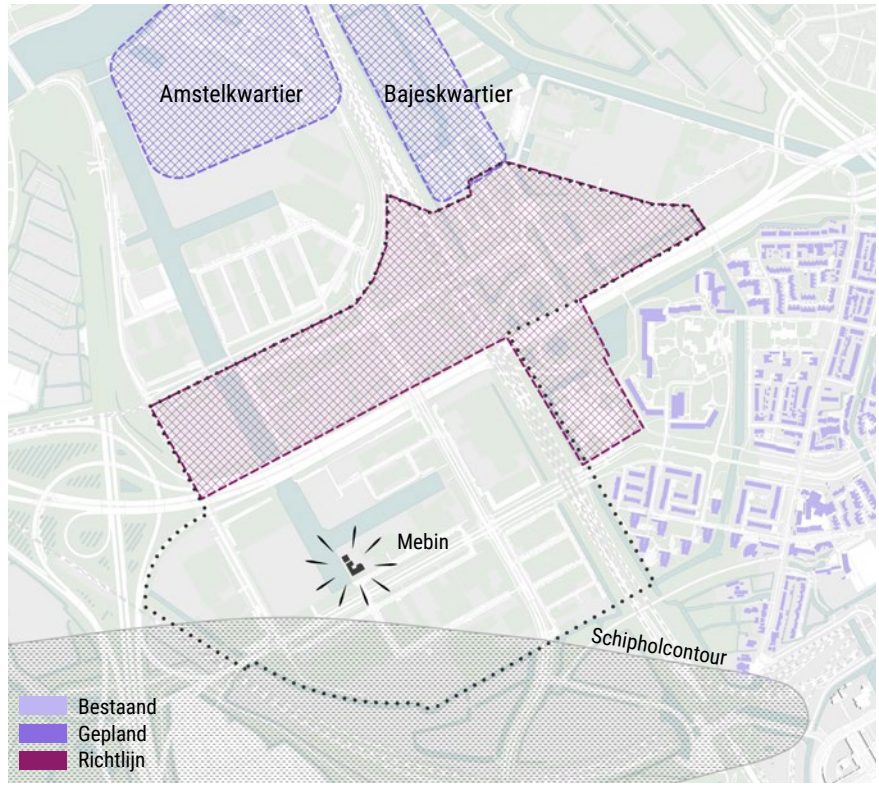



# ONDERBOUWING PROGRAMMA

**Per functie is aangegeven wat de mogelijkheden zijn en welke principes ten grondslag liggen aan de keuzes. Vervolgens wordt per deelgebied aangegeven wat het maximale percentage per functie is, en welke mix wordt nagestreefd.**

**Wonen**

Wonen is essentieel voor een gemengde, levendige stad. Wonen is toegestaan ten noorden van de A10 in de deelgebieden Werkstad Noord en Weespertrekvaart, volgens de percentages zoals aangegeven in de deelgebieden. Geluidhinder is een belangrijk aandachtspunt, ondermeer naast de A10 en aan het spoor. Dit kan specifieke maatregelen vergen. Daarnaast dienen er aanvullend op het wonen maatschappelijke voorzieningen gerealiseerd te worden. Vooral realisatie van gevoelige bestemmingen aanvullend op wonen, als scholen, zijn een belangrijk aandachtspunt bij de uitwerking van de plannen, vanwege nabijgelegen infrastructuur (snelweg).




Wonen op woonboten vindt plaats aan de Willem Fenengastraat. Voor de overige locaties waar in de huidige situatie woonboten aan kades liggen is het wenselijk dat deze op termijn vrij worden gemaakt van woonboten. Hiervoor wordt gezocht naar alternatieven, bestaande uit andere locaties of financiële compensatie vanuit de ontwikkelingen in Werkstad Overamstel.

*principes:*

- Verdeling programma (gemeten in m2 BVO van het totale woonprogramma): sociale huur 30%, middeldure huur 40%-50%, duur (huur of koop) 20%-30%.
- Woninggrootte sociaal en middelduur: 30% groter dan 70 m2 gbo, 40% groter dan 50 m2 gbo, 20% groter dan 30 m2 gbo, 10% kleine woningen met gedeelde voorzieningen.
- Parkeernorm maximaal 0,5 pp per woning.



**Kantoren**

In het Plabeka worden regionale afspraken gemaakt over de kantorenmarkt. Er is ruimte voor maximaal 60.000 m2 nieuwe kantoren in de drie deelgebieden samen. Die ruimte ontstaat deels door kantoren in het gebied te transformeren naar andere functies. In Weespertrekvaart Zuid heeft de gemeente de ambitie om kantoor met 20.000 m2 te laten afnemen door transformatie.

*principes:*

- De omgeving van station Duivendrecht is aangewezen als focusgebied voor kantoren.
- In de Werkstad is in totaal ruimte voor maximaal 60.000 m2 BVO nieuwe kantoren: 25.000 m2 in Werkstad Noord, 35.000 m2 in Werkstad Zuid en voor Weespertrekvaart Zuid is een afname van 20.000 m2 de ambitie.
- Nabijheid van de metrostations Overamstel en Van der Madeweg is een belangrijke vestigingsfactor.
- Parkeernorm ten noorden van de A10 1: 250 - 1 parkeerplaats per 250 m2 bedrijf.
- Parkeernorm ten zuiden van de A10 1: 125 - 1 parkeerplaats per 125 m2 bedrijf.



