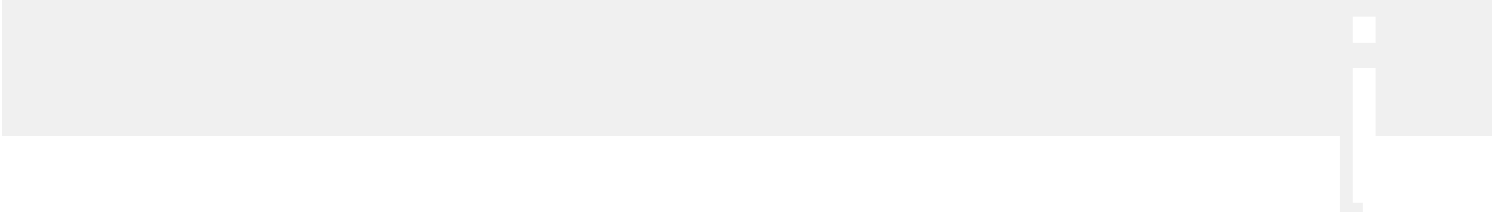




Gemeente Amsterdam
Dienst Ruimtelijke Ordening

Stedenbouwkundige visie Oostpoort Oost





Colofon:

Opdrachtgever: Projectbureau Oostpoort
Auteur: Dienst Ruimtelijke Ordening, Projectbureau Oostpoort, Gemeente Amsterdam
In samenwerking met Ontwikkelings Combinatie Polderweggebied (OCP)
Versie: 20 maart 2013

Inhoudsopgave

Hoofdstuk	blz.
1. Inleiding	5
2. Voorgeschiedenis	6
3. Stedenbouwkundige uitgangspunten	8
4. Visie	10
5. Programma	16
6. Openbare ruimte en verkeer	18
7. Uitwerking plot 1	22
8. Leefbaarheid en milieu	24
9. Financieel kader	24
10. Dierenasiel	24
11. Planologie	24
12. Welstandsaspecten, beeldkwaliteit	25
13. Planning	26
Bijlage:	
Uitgangspunten voor de beeldkwaliteit Oostpoort Oost	28

Inleiding

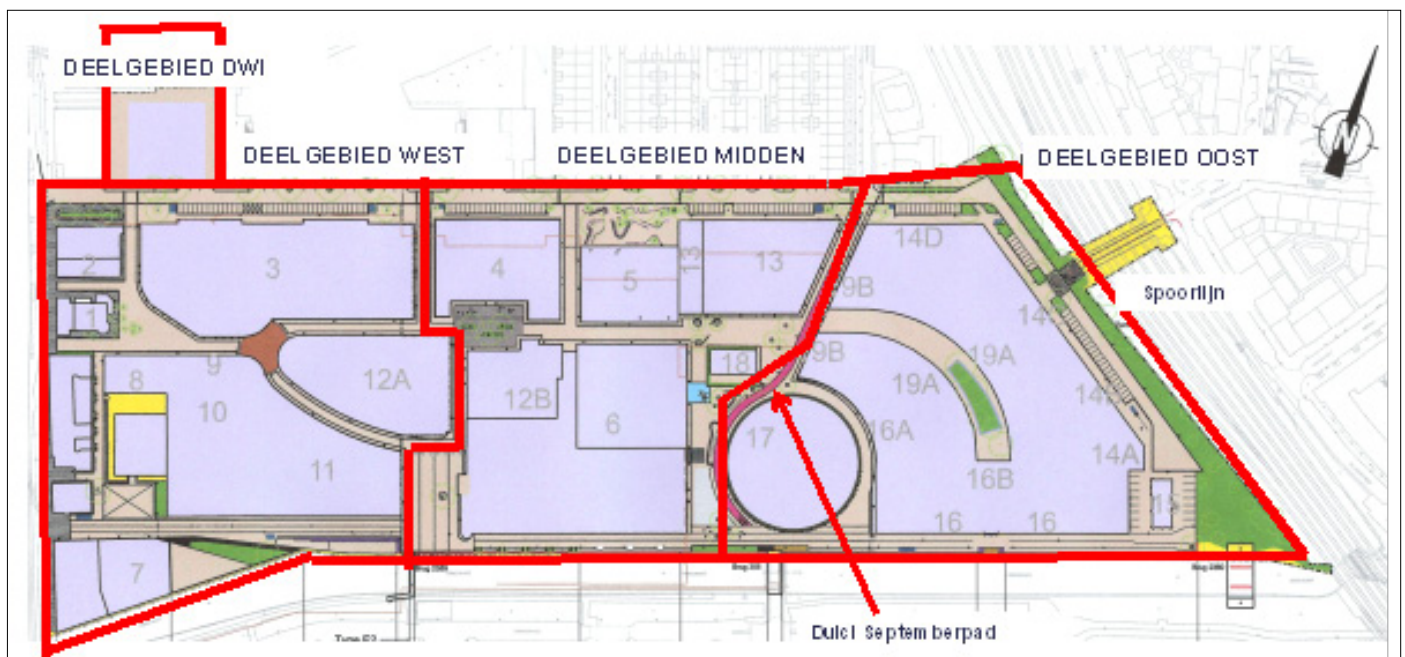
Voor u ligt de Stedenbouwkundige Visie (SV) voor het oostelijk deel van Oostpoort. Doel van deze visie is om het stedenbouwkundig en programmatisch kader te geven voor dit plangebied. Het plangebied betreft het gedeelte van het Oostpoortgebied aan de oostkant van het Dulci September en ten westen van de spoorlijn Amsterdam Muiderpoort/Weesp.

De kern van de opgave is om het plangebied Oost zo vorm te geven dat een hoogwaardig leefmilieu ontstaat, dat aansluit bij de bestaande bebouwing van Oostpoort en waarin de kwaliteit van deze bijzondere locatie maximaal tot uitdrukking komt.

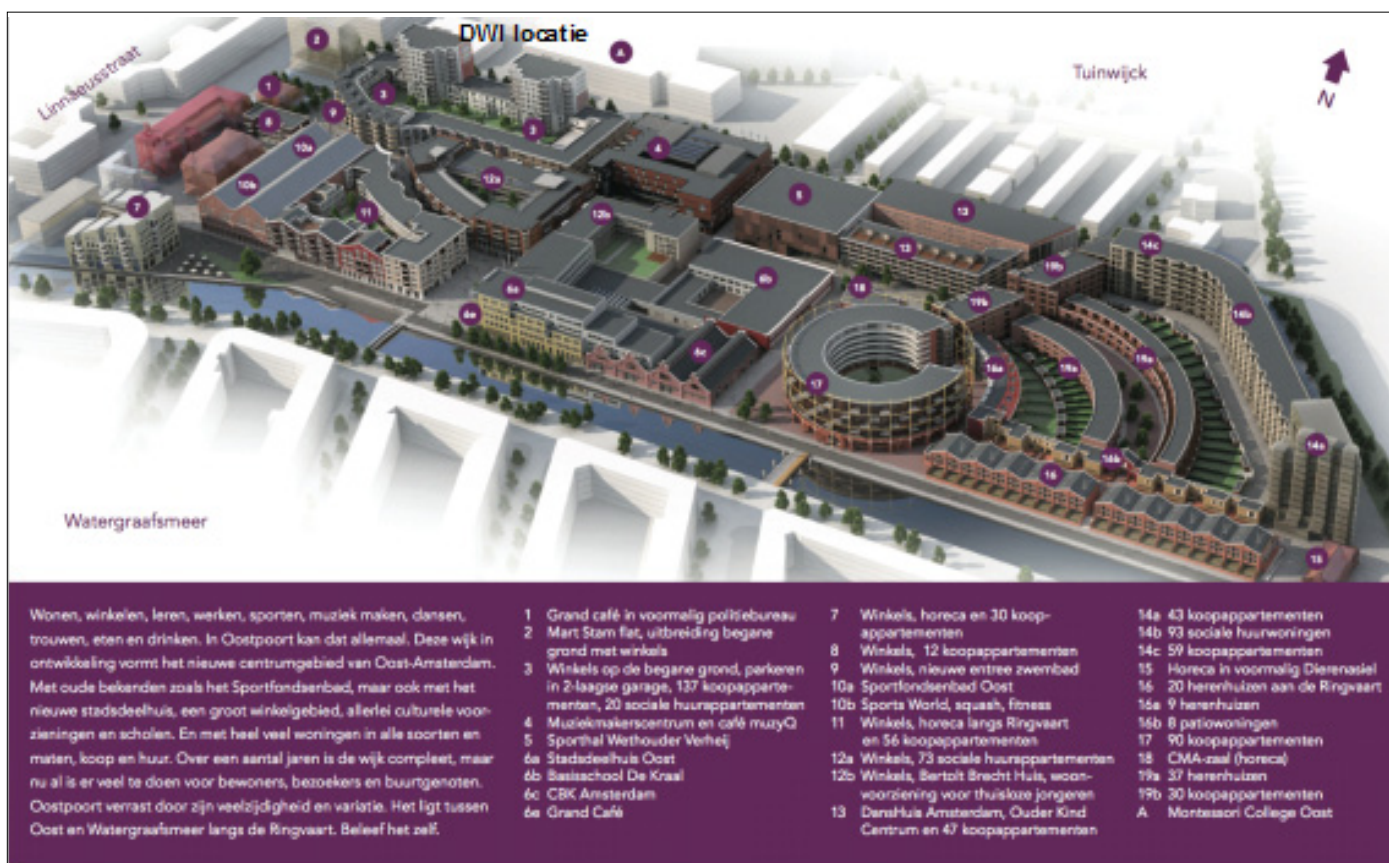
De visie moet worden gezien als een aanvulling van het bestaande stedenbouwkundig plan voor Oostpoort uit 2004; de visie vervangt de gedeelten uit dit plan dat gaat over het deelgebied Oost.

De visie is tot stand gekomen in een gemeentelijk projectgroep, waaraan ook de ontwikkelaar OCP heeft deelgenomen. Op basis van deze visie zullen per fase stedenbouwkundige uitwerkingsplannen worden gemaakt.

▼ Deelgebieden van Oostpoort



▼ Afbeelding 1: impressie van plan Oostpoort met programma uit 2009



Voorgeschiedenis

Sinds de jaren negentig van de twintigste eeuw is de gemeente Amsterdam bezig met het projectmatig herontwikkelen van het Polderweggebied. Het gebied wordt het nieuwe hart van Stadsdeel Oost: Oostpoort. Voor de start van de bouw is de bodem in het gebied gesaneerd. Deze bodem is in het verleden ernstig vervuild door de Oostergasfabriek en andere in het gebied gevestigde bedrijven. Daarom is van 2003 tot 2009 de grootschalige sanering van de mobiele verontreiniging uitgevoerd. Daaraan is direct een herontwikkelingsopgave met een winkelcentrum, woningen en publieke voorzieningen gekoppeld. Zo kan werk met werk worden gemaakt. Vanwege het spin-off effect is het ontstaan van een vitaal en krachtig hart van Oost in Oostpoort van het grootste belang voor de stimulatie van economische en sociale vooruitgang in de aangrenzende wijken: Transvaalbuurt, Oosterparkbuurt Oost, Indische buurt West, Dapperbuurt en Watergraafsmeer.

