Gemeente Amsterdam



Principenota

Amstelstation - Amsteloever

vastgesteld door het college van B&W op 14 maart 2017

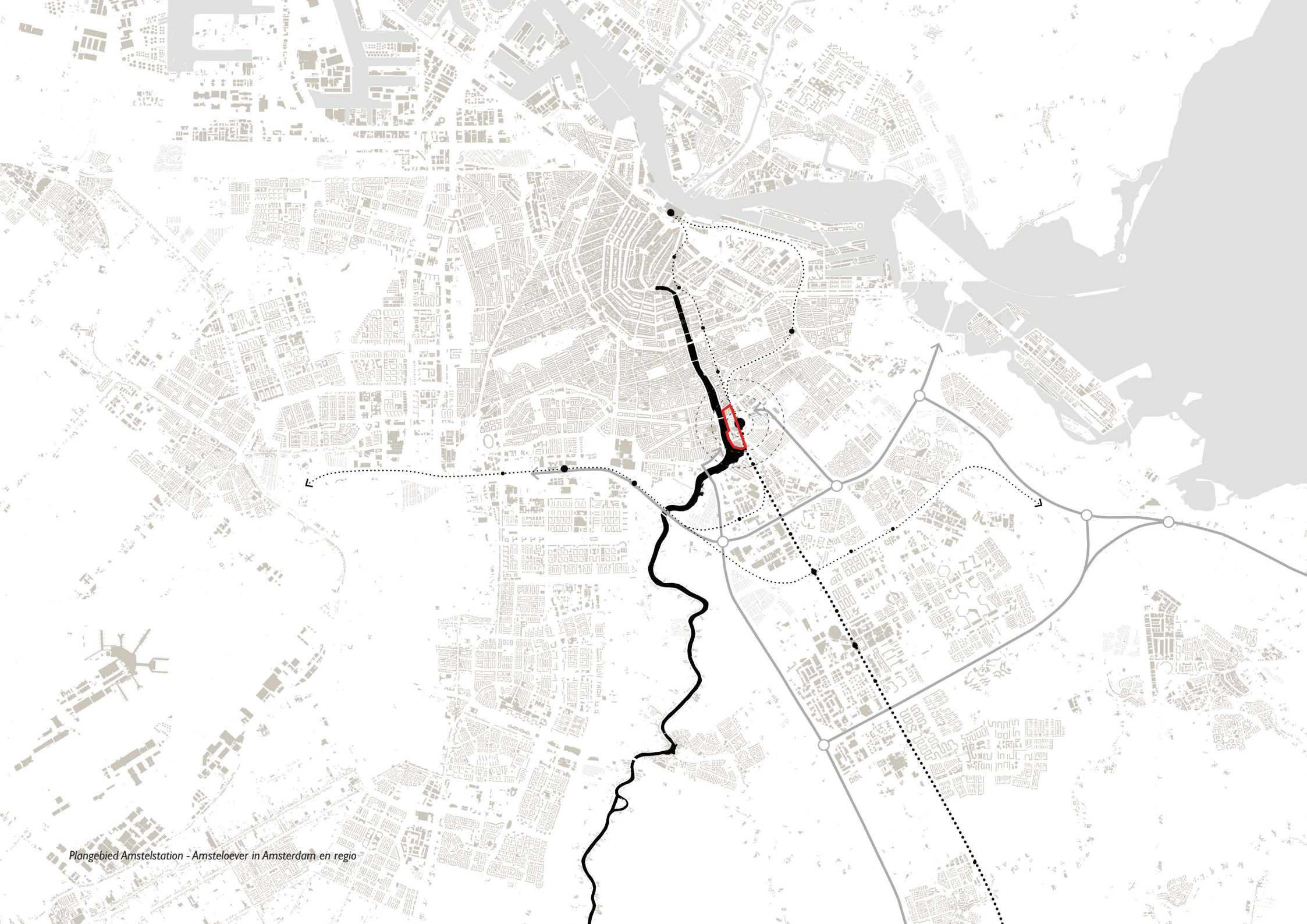


Zicht op plangebied vanaf Amstel in het noorden

© URBAN CARTOON

INHOUD

1	**INLEIDING**	**5**
	RELEVANTIE	5
	kansen voor Een station aan de Amstel kansen voor Een levendige stationsomgeving kansen voor Een gemengd stuk stad	
	AANPAK	9
2	**INVENTARISATIE**	**10**
	THE CLOUD	14
	BRANDWEERKAZERNE	15
	STELLE COLLEGE	16
	AMSTELBORGH	17
	VAN DER KUNBUURT	18
	AMSTELSTATION	20
	LEEUWENBURG	21
	DELTA LLOYD	22
3	**KANSEN VOOR DE STAD**	**25**
	kansen voor Een station aan de Amstel kansen voor Een levendige stationsomgeving kansen voor Een gemengd stuk stad	
4	**EINDADVIES EN PROJECTBESLUIT**	**37**
5	**COLOFON**	**39**



Plangebied Amstelstation - Amsteloever in Amsterdam en regio

1. INLEIDING

Thuiskomen in Amsterdam. Dat is de drijfveer achter de vernieuwing rond het Amstelstation. Veel stations ontwikkelen zich tot anonieme kantoorlocaties, maar aan de voorzijde van dit rijksmonument ontstaat de komende jaren een levendig stuk stad. Nu doen zich ook aan de 'achterzijde' kansen voor. Een aantal kantoren en andere gebouwen staat daar leeg, of komt binnenkort leeg. De eigenaren beraden zich op de toekomst van hun bezit, maken plannen en willen daarover op korte termijn een knoop doorhakken. Zij zien de meerwaarde van samenwerking met elkaar én de gemeente. Daarom is het voorstel om gezamelijk binnen een Amsteloever Atelier een aantal ontwikkelingsrichtingen in beeld te brengen die concreet invulling geven aan het gemeentelijk beleid, zoals vastgelegd in Ruimte voor de Stad / Koers 2025. De mate waarin dat gebeurt verschilt per ontwikkelingsrichting: eerste verkenningen laten een bandbreedte van mogelijk 1.025 tot maximaal 2.690 nieuwe woningen zien. Dit Amsteloever Atelier vindt in de eerste helft van 2017 plaats. Het resultaat is een weloverwogen eindadvies ten behoeve van het projectbesluit.

RELEVANTIE

De druk op het plangebied neemt zienderogen toe. Dat vraagt om randvoorwaarden en kaders die richting geven aan de transformatie die op korte of langere termijn zal plaatsvinden. De gemeente en haar partners willen daarbij in ieder geval de volgende kansen verzilveren:

kansen voor Een station aan de Amstel

NS en ProRail vormen samen één van de partijen in het gebied. Jarenlang dachten zij dat het aantal reizigers op het Amstelstation zou dalen ten gunste van andere stations. Het Amstelstation is echter razend populair bij fietsers, waardoor het aantal reizigers blijft groeien en er structurele maatregelen nodig zijn om die groei op te vangen. NS, ProRail en gemeente hebben daarom Office WINHOV opdracht gegeven voor het vervaardigen van een architectonisch masterplan. Een onderdeel daarvan is het ontwerp van een volwaardige entree met fietsenstalling aan de westzijde van het station.

Het Amstelstation keert zich van de rivier af. De nieuwe entree biedt de kans om het station wél op de Weesperzijde te oriënteren. Om de groeiende reizigersstromen in goede banen te leiden, en congestie -zoals die op de Amstelbrug- te verminderen, kunnen ingrepen in het (fiets)netwerk nodig zijn.

kansen voor Een levendige stationsomgeving

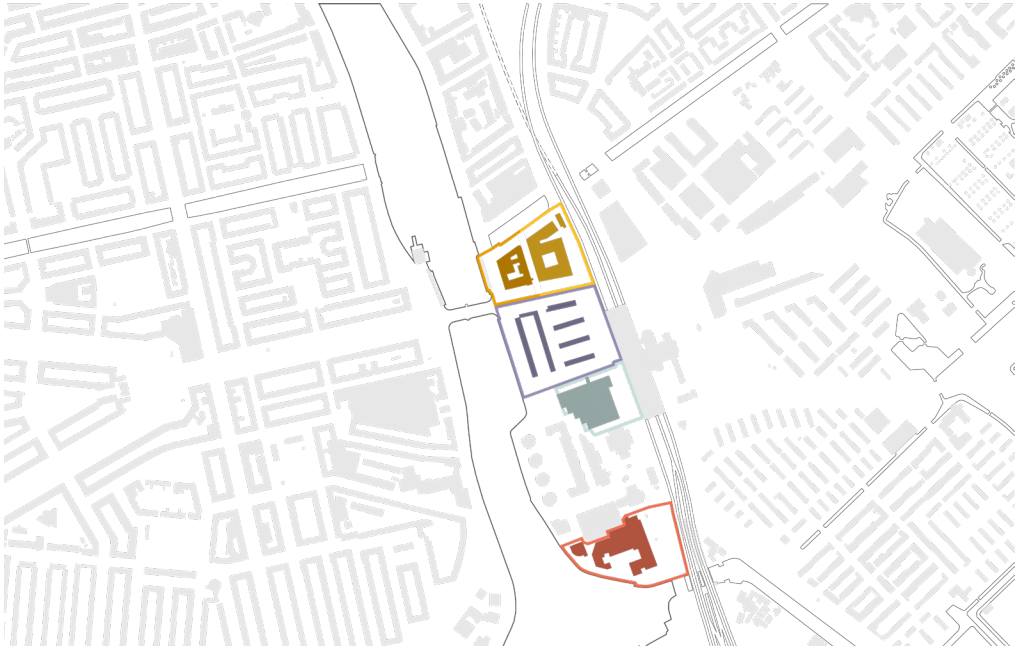
Een aantal private partijen heeft recent vastgoed in het gebied verworven. Hun doel is om de veelal monofunctionele complexen, zoals de voormalige Rijkspostspaarbank en het Delta Lloyd complex, te herontwikkelen. Logisch, want het is de duurste plek in de metropoolregio. Herontwikkeling gaat echter niet vanzelf. De huidige situatie voelt allesbehalve een stationsomgeving en het is lastig om te bepalen welke functie op welke plek het best tot zijn recht komt. De eigenaren hebben daarom aangegeven dat zij zouden willen deelnemen aan de verkenning van een overkoepelend perspectief.

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

kansen voor Een gemengd stuk stad

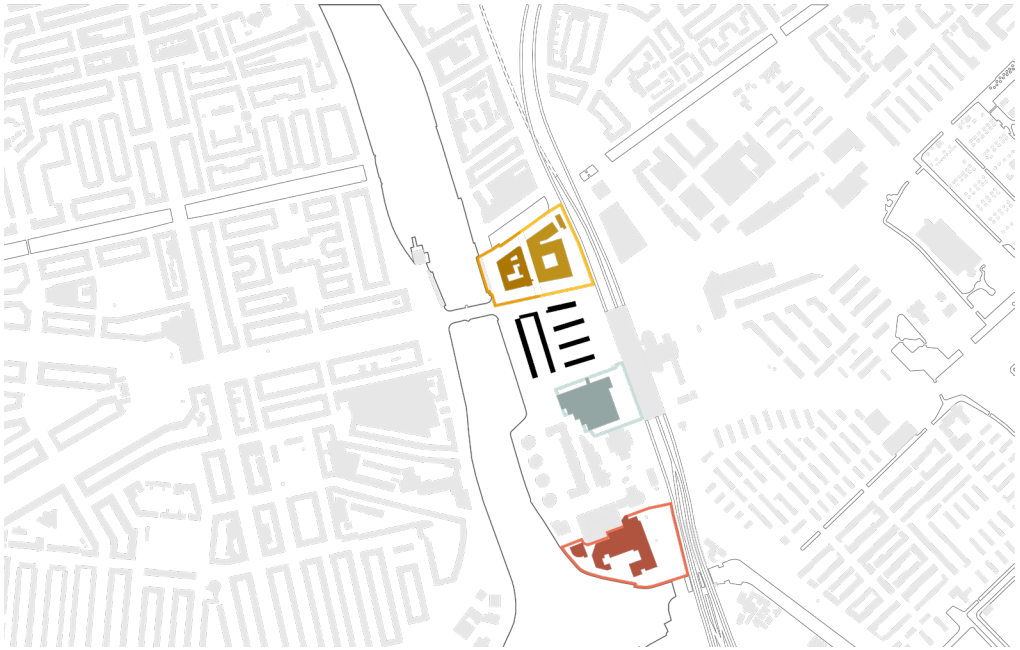
Stadgenoot denkt intussen na over de 271 woningen in de Van der Kunbuurt (270 sociale huurwoningen en één woning in particulier bezit). De corporatie heeft huurders in april 2010 laten weten dat zij hier nog in ieder geval 9 tot 10 jaar kunnen blijven wonen en er op termijn herontwikkeling gaat plaatsvinden. Vervangende nieuwbouw heeft - in vergelijking met een status quo - het voordeel dat er veel meer Amsterdammers op deze prachtige plek kunnen wonen. Voorwaarde is wel dat het aantal sociale huurwoningen toeneemt en er rekening wordt gehouden met de huidige huurders uit de Van der Kunbuurt en hun woonwensen. Daarnaast is het streven om bij vervangende nieuwbouw een situatie van twee verhuizingen te voorkomen.

