

Entrada

Stedenbouwkundige Visie Concept



Opdrachtgever

wonam

Wonam
Koningin Wilhelminaplein 856
Postbus 69491
1060 CM Amsterdam
020-26 00 238
entrada@wonam.nl
www.wonam.nl

In samenwerking met



Gemeente Ouder-Amstel
Vondelstraat 1
Postbus 35
1190 AA Ouderkerk aan de Amstel
020-496 21 21
gemeente@ouder-amstel.nl

Stedenbouwkundig Architect

BURTONHAMFELT
URBAN ARCHITECTURE

BURTON HAMFELT Urban Architecture
Pedro de Medinalaan 7b
1086 XK Amsterdam
T: 020 314 11 91
E: info@burtonhamfelt.nl
www.burtonhamfelt.nl

Adviseur

 METAFOOR
RUIMTELIJKE
ONTWIKKELING

Metafoor
Bolderweg 2
1332 AT Almere
T: 036 530 0211
www.metafoor.nl

31 oktober 2017

ENTRADA

Stedenbouwkundige Visie Concept

Voorwoord

Beste lezer van de concept stedenbouwkundige visie van Entrada,

Met dit document nemen wij u mee in de visie die wij hebben opgesteld om Entrada te transformeren tot een gemengd woonwerk gebied. Dit stuk is door Wonam in overleg met de gemeente opgesteld voor overleg met de verschillende stakeholders en besluitvorming over de transformatie van Entrada door de gemeenteraad van Ouder-Amstel. Aan de hand van deze visie stelt de gemeenteraad de kaders vast voor de uitwerking van de in deze visie gepresenteerde gebiedsambitie.

Deze stedenbouwkundige visie is nadrukkelijk géén stedenbouwkundig plan, maar een gebiedsambitie voor besluitvorming als basis voor een nog op te stellen stedenbouwkundig plan. Na het vaststellen van de gebiedsambitie zal de gemeente een samenwerkingsovereenkomst aangaan met de eigenaren in het gebied.

Omdat deze visie slechts nog een gebiedsambitie verbeeld, is het belangrijk te beseffen dat de getekende verkaveling en de variatie in afmetingen van de volumes een eerste aanzet is van een mogelijke invulling van het stedelijke concept dat onze opdrachtgever op deze locatie voor ogen heeft. In de uitwerking tot een stedenbouwkundig plan in de volgende fase, zullen de volumes, de hoogtes en de posities nog wijzigen door allerlei aspecten die invloed hebben op het plan. Graag werken wij in de vervolgfase samen met de gemeente en overige eigenaren, en zullen daarbij de inwoners van Duivendrecht betrekken bij de verdere ontwikkeling van Entrada naar een aantrekkelijk gemengd stedelijk woonmilieu.

Burton Hamfelt

BURTONHAMFELT
URBAN ARCHITECTURE

Inhoud

Voorwoord	5	3. UITWERKING STEDENBOUW-	
Inleiding	9	KUNDIGE VISIE	50
Introductie Wonam	11	Gebiedsvisie	52
		Verkeer en mobiliteit	58
1. RUIMTELIJKE CONTEXT	12	Parkeren	60
Opgave	14	Openbare ruimte en groen	62
Positie Duivendrecht	16	Duurzaamheid op gebiedsniveau	72
Entrada in Duivendrecht	18	Duurzaamheid gebouwniveau	74
Transformatiegebieden	20	Veiligheid en levendigheid	76
Verkeer en mobiliteit	22	Kansenkaart	78
Huidige situatie	24	Wonen, werken en voorzieningen	82
Analyse huidige situatie	26	Indicatief programma overzicht	84
		Indicatieve bouwveloppen	86
2. CONCEPT	30	Indicatieve doorsneden	92
Doelgroepen	32	Fasering	94
Gemengd stedelijke woonwijk	34		
Uitgangspunten	36	4. PARTICIPATIE EN VERVOLG	98
Stedenbouwkundige principes	38	Adviesteam en inloopavonden	100
Massastudies	42	Aandachtspunten	102
Dichtheidsstudies	44	Nieuwe bewoners	104
Zichtbaarheid	46	Planning	106
Beeldkwaliteit en referenties	48	Van nu tot 2025	108
		Bijlage	112
		Uitkomst maatschappelijk overleg	



Entrada als verbindend koppelstuk tussen Duivendrecht en Amsterdam

Inleiding

Entrada is in veel opzichten bijzonder. In zijn huidige vorm is Entrada vooral een solitair gelegen 'eiland' met een eenzijdig kantorenprogramma grenzend aan Duivendrecht in de gemeente Ouder-Amstel. Door de ligging tussen de binnenstad van Amsterdam en het groene Duivendrecht, direct aan de A10 en metrostation Van der Madeweg, is het een locatie met heel veel potentie. Deze kansen nemen wij mee in onze ambitie en visie. In onze concept stedenbouwkundige visie transformeren we de (verouderde) kantorenlocatie naar een levendig woongebied met bijbehorende functies, waarbij we bestaande waarden en betekenissen van Duivendrecht ondersteunen en versterken, en haar geschiedenis van een nieuwe laag voorzien.

In dit nieuwe stukje Duivendrecht willen we o.a. woningen realiseren waaraan in Ouder-Amstel en op grotere schaal de metropoolregio heel veel behoefte is: middeldure huurwoningen. Dat zijn voornamelijk twee- en driekamerappartementen met huurprijzen die tussen de sociale huurgrens van € 710,- en circa € 1.100,- liggen. Naast een groot deel middeldure huur zullen er in aansluiting op de woonvisie van de gemeente Ouder Amstel, voor circa 30% van het woonprogramma, sociale huurwoningen worden gerealiseerd en zullen daarnaast overige woonsegmenten en aanvullende functies zoals voorzieningen en werken gerealiseerd worden.

De locatie biedt ruimte voor circa 1.000 woningen en plek voor bijbehorende functies zoals horeca, dienstverlening en werkplekken. Deze toename van het aantal woningen en vooral het aantal bewoners gaat een belangrijke impuls opleveren voor de voorzieningen in het centrum van Duivendrecht, in het bijzonder het Dorpshart.

Opgesomd, zorgt naar ons inziens deze concept stedenbouwkundige visie voor Entrada, als verbindend element tussen Amsterdam en Duivendrecht, voor een gemengd stedelijk woonmilieu en daarmee een versterking van Duivendrecht, passend bij de ambitie van de gemeente Ouder Amstel:

- Versterking van de ruimtelijke structuur door de aansluiting van Entrada op Duivendrecht aan de oost- en zuidzijde en daarnaast de verbinding middels het hoogstedelijk woonmilieu aan de west- en noordzijde en bijbehorende metro- en treinspoor en A10 als koppelstuk met Amsterdam.
- Versterking van openbaar groen en water als verblijfs- en recreatiegebied en integrale drager van de concept stedenbouwkundige visie inclusief bijbehorende duurzaamheidsambitie.
- Versterking van bereikbaarheid met een toegankelijke route naar het OV en een prettige fietsverbinding naar de toekomstige fietsbrug over de A10.
- Versterking van het verzorgingsgebied van de winkels in het Dorpshart.
- Versterking van de differentiatie van het woningaanbod.

Een verdere toelichting van bovenstaand kunt u terug vinden in deze concept stedenbouwkundige visie. Wij wensen u veel leesplezier!



Steltloper, Sporenburg



Pulse, Centrum Amsterdam Noord



Square, Kop Zuidas



Poort van Toorop, Amsterdam Nieuw-West

Introductie Wonam

Wonam is één van de eigenaren in het Entrada Businesspark en is als initiatiefnemer betrokken bij het opstellen van deze concept stedenbouwkundige visie. Wonam is een woningbouworganisatie die inspeelt op de grote behoefte van het middensegment aan betaalbare huurwoningen. Dat doen wij door het ontwikkelen én langjarig beleggen in en beheren van onze eigen woonprojecten in de Amsterdamse regio. Wij opereren vanuit maatschappelijke betrokkenheid en investeren voor de lange termijn. Na realisatie blijven wij nauw betrokken en organiseren zelf het beheer van onze woningen. Hierdoor blijft de kwaliteit van het gebouw en zijn omgeving behouden. Wij blijven betrokken in het gebied en hebben daarmee veel belang bij de kwaliteit van het gebied als geheel. Ook belangrijk: de betaalbaarheid van onze woningen zorgt ervoor dat mensen langer én naar tevredenheid blijven wonen.

Om de kwaliteit van het gebied te waarborgen, gaat extra aandacht van ons in dit project uit naar de openbare ruimte. Openbaar groen en prettig verblijven en verplaatsen is bijzonder belangrijk in de concept stedenbouwkundige visie. De openbare ruimte zal de verbinding vormen tussen het nu nog afgezonderde Entrada en Duivendrecht. We maken een aangename verbinding naar het meertje en groen bij De Slinger. In het nieuwe Entrada komt een groen park, toegankelijk en aantrekkelijk voor iedereen. Het metrostation is een belangrijke entree tot het gebied en krijgt in de toekomst veel meer bezoekers. De opwaardering van het stationsgebied en de aanwezigheid van deze bezoekers maakt het gebied sociaal veiliger.

De inwoners van Duivendrecht zijn belangrijk bij het concreet maken van deze visie. In de afgelopen fase is al een start gemaakt met het betrekken van omwonenden en belanghebbenden (zoals de winkeliersvereniging en stichtingen die zich inzetten voor Duivendrecht) door middel van onder andere het adviesteam. Het actief communiceren en betrekken van deze omwonenden en partijen tijdens inloopavonden en adviesteambijeenkomsten zetten we voort bij de verdere uitwerking. Zo benutten we kennis van de inwoners van Duivendrecht en vergroten we het draagvlak voor het nieuwe Entrada. Want bouwen in de bestaande (woon)omgeving is niet alleen het realiseren van nieuwe gebouwen, maar is waarde toevoegen aan Duivendrecht als geheel, zowel voor de nieuwe, als voor de bestaande inwoners.

wonam

1

Ruimtelijke context

Ruimtelijke context

Opgave

Met deze stedenbouwkundige visie visualiseren we de gebiedsambitie voor Entrada. Het huidige Entrada is een geïsoleerde, monotone kantoorlocatie en is nu niet gastvrij en aantrekkelijk voor omwonenden. We willen het nieuwe Entrada aangenaam verbinden met het centrum van Duivendrecht. Vooral met de fiets en te voet, maar ook met de auto. In die zin 'verknopen' we het nieuwe Entrada met Duivendrecht.

De locatie bevindt zich in een dynamische omgeving met heel verschillende kanten: Eengezinswoningen en de Van der Madeweg aan de zuidelijke kant van Entrada, de Zonnehofflats van Eigen Haard aan de oostzijde, de metro- en treinsporen aan de westkant en de A10 aan de noordkant. De drukke, stedelijke noordelijke en westelijke kant van Entrada heeft een andere stedenbouwkundige oplossing nodig dan de meer dorpse zuidelijke en oostelijke kant van Entrada.



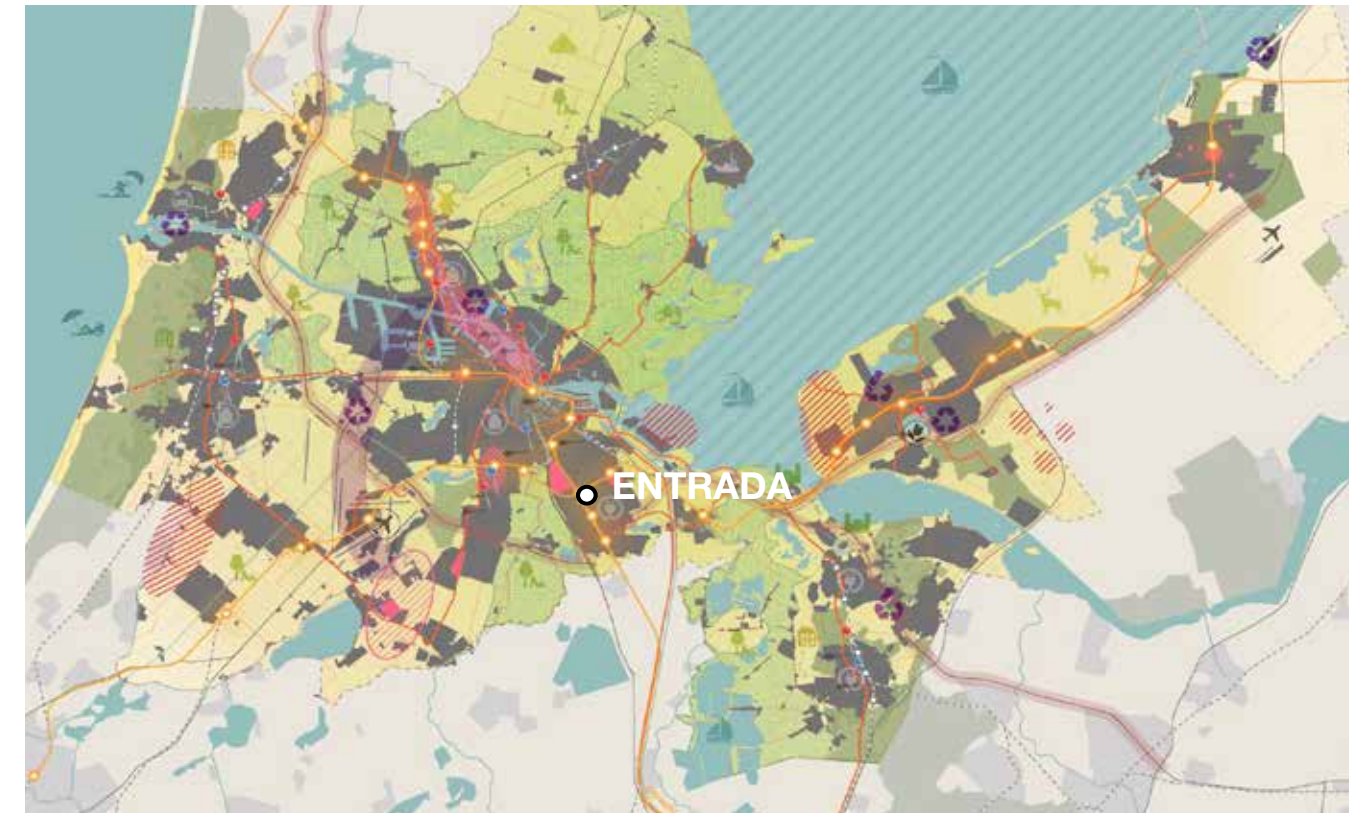
Positie Duivendrecht

Het Entrada Businesspark is gesitueerd in Duivendrecht, ontsloten via de A10. Duivendrecht ligt centraal in de Metropoolregio Amsterdam. Entrada is via de weg en het spoor zeer goed verbonden met de omliggende regio en het centrum van Amsterdam. Het metronetwerk van het GVB heeft een bereik van 1 miljoen inwoners in de gemeenten Amsterdam, Amstelveen, Diemen en Ouder-Amstel, waar Duivendrecht deel van uit maakt.

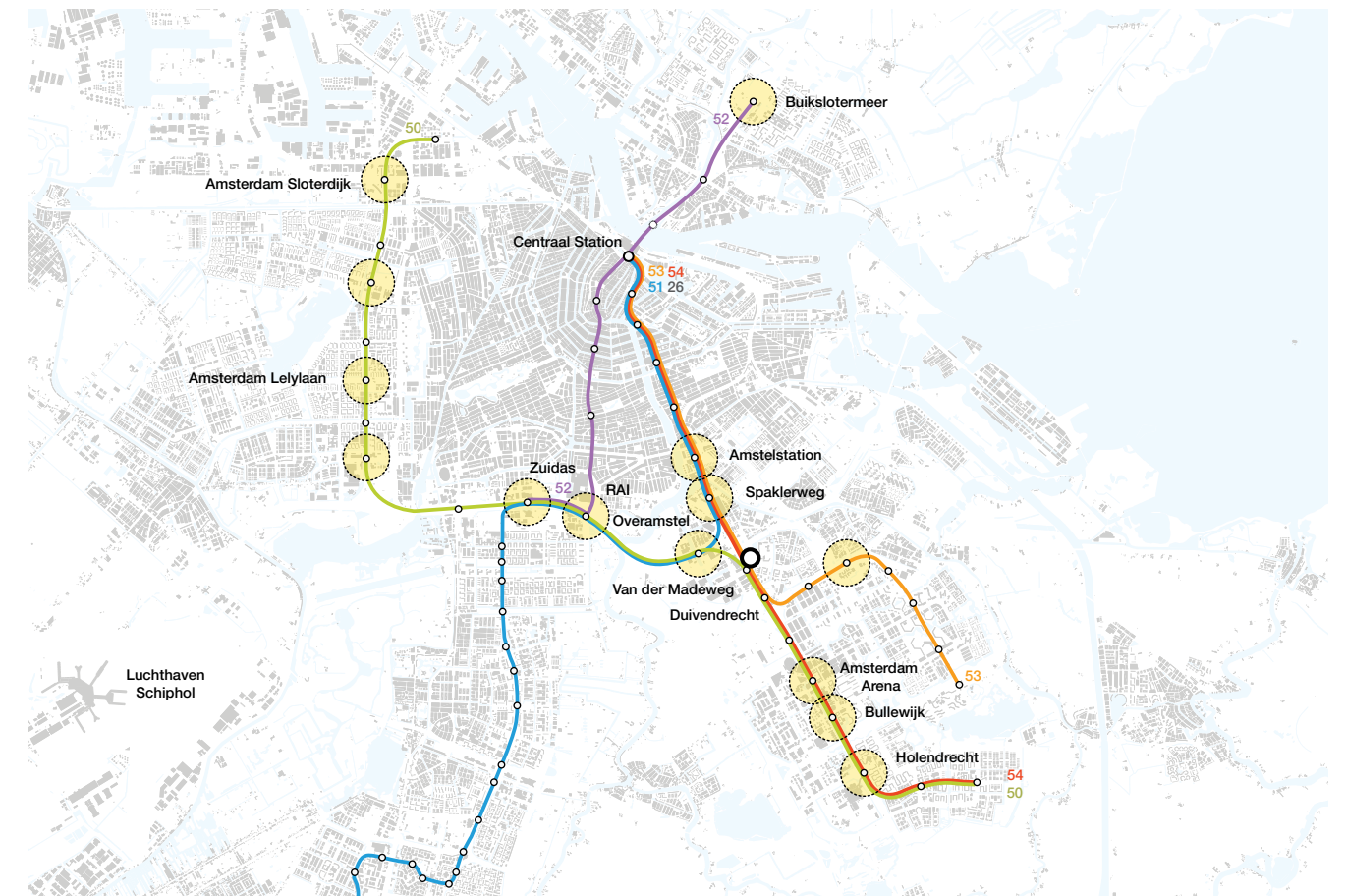
Overal op de wereld is de trend dat grootstedelijke gebieden (metropolen) groter en sterker worden. De Amsterdamse regio is een magneet voor bedrijven en woningzoekenden. De regio groeit en bloeit en staat hierin niet alleen. De trek van woningzoekenden naar de Amsterdamse regio, en daarmee ook Duivendrecht, is al jaren groot. Er is vooral een tekort aan (huur) woningen in het middensegment. Transformatiegebieden aan ov-knooppunten kunnen ruimte bieden aan deze betaalbare woningen.

De ov-stationsgebieden zijn door hun uitstekende verbinding met de rest van de regio zeer kansrijke gebieden voor stedelijke transformatie. Door middel van het transformeren van verouderde locaties rondom deze belangrijke stationsgebieden, en het toepassen van verdichting, bieden deze gebieden heel veel kansen, mede door de toestroom van nieuwe inwoners en bedrijvigheid.

Metrolijn 54 verbindt het centrum, Duivendrecht, Amsterdam Bijlmer Arena en universitair medisch centrum AMC met elkaar. De lijn is begin jaren '80 van de vorige eeuw voltooid. Vandaag de dag vormt deze metrolijn een stedelijke as vanaf het centrum van Amsterdam, langs de kern Duivendrecht tot Zuidoost en momenteel zijn er diverse woningbouwplannen aan deze metrolijn. Het station Van der Madeweg ligt naast het Entrada gebied. Dit station is een overstapstation en is goed verbonden met overige ov-lijnen. Naast lijn 54 stoppen er lijn 50 en 53.



Metropoolregio Amsterdam (MRA) is het samenwerkingsverband van de 33 gemeenten en de Vervoerregio Amsterdam



Stationsgebieden zijn de kansgebieden voor stedelijke transformatie en verdichting

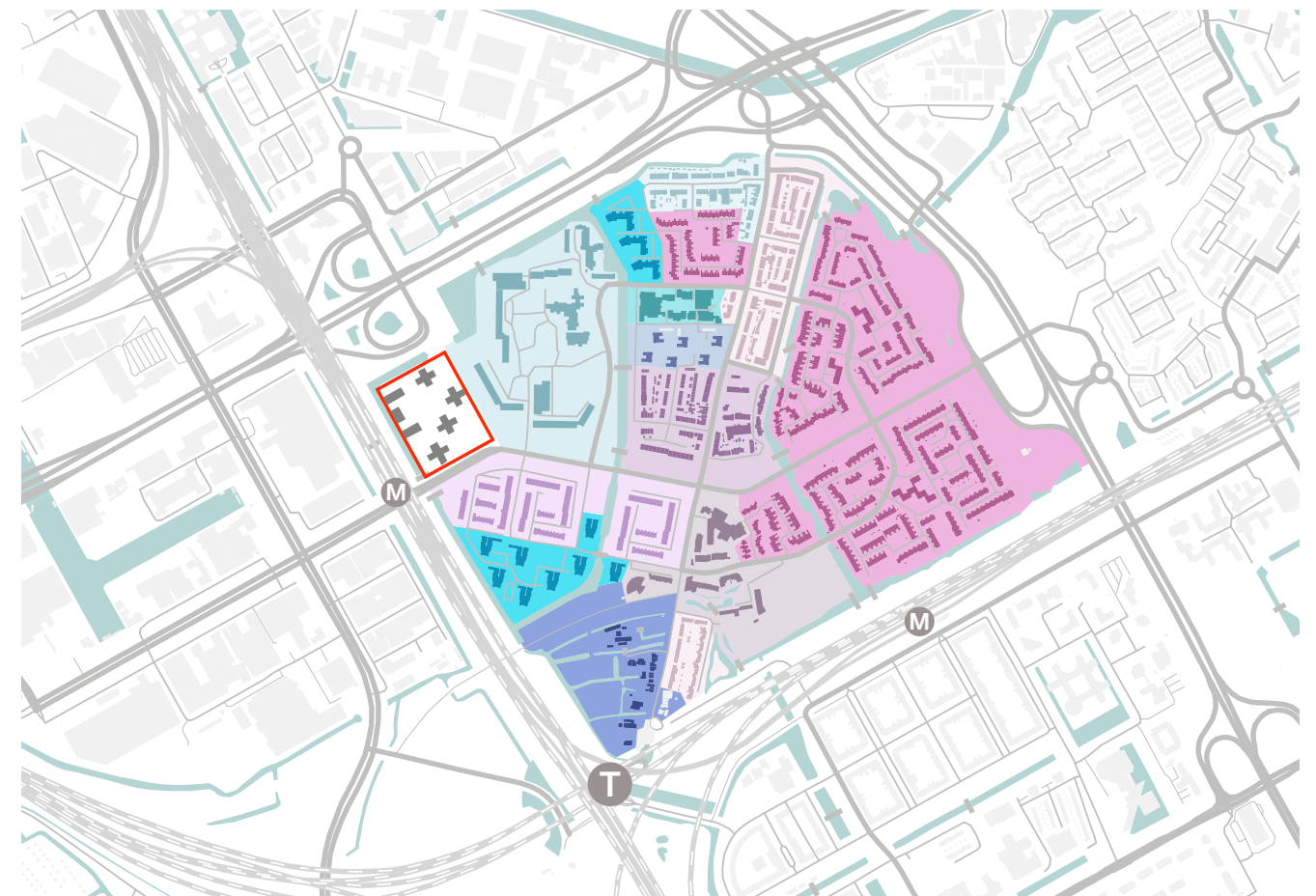
Entrada in Duivendrecht

Duivendrecht grenst als één van de twee kernen van de gemeente Ouder-Amstel direct aan een aantal gemeentelijke deelgebieden waarin grote veranderingen plaatsvinden. Ten noorden van de A10 en ten westen van de metro- en treinsporen langs Duivendrecht, ontwikkelt het industrie- en kantoreengebied Amstel Businesspark Zuid zich tot de gemengde Werkstad Overamstel. Met de komst van woningen op de locatie van Entrada wordt invulling gegeven aan een gemengd stedelijk gebied, daarnaast zorgt dit voor een impuls voor het winkelcentrum in het Dorpshart en versterkt de kans op een goede fietsverbinding over de A10.

Aanvullend kan de sociale veiligheid in het gebied verbeterd worden door het versterken van de openbare ruimte en de onderlinge verbindingen met omliggende bebouwing, in combinatie met de aanpak van het gebied rondom het metrostation. De 16 haltes aan de lijnen 54 en 53 worden momenteel grootschalig gerenoveerd (gereed medio 2018). De haltes worden beter toegankelijk, belangrijk vanwege de verwachte toename van het gebruik van de metro. Met deze open uitstraling draagt het vernieuwde metrostation Van der Madeweg bij aan de vergroting van de sociale veiligheid in het gebied en zal het station veel huidige en toekomstige gebruikers van en naar Entrada prettig verwelkomen.



Entrada is een kantorenlocatie in een woonomgeving



Entrada als beoogde woonwijk doet mee in de rijke differentiatie van bestaande woonmilieus in Duivendrecht

Ruimtelijke context

Transformatiegebieden

Entrada ligt op het kruispunt van belangrijke ontwikkelingen. De Zuidas is de meest gewilde kantorenlocatie van Nederland. De groei van werken en wonen strekt zich inmiddels ook uit tot voorbij de S111 (Spaklerweg). Dwars daarop staat de zone langs de A2 van het Amstelstation tot het AMC. Ook hier vinden de komende jaren grote ontwikkelingen plaats.

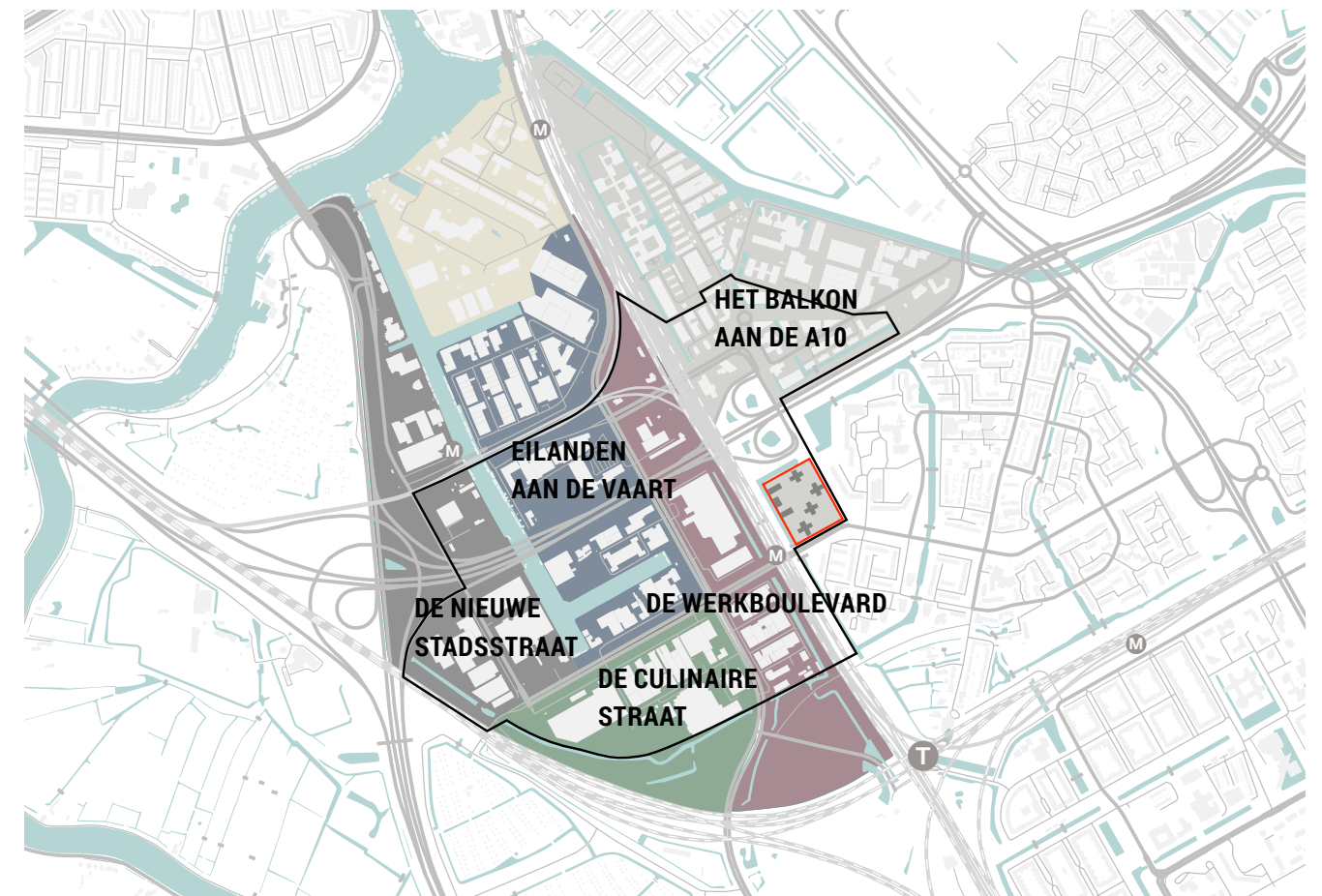
Onder andere bij het Amstelstation zelf, het Amstelkwartier, de nieuwbouw woningontwikkeling ter plaatse van de Bijlmerbajes met ca. 1350 woningen, Werkstad Overamstel, de komst van De Nieuwe Kern en de verdichting van het ArenA-gebied en Amstel III en tot slot verrijst bij het AMC een woonproject van ca. 1.500 (studenten) woningen. De komende jaren komen er in dit gebied duizenden woningen en nieuwe arbeidsplaatsen bij. Zowel de ligging van het gebied als de grootschalige transformatie van de omgeving, dragen bij aan de grote potentie van Entrada.



