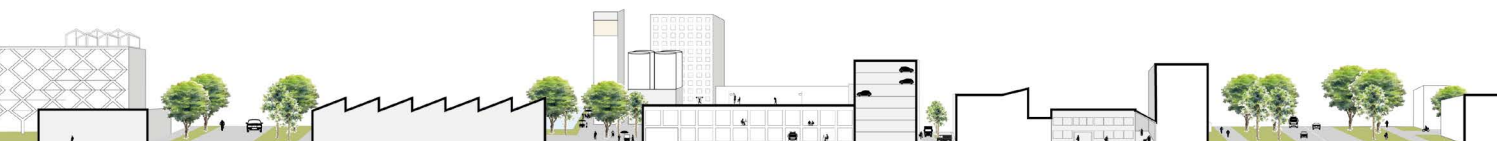
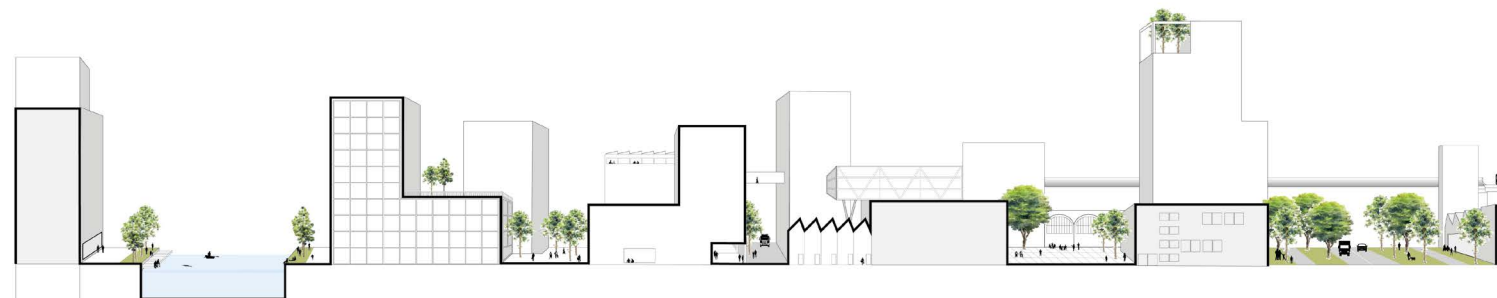
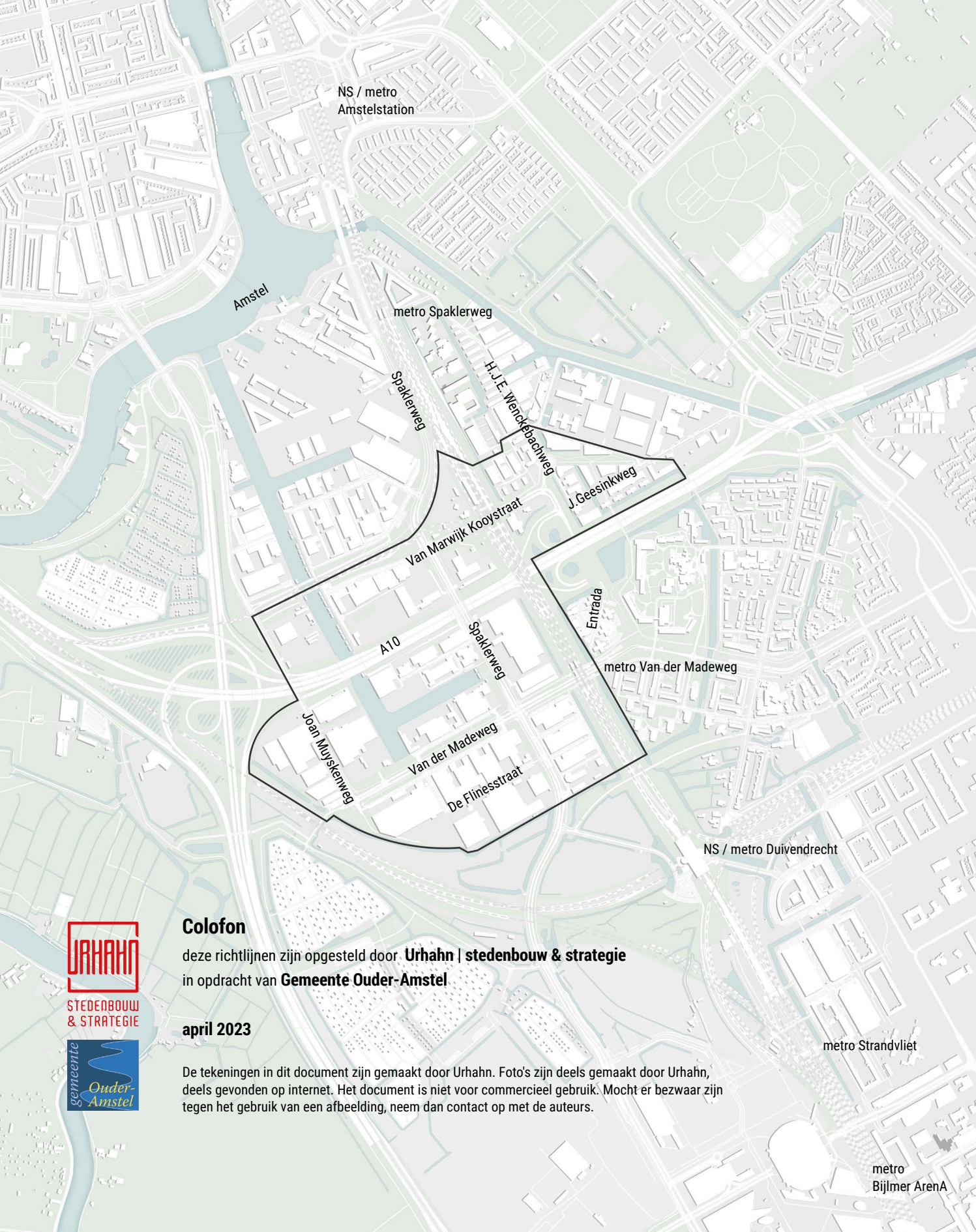


