


# Verkenning CNW3 voor SUHA2C

## Osdorpplein/Centrum Nieuw West

Mei 2021

laatste wijziging 28.05.2021

# COLOFON

**Projectgroep**

| | |
|---|---|
| 5.1,2,e | (R&D, Stedenbouwkundige ontwerper) |
| 5.1,2,e | (R&D, Stedenbouwkundige ontwerper) |
| 5.1,2,e | (R&D, Architect, Stedenbouwkundige ontwerper) |
| 5.1,2,e | (R&D, Planoloog) |
| 5.1,2,e | (R&D, Ontwerper openbare ruimte) |

**Opdrachtgevers**

| | |
|---|---|
| 5.1,2,e | (PMB) |
| 5.1,2,e | (PMB) |

**Geconsulteerd**

| | |
|---|---|
| 5.1,2,e | (Stedenbouwkundige, Teamleider gebiedsteam nieuw west, betrokken bij opstellen OvA) |
| 5.1,2,e | (Planoloog, W-team) |
| 5.1,2,e | (Projectleider G&O) |
| 5.1,2,e | (Projectmanager Eigen Haard) |
| 5.1,2,e | (Architect Sputnik) |

Voorzieningen overleg CNW

5.1,2,e (Kwaliteitstafel Nieuw West)

**Productiedatum**

28 mei 2021

Gemeente Amsterdam

# INHOUDSOPGAVE


| | | |
|---|---|---|
| A. | Aanleiding | 4 |
| B. | Opgave en werkwijze | 5 |
| C. | Stedelijkheid en karakteristiek | 6 |
| D. | Verdieping planhistorie: van Osdorpplein naar Centrum Nieuw West | 12 |
| E. | Openbare ruimte en Groen | 16 |
| F. | Programma en functies | 20 |
| G. | Bereikbaarheid en verbinden | 23 |
| H. | Eigenaarschap en strategie | 26 |
| I. | Visie CNW3 | 28 |
| J. | Kader SUHA2C | 33 |

# A. AANLEIDING

## AANLEIDING

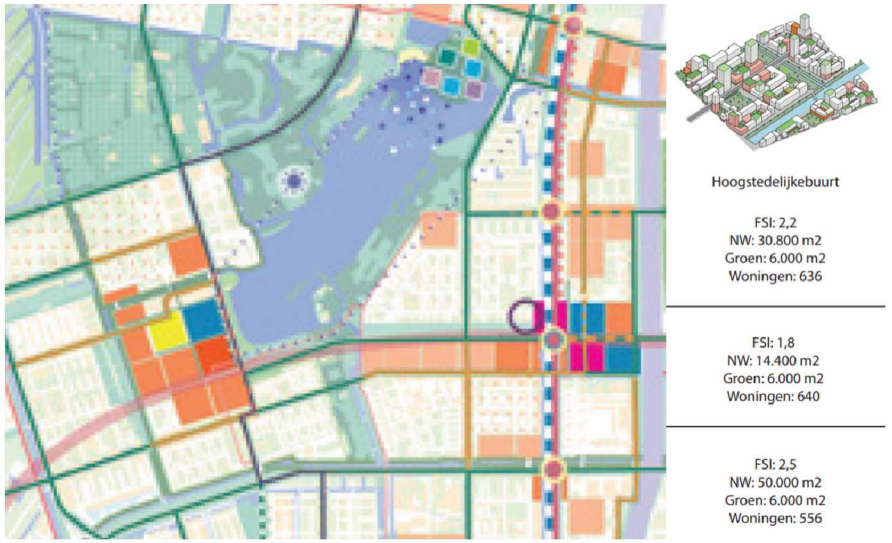
In november 2021 is door de CRKcie 3B negatief geadviseerd op de conceptaanvraag voor het nieuwbouwplan Suha2c van architect Studio Sputnik in opdracht van Eigen Haard.

De commissie herkende in het bouwplan zelf niet de geambieerde verbindende kwaliteiten tussen twee ruimtelijke systemen (geïntensiveerd centrum stedelijk vs tuinstedelijk ontspannen) en vond in die zin ook de onderliggende bouwenvelop van onvoldoende kwaliteit. Bovendien ontbrak het volgend de commissie aan een visie voor de ruimere ruimtelijke context als beoordelingskader voor dit bouwplan en als motivator voor een beoogde hoge dichtheid.

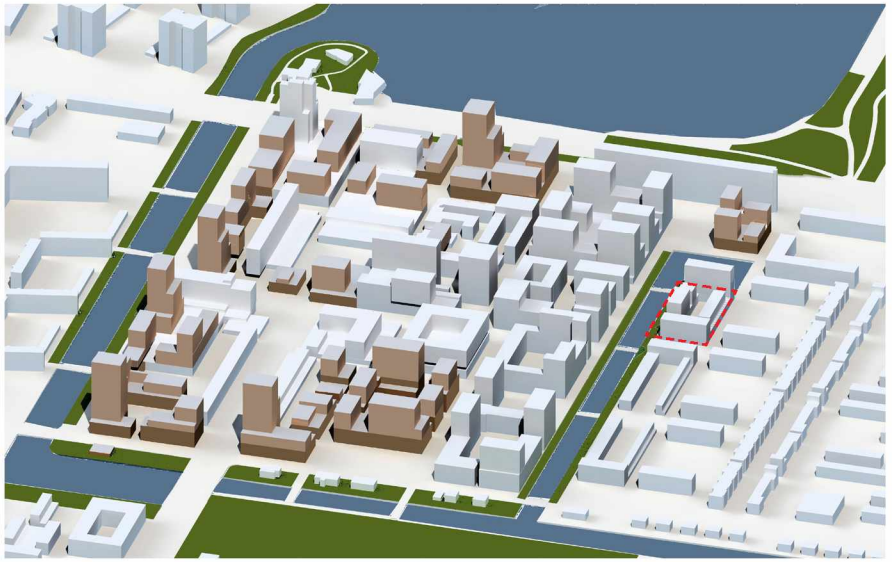
Locatie suha2c ligt ten zuiden van de te graven nieuwe Osdorpergracht en zou, geredeneerd binnen het bestemmingsplan en SP CNW fase 1, daar (van west naar oost) het derde ontspannen bouwblok worden.

Mede ingegeven door de in de OvA bepleitte uitbreiding van het hoogstedelijke milieu van CNW in zuidelijke richting, de aanwijzing van Osdorpplein als derde subcentrum van Amsterdam alsmede de reservering voor de oost-west metrolijn met halte direct zuidelijk van Suha2c willen zowel gemeente als Eigen Haard in dit bouwplan een hogere dichtheid realiseren dan beoogd in het vastgestelde ontwikkelkader.
p
In lijn met het advies van supervisor adviseerde de CRK commissie 3B om een visie op te stellen voor de uitbreiding van CNW in zuidelijke richting en een daaruit afgeleide aangepaste bouwenvelop te formuleren en daarmee het volgende bouwplan Suha 2c van een context en beoordelingskader te voorzien.

Voorliggende verkenning is de uitwerking van dit pleidooi.




Locatie SUHA 2C

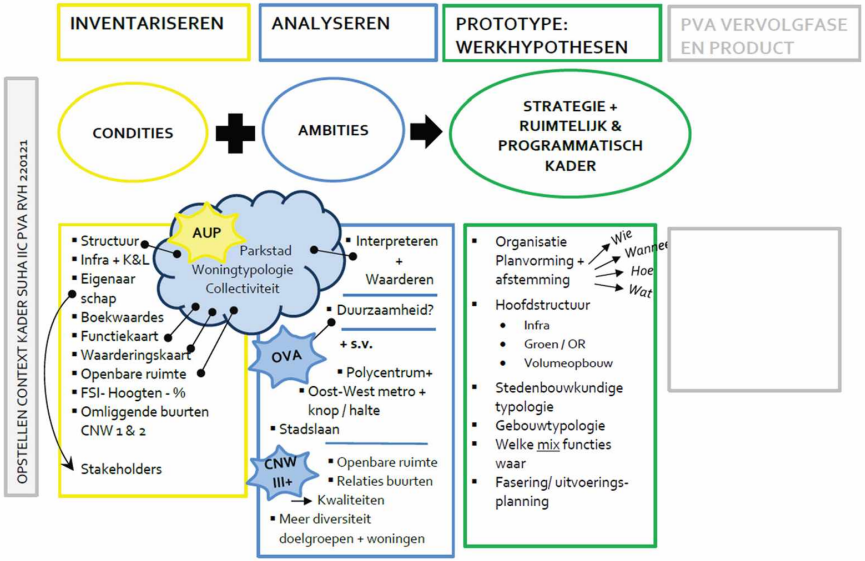


# B. OPGAVE EN WERKWIJZE

## OPDRACHT EN WERKWIJZE

Deze verkenning heeft niet de pretentie een voldragen ruimtelijk programmatische visie voor de volgende, derde fase van uitbreiding van CNW te zijn, waarover maatschappelijke en politieke consensus is bereikt. Dat vraagt een uitgebreider, zorgvuldiger en lang lopender planproces. Daar zal een op te stellen Investeringsnota invulling aan geven.

Wat deze verkenning wel beoogt te zijn is een inventarisatie en analysen van enerzijds bestaande context en condities, anderzijds geformuleerde ambities in gedragen en vastgestelde beleidsdocumenten, die samen richting geven en bepalend zijn voor ontwikkelmogelijkheden. Aangevuld met een aanzet tot een visie op de doorontwikkeling van CNW in zuidelijke richting en een realistische en plausibele bandbreedte en fasering van ruimtelijke en programmatische ontwikkelmogelijkheden bij transformatie van dit deel van Osdorp, tot aan de Calandlaan.




Binnen een beperkte doorlooptijd zijn door een compact ambtelijk team van stedenbouwkundigen, landschaparchitect en planoloog, met consultatie van betrokken experts relevante aspecten als stedelijkheid en demografie, cultuur en karakteristiek, openbare ruimte en groen, programma en functies, bereikbaarheid en verbinden én eigenaarschap en strategie op context, ambities en kansen in kaart gebracht.

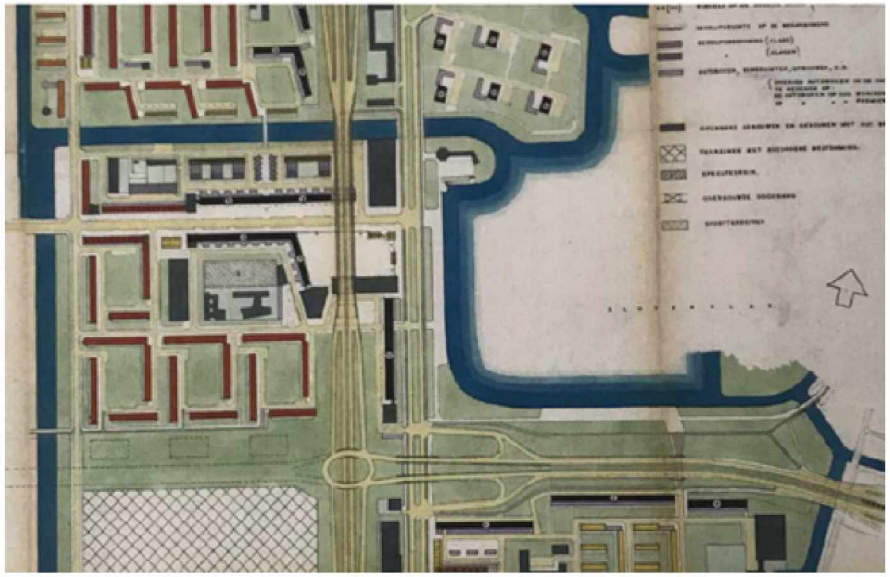
Dit heeft voeding opgeleverd voor ruimtelijke modellen waarbij mate van (hoog)stedelijkheid en actieve dan wel faciliterende grondpolitiek variabelen zijn, waarmee de denkbare bandbreedte én fasering van ontwikkeling is gedefinieerd.

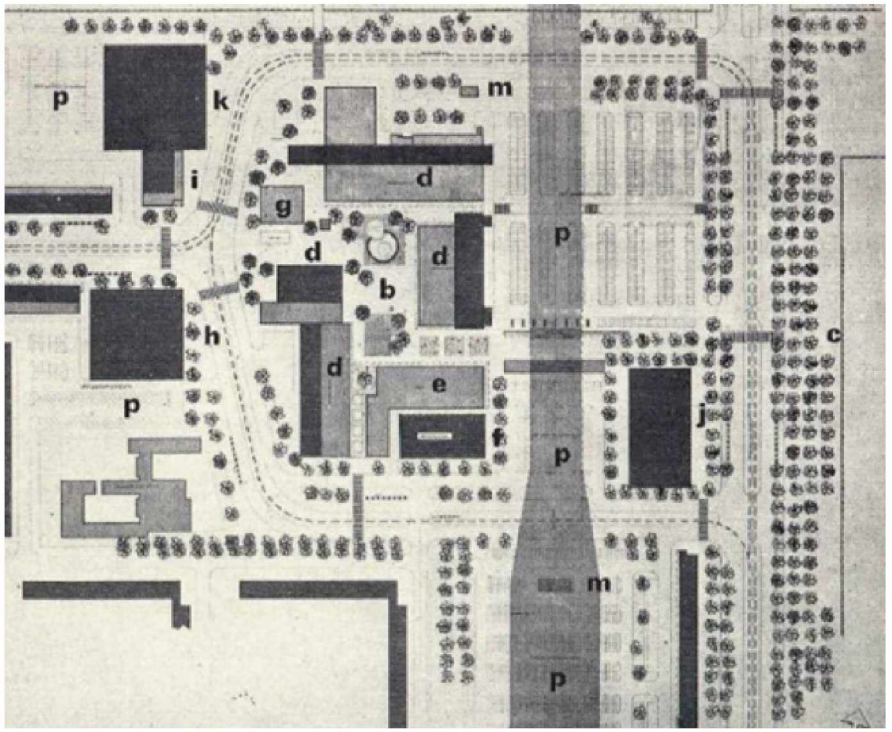
Ten slotte is een aanzet tot een concept-bouwenvelop gemaakt voor een bouwplanontwerp voor Suha 2c dat een opmaat is tot doorontwikkeling van CNW fase 3 in de toekomst, maar zich in de komende decennia ook passend verhoudt tot de bestaande context.

# C. STEDELIJKHEID EN KARAKTERISTIEK

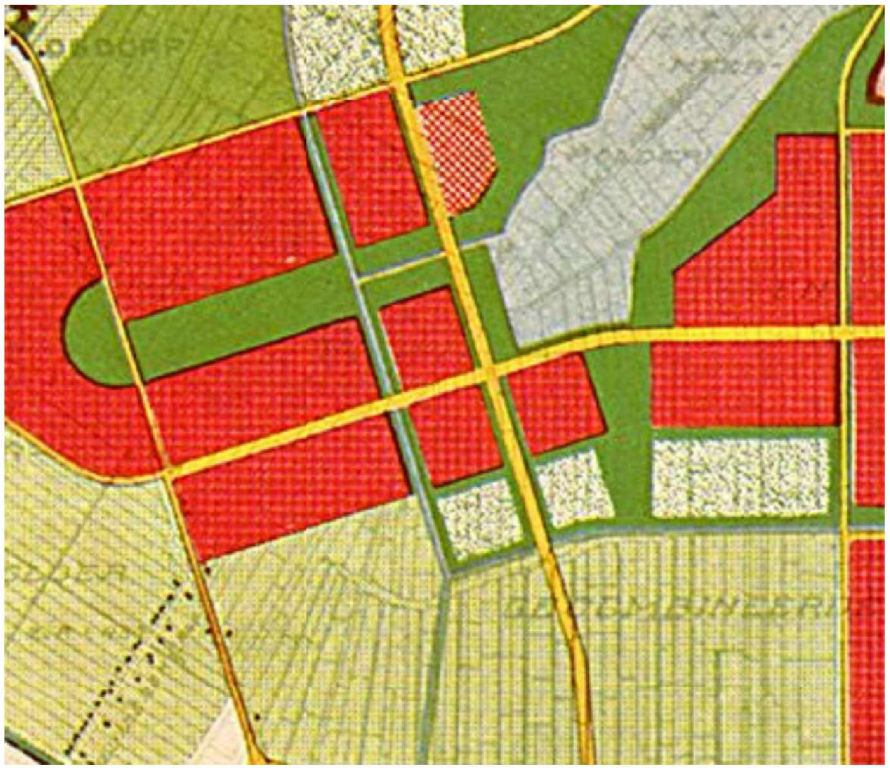
## 1. Context en condities

Het wijkwinkelcentrum Osdorpplein is gebouwd in de jaren ‘60 als modernistische compositie rond het Lammetjesplein. Het was daarmee de uitbreiding van het buurtcentrum Tussenmeer. Beide centra waren gescheiden van de Sloterplas door een reservering voor een opgetilde snelweg die de Amsterdamse haven met Schiphol zou verbinden en een riante groene oever, later ingevuld met o.a. De Meervaart.