Ontwikkelingsgebied Bajeskwartier



Amstelkwartier en Bajeskwartier



Nieuwe visie voor Entrada en omgeving [Ruimtelijk-economische Visie Amstel Business Park Zuid 2017]

Verkeer en mobiliteit

Entrada is zeer gunstig en centraal gelegen in de Amsterdamse regio. Zoals eerder genoemd biedt de ligging aan de metrolijnen zeer goede verbindingen met de Amsterdamse woon-werkgebieden en recreatiezones. Maar de gunstige ligging alleen zorgt niet voor het prettig verblijven en verplaatsen in en om het gebied. Het verbeteren van de directe omgeving van de stations en goede routes naar de haltes zijn essentieel, zeker in de avonduren. Prettige en veilige routes ontstaan onder andere door overzichtelijkheid en goede verlichting.

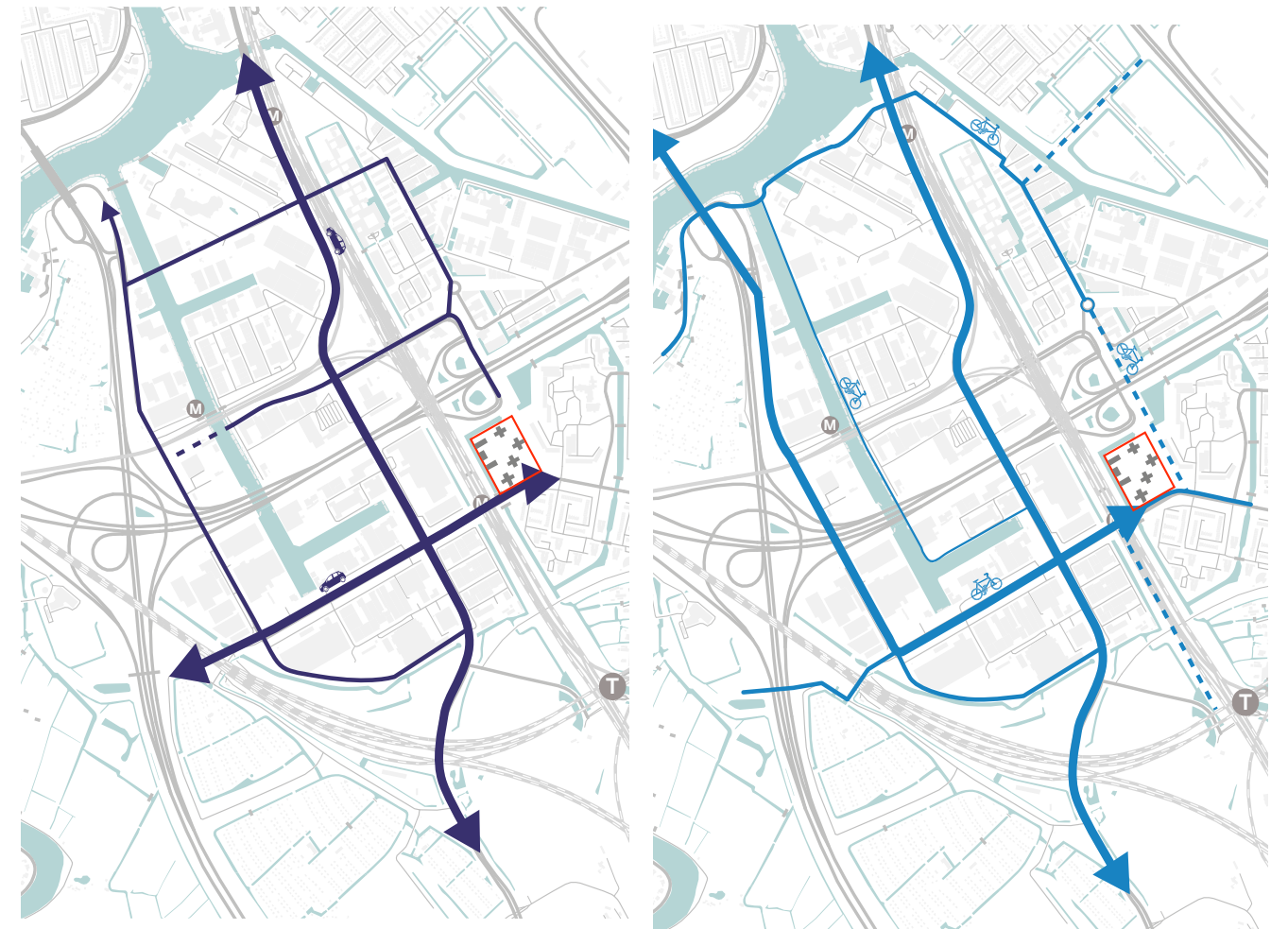
Het mogelijk verbinden van de A10 met de Van der Madeweg voor autoverkeer, sluit niet goed aan bij de gedachte om Entrada te transformeren naar een woongebied, gezien de toename aan verkeersdruk ten aanzien van het woon- en leefklimaat en de barrière die hierdoor gevormd zal worden tussen Entrada en Duivendrecht. Daarom is een verbinding tussen de A10 en de Van der Madeweg in beginsel niet meegenomen in deze visie. Gemeente Ouder-Amstel en Amsterdam werken aan een mogelijke fietsverbinding over de A10 direct ten noordoosten van Entrada. Deze fietsbrug zou de verbinding van Duivendrecht met de regio nog meer versterken.



Mogelijke fietsverbinding



Toegankelijkheid van Entrada en Duivendrecht met het openbaar vervoer

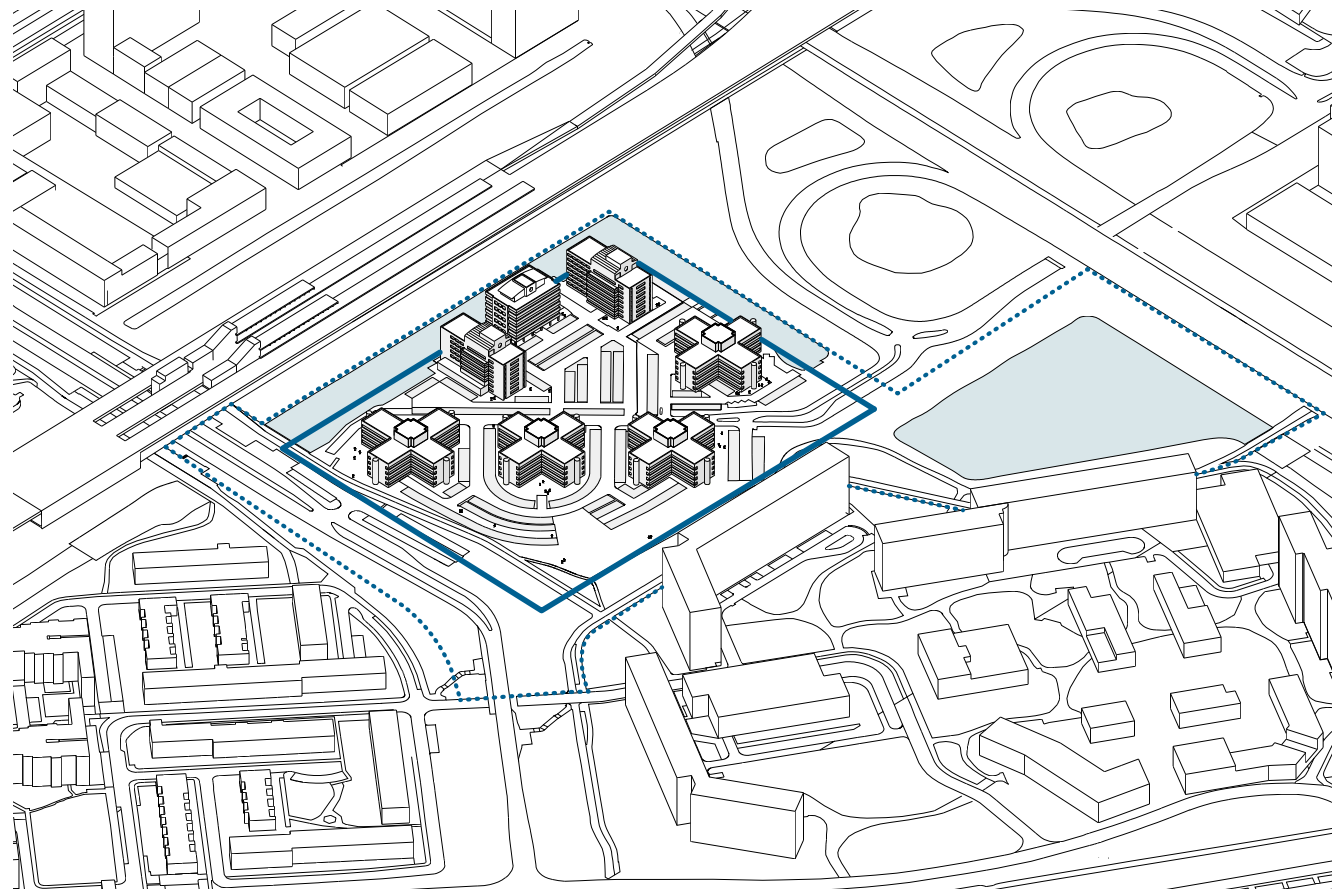


Nieuwe hoofdstructuur auto en langzaamverkeer [Ruimtelijk-economische Visie Amstel Business Park Zuid 2017]

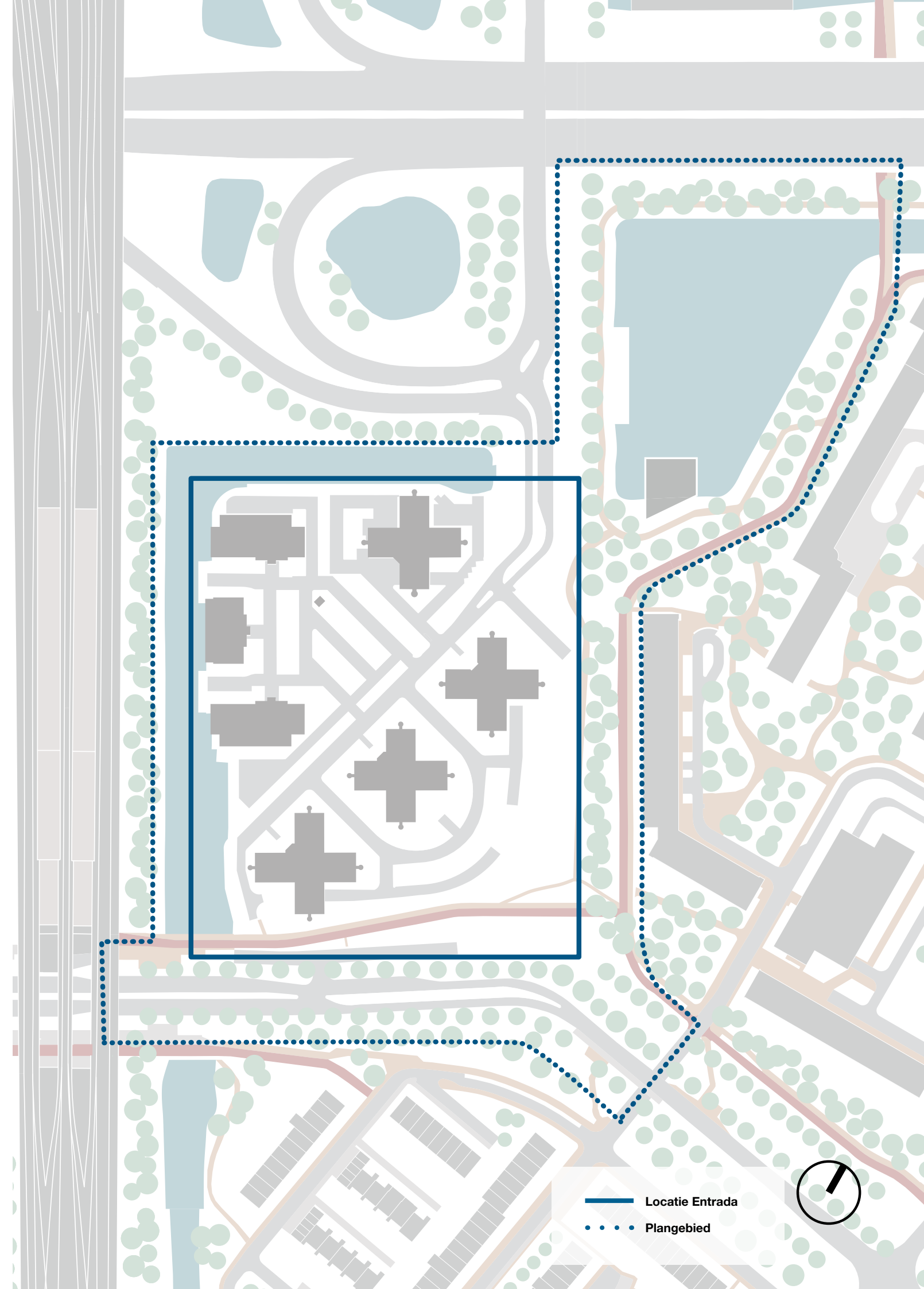
Ruimtelijke context

Huidige situatie

Het Entrada gebied is momenteel een monofunctioneel kantorengedebied met verschillende bedrijven waar mensen voornamelijk heen gaan om te werken. Entrada is zeer goed verbonden met de A10 en het ov, maar het gebied is vanwege de barrières zoals de taluds en de doodlopende weg, niet goed verbonden met de rest van Duivendrecht. Ook staat de eenzijdige kantoorfunctie onder druk. Ondanks de aantrekkende kantorenmarkt is de verwachting dat de huidige situatie van het Entrada gebied niet toekomstbestendig is.



Plangebied en locatie Entrada



Analyse huidige situatie

Om de huidige situatie goed in kaart te brengen is met adviseur Metafoor Ruimtelijke Ontwikkelingen en in samenwerking met de gemeente verkennend onderzoek gedaan naar de volgende aandachtsgebieden. Deze zullen in de vervolgfase verder worden uitgewerkt.

Flora en fauna

Voor het gebied Entrada is in juni 2017 een quickscan inzake de (mogelijk) aanwezige flora en fauna uitgevoerd. Er zijn in het plangebied geen beschermde planten waargenomen. Er zijn geen (nesten van) jaarrond beschermde vogelsoorten aangetroffen. Het gebied is daarnaast niet geschikt voor amfibieën en reptielen door het ontbreken van geschikt habitat. Mogelijk verblijven er wel vleermuizen in het gebied. In de volgende fases zal hier verder rekening mee worden gehouden.

Waterhuishouding

Op basis van een advies van Waternet heeft adviseur Metafoor de oppervlaktes van verhard terrein, onverhard terrein en water berekend. Deze gegevens zijn vergeleken met de stedenbouwkundige opzet van de ontwerpvisie en de resultaten zullen verder meegenomen worden in het uitwerken van de vervolgfase.

Luchtkwaliteit

Uit de NSL-monitoringstool (v.d. Rijksoverheid) blijkt dat bij het gebied Entrada ruimschoots wordt voldaan aan de grenswaarden voor de concentraties aan luchtverontreinigende stoffen.

Bodemgesteldheid

Uit de bestaande funderingsadviezen en het Dino-loket is een goed beeld van de grondopbouw verkregen. De bodemkwaliteit zal in een latere fase verder onderzocht worden. Het draagvermogen van de bodem lijkt in orde. Eerdere onderzoeken laten zien dat de draagkrachtige laag zich bevindt vanaf een diepte van circa 21 meter onder NAP (circa 22 meter onder het maaiveld). De verwachting is dat ook op diepere niveaus de draagkrachtige laag aanwezig is. Nader onderzoek zal dit moeten aantonen.

Geluid

Het akoestisch onderzoek (mei 2017) heeft aangetoond dat er aan de randen van het plangebied sprake is van hoge geluidsbelastingen vanwege het treinverkeer en de A10. De consequenties van de overschrijding van de maximale waarde voor de cumulatieve geluidsbelasting is dat er dove gevels en/of vliesgevels dienen te worden toegepast op delen van het plan.

Echter zal er zonder extra maatregelen bij de geluidsbron nog steeds geluid het gebied binnendringen, waardoor er onvoldoende een geluidsluw leefgebied ontstaat. Naar verwachting zullen geluidsschermen langs het spoor, ook lagere schermen, voor een behoorlijk deel van de westelijk gelegen woningen en de openbare ruimte de geluidsbelasting van het spoor aanzienlijk verlagen. Het zelfde geldt voor de geluidsbelasting vanwege de afrit van de A10. Het plaatsen van een geluidsscherm langs de afrit kan voor veel woningen voordeel bieden. Hier dient in samenspraak met de gemeente, Prorail, GVB en Rijkswaterstaat op in te worden gezet. Alternatief is dat de gehele west- en noordzijde van Entrada wordt dichtgezet met een doorlopende bouwmassa van minimaal 25 meter hoog, wat stedenbouwkundig gezien niet wenselijk is.

Bezonning/schaduw

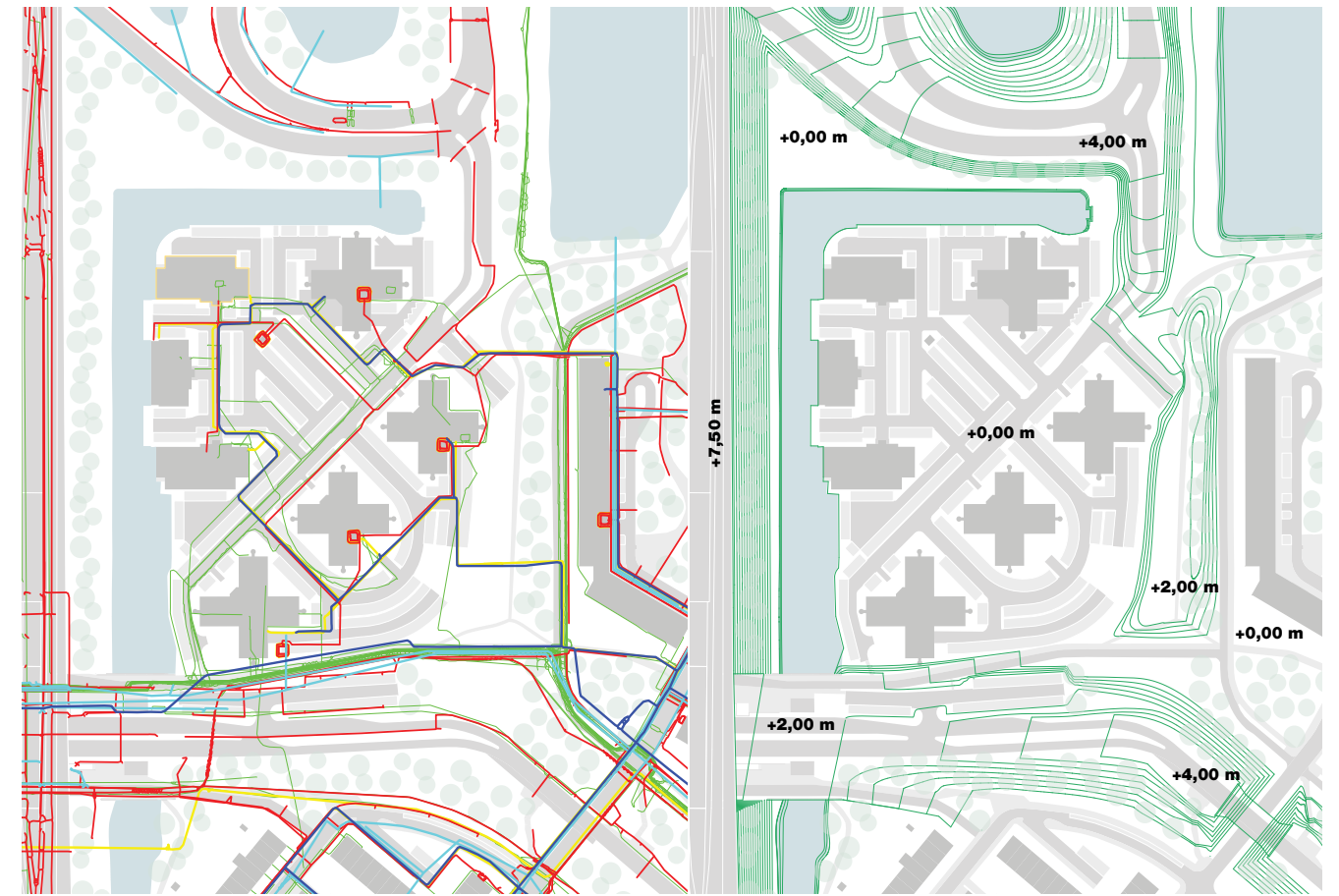
Een groot deel van de schaduw gedurende de dag valt op de zijde van het spoor en de afslag van de A10. 's Avonds valt de schaduw in de richting van de Jupiterflat. In de stedenbouwkundige opzet wordt ingezet op het creëren van comfortabele verblijfsplekken met zo veel mogelijk zonuren voor de bestaande en nieuwe bebouwing.

Ruimtelijke context

Analyse huidige situatie

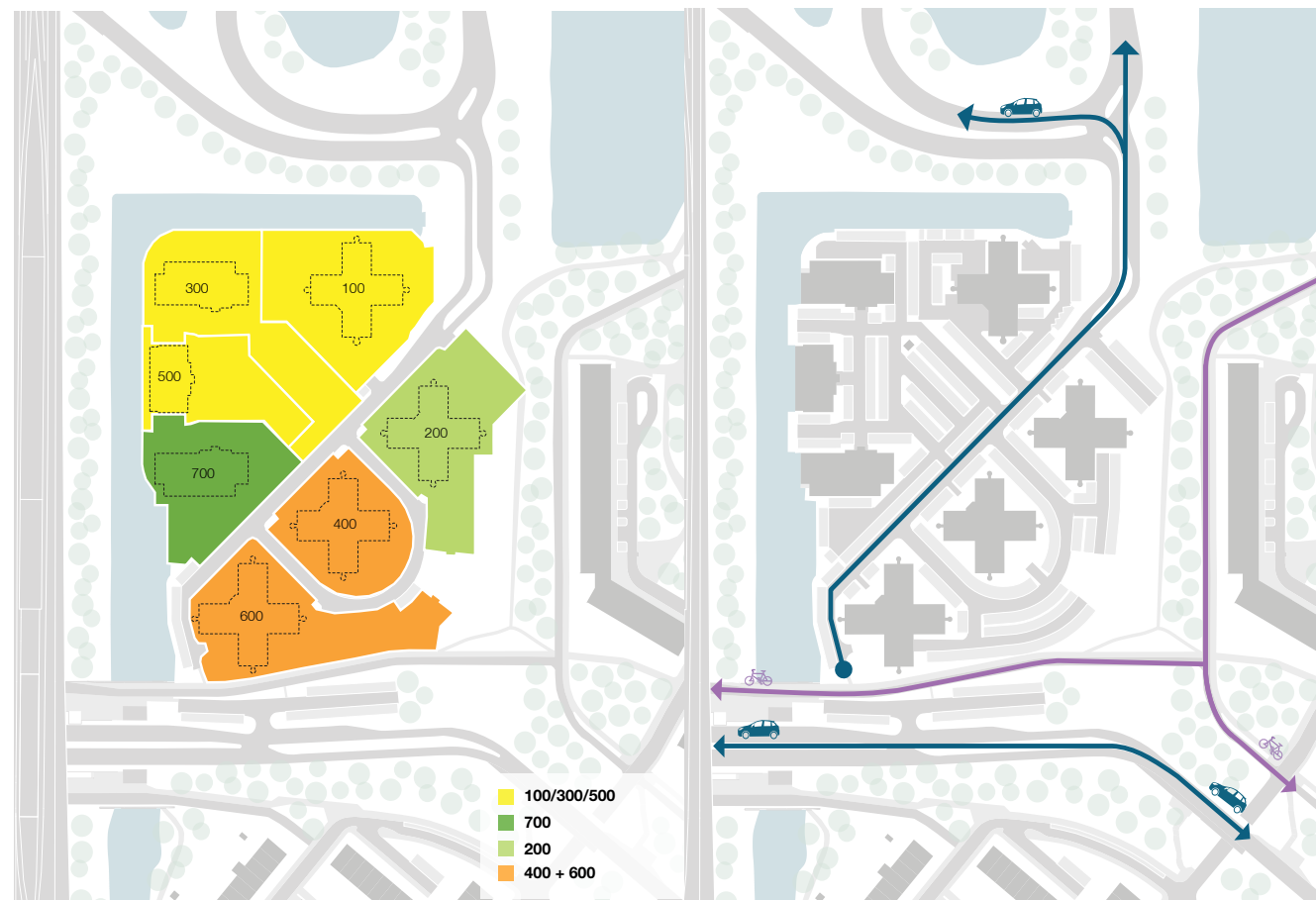
Op de afbeeldingen op deze pagina zijn de belangrijkste kenmerken van de huidige situatie die van invloed zijn op de concept stedenbouwkundige visie weergegeven. Zo zijn de kabels en leidingen en de relatief grote hoogteverschillen op en rondom Entrada in kaart gebracht. Tevens zijn de kadastrale eigendomssituatie van de verschillende eigenaren in het gebied in kaart gebracht. Wonam is eigenaar van de kantoorgebouwen Entrada 100, 300 en 500 (in geel).

De kaart met de verkeerssituatie laat zien hoe de wegen langs Entrada lopen, zonder dat deze in de huidige situatie met Duivendracht verbonden zijn. De geluidsbelastingkaarten tonen in de huidige situatie de grote geluidsbelasting van het treinverkeer en de A10 op en rondom Entrada.