Een en ander is neergelegd in het Stedenbouwkundig Plan Polderweggebied (SP) van februari 2004. Kort daarop is een bestemmingsplan voor het gebied vastgesteld (deelraad van maart 2004). In 2006 is gestart met de eerste bouwprojecten in het middengebied van Oostpoort; het gaat hier vooral om de publieke voorzieningen: eerst de sporthal wethouder Verheij, daarna het stadsdeelkantoor, brede school en het muziekmakerscentrum MuzyQ. In het westelijk plangebied is vanaf 2006 begonnen met de grootschalige renovatie van het gebouw voor het sportfondsenbad en voor Sports World (sportschool). In de periode 2007 tot en met 2010 zijn deze gebouwen opgeleverd. In 2012 is plot 12b met een woonvoorziening voor thuisloze jongeren opgeleverd.

In 2010 is begonnen met de bouw van de nieuwbouw in het westelijk plandeel: parkeergarage, winkelcentrum en ca. 350 woningen. Dit deel wordt begin 2014 opgeleverd. Hiermee is tweederde van Oostpoort bebouwd. Dan resteert (naast de plot 13 waar nog een woningbouwplan wordt ontwikkeld) het oostelijk plandeel. Deze stedenbouwkundige visie heeft op dit deel betrekking. Deze visie moet worden gezien als een wijziging en aanvulling van het SP uit 2004.

De reden voor deze visie ligt vooral in de crisis op de woningmarkt; deze crisis wordt vanaf 2008 steeds meer manifest. De oorspronkelijke plannen voorzagen in een combinatie van 276 appartementen met 104 laagbouw-woningen. Dit programma met een hoge woningdichtheid werd mogelijk gemaakt door parkeergarages, die voor een groot deel half verdiept waren. Echter, vanaf 2008 werd steeds meer duidelijk dat de koopappartementen niet binnen afzienbare tijd in aanbouw zouden kunnen worden genomen, omdat in het westelijk deel nog ca. 205 van koopappartementen op risico in uitvoering genomen zijn en in de periode 2012 – 2013 verkocht moeten worden.

In het oorspronkelijk plan waren 192 koopappartementen opgenomen. Hiernaast is een schets van het Oostelijk deel uit het stedenbouwkundig plan opgenomen. (dit op basis van het programma uit 2007 en het stedenbouwkundig plan uit 2004).

Deze ontwikkelingen hebben geleid tot afspraken tussen de gemeente en de ontwikkelaar OCP over een nieuwe stedenbouwkundige invulling met een grotere plaats voor eengezinswoningen in Oostpoort Oost; daarnaast zou een nieuw plan in fasen moeten kunnen worden gemaakt, terwijl afronding van het gebied binnen afzienbare tijd mogelijk moet zijn.

Stedenbouwkundige uitgangspunten

Uitgangspunt 2: het stedenbouwkundig plan (SP) uit 2004

In het SP is aangegeven dat Oostpoort (het Polderweggebied) op grotere schaal deel uitmaakt van de structuur van Oost/Watergraafsmeer. Deze structuur is opgebouwd uit bouwblokken, met daartussen pleinen die met elkaar worden verbonden door straten. Net als de verbindende routes door de Oosterparkbuurt de pleinen koppelen, wordt de route vanuit de Transvaalbuurt (Krugerplein, Steve Bikoplein, Pretoriusplein) een verbindende route die zich doorzet in het Polderweggebied. Deze route dient echter wel aan te sluiten bij de schaal van het gebruik. Aangezien het Polderweggebied een autoluw gebied zal worden en dan dus voornamelijk gebruikt wordt door voetgangers en fietsers hebben de straten en pleinen een andere maat dan de straten en pleinen in de overige delen in het stadsdeel.

Om greep te krijgen op de vormgeving van de verschillende openbare ruimten in het plangebied wordt de ruimte opgedeeld in verschillende domeinen. Ieder domein kent z'n eigen gebruikers, direct (de winkelier en de klant) en indirect (de fietser op weg naar het station). Voorop staat dat de maat van de openbare ruimte niet groter dient te zijn dan het gebruik vereist. In het SP is gestreefd naar het realiseren van een zogenaamde 'serial vision': de stedelijke ruimte rolt zich voor de wandelaar af als een film die door het wandelen in beweging wordt gebracht. De opeenvolgende beelden zien wij als een reeks. Kleine knikken in de rooilijn van gebouwen zorgen ervoor dat de gevelwand niet als een eindeloos perspectief langdurig te zien is, maar zich plotseling toont als we ons bewegen. Deze 'serial vision' is hiermee ook uitgangspunt voor de onderhavige visie; op deze manier wordt de eenheid bij de vormgeving van het Oostpoort gebied gehandhaafd.

Uitgangspunt 3: de omgeving

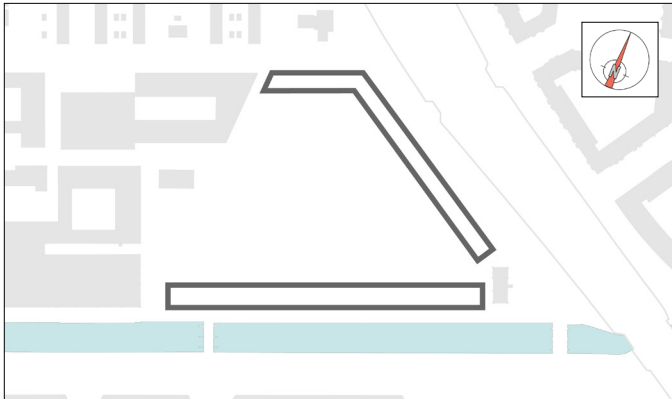
De Watergraafsmeer en omgeving zijn een gewild woongebied. Oostpoort speelt daarin een cruciale rol. Het wordt niet alleen het centrum van Oost, maar ook een aantrekkelijk gebied passend binnen de rijke Amsterdamse traditie. Oostpoort verenigt in zich vele wervende mogelijkheden zoals wonen, winkelen, studeren, recreëren voor jong en oud en genieten van cultuur; activiteiten die elkaar aanvullen en versterken. De ligging van Oostpoort ten opzichte van het centrum van Amsterdam en ten opzichte van de uitvalswegen en het openbaar vervoer (Muiderpoortstation) is uiterst gunstig. Het plangebied zelf kent ook naast het wervende programma zeer aantrekkelijke plekken. Zo is bijvoorbeeld het water van de Oranje Vrijstaatkade een grote plus. Kortom; Oostpoort is te kwalificeren als een goede locatie.

Uitgangspunt 4: gefaseerde bouw

Het oorspronkelijk stedenbouwkundig ontwerp ging in feite uit van een groot samenhangend bouwontwerp voor woningen; door deze samenhang zouden de woningen in een grote stroom moeten worden gerealiseerd. In de woningmarkt anno 2013 is dit uitgangspunt niet meer te handhaven voor een bouwproject van circa 300 woningen. Het gaat er om dat kleinere vlekken worden ontwikkeld en bebouwd, waarna de ervaringen van de ene vlek kunnen worden gebruikt voor de volgende. Hiermee is het vierde uitgangspunt geformuleerd: ontwikkeling en bouw van kleinere oppervlakten én gebruikmaken van ervaringen, die in het gebied zijn opgedaan.

Stapsgewijs wordt in woord en beeld de visie toegelicht.

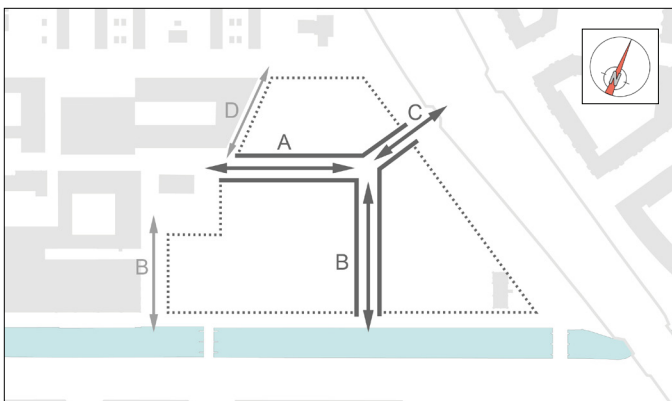
▼ Begrenzing



Heldere begrenzing

De Polderweg en Oranje Vrijstaatkade zijn de belangrijke stedenbouwkundige 'lange lijnen', die het plangebied inkaderen. Deze lijnen worden benadrukt door de bebouwingsranden. Aan de oostkant is, vanwege de geluidshinder van de treinen, de hogere bebouwing van de sociale huur gepland, zodat deze als geluidsafscherming kan dienen voor het achterliggende woongebied. De rand aan de Ringvaart is van belang, omdat hier op een aantrekkelijke manier wonen aan het water kan worden gerealiseerd.

▼ Aanhaken op de omgeving



Aanhaken op de omgeving

Het is belangrijk dat het plangebied niet alleen naadloos aansluit op de rest van Oostpoort, maar ook verankerd wordt in z'n directe omgeving. Vier belangrijke ankerpunten vormen de basis van het plan.

A) De Walden is de belangrijkste interne oostwest straat in Oostpoort voor fietsers en voetgangers. Deze straat vormt de schakel tussen het Land van Cocagneplein, de splitsing van de Waldenlaan, het Atlantisplein en het Paradijsplein. De Walden wordt, met een kleine as verspringing, doorgetrokken in Oostpoort-Oost, en zorgt daarmee voor een vanzelfsprekende aantakking op Oostpoort-West.