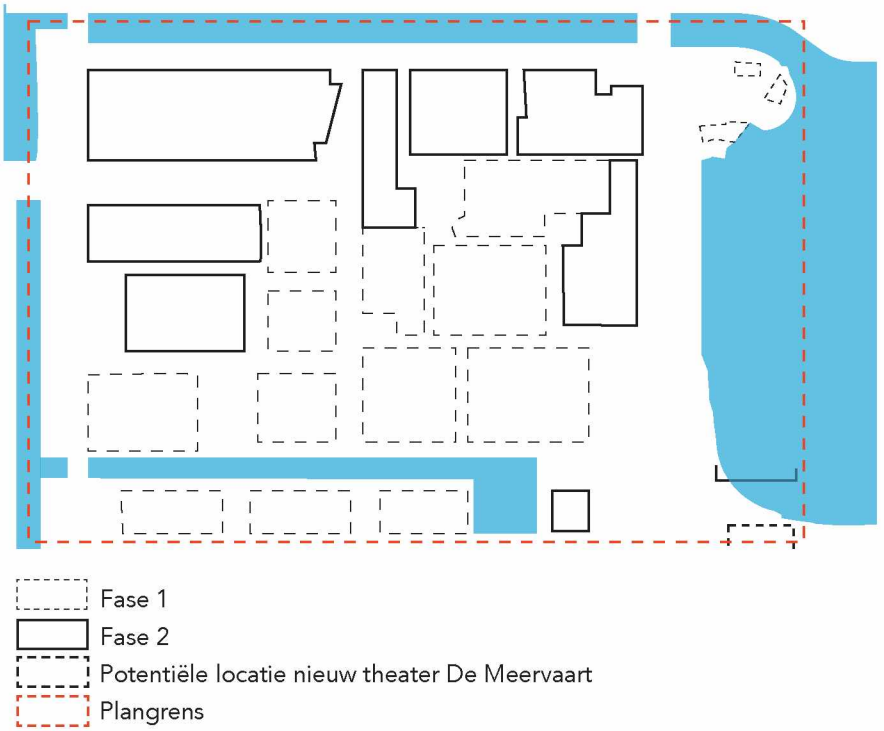
In de AUP kaarten voor Osdorp was slechts sprake van een abstract bouwveld in de noordwest oksel van de snelweg haven-Schiphol en de doorgetrokken Lelylaan.



De visie op Osdorpplein als centrum heeft zich afgelopen decennia flink ontwikkeld. Na de stap van buurtcentrum naar wijkcentrum is het in de jaren 80 uitgebreid richting Sloterplas en zuiden met een  bajonetachtige openbare ruimte structuur en is er ook geknutseld aan de bebouwing rond het Lammetjesplein. Overdekte passages en mini malls zijn hiervan het resultaat. Deze eeuw is met fase 1 CNW een stap gezet naar serieuze verstedelijking met de introductie van een gridstructuur en gesloten bouwblokken in hoge dichtheid. Doorgezet in het recent ontwikkelde plan voor CNW fase 2 waarin het centrum als bastion is gedefinieerd binnen een carre van grachten (waaronder de Nieuwe Osdorpergracht). Voor de invulling worden extensieve AUP woon-structuren vervangen door samengestelde bouwblokken rond opgetilde collectieve tuinen en wordt de ingezette grid-structuur verder uitgebouwd. Met name veel wonen wordt in deze fasen toegevoegd met een netto FSI van tussen de 4,0 en 4,5. Hiermee groeit het wijkcentrum uit tot stadsdeelcentrum.

Voor de locatie Suha2C valt op dat het ontwikkelvolume bepaald is in de kaderstelling CNW fase1, maar de locatie en het ontwikkelmoment fase 2 raken, met hogere ambities qua programomvang en FSI. Verder meet de locatie 80 x 38 meter. Een incourante blokmaat die, in hoge dichtheid, de in CNW fasen 1 en 2 courante stedenbouwkundige typologieen van gesloten eb samengesteld bouwblok lastig maken.

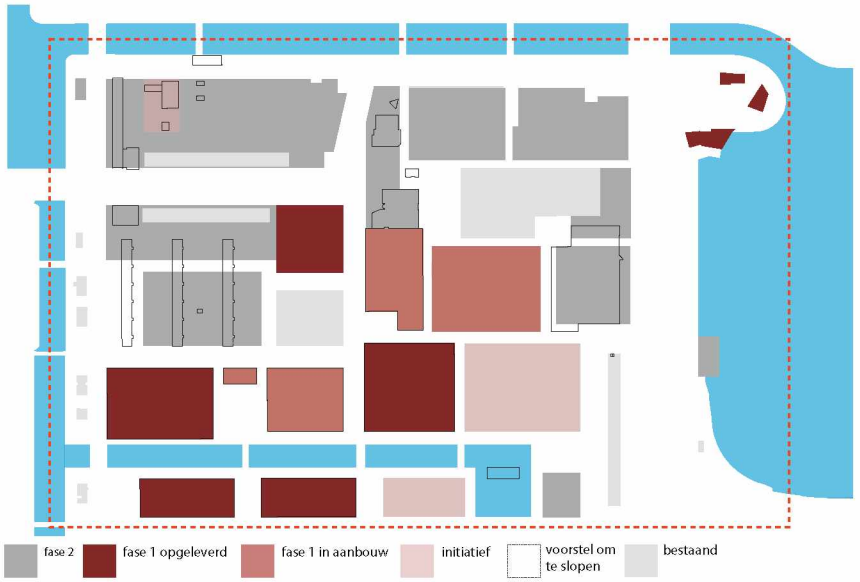




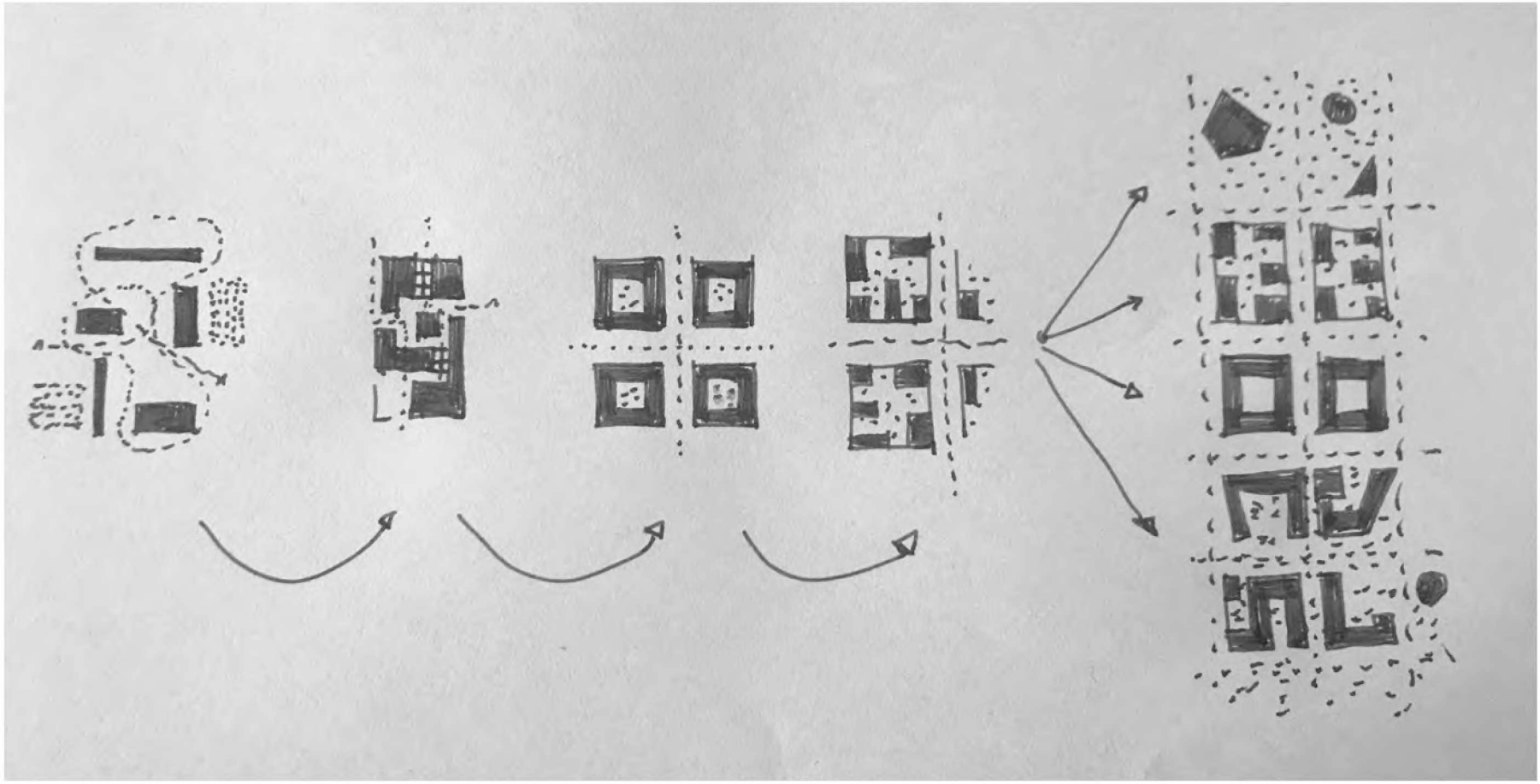
Het veld tussen centrum en Calandlaan is de afgelopen halve eeuw ook een aantal keren van gedaante gewisseld. Aanvankelijk was hier sprake van twee traject reserveringen voor bovengenoemde (snel)wegen én een voorzieningenstrook aan de Calandlaan. In de jaren 80 zijn de infrazones bebouwd door corporaties Eigen Haard en Ymere met adequate maar weinig ambitieuze volkshuisvesting. Eerder is in de jaren 70 aan het zuidelijkst deel van de Meer en Vaart de zaagtand studentenflat van De Key gebouwd, op de hoek met de Calandlaan begin jaren 90 aangevuld met het fiets-stal paviljoen van architect 5.1,2,e

De voorzieningen strook is getransformeerd tot een campus-achtige setting met maatschappelijke gebouwen (Caland college, sportcentrum, basisschool) en particuliere woningen in lage dichtheid (3 urban villa's en kleinschalige composities grondgebonden woningen) in het groen.






De huidige ontwikkelingen

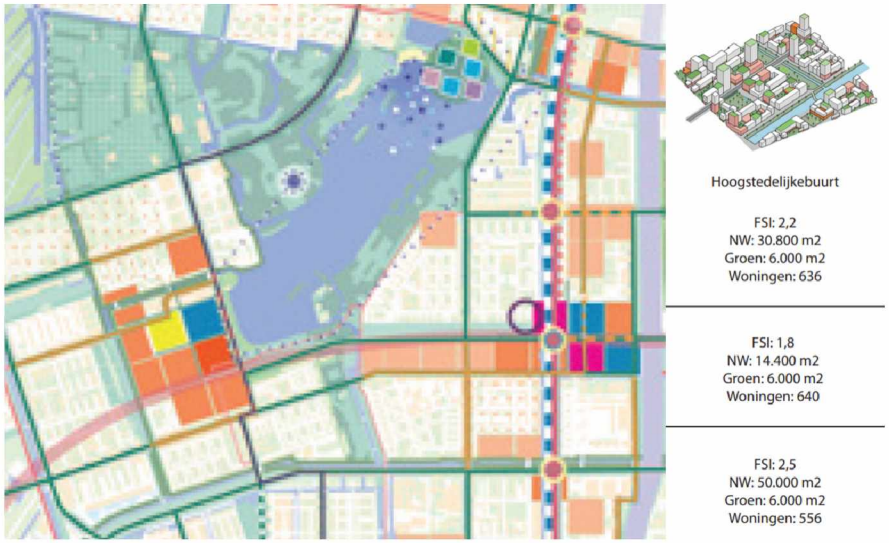


Opeenvolgende stedenbouwkundige typologieen CNW & opties toekomst binnen grid

## 2. Ambities

De Omgeving visie Amsterdam in de maak promoveert Osdorpplein tot één van drie stedelijke sub-centra van Amsterdam. En bepleit daarmee een uitbreiding van de ingezette centrumontwikkeling zuidwaarts tot aan de Calandlaan. Daarbij hoort ook een verdere intensivering met hoogstedelijke dichtheden (bruto FSI 2,0- 2,5 / netto FSI tussen 4 en 5). Daarbij worden vooral véél woningen voor meer stedelijk georiënteerde kleine huishoudens toegevoegd. Ook uitbreiding van culturele en maatschappelijke (educatieve?) functies en een toevoeging van veel werkmeters (kantoor en maakbedrijven) moeten van Osdorpplein een aantrekkelijk en aannemelijk centrum maken. Realisatie van de oost-west metrolijn op het trace Lelylaan met een halte ter plekke van deze centrumuitbreiding is rond 2050 voorzien en voorziet deze centrumontwikkeling van passende OV bereikbaarheid.

Serieus werk maken van het omvormen van de Lelylaan naar stadslaan en de Calandlaan naar stadsstraat zijn ambities in de OvA die deze centrumuitbreiding raken en voeden.





Hoogstedelijkebuurt

FSI: 2,2
NW: 30.800 m2
Groen: 6.000 m2
Woningen: 636

FSI: 1,8
NW: 14.400 m2
Groen: 6.000 m2
Woningen: 640

FSI: 2,5
NW: 50.000 m2
Groen: 6.000 m2
Woningen: 556

## 3. Kansen

- De al ingezette centrumontwikkeling, het SP CNW2 én de ambities in de OvA maken het aannemelijk en aantrekkelijk dat het gebied ten zuiden van Suha2C, tot en met de Calandlaan, de komende decennia zal transformeren tot een gemengde hoogstedelijke stadswijk.
- Doortrekken van het in CNW ingezette ontwikkelgrid zuidwaarts is kansrijk en laat flexibiliteit voor toekomstige programmatische én blok/gebouw typologische keuzevrijheid.
- De te graven Nieuwe Osdorpergracht zou in de toekomstige setting niet zozeer als begrenzing van het bastion centrum moeten worden geinterpreteerd, maar als een aantrekkelijke organiserende openbare ruimte structuur binnen een omvangrijker centrum. Dit heeft consequenties voor het ontwerp én de programmering van de aanliggende bebouwing én voor de openbare ruimte.