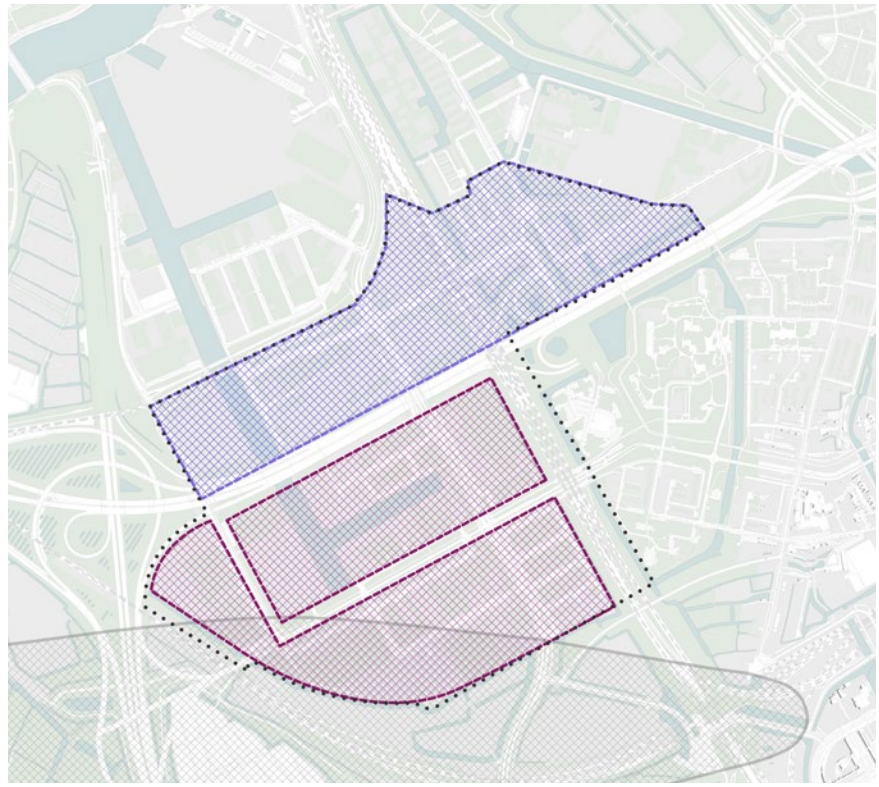



**Bedrijven**

Bedrijven zijn op dit moment de grootste gebruiker van het gebied, met een grote diversiteit: van groothandel tot autobedrijf. Ten zuiden van de A10 wordt de huidige bestemming gehandhaafd, dat wil zeggen bedrijven met een milieucategorie tot maximaal 3.2. De Mebin betoncentrale op de kop van de Duivendrechtsevaart is één van de weinige bedrijven met een zwaardere milieucategorie met een specifieke geluidszone. Ten noorden van de A10 wordt mengen met wonen mogelijk. Bedrijven in deze zone zijn daarom bedrijven zonder milieucontour, dat wil zeggen tot milieucategorie 3.1 en in specifieke gevallen 3.2.

*Principes:*

- Ten noorden van de A10 tot milieucategorie 3.1.
- Ten zuiden van de A10 tot milieucategorie 3.2.
- Parkeernorm ten noorden van de A10 1: 250 - 1 parkeerplaats per 250 m2 bedrijf.
- Parkeernorm ten zuiden van de A10 1: 125 - 1 parkeerplaats per 125 m2 bedrijf.





Onder bedrijven worden ook creatieve bedrijven verstaan, een solitair kantoor valt hier niet onder. Een creatief bedrijf is een bedrijf is dat producten en/of diensten voortbrengt die het resultaat zijn van individuele of collectieve, creatieve arbeid én ondernemerschap in één van de volgende sectoren:

Kunstbeoefening en entertainment: Scheppende kunst, zoals schilderen, beeldhouwen, het vervaardigen van sieraden en kunstwerken (objecten) of een fotostudio. Ondergeschikt aan deze productie galeries/expositieruimtes waar ook verkoop van de vervaardigde producten mogelijk is. Ook podiumkunst, dans(dance) scholen, kunstzinnige vorming van amateurs (cursussen), oefenruimtes en het produceren van podiumkunsten.

Media en automatisering: Productie van radio- en televisieprogramma's, ondersteunende activiteiten voor radio en televisie, pers- en nieuwsbureaus, omroeporganisaties, productie computergames, bouwen van websites en andere softwareactiviteiten.

Creatieve zakelijke dienstverlening: (Technische) ontwerp- en adviesbureaus voor stedenbouw en architectuur, tuin en landschap, ruimtelijke ordening en planologie, reclame-, reclameontwerp- en-adviesbureaus en ontwerpstudio's, zoals voor interieur en mode.

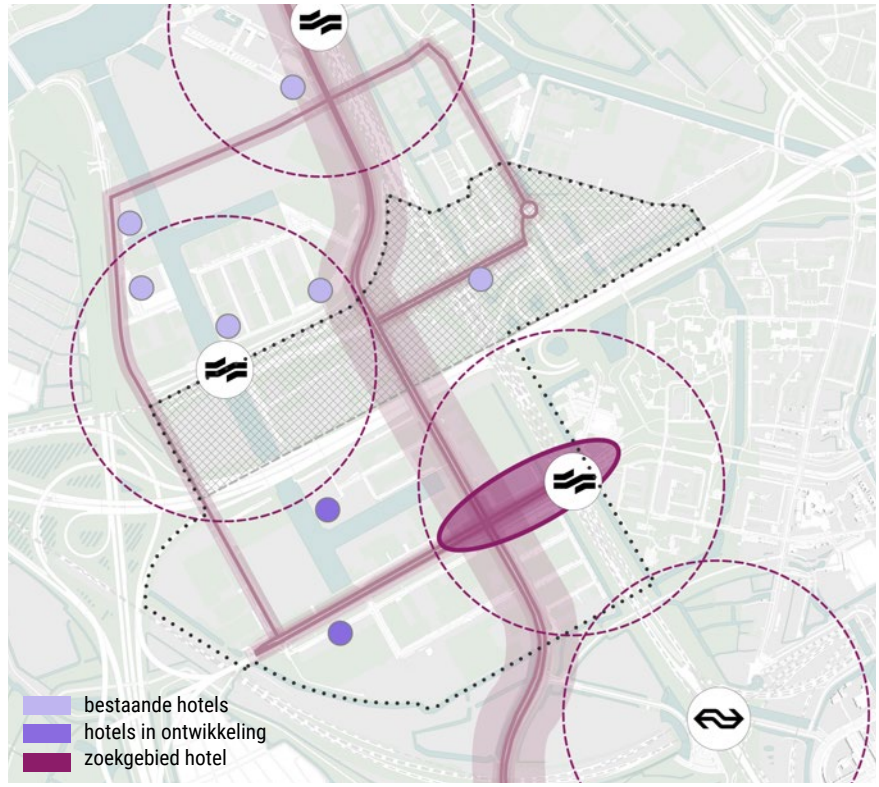


## Hotels

In de gemeente Amsterdam geldt een hotelstop. De marktvraag blijft onverminderd hoog en juist in gebieden waar geen woningbouw mogelijk is, kan een hotel bijdragen aan de leefbaarheid van de buurt.