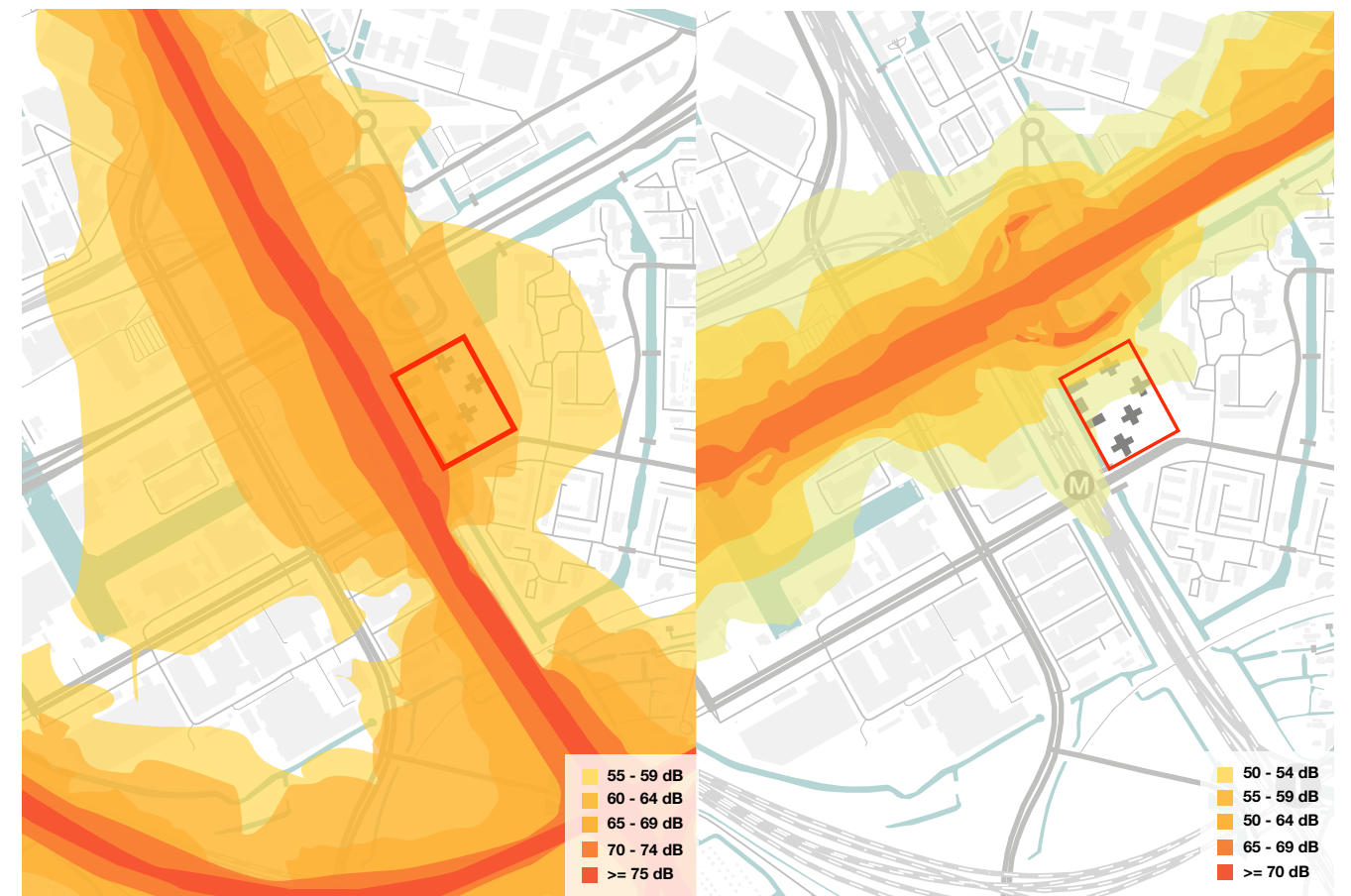
Kabels en Leidingen

Hoogtekaart



Kadasterkaart

Verkeer



Geluidsbelasting treinverkeer

Geluidsbelasting snelweg A10

2

Con
cept

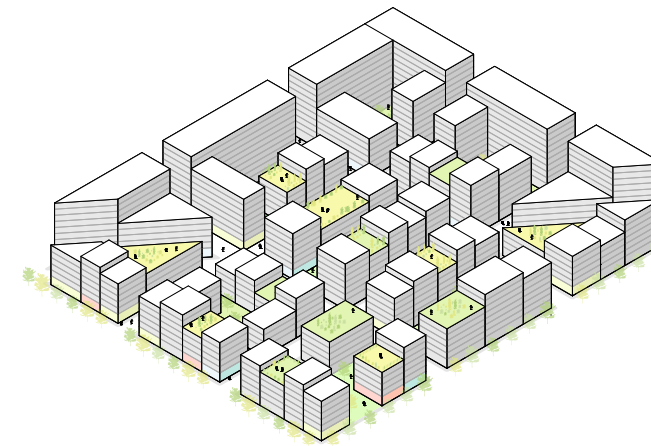
Gemengd stedelijke woonwijk

Om de ambitie voor Entrada waar te maken, en betaalbare woningen voor jong werkenden, stellen, senioren en jonge gezinnen te kunnen realiseren, is het belangrijk dat er van het begin af aan gewerkt wordt aan een haalbaar plan. Ook dient er rekening gehouden te worden met het realiseren van voldoende maatschappelijke voorzieningen. Om de woningen betaalbaar te houden, en maatschappelijke voorzieningen én werkplekken te kunnen realiseren, is een hogere dichtheid dan Duivendrecht gewend is, benodigd. Naar onze overtuiging kan dit middels een kwalitatief hoogwaardig en passend stedenbouwkundig model worden geïncorporeerd.

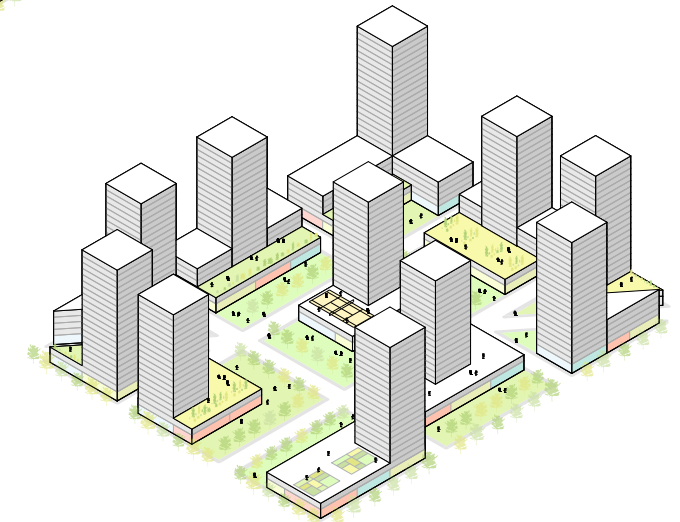
Het ontwerp van een wijk met hogere dichtheden kan op verschillende manieren vorm krijgen. Op de volgende pagina is een studie naar de verdeling van dichtheid op Entrada weergegeven. Omdat openbare ruimte en groen een belangrijke rol speelt in de herontwikkeling van Entrada, heeft een variant met afwisselend hoge en lage (woon)gebouwen, wat een groen plein mogelijk maakt, onze voorkeur. Door functies te stapelen, en hoogte accenten toe te passen, is er met dezelfde dichtheid meer functionele openbare ruimte te maken.



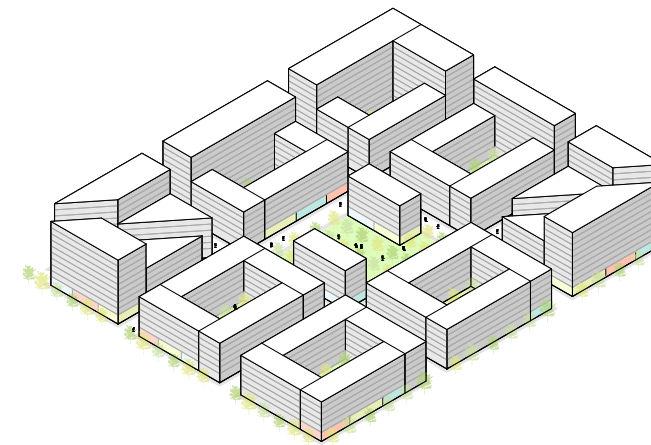
Hoogstedelijke woonwijk Andreas Ensemble



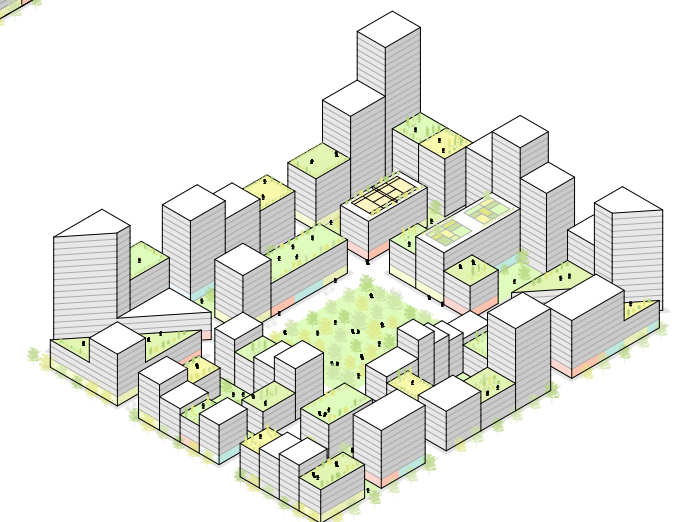
Compact en kleinschalig
Lage en compacte bebouwing
Collectieve daktuinen
Relatief minder openbare ruimte



Hoogbouw met plint
Slanke torens
Veel en diverse openbare ruimten
Open zichtlijnen



Blok structuur
Lage en compacte bebouwing
Collectieve daktuinen
Relatief minder openbare ruimte

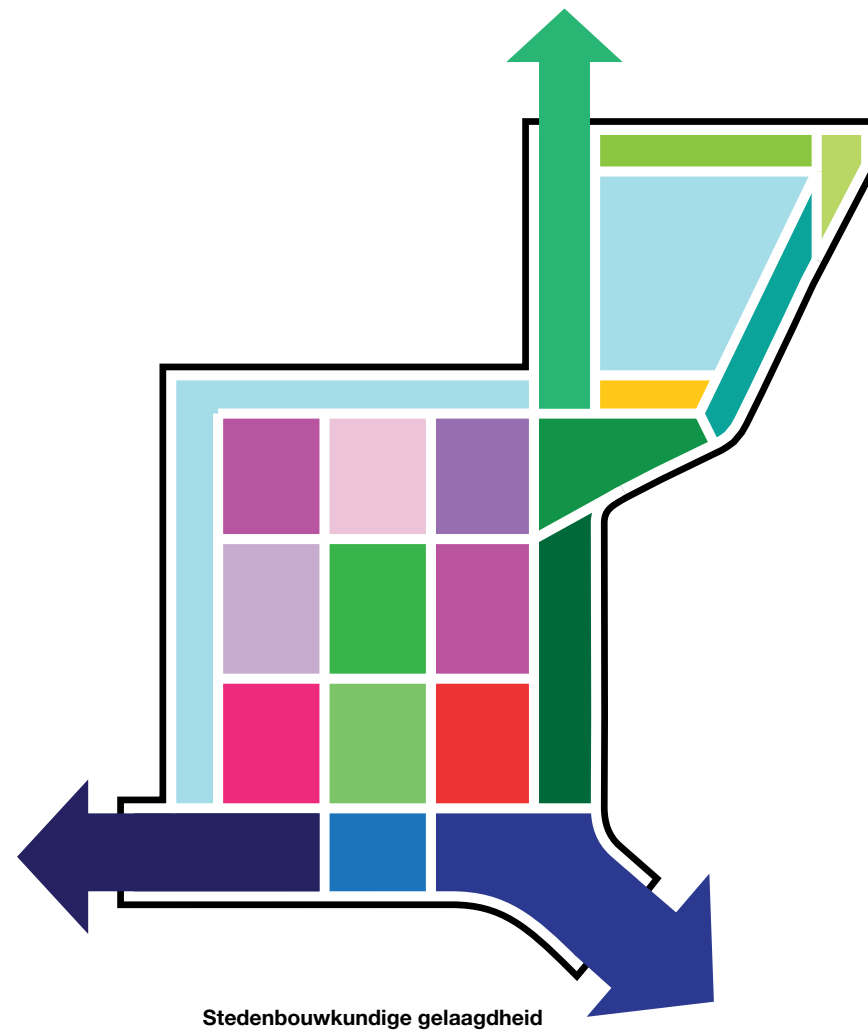


Kleinschalig en hoogbouw
Slanke torens
Diversiteit aan typologieën
Centrale openbare ruimte
Collectieve dak- en binnentuinen

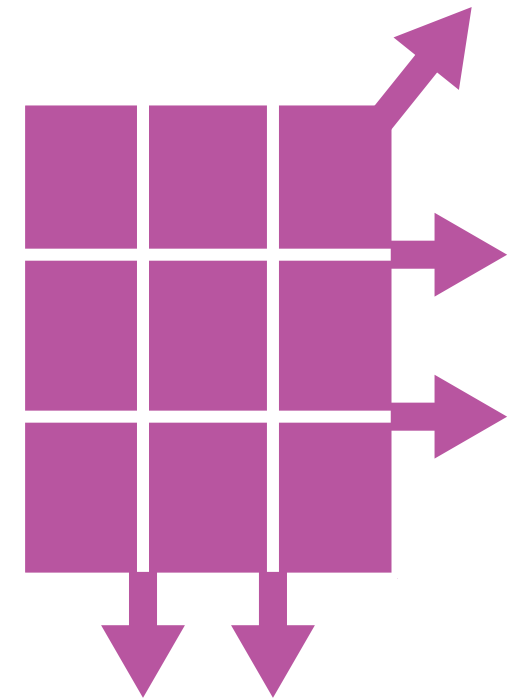
Uitgangspunten

De uitgangspunten in de visie op deze locatie gaan uit van een grid met negen kavels, waarvan zeven kavels bebouwd worden. Dit grid biedt te mogelijkheid om op verschillende plekken aan te sluiten aan Duivendrecht en om te spelen met de invulling van de kavels. Twee centrale kavels bieden groene openbare ruimte die aan ieder van de zeven bebouwde kavels grenst.

Ook verbindt deze ruimte de openbare ruimte aan de Van der Madeweg met de groene fietsroute langs de Neptunusflats en de waterplas. De noord- en westzijde van Entrada hebben een hoogstedelijk karakter, passend bij de stedelijke bebouwing en transformaties aan de overkant van de snelweg en het spoor. De zuid- en oostzijde van Entrada hebben een dorpser karakter, aangesloten aan Duivendrecht.



Differentiatie



Verbinding



Vergroening



Identiteit

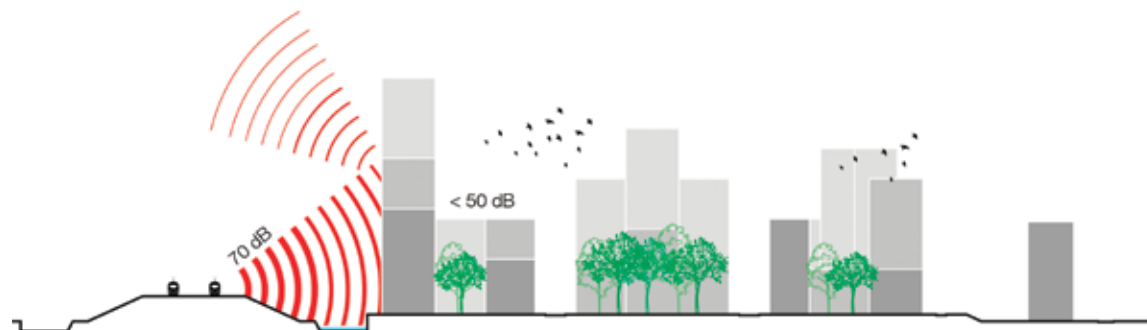
Stedenbouwkundige principes

Ingezet wordt om Entrada te transformeren naar een gemengd stedelijk woonmilieu. Een goede stedenbouwkundige inpassing is daarbij een randvoorwaarde. Onze ambitie is om met (woon)gebouwen, die inspelen op de bestaande bebouwing en het karakter en de eigenschappen van de buurt en nabije omgeving, een passende vorm van verdichting te creëren voor Entrada.

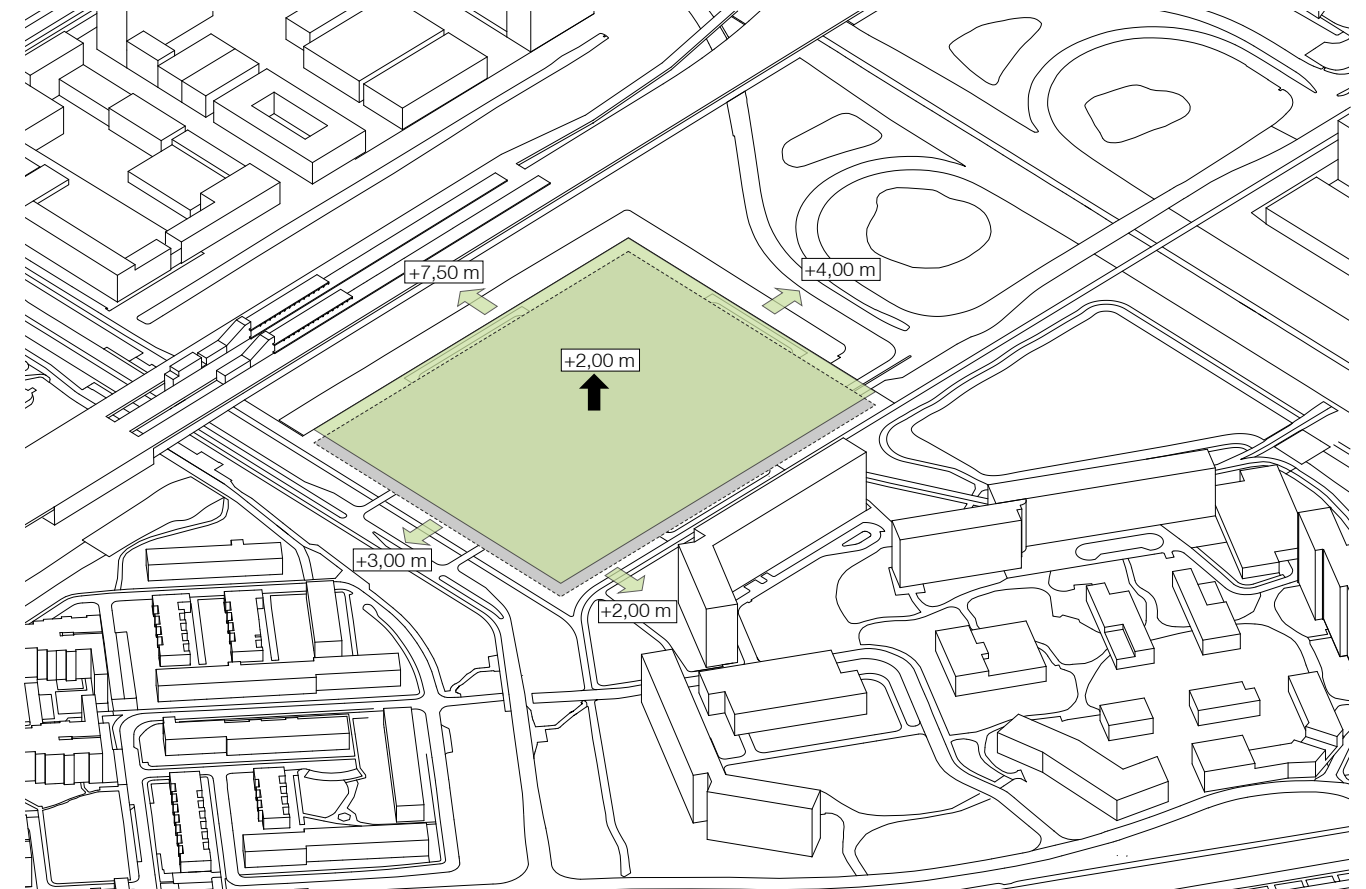
Verstedelijking betekent niet alleen meer woningen, maar ook een andere manier van verblijven, waarin wonen, werken, vrije tijd, sporten, leren en ontmoeten dicht bij elkaar komen. De locatie Entrada met de naastgelegen metrohalte, leent zich voor een hogere concentratie van programma van woningen en andere functies zoals werken, maatschappelijke dienstverlening en ontmoeting. Hierdoor worden de kansen van de locatie benut en is het mogelijk een hoogwaardig openbaar gebied te realiseren. Daarnaast leidt dit ook voor veiligheid in de vorm van meer mensen op straatniveau, maar vooral ook door de aanwezigheid van wonen en werken in het gebied, bedrijvigheid in de plint of woon-werk combinaties.

Het corrigeren van het hoogteverschil zorgt voor een veel betere aansluiting met de omgeving. Aan de kant van het spoor en de A10 is hoogbouw of hogere bebouwing vanuit de geluidsproblematiek noodzakelijk en ruimtelijk gepast. Hierdoor ontstaat er tevens meer ruimte voor groenvoorzieningen, prettige openbare ruimte, pleinen en een park. Een groene openbare ruimte als een strategie voor verbinding maakt Entrada aantrekkelijk voor bewoners en bezoekers. Veel aandacht is besteed aan optimale zontoetreding.

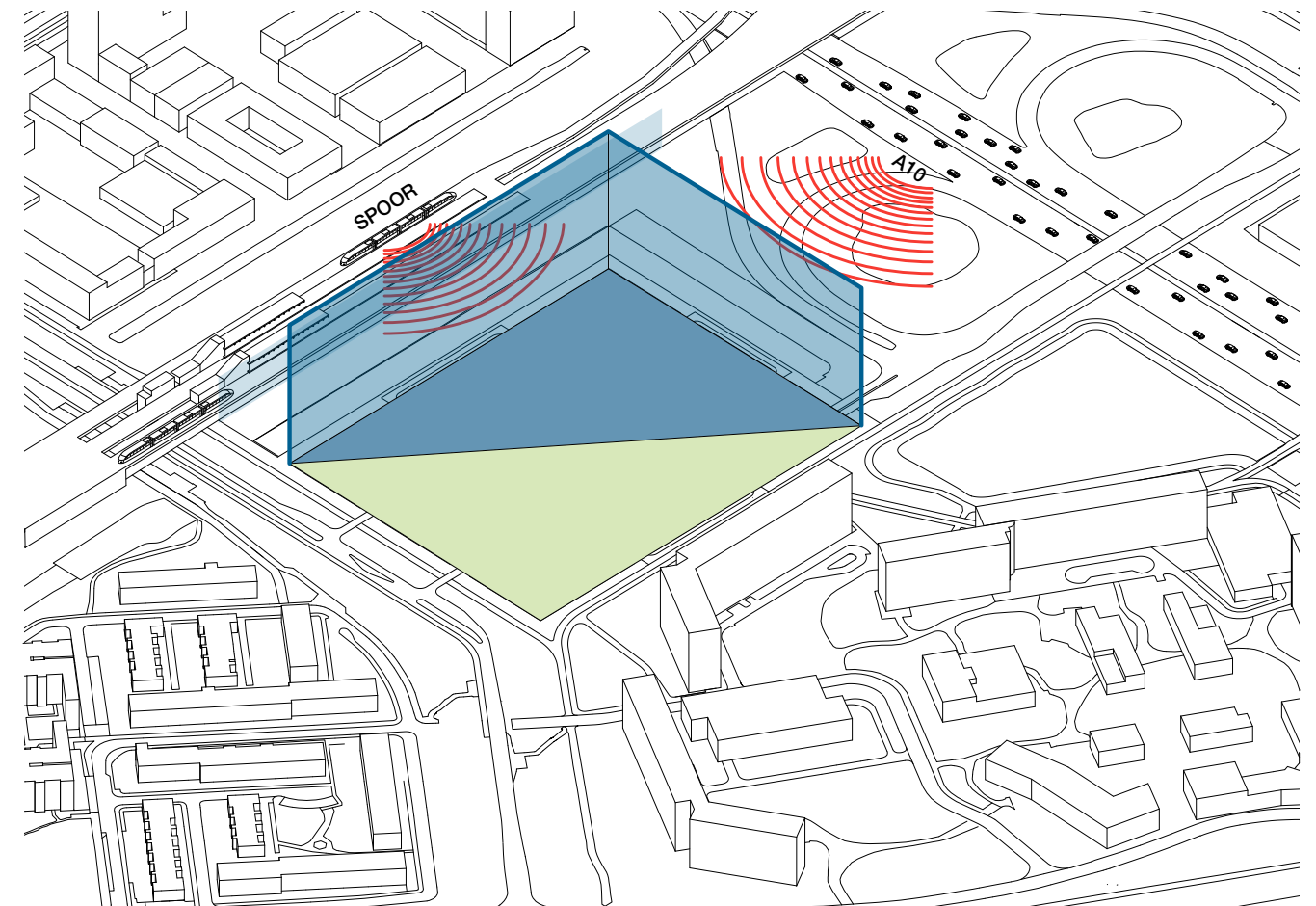
Een van de voordelen van verstedelijking is de omschakeling van de auto als primair vervoersmiddel, naar het gebruik van openbaar vervoer en de langzaam verkeerroutes voor voetgangers en fietsers. Een hoge prioriteit ligt bij het creëren van een gemengd stedelijk woongebied waarin het vanzelfsprekend is om zich te voet en te fiets te verplaatsen of gebruik te maken van het openbaar vervoer. Hierdoor zijn er minder autoparkeerplekken nodig in het gebied. De nieuwe fietsbrug over de A10 is hiermee van wezenlijk belang voor het plan. Deze fietsverbinding over de A10 en de route daarnaartoe biedt ook kansen voor de verbinding tussen Entrada en de flats van Eigen Haard.



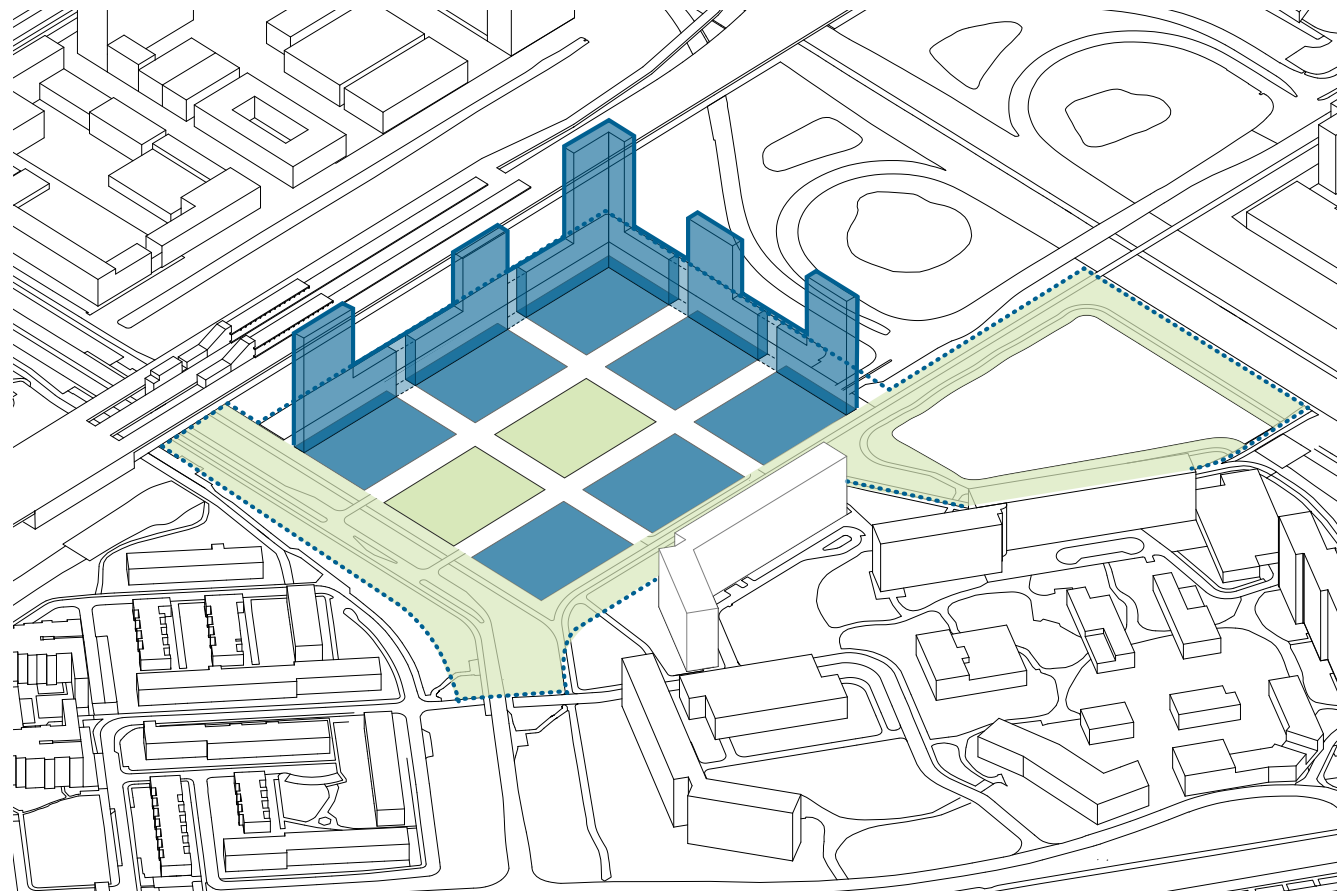
Hoogbouw als buffer tegen geluidsoverlast zorgt voor kansen voor verdichting, openbare ruimte en groen