# D. VERDIEPING PLANHISTORIE: VAN OSDORPPLEIN NAAR CENTRUM NIEUW WEST

## CULTUUR EN KARAKTERISTIEK SPECIFIEK

### 1. Context en condities

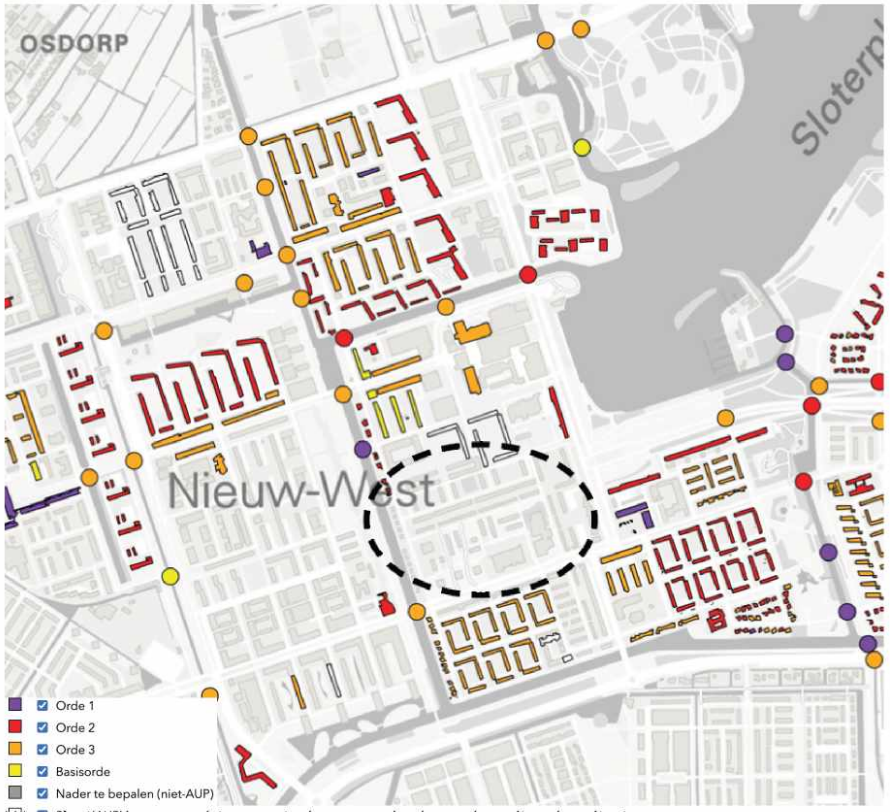
**AUP-waarderingen**

De overgebleven bouwwerken van AUP zijn vooral te vinden aan de randen van het Osdorpplein/CN. Aan de randen van de Hoekenesgracht staan tweelagen villa's die zijn gesitueerd tussen veel groene ruimte. Ze zijn kleinschalig en vormen een contrast in bouwhoogte met de gebouwen in de omgeving. Aan de noordkant van Osdorpplein/CNW staan bruggen en het voormalig KPN-gebouw die een bepaald karakteristiek hebben. Aan de Sloterplas verijst de flat van stal, de Anslijnflat die als markantpunt voor de omgeving functioneert. Vervolgens, horen de reeks flatgebouwen ten zuiden van de Cornelis Lelylaan inclusief de gebouwen rondom De Osdorperhof ook bij de AUP-erfenis. De bovenstaande bouwwerken hebben een waardevolle architectonische en stedenbouwkundige betekenis conform de Welstandnota Schoonheid van Amsterdam. In tegenstelling tot Osdorpplein/CNW heeft het gebied ten zuiden van Nieuwe Osdorpergracht tot en met Pieter Calandlaan geen gebouwen die bij AUP horen. Ze zijn in een latere periode dan AUP gebouwd en worden niet als AUP-waardig aangegeven.

Verder zijn er een paar AUP-idiomen die van belang zijn voor de ontwikkeling van fase 3. Deze idiomen zouden invloed kunnen hebben op de ontwikkeling van Suha-2c en Bladergroen. Zie schema's bladzijde 13 .

**Fase 3**

In fase 3 liggen de gebouwen verspreid in het groen in open bouwblokken binnen bepaalde ruimtelijke clusters. De gebouwen hebben tuinstedelijk karakter. De verhouding is ongeveer 60% groen en 40% bebouwing. De bebouwing bestaat uit grondgebonden- of portiekwoningen, variërend van twee tot vier bouwlagen. Op sommige plekken staan ook appartementen in vijf lagen (ten noorden van Pieter Calandlaan). De meeste gebouwen hebben openbare binnenterreinen behalve de grondgebonden woningen. Ze hebben privétuinen. De clusters direct ten westen van de 'Meer en Vaart' vormen een overgangszone tussen het tuinstedelijk cluster ten

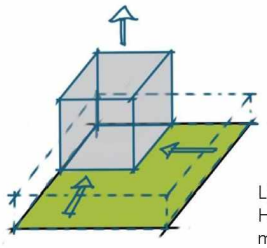



*Waarderingskaart architectonisch en stedenbouwkundige kwaliteit, Schoonheid van Amstedam, (Welstandnota)*

zuiden van de Cornelis Lelylaan (De Osdorperhof en omgeving) en het tuinstedelijk cluster direct ten oosten van Hoekenes waar Calandlyseum en Sportcentrum Caland zijn gesitueerd. Dit cluster vormt een 'campus zone' waarbij de gebouwen ondergeschikt staan ten opzichte van de groene ruimte.

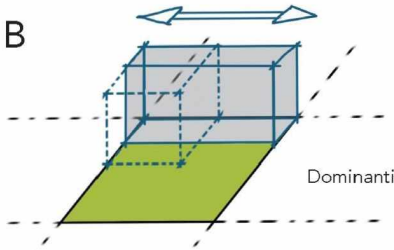
Parkeren vindt op maaiveld in de openbare ruimte plaats. Ze domineren bij sommige plekken de aanwezigheid van de groene ruimte.

A



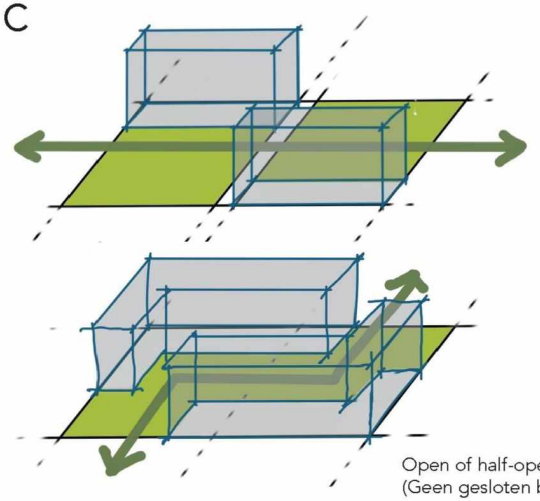
Licht-lucht en ruimte.
Het programma wordt geconcentreert om meer ruimte te creëren op maaiveldniveau.

B



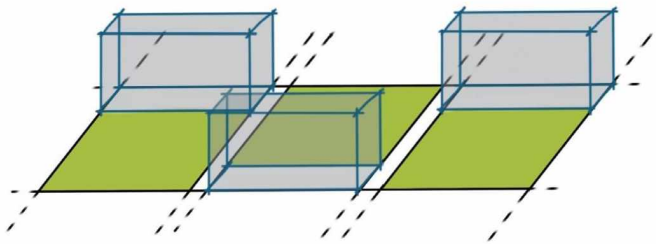
Dominantie van de horizontale geleiding.

C



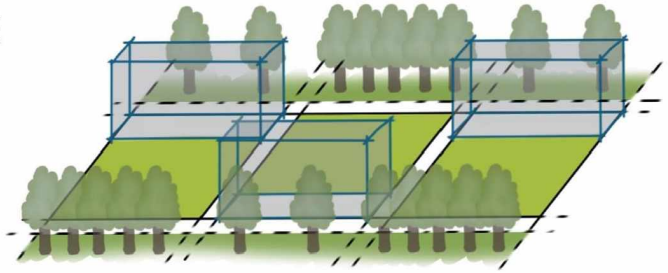
Open of half-open blokken.
(Geen gesloten blokken)

D



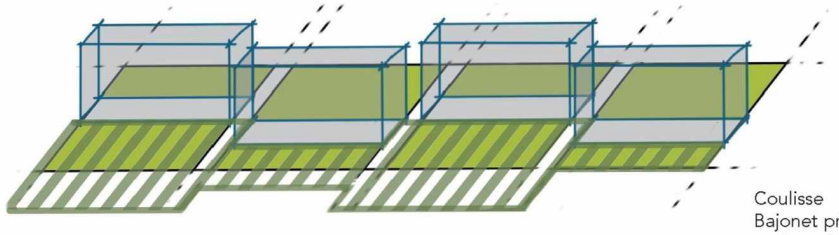
Ritmiek.
Repetitie in maten (breedte, diepte en hoogte), composi-tie van de blokken en aftsand tussen bebouwing

E



Lommerijk.
Groene omgeving.

F



Coulisse
Bajonet principes, de wegen en (openbare ruimtes) zijn nooit kaarsrecht

## 2. Ambities

### Stadskernen in relatie tot de Omgevingsvisie van Amsterdam

Het plan voor Osdorpplein/CNW past in de plannen van de Omgevingsvisie Amsterdam 2050, die nu ter inzage liggen. Amsterdam heeft de ambitie van een centrale stad over te gaan naar een stad met meer kernen. CNW is één van die kernen en wordt daarmee een nog levendiger stadscentrum. Ook het bouwen van nog zo'n 1.250 woningen draagt bij aan de doelstellingen van de omgevingsvisie. Om deze ambitie te doen slagen is een goede bereikbaarheid via openbaar vervoer (OV) en fiets essentieel. De geplande nieuwe metrolijn (west-oostlijn) biedt hier kans voor de toekomstige ontwikkeling van Osdorpplein/CNW en omgeving.

### Stip op de horizon

CNW wordt een dynamisch centrumgebied, omringd door groene singels. Het is goed bereikbaar zowel te voet, op de fiets en per OV of auto. De openbare ruimte is comfortabel en aantrekkelijk. Smalle straten komen uit op levendige pleinen en de grachten die in het groen liggen rondom het gebied. De inrichting van de openbare verloopt geleidelijk van kleur, van grijs/bruin (steen) naar groen (natuur), zodat het centrum natuurlijk overloopt in de omringende buurten. Het gebied is afwisselend ingericht, variërend van gezellige drukke plekken, waar mensen elkaar ontmoeten, naar woonplekken in de luwte. Bewoners en ondernemers worden met elkaar verbonden in de openbare ruimte. Zij geven kleur en levendigheid aan het straatbeeld. Wie je ook bent en waar je ook vandaan komt, CNW ontvangt je met open armen en je voelt je snel thuis in het levendige en rijk gemengde stadscentrum. Het wordt een gewilde ontmoetingsplek, waar mensen graag 'blijven hangen' om op een aangename manier tijd met elkaar door te brengen. Er is op veel plekken iets verrassends te ontdekken.

### Dichtheden

Conform de verdichtingsopgave zoals is beschreven in de Omgevingsvisie van Amsterdam, is Centrum Nieuw West onder gemengde stadsbuurten verdeeld. Dat wil zeggen dat het gebied een redelijk hoge dichtheid heeft, ruimte voor niet-wonen, vooral in plinten en af en toe een groter gebouw, groen in parkjes en langs watergangen.

Er wordt in het gebied een nieuwe stedelijke kwaliteit toegevoegd door verdichting langs de doorgaande straten en lanen. Daarmee worden het sociaal veilige straten en lanen met ruimte voor publieksfuncties en vormen ze vanzelfsprekende verbindingsroutes in het gebied zelf en met de gebieden eromheen. Daarnaast is er in deze bestaande stadswijken een verdichtingsopgave in en rondom stedelijke centra en in de omgeving van ov-knooppunten. Tegenover gerichte verdichting staat behoud van bestaande luwe en groene kwaliteiten in andere buurten.

Om een beeld te krijgen in de intensiteit van ruimtegebruik in een gebied wordt Floor Spaceindex (FSI) gebruikt. De FSI geeft de verhouding aan tussen het bebouwde bruto vloeroppervlak en de oppervlakte van het terrein. Een gemiddelde FSI voor het Centrum Nieuw West in het algemeen is ongeveer 2. Voor Osdorpplein/CNW-fase 1 en 2 is de gemiddelde FSI tussen 4-5.

In verband met de strategische ligging van de locatie Suha 2c-Bladergroen (aan de grens tussen fase 1-2 en fase 3), wordt een passend FSI onderzocht. Een FSI tussen 3 en 3,5 voor beide kavels is denkbaar.

### Bouwhoogtes en bouwtypologie

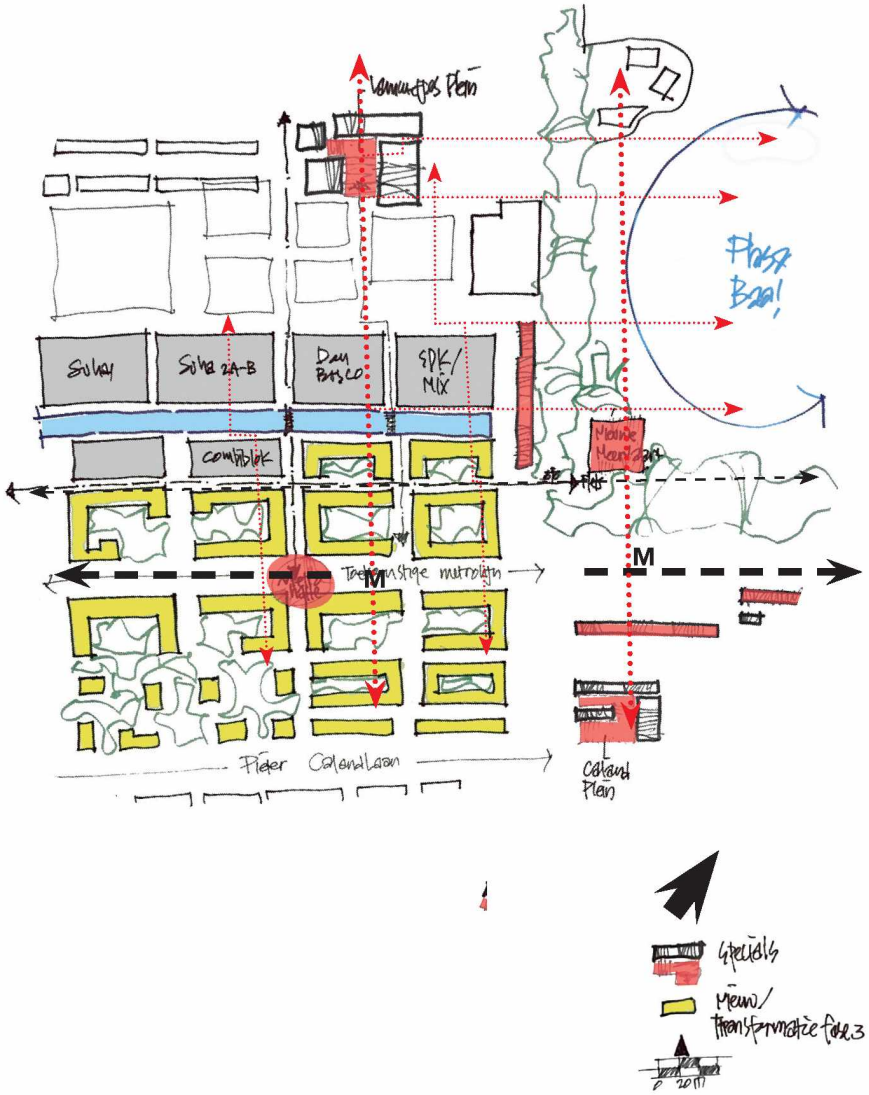
De bestaande bouwhoogtes is het vertrekpunt. De grondgebonden gebouwen hebben een bouwhoogte van circa 6-14 meter (2-4 bouwlagen). De kleinschalige appartementen op sommige plekken hebben een bouwhoogte van circa 16 meter (5 bouwlagen) en de gesloten bouwblokken met openbaar binnenterrein hebben een bouwhoogte van circa 31- 37 meter (10-12 bouwlagen). Rondom de OV-knooppunt is een mogelijkheid om de gebouwen te realiseren tot 40 meter en bij sommige plekken zelfs tot 60 meter. Een maximale bouwhoogte is 65 meter inclusief de nutsvoorzieningen op het dak (circa 20 bouwlagen) om aan de bestaande hoogbouw in Osdorpplein/CNW te refereren (Mirador). De bouwhoogte hoger dan 60 meter komt niet voor in CNW en omgeving. Dit is in verband met de verhouding tussen de massa van de hoge gebouwen en de groene ruimte er omheen. Daarnaast moet er een heffing voor het Luchthavenindelingsbelsuit (LIB)-Schiphol worden aangevraagd bij het realiseren van de gebouwen vanaf 60 meter hoog De ambitie is om het

gebied te verdichten met een respect voor de natuur en groen.

Voor de bouwtypologie geldt ook hetzelfde als de bouwhoogte, waarbij de bestaande bouwtypologie het vertrekpunt is voor de transformatie. Denk bijvoorbeeld aan: grondgebonden woningen, portiek en appartementen. Een verdichting rondom de OV-knoppunt biedt kansen voor het introduceren van een andere bouwtypologie. Denk bijvoorbeeld een combinatie van bovengenoemde bouwtypologie: grondgebonden woningen of portiek woningen in combinatie met appartementen. Het is belangrijk om het groene karakter van de omgeving te blijven ervaren vanuit het gebouw. Een open of half-open bouwblok is hier goed van pas.