WERKSTAD OVERAMSTEL

Richtlijnen voor ontwikkeling 2023



WERKSTAD
OVERAMSTEL



NS / metro
Amstelstation

Amstel

metro Spaklerweg

Spaklerweg

H.J.E. Werckebachweg

J. Geesinkweg

Van Marwijk Kooystraat

A10

Spaklerweg

Entrada

metro Van der Madeweg

Joan Muislerweg

Van der Madeweg

De Flinsstraat

NS / metro Duivendrecht

metro Strandvliet

metro
Bijlmer ArenA



STEDENBOUW
& STRATEGIE



Colofon

deze richtlijnen zijn opgesteld door **Urhahn | stedenbouw & strategie**
in opdracht van **Gemeente Ouder-Amstel**

april 2023

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

WERKSTAD OVERAMSTEL

Richtlijnen voor ontwikkeling 2023

Inhoudsopgave

5	Inleiding
6	Stedelijke context
8	Een stevige positie in de Amstelcorridor
12	In de Werkstad
15	Deel 1 Richtlijnen
16	Van bedrijventerrein naar werkstad: principes duurzaam werk- en leefklimaat
20	Stedelijke verbindingen
22	Hoogteopbouw
26	Vergroening
28	Programma
38	Deel 2 Richtlijnen per deelgebied
42	Werkstad Zuid: economie voor de stad
48	Werkstad Noord: wonen en werken in hoge dichtheid
56	Weespertrekvaart: naar het water

INLEIDING

In 2019 zijn de Richtlijnen voor Ontwikkeling Werkstad OverAmstel vastgesteld. De Richtlijnen geven handvatten voor de transformatie van een werkgebied naar een gemengd stedelijk gebied. De richtlijnen bieden inzicht in de programma's en ruimtelijke randvoorwaarden die vanuit stedenbouwkundig oogpunt nodig zijn om het gebied te transformeren naar Werkstad OverAmstel (hierna Werkstad). De richtlijnen worden iedere 2 à 3 jaar getoetst op actualiteit. Deze versie is de actualisatie van 2023.

In 2019 is de eerste versie van de richtlijnen vastgesteld. Op diverse punten, zoals parkeren en duurzaamheid, is het beleid inmiddels vernieuwd. Voor diverse deelgebieden zijn er ruimtelijke studies verricht en plannen gemaakt. Dit leidt hier en daar tot nieuwe inzichten over de ruimtelijke mogelijkheden. Daarnaast blijkt uit de praktijk dat het nodig is om een aantal zaken aan te passen of duidelijker op te schrijven. Ook is het wenselijk om de ruimtelijke eisen uit het Beeldkwaliteitsplan (vastgesteld 2021) en de visie op commerciële en maatschappelijke voorzieningen in de richtlijnen op te nemen. Tot slot lijkt de markt voor kantoren te stabiliseren en de vraag naar woningen alleen maar toe te nemen, wat aanleiding geeft om het programma op bepaalde delen bij te stellen.

Voor Werkstad Zuid zijn er op dit moment een aantal onzekerheden die belangrijk zijn voor de toekomstige ontwikkelingen.

Belangrijkste is de verwachte herziening van de LIB4 contour van Schiphol, waardoor hier mogelijk in de toekomst woningbouw mogelijk wordt. Daarnaast is de komst van een nieuwe afslag van de snelweg (de A2-entree) onzeker. In deze actualisatie wordt met deze aspecten al zo goed mogelijk rekening gehouden.

Ruimtelijk economische visie: naar een gemengd stedelijk gebied

Werkstad OverAmstel vervult een belangrijke rol voor de stad, als schakel in het economische stelsel. Bedrijven voor wie de stad onbetaalbaar of onbegaanbaar is geworden, van garagebedrijf tot bezorgservice, worden hier gecombineerd met creatieve industrie en ICT. Deze mix kan ten noorden van de A10 worden verrijkt met wonen, zo stelt de visie. Werkstad OverAmstel wordt een gebied waarin openbaar vervoer en fiets centraal staan. De Werkstad biedt daarvoor genoeg aanleiding: metrohaltes op loopafstand en aantrekkelijke woon- en groengebieden op fietsafstand.