*Principes:*

- De omgeving van station Duivendrecht, inclusief Entrada aan de oostzijde, is aangewezen als een concentratiegebied voor hotels.
- Focus op de gebieden waar woningbouw niet mogelijk is, om ook hier de mix te versterken.
- Loopafstand vanaf de metrohaltes circa vierhonderd meter.
- Positie aan de hoofdassen (Spaklerweg/ Van der Madeweg/Duivendrechtsevaart), waar een hotel met een levendige plint bijdraagt aan de veiligheid.



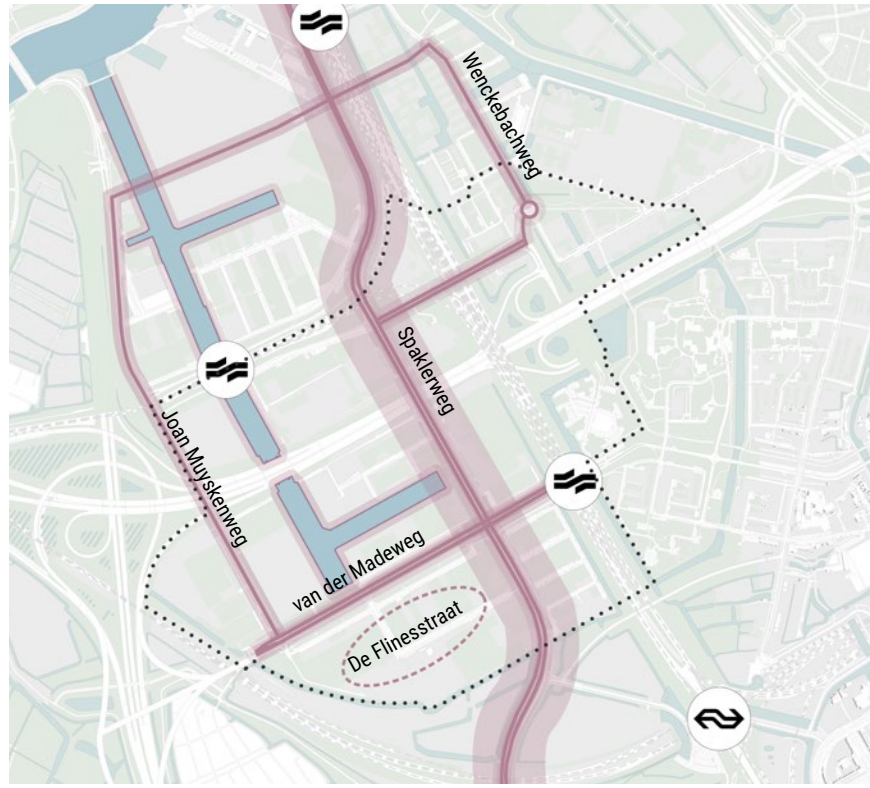



**Cafés / restaurants**

Horeca is de brandstof voor creatieve bedrijven; ontmoeten, werken voor zzp'ers, nieuwe plekken waar werken en leisure in elkaar overgaan.

*Principes:*

- Op plekken waar de mensenstroom groot is én die potentiële verblijfskwaliteit hebben: bij de metrohaltes, aan de Duivendrechtsevaart, aan de Spaklerweg, Wenckebachweg, Joan Muyskenweg, Van der Madeweg.
- Bijdragen aan de verlevendiging en veiligheid van de doorgaande fietsroutes Spaklerweg en Wenckebachweg.
- Gastvrij: openbaar toegankelijk voor bezoekers, niet alleen voor de huurders van een gebouw.
- Vindbaar en zichtbaar.
- Voorkeur voor een groter aantal kleine vestigingen boven een enkele grote.
- Aan de De Flinesstraat ruimte voor nieuwe concepten zoals de Kookfabriek, mits gastvrij.
- Koppeling met broedplaatsen/ateliers, zodat brandpunten van placemaking kunnen ontstaan.
- Ruimte voor ambulante handel, zoals foodtrucks op de nieuw aangelegde verblijfsplekken.




Horeca op hoek van doorgaande straat (Treublaan)

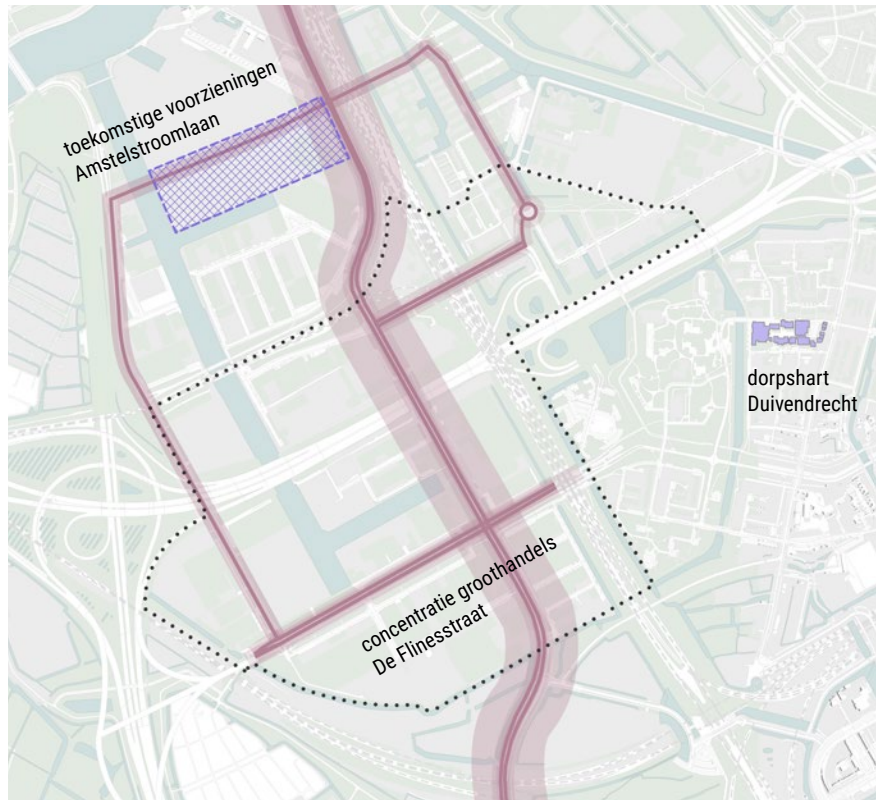


**Retail + groothandel**

De winkels in het Amstelkwartier zijn geconcentreerd aan de Amstelstroomlaan. Hier komt een buurtwinkelcentrum met 7.000 m2 winkels. Groothandels zijn geconcentreerd aan de De Flinesstraat. Hier wordt onderzocht wat de toekomstige mogelijkheden zijn voor dit gebied: is het bijvoorbeeld mogelijk dat het uitgroeit tot een gemengder gebied met naast groothandel ruimte voor detailhandel?