### 3. Handvaten

- Het doorzetten van de gridstructuur vanuit fase 1-2 naar fase 3.
- Suha2c en Bladergoren blokken sluiten goed aan bij de horizontale gestrektheid van de bestande bouwblokken (Suha1 en Combiblok) volgens één van de AUP-idiomen.
- Het toepassen van een open of half-open bouwblok waardoor de interactie tussen het binnenterrein van de bouwblokken en de openbare straat aanwezig is.
- Levendige plint met zoveel mogelijk voordeuren aan de openbare straat.
- Maximale bouwhoogte is niet hoger dan de bouwhoogte van Anslijnflat (38 meter)
- FSI 3-3,5 voor beide kavels samen, inclusief OR ertussen.
- Een overgangslocatie tussen fase 1-2 naar fase 3
- Parkeren wordt ondergronds, halfverdiept tot max 1,5m boven het maaiveld of op het maiveld tot max. 1 laag (3 meter) opgelost. Dit is inclusief de eventuele gronddekking (min. 1m) voor 2e orde grotte bomen in het binnenterrein.




*Visiekaart fase 3*

# E. OPENBARE RUIMTE EN GROEN

## 1. Context en condities

In de stedenbouwkundige structuur van de Westelijke Tuinsteden is heel mooi het samenspel zichtbaar tussen de waterstructuur, de wegenstructuur en groenstructuur. Wegen en water waren al langer verbonden maar voor het eerst werd ook het groen als volwaardig onderdeel meegenomen in de stedenbouwkundige planvorming en daarmee als belangrijke randvoorwaarde gezien voor een volwaardige woonomgeving.

Dit samenspel voltrekt zich door alle schaalniveaus heen. Vanuit de grote lijnen en vlakken van het voormalige veenlandschap, via wijken en buurt uiteindelijk tot in de straat. Voor de groene openbare ruimte heeft dit geresulteerd in een duidelijke hiërarchische structuur van landschap naar Sloterplas en via langgerekte groengebieden en grachten naar parken en sportterreinen en uiteindelijk naar groene hoven en tuinen. Zoals in onderstaand kaartje met de situatie van rond 1985, duidelijk wordt.

In een groot deel van de Westelijke Tuinsteden is de oorspronkelijke stedenbouwkundige compositie en hiërarchie nog zeer duidelijke aanwezig. Voor het oostelijk deel van Slotermeer, een groot deel van Slotervaart, de Sloterplas en het Sloterpark en de buurtjes Wijsgerenbuurt en Torenwijk is het belang van het behoud zo groot dat de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed deze heeft aangewezen als wederopbouwgebied van Nationaal Belang.

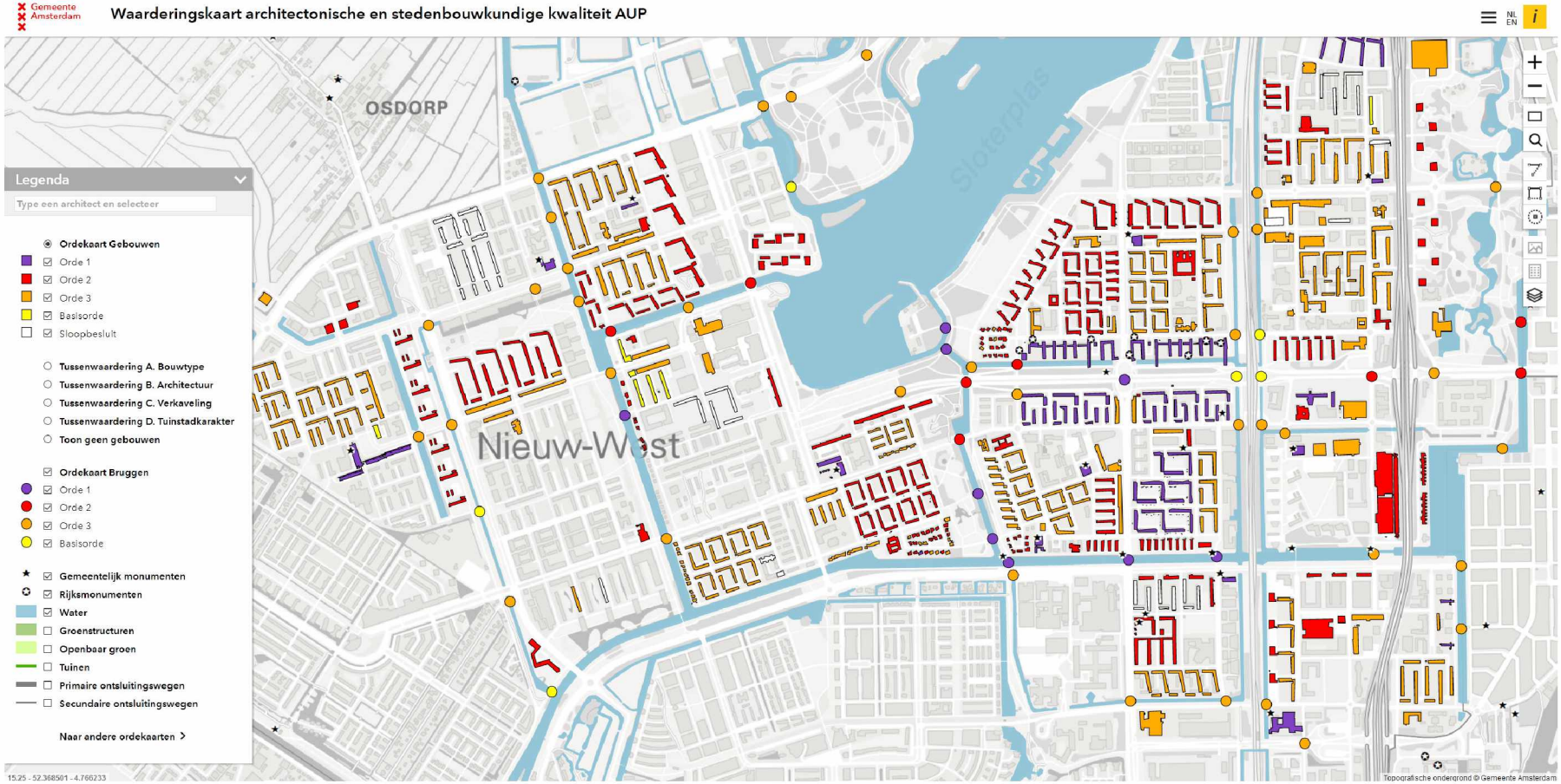
Kaart E.2 laat zien welke kernkwaliteiten voor deze gebieden zijn benoemd als uitwerking van de Visie Erfgoed en Ruimte. Alhoewel deze kernkwaliteiten niet gelden voor heel Nieuw West zijn met name de hiërarchische groen- en waterstructuur en de aanwezigheid van grotere en kleinere groengebieden wel als zodanig aan te wijzen. Ook de karakteristieke herhaling van bouwblokken is een kwaliteit die ook nog geldt voor een deel van Osdorp Midden en 5.1,2,e zoals de waarderingskaart architectonische en stedenbouwkundige kwaliteit laat zien.




*Afb. E.1*



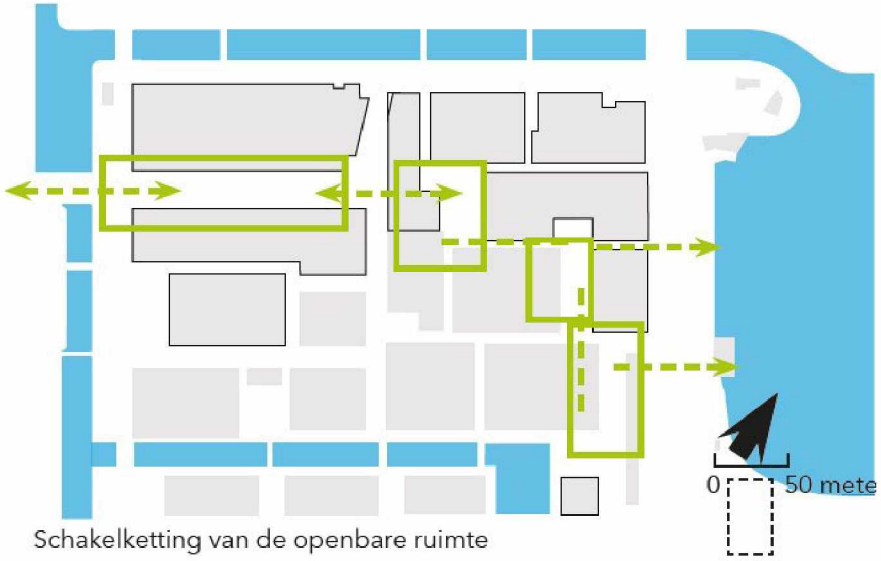

*Afb. E.2*


Gemeente Amsterdam
Waarderingskaart architectonische en stedenbouwkundige kwaliteit AUP
NL EN
OSDORP
Sloterplas
Nieuw-West
Legenda
Type een architect en selecteer
Ordekaart Gebouwen
Orde 1
Orde 2
Orde 3
Basisorde
Sloopbesluit
Tussenwaardering A. Bouwtype
Tussenwaardering B. Architectuur
Tussenwaardering C. Verkaveling
Tussenwaardering D. Tuinstadkarakter
Toon geen gebouwen
Ordekaart Bruggen
Orde 1
Orde 2
Orde 3
Basisorde
Gemeentelijk monumenten
Rijksmonumenten
Water
Groenstructuren
Openbaar groen
Tuinen
Primaire ontsluitingswegen
Secundaire ontsluitingswegen
Naar andere ordekaarten >
15.25 - 52.368501 - 4.766233
Topografische ondergrond © Gemeente Amsterdam

## 2. Ambities

Het Osdorpplein zelf, het deel van wat we nu fase I en fase II noemen, is van oorsprong ontworpen als winkelgebied. Met de voorgestelde verdichting van het centrumgebied verdwijnen de resterende bouwblokken met hoven. Een aantal belangrijke kernkwaliteiten blijft echter bestaan:

- De blauwgroene omkadering van het centrumgebied door de Hoekenessergracht en de Osdorpergracht
- De sterke 'AUP-lijnen' van de Tussen Meer en de nieuwe te realiseren Nieuwe Osdorpergracht.
- Een onregelmatig grid van straatjes met doorzichten naar de randen




Schakelketting van de openbare ruimte

Fase 1
Fase 2
Studie locatie van de Nieuwe Meervaart

Tegelijkertijd wordt een nieuwe kwaliteit gezocht in het realiseren van groene binnengebieden van de nieuwe bouwblokken en vergroening van gebouwen.

De oorspronkelijke groene hoven tussen de bouwblokken verdwijnen met de herstructurering van Osdorpplein. De nieuwe tussenschaal wordt gevonden in een reeks van gedifferentieerde pleinen; in het winkelgebied meer versteend, in het woongebied meer vergroend. Elk met een eigen karakteristiek.

Een groot deel van het plangebied van toekomstig fase III heeft altijd bestaan uit losstaande grootschalige bebouwing in een campusachtige setting. De opgelegde verdichtingsopgave zal hier ontegenzeggelijk leiden tot verlies aan openbare ruimte en groen areaal. Net als bij de realisatie van fase I en fase II zal ook hier gekeken moeten worden naar de manier waarop we grote structuren versterken en nieuwe kwaliteiten toevoegen als onderdeel van de nieuwe stedenbouwkundige compositie.

## 3. Handvaten

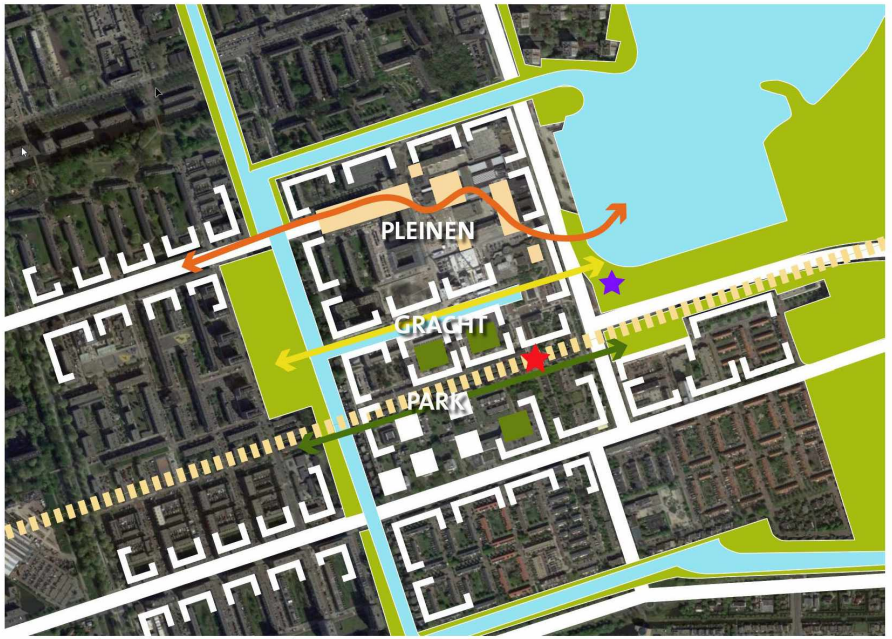
Voor Fase III liggen er kansen voor nieuwe groene en blauwe verbindingen met het realiseren van de metrolijn en herprofilering van de Pieter Calandlaan. Binnen deze hoofdstructuur is het zoeken naar verdichtingsmogelijkheden.

Aan de noordzijde zal dat meer een aansluiting kunnen zijn met bouwblokken met groene binnentuinen. Terwijl richting de Pieter Calandlaan, met respect voor de campussetting, een hogere intensiteit door losse hoogbouwblokken kan worden verkregen.

De nieuwe hoofdstructuur openbare ruimte voor Osdorpplein kan sterk leunen op de gridstructuur van Nieuw West waarin tevens nieuwe lange lijnen, zoals de Nieuwe Osdorpergracht en de toekomstige metrolijn kunnen worden opgenomen. Je krijgt hierbij de 3 interne hoofdstructuren voor het nieuwe centrumgebied:

- De schakelketting van 'winkel 'pleinen
- De Nieuwe Osdorpergracht als sport- en spellint (de 'harde noordzijde') en groen-blauwe verbinding (de 'zachte'zuidzijde).
- Een parkzone als onderdeel van fase III op het metrotracé

Op een lager schaalniveau zal met de uitwerking van de bouwblokken gestreefd moeten worden naar een 'lokale' openbare ruimte die op een eigentijdse manier licht lucht en ruimte geeft aan de nieuwe bouwblokken. Het is hierbij logisch om te denken aan openbare ruimtes die de bouwblokken schakelen aan de gridstructuur; middels pleinen maar ook via pocketparks.



*Concept-hoofdstructuur openbare ruimte*


*Impressie Nieuwe Osdorpergracht*

# F. PROGRAMMA EN FUNCTIES

## 1. Context en condities

De functiekaart geeft een helder beeld van de functie in het bestaande centrumgebied en de zuidelijke uitbreiding en omgeving.
Het centrumgebied is een mix van winkels, horeca, dienstverlening, culturele voorzieningen en een hotel. Door de realisatie van lopende initiatieven wordt dit versterkt. Er komen winkels en horeca bij. Het stadsloket blijft behouden. Een nieuw kantoor is in aanbouw. Een nieuwe OBA (bibliotheek) is ook in ontwikkeling. Een belangrijke voorziening in het gebied is het theater en congreslocatie De Meervaart. Veel aandacht gaat uit naar de ontwikkeling van een nieuwe Meervaart.
Een zichtbare trend is het omzetten van retail naar horeca. De vraag naar fysieke winkels neemt af, maar de vraag naar horeca ruimte neemt toe.

Aan Pieter Calandlaan is een klein buurt winkelcentrum met een mix van winkels en horeca.

In het zuidelijk uitbreidingsgebied zijn weinig commerciële voorzieningen. In dit gebied zijn scholen: een basisschool en een middelbare school.

Zie Voorzieningenkaart, volgende bladzijde.