Richtlijnen voor Ontwikkeling

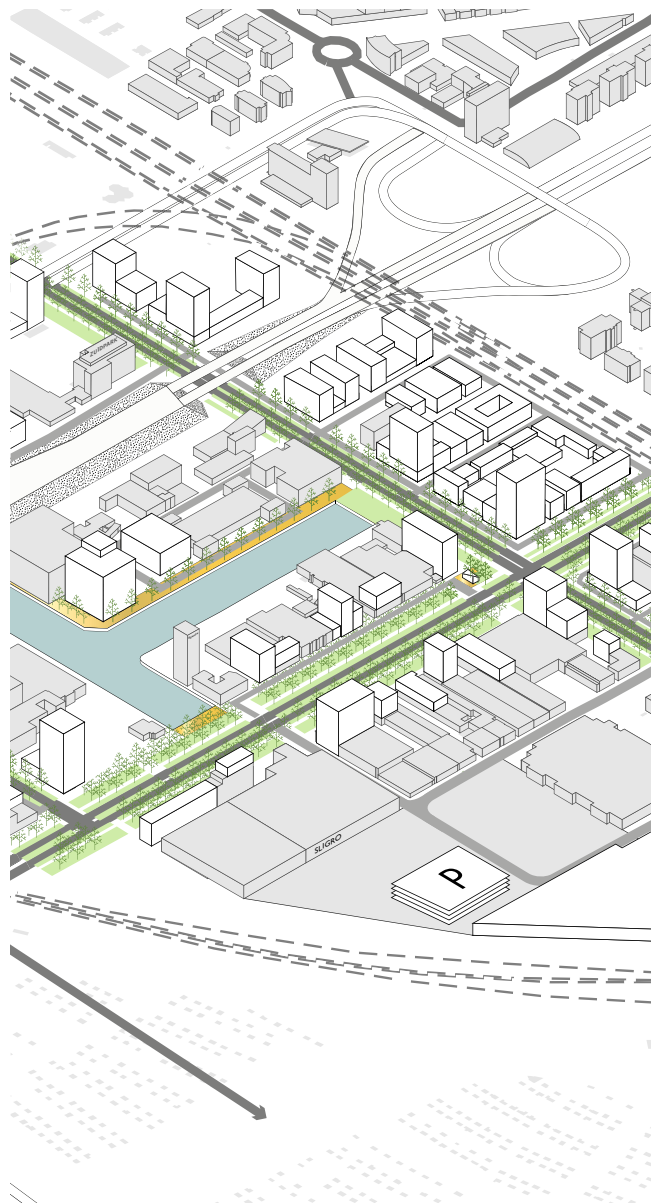
Ook in deze geactualiseerde Richtlijnen worden handvatten gegeven voor de transformatie van het werkgebied naar een gemengd stedelijk gebied. De richtlijnen geven inzicht in welke programma's, bouwhoogtes endichtheden, vanuit stedenbouwkundig oogpunt, maximaal wenselijk zijn om het gebied te transformeren naar Werkstad OverAmstel. Deze transformatie blijft een continu proces, dat vraagt om afstemming en samenwerking: met grond- en vastgoedeigenaren, bedrijven, bewoners, Amsterdam en de regio.. Sinds 2019 zijn diverse onderzoeken gedaan zowel voor concrete ontwikkelplannen als voor de Werkstad als geheel, onder meer naar geluid, verkeer en voorzieningen. De uitkomsten hiervan zijn voor zover mogelijk meegenomen in deze actualisatie. Aanvullend onderzoek voor individuele ontwikkelingen zal echter nodig blijven en bepalend zijn voor het definitief te realiseren volume en programma.

Beleid Werkstad OverAmstel

De Ruimtelijk economische visie, de Richtlijnen en het Beeldkwaliteitsplan vormen samen het ruimtelijk beleid voor de transformatie naar Werkstad. Het Beeldkwaliteitsplan is in december 2021 vastgesteld en bevat naast bepalingen over het uiterlijk en materialisering van de bebouwing, ook randvoorwaarden over het minimale percentage van een kavel dat onbebouwd moet blijven ten behoeve van groen. Hiermee vormen deze zaken een aanvulling op de ruimtelijke richtlijnen. Voor de volledigheid en bruikbaarheid zijn ze daarom één op één overgenomen in deze versie.

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

Het proces van transformatie neemt een langere tijd in beslag. Dat betekent dat de transformatie aan verschillende marktomstandigheden en economische conjunctuur onderhevig is. Daarom zullen we het ruimtelijk beleid eens in de twee à drie jaar blijven toetsen en zo nodig actualiseren.