Het kan in Amsterdam: betaalbaar wonen op een toplocatie. De combinatie herontwikkeling + verdichting biedt de kans om ook het aantal sociale en middeldure huurwoningen uit te breiden. De gemeente heeft Stadgenoot daarom gevraagd om te participeren in de planontwikkeling.



Herontwikkeling

Scenario *herontwikkeling*:
gemeente en partijen gaan over tot nieuwbouw & transformatie en realisatie van nieuwe woningen



Herontwikkeling zonder Van der Kunbuurt

Scenario *herontwikkeling zonder Van der Kunbuurt:*
huidige vorm Van der Kunbuurt wordt gehandhaafd of slechts beperkt gewijzigd; nieuwe woningen worden geheel in andere deelgebieden gerealiseerd



AANPAK

Het AAtelier bestaat uit twee onderdelen die eigenstandig kunnen functioneren: AAtelier en AAtelier / Van der Kunbuurt. Het gemeentelijke kernteam zorgt daarbij voor de praktische coördinatie en inhoudelijke afstemming met betrekking tot ruimtelijke, duurzame, sociale en financiële aspecten. Zij zet noodzakelijke onderzoeken uit op het gebied van onder andere verkeer, cultuur-historische waarde en ondergrondse infrastructuur en vraagt diverse commissies om advies. Zij stelt in samenspraak met commissie Ruimtelijke Kwaliteit een beeldkwaliteitsplan dan wel welstandskader op.

AAtelier

NS / ProRail, private vastgoedeigenaren, Stadgenoot en gemeente verkennen oplossingsrichtingen aan de hand van de volgende kansen en randvoorwaarden:

Een station aan de Amstel
Verkenning van fysieke ingrepen tussen station, rivier en stad
beoogd resultaat ***Een duurzame toekomstbestendige structuur***

Een levendige stationsomgeving
Verkenning van synergie tussen structuur, programma en openbare ruimte
beoogd resultaat ***De juiste functie(s) op de juiste plek***

Een gemengd stuk stad
Verkenning van betaalbaar wonen op een toplocatie
beoogd resultaat ***Een sociale oplossing met draagvlak***

Wie draagt wat bij
Verkenning van financiële plussen en minnen (en hoe die te verdelen)
beoogd resultaat ***Realistische uitgangspunten voor het vervolgtraject***

Technische uitdagingen
Verkenning van potentiële knelpunten: ontsluiting & parkeren, Frequent Hoogwaardig OV ed.
beoogd resultaat ***Geen nare verrassingen achteraf***

AAtelier / Van der Kunbuurt

Stadgenoot, bewoners en gemeente verkennen oplossingsrichtingen. Voor de Van der Kunbuurt worden de uitkomsten tussentijds (halverweg) én aan het eind afgestemd met de overige AAtelier leden.

De corporatie maakt daarvoor eerst afspraken met de zittende huurders conform de zogenaamde kaderafspraken. Deze afspraken worden vastgelegd in het participatieplan, waarin onder andere staat op welke manier met het eindadvies ten behoeve van het projectbesluit wordt omgegaan. Het participatieplan omvat -afhankelijk van het overleg met bewoners- een of meerdere van de volgende aspecten:

Woonwensenonderzoek
Stadgenoot stelt in samenwerking met de bewonerscommissie- een participatieplan op voor de Van der Kunbuurt uit. Dat geeft inzicht in de rechten, wensen en financiële mogelijkheden van de individuele huurders met én zonder regulier contract.

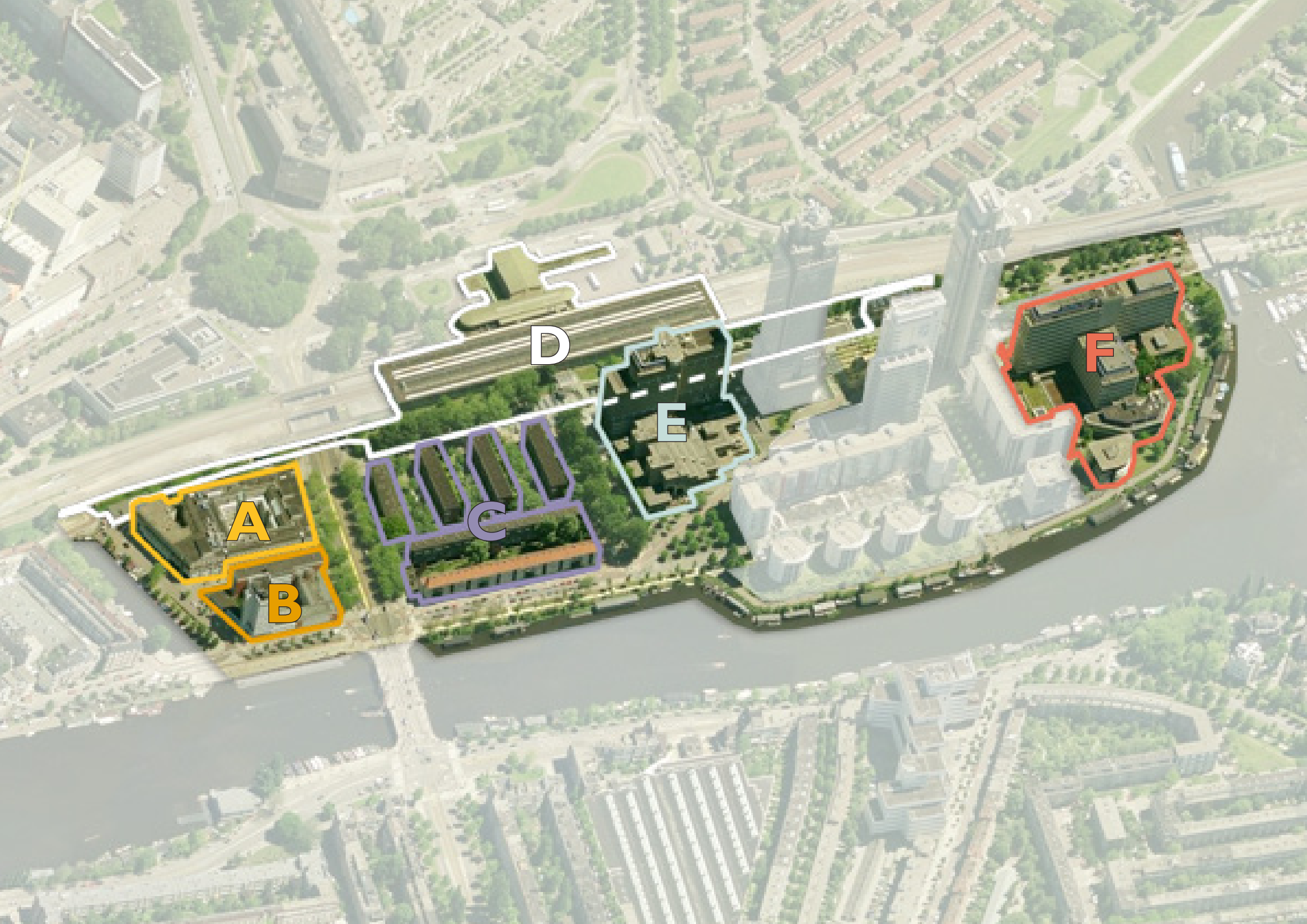
Kennismakingsbijeenkomst
De gemeente, Stadgenoot en de bewonerscommissie nodigen alle bewoners uit voor een kennismakingsbijeenkomst. De gemeente vertelt daar over het waarom en hoe van het principebesluit en welke rol bewoners daarin kunnen spelen.

Open atelier
De plannenmakers en bewoners gaan met elkaar in gesprek over de match tussen hun individuele woonwensen en de beoogde veranderingen in en rondom hun buurt. Dit open atelier is een eerste moment om het draagvlak voor de verschillende varianten te meten.

Bewonersconsultatie
De gemeente, Stadgenoot en bewonerscommissie leggen de uitgewerkte varianten / randvoorwaarden aan bewoners voor: 'Ik ben voor deze oplossing, op voorwaarde dat …' of 'Ik ben tegen deze oplossing, behalve als…' Zij bundelen de uitkomsten ten behoeve van de bestuurlijke afweging.

Het gemeentelijke kernteam zorgt ervoor dat (tussen)resultaten van het AAtelier en AAtelier / Van der Kunbuurt onderling gedeeld worden. Vervangende nieuwbouw in de Van der Kunbuurt is evenwel een maatschappelijk sensitieve opgave. Het kan zijn dat daarvoor meer tijd nodig is. Mocht een dergelijke situatie zich voordoen, dan hoeft dat in principe niet tot een algehele stagnatie in de planvorming te leiden. De inzet is dat private vastgoedeigenaren ook in dat geval verder kunnen met hun plannen, onder voorwaarde dat de ruimtelijke samenhang in het plangebied gewaarborgd is.

Deelname aan het AAtelier betekent niet dat een partij zich automatisch aan dit advies bindt. Deelnemers maken na afloop -op basis van data, kennis en inzichten uit het atelier- hun eigen afweging. De ervaring leert dat een dergelijke interactieve aanpak de kwaliteit van de besluitvorming bij complexe projecten ten goede komt.

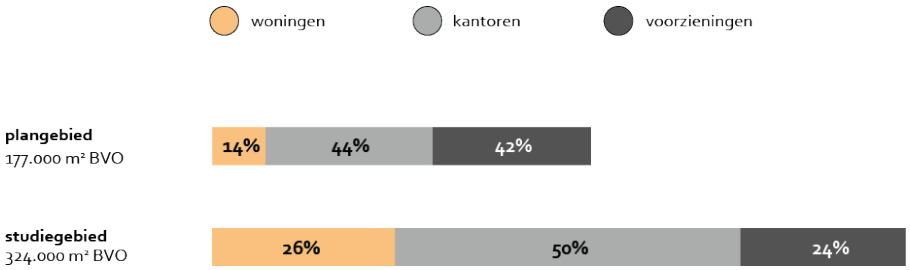

A
B
C
D
E
F

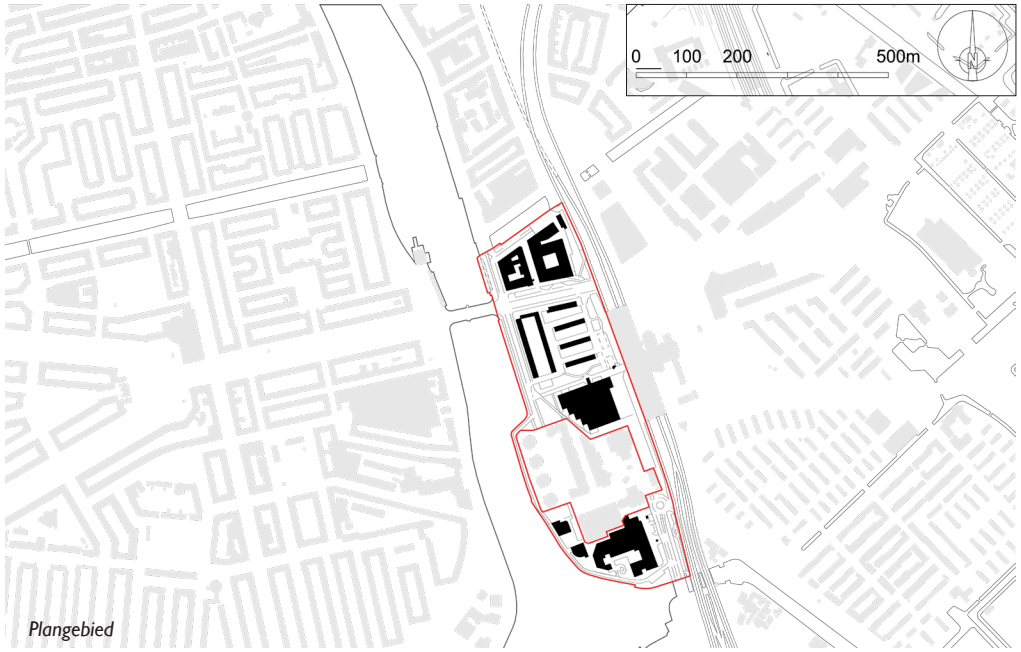
2. INVENTARISATIE

Het plangebied beslaat ca. 12,8 hectare. De beoogde herontwikkeling kan gevolgen hebben voor de directe omgeving, zoals Amstelplein / Amstelboulevard en Omval (Rembrandt Tower, Delta Lloyd e.o.). Het studiegebied is daarom ruimer begrensd.