*Principes:*

- Geen ruimte voor supermarkten, wel kleinschalige gemakswinkels aanvullend op wonen.
- Kleinschalige retail mogelijk in aanvulling op bijvoorbeeld wonen, ateliers, kantoren, horeca.
- Internetwinkels met beperkt verkooppunt.




Autohandel is een sterke functie in het gebied



## Leisure

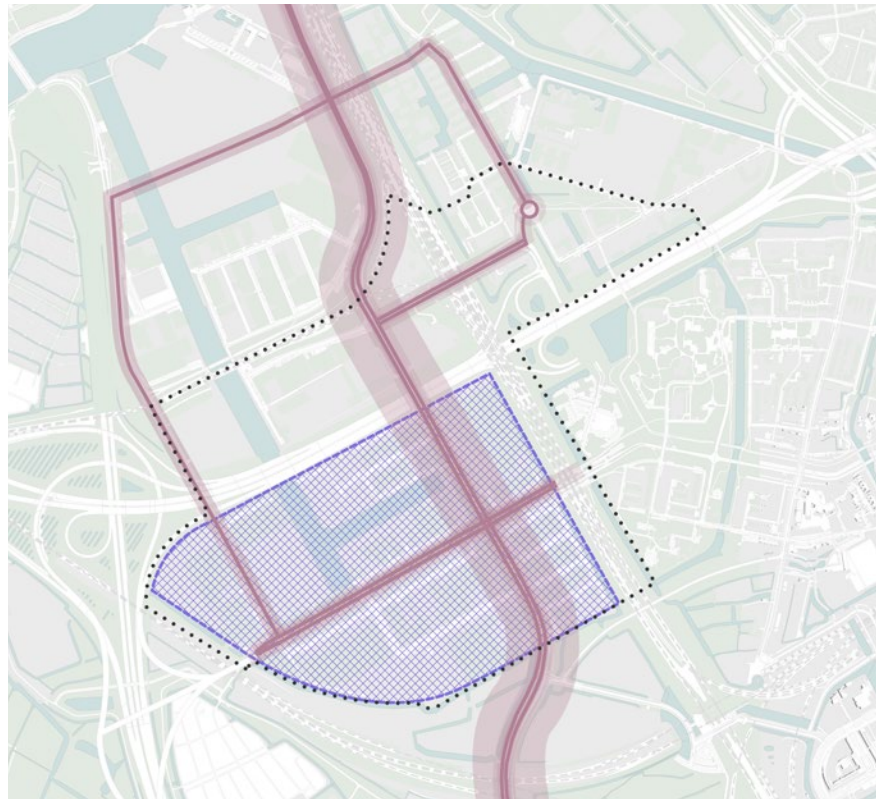
In de Werkstad is plek voor voorzieningen die elders in de stad uit hun jasje groeien of die op zoek zijn naar experimenteerruimte. Dit zijn bij uitstek functies die bezoekers trekken en bij kunnen dragen aan de placemaking in het gebied. Leisure is goed te combineren met horeca. Denk aan functies al het skate café, of een sportschool bij wonen, maar ook aan food gerelateerde leisure in de culinaire straat.

*Type functies:*

- Leisure: sport(school), uitgaan, cultuur.
- Cross-overs: café met skatebaan, bioscoop met restaurant.
- Food: relatie met groothandels in de culinaire straat.
- Bijzondere formules zoals een kookschool.

*Principes:*

- In de culinaire straat is ruimte voor 10.000 m2 leisure in aansluiting op het food concept.
- In andere gebieden is leisure mogelijk mits passend in de mix en van een beperkte omvang.

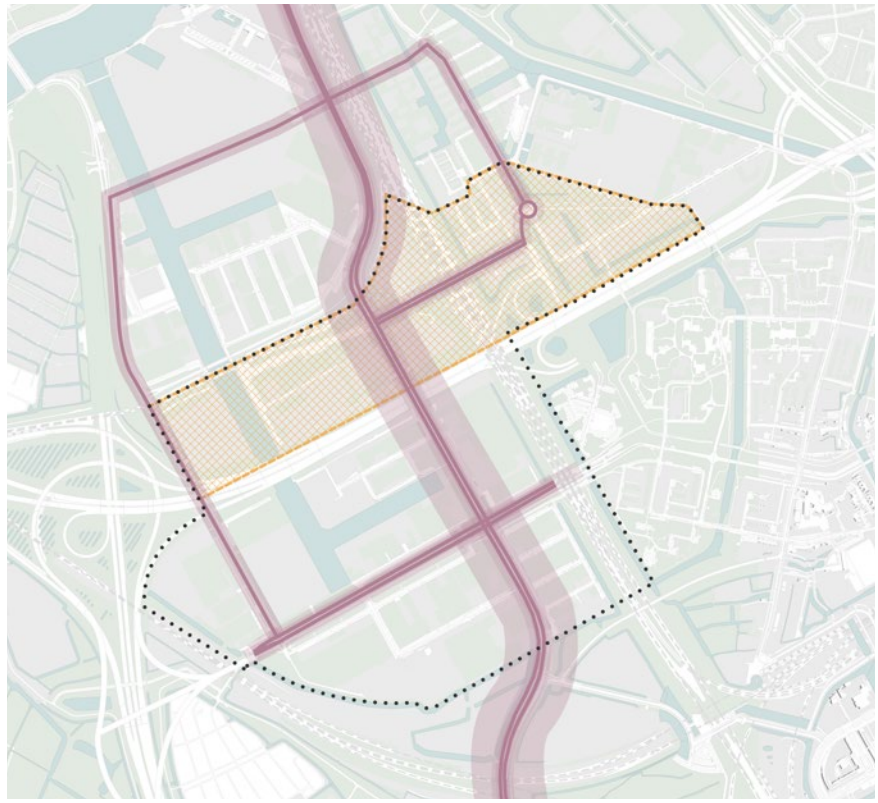


Hamerkwartier Amsterdam Noord: FC Hyena (bioscoop met restaurant) en Bierbrouwerij Oedipus



**Maatschappelijke voorzieningen**
In Werkstad Noord en Weespertrekvaart is ruimte voor maatschappelijke voorzieningen zoals zorg, welzijn, onderwijs, verenigingen en kerken. Vooral realisatie van gevoelige bestemmingen aanvullend op wonen, als scholen, zijn een belangrijk aandachtspunt bij de uitwerking van de plannen, vanwege nabijgelegen infrastructuur (snelweg).