STEDELIJKE CONTEXT

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

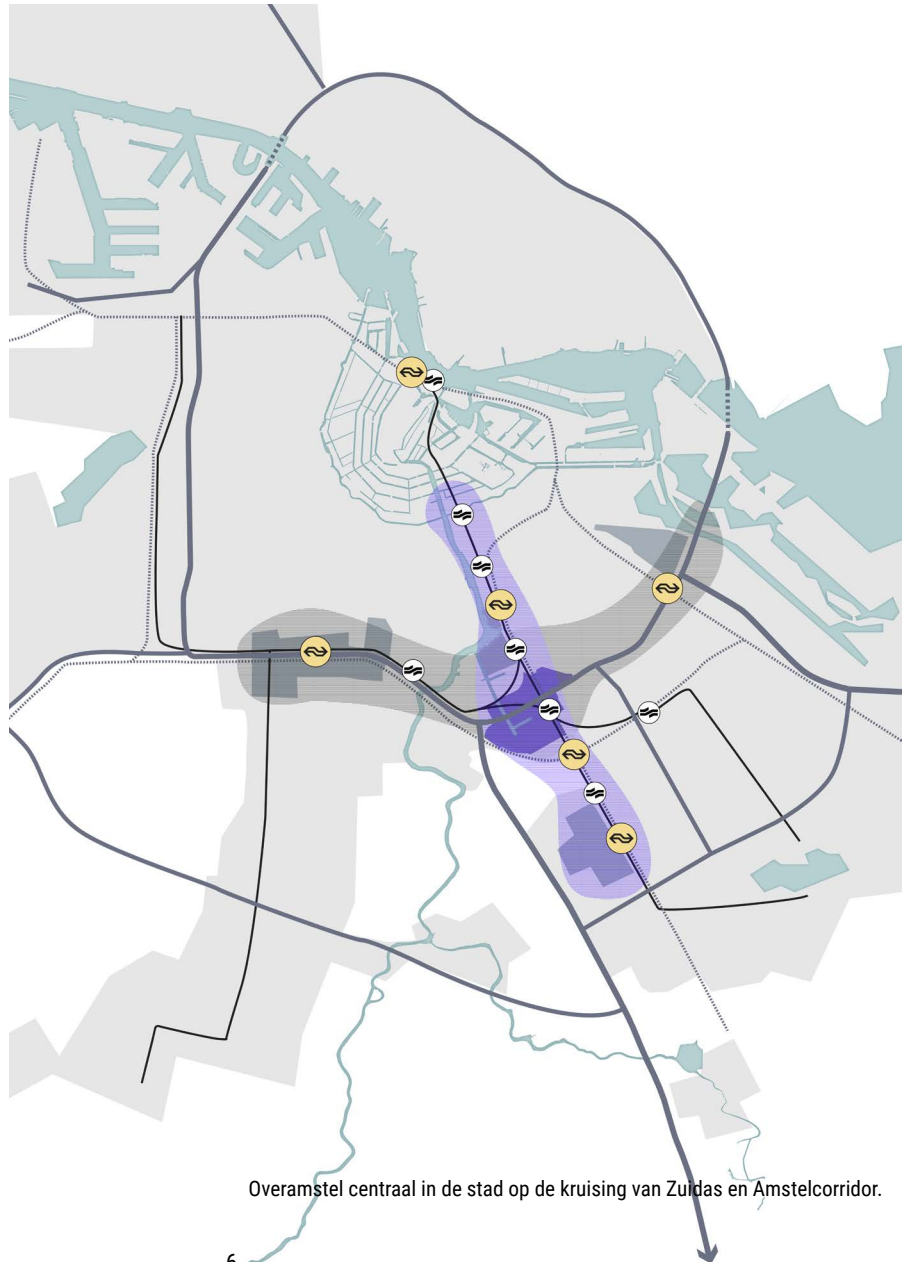
Amstelcorridor ontmoet Zuidas

De stadsas Wibautstraat-Amstelstation-Spaklerweg-Holterbergweg ontwikkelt zich tot de knowledge mile van Amsterdam, een hoogstedelijke as waar wonen, werken, onderwijs en voorzieningen stedelijkheid maken. De metrolijn zorgt voor optimale bereikbaarheid op stedelijke en regionale schaal. De A10 en het spoor vormen de ruggengraat van de Zuidas, met internationale topkantoren op steenworp afstand van Schiphol. In Overamstel worden deze twee kwaliteiten gecombineerd met bedrijvigheid: een stedelijke mix met een ruig randje.

Kenmerkend voor de Werkstad is de hyperbereikbaarheid op alle niveaus:

- Regionaal - op de as Amsterdam-Utrecht met een afslag aan de A2/A10 en tussen de stations Amsterdam Amstel en Duivendrecht.
- Stedelijk - aan de A10 en met de metrohaltes Overamstel, Spaklerweg en Van der Madeweg.
- Lokaal - met de auto of fiets vanuit Amsterdam, Duivendrecht, Ouderkerk aan de Amstel en Diemen.

Wat ontbreekt is het schaalniveau van de voetganger, met korte lijnen naar de metro en aantrekkelijke, veilige routes voor langzaamverkeer, los van de autowegen.