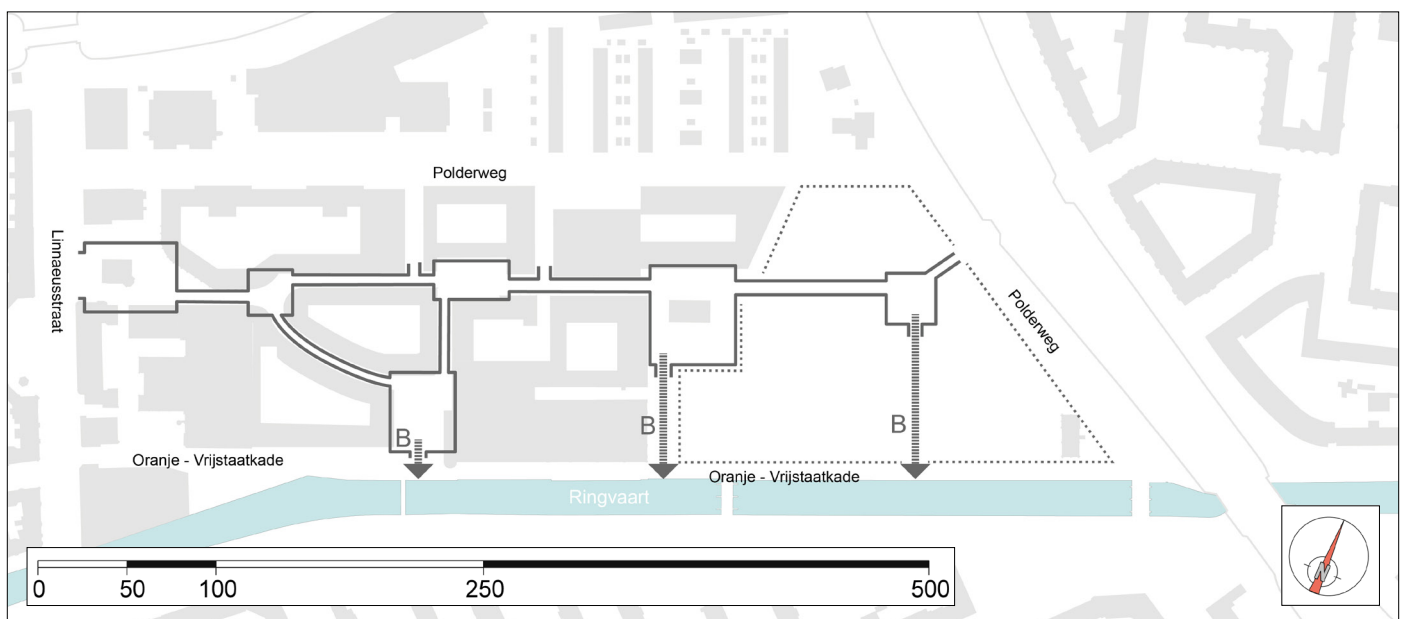
B) De Ringvaart vormt een belangrijke kwaliteit voor Oostpoort. Door twee straten haaks het gebied in steken, wordt de beleving van de Ringvaart ook dieper in het gebied ervaren.

C) De fietsvoettunnel onder spoorbaan vormt de enige rechtstreekse verbinding tussen Oostpoort en Indische buurt. Door in het verlengde van deze tunnel een entree naar en vanuit Oostpoort-Oost te maken, wordt de lange lijn van de Waldenlaan in één beweging doorgezet naar het Boniplein in de Indische buurt.

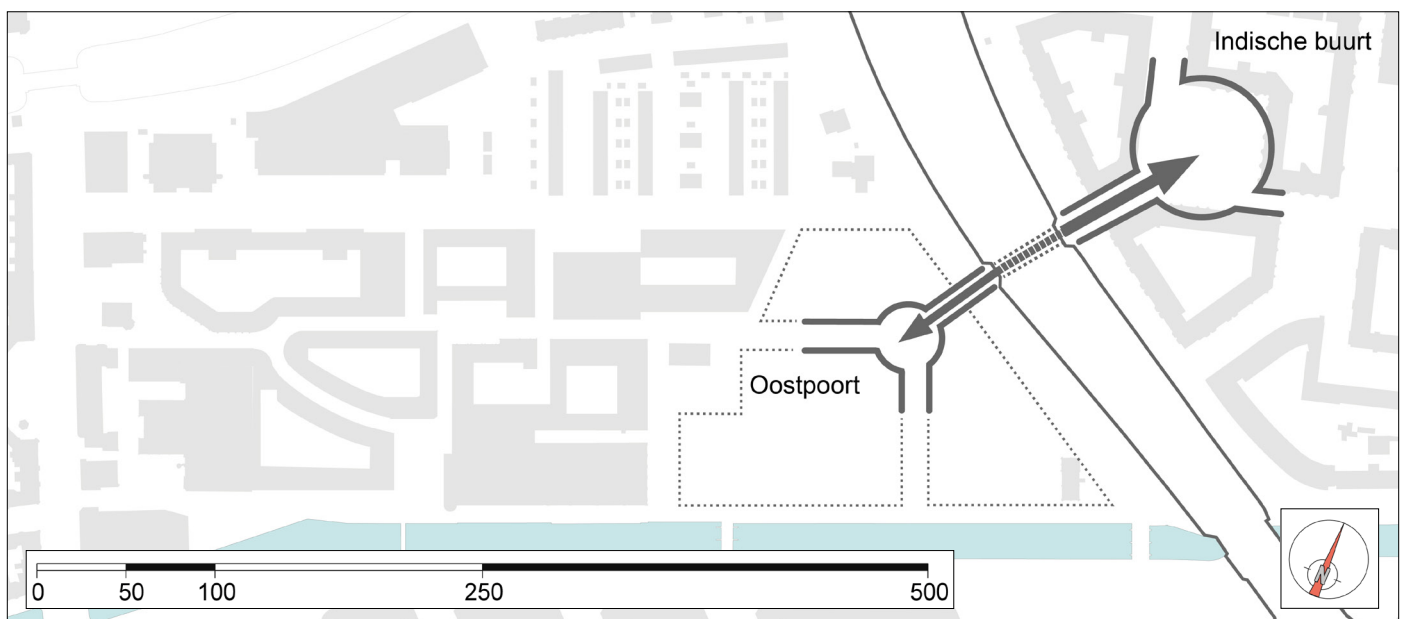
Visie

D) Tenslotte wordt een schakel gemaakt tussen het Paradijsplein naar Oosterspoorplein/ Muiderpoort, via de Nicolaas de Roeverstraat. Door de straat iets uit de as te leggen, wordt het doorgaande fietsverkeer op een vanzelfsprekende wijze de Polderweg ingeleid.

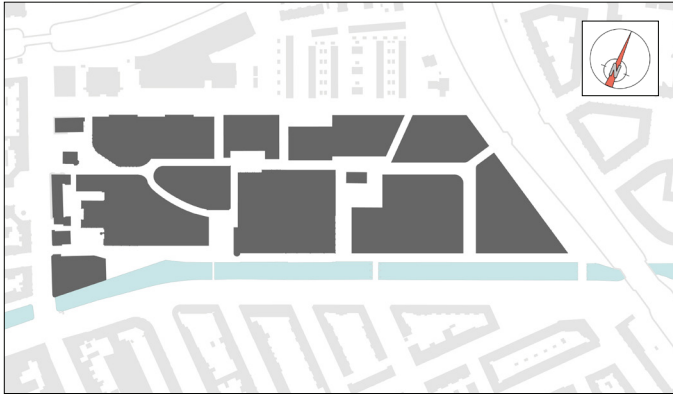
▼ Netwerk openbare ruimte



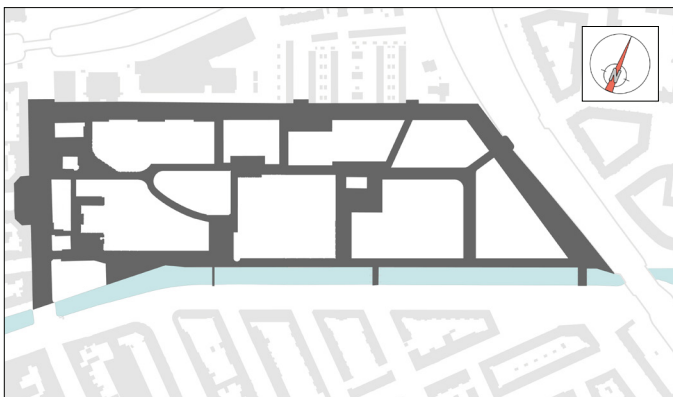
▼ Schakel Oosterpoort - Indische buurt



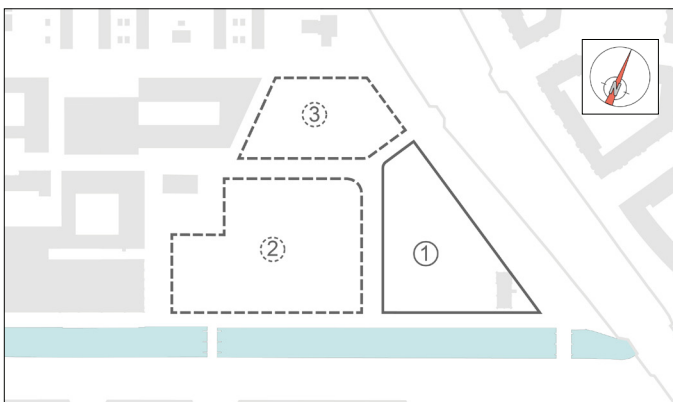
▼ Schema bouwvolumes



▼ Schema netwerk openbare ruimte



▼ Fasering



Drie bouwplots als contramal van de openbare ruimte

Gezamenlijk vormen deze schakels de hoofdstructuur van het plan en daarmee de mal voor de bouwplots. Het woningbouwprogramma is verdeeld over drie bouwplots.

Flexibiliteit: fasering en basisvariant

De opzet in de stedenbouwkundige kaart maakt een flexibele realisatie en invulling van het gebied mogelijk; het gebied kan in drie verschillende vlekken (bouwplots) worden onderverdeeld. De plots 2 en 3 kunnen indien nodig ook in deelplots worden ontwikkeld. Het gaat hier om een principe onderverdeling; er wordt gestart met de ontwikkeling en bouw van plot 1. Op basis van de ervaringen in deze plot wordt verder gezien welke plot en welk onderdeel ervan verder worden ingevuld en bebouwd. Tevens kan dan ook worden bepaald hoe de woningbouw (hoogte, beukmaten, ontsluitingen, tuinen etc.) vorm wordt gegeven. Een en ander hangt dus af van de belangstelling op de woningmarkt; daarbij zal ook de bouwlogistiek een rol spelen.

De stedenbouwkundige visiekaart

De stedenbouwkundige visiekaart is zo opgebouwd dat voor plot 1 de stedenbouwkundige uitwerking wordt gegeven en dat voor de overige plots de begrenzing van de bouwvlakken en de maximale bouwhoogten worden gegeven; dit op basis van een mogelijke stedenbouwkundige invulling (basisvariant).

Bij de stedenbouwkundige uitwerking per plot zal een precieze uitwerking worden aangegeven. De bouwvoorbereiding voor plot 1 kan echter direct starten

Het plan kent in de basisvariant overwegend laagbouw-woningen: de eengezinswoningen en de kadewoningen. Er zijn nog twee appartementenblokken overgebleven, één met sociale huurwoningen aan de kant van de spoorlijn en één met koopappartementen. Die aan de spoorlijn (van zes lagen; i.p.v. de zeven lagen uit het oude plan) is nodig vanwege de geluidsafscherming; het andere blok (van vier a vijf lagen) is bedoeld als stedelijk accent.

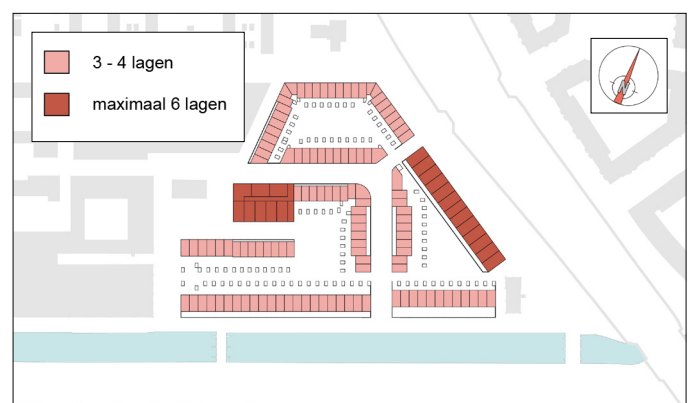
Daarnaast is het nieuwe plan 'groener' dan het oude; dit karakter wordt verkregen door een groter openbaar gebied.