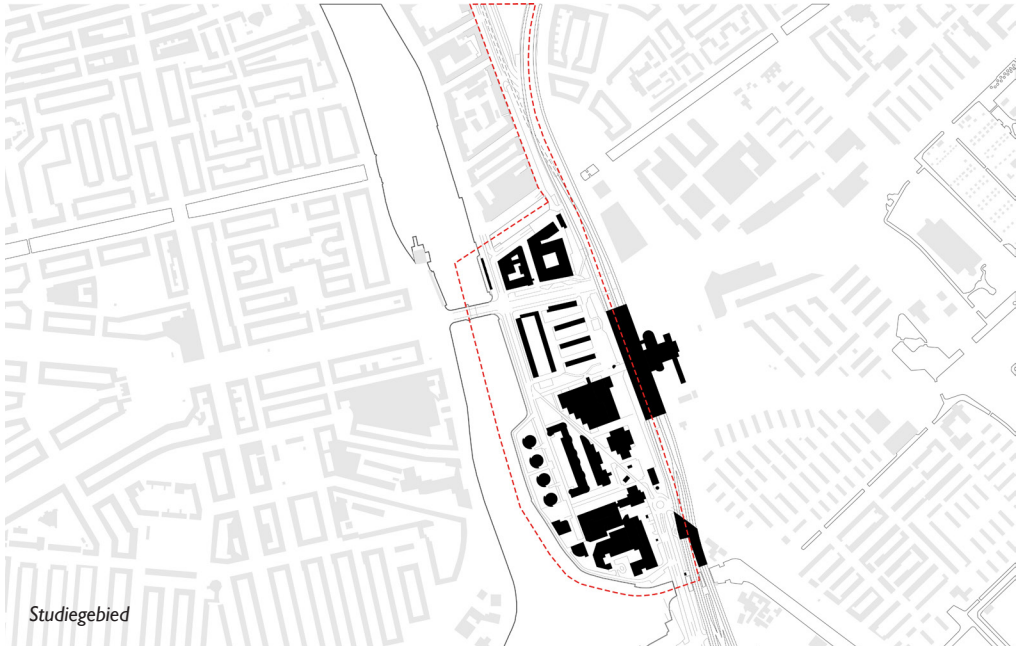
Het bruto vloeroppervlak bedraagt ca. 177.000 m2. De floor space index (bruto vloeroppervlak: oppervlak plangebied) komt daarmee op 1,3. Gezien de plek in de stad, kan dat als een lage dichtheid worden getypeerd. Het aandeel openbaar gebied is 52% of bijna 6,7 hectare; het brede en groene talud van NS / Prorail - dat als openbare ruimte aanvoelt - is dan niet meegerekend.

deelgebied	Noord incl. Treublaan (A, B)	Zuid / Van der Kunbuurt (C)	Zuid / overig (D, E, gedeelte F)	**gemiddeld**
FSI	1,2	1,3	1,8	**1,3**
aandeel openbare ruimte	59% / 19.000 m²	55% / 11.000 m²	49% / 17.650 m²	**52%/66.700 m²**





Plangebied


Studiegebied

THE CLOUD

eigenaar
oppervlak kavel
bruto vloer oppervlak

Cairn Real Estate - Impact Vastgoed
ca. 7.000 m²
ca. 22.700 m²



BRANDWEERKAZERNE

eigenaar
oppervlak kavel
bruto vloer oppervlak

Gemeente Amsterdam / Veiligheidsregio
ca. 900 m² (erfpacht)
ca. 3.725 m²



VAN DER KUNBUURT

eigenaar
oppervlak kavel

bruto vloer oppervlak



Stadgenoot + een enkele particulier
ca. 9.200 m² - Stadgenoot (erfpacht)
ca. 15.000 m² - openbare ruimte
ca. 25.000 m²

AMSTELSTATION



eigenaar
oppervlak kavel
bruto vloer oppervlak

NS / ProRail
8.000 m² (eigendom)
nihil

AMSTELBORGH



eigenaar
oppervlak kavel
bruto vloer oppervlak

VvE Amstelborgh - Aghen Invest
ca. 1.000 m² (eigendom)
ca. 5.295 m²

STELLE COLLEGE



eigenaar
oppervlak kavel
bruto vloer oppervlak

Amstelvista - DVM
ca. 3.000 m² (eigendom)
ca. 6.225 m²

LEEUWENBURG



eigenaar
oppervlak kavel
bruto vloer oppervlak

Vastint - PEAK
ca. 10.350 m² (eigendom)
ca. 64.000 m²

DELTA LLOYD



eigenaar
oppervlak kavel
bruto vloer oppervlak

Breevast & Delta Lloyd
ca. 13.250 m² (eigendom)
ca. 47.000 m²



artist-impressions van de renovatie



THE CLOUD

eigenaar	*Cairn Real Estate - Impact Vastgoed*
oppervlak kavel	*ca. 7.000 m²*
bruto vloer oppervlak	*ca. 22.700 m²*
bestemmingsplan bvo:	*ca. 23.000 m²*
bestemmingsplan functies:	*kantoor, parkeren*

Groot en onopvallend. Dat lijkt de beste omschrijving van dit kantoorgebouw tussen Rocketstraat en spoorlijn (architect Hans Ruijssenaars, 1992).

Cairn Real Estate en Impact Vastgoed willen...
Het complex ondergaat momenteel een grote renovatie annex verduurzaming die het weer tot een state-of-the-art kantoorgebouw maakt.

Meerwaarde samenwerking
Beide eigenaren tonen veel interesse in ontwikkelingen rond hun gebouw. Dat betreft enerzijds de toekomst van de brandweerkazerne, anderzijds de inrichting van de openbare ruimte waar zij een financiële bijdrage aan hebben toegezegd. Zij zijn in het bijzonder benieuwd naar ideeën met betrekking tot een snelle fietsroute langs het spoor (zie hoofdstuk 3); een dergelijke verbinding zou de oostkant van het gebouw tot leven kunnen wekken.

BRANDWEERKAZERNE

eigenaar	*Gemeente Amsterdam / Veiligheidsregio*
oppervlak kavel	*ca. 900 m² (erfpacht)*
bruto vloer oppervlak	*ca. 3.725 m²*
bestemmingsplan bvo:	*ca. 3.725 m²*
bestemmingsplan functie:	*bedrijf (brandweerkazerne)*

De architect van The Cloud heeft ook de brandweerkazerne ontworpen. Verder valt op dat de kade langs de Weesperhaven is afgesloten ten behoeve van de blusboot. Die vaart hier allang niet meer, maar fietsers vanaf de Ringdijk moeten nog wel steeds omrijden.

Gemeente Amsterdam en Veiligheidsregio willen...
De Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland gaat haar centrale diensten hier concentreren. De brandweerkazerne wordt dan vooral een kantoor met een beperkte operationele capaciteit van twee brandweervoertuigen die idealiter sneller op de Wibautstraat kunnen komen.

Meerwaarde samenwerking
De herinrichting van het openbaar gebied rondom de Berlagebrug / Weesperhaven is een oude wens die de komende jaren urgent wordt. Dat vraagt om een samenhangende visie die -op het eerste gezicht tegengestelde- belangen verzoend: een efficiënte uitrukroute voor hulpdiensten, veilige en rechtstreekse fietsverbindingen naar Sciencepark en IJburg en eerherstel voor de prachtige kades.



de Brandweerkazerne vormt een architectonische eenheid met de 'Cloud'



ter hoogte van de brandweerkazerne is de kade



Stelle College gezien vanaf Berlagebrug

STELLE COLLEGE

eigenaar	*Amstelvista - DVM*
oppervlak kavel	*ca. 3.000 m² (eigendom)*
bruto vloer oppervlak	*ca. 6.225 m²*
bestemmingsplan bvo:	*ca. 7.500 m²*
bestemmingsplan functies:	*kantoor, onderwijs, horeca*

Dit schoolgebouw (architect Knijtijzer, 1957) heeft een no-nonsense uitstraling die typerend is voor de naoorlogse architectuur van de buitenwijk. Het vormt één bouwblok met het kantoorgebouw Amstelborgh, maar er is geen sprake van functionele of ruimtelijke samenhang.

Amstel Vista en DVM willen...
Het Stelle College zal het gebouw binnenkort verlaten. De eigenaar en ontwikkelaar willen de locatie herontwikkelen ten behoeve van een andere functie. Het bestemmingsplan maakt kantoren, dienstverlening, detailhandel, horeca en extended stay mogelijk. Zij zouden daarnaast best een flink aantal woningen willen realiseren. Dat betekent een groter volume.

Meerwaarde samenwerking
Amstel Vista en DVM werken inmiddels samen met de eigenaar van Amstelborgh / London Toren. Dat biedt kansen om het programma, volume en parkeren te optimaliseren, zodat dit bouwblok bij de monumentale Berlagebrug eindelijk gaat leven. Zij zien het AAtelier als een goede gelegenheid om daarover met de gemeente nadere afspraken te maken.

AMSTELBORGH

eigenaar	*VvE Amstelborgh - Aghen Invest*
oppervlak kavel	*ca. 1.000 m² (eigendom)*
bruto vloer oppervlak	*ca. 5.295 m²*
bestemmingsplan bvo:	*ca. 5.300 m²*
bestemmingsplan functies:	*hotel, horeca, sportvoorzieningen, detailhandel, parkeren*

Dit kantoorgebouw met tien bouwlagen (architect M. Stam, 1961) staat bekend als London Toren, naar de gelijknamige verzekeringsmaatschappij die hier gevestigd was. Sterker nog: ten noorden van de Berlagebrug is er langs de Amstel geen hoger gebouw te vinden!

VvE Amstelborgh en Aghen Invest willen...
Het gebouw staat leeg. Pogingen om het casco geschikt te maken voor extended stay zijn -vanwege de bouwkundige structuur- lastig. Sloop & nieuwbouw ten behoeve van een stedelijke mix met wonen is daardoor een reëele optie geworden. Daarvoor is, net als bij de beoogde herontwikkeling van het Stelle College, een bestemmingsplanwijziging nodig.