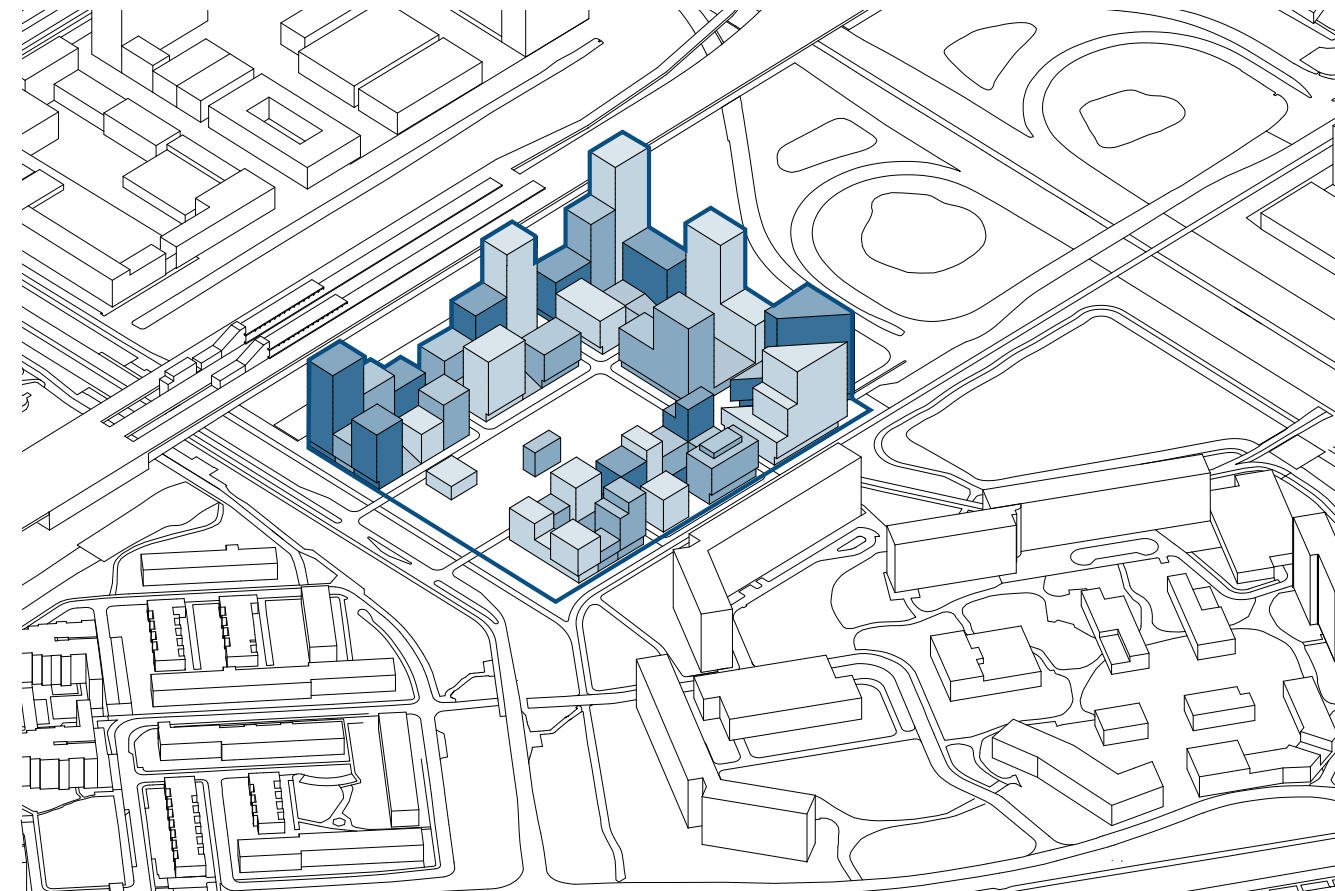
Aansluiting: Entrada wordt toegankelijker door verhoogd maaiveld (parkeergarage)



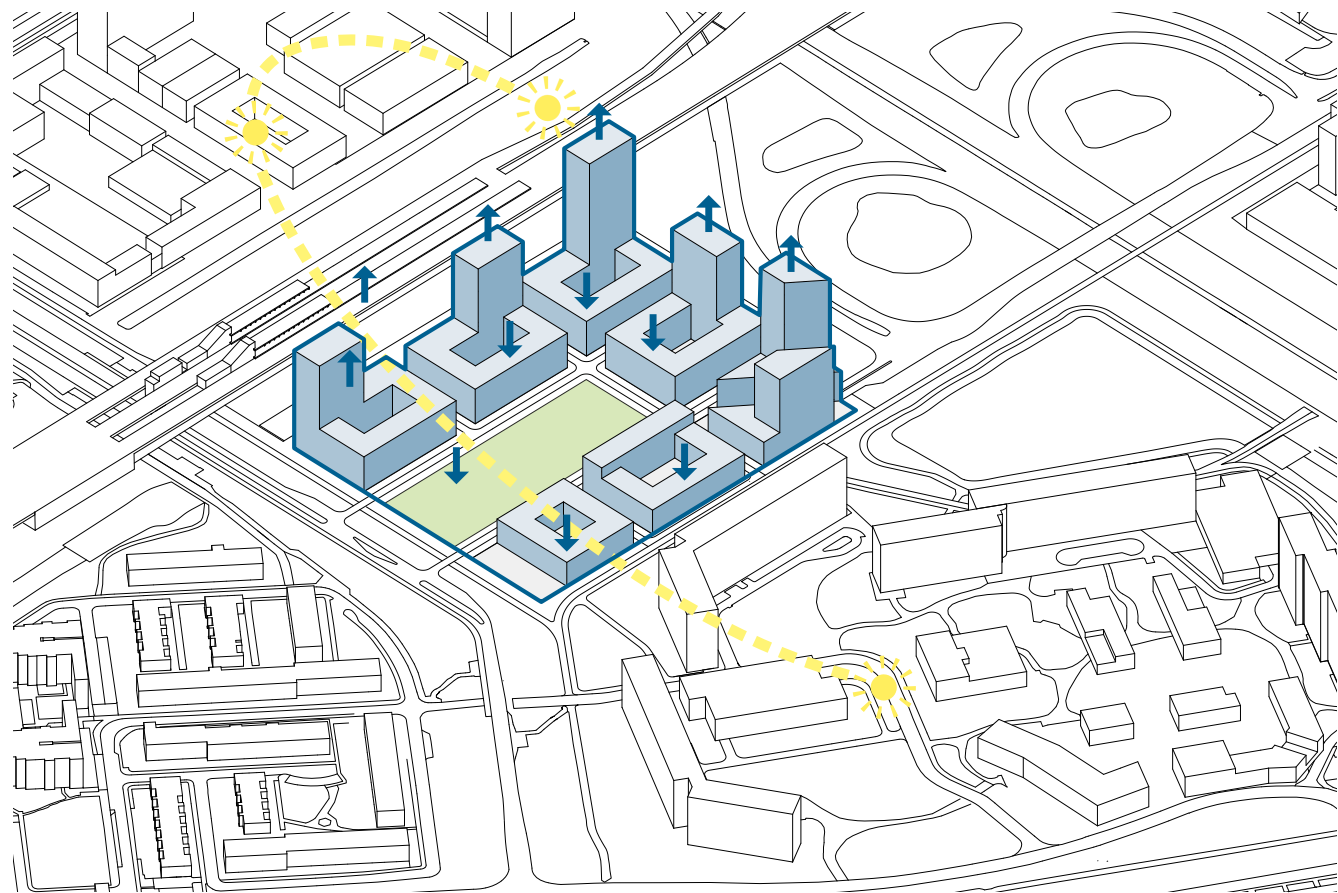
Geluidsbelasting: Hogere bebouwing langs de spoorzone en de A10 creëert twee verschillende woonsferen



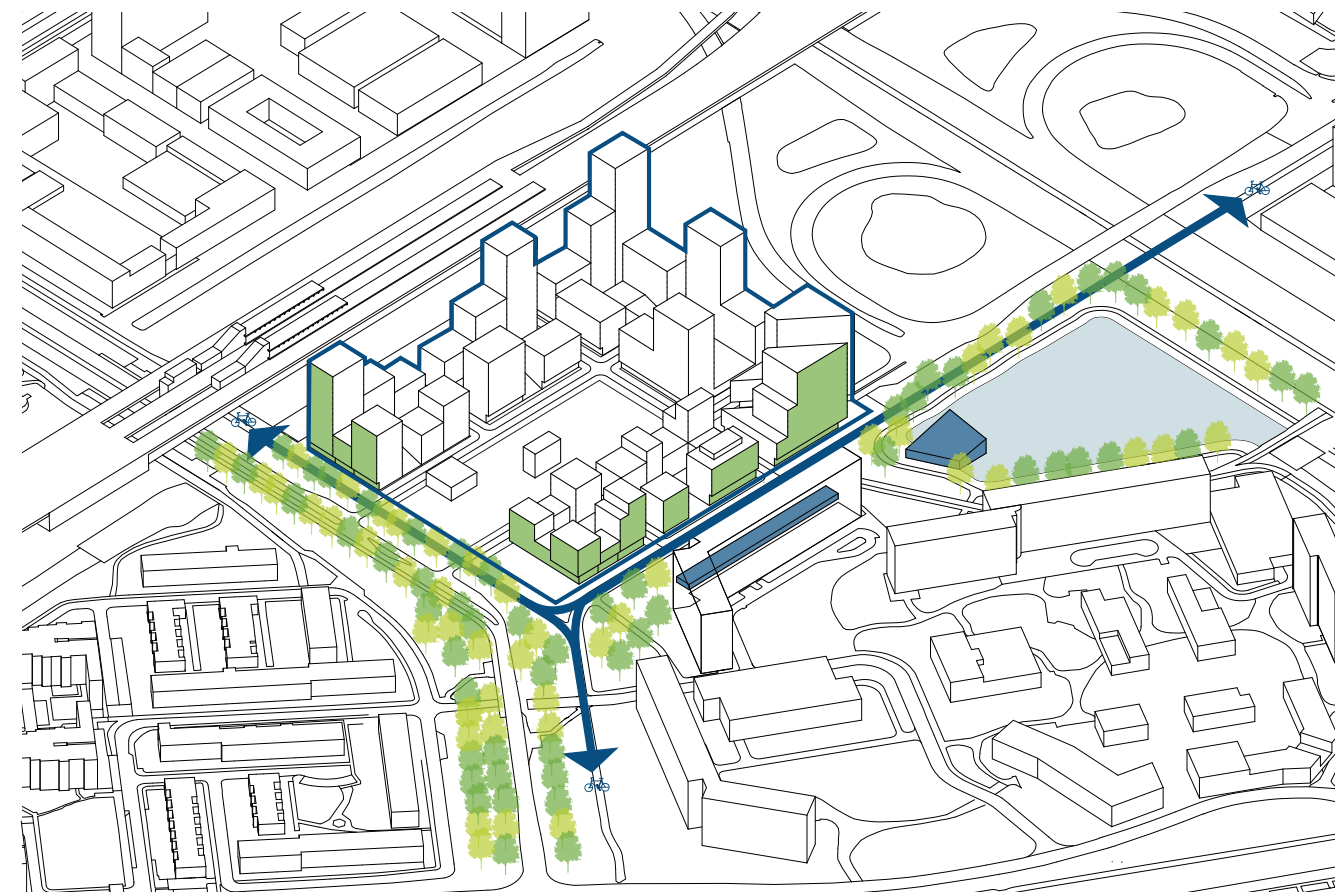
Stedelijke structuur: Negen kavels met een park als groen hart



Veel diversiteit in bebouwing door verschillende bouwhoogtes, materialen en architectuur



Verschillende bouwhoogtes rekening houdend met zon en uitzichten



Fietsaansluiting over de A10 zorgt voor een groene verbinding tussen Entrada, Duivendrecht en Amsterdam met adressen aan het park

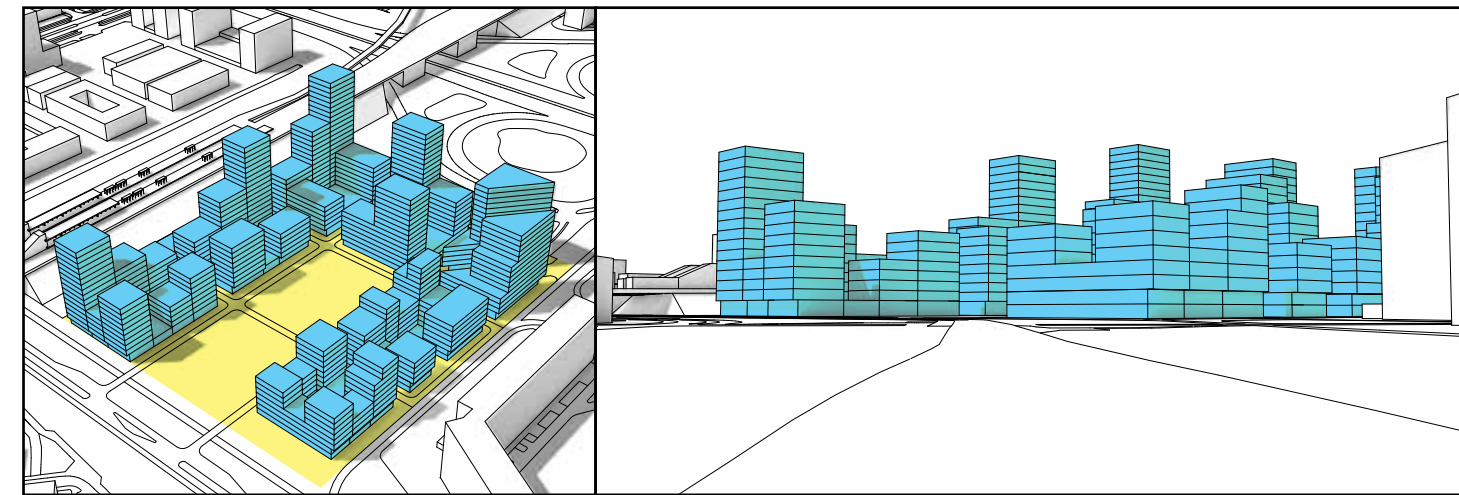
Massastudies

De verdeling van de massa op de negen kavels, rekening houdend voldoende openbare ruimte, kan op verschillende manieren. In deze massa studies is te zien hoe in gebieden met vergelijkbare dichtheden de massa verdeeld is, en hoe de verdeling van de massa op Entrada kan zijn bij verschillende maximum hoogtes. Er zijn studies verricht naar een maximum hoogte van 50, 60 en 70 meter.

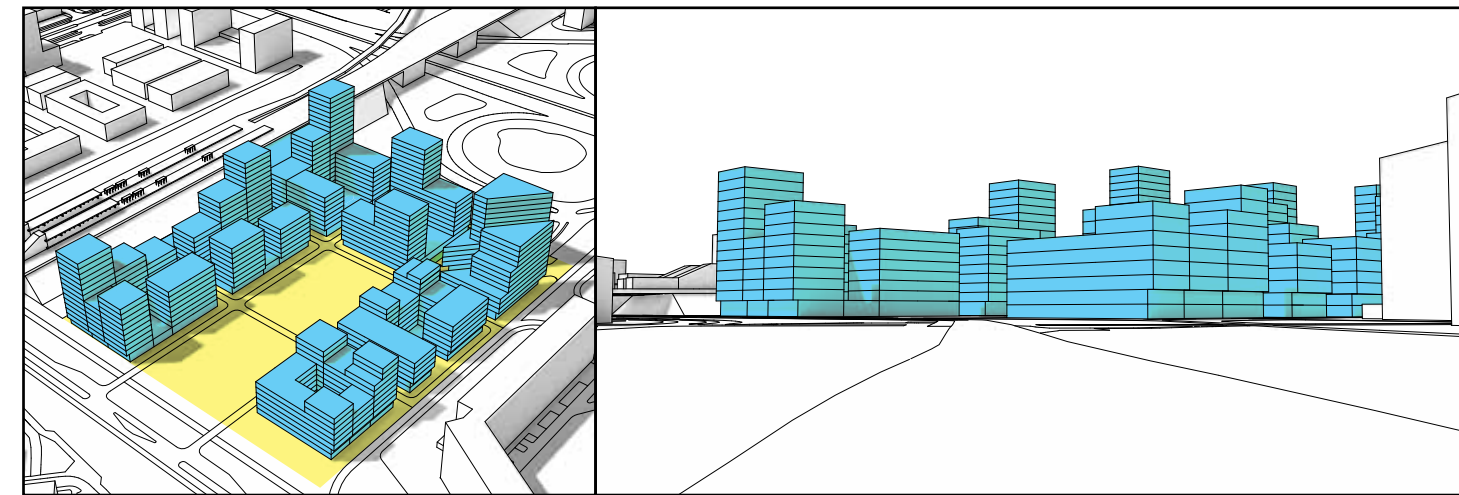
Bij meer hoogte accenten, wordt het plan slanker en speelser. Bij minder hoogte accenten krijgt het plan een blokachtige structuur en is het ensemble minder ruimtelijk. Wij zijn van mening dat een combinatie van hogere en lagere accenten, met een maximum hoogte van 70 meter (beperkt tot het meest Noordwestelijke (woon)gebouw), leidt tot een ruimtelijk plan met speelsere uitstraling en meer aantrekkelijke, functionele groene openbare ruimte.



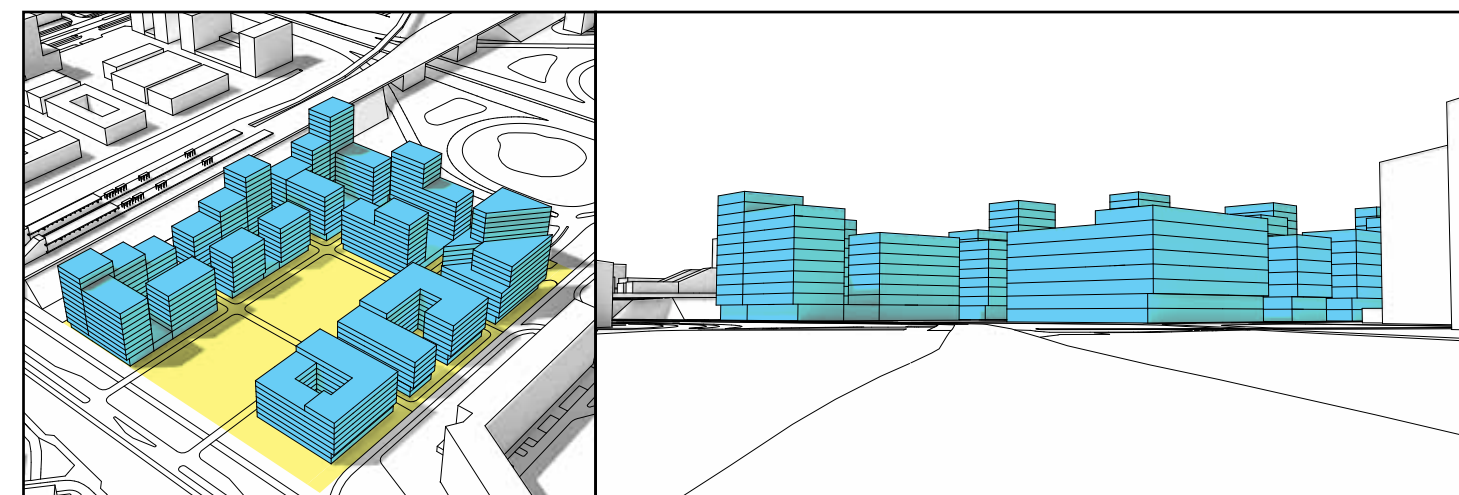
Referentie woontoren 70 meter hoogte



70m max hoogte



60m max hoogte



50m max hoogte

Massastudies van verschillende maximumhoogtes

Dichtheid studies

Mede op verzoek van de stakeholders hebben wij een vergelijkende analyse gedaan naar de bebouwingsdichtheid van verschillende Amsterdamse gebiedsontwikkelingen. Deze zijn hiernaast weergegeven en behoeven verdere toelichting.

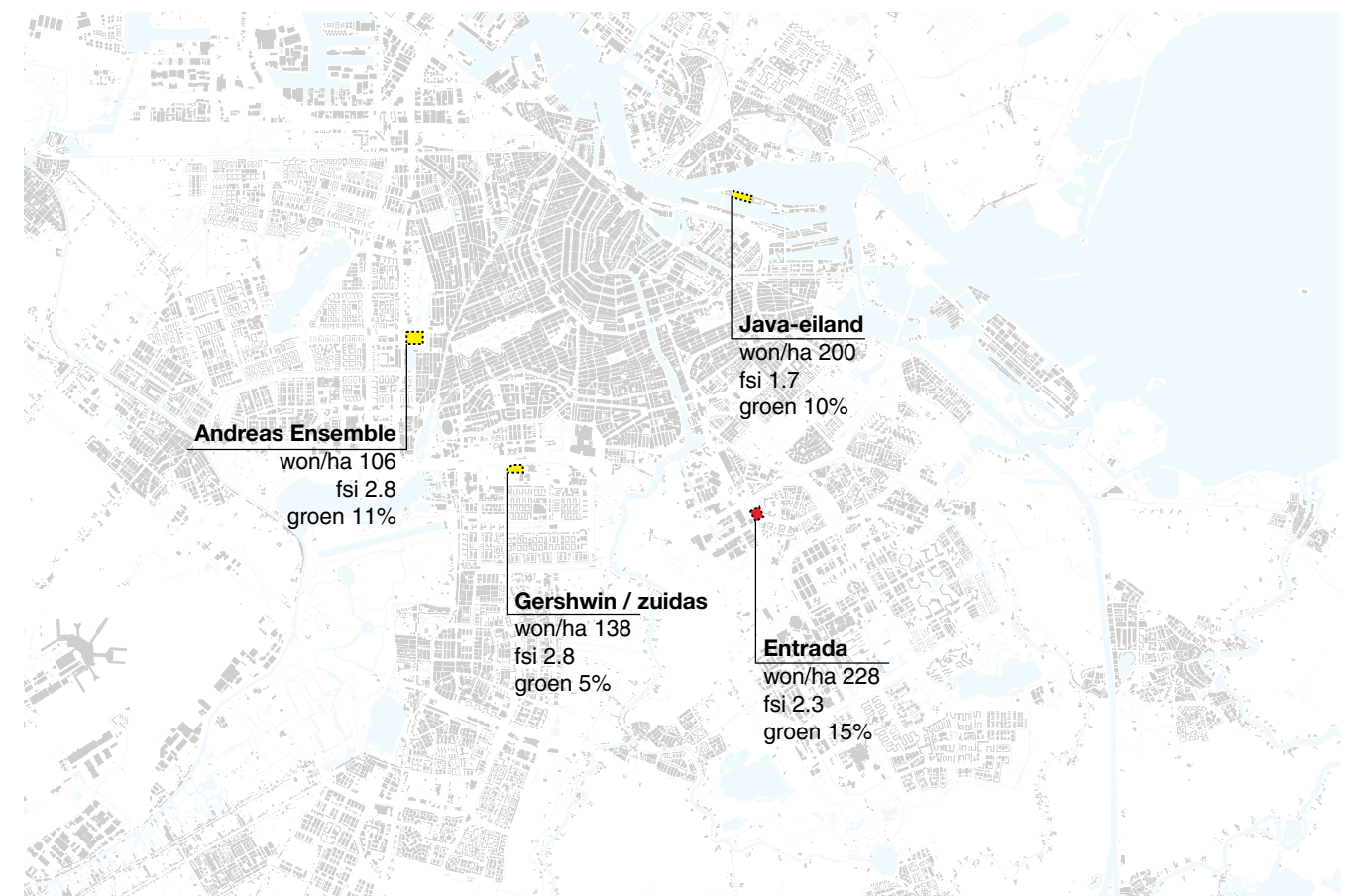
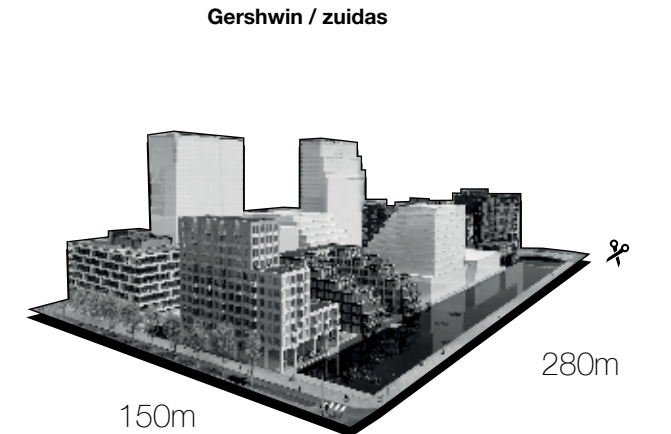
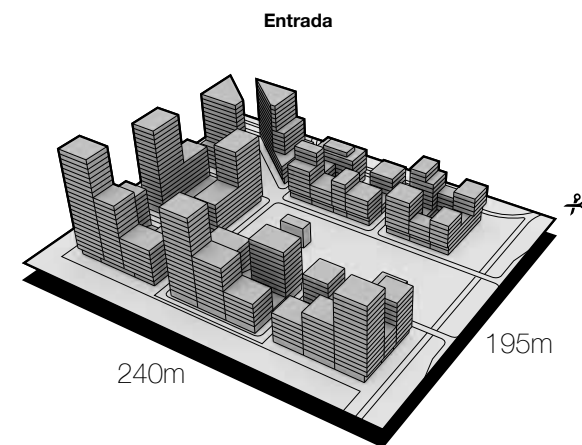
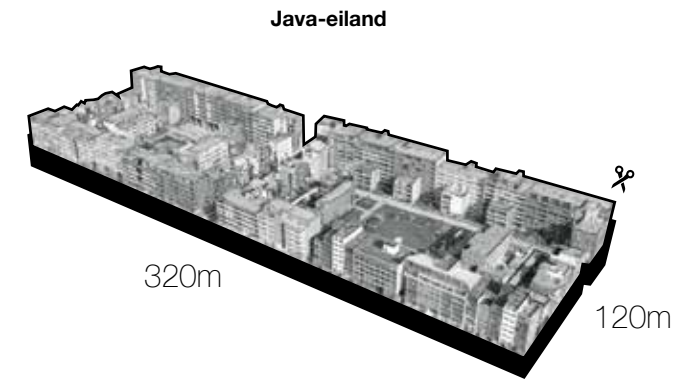
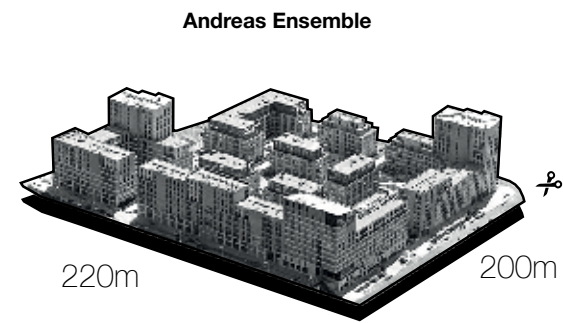
Een methode om dichtheid weer te geven is de FSI (floor space index) methode waarbij het aantal vierkante meter vloeroppervlak gedeeld wordt door de afmeting van de locatie waarop het project staat. Hierbij is het van belang welke openbare ruimte wel en niet bij de afmeting van de locatie wordt gerekend. Een andere meetmethode is het bepalen van het aantal woningen per hectare (won/ha). Echter worden hierin niet de (maatschappelijke en overige) voorzieningen meegerekend, waardoor een gebied met een hogere dichtheid, minder woningen per hectare kan tellen. In de naastgelegen analyse is een aantal locaties met vergelijkbare afmetingen weergegeven. De FSI's en won/ha's verschillen per locatie.

Het vergelijken van dichtheden van gebieden middels FSI's en won/ha's is lastig. Beeldkwaliteit speelt ook een grote rol in de ervaring van de dichtheid van een gebied.

Het bepalen van een passende dichtheid, een passende bouwmassa en een passend aantal woningen, is belangrijk in deze fase van het project. Daar willen we bij benadrukken dat de bouwmassa, beeldkwaliteit en gebruikskwaliteit van een gebied in onze ogen bepalender zijn voor het vinden van een passende bebouwing dan het streven naar een aantal woningen per hectare of een FSI.

In de zoektocht naar een passende bouwmassa is ten opzichte van eerdere stedenbouwkundige modellen een bouwblok aan de Van der Madeweg eruit gehaald en daarmee groene openbare ruimte en meer verbinding met Duivendrecht in de visie is toegevoegd. Wij zijn van mening dat hierdoor de beeldkwaliteit en gebruikskwaliteit van het gebied verder is toegenomen naar een passend stedenbouwkundig model.

Overigens hebben wij ook het groenpercentage als indicatie toegevoegd. Een criterium waarop Entrada goed scoort. De openbare ruimte en groen is een zeer belangrijke drager voor het Entrada als gemengd stedelijke woonwijk.