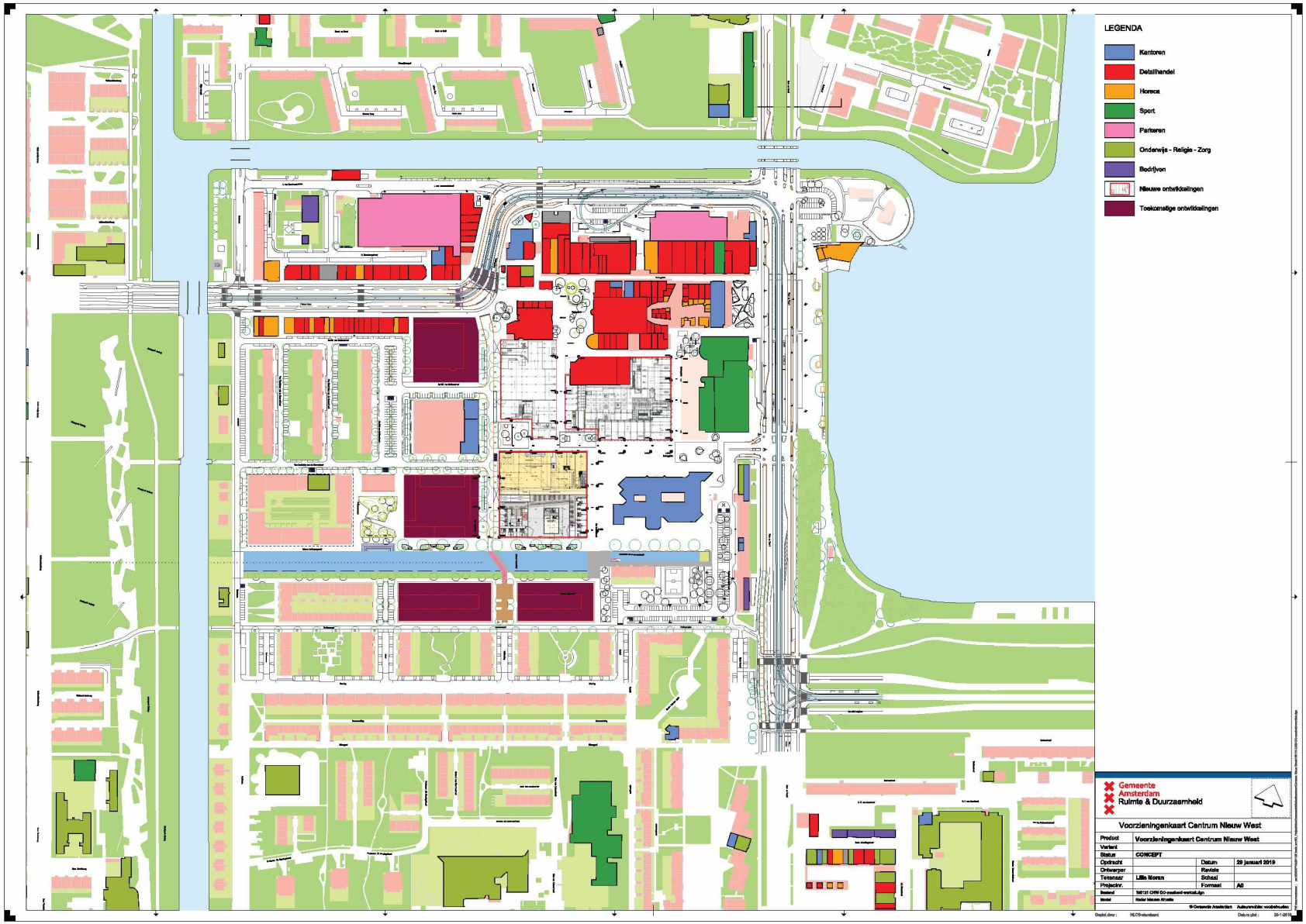
## 2. Ambities

De ambitie voor de centrumuitbreiding is een gemengde buurt. Een stedelijk omgeving met voorzieningen die daar bij passen. De komst van een nieuwe Meervaart op de hoek locatie van de Meer en Vaart en Lelylaan en in de verre toekomst de ontwikkeling van de oost-westlijn zijn van belang voor de mogelijke ontwikkelingen. Een rondgang langs maatschappelijke en commerciële spreekbuizen levert nog niet veel op aan ideeën. De centrumuitbreiding is nog ver weg, dat maakt het moeilijk om te voorzien wat nodig of wenselijk is.
In de tabel is daar een eerste aanzet voor gegeven.

Twee onderdelen die misschien de toon kunnen zetten.
- Kantoor/ werk ruimte voor zzp`ers in dienstverlening of maak industrie. Te denken valt aan de vele zzp`ers die tijdelijk werkruimte zoeken. De nieuwe Meervaart trekt misschien (meer dan nu) cultuur of presentatie gerichte en ondersteunende bedrijfjes aan.
- Een dependance van de UVA of HVA in dit gebied zou niet misstaan. Een onderwijsinstelling op niveau ondersteunt de mogelijkheden van de huidige kinderen/ studenten. Zo'n voorziening maakt een metroverbinding nog wenselijker.

## 3. Handvaten

Met de kennis van nu zijn er ter aanzien van de uitbreiding van het centrumgebied de volgende aandachtspunten:
- Menging van functies is gewenst. Wonen zal dominant zijn. Daarnaast zijn andere functies (in plinten en bouwdelen) gewenst voor een goede mix.
- Voor het woonprogramma zou je vooral aan twee groepen denken: starters ( jongeren, studenten, etc) en senioren (vanwege de vergrijzing). Beide groepen willen graag voorzieningen in de buurt. Het bestaande advies van wonen voor fase 1 en 2 is gevarieerder.
- Uitbreiding van het winkelarsenaal is niet waarschijnlijk
- In de medische en maatschappelijk hoek zijn mogelijkheden ( zie tabel)
- Er is ruimte voor grootschalige functies ( onderwijsinstellingen en nieuwe vormen van kantoren)


LEGENDA
Kantoren
Detailhandel
Horeca
Sport
Parkeren
Onderwijs - Religie - Zorg
Bedrijven
Nieuwe ontwikkelingen
Toekomstige ontwikkelingen
Gemeente Amsterdam
Ruimte & Duurzaamheid
Voorzieningenkaart Centrum Nieuw West
Product
Voorzieningenkaart Centrum Nieuw West
Variant
Status
CONCEPT
Opdrachtnr
Datum
29 januari 2019
Ontwerper
Revisie
Tekenaar
Lilla Noren
Schaal
Projectnr.
Formaat
A0
Bestand
Model

| Osdorpplein/centrumgebied en oever Sloterplas | Functies in fase 1 en 2 (bestaand en in aanleg)<br><br>Mix 40 % (werken en voorzieningen) en 60% (wonen)??? | Denkbare functies in fase 3<br><br>Mix 30 % (werken en voorzieningen) en 70% (wonen)??? |
|---|---|---|
| Retail | • 4 x grote supermarkten<br>• Veel winkels van ketens | Geen uitbreiding van het winkel arsenaal |
| Horeca | • Horeca op het niveau van een broodje, frituur en fast food,<br>• geen cafe's,<br>• alleen echte restaurants aan de oever | Op enkele plekken is horeca gewenst |
| Cultuur | • de Meervaart<br>• muziekschool<br>• kleine OBA > XXL OBA | Bioscoop als het niet lukt in fase 2 |
| Diensten | • banken<br>• reisburo<br>• tandarts, med. centrum | Zie onder |
| Hotel | • 1 x bestaand hotel<br>• beoogd op huidig Meervaart locatie<br>• in fase 2: Tussen Meer 85? | |
| Kantoor | • in fase 2: 20.000 m2 voorzien | Zie rechts > |
| Onderwijs | • in fase 2: brede school voorzien | Zie rechts > |

| Osdorpplein/centrumgebied en oever Sloterplas | Functies in fase 1 en 2 (bestaand en in aanleg)<br><br>Mix 40 % (werken en voorzieningen) en 60% (wonen)??? | Denkbare functies in fase 3<br><br>Mix 30 % (werken en voorzieningen) en 70% (wonen)??? |
|---|---|---|
| Diensten<br>• commercieel<br>• medisch<br>• maatschappelijk | | Makelaars,<br>Hypotheek- winkels<br>huisarts<br>Chiropractor,<br>tandarts,<br>orthodontist,<br>fysiotherapeut<br>yoga<br>huiskamer (ouderen, jongeren, etc) |
| Leisure | | Fitness<br>Sport school<br>etc |
| Gezondheid/ schoonheid | | Zonnebanken,<br>fitness,<br>pedologe |
| Maakzone | | Schoenmaker,<br>fietsen maker,<br>reparateur electra<br>kookatelier |
| Kantoor – flexibele werkplekken | | Naast kantoren zijn nieuwe concepten van werken gewenst |

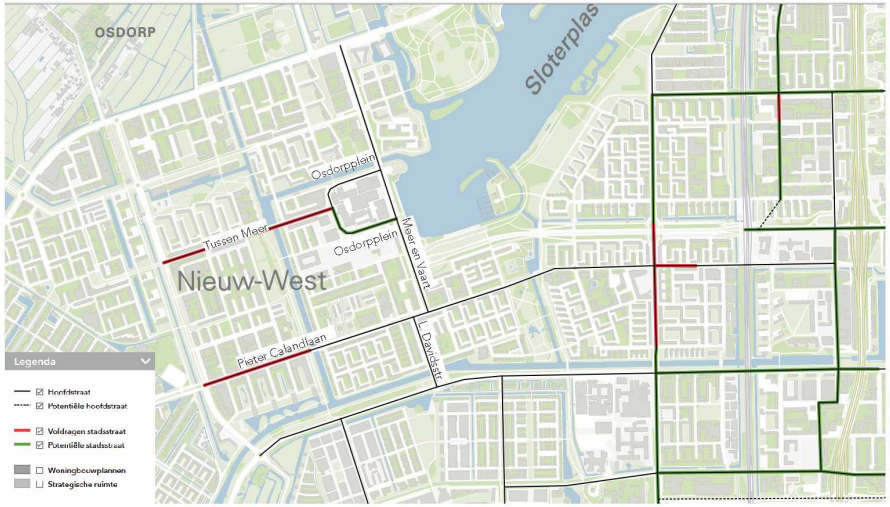
# G. BEREIKBAARHEID EN VERBINDEN

## 1. Context en condities

### Verkeerskundig

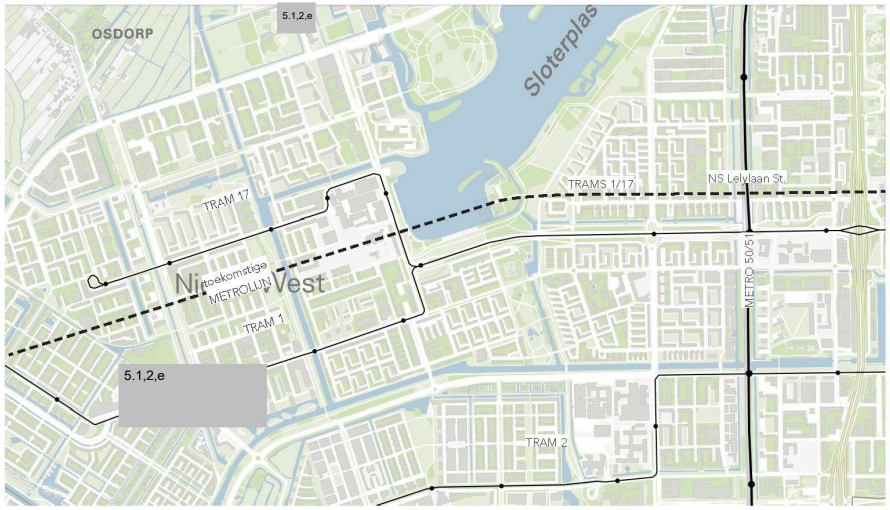
Osdorpplein/CNW is op verschillende manieren verbonden met de stad. De Meer en Vaart vormt de belangrijkste ontsluitingskader van het gebied. Via de Lelylaan en President Allendelaan heeft Osdorpplein/CNW direct aansluiting op de Ring van Amsterdam.
Vanaf de Meer en Vaart komt men via Osdorpplein/CNW-Noord het gebied binnen.

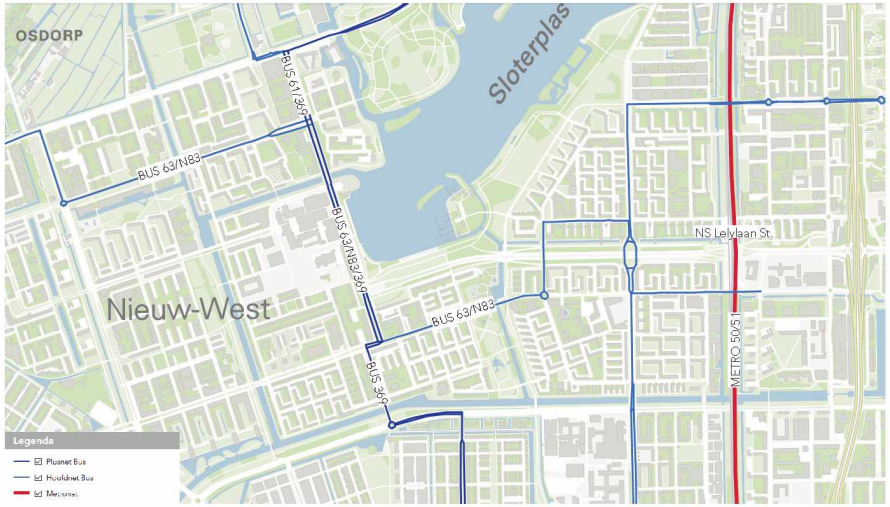
Vanaf de westzijde wordt Osdorpplein/CNW op stadsdeelniveau ontsloten door Tussen Meer. Het hele gebied grenst aan een netwerk van vrij liggende fietspaden: dit zijn de hoofd- en plusnet fietsverbindingen die gebieden in en om Nieuw West met elkaar verbinden. Van belang is hier de (hoofdnet) fietspad die direct grenst aan de zuidelijke zijde van de SUHA 2C kavel. Verder is de toekomstige SUHA 2C vanuit de Don Boscostraat voor langzaam verkeer en via Volharding en Geduld direct bereikbaar.
Vanuit deze locatie is het centrum van Amsterdam in minder dan 30min bereikbaar, zowel met de fiets als de OV. Andere belangrijke plekken in de stad en infrastructuur zijn ook in een vergelijkbare tijd te bereiken.




### Parkeerstrategie

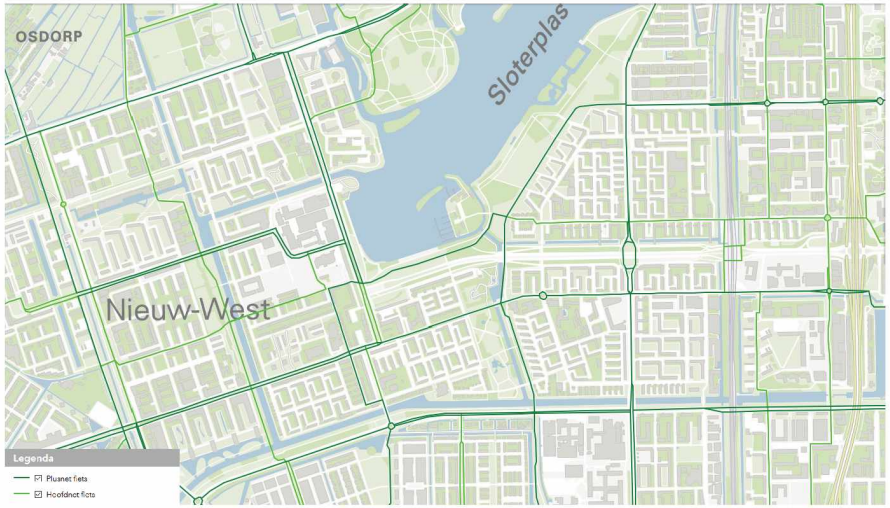
Het hele Osdorpplein/CNW wordt als een B-Locatie geclassificeerd. De B-locaties hebben goed openbaar vervoer, maar liggen verder van de intercitystations af. Hier kiest de gemeente ervoor om naast een maximum parkeernorm ook een minimum parkeernorm te hanteren. Ontwikkelaars worden verplicht om bij nieuwbouw een minimum aantal parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren.