Er is ook nadrukkelijk vraag naar andere maatschappelijke voorzieningen die de mix in de buurt kunnen verrijken, zoals broedplaatsen/ateliers voor kunstenaars. Dit sluit aan bij het beleid van de gemeente Amsterdam om ruimte te bieden aan creatief talent en maakindustrie.



Bij wonen horen ook maatschappelijke voorzieningen, zoals zorg en onderwijs.



*Principes:*

- Voor voorzieningen passend bij het wonen zoals basisonderwijs en welzijn wordt in het noordelijk deel minimaal 7% gereserveerd.
- Dit kan worden omgezet in andere functies als er geen noodzaak is voor bijvoorbeeld een school.
- Andere maatschappelijke voorzieningen die niet ten dienste zijn van het wonen, zoals broedplaatsen, zijn aanvullend.



# ONDERBOUWING RAAMWERK

**Het gebied is op dit moment beperkt toegankelijk: naast de hoofdwegen zijn er nauwelijks straten. Om het gebied deel uit te laten maken van de stad zijn meer straten nodig, meer adressen, meer groen. De omgeving van de metrohaltes moet worden opgeknapt. Naast gemeentelijke ingrepen op de hoofdinfrastructuur vraagt dit om investeringen op het terrein zelf. Dit hoofdstuk gaat over de investeringen op private grond.**

**Hoofdinfrastructuur**

De Spaklerweg is dé doorgaande route die als een satéprikker de verschillende buurten aan elkaar rijgt. Het is de fietsroute van de Arena naar de stad, en met de ontwikkeling van De Nieuwe Kern en andere woningbouwprojecten wordt het steeds belangrijker dat het een prettige en veilige route is, zowel overdag als 's avonds. De gebouwen aan de straat spelen daarin een cruciale rol: geen hekken of parkeerterreinen aan de straat, maar ogen op straat en actieve plinten. Verblijfskwaliteit is ook cruciaal bij de metrohaltes en aan de Duivendrechtsevaart.

De volgende noord-zuidroutes komen daarbij:

- Joan Muyskenweg, straks direct vanaf de Utrechtse brug tot aan de nieuwe oprit van de A10.
- De Duivendrechtsevaart, een aantrekkelijke route voor de fiets.
- Wenckebachweg, de as van het deel ten oosten van het spoor.
- Amstelstroomlaan, die Overamstel en Weespertrekvaart met elkaar gaat verbinden.

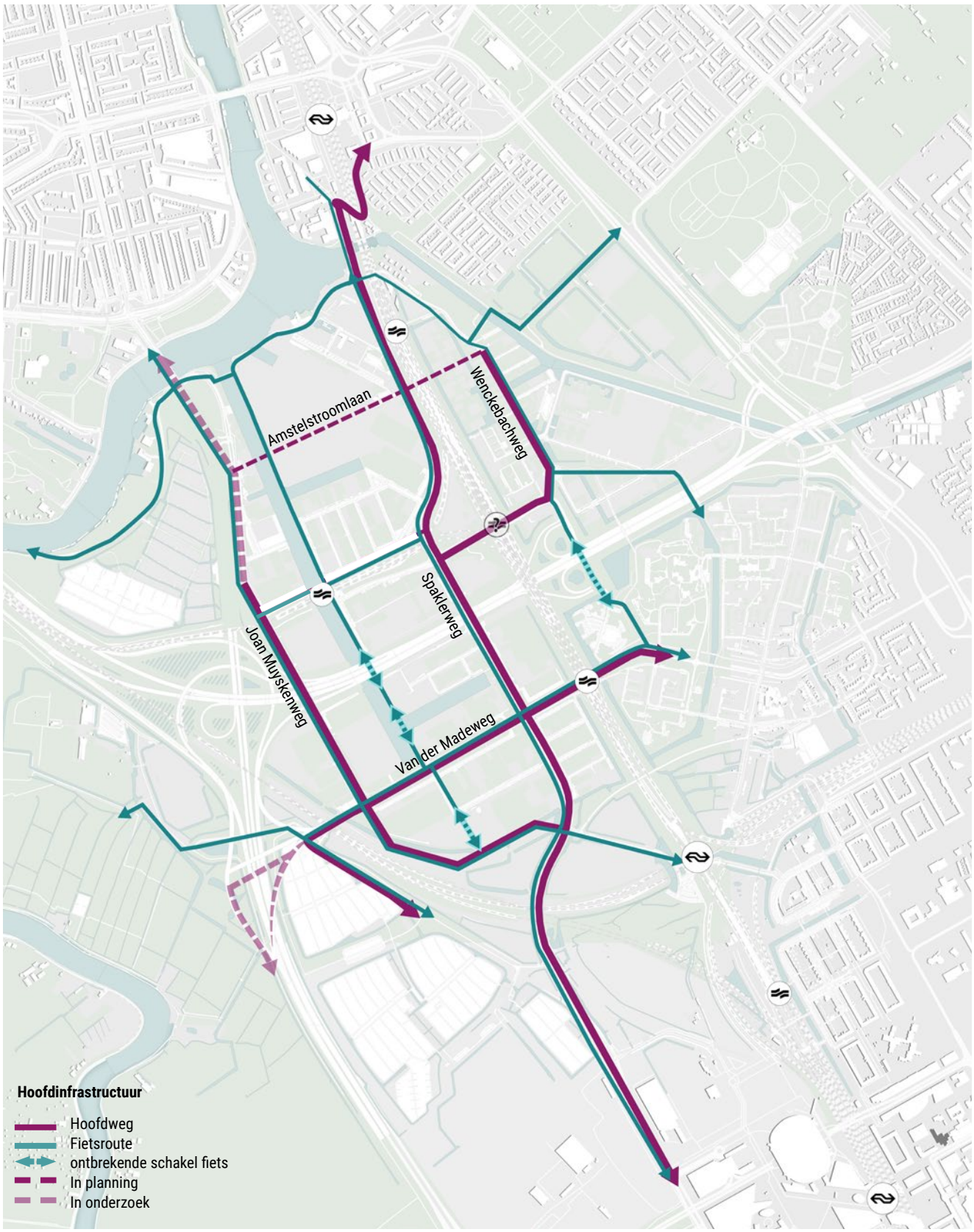
**Langeafstandsfietsroutes**

De langeafstandsfietsroutes vallen voor een groot deel samen met de hoofdinfrastructuur. Belangrijk is de route langs de Duivendrechtsevaart, die nu in ontwikkeling is. Missende schakels zijn de onderdoorgang onder de A10 en een fietsbrug in het zuidelijke deel. Als die schakels worden toegevoegd ontstaat een alternatieve route naar de Amstel die aansluit op de fietstunnel en brug bij de Van der Madeweg over de A2. De oever aan de westzijde van de Duivendrechtsevaart is nu nog niet openbaar. Bij planontwikkeling wordt deze gefaseerd publiek gemaakt.