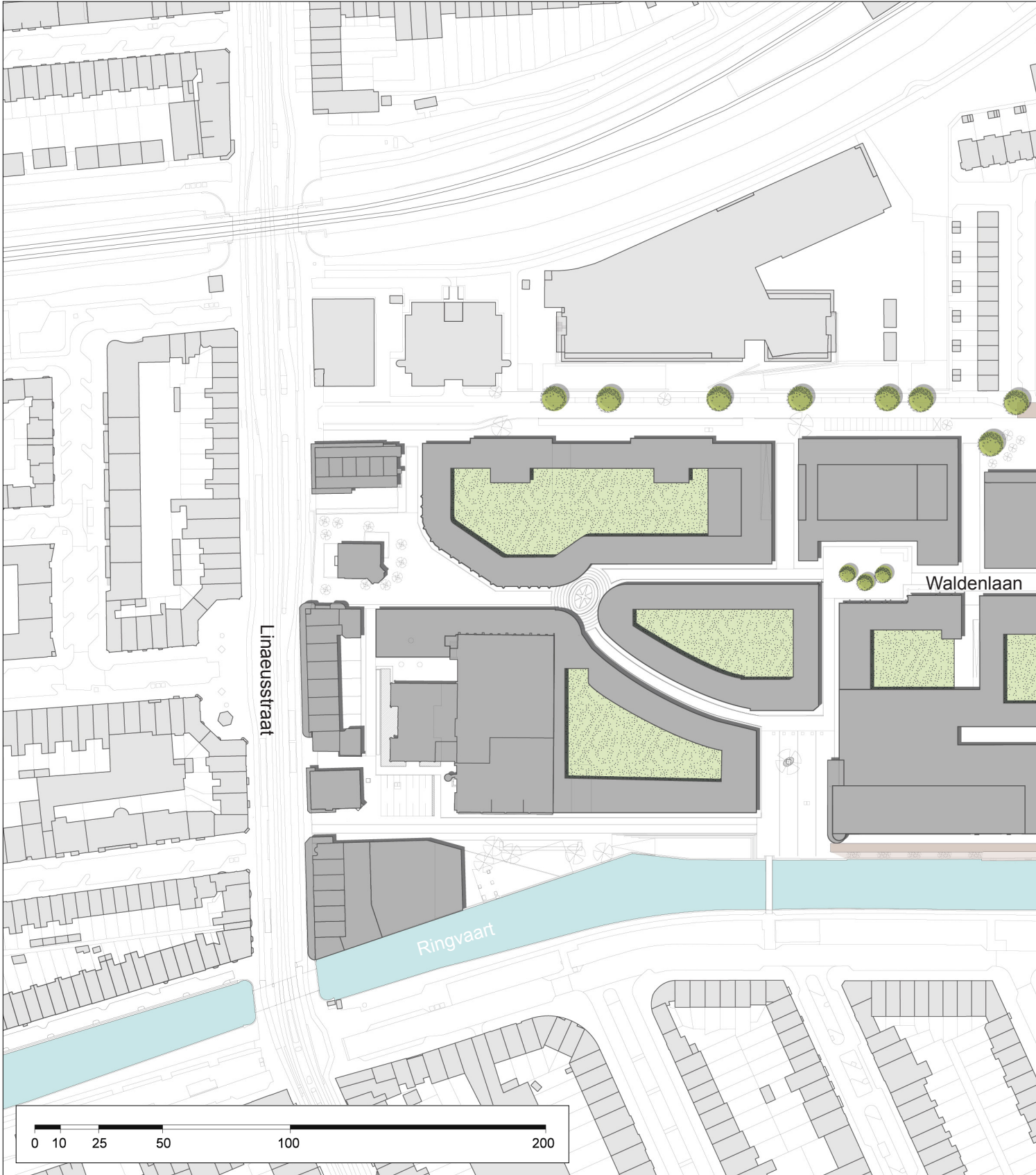
De uitdrukkelijke ambitie is om het gebied een stedelijke uitstraling mee te geven, passend bij de Amsterdamse stedenbouwtraditie. Die uitstraling wordt op verschillende manieren verkregen. Belangrijkste element is hierbij de dichtheid van de bebouwing. In de basisvariant zijn 225 woningen op een terrein van 3,4 ha. Dit betekent een stedelijke dichtheid van circa 70 woningen per hectare. Verder is op cruciale punten in het plan gekozen voor gesloten hoeken van de bouwblokken; deze hoekoplossingen verwijzen naar de bebouwing in de Watergraafsmeer. Daarnaast zal ook de architectuur van vooral de laagbouw-woningen bij die van het stedelijk gebied van Amsterdam moeten aansluiten; dit kan worden bereikt door het maken van woningen over drie of meer lagen en door de vormgeving van hoeken van bouwblokken met één of meerdere woningen. In ondergeschikte situaties kunnen hoeken ook worden afgeschermd door uitbouwen, gemetselde muren etc.

Het is de bedoeling dat de plots achtereenvolgens worden ontwikkeld en in aanbouw worden genomen. Plot 1 komt als eerste aan bod. Het programma voor deze plot is in belangrijke mate vastgelegd. Hier komen 72 sociale huurappartementen en 23 laagbouw-woningen (zie verder de paragraaf met de stedenbouwkundige uitwerking voor deze plot).

De ervaringen met deze plot zullen worden gebruikt voor de invulling van de overige plots. Hiermee wordt bereikt dat de woningen optimaal aansluiten bij de wensen van de toekomstige bewoners. Het basismodel van het stedenbouwkundig plan biedt hiervoor ook de nodige ruimte. Het plan legt het grondvlak van de bebouwing en de maximale hoogtes vast. Hierbinnen kan worden gevarieerd met inachtneming van het basis-principe voor een grondgebonden woning bij de rij- en de kadewoningen.

▼ Bouwhoogtes





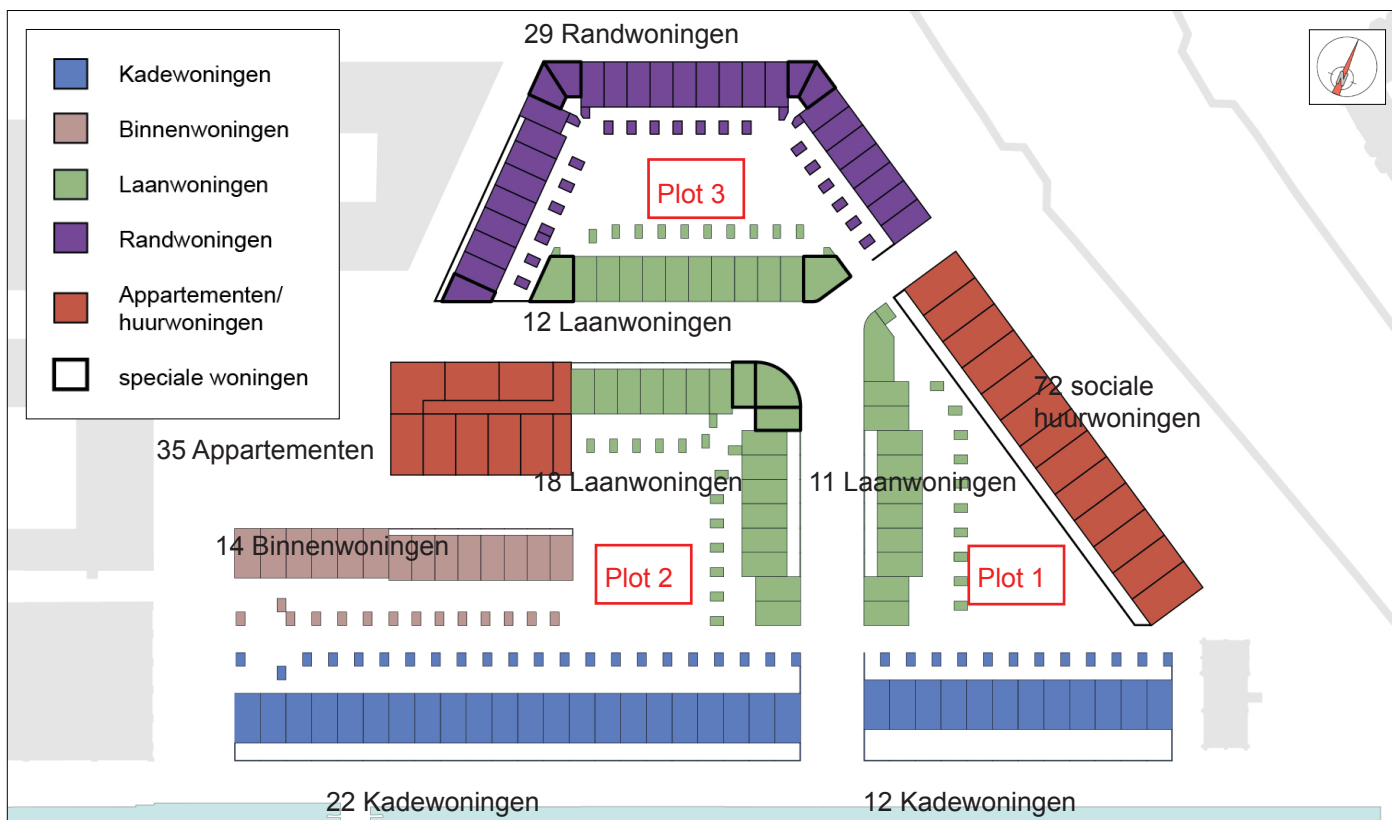
Visiekaart Oostpoort Oost



▼ Figuur: verkavelingsvariant



▼ Figuur: aantallen woningen in de basisvariant



Programma

Woonbuurt Oostpoort-Oost

Oostpoort wordt een stedelijk wijk waarbij van west naar oost de mate van stedelijkheid afneemt: van dynamisch en levendig naar een rustiger woonkarakter. Dit is de kracht van Oostpoort-oost: een rustige woonbuurt, maar wel om de hoek de levendigheid en het voorzieningenniveau van de grote stad.

Telprent programma

De gemeente en de ontwikkelaar OCP hebben afgesproken dat er minimaal 18.640 m² gbo (gebruiksoppervlak) gerealiseerd dient te worden in Oostpoort-Oost. Dit is exclusief het sociale huurprogramma. In een proefverkaveling met diverse woningtypes kunnen dan in totaal 142 woningen gemaakt worden, waarvan 107 grondgebonden eengezinshuizen en 35 appartementen. Er zijn twee appartementenblokken opgenomen in het plan, één met 72 sociale huurwoningen langs de Polderweg aan de kant van de spoorlijn en één blok met circa 35 appartementen in de marktsector aan het Paradijsplein.

Van 7e laags naar een 6e laags sociale huurblok

Op basis van de stedenbouwkundige uitwerking is in overleg met OCP besloten om het sociale huurprogramma van de telprent te verminderen met 12 woningen (van 84 naar 72 woningen). Dit komt door het weglaten van de 7e bouwlaag. Een 7 laags bouwblok is te hoog t.o.v. de overige 3-laagse woningen in bouwveld 1. Dit betekent dat er dus 72 sociale huurappartementen gemaakt moeten worden. Een en ander betekent dat in het overig gebied nog 12 sociale huurwoningen zullen worden gerealiseerd.