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



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

EEN STEVIGE POSITIE IN DE AMSTELCORRIDOR

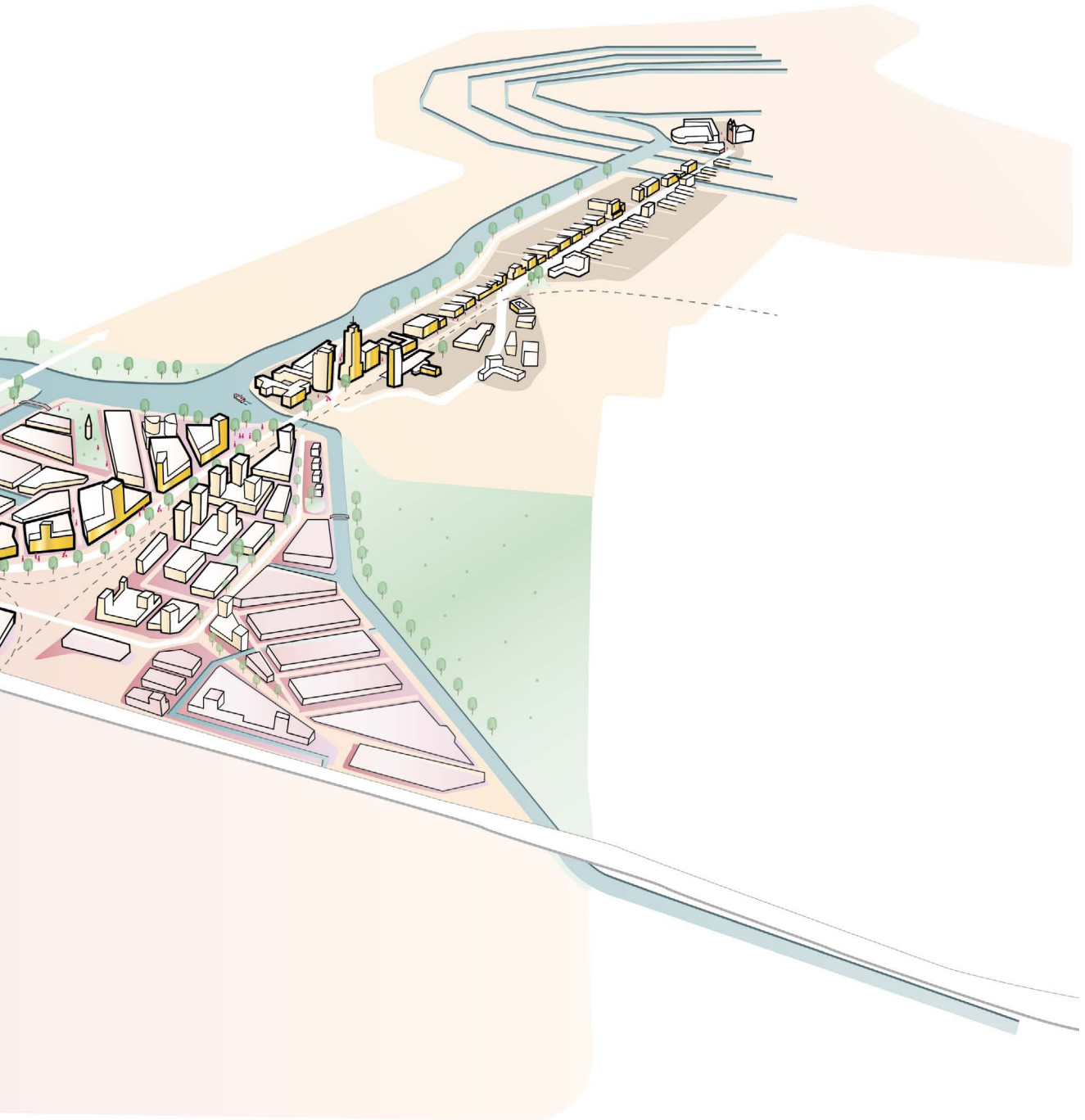
De Amstelcorridor heeft een eigen gezicht in Amsterdam: de Wibautstraat en het Amstelstation zijn hoogstedelijk met een mix van werken, hoger onderwijs en wonen. Stedelijke blokken, brede stoepen, de snelheid van fiets en auto sluiten aan bij het beeld: metropolitane diversiteit en dynamiek.

Amstelcorridor: metropolitane kwaliteiten

De kop van de Amstel met het Amstelkwartier is ontwikkeld tot een aantrekkelijk woongebied, de hoogstedelijke variant van de Rivierenbuurt. Park Zomerlust is een populaire plek aan het water, die vooral zomers druk wordt bezocht. Aan de andere kant van het spoor liggen het Bajeskwartier en Weespertrekvaart, met een grote diversiteit aan woningen en voorzieningen zoals een middelbare school en cultuur.