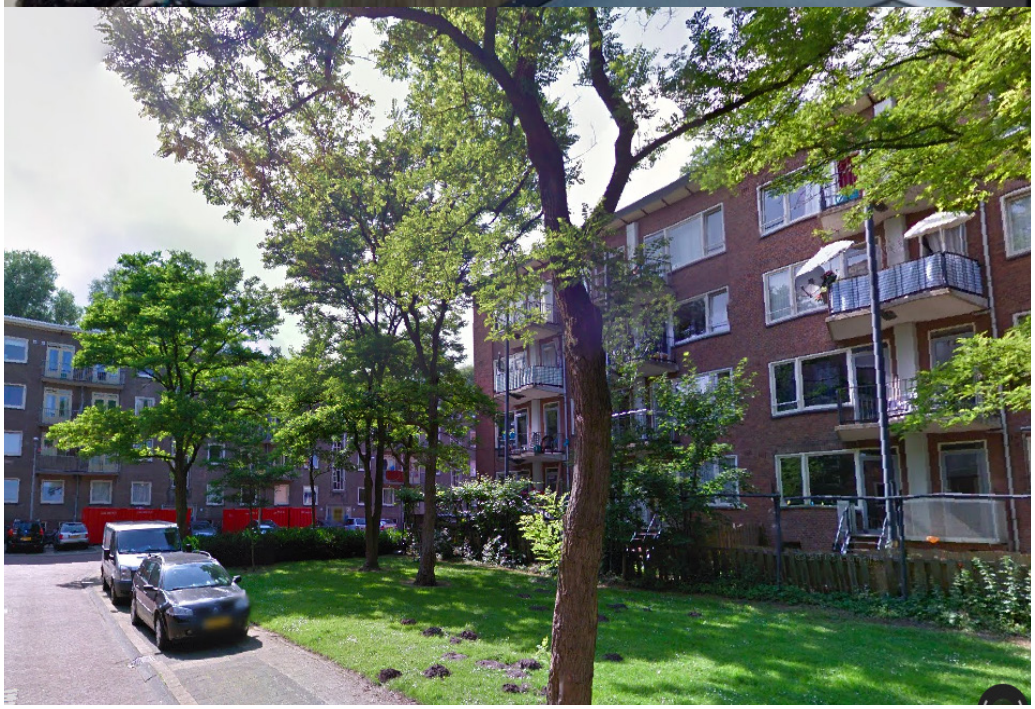
Meerwaarde samenwerking
VvE Amstelborgh en Aghen Invest werken samen met de eigenaar van het Stelle College; de voordelen hiervan zijn reeds eerder beschreven.


Amstelborgh beter bekend als de Londontoren


gesloten plint aan de Ringdijk



ontbreken van relatie tussen station en buurt



VAN DER KUNBUURT

eigenaar	*270 woningen Stadgenoot + één particulier*
oppervlak kavel	*ca. 9.200 m² - Stadgenoot (erfpacht)*
	ca. 15.000 m² - openbare ruimte
bruto vloer oppervlak	*ca. 25.000 m²*
bestemmingsplan bvo:	*ca. 25.000 m²*
bestemmingsplan functies:	*wonen, beperkte detailhandel & kantoor op B.G.*

De Van der Kunbuurt dateert uit 1950/1951 (architect Gulden & Blomhert). Het is een stedenbouwkundig 'stempel' met zes blokken met in totaal 271 woningen van gemiddeld ca. 60 m² GBO. Eén woonblok heeft uitzicht op de Amstel, de andere blokken staan langs de Treublaan en spoorlijn. De stempel is opgebouwd volgens het tuinstadprincipe, dus met veel semi-collectief en openbaar groen tussen de blokken. Maar waar dergelijke stempels elders in de stad herhaald werden, is het hier bij een enkele gebleven. De buurt bevond zich lange tijd in de luwte. Nu de westelijke stationsentree steeds belangrijker wordt, ligt het middenin het stadse gewoel. Uit het verslag van de Buurtbeheergroep Van der Kunbuurt/Omval (2015) blijkt, dat bewoners redelijk tevreden over het woon- en leefklimaat in hun buurt zijn.

Stadgenoot overweegt...

De huurders hebben in april 2010 het bericht ontvangen dat zij tot ongeveer 2020 in de Van der Kunbuurt kunnen blijven wonen. Wat er daarna gebeurt ligt nog open. Ongeveer eenvijfde van de woningen is daarom aan jongeren en studenten verhuurd (contract voor bepaalde tijd). Het onderhoud is in de tussenliggende periode gewoon uitgevoerd. De woningen voldoen bouwkundig en hebben gemiddeld een D-label. Stadgenoot ziet daarom geen directe noodzaak voor een ingrijpende renovatie of woningverbetering, mede omdat de bewonerstevredenheid in principe voldoende tot goed is. Zij constateert dat met een ingrijpende variant, zoals vervangende nieuwbouw, vooral een stedelijk belang is gediend en verwacht dan ook van de gemeente een krachtig commitment voor deze maatschappelijk gevoelige opgave. Is dat het geval, dan wil Stadgenoot meedenken over de randvoorwaarden voor een dergelijke herontwikkeling op termijn, mits de wensen van de huidige huurders een volwaardige plek in de planontwikkeling krijgen.

Meerwaarde samenwerking

Stadgenoot wil in het AAtelier de randvoorwaarden en kaders voor een herontwikkeling op termijn bepalen. Het 'op termijn' is een belangrijk gegeven; de corporatie wil zich niet laten opjagen en ziet de transformatie van de buurt als een eigenstandig project dat zelfstandig en gefaseerd moet kunnen worden uitgevoerd. Zij onderkent daarbij de voordelen van samenwerking met andere partijen in het gebied. Die liggen bijvoorbeeld op het gebied van betaalbare oplossingen voor parkeren, akoestiek (Hoog Frequent OV) ed.. Meer en betaalbaar wonen op de omringende (kantoor)locaties resulteert bovendien in een groter 'speelveld' en schuifruimte. Dit

vergroot de mogelijkheden om zittende huurders in één keer te laten oversteken naar hun nieuwe woning. En daarmee het draagvlak.



zicht op de westelijke entree van station Amstel


Fietsparkeren aan de westzijde van het station

AMSTELSTATION

eigenaar	*NS / ProRail*
oppervlak kavel	*8.000 m² (eigendom)*
bruto vloer oppervlak	*nihil*

Het monumentale stationsgebouw (architect H.G.J. Schelling, 1939) is van oudsher op de Watergraafsmeer gericht. De westelijke entree werd pas veel later gebouwd. Deze entree heeft een ietwat provisorisch karakter en is bouwkundig verbonden met de Leeuwenburg. Hierdoor zijn er ingewikkelde sprongen in het maaiveld ontstaan. De langgerekte en transparante stationskap maakt evenwel veel goed. Het brede en groene talud gold lange tijd als reservering voor extra sporen. Die claim is er inmiddels afgehaald, zodat er tamelijk vrij over de ontstane ruimte kan worden nagedacht.

NS en ProRail willen...
Office WINHOV maakt een architectonisch masterplan. Dat is een overkoepelende paraplu voor tientallen kleine en grote ingrepen die nodig zijn om de groeiende reizigersstroom op te vangen. Deze ingrepen worden gefaseerd uitgevoerd. Realisering van een nieuwe stalling voor 4.500 fietsen in de spoorzone ten westen van het station heeft prioriteit; de uitvoering hiervan staat gepland voor 2018-2020. Vooralsnog is onduidelijk of dan ook een nieuwe en volwaardige stationsentree wordt gebouwd. Beide ingrepen komen in principe op eigen grond en passen binnen het vigerende bestemmingsplan.

Meerwaarde samenwerking
NS en ProRail constateren dat samenwerking noodzakelijk is om een kwaliteitsslag te maken. Zij laten hun ambitieniveau plus investeringsbudget mede afhangen van de vraag of die samenwerking met gemeente en andere eigenaren daadwerkelijk tot stand komt.

LEEUWENBURG

eigenaar	*Vastint - PEAK*
oppervlak kavel	*ca. 10.350 m² (eigendom)*
bruto vloer oppervlak	*ca. 64.000 m²*
bestemmingsplan bvo:	*ca. 64.000 m²*
bestemmingsplan functies:	*kantoor, detailhandel, dienstverlening, onderwijs, horeca, parkeren*

De voormalige Rijkspostspaarbank (architect ZZDP, 1975) is een voorbeeld van brutalistische architectuur. De overwegend gesloten plint van het gebouw, waar zich de voormalige computerruimtes en parkeergarage bevinden, is erg diep en lastig bruikbaar.

Vastint en PEAK willen...
Het complex is de laatste jaren in gebruik bij de Hogeschool van Amsterdam die het op afzienbare termijn zal verlaten. De eigenaar en ontwikkelaar studeren op verschillende varianten. Hergebruik, uitbreiding en verduurzaming van het bestaande casco (zoals zij dat momenteel met Rivierstaete doen) is een optie. Daarnaast worden ook de voor- en nadelen van sloop & nieuwbouw bekeken. Zij zetten daarbij in op verdubbeling van het bruto vloeroppervlak ten behoeve van wonen, werken, horeca, retail en andere publieksgerichte activiteiten. Dat ambitieuze programma kan in principe op eigen grond worden gerealiseerd, maar voor de gedroomde hoogbouw is -net als voor wonen en retail- een bestemmingsplanwijziging nodig.

Meerwaarde samenwerking
Vastint en PEAK zijn warme pleitbezorgers voor samenwerking en steken daar, middels diverse studies, hun nek voor uit. Zij willen grip op de toekomstige structuur van routes en pleinen, zodat zij de programmering en vormgeving van hun complex daarop af kunnen stemmen.


Leeuwenburg


zicht vanaf de Amstel op Leeuwenburg



Maquette Delta Lloyd complex 1974, architect Ir. J.E. De Keukeleire (bron: Stadsarchief Amsterdam)



Delta Lloyd gezien van Omvalbrug, Spaklerweg (foto: Jo Haen)

DELTA LLOYD

eigenaar	*Breevast & Delta Lloyd*
oppervlak kavel	*ca. 13.250 m² (eigendom)*
bruto vloer oppervlak	*ca. 46.663 m²*
bestemmingsplan bvo:	*ca. 50.000 m²*
bestemmingsplan functies:	*kantoor, parkeren*

Dit in 1975 door architect ing. J.E. De Keukeleire ontworpen kantoorgebouw bestaat uit drie kantoorvleugels van respectievelijk 6, 8 en 12 bouwlagen. De vleugels zijn gesitueerd rondom een centrale kern. Sinds 1976 is het gebouw in gebruik bij Delta Lloyd, in de jaren negentig hebben zij het kantoor uitgebreid met de bouw van de Mondriaantoren. Het kantoorgebouw aan de Spaklerweg 4 is eigendom van Breevast.

Eind 2016 heeft Nationale Nederlanden (NN) aangegeven Delta Lloyd over te willen nemen. Naar alle verwachting zal deze overname in het voorjaar van 2017 plaatsvinden. De eigenaar heeft duidelijk gemaakt dat met de overname 50.000 m² kantoor leeg zal komen te staan.

Breevast wil...
De ontwikkelingen rondom de overname van Delta Lloyd zijn relatief nieuw. Eerder is uitgegaan van een ontwikkeling na 2027 (het huidige huurcontract loopt tot 2027). Met het eerder vrijkomen van het gebouw wil Breevast de ontwikkelmogelijkheden van de locatie beter gaan benutten. Daarbij wordt ook gekeken naar het vastgoed van Delta Lloyd op de locatie. Breevast acht de locatie geschikt voor wonen maar heeft daarover nog geen helder idee. Breevast wil de AAteliers gebruiken om een ontwikkelvisie voor deze locatie op te stellen.

Meerwaarde samenwerking
De locatie is een van de beste plekken van Amsterdam te noemen. Gunstig gelegen aan de Amstel op de zon, met de herontwikkeling van het gebied ontstaan er kansen om de verblijfskwaliteit langs de Amstel oever verder te versterken Tevens ontstaat er ruimte om naast een woonprogramma ook een kantoren-, en voorzieningenprogramma op de locatie te ontwikkelen.



Luchtfoto van omgeving Berlagebrug, situatie 1968
bron: Stadsarchief Amsterdam

3. KANSEN VOOR DE STAD

NS / ProRail en private vastgoedeigenaren beraden zich op de toekomst van hun bezit; Stadgenoot is op uitnodiging van de gemeente gevraagd te participeren. Uit de inventarisatie blijkt dat zij de meerwaarde van samenwerking zien. De gemeente dient daarbij in hun ogen een coördinerende rol te vervullen.