Een tweede schakel in het fietsnetwerk mist aan de oostzijde van het spoor. De fietstunnels onder de A10 zijn hier slecht verbonden met het netwerk en onprettig. Een fietsbrug over de A10 kan hier een goed alternatief zijn en Entrada beter verbinden met de stad.

**Metrohaltes**

Naast deze stadsstraten is de omgeving van de beide metrostations essentieel. Het moet een prettige en veilige verblijfsplek zijn. Wat opvalt in de structuur van de metro is dat de afstand tussen de haltes Spaklerweg en Van der Madeweg groot is. Er zou ruimte zijn voor een extra halte ter hoogte van de Van Marwijk Kooystraat. Op dit moment ligt hier een onderhoudsperron van de metro dat 's avonds in gebruik is en geluidsoverlast veroorzaakt. Als de gebieden rondom deze mogelijke halte tot ontwikkeling komen is het aantrekkelijk te onderzoeken of hier een halte kan worden geopend.


Amstelstroomlaan
Wenckebachweg
Spaklerweg
Joan Muyskenweg
Van der Madeweg
Hoofdinfrastructuur
Hoofdweg
Fietsroute
ontbrekende schakel fiets
In planning
In onderzoek

# INTERN RAAMWERK

In de raamwerkkaarten per deelgebied is het minimale aantal straten aangegeven dat nodig is om de gebieden goed bereikbaar te maken. Vaak is er meer nodig om tot goede bouwblokken te komen. Voor een levendige stad zijn straten van groot belang. De blokmaat is in de huidige situatie zo groot dat je vaak moet omlopen; te voet gaan wordt daarmee niet gestimuleerd.

De uitgangspunten voor de positionering van straten zijn:

- Zo goed mogelijk aansluiten op bestaande routes.
- Toegankelijk maken en verbinden aantrekkelijke plekken: openbare kades en routes naar het water.
- Routes bij voorkeur aan twee zijden actief, dus niet langs de dijken van spoor en snelweg.
- Versterken van de hoofdstraten met adressen: Spaklerweg, Wenckebachweg, Joan Muyskenweg.
- Adressen aan de straat.

**Flexibiliteit in het netwerk**

De positie van nieuwe straten is enerzijds afhankelijk van de context, anderzijds van de functies. Het is niet wenselijk om het netwerk nu helemaal vast te leggen. Op een aantal plekken kan dat, bijvoorbeeld bij de kades, op andere plekken is flexibiliteit nodig om de straat afhankelijk van het plan op de juiste plek te kunnen leggen.

**Aansluiten op de hoofdinfrastructuur**

De Spaklerweg en in de toekomst de Van der Madeweg zijn straten waarbij de doorstroming van (regionaal) verkeer voorop straat. Dit maakt het niet mogelijk om alle dwarsstraten aan te sluiten op de hoofdinfrastructuur. Tegelijk is het belangrijk dat er adressen aan de straat komen die met hun ‘sociale ogen’ de straten sociaal veiliger maken. Ventwegen vergroten de afstand tot de rijweg en daarmee de relatie met de weg.

Aan de westzijde van de Spaklerweg is het uitgangspunt geen ventweg en één straat per deelgebied aansluiten op de Spaklerweg. Dit zijn de bestaande straten Van Marwijk Kooystraat, Pieter Braaijweg en De Flinesstraat. Aan de oostzijde van de Spaklerweg ligt een ventweg die de Ellermanstraat ontsluit. Dit principe kan ook worden toegepast ten noorden van de Ellermanstraat. Voor de Waternetlocatie is een directe aansluiting op de Spaklerweg gewenst. Een ventweg voegt hier niets toe.

De Van der Madeweg wordt in de toekomst gekoppeld aan de afslag van de A2 en wordt daarmee ook een belangrijke doorgaande straat. Een ventweg is hier waarschijnlijk noodzakelijk. Aan de Joan Muyskenweg en Wenckebachweg zijn (naar de huidige inzichten) directe adressen aan de straat mogelijk.

**Ondergrondse infra**

Het netwerk van ondergrondse infrastructuur is de levensader voor bedrijven. Leveranciers leggen hun kabels en leidingen in de openbare ruimte, en bij een toenemend aantal gebruikers hoort ook een fijnmaziger netwerk ondergronds.

**Typering raamwerk**

Hoofdinfrastructuur (Profiel >20m)
Buurtstraat (Profiel min. 20m)
Fijnmazig netwerk (Profiel min. 10m)
Straten buiten plangebied
Spoor



# PROFIELEN HOOFDINFRASTRUCTUUR

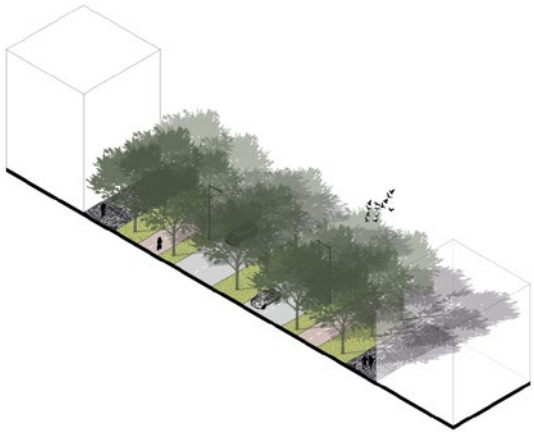
De profielen voor de hoofdassen zijn al aan bod gekomen in de ruimtelijk-economische visie. Uitgangspunt bij alle profielen is het verminderen van verharding, ruimte voor groen en adressen aan de straat.