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

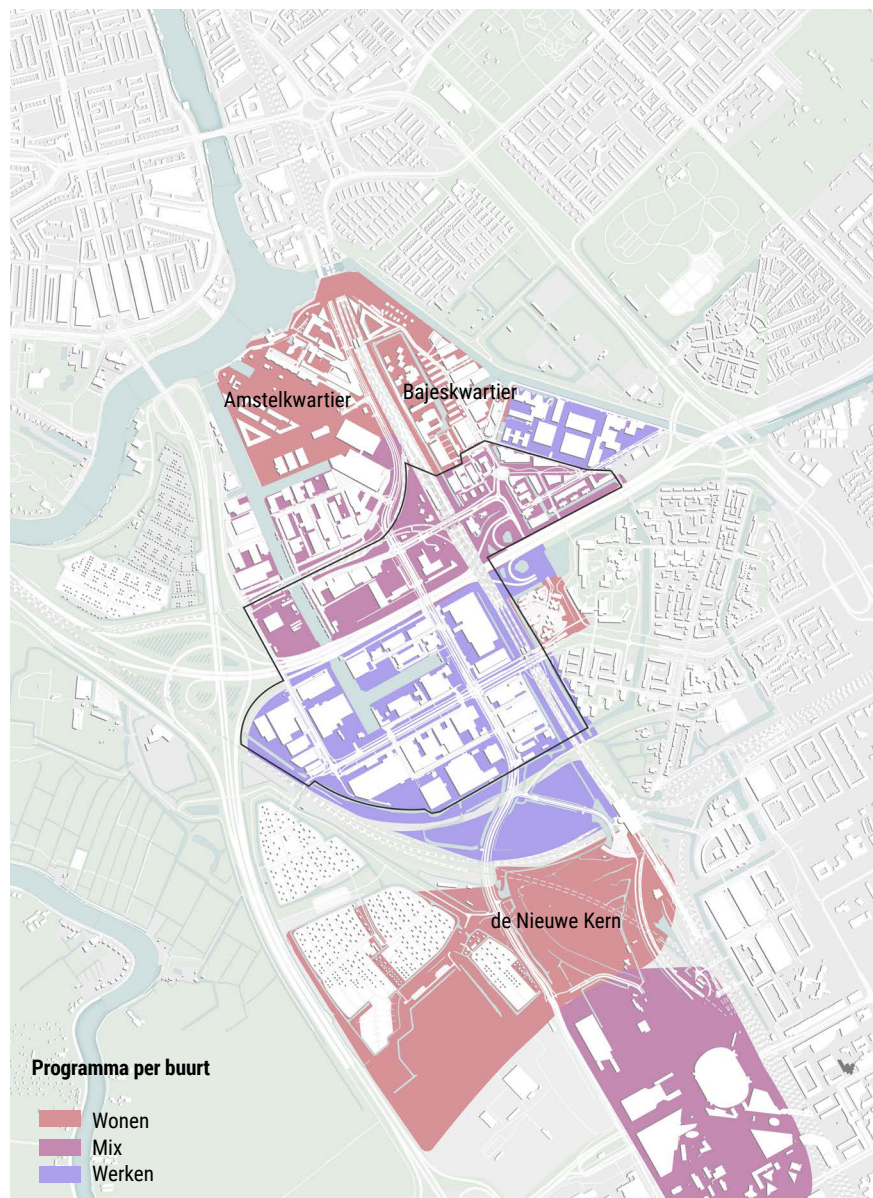




Transformatie in de Amstelcorridor

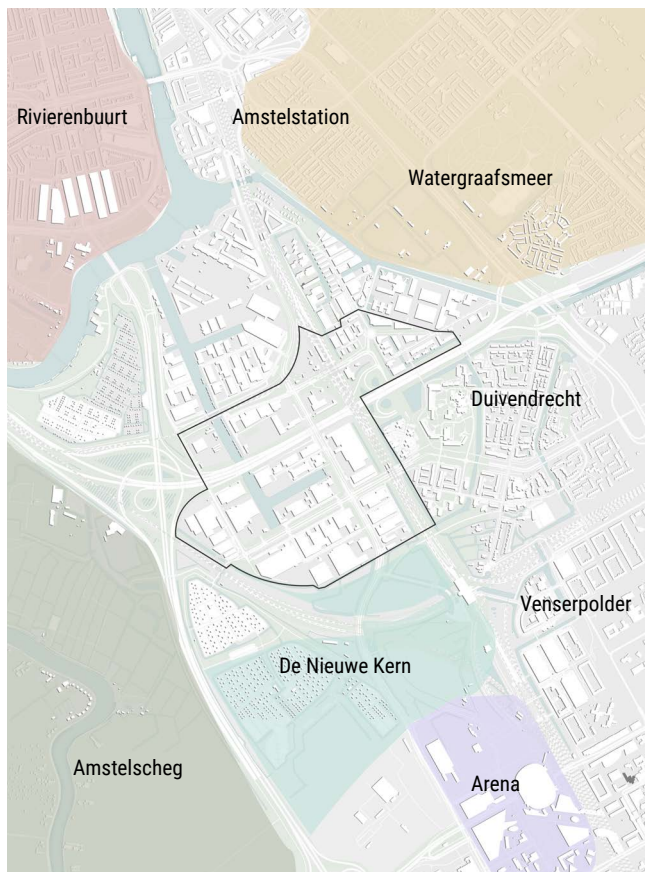
De stad rukt op aan beide kanten van de Werkstad: transformatie naar wonen in het Amstelkwartier en aan de Weespertrekvaart, ontwikkeling van De Nieuwe Kern aan de zuidzijde. Tegelijk blijft deze plek perfect geschikt voor economie voor de stad in verschillende sectoren, van autohandel tot horeca.