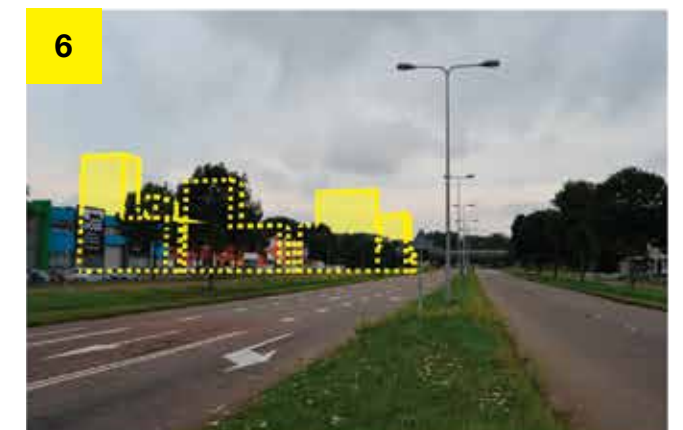
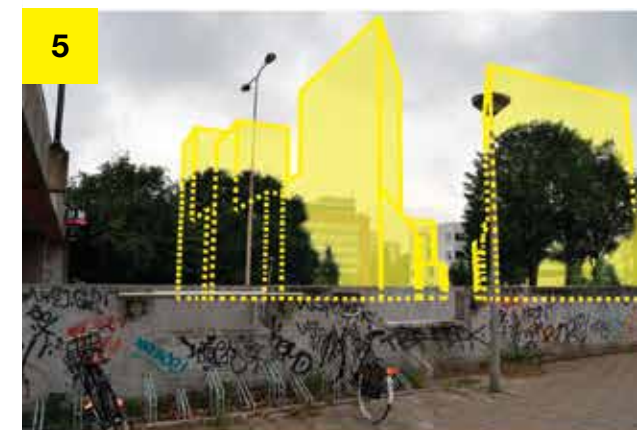
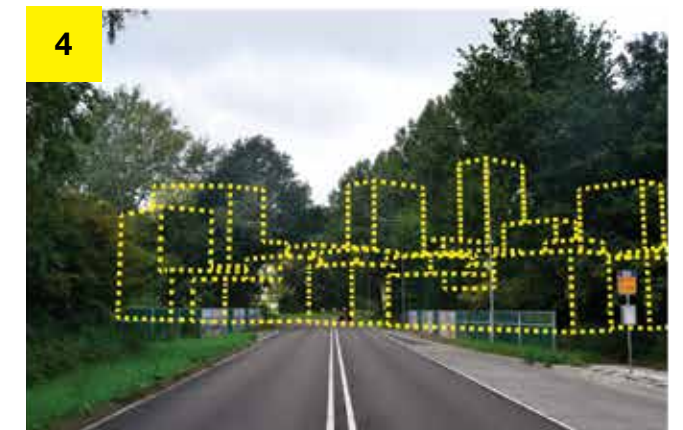
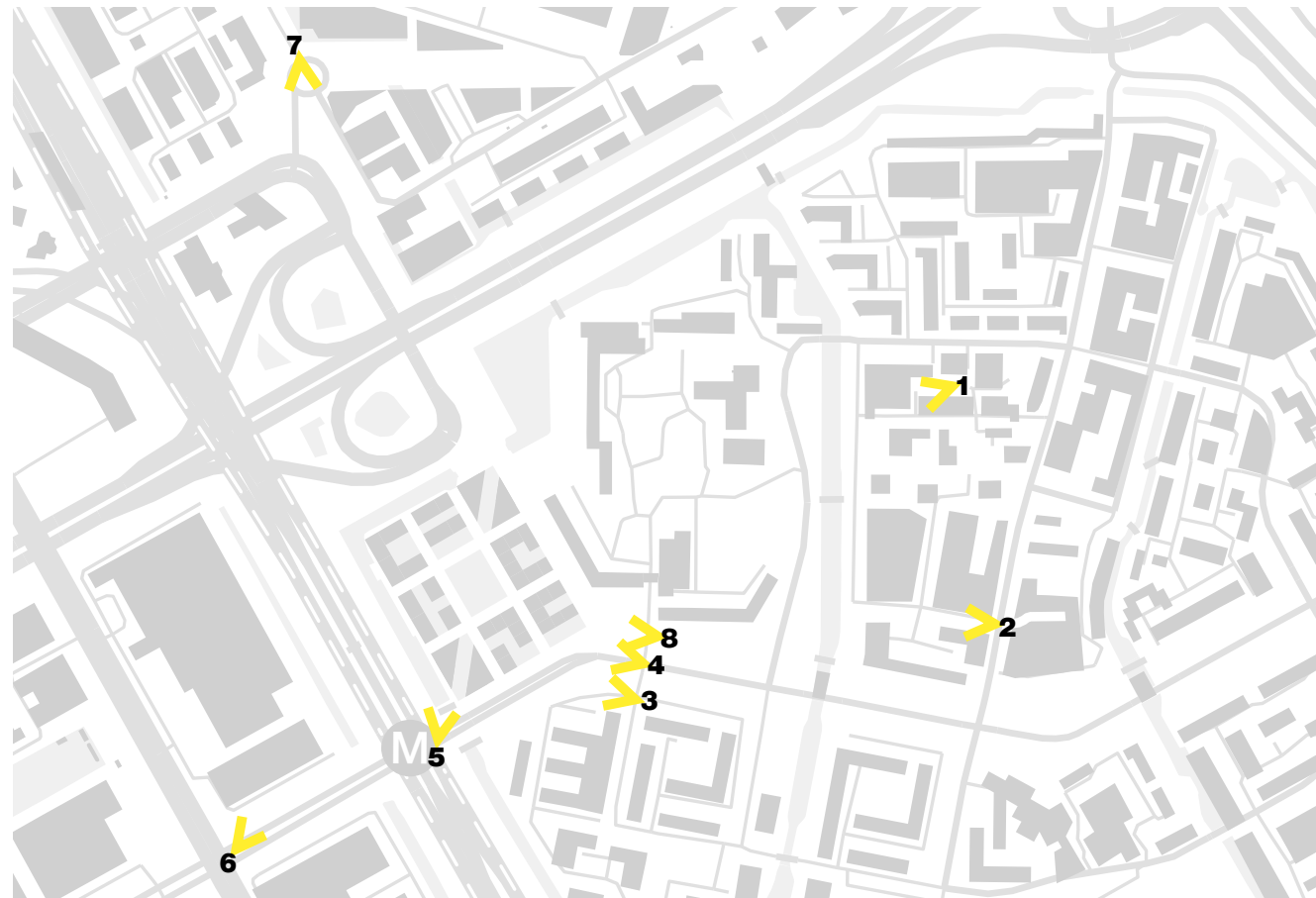


Woongebieden met hoge dichtheid in Amsterdam in vergelijking met Entrada

Zichtbaarheid

Bij het overwegen van hoge accenten in het ontwerp, is ook een studie verricht naar de zichtbaarheid van deze hogere gebouwen. Vanaf een achttal plekken in de omgeving van Entrada is bestudeerd in hoeverre de massa met hoogte accenten te zien zal zijn. De acht plekken zijn op het kaartje gemarkeerd met een v'tje die de kijkrichting aangeeft. De foto's met daarin de concept massa verwerkt, zijn gemaakt vanaf deze gemarkeerde punten, kijkend in de richting van Entrada. In de foto's geeft een stippellijn de bebouwing aan die niet zichtbaar is vanaf dat punt. Een doorlopende lijn met een ingekleurd vlak geeft aan dat dat deel van de bebouwing wel zichtbaar is vanaf dat punt.

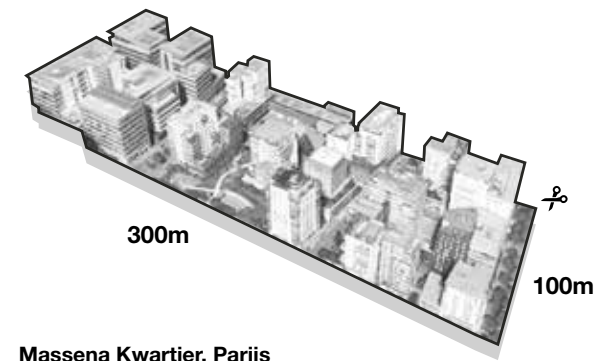
De conclusie van deze studie is dat de massa zoals in deze visie is weergegeven niet of nauwelijks zichtbaar is vanuit het Dorpshart en vanaf de Kruizemunthof. De bebouwing is wel zichtbaar vanaf het metrostation Van der Madeweg en vanaf de Van der Madeweg zelf ten zuidwesten van Entrada (kaartjes 5 en 6).



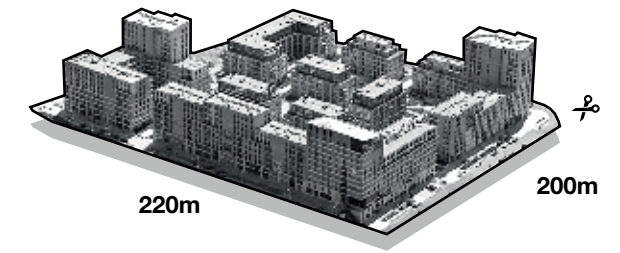
Beeldkwaliteit en referenties

Om een beeld te krijgen van de ambitie voor het gebied, is een tweetal referenties weergegeven. Hierbij willen we benadrukken dat het niet mogelijk is een referentie aan te dragen die één op één overeenkomt met de situatie op Entrada.

Deze twee weergegeven locaties, Massena Kwartier in Parijs en het Andreas Ensemble in Amsterdam, geven een idee van de beeldkwaliteit die wij na willen streven in het uitwerken van de gebiedsambitie. De beelden gaan niet zo zeer over de architectuur, maar juist over verkaveling, volume en het ensemble met laag- en hoogbouw.



Massena Kwartier, Parijs



Andreas Ensemble, Amsterdam



Massena Kwartier, Parijs



Andreas Ensemble, Amsterdam

3

Uitwerking
king
steden
bouw
kundige
visie

Gebiedsvisie

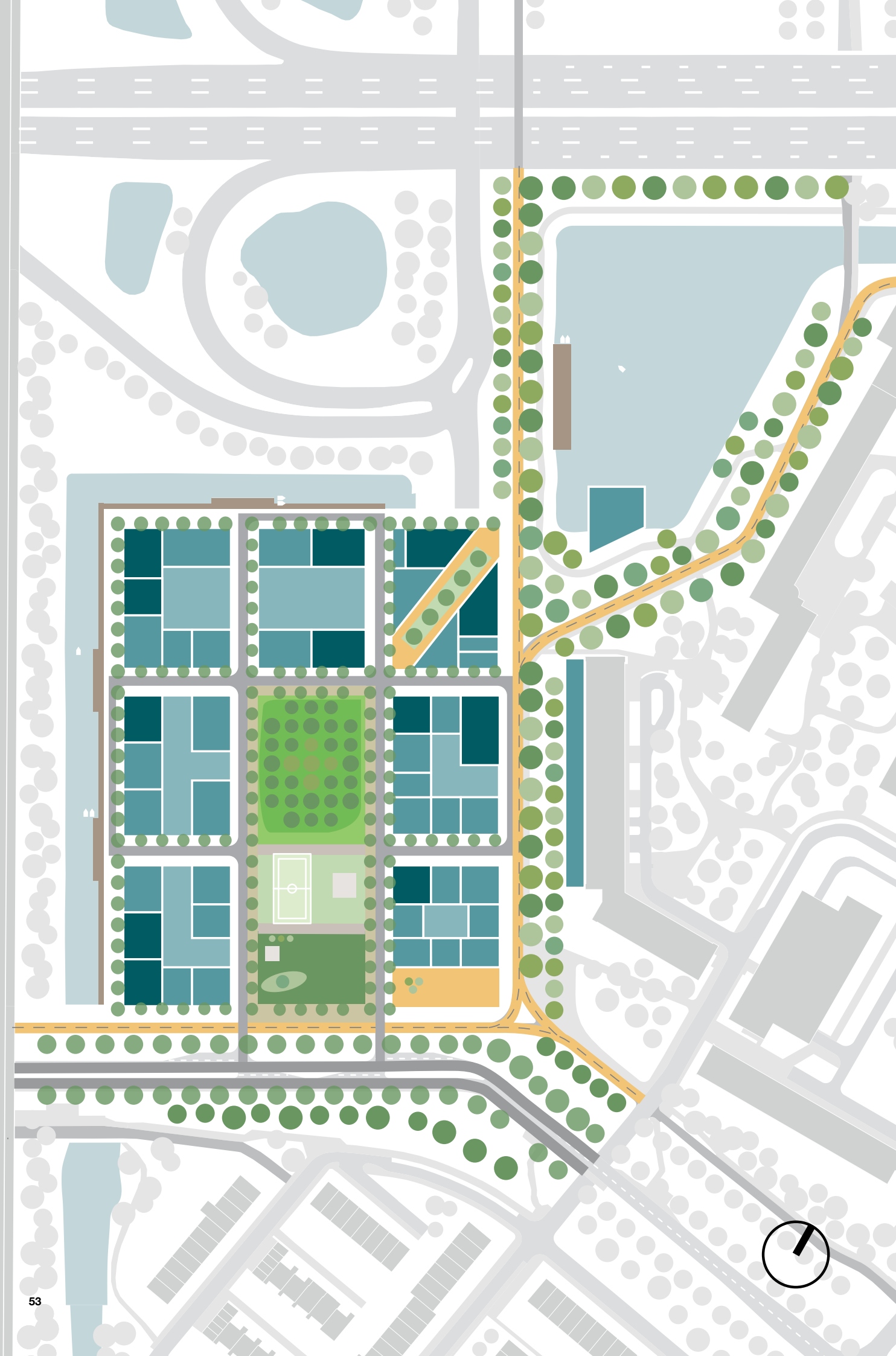
Op de ambitie voor het gebied weer te geven, zijn de studies en het concept vertaald in een stedenbouwkundige opzet. Het gebied heeft een open relatie met zijn omgeving middels een ontwikkelingsstructuur van negen kavels waarin twee centrale kavels het groene hart van de woonwijk vormen. Een autoluw maaiveld met het (bewoners)parkeren onder de bebouwing en een mogelijkheid tot kort parkeren op het maaiveld.

Entrada wordt een gemengd stedelijk woonmilieu met twee verschillende woonsferen: een hoogstedelijk milieu langs de A10 en de spoorlijn aan de noord- en westzijde van de locatie met bedrijvigheid in de plint en wonen daarboven, en een groener laagbouwmilieu met voordeuren aan de straat en geïntegreerde woonwerkwooningen en kleinschalige voorzieningen.

Op de volgende pagina's is een aantal impressies te zien waaruit blijkt hoe het gebied kan transformeren ten opzichte van de huidige situatie en hoe de openbare ruimte eruit zou kunnen zien vanaf de Van der Madeweg of de Zonnehofflats.

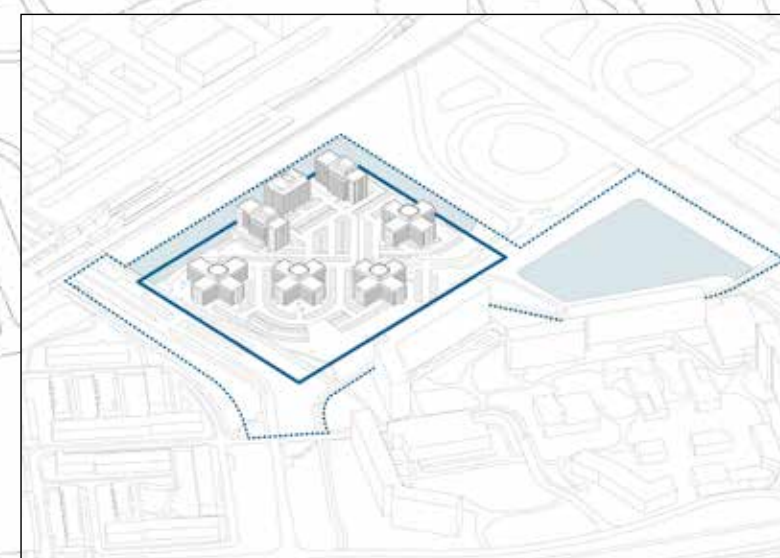
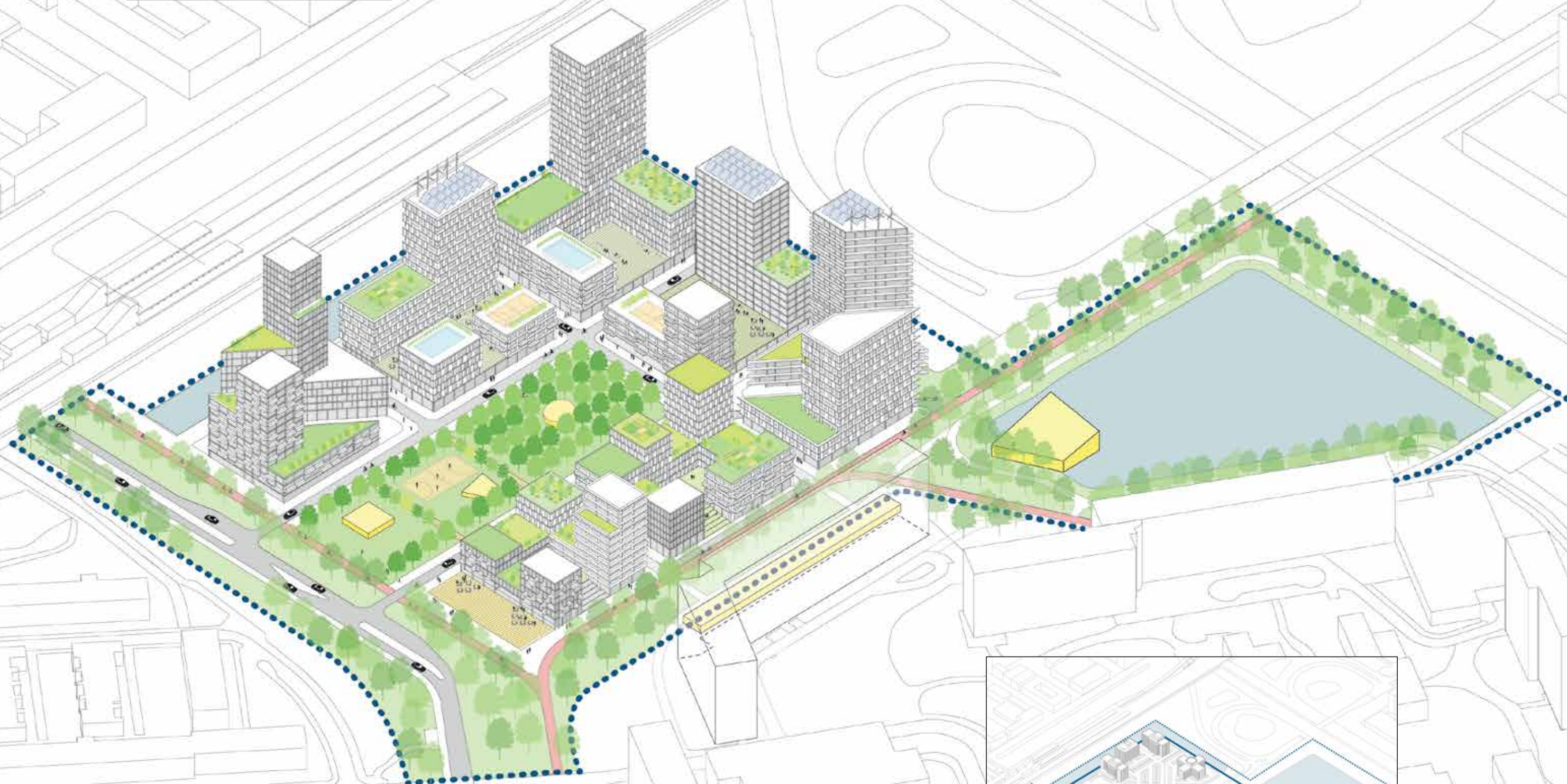


Massena kwartier, Parijs



Uitwerking stedenbouwkundige visie

Mogelijke nieuwe situatie



Huidige situatie



Verkeer en mobiliteit

Om Entrada op een prettige manier aan te laten sluiten op de omgeving, en de negen kavels op een prettige manier met elkaar te verbinden, zal het gebied primair ontsloten worden vanaf de Van der Madeweg. De A10 verbinding en naar Amsterdam blijft wel behouden als extra plus voor het gebied. Een directe autoverbinding tussen de A10 en de Van der Madeweg is geen optie voor de verdere ontwikkeling van het Entrada gebied vanwege mogelijk sluipverkeer. Om die reden is het voor 'doorgaand verkeer' onmogelijk om via de afslag van de A10 naar Entrada door te rijden naar de Van der Madeweg. Dit geldt ook voor de parkeergarage die zowel vanaf de A10 als de Van der Madeweg toegankelijk is. De primaire ontsluiting van het gebied voor auto's aan de Van der Madeweg zorgt voor een goede ontsluiting met Duivendrecht en voor een prettig autoluw woonmilieu.

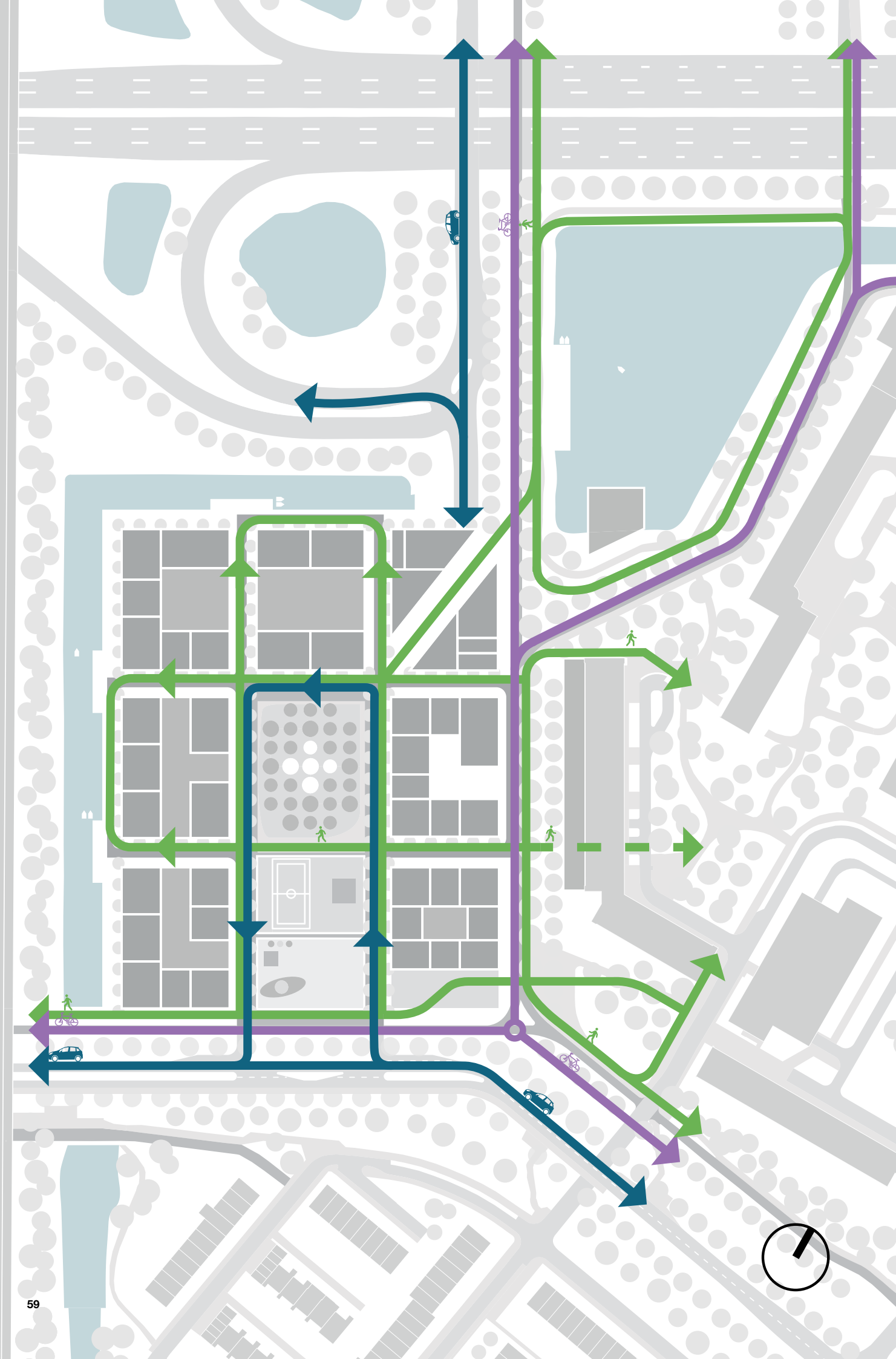
Omdat Entrada een gebied wordt voor voetgangers en fietsers is de toekomstige fietsbrug over de A10 een manier om Duivendrecht beter en veiliger te bereiken vanuit Amsterdam en Zuidoost. Voetgangers zijn overal welkom dus voor bewoners en bezoekers vanuit de metrohalte is een prettige, toegankelijke en groene verbinding ontworpen.

In de volgende fase van het project, in het uitwerken van de visie, zal een verkeersonderzoek worden verricht waaruit zal blijken hoe de wegen en voet- en fietspaden daadwerkelijk vormgegeven kunnen worden.

Om de langzaamverkeer verbinding met het Dorpshart te versterken, houden we er rekening mee dat de huidige paden tussen Entrada en de Zonnehofflats kwalitatief geüpgraded zullen moeten worden. In een volgende fase kan verder uitgewerkt worden hoe we deze barrière om naar het Dorpshart te lopen of fietsen kunnen verzachten of kunnen wegnemen.



Referentie fietsbrug



Parkeren

Het parkeren vindt ondergronds plaats in drie te faseren parkeerbakken met ongeveer 700 parkeerplekken. De benodigde parkeernorm is afhankelijk van de woontypologie en zal later vastgesteld worden. Mocht tijdens de uitwerking van de visie blijken dat een parkeerbak per bebouwde kavel c.q. gebouw de realisatie ten goede komt, zou dat principe ook uitgewerkt kunnen worden. Het fietsparkeren zal tevens voor bewoners in de kelder gesitueerd zijn. Hierdoor zal de straat autoluw worden en zullen er geen grootschalige fietsenstallingen in het zicht op straat zijn. Deze autoluwe straten worden na een verkeerskundig onderzoek in de volgende fase uitgewerkt in het stedenbouwkundige plan.

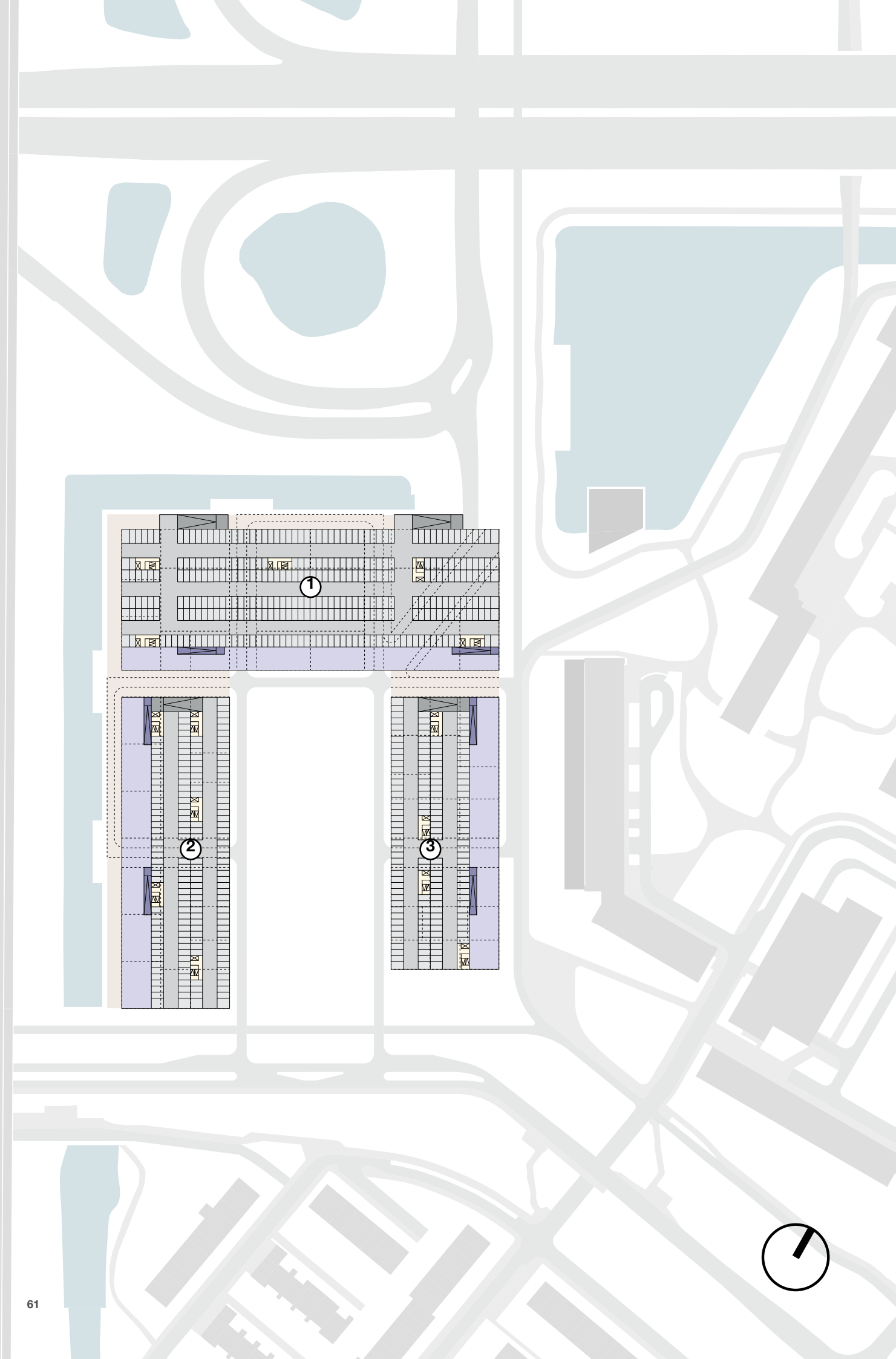
In onderstaande tabel is de indicatieve verdeling van parkeren weergegeven. Daar is ook het fietsparkeren in meegenomen. In de plattegrond hiernaast is een indicatieve plattegrond van een mogelijke parkeeroplossing weergegeven.