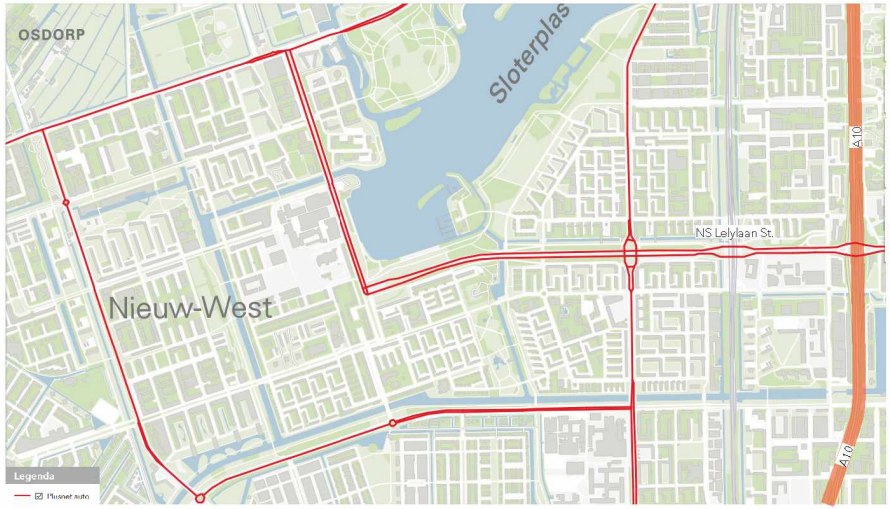





| | FIETS | OV | AUTO |
|---|---|---|---|
| Amsterdam Lelylaan Station | 10min | 10min | 5min |
| Luchthaven Schiphol | 30min | 25min | 15min |
| Amsterdam Centraal Station | 30min | 35min | 30min |
| Leidseplein Amsterdam | 25min | 25min | 15min |
| De Dam | 30min | 35min | 20min |
| Het Amsterdamse Bos | 25min | 45min | 15min |
| Eye Filmmuseum Amsterdam Noord | 40min | 50min | 25min |
| IJburg Amsterdam | 1u5min | 1u10min | 25min |

Voorbeeldtrajecten vanuit en naar SUHA 2C (Don Boscostraat)



## 2. Ambities

**Nieuw centrumgebied**
De uitbreiding van het centrum gebied heeft belangrijke gevolgen voor de SUHA 2C kavel, deze wordt voortaan een centrale kavel en hij is niet meer aan de rand gesitueerd, de nieuwe zuidelijke grens van dit nieuwe centrum gebied wordt straks de Pieter Calandlaan.

Deze veranderende betekenis van Osdorpplein/CNW als centrumgebied en de intensivering van het gebruik van de openbare ruimte, vragen ook hier om stappen om Osdorpplein/CNW veiliger, toegankelijker en beter verbonden te maken.

De mogelijke aanleg van een nieuwe metrolijn in ca. 25jaar vraagt om speciale aandacht voor deze kavel en strategische denken voor de omliggende ontwikkelingen en faseringen. Straks wordt hij vanuit zijn centrale positie een van de sleutel kavels in de uitbreiding van het centrumgebied richting het zuiden. SUHA 2C zou als scharnier tussen 2 of meer verschillende subgebieden kunnen acteren.

**Parkeerstrategie**
Het parkeren van de nieuwbouwwoningen vindt plaats op eigen terrein en/of parkeervoorziening. Het parkeren van bezoekers van bewoners betekent ook een vraag van parkeerplekken in de openbare ruimte. Aangezien de drukte, centrale positie en niet helemaal directe verbinding met de auto hoofdstructuur is het kijken naar andere oplossingen zoals Autoluw en andere (deel)mobiliteit oplossingen wenselijk.

## 3. -0Handvaten

- De belangrijke fietsroute liggende aan de zuidelijk kant van de SUHA 2C vraagt om een passende programmering van de plint, hier liggen er kansen voor fiets- en buurtvoorzieningen.
- De toekomstige metro lijn is ook een kans om te onderzoeken of er een ondergrondse station direct bereikbaar vanuit het toekomstige gebouw wenselijke is (Weesperplein, Nieuwmarkt, enz..)
- Parkeervoorziening dient te worden gerealiseerd op eigen kavel.

# H. EIGENAARSCHAP EN STRATEGIE

## 1. Context en condities

Er is grond in erfpacht uitgegeven. Het kaart (afb. F.2.1) geeft dat aan.

Het vastgoed is voor een deel in particulier bezit. Langs de Hoekenes gracht en in de zuid west hoek van het gebied, zoals de urbans villa's. Twee scholen ( een basisschool en een middelbare school ) staan in een groene openbare omgeving. Een groot deel van het gebied is in bezit van de drie corporaties te weten de Key, Ijmere en Eigen Haard.

Het kaartje van het corporatie bezit geeft dat aan. (Afb. F.2.2)

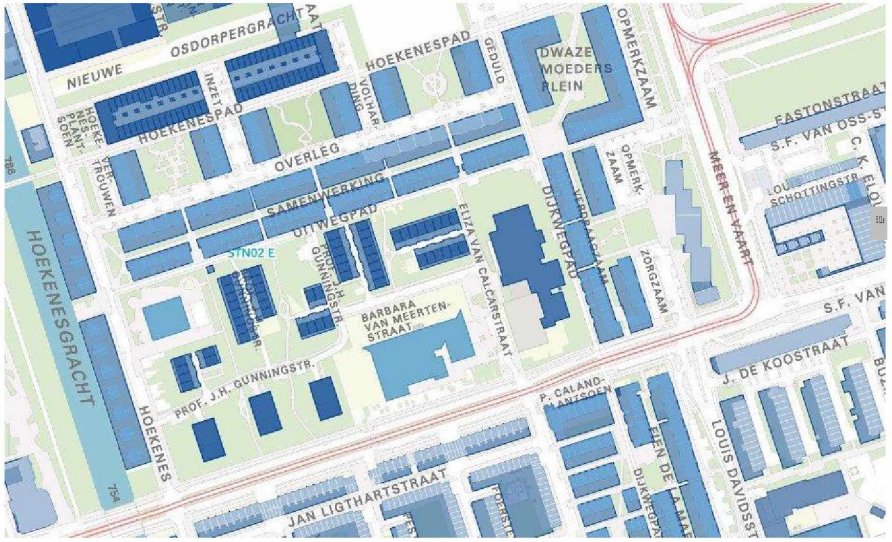
## 2. Ambities

De ambitie is met de vastgoed eigenaren het gebied te transformeren. Daarbij rekeninghoudend met de belangen die er zijn.
Dat kan het beste met partijen die eveneens maatschappelijke belangen nastreven. Een samenwerking met de corporaties ligt voor de hand. Daarom is verdere verkoop van het woningbezit in deze omgeving niet wenselijk. Tot nu toe is de verkoop beperkt gebleven.

## 3. Handvaten

Gebaseerd op het corporatie bezit zijn de volgende aandachtspunten:

- De zones met corporatie bezit als basis nemen voor verdere ontwikkelingen.
- Structuur schets ontwikkelingen die ruimte geeft voor verdichten, campus achtige ontwikkelingen, belangrijke verbindingen ( fiets, metro, etc) en relaties legt met de omgeving ( nieuwe Meervaart, buurt centrum aan Calandlaan, groenontwikkeling in omgeving).
- Starten van een samenwerking met corporaties over de centrum uitbreiding in het kader van de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 (OVA 2050). Hoe kan er een structuur ontwikkeld worden waar stapsgewijs het centrumgebied vorm krijgt.
- Stoppen met verkoop van corporatie bezit.



*Afb. F.2.1*


Gemeente Amsterdam
Woningcorporatiebezit 2020 Metropoolregio Amsterdam
Legenda
Gemeentegrenzen
Corporatiekaart
Bouwperiodekaart
Corporaties met bezit in (o.a.) Amsterdam
de Alliantie
De Key
DUWO
DUWO/Rochdale
Eigen Haard
Habion
Rochdale
Stadgenoot
Woonzorg Nederland
Ymere
Cordaan
Samenwerking
Osdorper Ban
Meer en Vaart
Osdorpplein
Tussen Meer
Pieter Calandlaan
Louis Davidsstraat

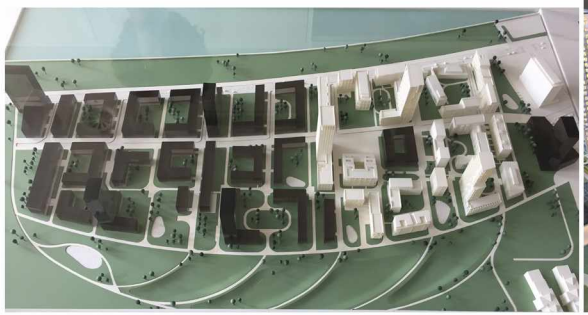
*Afb. F.2.1*

# I. VISIE CNW3

**"Kloeke lijnen, heldere doorzichten, geen fratsen"**
(Zo vat het SIRK haar advies op visie en kaderstelling samen)

**Stedelijkheid**

- Transformatie naar een hoogstedelijk milieu van het veld zuidelijk van CNW tot aan de Callandlaan zoals bepleit in de OvA is uitgangspunt.
- Gemeente kan regie voeren op deze transformatie, in samenwerking met corporaties, in de oost-west en in noord-zuid strook, de voormalige reserveringen infrastructuur, die in de jaren 80 bebouwd zijn.
- Op de groene campus met maatschappelijke functies én recente kleinschalige particuliere wooncomplexen is verdichting slechts denkbaar door verleiding en met behoud en versterking van het groene en ruimtelijke karakter.
- Zowel noord-zuid als oost-west dienen zich lijnen aan voor een organiserend grid op dit stedelijk veld. Dit grid is de wenselijke structuur en onderlegger voor verdere ontwikkeling en verdichting. Suha2c en naastgelegen blok vormen de opmaat voor di verder uit te rollen grid. Bepaling van rooilijnen en hoekpunten vraagt nader onderzoek.
- De invulling en stedenbouwkundige typologie binnen dit grid is de komende decennia nader te bepalen. Het grid biedt daartoe vrijheid en flexibiliteit. Een invulling waarbij collectieve groene onbebouwde delen van de ontwikkelvelden in verbinding staan met het publieke domein is daarbij preferabel. Plan Zuid Antwerpen is daarbij een denkbare referentie.

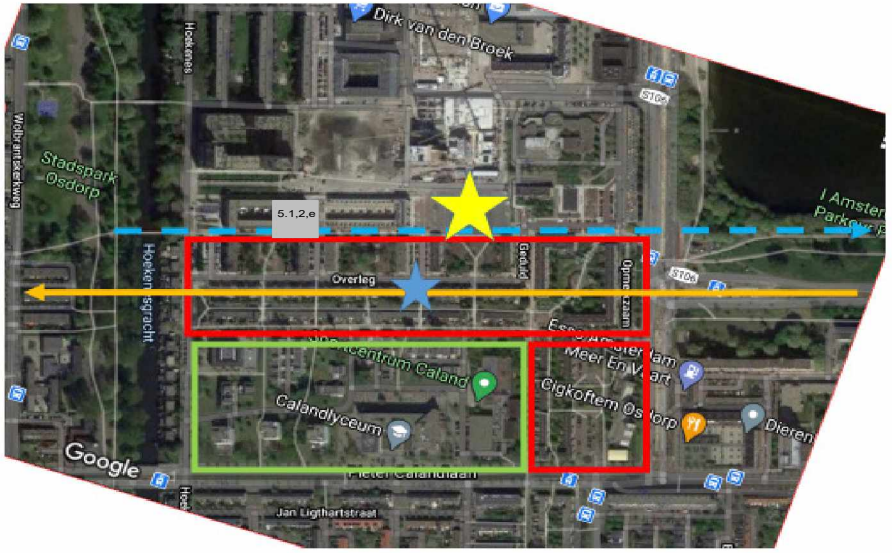




- Binnen het grid kan gevarieerd worden met dichtheden, al naar gelang de lokale condities. Rondom de toekomstige metrohalte en –plein en langs de Meer en Vaart en Callandlaan zijn hoge dichtheden, bv een netto FSI van 5-6 denkbaar, op luwere plekken zoals langs de Osdorpergracht en op de campus een meer ontspannen FSI van 3-4.

**Fasering**

- Realisatie van de oost-west metrolijn is uitgangspunt. Bovengronds of ondergronds nader te bepalen. Meest realistisch realisatie tijdvak lijkt rond 2050.
- Samen met corporaties is nader te onderzoeken en bepalen of grootschalige herstructurering en sloop-nieuwbouw gelijk op gaat met realisatie metrotrace en –halte of dat een eerdere, gefaseerde transformatie denkbaar is.



**Openbare ruimte en groen**

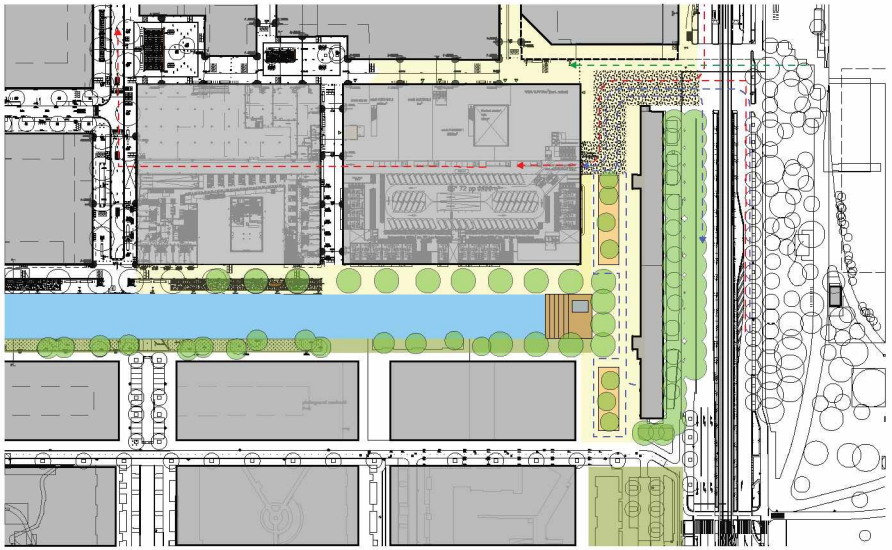
- Osdorpplein kent een groene-blauwe omkadering die wordt versterkt als verblijfsruimte en als schakel in de ecologische hoofdstructuur.
- Sterke, uit het AUP overgeleverde structuren worden opgepakt als essentiele openbare ruimte en geven karakter aan de verschillende delen van Osdorpplein. In het noorden de reeks pleinen, daaronder de Nieuwe Osdorpergracht als intieme stedelijke ruimte met aantrekkelijke oevers en kades.
    - En tenslotte een brede parkstrook die samen valt met het metrotracé en tevens bestaande grootschalige groenstructuren met elkaar verbindt. Noord-zuid valt de centrale as in Osdorpplein fase 1 en 2 op. Deze as raakt zowel Tussenmeer als Lammetjesplein en de flankerende nieuwbouw heeft de potentie voor een aantrekkelijke plintinvulling. In Osdorpplein fase 3 is koppeling van de westelijke uitgang van de Metrohalte voor de hand liggend. En daarmee een nieuw groen stadsplein.