Programma Visie

Het verkavelingsplan laat zien dat het minimale programma van de telprent gehaald kan worden. Verder moet aangetekend worden dat alleen de verkaveling van bouwveld 1 als een concrete uitwerking beschouwd mag worden. De bouwvelden 2 en 3 zijn voornamelijk een mogelijke verkavelingsuitwerking. Zoals eerder is vermeld, worden bouwvelden 2 en 3 namelijk op een later moment uitgewerkt. Op basis van een verkavelingsplan van de Visiekaart

kan circa 20.850 m² gbo gerealiseerd worden. Dit is exclusief het sociale huurprogramma van 5.900 m² gbo (72 woningen) c.q. 7.284 m² gbo (84 woningen).

Dit zijn omgerekend ongeveer 153 woningen, onverdeeld in 35 appartementen en 118 eengezinswoningen. Ten opzichte van de minimale gevraagde hoeveelheid van 142 woningen / 18.640 m² gbo van de telprent, is dat 11 meer eengezinswoningen en 2.210 m² gbo extra.

Belangrijk voor OCP is dat het aantal woningen en m² gbo exclusief de speciale woningen (zoals hoekwoningen) is. Zonder deze speciale woningen is het aantal woningen precies de gevraagde 142 (standaard) woningen en 19.200 m² gbo.

Extra Verdichting van het Programma

Voor de Visie is als taakstelling meegegeven om een verdere verstedelijking van 15% van het woonoppervlakte (excl. sociale huur) boven die van de telprent te realiseren. Dit betekent circa 2.750 m² gbo extra. De uitgewerkte versie van de Visiekaart laat zien dat met de speciale woningen er al 2.210 m² gbo extra verdicht wordt, en daarmee al grotendeels voldaan wordt aan de 15% verdichting. Maar er zou nog verder verdicht kunnen worden, door ervan uit te gaan dat een deel van de eengezinswoningen een vierde bouwlaag krijgen. De drielaagse eengezinswoningen langs de Polderweg in plot 3 zouden bijvoorbeeld met vier lagen, beneden-/bovenwoningen kunnen worden. Qua schaal sluit dit beter aan op het naastgelegen zeslaagse sociale huurblok. Bovendien wordt het railgeluid beter geweerd. Met deze ingreep kan circa 880 m² gbo extra toegevoegd worden en wordt daarmee voldaan aan de 15% extra verdichting. Ook bij een deel van de kade-woningen in plot 2 is een vierde laag voor de handliggend.

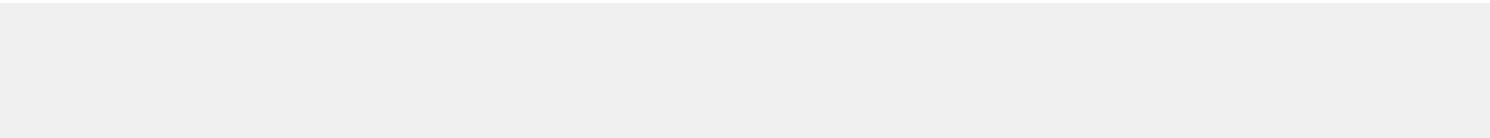
Mogelijke invulling stedenbouwkundige visie maart 2013					
type	referentie	aantal	diepte	voetprint in m2 per kavel	lagen per woning
plot 1					
sociale huur, 6 lagen	plan Heren 5	72			6
kadewoningen, 5,7 meter	plan Soeters	12	11	62,7	3
laanwoningen standaard	plan Scala	10	10	54	3
laanwoningen special	plan Scala	1		90	3
totaal fase 1		95			

plot 2					
kadewoningen, 5,7 meter	standaard	22	11	62,7	3
laanwoningen 5,4 meter	standaard	8	10	54	3
laanwoningen 5,1 meter	standaard	9	10	51	3
appartementen	special/hoek A	4		78,5	1
pleinwoning 5,7 meter	standaard	6	11	62,7	3
binnenstraat, 5,1 meter	standaard	8	10	51	5
appartementen		35		960	5
totaal plot 2		92			

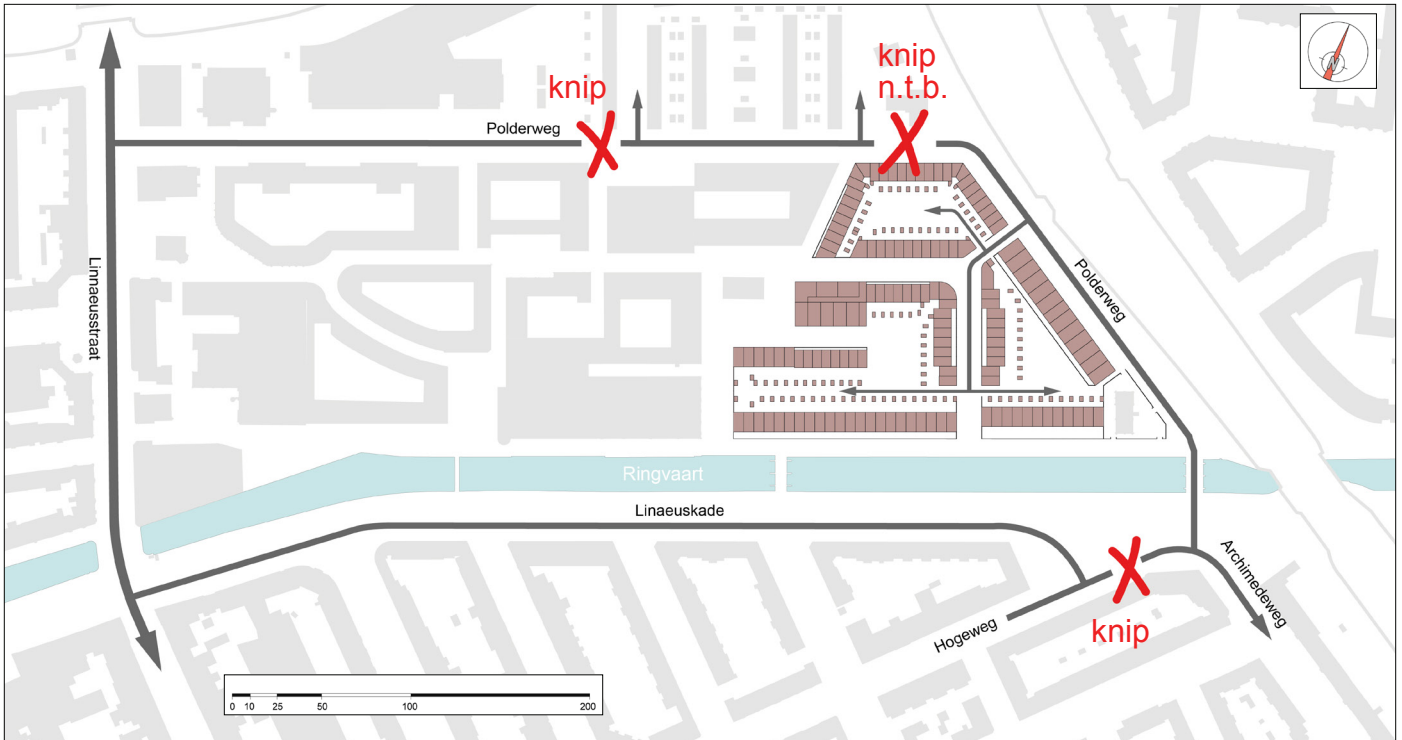
plot 3					
laanwoningen 5,1 meter	standaard	10	10	51	3
	special/hoek B	1		74,3	3
	special/hoek C	1		74,3	3
Rand, 5,1 meter	standaard BEBO	22	11	51	2
sociale huur, 6 lagen	BEBO	12	11	51	4
	special/hoek A	1		42	3
	special/hoek B	1		44,6	3
	special/hoek C	1		33,4	3
	special/hoek D	1		39,8	3
binnenstraat, 5,4 meter	standaard	7	7	54	3
	special/hoek A	1		45,5	3
totaal plot 3		58			

totaal over heel plan		245			
------------------------------	--	------------	--	--	--

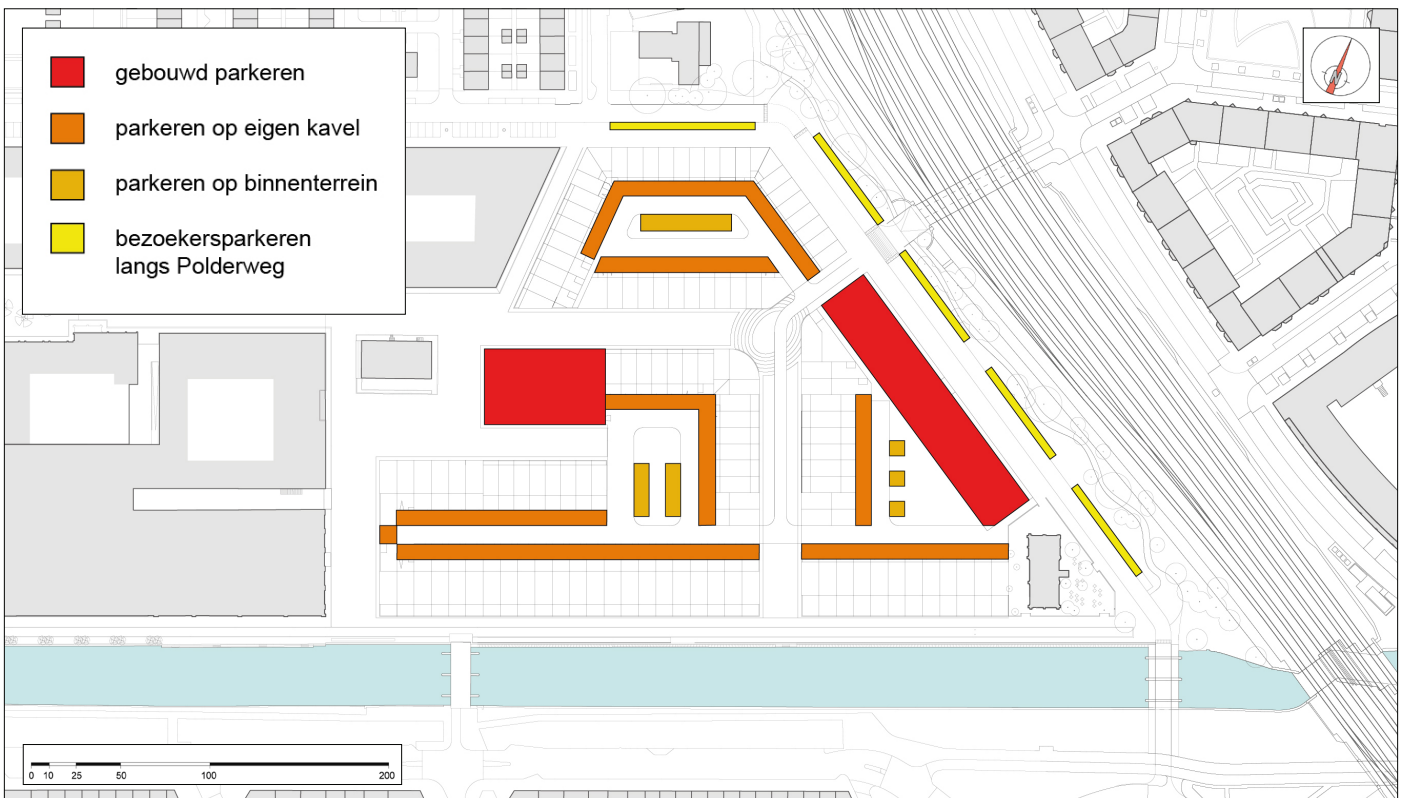
= uitbreiding met souterrain en 4e laag is toegestaan



▼ **Figuur: Auto-ontsluiting**



▼ **Figuur: Parkeren**



Openbare ruimte en verkeer

Openbare ruimte

In de planvorming voor Oostpoort is van begin af aan sprake geweest van een integrale samenhang tussen functies, gebouwen en openbare inrichting; dit in relatie tot de omliggende wijken en buurten.