Parkeren indicatief

Aantal parkeerplekken: ca. 700

Aantal fietsparkeerplekken: ca. 2000

-  Pakeerveld
-  Fietsenstalling
-  Inrit autos
-  Inrit fietsen
-  Mogelijke uitbreiding/-koppeling van garages



Openbare ruimte en groen

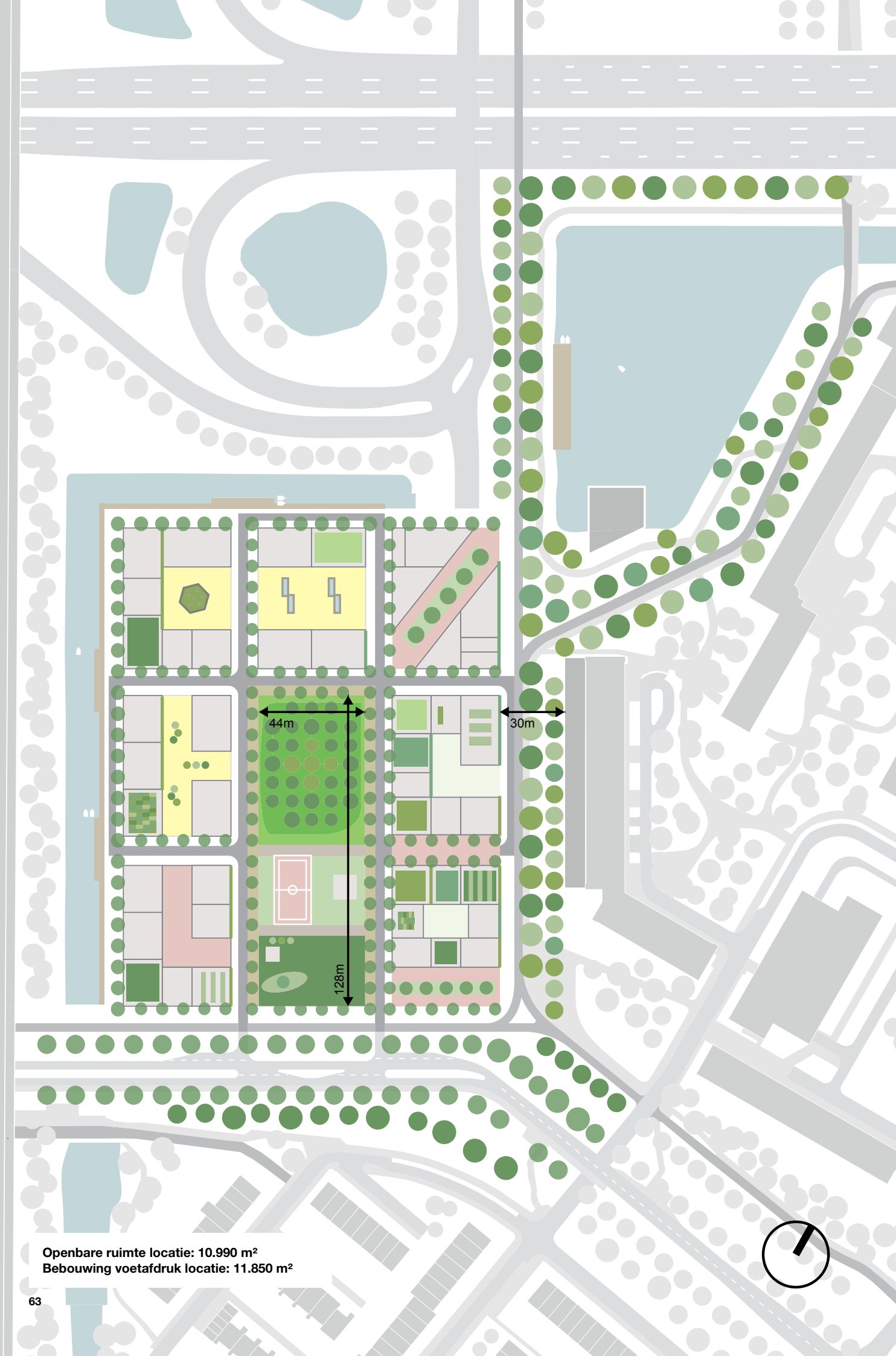
In de ruimtelijke visie voor Entrada wordt veel waarde gehecht aan de openbare ruimte en het groen als ruimtelijke en verbindende drager. In de visie zijn drie niveaus van openbare ruimte en groen bedacht. Allereerst omringd de bebouwing twee centrale kavels, te ontwikkelen als een groen hart en plein voor de woonwijk. De afmeting van het plein bedraagt ca. 44 bij 128 meter, wat ter referentie ongeveer vier keer zo groot is als het plein voor het Dorpshuis in Duivendrecht. De verhouding tussen het aantal vierkante meter openbare ruimte en de voetafdruk van de bebouwing op de locatie is circa 50/50. Wanneer de openbare ruimte van het gehele plangebied meegerekend wordt, is het aandeel openbare ruimte nog substantieel groter. Ten tweede zorgt een aantal openbare ruimten op de juiste plekken voor toegankelijkheid van Entrada voor bezoekers en omwonenden. De openbare ruimten zijn zo gepositioneerd dat er wordt gezorgd voor optimale zoninval en kleinschalige horeca.



Verder zijn er binnen de bebouwde kavels groenvoorzieningen bedacht in de vorm van collectieve binnenhoven, groendaken en groene gevels. Veel groen zal een goede manier zijn om de warmte van een stedelijk milieu te beheersen in de zomer maanden en de luchtkwaliteit goed te houden.

In de visie is een kwalitatieve upgrade van de waterplas meegenomen, met daarlangs de fietsbrug over de A10. De fiets- en openbare groenzone van circa 30 meter breed tussen de nieuwe bebouwing aan de oostzijde en o.a. de Neptunesflats wordt hoogwaardig ingericht met zoveel mogelijk behoud van de huidige bomen.

De openbare ruimtes in en om het Entrada gebied functioneren als groene dragers en als verbinding van Entrada met Duivendrecht voor zowel voetgangers, fietsers als lokaal autoverkeer.



Openbare ruimte locatie: 10.990 m²
Bebouwing voetafdruk locatie: 11.850 m²

Zicht op het park,
kijkend richting de Van der Madeweg



Uitwerking stedenbouwkundige visie

Zicht vanaf de plas



Uitwerking stedenbouwkundige visie

Zicht vanaf Neptunus



Zicht tussen Entrada en Neptunus



Duurzaamheid gebiedsniveau

Een duurzaam woon- en werkgebied op Entrada vraagt om een integrale aanpak. De thema's die we hanteren op gebiedsniveau zijn: verdichting, mobiliteit, water, energie, grond, gezondheid en sociale duurzaamheid. Veel van de thema's zijn vooral effectief als ze op de schaal van de buurt of wijk worden toegepast, maar op kavelniveau zijn ook goede resultaten te behalen. Deze toepassingen worden verder uitgewerkt in de volgende fase, wanneer de bebouwing steeds meer vorm krijgt.

Wonam is reeds een pilot gestart met betrekking tot gezondheid middels het plaatsen van een CityTree op Entrada. De CityTree bestaat uit een zitbankje met daarachter een verticale muur van mossen. De groene muur filtert en haalt CO₂, stikstof en fijnstof uit de vervuilde lucht.

De CityTree kan constant gemonitord worden dankzij ingebouwde sensoren die middels zonnepanelen van elektriciteit worden voorzien. De CityTree heeft de capaciteit van 275 stadsbomen en kan daarmee bijdragen aan een schone en duurzame leefomgeving. Met deze technologie start Wonam een proef met het gebruik van groene gevels in haar woongebouwen.

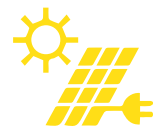
De hogere bebouwing aan de kant van het spoor en de A10 biedt beschutting voor het geluid omdat gebouwen een hoogte van ongeveer 25 meter het geluid weren uit het Entrada gebied. Toch kan de stedenbouwkudige opzet niet al het geluid wegnemen. Om die reden wordt in overleg met onder andere gemeente Ouder-Amstel, gemeente Amsterdam en de Vervoersregio, onderzocht of middels geluidschermen bij de bron, het geluid van het spoor en de A10 nog verder af kan nemen.



SOCIALE COHESIE



GROEN



ENERGIE



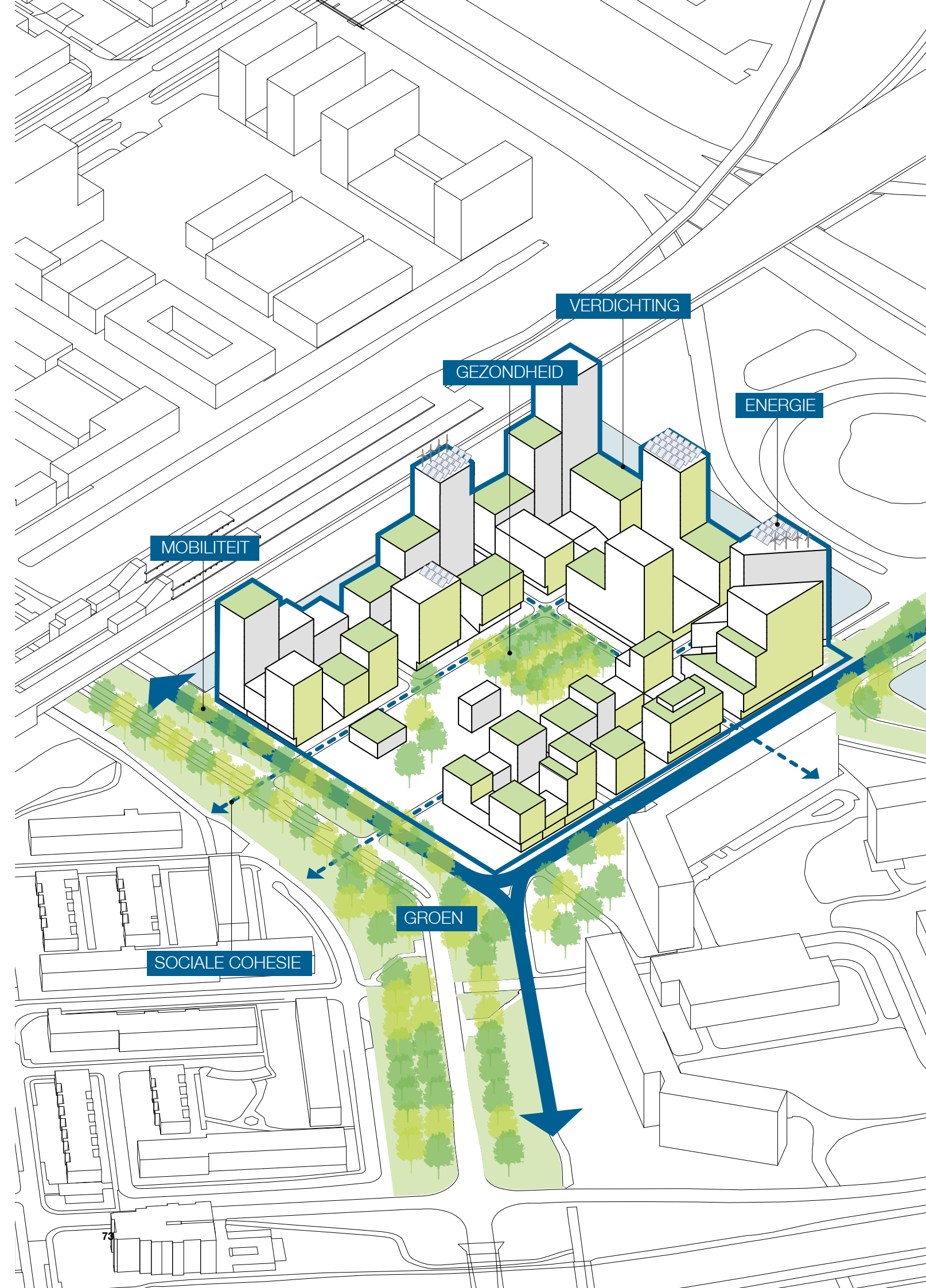
MOBILITEIT



VERDICHTING



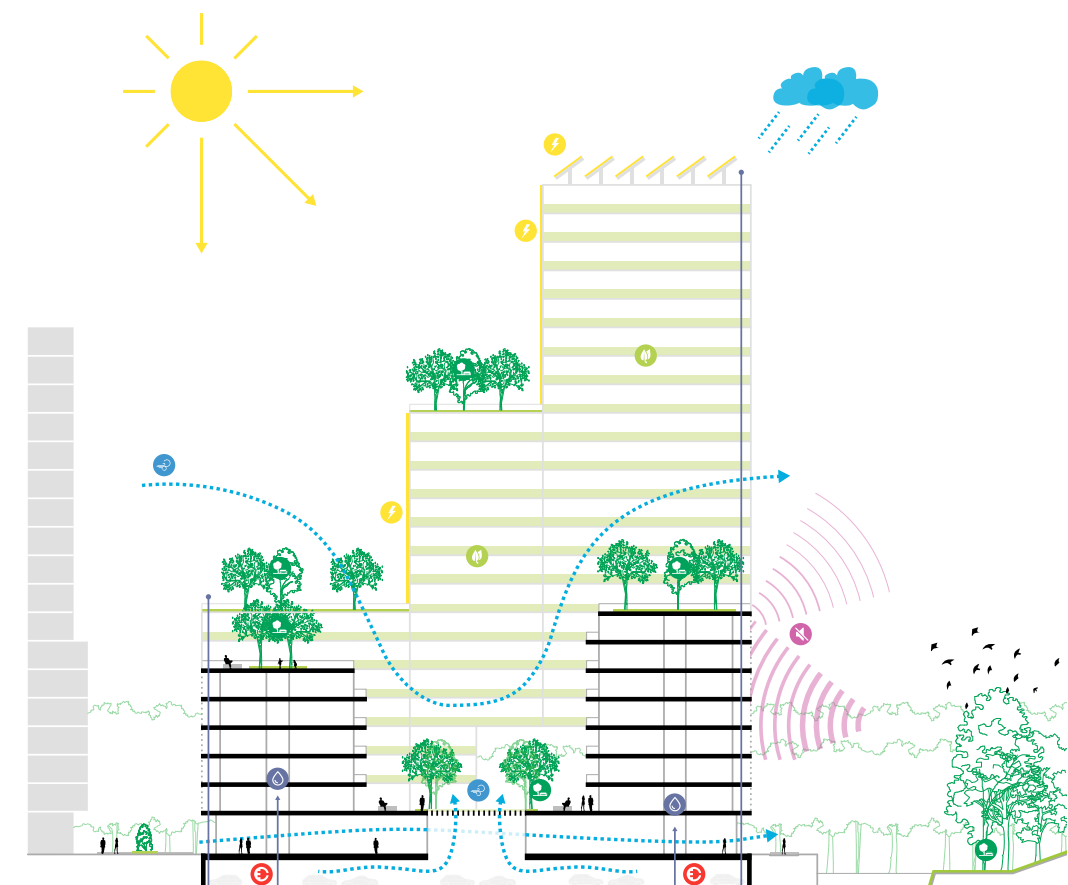
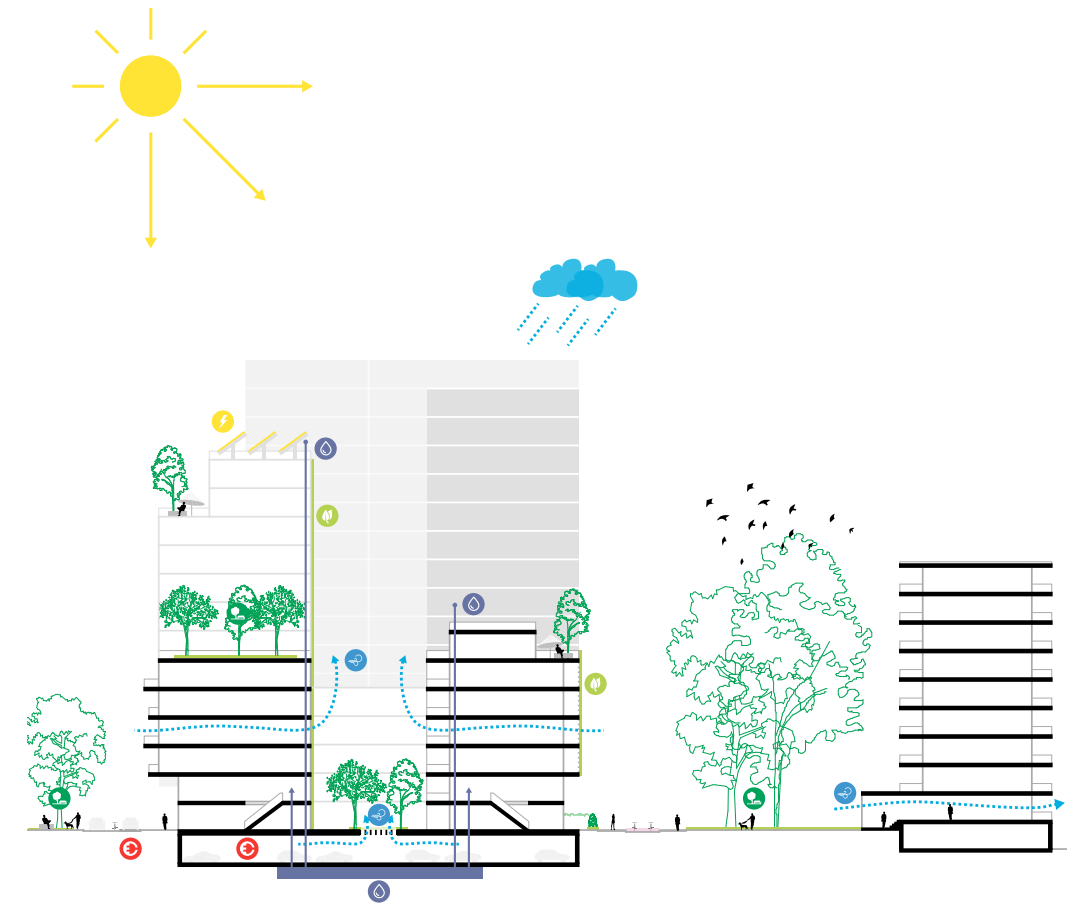
GEZONDHEID



Duurzaamheid gebouwniveau

Duurzaamheid op gebouwniveau vraagt om een andere aanpak dan duurzaamheid op gebiedsniveau. Vooral energie, gezondheid, circulair bouwen en toekomstbestendigheid spelen hier een rol. Door het opwekken van zonne- energie, het plaatsen van waterfilterinstallaties, het toepassen van natuurlijke ventilatie, groene gevels, dove gevels en het maken van recreatiezones, worden de gebouwen duurzaam zowel energetisch duurzaam als sociaal duurzaam.

In een volgende fase, wanneer het stedenbouwkundige ensemble vorm krijgt, zal het slim plaatsen van gebouwen ten opzichte van elkaar bij kunnen dragen bij het verminderen van de energievraag van woningen. Daarnaast zijn op de gebouwen technologieën toe te passen voor bijvoorbeeld het opwekken van energie voor de woningen, de werkplekken en de voorzieningen. Het slim ontwerpen van de woningen en het kiezen van duurzame materialen kan bijdragen in de toekomstbestendigheid van de functies. Wanneer de visie is vastgesteld, zal duurzaamheid in een volgende fase integraal meegenomen worden in het ontwerp.



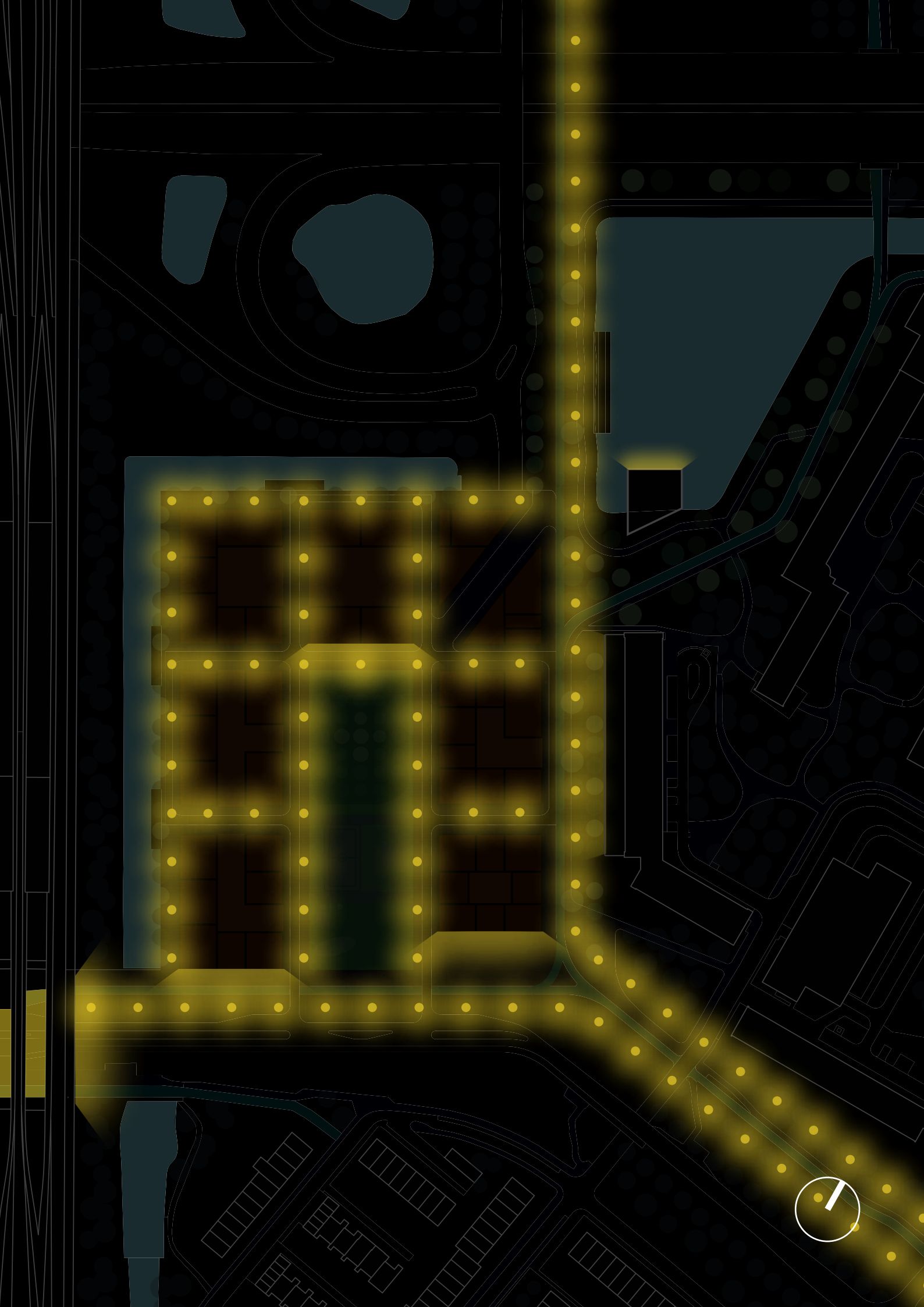
Veiligheid en levendigheid

Om de nieuwe woonwijk met aanvullende voorzieningen, naast levendig, ook veilig te maken, wordt onder andere gericht op het maken van een heldere verkeerssituatie voor zowel het autoverkeer als langzaamverkeer. De hoofdparkeringsvoorziening voor auto's komt ondergronds met een toegangscontrole om grote, onoverzichtelijke, parkeerplaatsen op het maaiveld te vermijden. Adressen aan het fietspad aan zowel de Van der Madeweg als het fietspad tussen de Neptunusflat en het nieuwe Entrada gebied zorgen voor ogen en oren op straat.

Eveneens aan dit fietspad biedt zich de kans om atelierwoningen op de begane grond aan de Neptunusflat te realiseren om de hiervoor genoemde adressen aan weerszijden van het fietspad te situeren. Daarnaast draagt ook de architectonische uitwerking bij aan sociale veiligheid: het nieuwe Entrada wordt een plek waar generatie op generatie zich thuis moet kunnen voelen. Een (t)huis wat de bewoners dierbaar is en waar ze trots op zijn. Ook 's avonds zal verlichting, bebouwing en levendigheid op straat zorgen voor een prettige leefkwaliteit.



Referentie verlichting openbare ruimte



Kansenkaart

De komst van woningen op de plek van Entrada geeft de buurt en Duivendrecht als geheel een flinke impuls. De nieuwe woningen van verschillende woonsegmenten brengen nieuwe doelgroepen en inwoners naar Duivendrecht. De combinatie van wonen met aanvullende voorzieningen zoals horeca op de begane grond zorgt overdag en 's avonds voor een levendige en veilige omgeving.

Naast de komst van bewoners in het Entrada gebied en de gebruikers van de voorzieningen, zullen ook de werknemers bijdragen aan de levendigheid van het gebied. Aan de zijde van de Van der Madeweg komen openbare pleinen met voorzieningen voor de buurt, maar ook werkplekken en daarboven woningen.

De ruimte tussen de Neptunusflat en Entrada wordt een nieuwe fietsstraat met woonwerkgebouwen en atelierwoningen. De kans of een fietsbrug over de A10 neemt toe en tot slot krijgen het Dorpshart en de winkels een impuls vanwege het vergrote verzorgingsgebied. Er komt een nieuwe groene openbare ruimte bij en de mooie waterplas ten noorden van Entrada wordt beter bereikbaar. Dit maakt een opwaardering van de prettige omgeving van de waterplas mogelijk, wat ook voor een toename in gebruik zal zorgen.

In de toekomst is wellicht ook een nog betere verbinding met het Dorpshart realiseerbaar middels doorbraak in de Neptunusflat of een prettigere route tussen de Zonnehofflats door. Door deze kansen te omarmen wordt Entrada een toegankelijke en prettige plek om te wonen. De verbinding met het Dorpshart vanaf Entrada wordt verder uitgewerkt in een volgende fase.