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



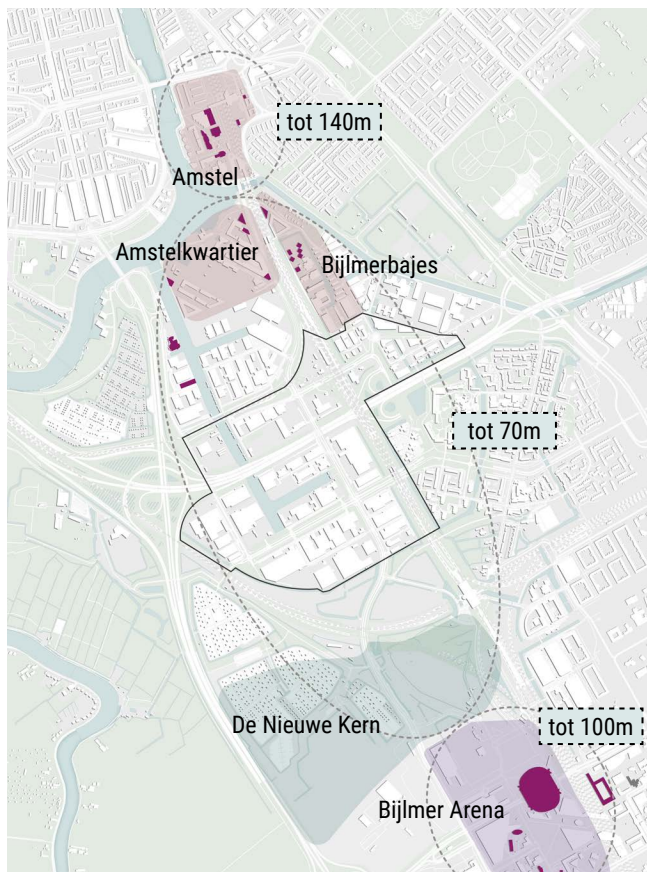
Verbinden met omliggende buurten

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



Hoogbouw

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

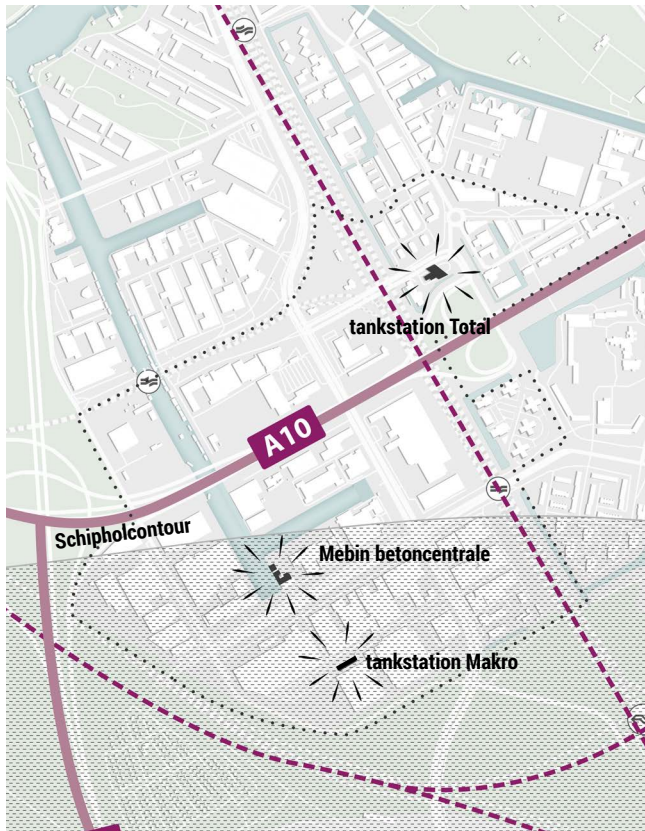


IN DE WERKSTAD

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

Milieuzonering

In het gebied zijn diverse bronnen aanwezig die woningbouw beperken. Geluidhinder van snelweg en spoor is (deels) oplosbaar met ontheffing en maatregelen aan het gebouw. De aanliegroutes van Schiphol zorgen nu nog voor een harde belemmering. Door stillere vliegtuigen en minder vluchten kunnen de contouren in de toekomst mogelijk kleiner worden. Ook bedrijfslawai op het gezoneerde industrieterrein, zoals dat van de betoncentrale, kan op termijn verminderen of verdwijnen.



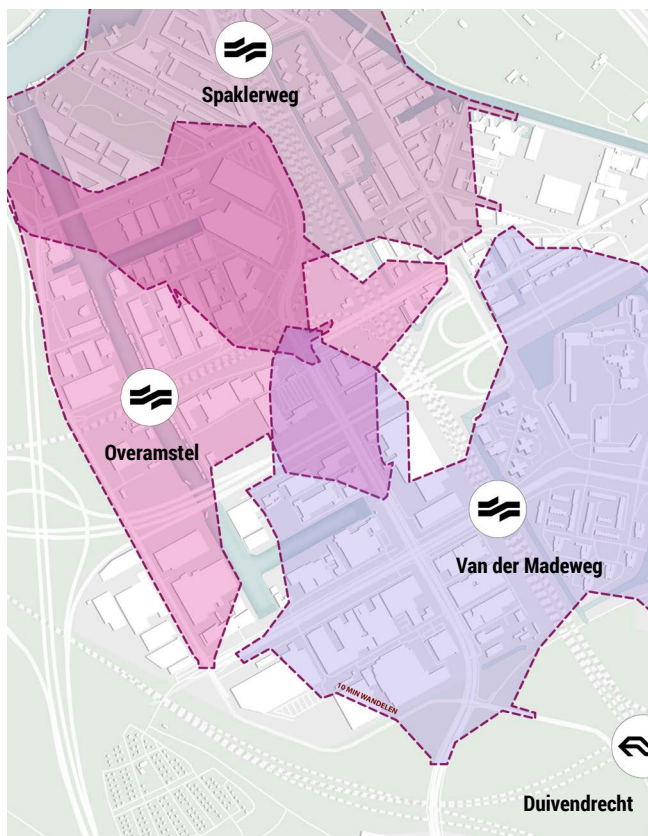
Grofmazig stratenpatroon

In de Werkstad is het terrein grotendeels uitgegeven; er zijn naast de doorgaande wegen nauwelijks straten. Bij gebiedsontwikkeling zullen daarom, naast gebouwen, ook altijd straten, verblijfsplekken en groen moeten worden toegevoegd. Daarnaast zijn er een aantal missing links in de openbare ruimte, zoals verbindingen over de A10 en over de Duivendrechtsevaart.