Het Stedenbouwkundig Plan van april 2004 formuleert het ambitieniveau als volgt: een hoogwaardig stedelijk gebied met woningen, winkels en maatschappelijke voorzieningen. Voor de inrichting van de openbare ruimte betekent dit een goed doordacht, onderhouds-arm, duurzaam en sfeervol ontwerp.

Aangezien Oostpoort een autoluw gebied wordt en dan dus voornamelijk gebruikt wordt door voetgangers en fietsers, hebben de straten en pleinen een andere maat dan de straten en pleinen in de overige delen in het stadsdeel.

Een en ander is neergelegd in een plan voor de openbare ruimte, dat de stadsdeelraad in november 2010 heeft vastgesteld.

Hoofdprincipe voor de inrichting

Voor de maaiveldinrichting van Oostpoort-Oost worden de hoofdprincipes uit het ontwerp inrichtingsplan integraal overgenomen, zodat de openbare ruimte in heel Oostpoort een eenheid blijft vormen. Dit betekent dat gebakken klinkers en natuursteen de basisverharding vormen. De verharding wordt zo vlak mogelijk aangelegd zodat fietsers zich gemakkelijk door het gebied kunnen verplaatsen. Bijzondere lijnaccenten vormen de rollagen van de molgoten en verhardingsplinten langs de gevels. De molgoten markeren daarnaast de overgang tussen verschillende bestaatspatronen, zoals bijvoorbeeld in de noord-zuidlopende straat waarin de rijloper voor de auto met minimale middelen gemarkeerd wordt. Ook het straatmeubilair sluit aan op het overige deel van Oostpoort.

Groen

De nieuwe stedenbouwkundige opzet maakt een groenere invulling mogelijk dan in het vorige plan.

Het nieuwe woongebied van Oostpoort Oost is bij uitstek de plek om meer groen in de wijk te integreren. Een groot deel van de woningen krijgt een voortuin.

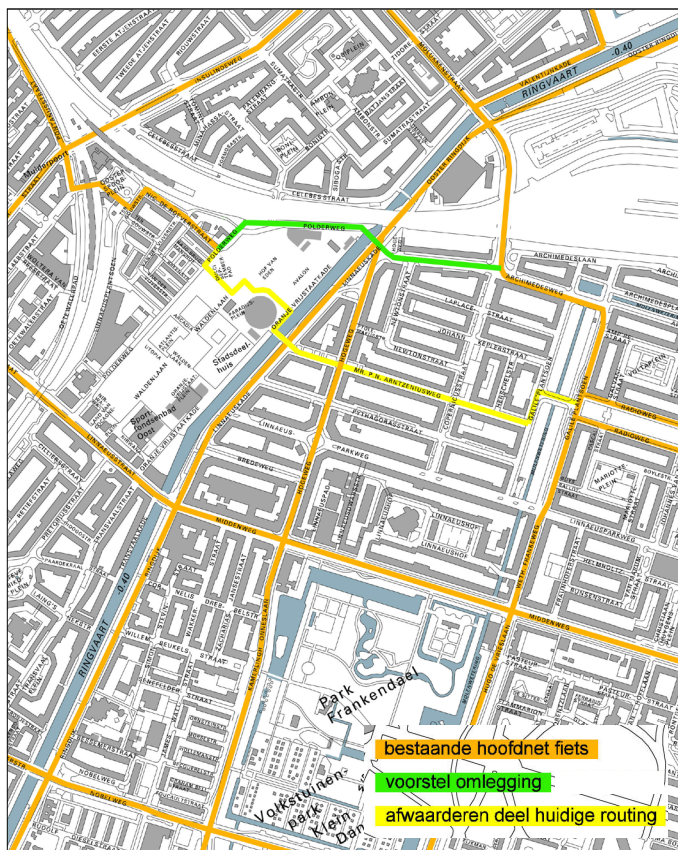
Daarnaast zullen in de straten bomen worden geplant. Ook het Paradijsplein krijgt door enkele boomgroepen een groene uitstraling. De boomkeuze, het precieze aantal en de locatie zullen afgestemd worden op de bodemsituatie en de ligging van kabels en leidingen. Het plein is na schooltijd ook de belangrijkste spelen- en ontmoetingsplek voor de buurt. Daarnaast zullen meer informelere speelplekken opgenomen worden in de straten. Verder zal het bestaande groen langs het spoortaalud worden versterkt met behulp van verschillende boomsoorten en kleurschakeringen, hier komt ook een wandelroute.

Autoverkeer en parkeren

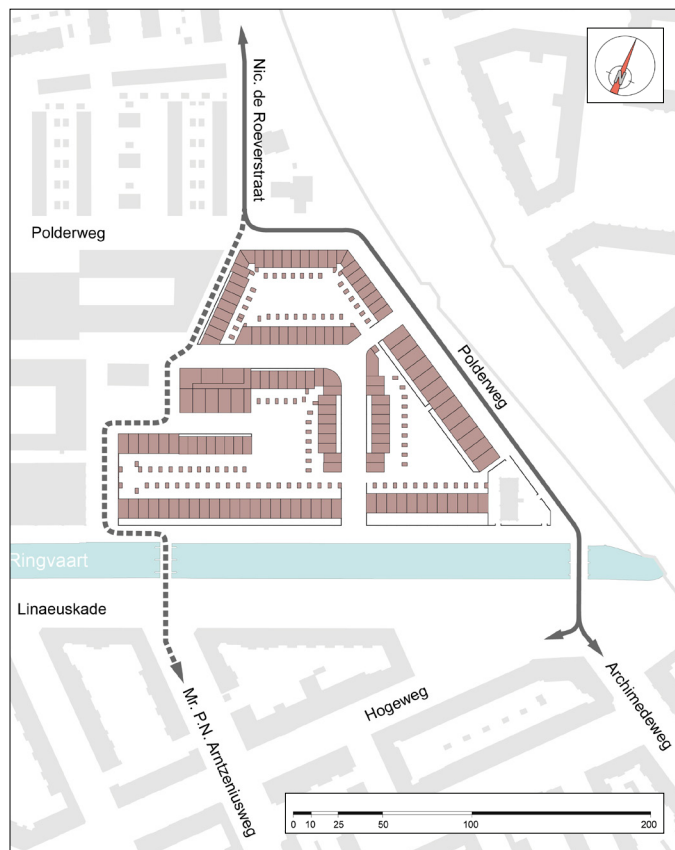
Het gebied blijft – net zoals in het SP van 2004 is vastgelegd – autoluw; bij het SP was uitgangspunt dat al het autoverkeer buiten het woongebied moest blijven; in deze opzet is alleen autoverkeer voor bewoners toegestaan. In overige delen van het plan mag geen autoverkeer komen (dit afgezien van ontheffingen). De afwijking van het autoverkeer gaat overigens nog steeds via de Polderweg en de oostelijke brug over Ringvaart. Doorgaand autoverkeer in en uit de richting van de Linnaeusstraat is niet mogelijk, door het aanbrengen van een knip ter hoogte van de bocht in de Polderweg. Daarmee is het gepresenteerde ontwerp van de Polderweg (inclusief knip) in dit opzicht niet gewijzigd. In het verlengde van het spoortunneltje naar de Indische Buurt kunnen de bewoners het gebied in rijden naar de bouwblokken.

Parkeren voor bewoners geschiedt op privéterrein op maaiveld binnen de blokken, de meesten krijgen een parkeerplaats bij de woning (op eigen kavel). Enkele woningen krijgen een parkeerplaats op het binnenterrein. Voor de appartementen worden onder het bouwwerk halfverdiepte parkeergarages gemaakt. Bezoekers dienen op de Polderweg te parkeren (dit was in het oude plan ook het geval). In verband met de hoofnetfietsstatus van de Polderweg zal er langs geparkeerd worden i.p.v. dwars parkeren.

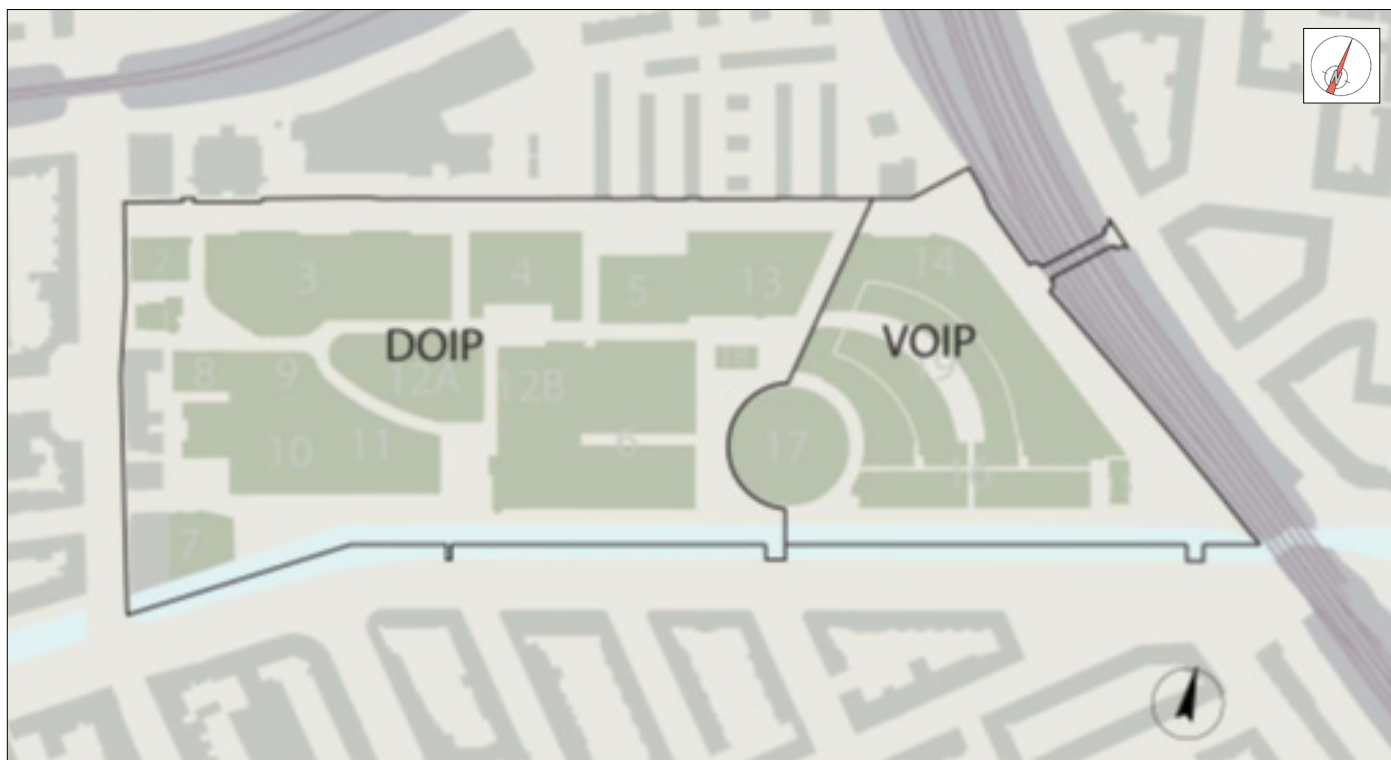
▼ Figuur: Hoofdnet fiets



▼ Figuur: Omlegging Hoofdnet fiets



▼ Figuur: Plandelen West en Oost



De parkeernormen zijn uniform voor heel Oostpoort:

- 1 parkeerplaats voor marktwoningen (koop/huur)
- 0,5 parkeerplaats voor sociale huur
- 0,1 parkeerplaats voor het bezoekers parkeren.

Voor speciale doelgroepen kan, onder voorwaarden, voor de normering een uitzondering worden gemaakt.

Langzaam verkeer

Het hele plangebied is toegankelijk voor fietsers en voetgangers. Op deze manier kan het langzaam verkeer altijd de woningen en de daar omheen liggende bebouwing bereiken. Daarnaast is er voor gekozen de bestaande route voor het hoofdnetsfiets binnen het gebied te verplaatsen naar de Polderweg. In het oude plan liep het fietspad dwars door de Oostpoort-Oost. In de nieuwe stedenbouwkundige opzet (zie kaart) is het, zowel voor de fietsers als de gewenste stedenbouwkundige kwaliteit, niet wenselijk om deze fietsroute dwars door de wijk te laten lopen. Er is daarom gekozen voor een alternatief en logischer tracé.

Het nieuwe tracé loopt vanaf de Nic. De Roeverstraat via de Polderweg (=30 km straat) naar de Linnaeuskade en vervolgens rechtdoor naar de Archimedesweg. Hiermee kan de hoofdnetsfietsroute via de Mr. P.N.Arntzeniusweg en Galileiplantsoen vervallen. (zie figuur: Hoofdnets fiets)

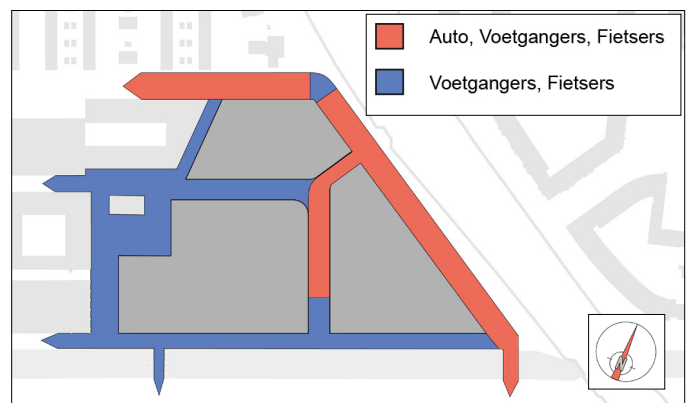
Route Vuilniswagen

De route voor de vuilinzameling is, conform het ontwerp inrichtingsplan, gepland aan de randen van het plan, Polderweg en Oranje Vrijstaatkade. Hier worden ook de inzamelpunten en ondergrondse afvalcontainers gesitueerd en zo verdeeld dat deze binnen het bereikbaarheidsprofiel van 75 meter passen.

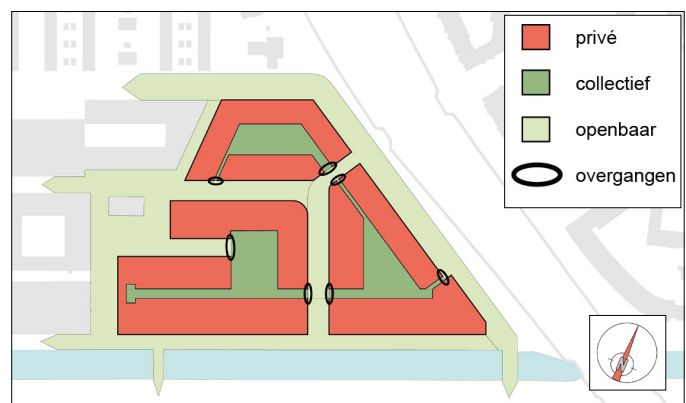
Planning Inrichtingsplan

Het Definitief Ontwerp Inrichtingsplan plandeel West en Midden (DOIP), excl. het gebied rond plot 13, zal vanaf het voorjaar van 2013 worden aangelegd. Tegelijkertijd met de eerste bouwontwerpen voor het oostelijk deel zal ook het Voorlopig Ontwerp Inrichtingsplan plandeel Oost (VOIP) voor het plandeel Oost worden uitgewerkt tot een definitief ontwerp.

▼ Figuur: Gebruikers



▼ Figuur: Eigendomskaart



▼ Figuur: Stedenbouwkundige uitwerking plot 1



Stedenbouwkundige uitwerking plot 1

Deze plot wordt als eerste ontwikkeld met gebruikmaking van de bestaande bouwontwerpen.

De plot bestaat uit:

- 72 sociale huurwoningen; op basis van ontwerp Heren 5 voor plot 14b in het oude plan (hiervan is al een ontwerp aan het stadsdeel getoond)
- 11 eengezinswoningen; op basis van ontwerp Scala met een aangepaste beukmaat van 5,4 m voor plot 19a in het oude plan (hiervan is al een ontwerp aan het stadsdeel getoond) de basiswoning is 120 m² gbo groot.
- 12 ringvaartwoningen; op basis van ontwerp Soeters met een aangepaste beukmaat van 5,7 m voor plot 16 in het oude plan (hiervan is al een ontwerp aan het stadsdeel getoond), de basiswoning is 160 m² gbo groot.

Het parkeren voor het sociale huurblok is in een half-verdiepte garage. Bewoners van de meeste eengezinswoningen parkeren hun auto op eigen kavel. Deze parkeerplaatsen zijn via een collectief binnenterrein bereikbaar. Plot 1 is voor de auto via de Polderweg en de nood-zuidlopende binnenstraat te bereiken. Fietzers en voetgangers kunnen eventueel nog via twee andere doorsteken het private binnenterrein bereiken.

De afname van de grond en de bouwplicht voor het gehele plot worden ingevuld als de 60% voorverkoop is bereikt en overige opschortende voorwaarden uit de UOV 2005 zijn vervuld.

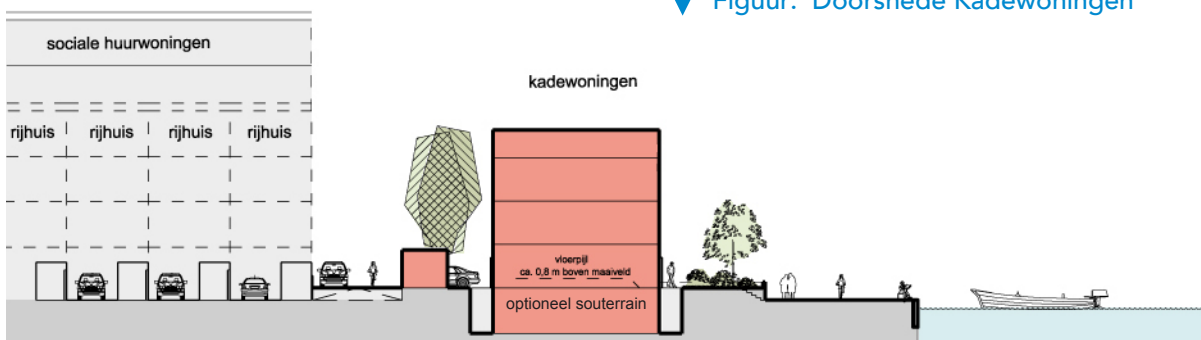
▼ Figuur: Laanwoningen SCALA architecten



▼ Figuur: Kadewoningen Soeters Van Eldonk architecten



▼ Figuur: Doorsnede Kadewoningen



8 Leefbaarheid en Milieu

Milieudoelstellingen nieuwbouw

In de nieuwe opzet zijn woningen over het algemeen op het zuiden georiënteerd. Bij de bouwplannen zal hier optimaal gebruik van worden gemaakt.

In het Stedenbouwkundig Plan uit 2004 zijn uitgebreide milieudoelstellingen geformuleerd. In die tijd gingen die energieambities verder dan die in de Bouwverordening waren voorgeschreven. Bij de nadere uitwerking van de bouwplannen zal jaarlijks op de aangescherpte EPC normen, zoals het bouwbesluit aangeeft, geanticipeerd moeten worden.

Relatie met de uitgevoerde sanering

Het Oostelijk deel van Oostpoort valt binnen het saneringsgebied van de vroegere Oostergasfabriek. Op deze locatie is een omvangrijke bodemsanering uitgevoerd. Het gebied is grondig gesaneerd en er is een evaluatierapport gemaakt met een beschrijving van de bodemkwaliteit na sanering. De sanering was gericht op het verwijderen van mobiele verontreiniging in de grond. Voor immobiele verontreiniging waren geen doelstellingen geformuleerd. Desondanks is er bij het herschikken van grond wel rekening mee gehouden om zo veel mogelijk schonere grond in de toplaag aan te brengen. Er is verder een grondwatersanering uitgevoerd in het gebied, maar recent onderzoek ontbreekt, waarmee is niet volledig aangetoond dat het grondwater in het hele gebied ook werkelijk schoon is.

Een en ander betekent dat het saneringsplan nog voor het gebied van kracht is. Dit betekent dat voor werkzaamheden in de bodem de zwaarste milieu eisen van kracht zijn. Een en ander heeft gevolgen voor die werkzaamheden alsmede voor de inrichting van het gebied en voor de eisen aan de woningen.

Echter, de indruk bestaat dat in de bovenste 2 meter in het gebied nauwelijks sterke verontreinigingen voorkomen, maar dat dit niet op afdoende manier is aangetoond; dit ook omdat bodemkwaliteitsgegevens zoals onderzoeken en evaluatierapporten een beperkte geldigheid hebben (vijf jaar; de laatste dateert van 2008).