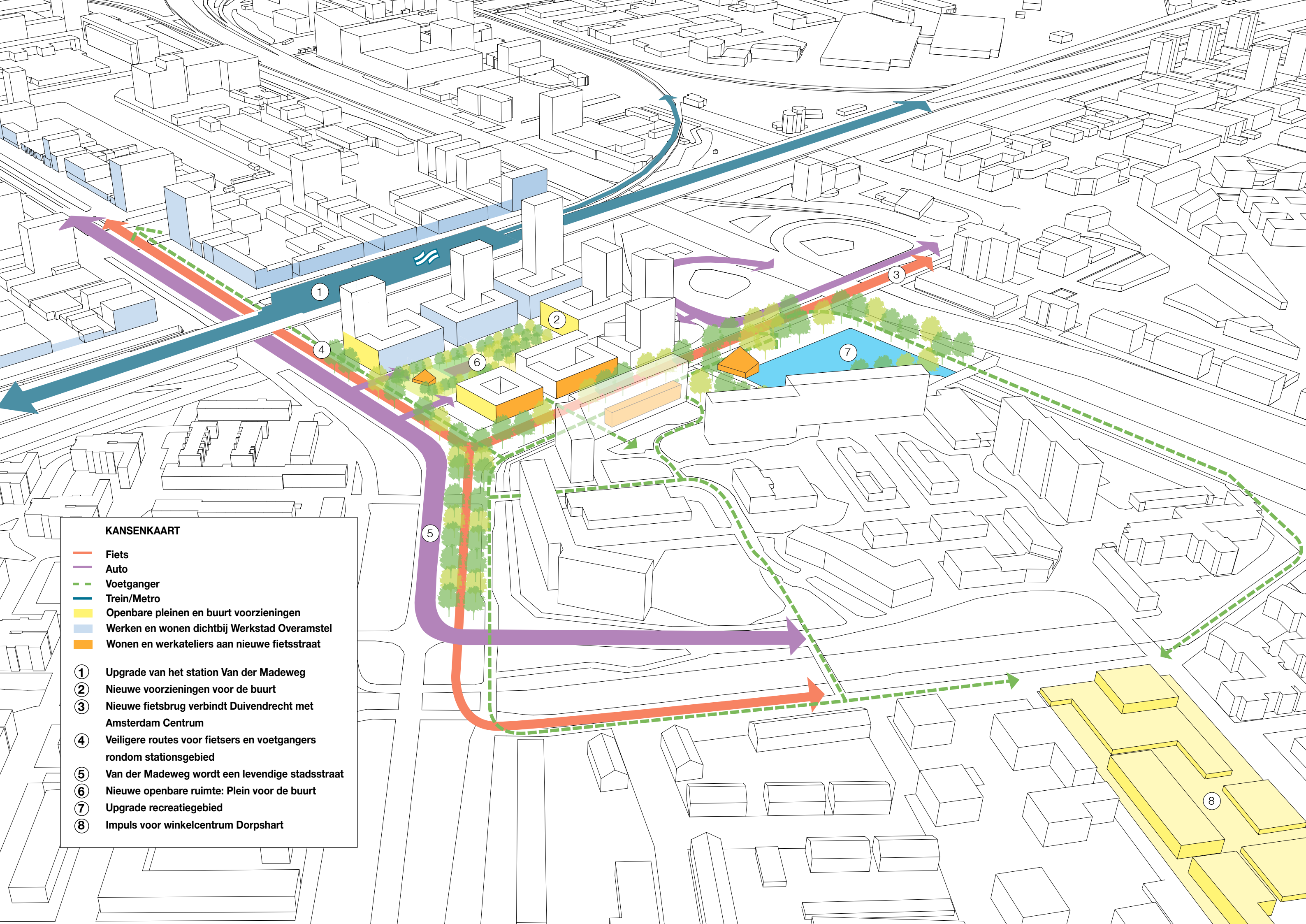
Hoe deze kansen zich vertalen in een stedenbouwkundig ensemble en indicatieve bouwveloppen is weergegeven op de volgende pagina's.



Entrada gezien vanaf de plas



Dorpsplein Duivendrecht



KANSENKAART

- Fiets
- Auto
- - - Voetganger
- Trein/Metro
- Openbare pleinen en buurt voorzieningen
- Werken en wonen dichtbij Werkstad Overamstel
- Wonen en werkateliers aan nieuwe fietsstraat

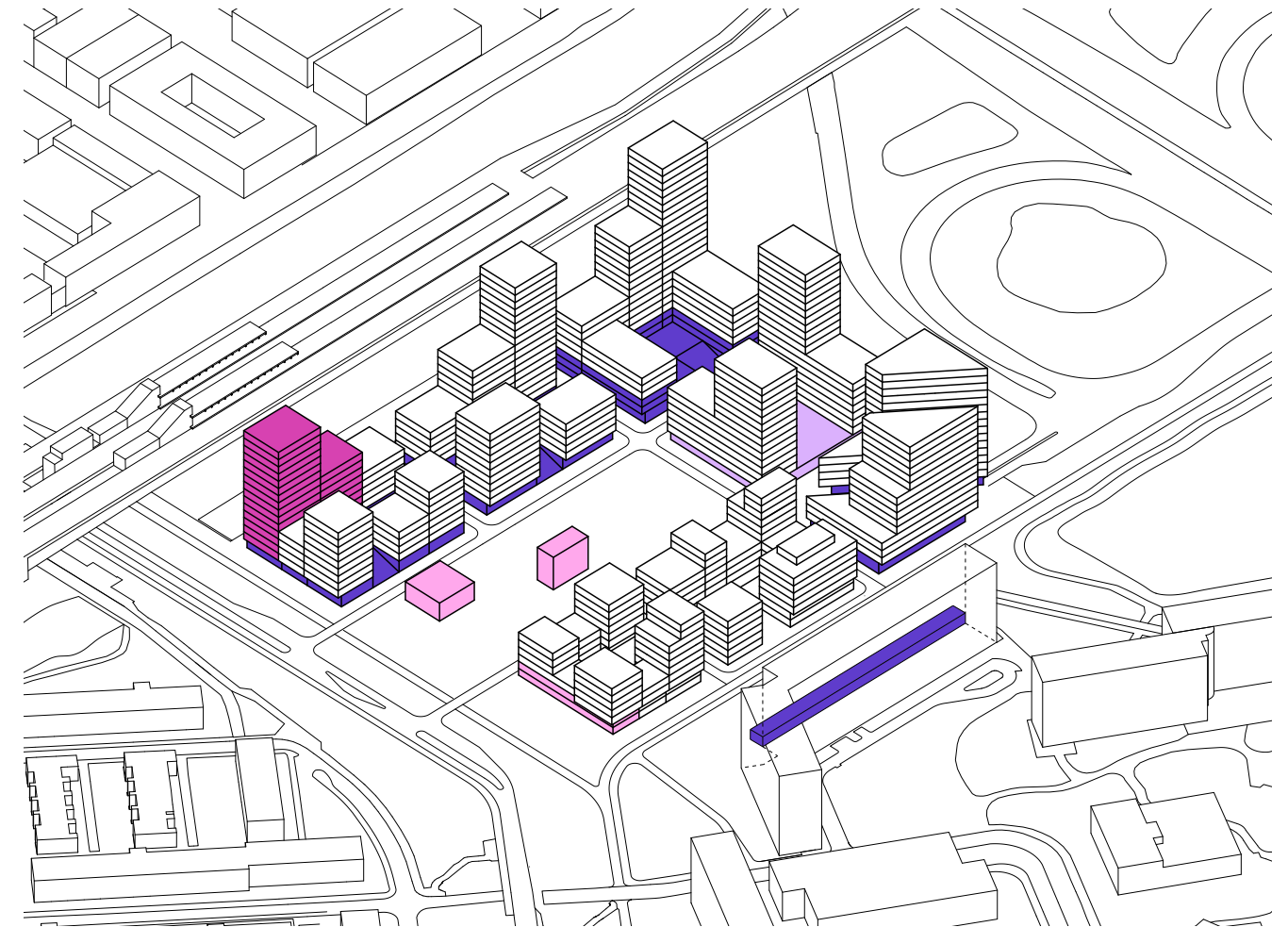
- ① Upgrade van het station Van der Madeweg
- ② Nieuwe voorzieningen voor de buurt
- ③ Nieuwe fietsbrug verbindt Duivendrecht met Amsterdam Centrum
- ④ Veiligere routes voor fietsers en voetgangers rondom stationsgebied
- ⑤ Van der Madeweg wordt een levendige stadsstraat
- ⑥ Nieuwe openbare ruimte: Plein voor de buurt
- ⑦ Upgrade recreatiegebied
- ⑧ Impuls voor winkelcentrum Dorpshart

Wonen, werken en voorzieningen

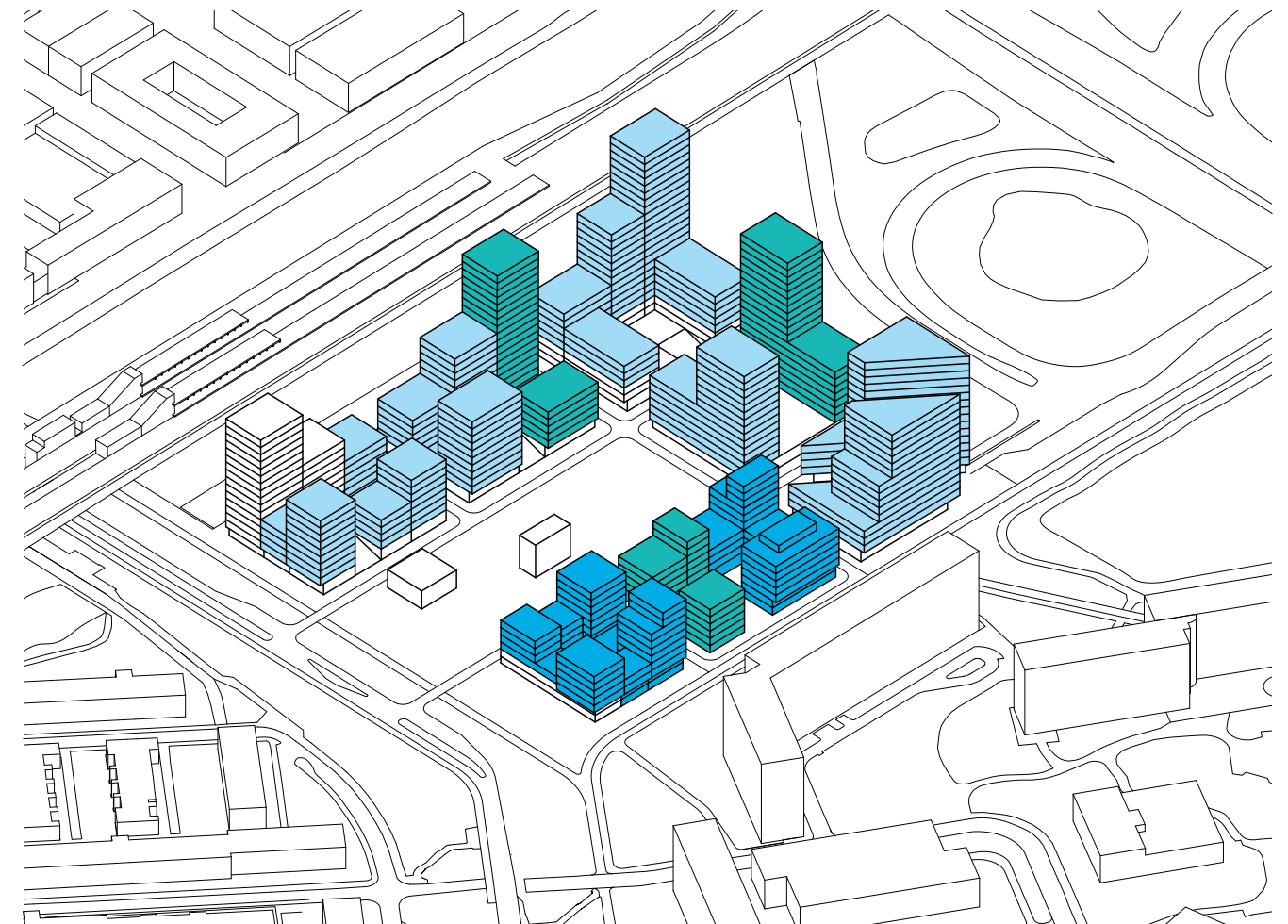
De indicatieve verdeling van woon- en werkprogramma en (maatschappelijke) voorzieningen is weergegeven in de afbeeldingen hiernaast. Het hoofdbestanddeel van het nieuwe bouwprogramma is een woonprogramma. De verkavelingsopzet van de negen kavels maakt het mogelijk om een grote mate van diversiteit aan woningen te realiseren. Er zal een verdeling gezocht worden van circa 30% sociale huur (conform het beleid van gemeente Ouder-Amstel) en vrije sector (midden) huur en koopwoningen. Naast wonen zal het programma bestaan uit een mix van werkplekformules en aanvullende (maatschappelijke) voorzieningen. Denk hierbij aan kleinschalige horeca aan het openbare plein bij het park en een fietsenmaker aan het pleintje aan de Van der Madeweg. Uit nader overleg met de gemeente in de volgende fase zal duidelijk worden welke maatschappelijke voorzieningen, zoals scholen en zorgvoorzieningen, er nodig zijn. Er is nu reeds rekening gehouden met ruimte voor deze maatschappelijke voorzieningen.

De mix van programma zal terug te vinden zijn in een aaneenschakeling en stapeling van functies, zowel op kavel- als gebouwniveau, wat een stedelijk en levendig woonmilieu creëert. Bovendien wordt gestreefd naar een bouw- en een ontsluitingsstructuur die flexibel van karakter zijn. Op die manier kunnen er in de loop van de tijd aanpassingen aan woningaantallen (dan wel woninggroottes) en functiemix worden doorgevoerd, wanneer daartoe aanleiding is. Het plan wint daar mee aan duurzaamheid.

Een overzicht van het indicatieve programma op de volgende bladzijden weergegeven.



Werken en maatschappelijke voorzieningen



Indicatief programma overzicht

In het programma overzicht hiernaast is een indicatie weergegeven van de verschillende functies en de vierkante meters daarvan. Zo is in dit overzicht een aantal van ongeveer 1.075 woningen opgenomen. Van deze woningen hebben 275 woningen een grootte van 50 m² GO (26%). 250 woningen hebben een afmeting van 65 m² GO (23%) en ook 250 woningen hebben een afmeting van 85 m² GO (23%). Het grootste deel, 300 woningen, heeft een afmeting van ongeveer 125 m² GO (28%).

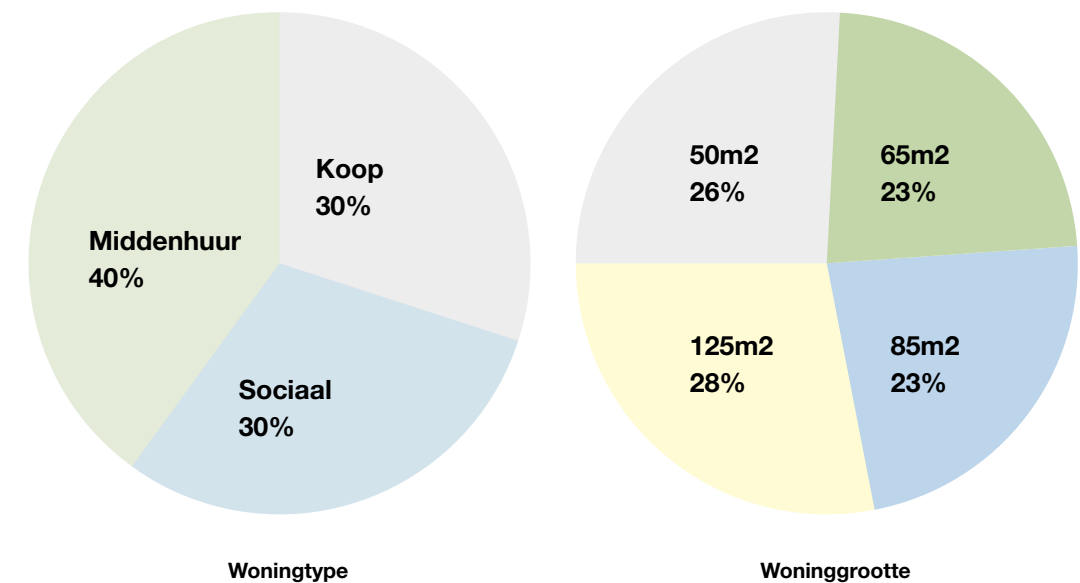
Naast het woonprogramma is nog een deel wonen of werken (atelier) bedacht van ongeveer 2.500 m². Daarnaast is ongeveer 1.500 m² aan maatschappelijke voorzieningen opgenomen in het indicatieve programma. Functies in de plinten van de gebouwen, grootschalig en kleinschalig, zullen beiden ongeveer 1.000 m² in beslag nemen. De werkplekken voor bedrijven zullen bij elkaar ongeveer 15.000 m² bedragen. Er is ruimte voor ongeveer 700 autoparkeerplekken in de parkeergarage en ongeveer 2.000 fietsparkeerplekken.

Van de in totaal 1.075 woningen zal 30% in de sociale sector verhuurd worden, 40% zal middenhuur zijn en 30% zal vrije sector verkocht of verhuurd worden.

Hierbij wordt benadrukt dat dit een indicatief programma overzicht is en dat deze afmetingen en aantallen in het vervolg traject zullen worden uitgewerkt.

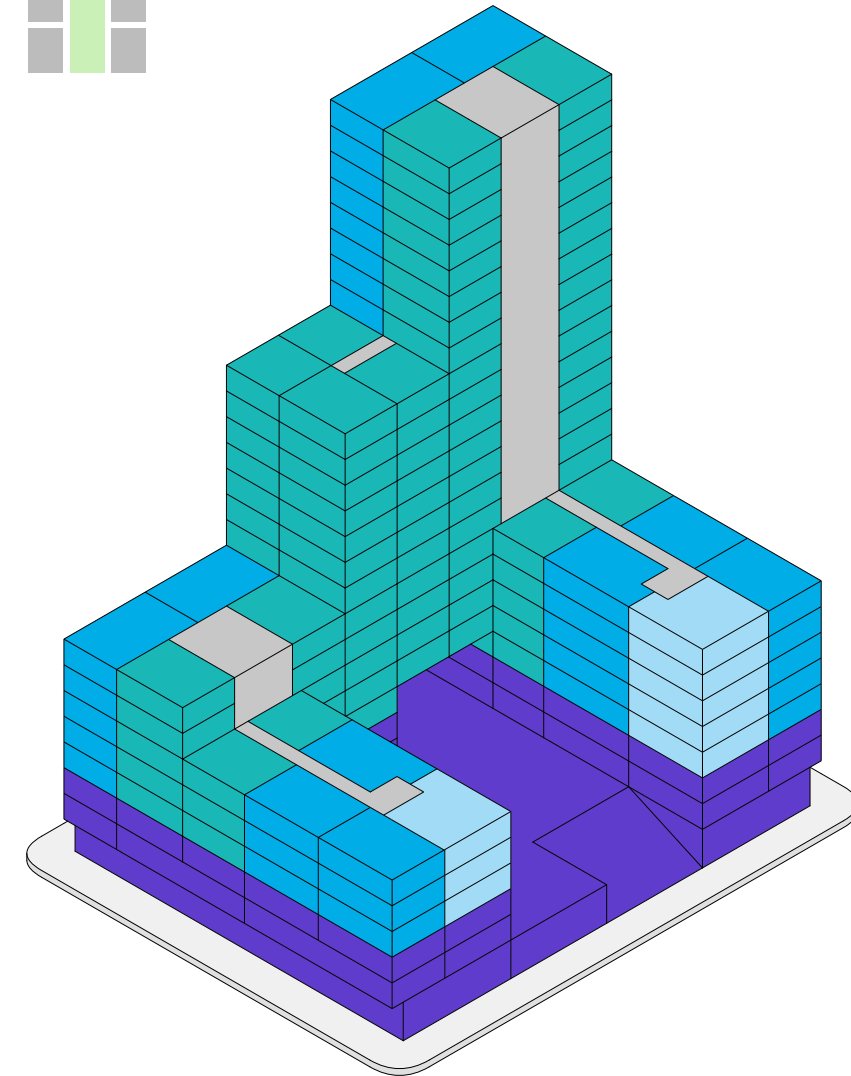
Op de volgende pagina's is te zien hoe het indicatieve programma mogelijk verdeeld kan worden over de verschillende bouwblokken. Verder is in doorsnedes te zien hoe het programma, vertaald in volume, zich verhoudt tot de omgeving van Entrada. In de vervolgfase wordt het programma en de verdeling daarvan verder uitgewerkt.

Wonen	89.000 m ²
Wonen of Werken (atelier/werk)	2.500 m ²
Maatschappelijk	1.500 m ²
Plint grootschalig	1.000 m ²
Plint kleinschalig (horeca/winkels)	1.000 m ²
Werken (bedrijven)	15.000 m ²
Totaal ca.	110.000 m ²
Parkeren (aantal plaatsen)	ca. 700
Fietsparkeren (aantal plaatsen)	ca. 2.000
Aantal inwoners	ca. 2.160
FSI	2,3
Woning per hectare	ca. 228

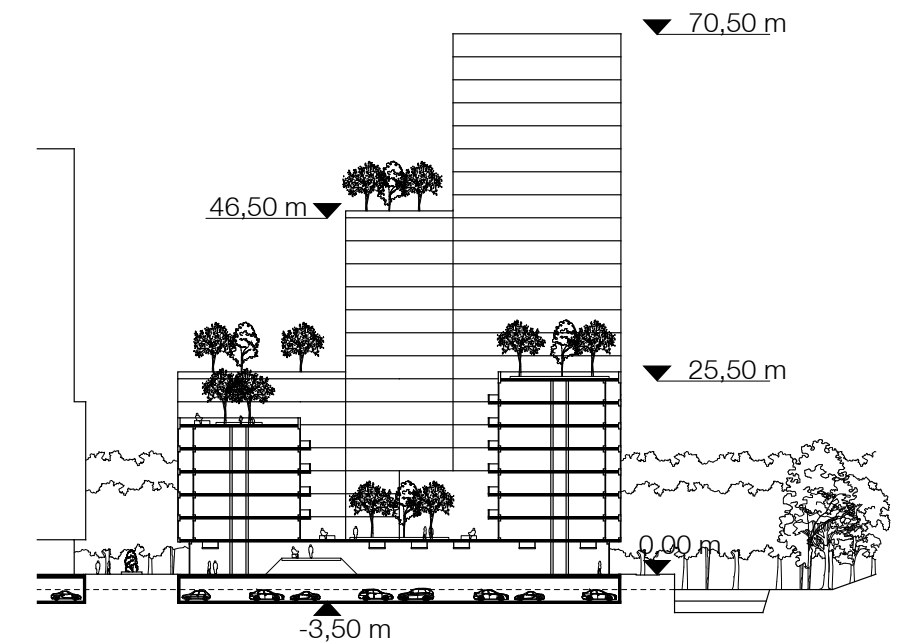
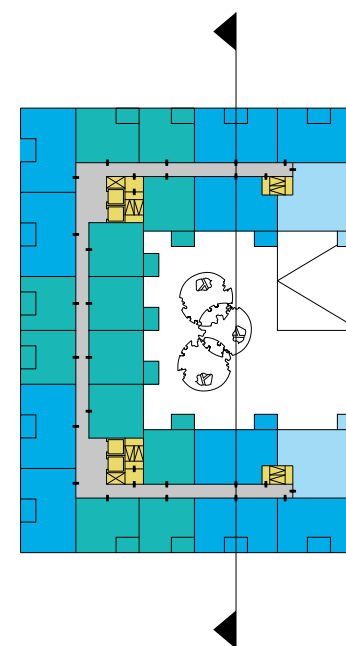


Indicatieve bouwvelop: hoogstedelijk

Een deel van het programma zal zijn plek vinden in een hoogstedelijke bouwvelop. In deze bouw envelop is ruimte voor hogere dicht heden, met hogere woongebouwen, lagere woongebouwen en een grootschalige functie in de plint. Deze bouwvelop zal voornamelijk zijn plek vinden aan de noord- en westzijde, langs het spoor en de snelweg. De gebouwen schermen tot een hoogte van 25 meter het gebied voor een deel af van geluid van het drukke verkeer aan deze zijden van de locatie.

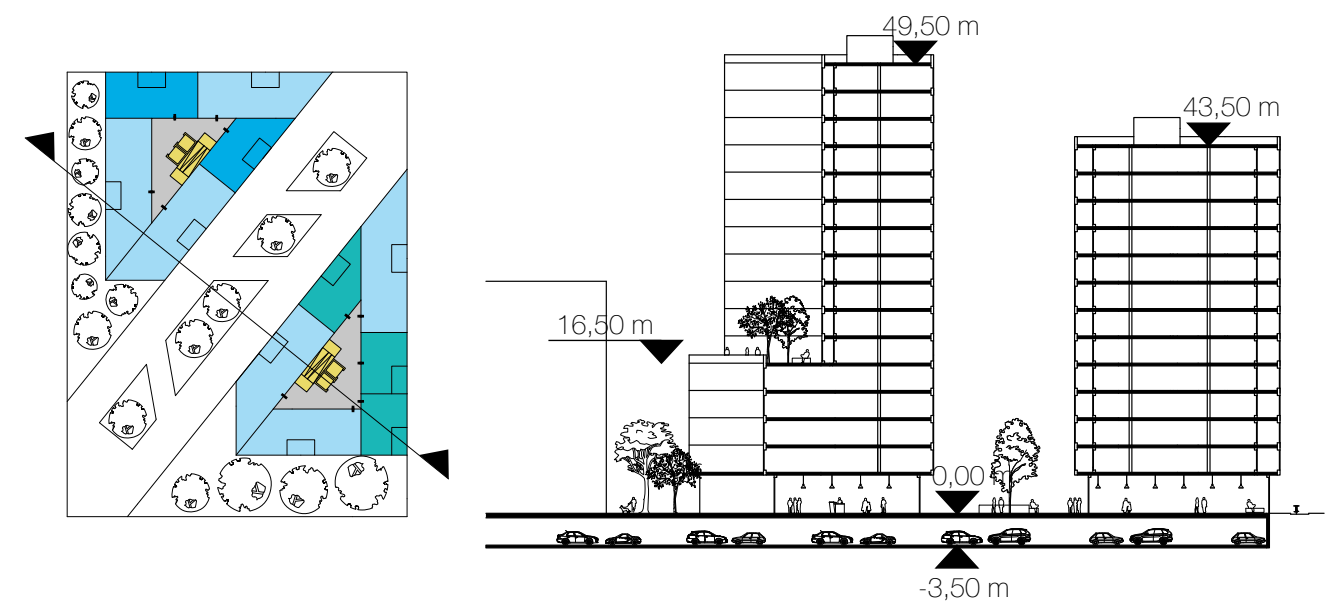
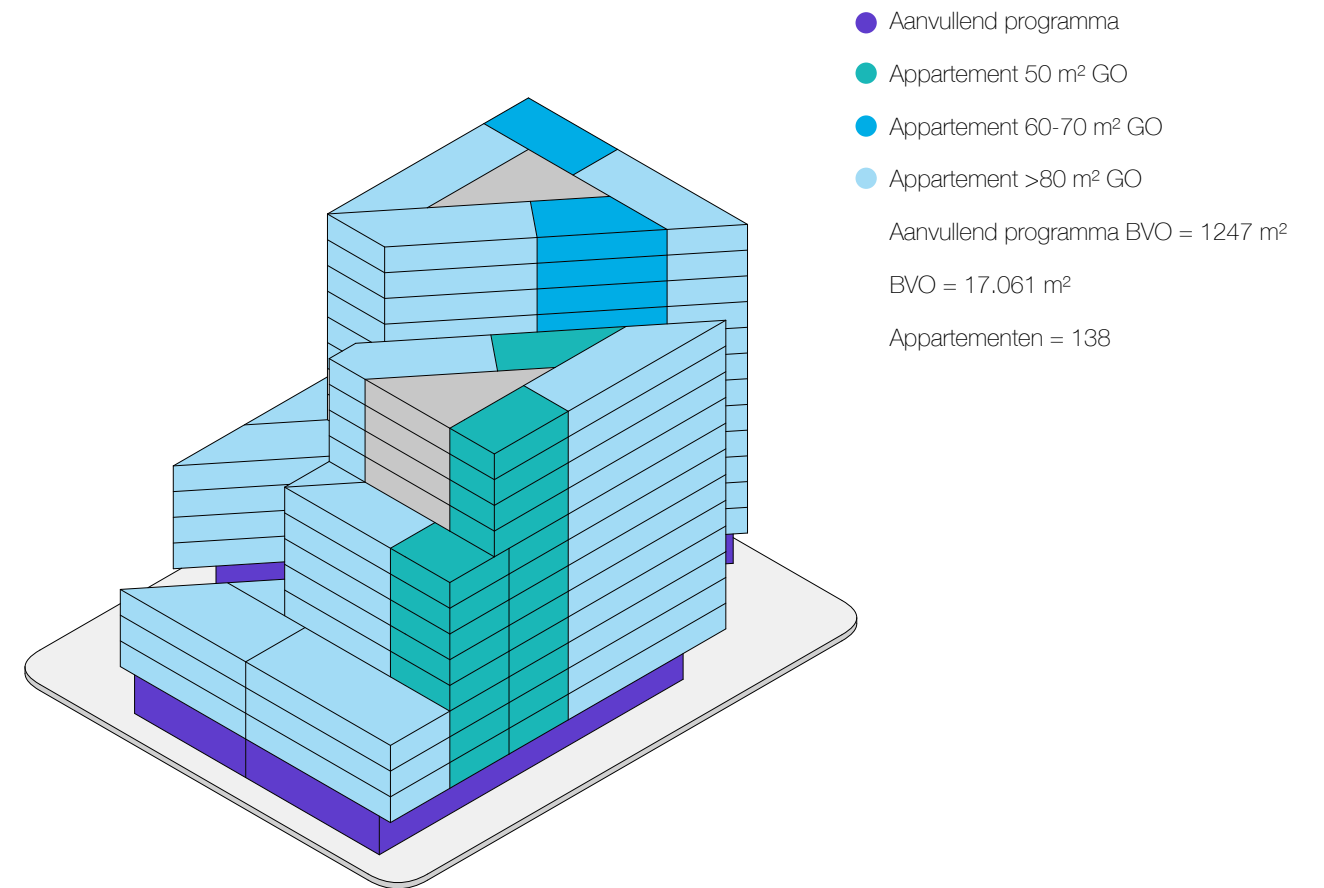


- Aanvullend programma
 - Appartement 50 m² GO
 - Appartement 60-70 m² GO
 - Appartement >80 m² GO
- Aanvullend programma BVO = 5607 m²
BVO = 20.911 m²
Appartementen = 220



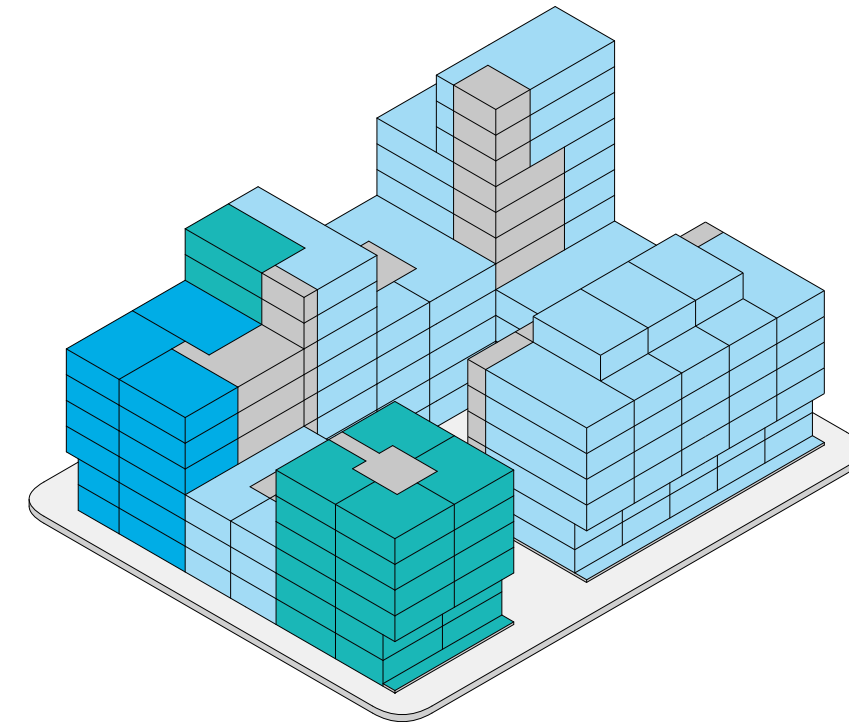
Indicatieve bouwenvelop: middenstedelijk

De hoogstedelijke en laagstedelijke bouwenvoloppen worden geschakeld door de middenstedelijke bouwenvelop. Deze bouwenvelop biedt plaats aan verschillende type woningen en verschillende voorzieningen. De hoogte van de gebouwen biedt ook een schakel tussen de hogere en lagere gebouwen.