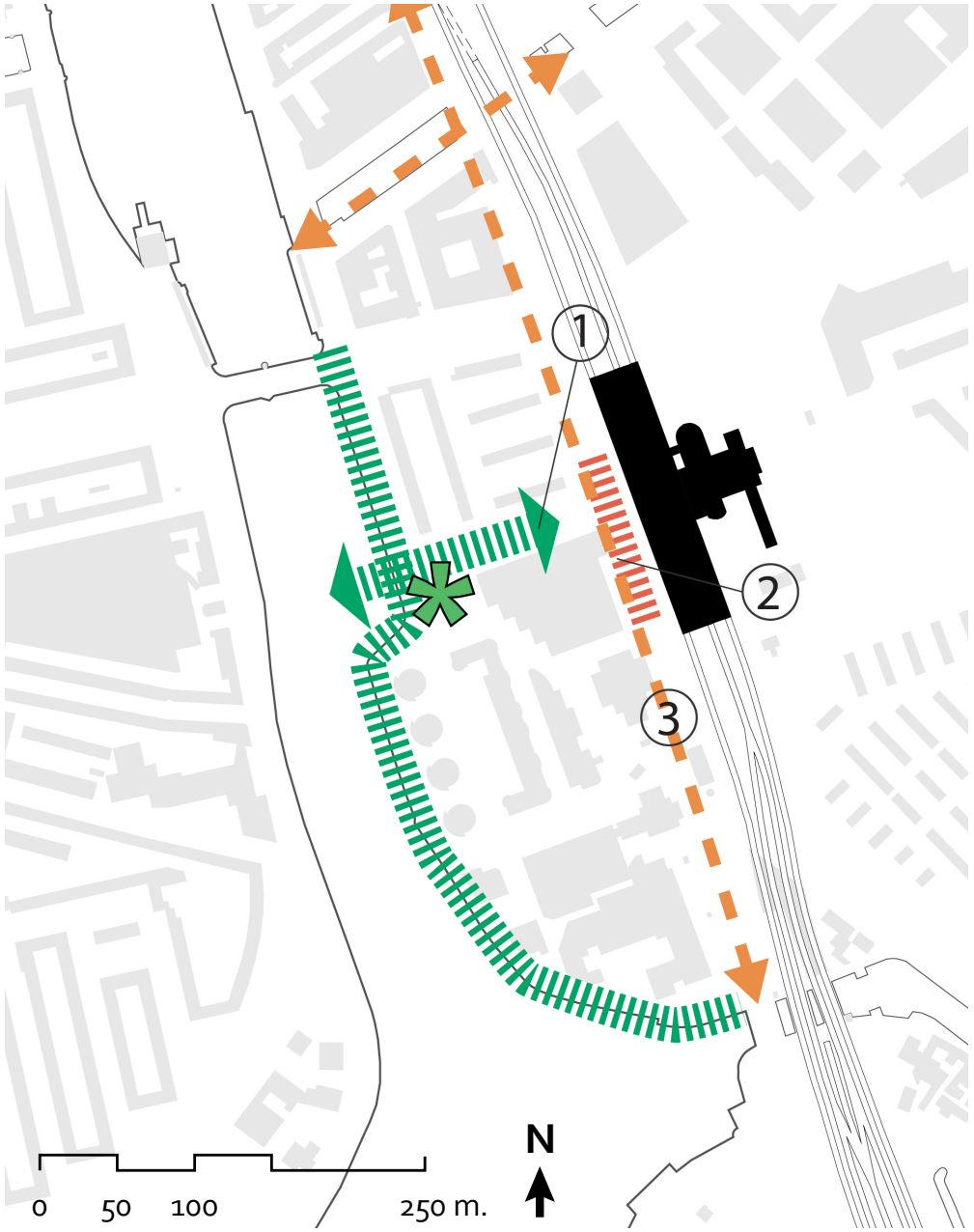
kansen voor Een station aan de Amstel

Analyse
Het plangebied ligt op de grens van twee stedenbouwkundige werelden: Plan Zuid en het Algemeen Uitbreidingsplan. De prachtige brug(gen) en kades zijn onlosmakelijk verbonden met Berlage's Zuid aan de andere kant van de Amstel. Cornelis van Eesteren oriënteerde het station echter op het moderne wonen in de Watergraafsmeer (AUP, 1934). Een entree richting de Amstel ontbrak. Die keuze heeft de structuur van het gebied bepaald. Want de officiële voorkant van het station is nooit 'stad' geworden, terwijl de officieuze achterkant zich op een hap-snap manier ontwikkelde. Daar, langs de rivier, werd van oudsher gewerkt en dat is eigenlijk altijd zo gebleven. De Van der Kunbuurt was lange tijd de enige uitzondering. Deze licht, lucht & ruimte verkaveling hoort bij de Watergraafsmeer, maar het spoor snijdt het daar ruimtelijk vanaf.

Ontwikkeling & beleid
Het Amstelstation ontleent haar status als intercitystation vooral aan de efficiënte overstap tussen trein, metro, tram en bus. Die status stond lange tijd ter discussie, mede omdat de stations Zuid WTC en Bijlmer steeds belangrijker werden. Maar wat blijkt? Het station behoort, met 72.000 reizigers per dag (2015), tot de drukste in de metropoolregio en daarmee in Nederland. De belangrijkste reden voor dat succes is de stormachtige groei van de fiets als voor- en natransport. De herontwikkeling van de oostzijde voorziet daarom niet alleen in een nieuw tram- en busstation, maar ook in een nieuwe routing en parkeervoorziening voor fietsers. Dat lost een deel van de capaciteitsvraag op. NS / ProRail werken inmiddels aan een architectonisch masterplan voor het gehele monumentale complex van architect H.G.J. Schelling.

De gemeente is nauw betrokken bij de totstandkoming van dit plan en wil ook een versnelling in de planvorming aan de 'achterkant' van het station. De belangrijkste uitgangspunten voor de westzijde van het station zijn:

- *Entree aan de Amstel*
  De westelijke stationsingang wordt uitgebouwd tot een volwaardige entree die bijdraagt





Nordbahnstrasse Wuppertal; door: Stefan Güldenring



Viaduct De Ruijterkade Amsterdam
bron: https://www.amsterdamheefthet.nl/categorie/details.php?companyID=1811 S



Cykelslangen Kopenhagen; door: Dissing+Weitling

aan de evenwichtige afwikkeling van reizigersstromen. De route naar de rivier is daar een onderdeel van. Die zou veilig, comfortabel en uitnodigend moeten zijn.

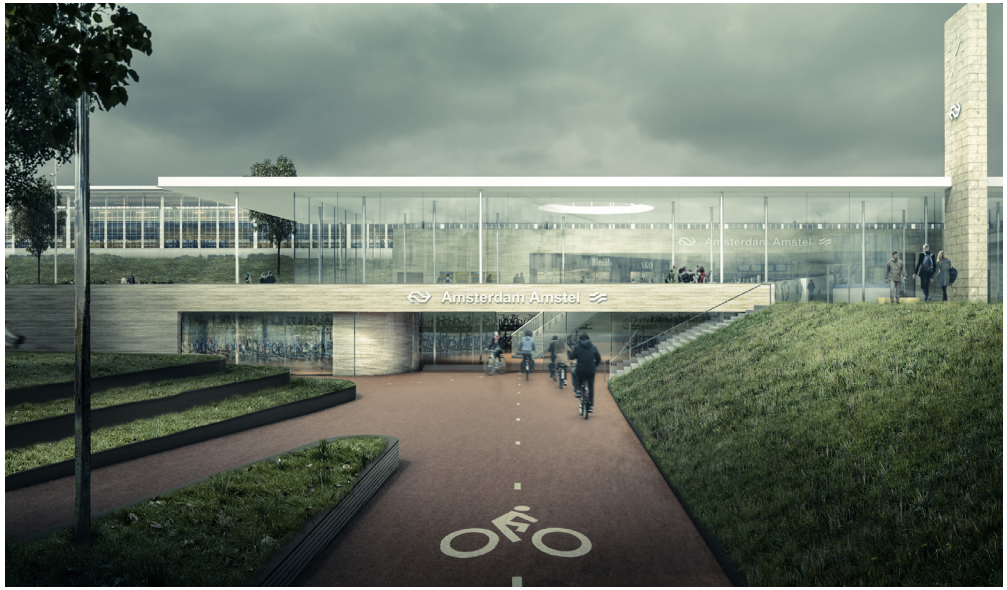
- *Uitbreiding fietsparkeren*
  De huidige stalling wordt uitgebreid tot 4.500 fietsen. Een maaiveldoplossing ('op straat') staat op gespannen voet met de wens om de verblijfskwaliteit rondom het station te verbeteren. Daarom heeft een gebouwde voorziening de voorkeur.

- *Een ander (fiets)netwerk*
  De mogelijkheid wordt onderzocht voor een directe fietsverbinding tussen (Wibautstraat,) Ringdijk en Spaklerweg. De optie langs het spoor - met fly-over over de Treublaan - ontlast de Weesperzijde en maakt hier een nieuw, groen en ontspannen profiel mogelijk.

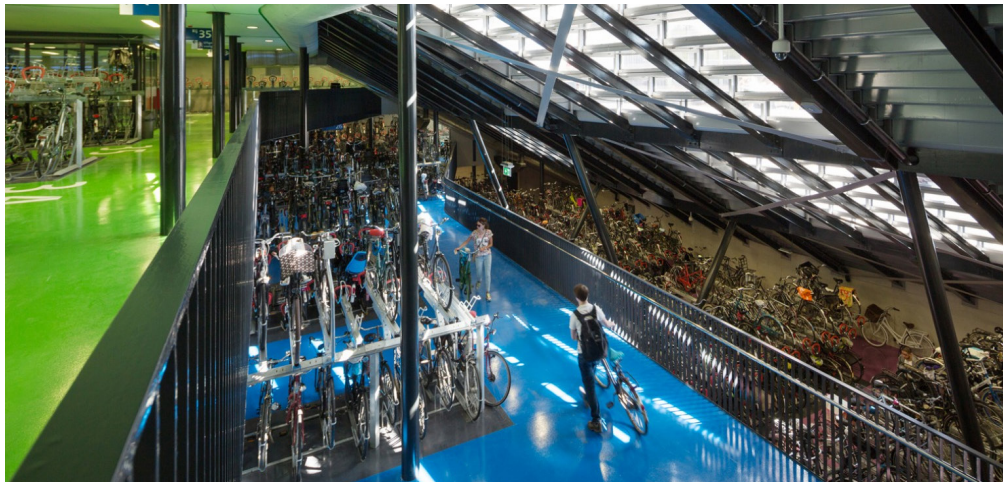
Deze laatste denkrichting betekent een substantiële ontlasting van de kruising Treublaan-Weesperzijde. Dit is een niet te onderschatten voordeel, omdat fietsers de barriere Treublaan sneller kunnen nemen en de afwikkeling van het autoverkeer tussen Berlagebrug en Prins Bernhardplein niet meer gehinderd wordt door de alsmaar toenemende fietsersstroom.

Eerste verkenning
Transformeer de achterkant in een voorkant. Dat is kortweg de opgave voor de westzijde van het Amstelstation. Vooral de fietsverbinding tussen (Wibautstraat,) Ringdijk en Spaklerweg is een potentiële 'game changer'. Deze route verandert de oriëntatie in het gebied. De westelijke stationsentree maakt in de huidige situatie een wat verloren indruk, maar wordt dan de spreekwoordelijke 'spin in het web' voor fietsers tussen Centrum en Zuidoost én tussen Zuid, Oost en IJburg. De gevolgen van deze ingreep zullen dan ook in het hele plangebied (en daarbuiten) voelbaar zijn. Neem bijvoorbeeld de overwegend gesloten plint van de Leeuwenburg. Die keert zich nu nog van het spoor af. Wordt daar een Triple A fietsverbinding gerealiseerd, dan is er aanleiding om juist hier publieksgerichte activiteiten te situeren. Daar staat tegenover dat andere routes minder druk worden, of zelfs kunnen verdwijnen. De Weesperzijde profiteert daarvan. Niet alleen wordt de kwetsbare kruising met de Treublaan ontlast, ook ontstaat er meer ruimte voor een groene en ontspannen inrichting van de Amsteloevers.