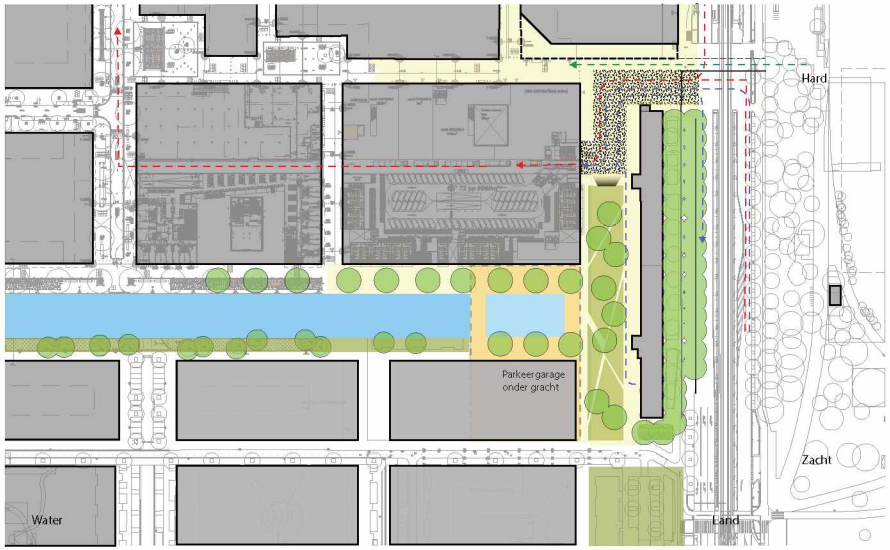


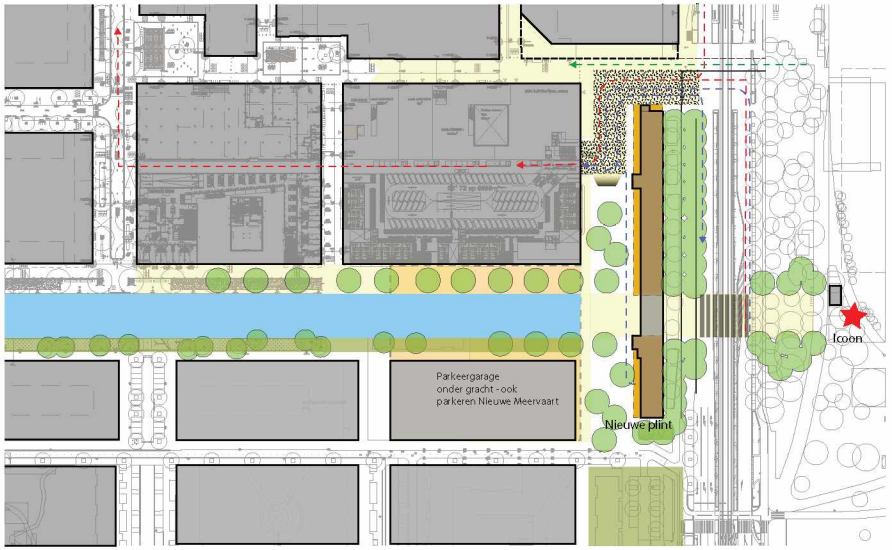

- De oostelijke uitgang van deze metrohalte richt zich op de hoek van de Sloterplas, de mogelijke locatie voor de Nieuwe Meervaart en daarmee het tweede nieuwe cruciale detail in de centrumontwikkeling.
- De tot nu toe aan de Nieuwe Osdorpergracht ontworpen zwaaikom is in deze denklijn en bij deze hiërarchie in openbare ruimte reeksen minder logisch. Voor de beëindiging van de verlengde Nieuwe Osdorpergracht ontstaat bij de Anslijnflat een ontwerpopgave. Voor deze ontwerpopgave zijn zowel van uit de stedenbouwkundige betekenis van de gracht maar ook vanuit het functioneren van de openbare ruimte en de relatie met de Anslijnflat een aantal uitgangspunten te benoemen:
    - Het doortrekken van de gracht, zonder afzwaaier, maakt de aanwezigheid en daarmee de betekenis van de Anslijnflat prominenter. De gracht kan niet beeindigd worden zonder een uitspraak te doen over de rol van de Anslijnflat en de Anslijnstraat in het samenspel.
    - De beeindiging dient op een goede manier in te spelen op het karakter van de gracht zelf; met een harde en een zachte kant
    - Er zal gekeken moeten worden naar de betekenis van de gracht op het niveau van groen/blauwe hoofdstructuren. Concreet zal de relatie tussen gracht en Sloterplas aan de oostzijde en Park Osdorp aan de westzijde benoemd moeten worden
    - De kwaliteit van de openbare ruimte wordt in de Anslijnstraat sterk bepaald door de plint en de parkeeropgave. Er dienen dan ook duidelijke uitspraken gedaan te worden over mogelijke nieuwe functies en over bereikbaarheid en mobiliteit. Hier zal de relatie met de omgeving, waaronder de huidige Meervaartlocatie en de te ontwikkelen Nieuwe Meervaart ook moeten worden meegenomen.

Een drietal mogelijke scenario's voor de beeindiging van de gracht en zijn relatie met de omgeving zijn hieronder weergegeven.

- Rigoureus vergroenen is een realistische ambitie bij transformatie, ook in combinatie met het stedelijk grid. In het publieke domein hoeft de auto niet dominant te zijn en worden groene profielen gemaakt. Die staan in verbinding met groene collectieve hoven en tuinen binnen de ontwikkelvelden.
- De campus verdient een ambitieuzere groene invulling die intensiever gebruik uitlokt en mogelijk maakt.





**Karakter en kwaliteit**

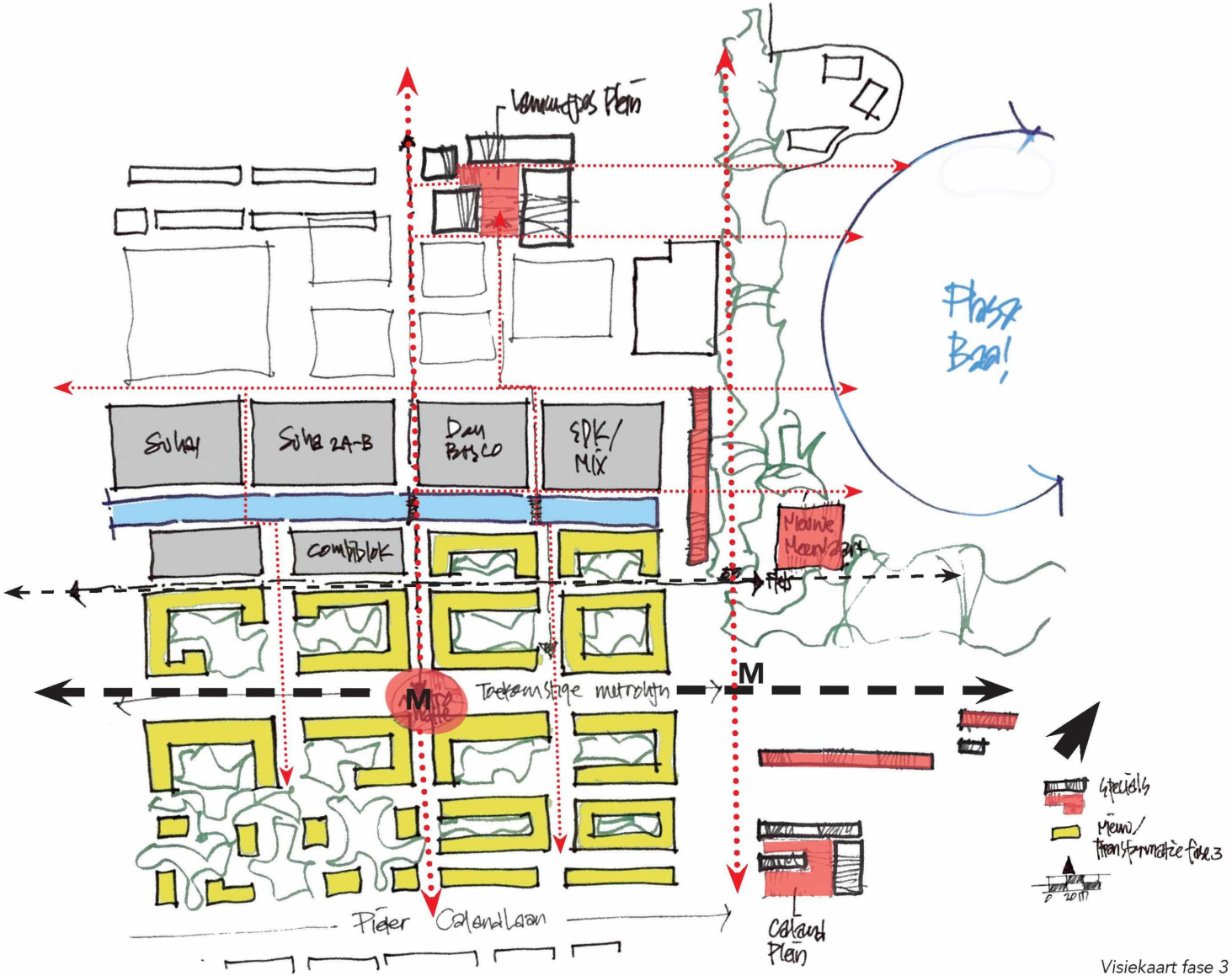
- Introductie van een grid borgt flexibiliteit voor toekomstige invulling. Bij een hoogstedelijke ambitie horen hogere dichtheden. Bij de OvA ambities passen netto dichtheden op de ontwikkelvelden tussen FSI 3 en FSI 6. Langs de lanen en rond het metro-plein hoog, aan de gracht en op de campus lager.
- De architectonische en stedenbouwkundige typologie van gebouwen op de ontwikkelvelden wordt bepaald op het moment dat dat over een paar decennia aan de orde is. Variatie is mogelijk. Een fijnmazig grid lijkt logisch en aantrekkelijk, daarmee worden samengestelde blokken minder en eenduidiger architectonische invullingen meer logisch. Gewenste interactie tussen collectief groen en publiek domein maakt half open structuren aantrekkelijk.
- De metrohalte krijgt een westelijke én een oostelijke in-/uitgang. Westelijk als beëindiging van de noord-zuid as vanaf het Lammetjesplein, oostelijk in de hoek van de Sloterplas, bij de Nieuwe Meervaart, aan het begin van de nieuwe promenade. Hiermee wordt het carré van het centrum opgespannen tussen 4 punten: Lammetjesplein, horecaschiereiland aan promenade, zuidpunt promenade en het metroplein met hoogbouwaccenten.

**Functies en voorzieningen**

- Naast woningen is toevoegen van maatschappelijke en commerciële voorzieningen wenselijk. Gedacht wordt aan een Hoger onderwijs instelling, culturele en medische functies, een bioskoop en Leisure.
- Daarnaast zijn werkfuncties als kleine tot middelgrote kantoren én hybride en maak-bedrijven wenselijk.

**Bereikbaarheid en verbinden**

- Metrohalte Osdorpplein is naast de bestaande tram- en bushaltes van majeur belang voor een serieuze transformatie naar een hoogstedelijk milieu. Deze metrohalte kent twee uitgangen: een oostelijke direct aan de baai van de Sloterplas, bij de entree van de Nieuwe Meervaart en een westelijke op de kruising van de rijk geprogrammeerde noord-zuid as die de verschillende centrumdelen met elkaar verbindt en de groene as tussen Sloterplas en Osdorper park.
- Ook de oost-west fietsverbinding direct zuidelijk van Suha2c is van stedelijk belang en vraagt om publieke programmering van aanliggende plinten.
- Autoverkeer wordt liefst aan de randen van dit transformatiegebied afgevangen in gebouwde parkeervoorzieningen.
- Vanuit omliggende wijken worden logische loop- en fietslijnen doorgetrokken in het stedelijk grid met een fijne maaswijdte.


Plein
Plein
Suha
Suha 2A-B
Dan
EPK/
MIX
combiblok
Flats
M
M
Toekomstige metrolijn
Pieter Calandlaan
Calandplein
Visiekaart fase 3

# J. KADER SUHA2C

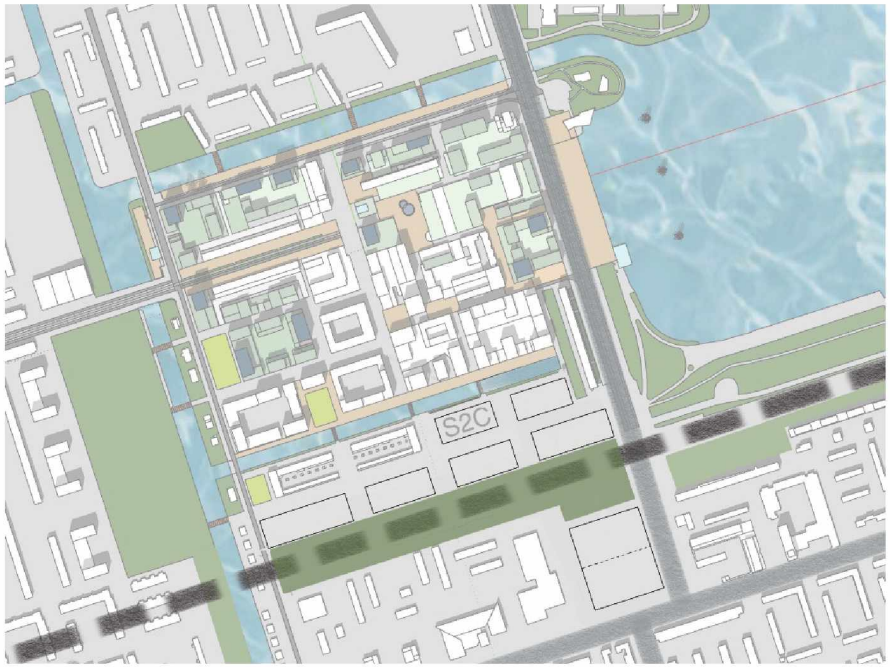
Dit bouwblok moet zich de komende decennia verhouden tot haar (aanstonds) bestaande context. Dat is, noordelijk van de Nieuwe Osdorpergracht een reeks grootschalige samengestelde bouwblokken. Maar ook tot de twee, recent aan de zuid kade van de nieuwe gracht, gebouwde identieke laagbouwblokken.

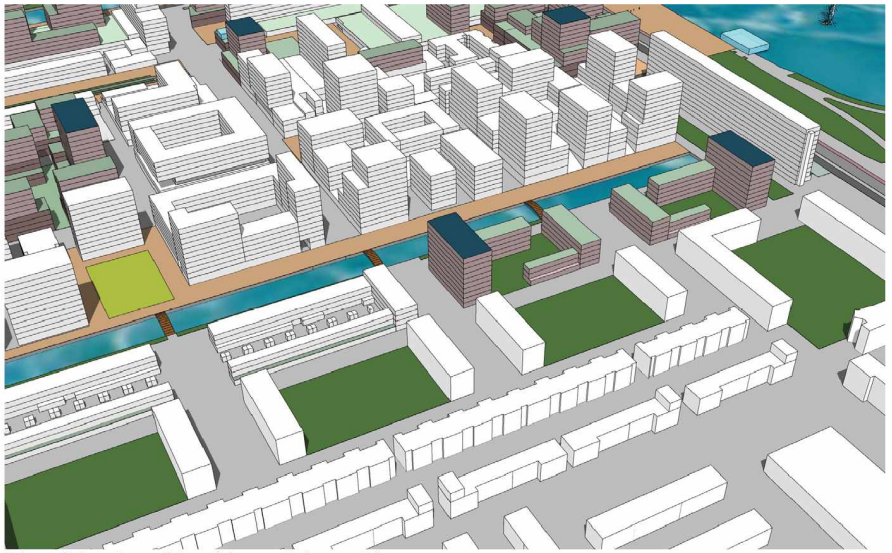
Ook zal dit bouwblok meer programma moeten opnemen dan de twee buurblokken, daarmee voortgaan met de ingezette verdichting van CNW.

Binnen de toekomstige stedelijke grid structuur waarbij ook het gebied ten zuiden van Suha2c getransformeerd is tot een hoogstedelijke goene stadsbuurt is Suha2c een vanzelfsprekend onderdeel.