Daarom is kort na de totstandkoming van deze visie een onderzoek ingesteld, dat er op is gericht om huidige bodemkwaliteit voldoende vast te stellen zodat er voor komende werkzaamheden geen nieuw onderzoek nodig is. In dit onderzoek wordt rekening gehouden met de contouren van de nieuwe bebouwing en van het in te richten Openbaar gebied alsmede met de kwaliteit van de grond en de mate waarin in deze grond wordt gewerkt. Op basis van dit onderzoek kan met de milieu kundige toezichthouder en de Arbeidsinspectie afspraken worden gemaakt over de milieukundige eisen bij de werkzaamheden in de grond.

9 Financieel kader

Uitgangspunt is dat in het nieuwe plan de grondopbrengsten van Oostpoort oost minimaal gelijk dienen te blijven aan die van het oude plan. Met de ontwikkelaar is overeenstemming bereikt over nieuwe grondprijzen voor het eerste plot. Doorrekeningen van het plan geven aan dat op basis van die grondprijzen het mogelijk is minimaal gelijkblijvende grondopbrengsten te realiseren.

10 Dierenasiel

Dit gebouw is in het kader van de Uitvoeringsovereenkomst uit 2005 verkocht aan de ontwikkelaar OCP. De ontwikkelaar heeft in april jl. een aanvraag voor een WABO vergunning voor een renovatie ingediend. De ontwikkelaar wil die renovatie in het kader van plot 1 vanaf februari 2014 uitvoeren en vervolgens de ruimte als horeca (zoals ook is bedoeld in het bestemmingsplan) laten exploiteren. Dit betekent dat de ruimte niet zal worden gebruikt als een tijdelijke kantoorfunctie voor de ontwikkelaar zelf. De ontwikkelaar heeft nu het plan die functie onder te brengen in een keet tegenover Sports World aan de Oranje Vrijstaatkade en in een winkelruimte aan de Linnaeusstraat. Voor de eerste verdieping is het nog wel een optie is om de kantoorruimte daar tijdelijk onder te brengen.

▼ Figuur: Impressie Dierenasiel



11 Planologie

Vergunningen voor bouwplannen op basis van deze Visie kunnen worden gehonoreerd op basis van het bestaande bestemmingsplan uit 2004; dit met uitzondering van het westelijk deel van plot 2a+b aan de Ringvaart (ook in het oude plan moest hiervoor een uitgebreide planologische procedure worden gevoerd). Hiervoor kan wellicht een verruimde WABO procedure worden gevolgd. Geluidsonderzoek moet aantonen of verleende hogere waarden voldoen of dat deze opnieuw moeten worden vastgesteld. Overigens wordt een en ander ook meegenomen in de procedure voor het nieuwe (geactualiseerde) bestemmingsplan dat uiterlijk in 2014 vastgesteld moet zijn

Het welstandskader is voor het gebied vastgelegd in de Welstandsnota Amsterdam en specifiek voor Oostpoort in de "Architectonische richtlijnen en ruimtelijke kwaliteit" uit 2005 met een revisie uit 2009, als onderdeel van het SP. Omdat deze kaders als ambitieniveau voor heel Oostpoort gelden, vormt dit ook de basis voor de nieuwe stedenbouwkundige visie voor oost. Het karakter van de visie vergt op een aantal punten een aanscherping. Specifiek wordt hierbij nadruk gelegd op de ambities voor het stedelijke karakter. De herijking van deze punten wordt apart weergegeven in de bijlage "Uitgangspunten voor de beeldkwaliteit Oostpoort Oost".

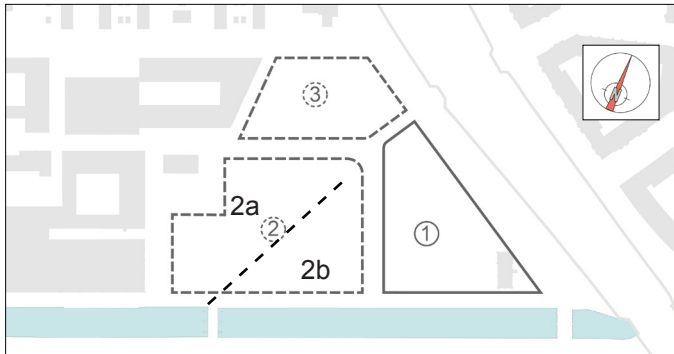
12 Welstandsaspecten

Het welstandskader is voor het gebied vastgelegd in de Welstandsnota Amsterdam en specifiek voor Oostpoort in de "Architectonische richtlijnen en ruimtelijke kwaliteit" uit 2005 met een revisie uit 2009, als onderdeel van het SP. Omdat deze kaders als ambitieniveau voor heel Oostpoort gelden, vormt dit ook de basis voor de nieuwe stedenbouwkundige visie voor oost. Het karakter van de visie vergt op een aantal punten een aanscherping. Specifiek wordt hierbij nadruk gelegd op de ambities voor het stedelijke karakter. De herijking van deze punten wordt apart weergegeven in de bijlage "Uitgangspunten voor de beeldkwaliteit Oostpoort Oost".

De gemeente formeert een supervisieteam voor de beoordeling van de bouwontwerpen op basis van de telprent en de vast te stellen stedenbouwkundige visies. Taken supervisor:

- Het aansturen en ondersteunen van de betrokken architecten in het overleg met de Welstandscommissie;
- Het informeren van de Welstandscommissie bij de bouwplanbehandeling over zijn inspanningen en het daarbij betrekken van het vereiste kwaliteitsniveau, zoals dat is geconcretiseerd in de welstandscriteria;
- Het verzorgen van afstemming tussen de bouwprojecten binnen Oostpoort Oost
- Het verzorgen van afstemming tussen de bouwprojecten en het ontwerp van de openbare ruimte.

▼ Fasering



13 Planning

Het is de bedoeling de afspraken te verwerken in een aanvullende overeenkomst tussen gemeente en OCP, indien de bestuurlijke bevoegden van beide partijen hiermee hebben ingestemd.

De afspraken betekenen dat de volgende planning met de ontwikkelaar is afgesproken:

Plot 1	• 15 maart 2013 – 15 juli 2013 • 15 maart 2014 • 15 juni 2014	: markttoets plot 1 : concept omgevingsvergunning verleend : afname grond
Plot 2a	• 15 juni 2013 – 15 oktober 2013 • 15 oktober 2013 – 1 januari 2014 • 15 september 2014 • 15 december 2014	: stedenbouwkundige visie en marktconsultatie plot 2a : markttoets plot 2a : concept omgevingsvergunning verleend : afname grond door OCP
Plot 2b	• 15 januari 2014 – 15 april 2014 • 15 april 2014 – 15 juli 2014 • 15 april 2015 • 15 juni 2015	: stedenbouwkundige visie en marktconsultatie visie plot 2b : Markttoets plot 2b : concept omgevingsvergunning verleend : afname grond door OCP
Plot 3	• 15 juli 2014 – 15 oktober 2014 • 15 oktober 2014 – 15 januari 2015 • 15 september 2015 • 15 december 2015	: stedenbouwkundige visie en marktconsultatie plot 3 : Markttoets plot 3 : concept omgevingsvergunning verleend : afname grond door OCP

De planning betekent dat binnen drie jaar de grond bij Oostpoort Oost kan worden afgenomen en dat over ruim vier jaar het plan kan zijn gerealiseerd. Dit is natuurlijk afhankelijk van het verkrijgen van de benodigde omgevingsvergunningen en de ontwikkelingen op de woningmarkt; op grond van onderzoeken is er nu een redelijk vertrouwen dat het plan met overwegend laagbouw afzetbaar moet zijn.

Uitgangspunten voor de beeldkwaliteit Oostpoort Oost

De uitgangspunten voor de beeldkwaliteit worden voor het oostelijke deel op een aantal aspecten aangevuld:

Gebouw en omgeving.

De wanden van de openbare ruimte zoals de kade en binnenstraten en pleinen dienen een sterk homogeen en stedelijk karakter te hebben. Hoeken dienen in de rooilijn gesloten te zijn als voorzetting van de aangrenzende bebouwing. Het ontwerp voor de afsluiting wordt tegelijk met dat voor de bebouwing gemaakt.

Bij voorgevels is een beheerste gevelplastic toegestaan. Balkons en galerijen moeten een integraal onderdeel zijn van de gevel. De overstekken, erkers en balkons mogen vanaf de eerste verdieping in de voorgevel, ten hoogste 1 meter uit de gevel steken.

De plint bij half verdiepte parkeergarages vormt één geheel met de gevel zowel in materiaal als in detaillering.

Achtergevels bij de appartementencomplexen moeten een zorgvuldige en gevarieerde gevelgeleding krijgen rekening houdend met de schaalovergang richting een-gezinswoningen (hoog-laag).

Dak

De dakverdieping dient als een architectonische eenheid te worden vormgegeven: de woonruimtes, terrassen, kapvorm en technische installaties dienen een samenhangend geheel te vormen.

Kopgevels

Kopgevels gericht op het openbare gebied moet het zicht op straat mogelijk maken en blinde gevels uitsluiten. Bebouwingsaccenten in de vorm van erkers versterken de stedenbouwkundige oriëntatie zoals bij de toegangen tot het plangebied.

Materiaalgebruik

De architectuur moet mede voor de continuïteit van de bebouwing binnen Oostpoort zorgen. De detaillering, materiaalgebruik en de kleur worden afgestemd op de omgeving. De materialisatie en detaillering moet zodanig worden toegepast dat veroudering en weersinvloeden geen negatieve gevolgen hebben voor de kwaliteit. De gevels zijn overwegend van baksteen; zorgvuldige detaillering met aandacht voor gevelplastic en gevel reliëf.

Overgang privé / openbaar

Om de levendigheid in de straten te bevorderen dienen woningtoegangen direct via de straat ontsloten te worden. Voor de kadewoningen met voortuinen is het gewenst een (secundaire) toegang vanuit de kade naar de woning te maken.

De overgang tussen privé en openbaar vereist een duurzame erfscheiding en vormt een onlosmakelijk onderdeel van de architectuur (transparant stalen hekwerk; een stenensokkel of halfhoog metselwerk in combinatie met transparante hekwerk). Voor de binnenterreinen, waar op het maaiveld geparkeerd wordt, geldt eveneens dat de overgangen tussen privé en collectief op een duurzame wijze vormgegeven moet worden als vast onderdeel van de architectuur.

Openbare ruimte

De basisinrichting in het Oostpoort West en Midden wordt in Oost voortgezet. Het autoluwe gebied krijgt een vlak maaiveld zonder niveauverschillen of stoep-randen. Alle straten en pleinen krijgen een profiel met bomen (referentie Watergraafsmere). Het schoolplein zal als onderdeel van de openbare ruimte vormgegeven worden en krijgt een open karakter. De Polderweg blijft de auto-ontsluiting voor het gebied en zal tevens een profilering krijgen wat geschikt is voor het hoofd-netfiets. De spoordijk wordt als een smalle parkzone ingericht met de bestaande bomen en nieuwe aanplant.

Bijlage

▼ Figuur: kadewoning met erfafscheiding en toegang



▼ Figuur: Straat Watergraafsmeer met bomen