Urgentie & risico's
Betrokken private vastgoedeigenaren zien meerwaarde in samenwerking en hebben haast. Stadgenoot hecht extra waarde aan een zorgvuldig proces naar zijn bewoners toe. Er zal sprake zijn van wederzijdse afhankelijkheid. NS / ProRail laten hun ambitieniveau mede afhangen van de inzet van anderen (zie: inventarisatie). Daar komt bij dat de meeste eigenaren wel willen anticiperen op een nieuwe stedenbouwkundige structuur, maar dan alleen als zij er 100% zeker van kunnen zijn dat die daadwerkelijk gerealiseerd wordt. Zo niet, dan is de kans groot dat men terugvalt op een business as usual aanpak die de ruimtelijk-functionele fragmentatie verder vergroot.



Impressie van voorstel westzijde Amstelstation, door: Office Winhov



Impressie van fietsenstalling Utrecht CS, bron: Kraaijvanger.nl



Goudriaanstraat richting Amstelstation: ontbreken relatie buurt - stad - naar station

kansen voor Een levendige stationsomgeving

Analyse
De westzijde van het Amstelstation ontbeert de sfeer en samenhang die je bij één van de belangrijkste stations in de metropoolregio zou verwachten. Het studiegebied kenmerkt zich door monofunctionele complexen die ruimtelijk en functioneel weinig met elkaar te maken hebben. De openbare ruimte is versnipperd en er zijn maar weinig publieksgerichte voorzieningen. Het 'corporate' werken domineert; ongeveer 50% van het bruto vloeroppervlak bestaat uit kantoor. Het aanstaande vertrek van de Hogeschool van Amsterdam en het Stelle College zou dat percentage - bij een ongewijzigd beleid - verder doen stijgen (naar 75%). De kans is dan immers groot dat de onderwijsfunctie wordt beëindigd en er kantoren voor in de plaats komen. Een dergelijke transformatie is binnen het vigerende bestemmingsplan mogelijk.

Ontwikkeling & beleid
Het pleidooi voor verstedelijking rond het Amstelstation kent een lange geschiedenis. Reeds in het structuurplan van 1975 werd daarvoor de aftrap gegeven. In eerste instantie resulteerde dat vooral in de bouw van XXL kantoren, zoals de Rembrandttoren. De herontwikkeling van de oostzijde heeft een andere insteek. Daar wordt de Amstel Tower gebouwd, een 100 meter hoge toren met 192 appartementen en een hotel. De realisering van twee grote stadsblokken met honderden woningen en een wijkwinkelcentrum volgt spoedig daarna. Het plan voorziet tevens in de inpassing van vrijwel alle 'ruimtevretende' infrastructuur dat nu eenmaal bij een groot station hoort. De verkeerskundige claim op de westzijde blijft daardoor beperkt tot maatregelen voor langzaam verkeer. Dat is geen gekke uitgangspositie voor de ontwikkeling richting een uitgebalanceerde mix van wonen, werken en stedelijke voorzieningen.

De inzet op een stedelijke mix volgt uit gemeentelijk beleid, zoals vastgelegd in Ruimte voor de Stad / Koers 2025. Belangrijke uitgangspunten daarin zijn:

- *Méér wonen*
  Eerste verkenningen laten zien dat het plangebied een substantiële bijdrage zou kunnen leveren aan de Amsterdamse woningbouwproductie: er zouden minimaal ca. 1.000 tot maximaal 2.700 nieuwe woningen kunnen worden ontwikkeld. De mate van en mogelijkheid tot verdichting en transformatie ('kantoor plus wonen') plus de aanpak in de Van der Kunbuurt bepalen of het maximale aantal gehaald wordt.

- *Méér voorzieningen*
  Ook het voorzieningenaanbod dient - zeker rondom het station en langs structuurlijnen als de Amstel,Treublaan ed. - flink te worden uitgebreid. Een deel daarvan is bestemd voor onderwijs, cultuur en sport, waaronder een locatie voor een brede basisschool. De gemeente neemt aankomend halfjaar het voortouw in de verkenningen naar de locaties voor deze voorzieningen.

- *Méér bewegen*
  De openbare ruimte kan veel coherenter worden ingericht en gestructureerd met een afwisseling van hoogstedelijke en rustige plekken. De nieuwe stationsentree is daarbij het dynamisch-stedelijke brandpunt; daarnaast zijn er kansen om de Weesperzijde tot onderdeel van het sportief-landschappelijke netwerk langs de Amstel te maken.

Deze laatste denkrichting geeft invulling aan het beleidsthema Een Gezonde Stad. Want Amsterdam moet verdichten, maar dat wordt alleen een succes als haar inwoners daar op een duurzame, prettige en gezonde manier kunnen wonen, werken en leven.

De inzet op méér wonen, voorzieningen en bewegen betekent niet dat alle kantoren, ateliers, co-working spaces ed. simpelweg mogen verdwijnen. De gemeente hecht aan een levendige stationsomgeving en daar hoort ook een substantieel aandeel werkfuncties bij. Substantieel is een rekbaar begrip: de gemeente wil hierover in gesprek met de partijen in het AAtelier. Het streven van de gemeente is wel om een ondergrens van ca. 25% niet-woonfuncties in het plangebied te hanteren (bij dit percentage blijft het totale vloeroppervlak niet-woonfuncties in het studiegebied gelijk!).

Eerste verkenning
De mogelijkheden tot verdichting van het plangebied zijn gebaseerd op een aantal globale ontwerpexcercities. De basisverkaveling gaat uit van compacte middelhoogbouw met enkele, zorgvuldig gesitueerde, accenten tot 100 meter - gelijk aan de bouwhoogte van de Amstel Tower. Dit uitgangspunt resulteert grofweg in een verdubbeling van het bruto vloeroppervlak op de private kavels.

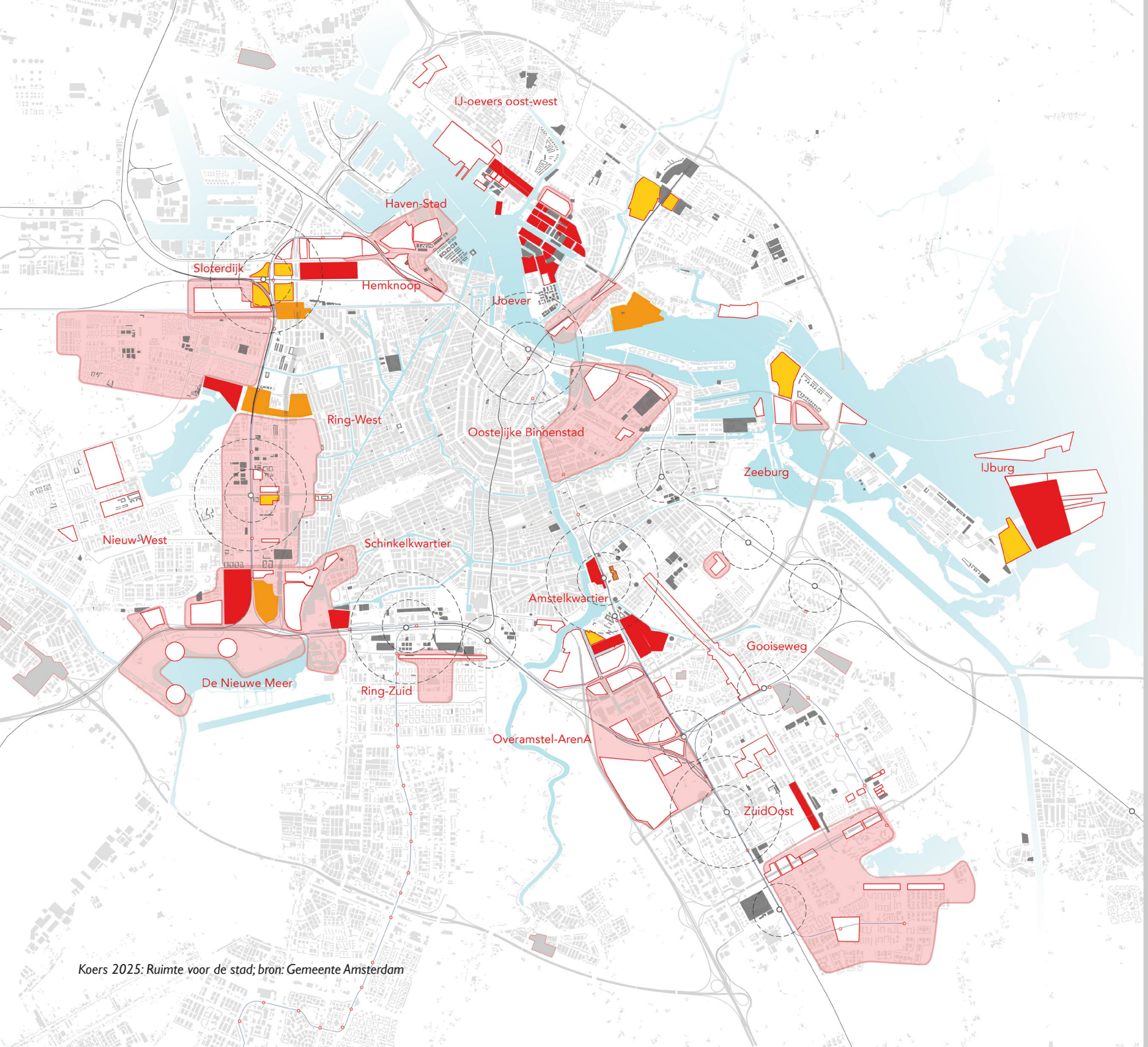
- *Kansen voor ca. 1.000 nieuwe woningen*

De vastgoedeigenaren gebruiken de extra vierkante meters, dat is 50% van hun totale bruto vloeroppervlak, om woningen van gemiddeld 90 m2 bvo te realiseren. Voor de Van der Kunbuurt blijft een status quo van kracht.

- *Kansen voor ca. 2.700 nieuwe woningen*

De vastgoedeigenaren gebruiken tot 75% van hun bruto vloeroppervlak voor wonen. Daarnaast kiest Stadgenoot - in samenspraak met bewoners - voor vervangende nieuwbouw in de Van der Kunbuurt. Gezien de relatief lage dichtheid in de huidige situatie, kan hier een flinke sprong worden gemaakt: van 25.000 naar 75.000 tot 100.000 m2, of 900 tot 1.100 woningen die gemiddeld iets kleiner zijn. Daarbij wordt er in het totale plangebied natuurlijk rekening gehouden met ruimte voor publieksgerichte voorzieningen op het gebied van onderwijs, cultuur en sport.