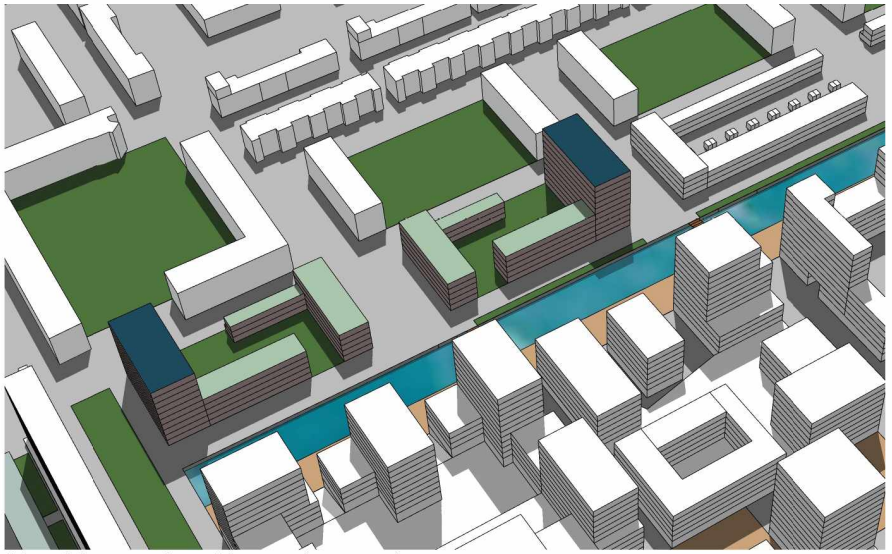
**Daarom een aantal keuzes voor Suha2C**

- Suha2C vormt samen met het oostelijk gelegen Havenblok een tweeling. Naast de laagbouwtweeling westelijk. Een forsere tweeling in bouwhoogte en volumeopbouw, architectonisch concept en materiaal- en kleurkeuze.De noord-zuid as, direct westelijk van Suha2c wordt in hierarchie dé organiserende laan die de verschillende centrumdelen met elkaar verbindt. De verhoogde westelijke plint van Suha2c krijgt dan ook een publieke programmering.
- Aan de intieme ruimte van de gracht én mogelijk aan de hoofdfietsroute heeft het Suha2c veel adressen en een plint die interactie met de straat aangaat.
- Doordat de zwaaikom tussen Suha2C en het Havenblok op deze plek vervalt ontstaat de mogelijkheid het Havenblok in footprint vergelijkbaar te maken met Suha2C.
- Door de beperkte diepte van 38 meter is een gesloten bouwblok van tweezijdig georiënteerde woningen die een collectieve tuin omsluiten niet met voldoende kwaliteit te realiseren. Daarnaast is het gewenst dat een collectieve groene tuin contact maakt en in verbinding staat met de de straat, liefst aan de zon-zijde van het blok.
- Een geloofwaardige fiere tweeling, naast de al bestaande bescheiden tweeling vraagt om een eenduidig en overtuigend architectonisch concept en eenheid in materialisatie. Een samengesteld bouwblok met variaties in korrel, architectuur, materiaal, detaillering en kleur is hier minder passend.
- De twee blokken Suha2C en Bladergroen vormen een twee-eiige tweeling die een sterke verwantschap hebben in volumeopbouw, architectonisch concept, materialisatie en kleurstelling. Een architectonische compositorische opgave.
- Ingegeven door lokale codities en kwaliteiten kunnen de twee-eiige tweelingen ook variëren in volumeopbouw en oriëntatie van niet bebouwde groene delen van het ontwikkelveld (collectieve groene tuinen).
- In kleurstelling en horizontale gestrektheid sluiten de nieuwe tweelingblokken aan op de westelijk gelegen al gerealiseerde blokken ten zuiden van de Nieuwe Osdorpergracht.
- Een gemiddelde bouwhoogte van ca. 20 meter lijkt in deze setting passend. Variaties als generiek 20, dan wel oplopend van 15 naar 30, of basement van 15 met toren van 30 zijn denkbaar, de ruimtelijke compositie moet zich in de context bewijzen.
- Bij uitwerking van kavelpaspoort, bouwenvelop en bouwplan is ook de volumeopbouw van de gevel(s) aan de Nieuwe Osdorpergracht van belang. Zowel compositorisch als qua (beperkte) schaduwwerking op de zonnige noordkade van de gracht. Ook bezonning van het grastalud aan de zuidzijde in de zomermaanden is wenselijk.
- Eventueel toe te passen galerijen voor ontsluiting van bovenwoningen worden verbreed en groen uitgevoerd zodat ze ook verblijfkwaliteit voor bewoners opleveren.
- Een netto FSI van 3,0 tot 3,5 voor beide blokken, excl. Parkeren, lijkt hiermee passend en haalbaar.
- Parkeren wordt gebouwd opgelost. Preferabel ondergronds. Een half verdiepte of bovengrondse oplossing wordt omzoomd door ten minste 10 meter publiek of 5 meter woon-programma en blokkeert een zichtrelatie tussen straat en collectieve tuin niet.
- De noordelijke en zuidelijke rooilijnen van de twee blokken liggen vast. Het zelfde geldt voor de westelijke rooilijn van Suha2C en de oostelijke van het Bladergroenblok (voorheen Havenblok). De exacte rooilijnen tussen de blokken in en de breedte van de straat vraagt iets preciezer onderzoek waarbij de zichtlijn vanuit het noorden, een gefaseerde uitvoering met latere sloop van het bestaande Bladergroenblok én de opmaat naar het toekomstig grid uitgangspunten zijn.



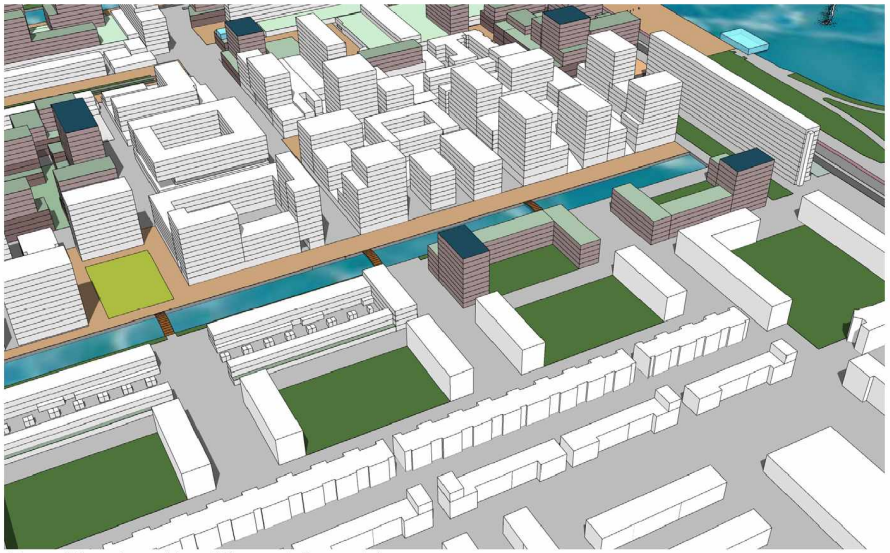
*Mogelijke uitwerking 01 vanuit het zuiden*



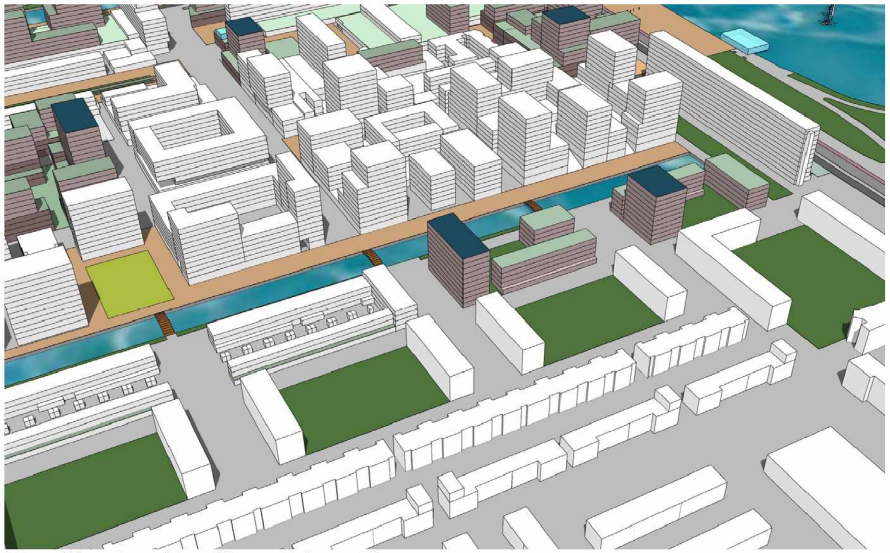
*Mogelijke uitwerking 01 vanuit het noorden*

| | 01 | 02 | 03 |
|---|---|---|---|
| BVO SUHA 2C | 10.281m² | 10.313m² | 10.537m² |
| FSI | 3,4 | 3,4 | 3,5 |
| BVO Bladergroen/Havenblok | 10.281m² | 10.079m² | 11.011m² |
| FSI | 3,4 | 3,3 | 3,6 |

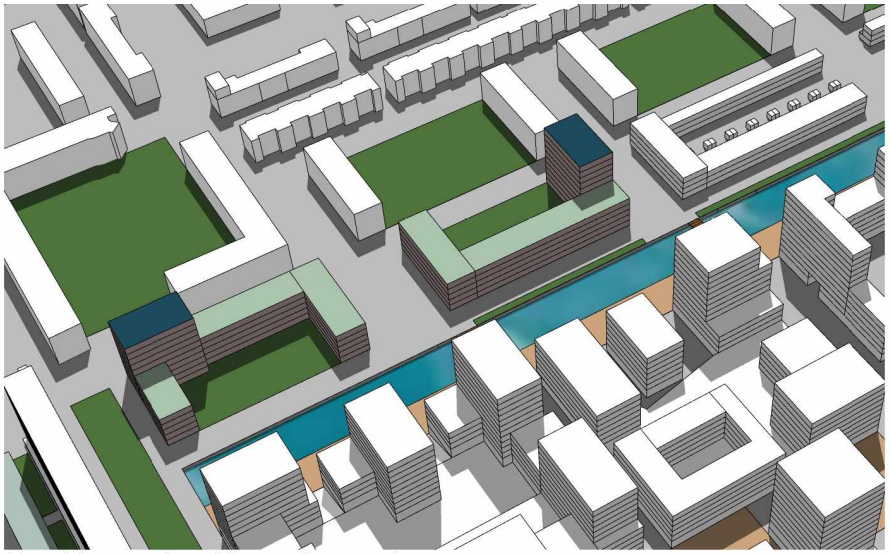
Vergelijking BVO en FSI van drie mogelijke uitwerkingen



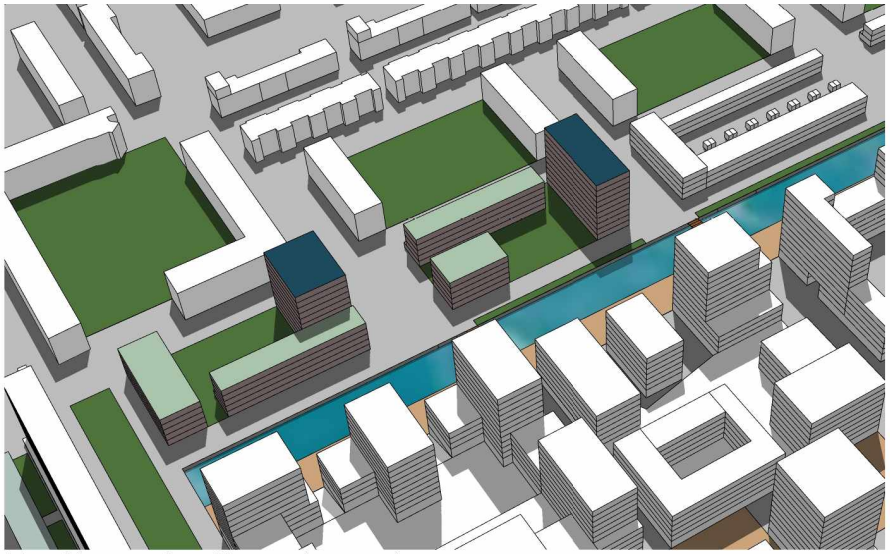
*Mogelijke uitwerking 02 vanuit het zuiden*



*Mogelijke uitwerking 03 vanuit het zuiden*



*Mogelijke uitwerking 02 vanuit het noorden*



*Mogelijke uitwerking 03 vanuit het noorden*

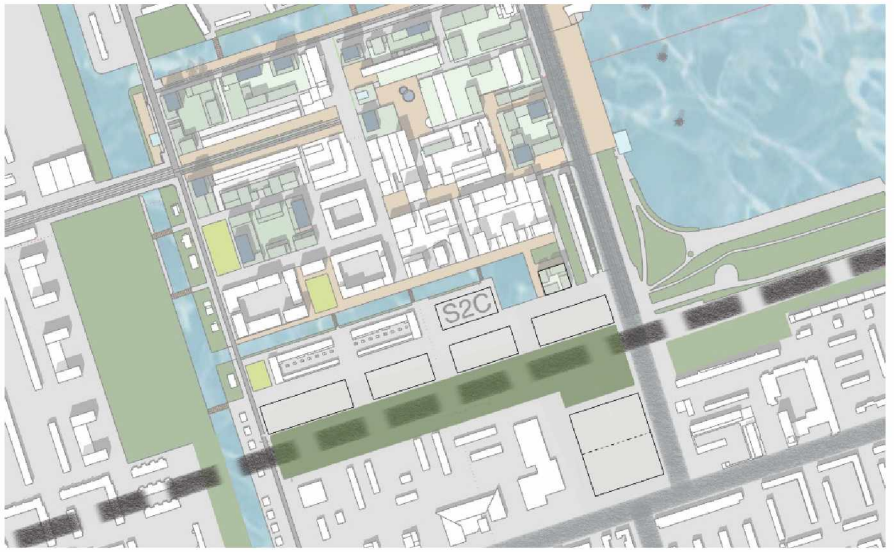
**Afgewezen varianten**

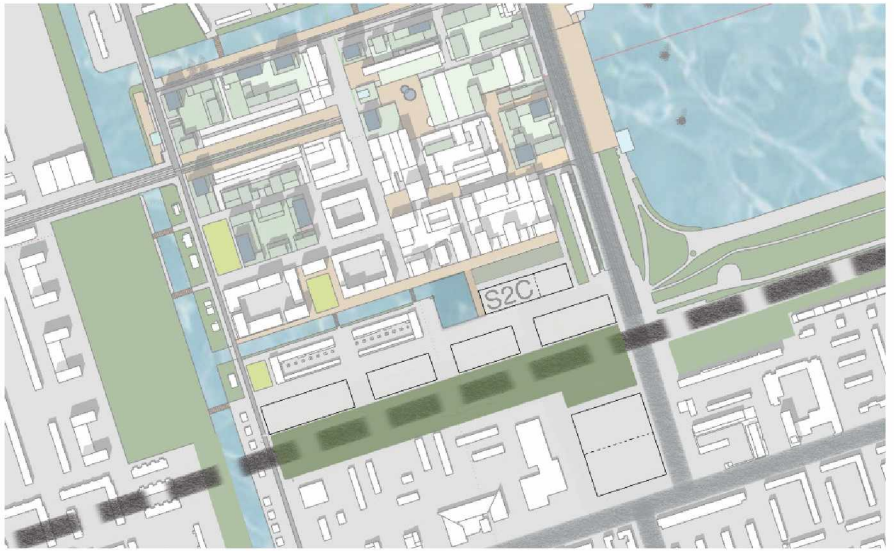
Als varianten zijn modellen onderzocht waarbij de zwaaikom onderdeel blijft uitmaken van het plan. Op de origineel  voorgestelde locatie of als verbijzondering in de openbare ruimte ter plekke van het kruispunt van de gracht en centrale noord-zuidas.

In het eerste geval ontstaat een twee-eiige tweeling, met een ongelijke footprint die in volumeopbouw, bouwhoogte en materialiteit wel vergelijkbaar kunnen zijn. Bulletje en bonenstaak. Dit model heeft niet de voorkeur omdat de zwaaikom en aanliggende kades in zowel de huidige als toekomstige openbare ruimte structuur er wat willekeurig bij liggen.







In het tweede geval ontstaat tussen zwaaikom en Anslijnflat een langgerekt bouwblok waarbij aansluiting op de architectonische typologie van het ten noorden ervan gelegen SDK-blok, een enkele rij torens op plint een logische is. Daarmee is dit blok het voorlopig sluitstuk van deze fase centrumontwikkeling. Ook dit model heeft niet de voorkeur. In de toekomstige hierarchie van openbare ruimtes zou een openbare ruimte van deze maat en kwaliteit beter gekoppeld worden aan de oostelijke toegang van de metrohalte.