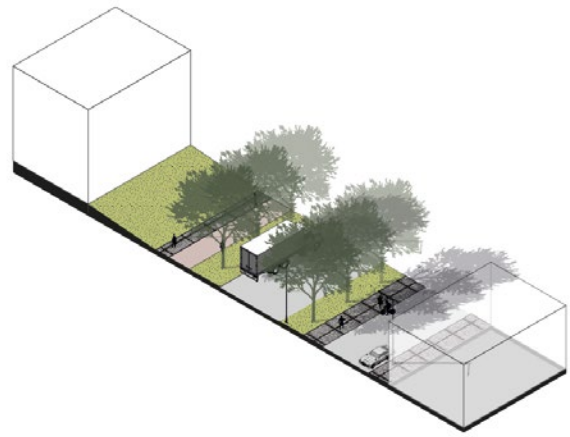
*Spaklerweg*

- groene middenberm
- vrijliggende fietspaden
- bomenrij tussen fietspad en trottoir
- adressen direct aan de straat
- geen ventweg aan de westzijde

*Joan Muyskenweg*

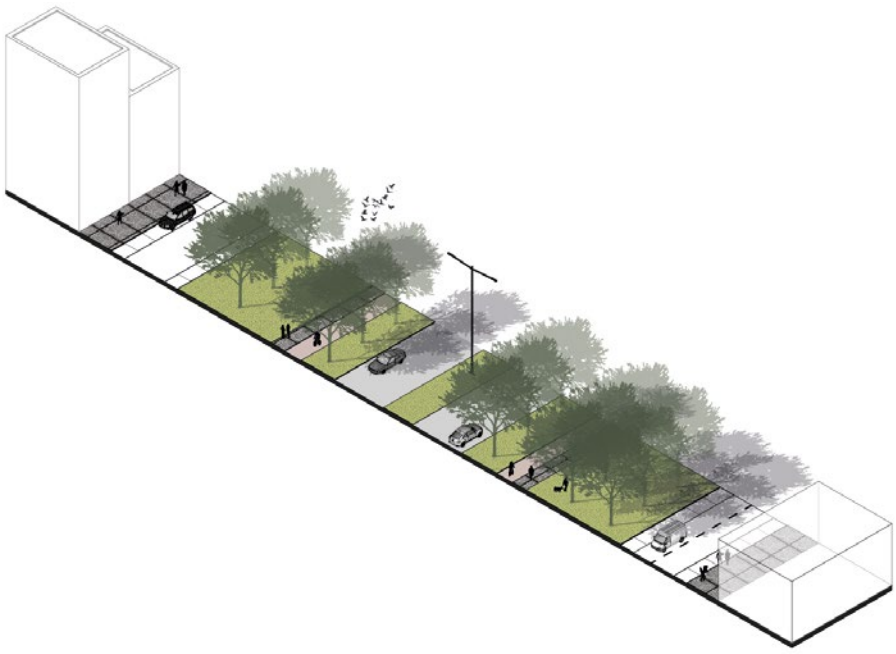
- 1 rijbaan per richting
- vrijliggend fietspad
- brede stoep
- adressen direct aan de stoep, bij voorkeur geen ventweg





*Van der Madeweg*

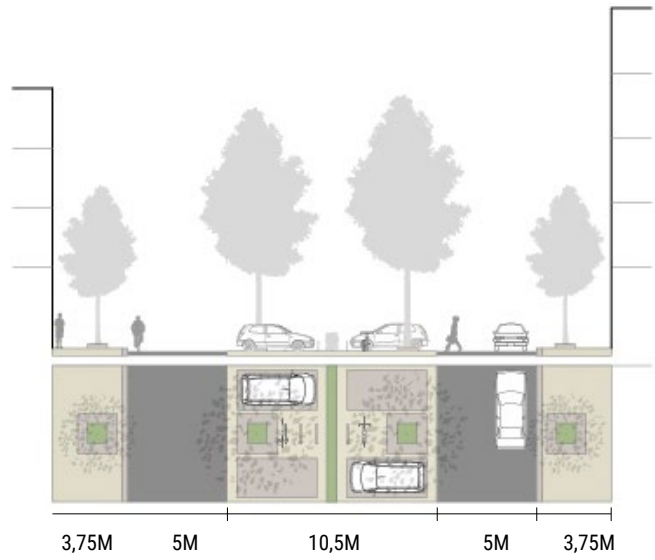
- 1 rijbaan per richting
- groen clusteren met vooral veel groen tussen ventweg en hoofdweg (goed bereikbaar vanaf de bebouwing)
- vrijliggende fietspaden
- adressen aan ventweg



# PROFIELEN BUURTSTRATEN

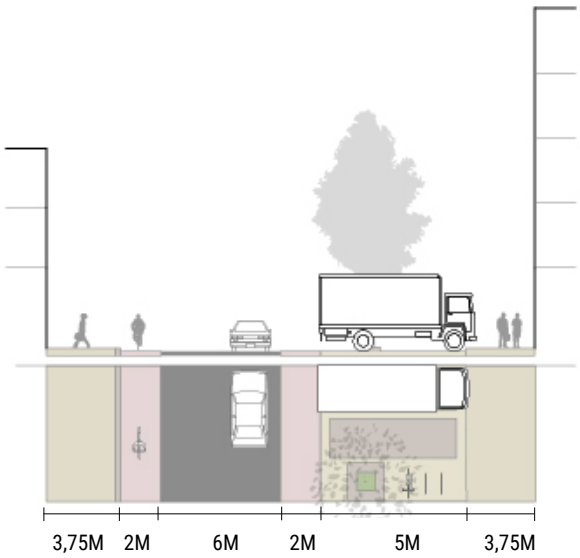
De straten moeten zowel in de Werkstad als in een woon-werkomgeving goed kunnen functioneren. Voor de nieuw aan te leggen doorgaande straten naar het water wordt een maat van minimaal twintig meter voorgesteld. Dit biedt ruimte aan verschillende soorten inrichting: ruimte voor groen, ruimte voor parkeren/manoeuvreren/ laden en lossen, ruimte voor de fietser en een bruikbare stoep. Op die manier zitten langzaam verkeer en werkverkeer elkaar niet in de weg. Bovendien is er daarmee voldoende ruimte in de ondergrond voor kabels en leidingen. De inrichting van de straat kan door de tijd heen worden aangepast, bijvoorbeeld door parkeren om te zetten in groen of te beginnen met een fietsstrook en later een gemengde rijweg te maken. De voorbeelden laten zien dat voor een multifunctioneel profiel net iets meer nodig is dan twintig meter.