Ruimte voor de Stad
Koers 2025



LEGENDA

- Lopende projecten (RvdS nov. 2015)
- Projecten buiten de gemeente Amsterdam (RvdS nov. 2015)
- Versnellingslocatie 2014 Tranche 1 (investeringsbesluit)
- Versnellingslocatie 2014 Tranche 2 (strategiebesluit)
- Voorstel Nieuwe projecten 2016 Tranche 3
- Gebiedsuitwerking 2016 gericht op Nieuwe Projecten 2017-2018
- Strategische ruimte voor de stad ten behoeve van gebiedsontwikkeling na 2020

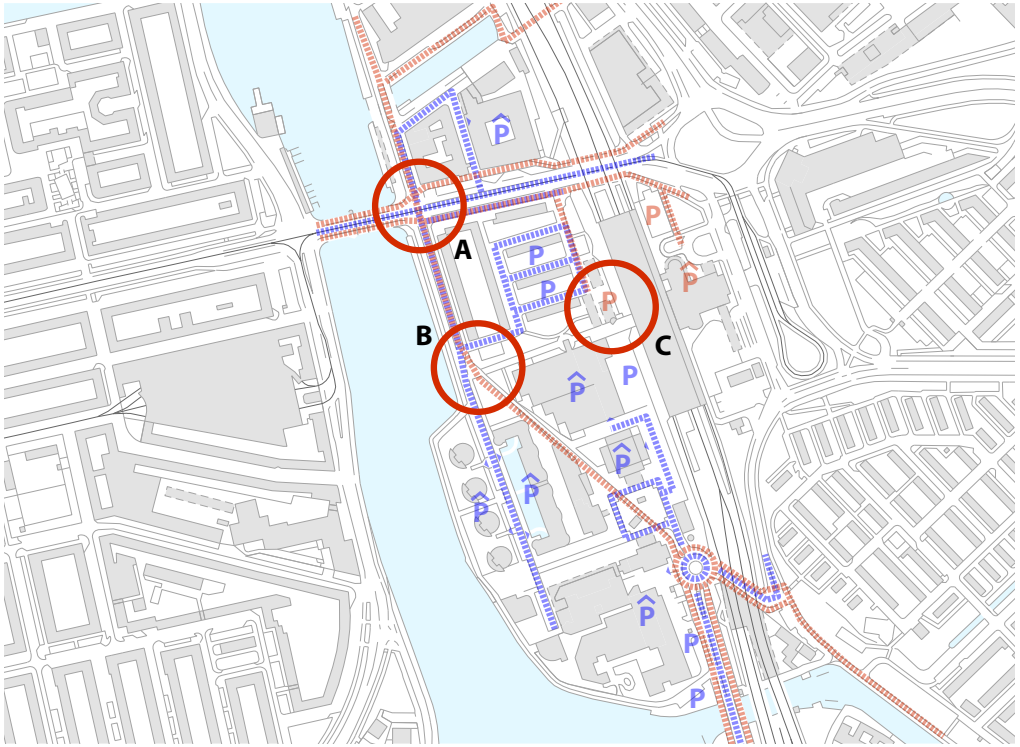
Koers 2025: Ruimte voor de stad; bron: Gemeente Amsterdam

Versie
17 December 2015 RVE Ruimte&Duurzaamheid

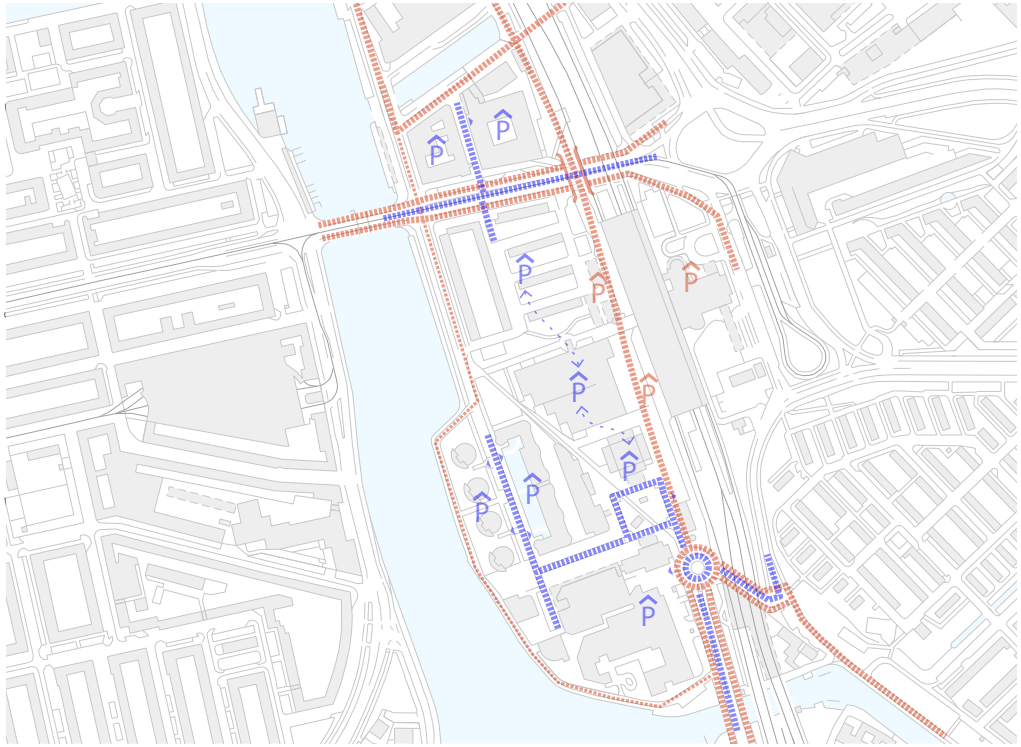
De visie op parkeren is een cruciaal aspect bij een verdichting van deze orde. De trend is dat steeds minder Amsterdammers een auto bezitten en liever de fiets, het openbaar vervoer of een deelauto gebruiken. Theoretisch is het dus mogelijk om op deze perfecte OV-locatie extra bruto vloeroppervlak te realiseren, zonder parkeercapaciteit toe te hoeven voegen. De bestaande capaciteit moet dan wel onder huidige en nieuwe gebruikers worden herverdeeld. Dat kan op bestaande en nieuwe (parkeer)locaties in het gebied het gebied kunnen daar binnen de vigerende bestemmingsplannen tamelijk eenvoudig gehoor aangeven. De wens om een stedelijke mix van wonen, werken en voorzieningen rondom een levendige openbare ruimte te realiseren, vereist daarom een commitment van alle partijen. Plus een juridisch-planologisch kader dat een dergelijk enthousiasme ook voor de lange termijn borgt.

Urgentie & risico's

De waan van de dag regeert. Jarenlang werden er op stationslocaties vooral kantoren ontwikkeld, maar nu is het wonen dat de klok slaat. Dat kan snel weer omslaan. Signalen uit de markt geven aan dat er weer vraag naar nieuwe kantoorgebouwen ontstaat. De vastgoedeigenaren in



huidige situatie: knelpunten in de openbare ruimte



voorstel aanpassing verkeersstructuur



Het lage kopgebouw aan de Mr. Treublaan bevat een commerciele functie

Analyse

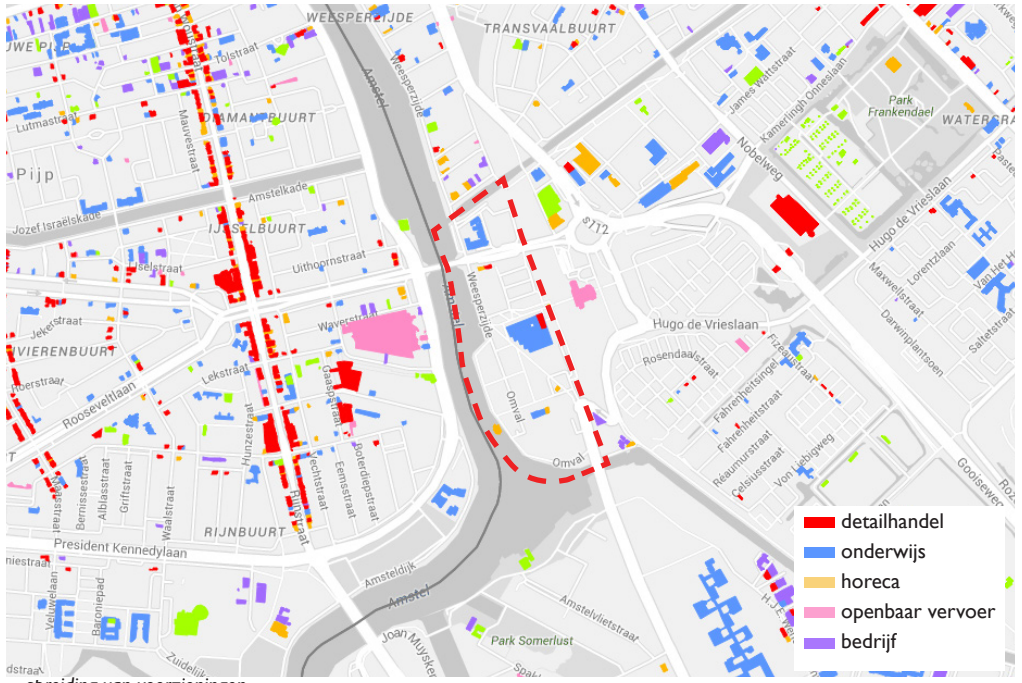
De Van der Kunbuurt was lange tijd een woonenclave te midden van werkfuncties. De beoogde ontwikkeling op en rond het station zal die ruimtelijk-functionele context doen veranderen. In andere wereldsteden staat dat vaak gelijk aan 'gentrification': bewoners met een bescheiden inkomen maken dan plaats voor luxe appartementen en kantoren. Amsterdam is anders. Hier wordt gestreefd naar menging van sociale, middeldure en dure (huur)woningen. Maar wat betekent dat voor een rustige, groene woonbuurt die een aantal stedenbouwkundige zwakheden kent? Want deze woonblokken leveren - door de typische naoorlogse oplossing met bergingen en kopse gevels aan de straat - geen bijdrage aan de levendigheid van de openbare ruimte (m.u.v. de bedrijfsruimte langs de Meester Treublaan). Daarnaast is de bebouwingsdichtheid laag waardoor er op deze hoogstedelijke plek eigenlijk te weinig Amsterdammers wonen.

Ontwikkeling & beleid

Amsterdam heeft grote vernieuwingsoperaties in de sociale woningvoorraad achter de rug, maar is daar nu terughoudend in. Er is evenwel een toenemende behoefte aan goedkope huurwoningen, terwijl er daarvan juist steeds minder zijn. Gemeente en corporaties hebben een minimale omvang van de sociale huurwoningvoorraad afgesproken en zetten in op een dynamisch evenwicht, waarbij het aandeel sociale huurwoningen meegroeit met de groei van de stad. Mede daarom wordt in de structuurvisie Amsterdam 2040 - Economisch sterk en duurzaam (2013) gepleit voor het verdichten van naoorlogse ensembles op strategische plekken in de stad. Dat kan een effectieve manier zijn om bij te dragen aan de ambitieuze gemeentelijke woningbouwdoelstellingen, zeker als het wordt gecombineerd met de transformatie van leegstaande kantoren.

Een dergelijke verkenning is complex en sensitief. De volgende uitgangspunten zijn vooral bedoeld om de positie van kwetsbare groepen te borgen:

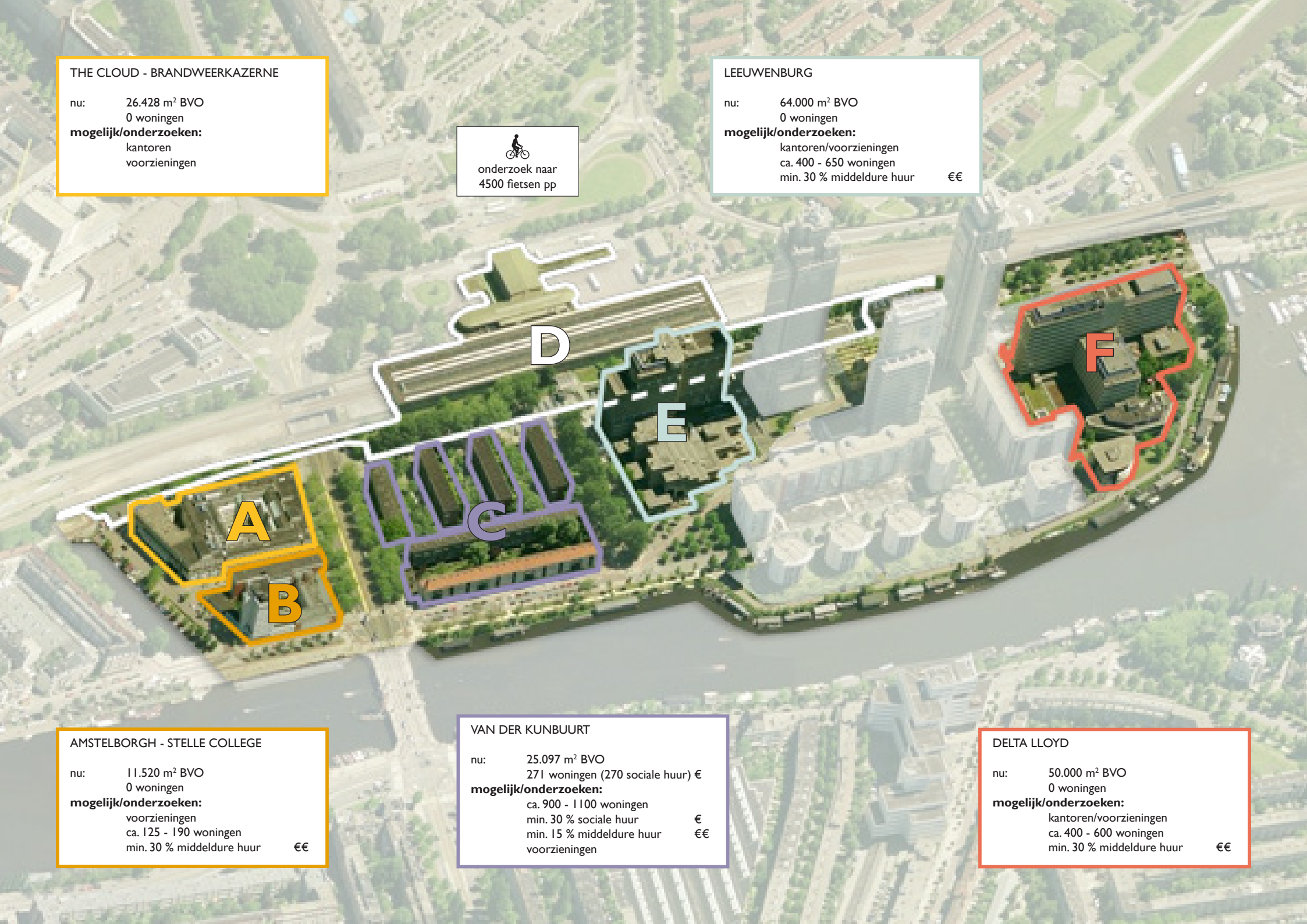
- *Meer sociale en middeldure huur*
  De gemeente laat ruimte tot het ontwikkelen van sociale huur, middeldure huur en vrij segment woningen maar stelt percentuele eisen aan de eerste twee. Minimaal 30% van de nieuwe woningen wordt in het middensegment gerealiseerd. Wanneer er in de Van der Kunbuurt gekozen voor vervangende nieuwbouw geldt aldaar: minimaal de bestaande woningoppervlakte aan sociale huurwoningen terugbouwen; bij vergroting van de woonoppervlakte moet in ieder geval 30% sociale huur zijn. Het totale aantal middeldure huurwoningen kan dan - afhankelijk van het verdichtingsniveau - variëren tussen 308 en 642. Het totale aantal sociale huurwoningen zal dan variëren tussen 270



spreiding van voorzieningen



verhoudingen wonen werken en voorzieningen



THE CLOUD - BRANDWEERKAZERNE

nu: 26.428 m² BVO
0 woningen
mogelijk/onderzoeken:
kantoren
voorzieningen

onderzoek naar
4500 fietsen pp

LEEUWENBURG

nu: 64.000 m² BVO
0 woningen
mogelijk/onderzoeken:
kantoren/voorzieningen
ca. 400 - 650 woningen
min. 30 % middeldure huur €€

AMSTELBORGH - STELLE COLLEGE

nu: 11.520 m² BVO
0 woningen
mogelijk/onderzoeken:
voorzieningen
ca. 125 - 190 woningen
min. 30 % middeldure huur €€

VAN DER KUNBUURT

nu: 25.097 m² BVO
271 woningen (270 sociale huur) €
mogelijk/onderzoeken:
ca. 900 - 1100 woningen
min. 30 % sociale huur €
min. 15 % middeldure huur €€
voorzieningen

DELTA LLOYD

nu: 50.000 m² BVO
0 woningen
mogelijk/onderzoeken:
kantoren/voorzieningen
ca. 400 - 600 woningen
min. 30 % middeldure huur €€

(huidige situatie) en 330 (onder voorbehoud). Stadgenoot tekent het voorbehoud aan; zij wil in het vervolgtraject onderzoeken of een groter aantal sociale huurwoningen in het plangebied tot de mogelijkheden behoort. Het staat andere partijen natuurlijk vrij om meer middeldure huurwoningen en/of sociale huurwoningen te ontwikkelen.

- *Goede afspraken met zittende bewoners Van der Kunbuurt*
  Naast het verkennen van de sloop-nieuwbouwmogelijkheden, staat de positie van de zittende bewoners centraal. Op basis van een woonwensenonderzoek moet duidelijk worden welke garanties de zittende bewoners geboden kan worden. Daarbij gaat het om de volgende vraag: krijgen zittende bewoners met een regulier huurcontract krijgen een woongarantie in de buurt? Dat zou dan een vergelijkbare woning van 60 m2 GBO met dezelfde netto woonlasten kunnen zijn. In overleg met de bewonerscommissie en de bewoners wordt dit nader besproken. In het Projectbesluit worden er definitieve besluiten over genomen. De andere sociale huurwoningen - dus ook die voor zittende en/of nieuwe bewoners zonder een regulier huurcontract- mogen in grootte, typologie, doelgroep en huurprijs variëren, mits het gemiddelde vloeroppervlak van deze woningen minimaal 60 m2 GBO bedraagt. Het stadsdeel vraagt in haar gebiedsagenda Watergraafsmeer bovendien om een extra inzet voor de groeiende groep oudere huurders met een laag inkomen.

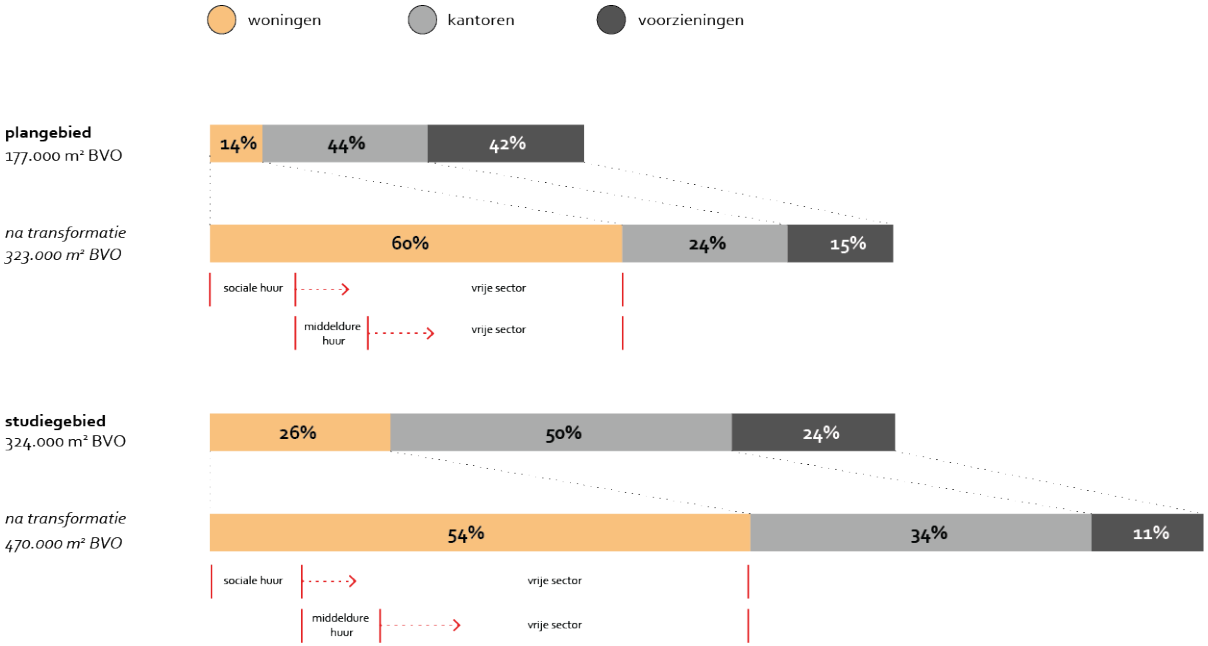
De Amsterdamse corporaties en huurders werken samen aan plannen op basis van de Kaderafspraken. Die zijn ook hier van toepassing. Dat betekent dat er een participatieplan wordt gemaakt, een woonwensenonderzoek wordt uitgevoerd en -op termijn- een sociaal plan wordt opgesteld.

Eerste verkenning

Stadgenoot heeft de huurders in 2010 laten weten dat zij alle opties openhoudt, variërend van een status quo tot vervangende nieuwbouw. Die laatste variant heeft als voordeel dat er, gezien de relatief lage dichtheid in de huidige situatie, een flinke verdichtingssprong kan worden gemaakt.

Urgentie & risico's

Stadgenoot heeft in april 2010 een brief aan de bewoners gestuurd dat de huurders de komende negen tot tien jaar gewoon kunnen blijven wonen. Dit is - gezien alle ontwikkelingen in de omgeving - het goed moment om weer met de buurt in gesprek te gaan. De gemeente heeft Stadgenoot hiervoor uitgenodigd. Zij gaat hierin mee door samen met de bewoners na te denken over de toekomst van de buurt. Het woonwensenonderzoek is daarbij een belangrijke stap.



Voorbeelduitwerking van de totale oppervlakte en verhouding tussen wonen en niet-wonen (kantoren en voorzieningen) in het plan- en studiegebied

4. EINDADVIES EN PROJECTBESLUIT

PROJECTNOTA EN EINDADVIES

De partijen en participanten genoemd in het vorige hoofdstuk werken parallel onder de coördinerende leiding van de gemeente toe naar hun eindproducten: programmatische/ ruimtelijke studies per plot, voorstellen voor verbetering van de westelijke stationsentree met stallingsmogelijkheden en een overkoepelende openbare ruimte en bereikbaarheidsvisie aangestuurd door de gemeente.

Alle bruikbare plannen en voorstellen worden opgenomen en gebundeld in een nota, de Projectnota. De gemeente verzorgd deze bundeling. De nota zal ook inzicht verschaffen in de onderdelen waar partijen verder mee willen en waar consensus over is, en op welke onderdelen er nog sprake is van knelpunten en/of meningsverschillen. Dit noemen we Eindadvies.

In de projectnota zal verder ingegaan worden op:
- Ontwikkelstrategie en planning van het vervolgproces
- Consultatie, participatie en communicatie die heeft plaatsgevonden en de uitkomsten daarvan
- Organisatie van het vervolgtraject
- Financiële aspecten
- Voorgestelde besluiten

PROJECTBESLUIT

De Projectnota vormt de basis voor het nemen van een zogeheten Projectbesluit door de gemeenteraad. Het Projectbesluit heeft vooral tot doel om richting te geven: met welke onderdelen besluit de gemeenteraad door te willen gaan en medewerking aan te willen verlenen en welke niet.

De gemeente neemt een projectbesluit met als doel om de resultaten uit het AAtelier verder uit te werken richting een Investeringsbesluit. De uitvoerbaarheid van het plan staat daarbij centraal. Dat vereist een verdere uitwerking van publieke én private plannen. De gemeente focust zich daarbij in de eerste plaats op het ontwerp voor de openbare ruimte met bijbehorende kostenraming. Zij stelt daarnaast één danwel meerdere anterieure overeenkomsten ten behoeve van het kostenverhaal en één of meerdere nieuwe bestemmingsplannen op.

Het voornemen is om het Projectbesluit door de gemeenteraad te laten nemen nog in de huidige raadsperiode die loopt tot de verkiezingen (maart 2018).

5. COLOFON

Opdrachtgever:
Gemeente Amsterdam, Ruimte en Duurzaamheid

Auteur:
Gemeente Amsterdam, Ruimte en Duurzaamheid

Projectteam:

Marjan Munnink, Plan econoom, m.munnink@amsterdam.nl
Andries Geerse, Stedenbouwkundige, andriesgeerse@welovethecity.eu
Wicher Gielstra, Stedenbouwkundige, w.gielstra@amsterdam.nl
Bram Klatser, Assistent Stedenbouwkundige, b.klatser@amsterdam.nl
Brenda van Keimpema, Stagiair Stedenbouw, b.van.keimpema@amsterdam.nl
Geertjan van Amerongen, Programmamanager, g.van.amerongen@amsterdam.nl
Peter Jan Kannegieter, Projectmanager, p.kannegieter@Amsterdam.nl