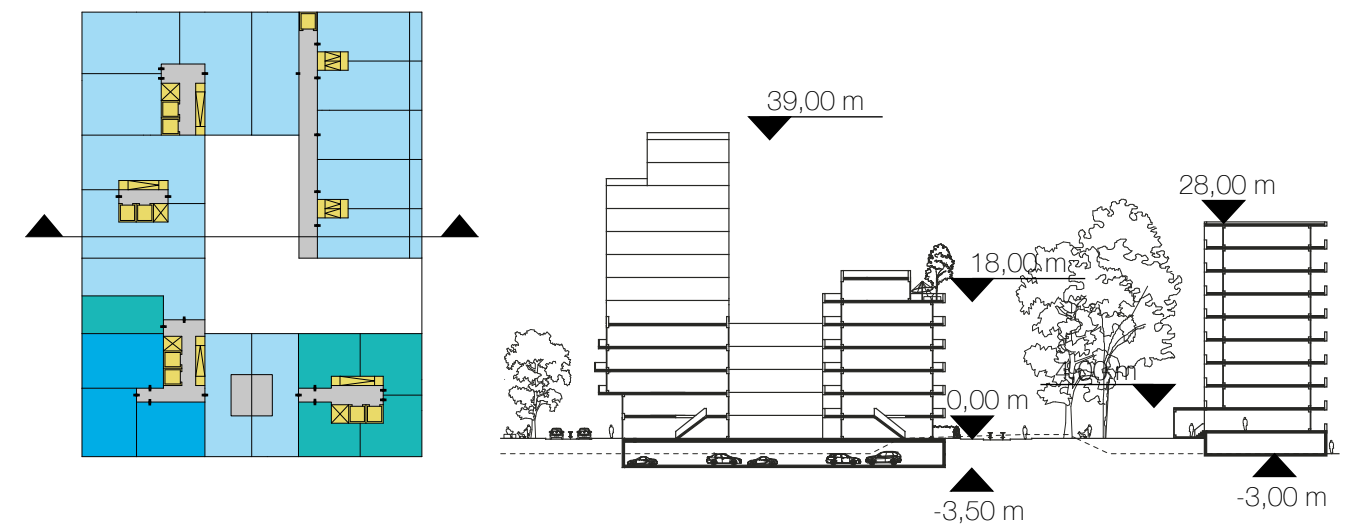


Indicatieve bouwenvelop: laagstedelijk

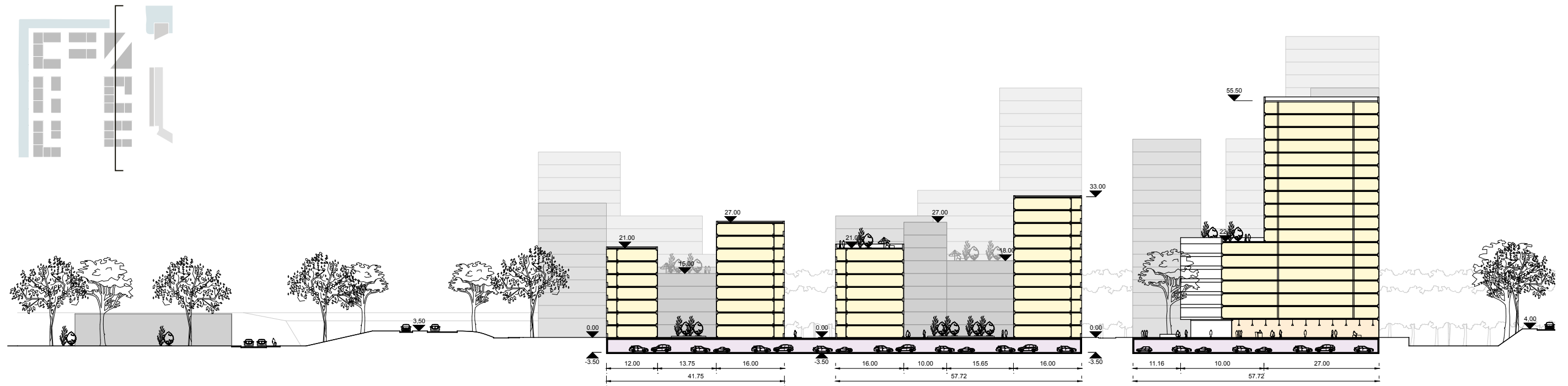
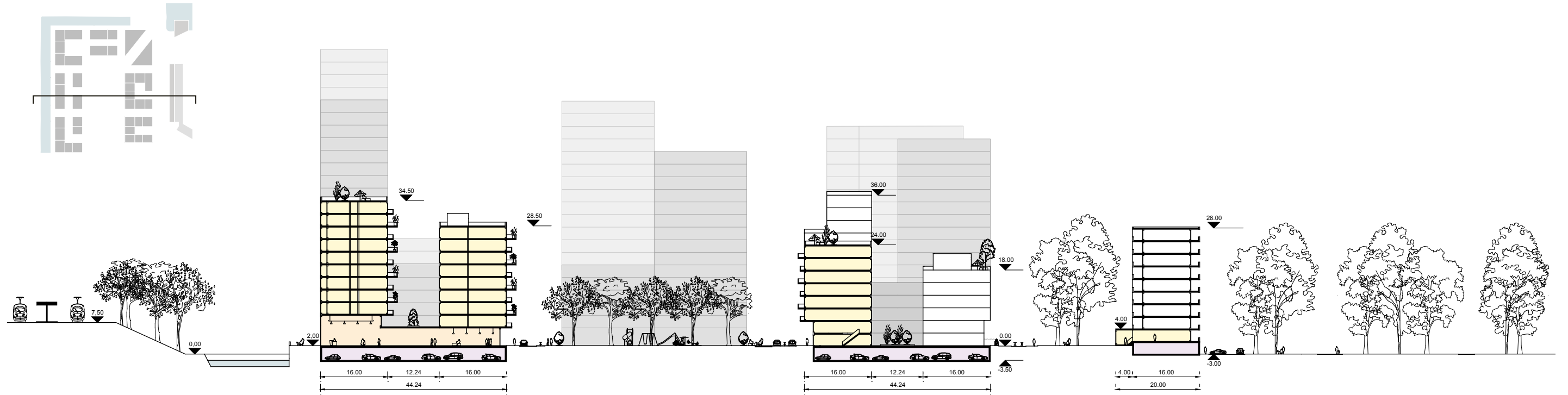
Een laagstedelijke bouwenvelop heeft een veel lagere dichtheid dan de hoogstedelijke bouwenvelop. De gebouwen variëren in hoogte, maar zijn minder hoog waardoor ze aansluiten aan de omgeving. Deze bouwenvelop zal voornamelijk zijn plek vinden aan de zuid- en oostzijde, aan de kant van de Neptunusflat en de Van der Madeweg. In de plint van deze ensembles vinden kleinschalige voorzieningen hun plaats, met daarboven ruimere woningen in verschillende typologieën.



- Aanvullend programma
 - Appartement 50 m² GO
 - Appartement 60-70 m² GO
 - Appartement >80 m² GO
- Aanvullend programma BVO = 0 m²
BVO = 12.480 m²
Appartementen = 134



Indicatieve doorsneden



Fasering

Een ontwikkeling met een dergelijke massa en verschillende eigenaren vraagt om een faseringsstrategie. De uiteindelijke fasering zal beïnvloed worden door verschillende factoren, maar uitgaande van de eigendomsstructuren, zou de hiernaast weergegeven fasering een mogelijkheid kunnen zijn. In deze mogelijke fasering is rekening gehouden met drie fases, waarbij de noord- en westzijde als eerste ontwikkeld zouden kunnen worden. Aansluitend zullen in dit voorbeeld de zuidzijde en de oostzijde volgen. De faseringsvolgorde is indicatief en nader te bepalen, de gelijktijdige realisatie van het integrale gebied is ook een goede mogelijkheid.



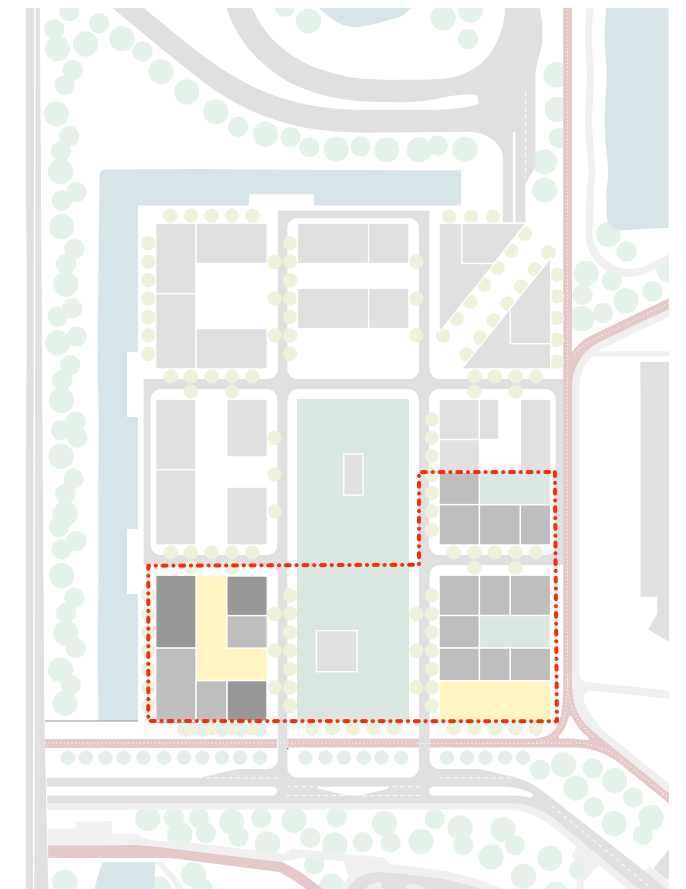
Bestaand Eigendom



Fase 1



Fase 2



Fase 3



4

Participatie en vervolg

Adviesteam en inloopavonden

Al in een vroeg stadium zijn we begonnen met het actief informeren van belanghebbenden over onze plannen middels de media van Duivendrecht, zoals publicaties in het Weekblad en de website van de gemeente, en een informatieve bijeenkomst.

Op 15 mei vond een drukbezochte inloopbijeenkomst plaats in Entrada 100 voor omwonenden en belanghebbenden, die daarvoor ook een persoonlijke uitnodiging ontvingen. Een behoorlijk aantal bewoners en gebruikers van het kantorenpark maakten daarvan gebruik. Ze konden eerste reacties op de plannen geven en bewoners konden zich aanmelden voor een Adviesteam als klankbord voor het opstellen van de Stedenbouwkundige visie. Naast omwonenden telt het Adviesteam ook vertegenwoordigers van de winkeliersvereniging, Vrienden van Duivendrecht, de Werkgroep Openbare Ruimte en Eigen Haard (verhuurder van onder meer de flat Neptunus).

Op 29 mei, 19 juni en 12 juli vonden de bijeenkomsten van het Adviesteam plaats. Een vierde Adviesteambijeenkomst volgt op 6 november. Op 8 november wordt de tweede inloopbijeenkomst gehouden op Entrada 100. Begin 2018, als de Stedenbouwkundige Visie is vastgesteld en verder wordt uitgewerkt tot een Stedenbouwkundig plan, volgt een nieuw participatietraject. Hiervoor stellen we in samenwerking met de gemeente een participatieplan op. Naast fysieke bijeenkomsten zullen we dan ook informatie online beschikbaar stellen via een nog te lanceren eigen website.

Een samenvatting van het maatschappelijk overleg met bijgevoegd impressies van alle bijeenkomsten met gemeenteraad en inloopavonden, en verslagen van adviesteambijeenkomsten, is in een separaat bijlage document beschikbaar.

Bijeenkomsten ten behoeve van Concept Stedenbouwkundige Visie

Bijeenkomsten College B&W Gemeente Ouder-Amstel

- Bijeenkomst College B&W 18 juli 2017

Bijeenkomsten Gemeenteraad Ouder-Amstel

- Bijeenkomst Gemeenteraad 16 mei 2017
- Bijeenkomst Gemeenteraad 21 september 2017

Adviesteambijeenkomsten

- Adviesteambijeenkomst 1: 29 mei 2017
- Adviesteambijeenkomst 2: 19 juni 2017
- Adviesteambijeenkomst 3: 12 juli 2017
- Adviesteambijeenkomst 4: 6 november 2017

Inloopbijeenkomsten buurtbewoners

- Inloopbijeenkomst 1: 15 mei 2017
- Inloopbijeenkomst 2: 8 november 2017



Aandachtspunten

Vanuit de verschillende inloopavonden met omwonenden, advies-teambijeenkomsten, werkbezoeken van de gemeenteraad en input van het college, zijn de volgende aandachtspunten geformuleerd. Daarbij wordt genoemd hoe het aandachtspunt opgepakt is of wordt.

Wat betekent het als er minder woningen in het plan komen, waarbij de woningen wat groter zijn maar toch betaalbaar blijven?

Het aantal woningen, de afmetingen daarvan en de (huur)prijzen daarvan, zijn grotendeels afhankelijk van elkaar in de zoektocht naar een haalbaar plan. Hierbij is het zeer van belang dat de woningen gerealiseerd worden waar vraag naar is en die dus ook betaalbaar blijven. Wanneer de visie vastgesteld is, en de eigenaren met de gemeente een samenwerkingsovereenkomst aangaan, zal steeds duidelijker worden hoeveel woningen en voorzieningen er nodig zijn voor een haalbaar plan. Dit wordt dus uitgewerkt in een volgende fase.

Er moet goed gekeken worden naar de benodigde voorzieningen, zoals basisscholen.

De benodigde voorzieningen, zoals basisscholen, zullen vastgesteld worden in de volgende fases. De eerst volgende stap is de samenwerkingsovereenkomst, waar ook dit punt onderdeel van zal zijn. Er is voor nu rekening gehouden met ongeveer 1.500 m2 maatschappelijke voorzieningen in het indicatieve programma. Dit kan nog gewijzigd worden wanneer dit nodig is.

Voor welke doelgroepen wordt gebouwd en wie wil hier wonen? Het is belangrijk dat er ook gebouwd wordt voor de bewoners van Duivendrecht.

Een buurt met een dergelijk aantal woningen zal verschillende doelgroepen trekken. We richten ons op de jongwerkenden, stellen, senioren en jonge gezinnen. Middels een inschrijfsysteem op de nog te lanceren nieuwe website, leren wij de mensen kennen die graag willen wonen op Entrada. Ook de bewoners van Duivendrecht zullen hiervoor benaderd worden. Geïnteresseerden kunnen zich aanmelden voor het adviesteam om mee te denken in de uitwerking van de visie. Via onder andere inloopavonden en adviesteambijeenkomsten hopen wij meer inzicht te krijgen in de woonwensen van potentiële bewoners.

De eventuele zichtbelemmering vanaf de Zonnehofflats moet inzichtelijk gemaakt worden

In deze visie is een impressie meegenomen met een standpunt vanaf de Neptunus-flat (zie hoofdstuk Stedenbouwkundige Visie). Middels deze impressie hopen wij de eventuele zichtbelemmering te verduidelijken.

Inventarisatie knelpunten die ontstaan bij de bouw m.b.t. ophogen, wijzigen infrastructuur, kabels en leidingen

In de uitwerking van de visie zal nog gedetailleerder gekeken worden naar de aansluitingen van Entrada met het omliggende gebied. Dergelijke onderwerpen worden daarin meegenomen.

Duurzaamheid incorporeren, rekening houdend met duurzaamheidsnotitie Gemeente Ouder Amstel

Duurzaamheid zal op zowel gebiedsniveau als gebouwniveau verder uitgewerkt worden in het stedenbouwkundig plan waarbij rekening gehouden wordt met de duurzaamheidsnotitie van de Gemeente Ouder Amstel.

Hoogbouw en een hoge dichtheid is niet door iedereen gewenst. Vooral aan de kant van Duivendrecht is een dorps karakter wenselijk.

Mede op verzoek van gemeente en andere betrokkenen hebben wij een vergelijkende analyse gedaan naar de bebouwingsdichtheid van verschillende Amsterdamse gebiedsontwikkelingen. In de analyse is een aantal locaties met vergelijkbare afmetingen weergegeven. De FSI's en won/ha's zijn erg verschillend per locatie. Het bepalen van een passende dichtheid, een passende bouwmassa en een passend aantal woningen, is belangrijk in deze fase van het project. Daar willen we bij benadrukken dat de beeldkwaliteit en gebruikskwaliteit van een gebied in onze ogen bepalender zijn voor het vinden van een passende bebouwing dan het streven naar een aantal woningen per hectare of een FSI.

In de zoektocht naar een passende bouwmassa is ten opzichte van eerdere stedenbouwkundige modellen een bouwblok aan de Van der Madeweg eruit gehaald en daarmee groene openbare ruimte toegevoegd. Wij zijn van mening dat hierdoor de beeldkwaliteit en gebruikskwaliteit van het gebied verder is toegenomen naar een passend stedenbouwkundig model. Dit document, de concept stedenbouwkundige visie, betreft onze ambitie.

In de volgende fase zal onze ambitie, en daarmee ook het programma en de bijbehorende aantallen, verder verfijnd worden.

Om galm en windhinder te voorkomen, dienen onderzoeken uitgevoerd te worden.

Dergelijke onderzoeken, en nog vele andere onderzoeken, zullen uitgevoerd worden in de uitwerking van de stedenbouwkundige visie tot een plan.

Verkeerskundig onderzoek

Een verkeerskundig onderzoek, en nog vele andere onderzoeken, zullen uitgevoerd worden in de uitwerking van de stedenbouwkundige visie tot een plan.

Langzaamverkeer verbinding met het Dorpshart verbeteren.

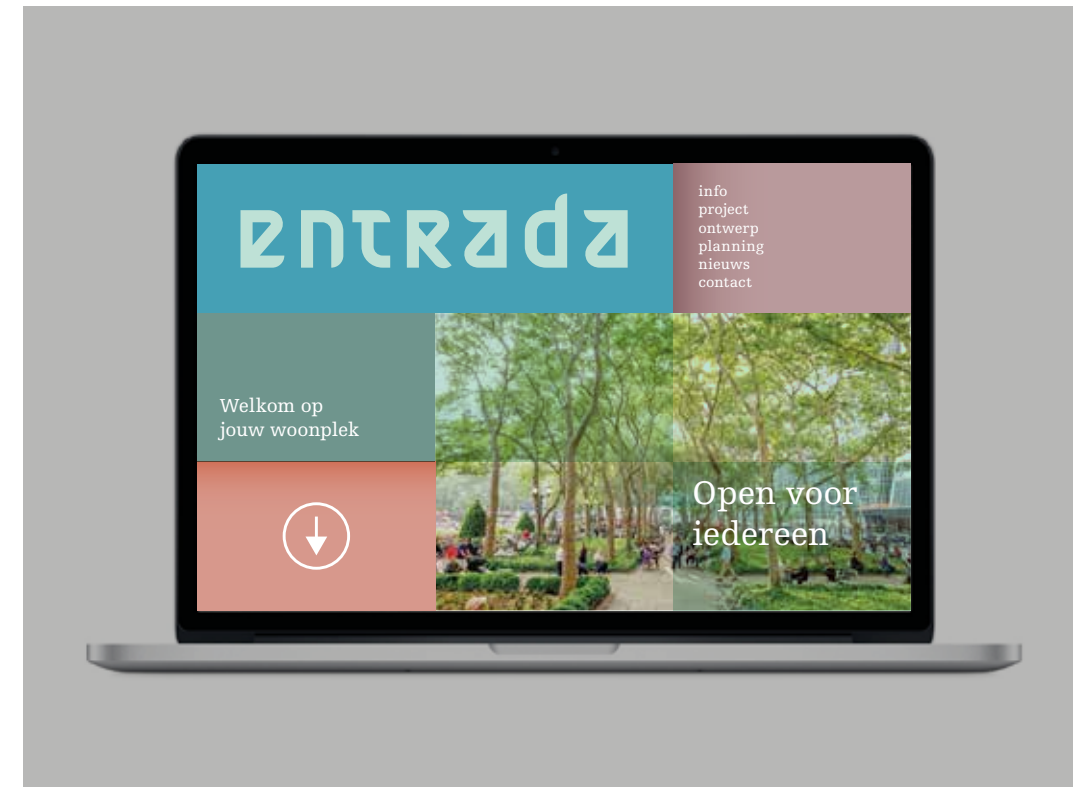
In overleg met de gemeente en de eigenaar van de Zonnehofflats wordt gekeken hoe de verbinding tussen Entrada en het Dorpshart verbeterd kan worden.

Omwonenden willen graag speeltoestellen en bomen in de openbare ruimte

Het centrale groene plein biedt voldoende ruimte voor sport- en spelvoorzieningen en groenvoorzieningen zoals bomen, grasvelden en bloemperken. In een volgende fase zal de openbare ruimte tussen de blokken en op het centrale plein verder ontworpen, ingedeeld en ingericht worden. Input van omwonenden zal (via het adviesteam, dan wel inloopavonden) meegenomen worden.

Nieuwe bewoners

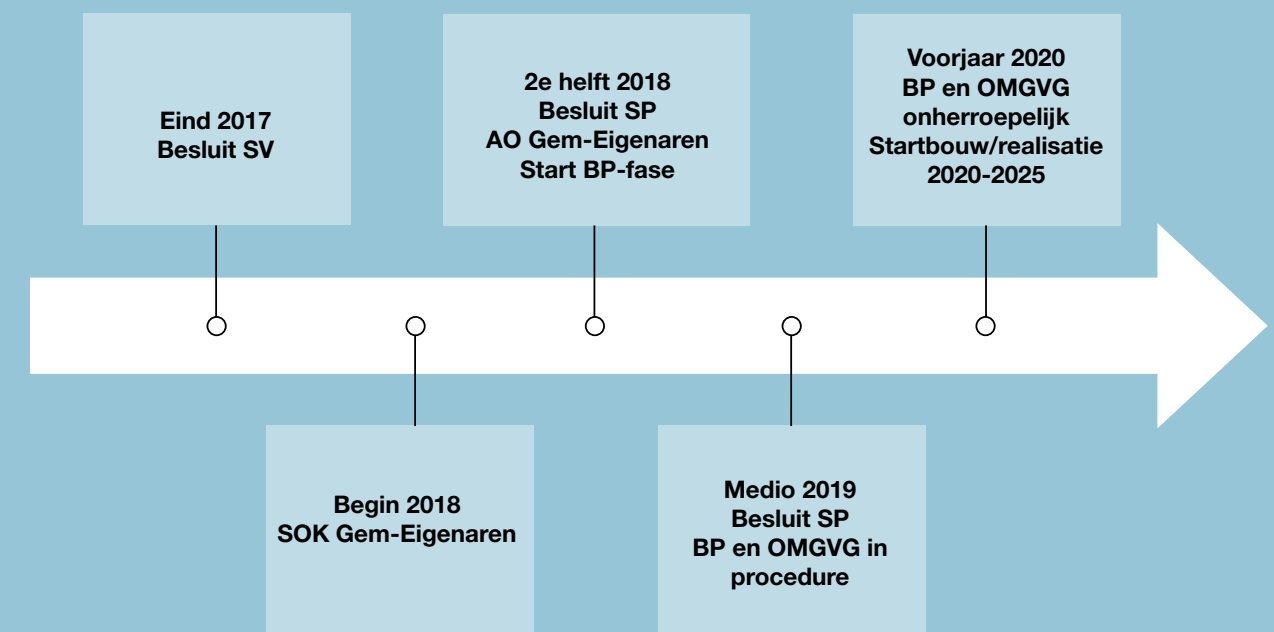
Naast het ontwerpen voor een bepaalde doelgroep, willen de eigenaren in het gebied graag in contact komen met de mogelijke toekomstige bewoners van Entrada. Mensen die geïnteresseerd zijn in wonen op Entrada zouden namelijk goed bij kunnen dragen in de verdere uitwerking van de stedenbouwkundige visie tot een stedenbouwkundig plan. Om de potentiële nieuwe huishoudens te leren kennen, creëren we een mogelijkheid op de nieuwe Entrada website om je in te schrijven. Geïnteresseerden kunnen zich onder andere aanmelden voor het adviesteam om mee te denken in de uitwerking van de visie.



Planning

Deze concept stedenbouwkundige visie zal in november in de Commissie Ruimte en in december in de gemeenteraadsvergadering besproken worden met als doel onze ambitie voor het gebied vast te stellen. Middels een Samenwerkingsovereenkomst (SOK) tussen de gemeente en de eigenaren in het gebied worden afspraken gemaakt over de vervolgfase. Na het vaststellen van de stedenbouwkundige visie, zal deze verder uitgewerkt worden tot een stedenbouwkundig plan. Ter afronding van de stedenbouwkundige plan fase wordt een anterieure overeenkomst opgesteld. Vervolgens zal worden gewerkt aan het wijzigen van het bestemmingsplan en het aanvragen van de omgevingsvergunning. Wanneer alles volgens planning verloopt, zal start bouw op zijn vroegst in 2020 kunnen plaatsvinden en de oplevering in 2025. Deze indicatieve planning is weergegeven in de tijd in het schema hiernaast.

Planning onder voorbehoud



Afkortingen
SV = stedenbouwkundige visie
SP = Stedenbouwkundig plan
BP = Bestemmingsplan
OMGVG = Omgevingsvergunning
AO = Anterieure overeenkomst
SOK = Samenwerkingsovereenkomst
Gem = Gemeente Ouder-Amstel

Van nu tot 2025

Van nu tot 2025 duurt nog best een tijdje. In de tussenliggende periode willen we van het nu nog eentonige kantorenpark een aantrekkelijk Entrada maken voor alle omwonenden. Middels buurt evenementen en het beschikbaar stellen van ruimtes op Entrada willen we Duivendrechters welkom heten op Entrada en de plek een prettige sfeer geven. Zo denken wij aan stoepkrijtwedstrijden, straatvoetbal toernooien en street food festivals maar ook evenementen of bijeenkomsten die Duivendrechtters zelf willen organiseren in één van de beschikbare ruimtes op Entrada. Zo zal Entrada van nu tot 2025 steeds meer veranderen in een plek voor alle inwoners van Duivendrecht en omgeving.





Bijlage

**Uitkomst maatschappelijk overleg
(separaat document)**