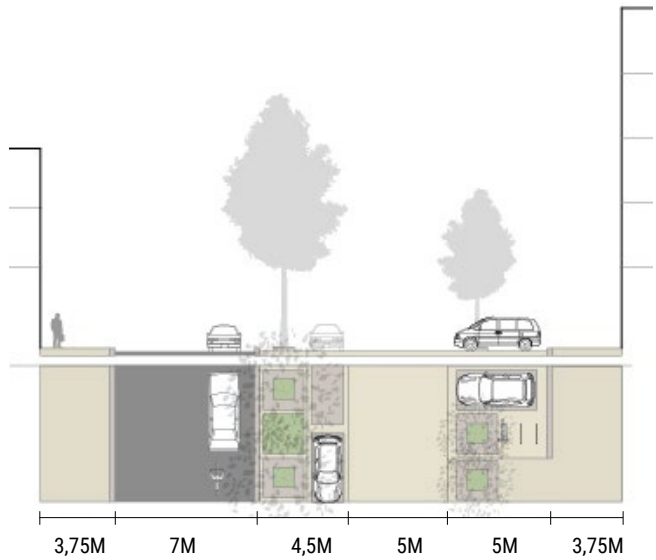
Bestaande gebouwen kunnen soms aanleiding zijn om op specifieke plekken smaller te moeten gaan. Dwarsstraatjes die geen doorgaande functie vervullen, hebben een minimale maat van vijftien meter breed. Deze kunnen ook uitsluitend voor langzaam verkeer zijn.






Amstelvlietlaan (25 meter): parkeren, groen en spelen in de middenberm






Asterweg Amsterdam Noord (24 meter): fietsstroken claimen ruimte voor fietsers



Lonsdalestraat: parkeren en laden en lossen aan de zijkant

# GROEN EN WATER

Groen en water zijn essentieel voor een leefbare stad. De opgave speelt in de openbare ruimte en op de kavel. Openbare kades en nieuw aan te leggen straten dwars op het water bieden ruimte voor groen. In Weespertrekvaart wordt onderzocht of het mogelijk is een nieuwe waterloop aan te leggen.

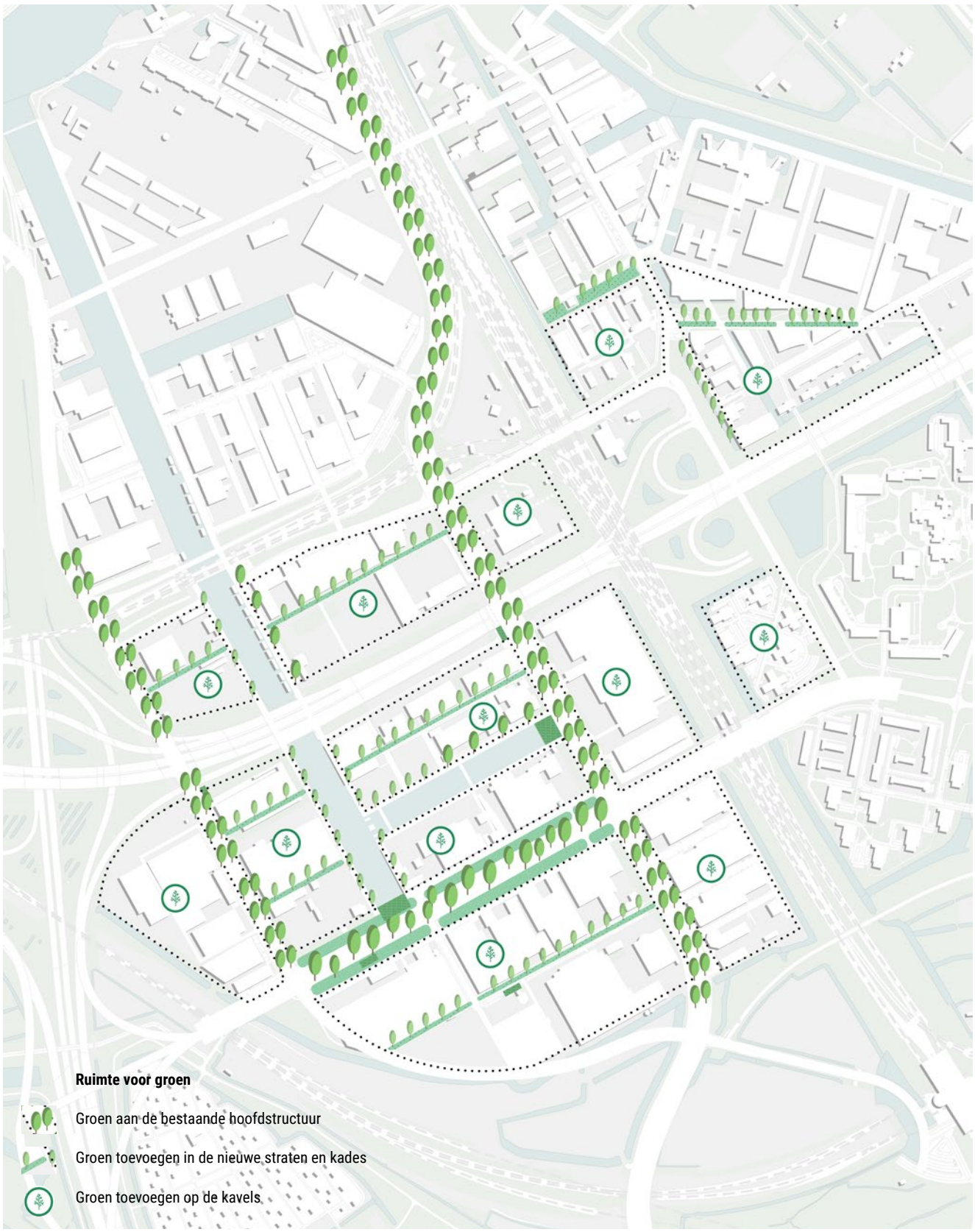
Op de kavel wordt ruimte voor groen gereserveerd. De groene plekken worden gekoppeld aan het raamwerk van straten en zijn openbaar toegankelijk. Groen betekent volle grond, dus niet boven een kelder of garage. Op die manier kan het water in de grond worden opgenomen en kunnen er volwaardige bomen groeien.

wadi: gevuld met water als er waterberging nodig is



polderdak: waterberging op het dak




Ruimte voor groen
Groen aan de bestaande hoofdstructuur
Groen toevoegen in de nieuwe straten en kades
Groen toevoegen op de kavels