OV bereikbaarheid

Door de aanwezigheid van drie metrohaltes is de bereikbaarheid met openbaar vervoer goed. De treinstations Amstel en Duivendrecht liggen vlak buiten het gebied. Onderstaand beeld geeft aan welke gebieden te bereiken zijn op 10 minuten lopen vanaf een metrohalte. De aanwezigheid van een grofmazig stratenpatroon maakt dat dit een grillig patroon oplevert. Door verbetering van de verbindingen voor langzaam verkeer neemt de bereikbaarheid toe, bijvoorbeeld onder de A10 langs de Duivendrechtsevaart.



Water- en groenstructuur

De Amstel en de industriële vaarten zijn belangrijke kwaliteiten. De Duivendrechtse vaart kan zich ontwikkelen tot de plek om te verblijven, fitnesssen, wandelen en roeien. De woonboten ten zuiden van de A10 worden verplaatst naar de kade bij de Pieter Braaijweg om de koppen van de vaart vrij te maken. De taluds van snelweg en rail kunnen als schegprikkers het groen van de Amstelscheg naar binnen halen. De Van der Madeweg biedt kansen voor vergroening, sport en/of recreatie.



DEEL 1

RICHTLIJNEN

De basis van de richtlijnen wordt gevormd door zes principes voor een duurzaam werk- en leefklimaat. Deze principes geven richting aan de transformatie van het bedrijventerrein Amstel Businesspark-Zuid naar de Werkstad met leefkwaliteit. Dit is vertaald naar: stedelijke verbindingen, hoogteopbouw, vergroening en programma.

VAN BEDRIJVENTERREIN NAAR WERKSTAD

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

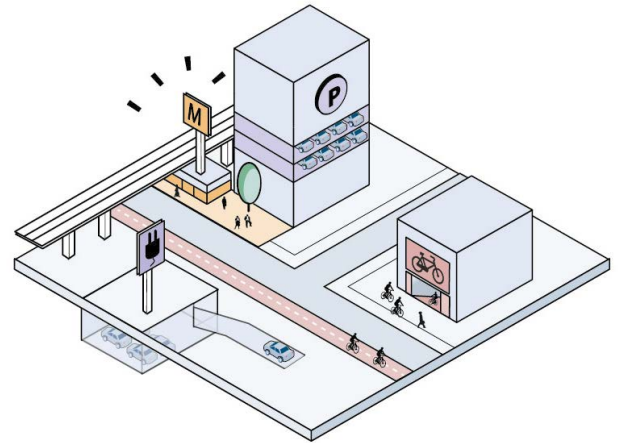
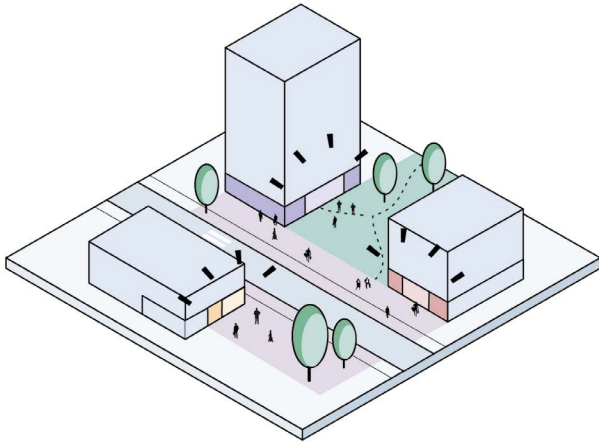
Wisselende dynamiek in de ontwikkeling

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

Zes principes, passend bij de ontwikkeling

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

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



1. Activeer de openbare ruimte en organiseer interactie

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

2. Werk aan innovatieve mobiliteit

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



Samen buiten lunchen bij Hellofresh aan de Spaklerweg.



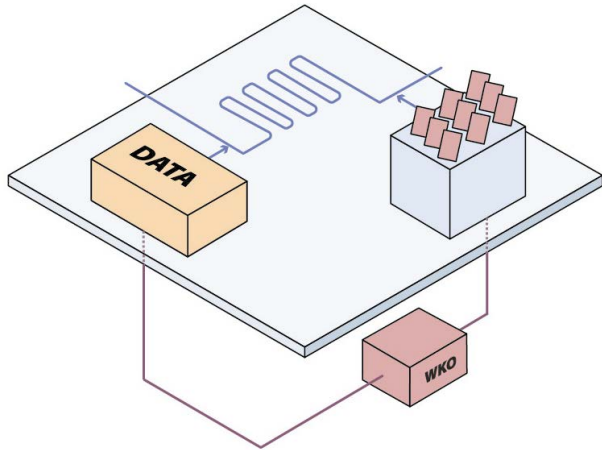
Wibautstraat: metro en auto en fiets zorgen voor bovenstedelijke bereikbaarheid.

Hoe?

- programmering > blz. 28
- onderling afstemmen van de programmering van de plint
- inrichting van de openbare ruimte gericht op leefkwaliteit > blz. 26

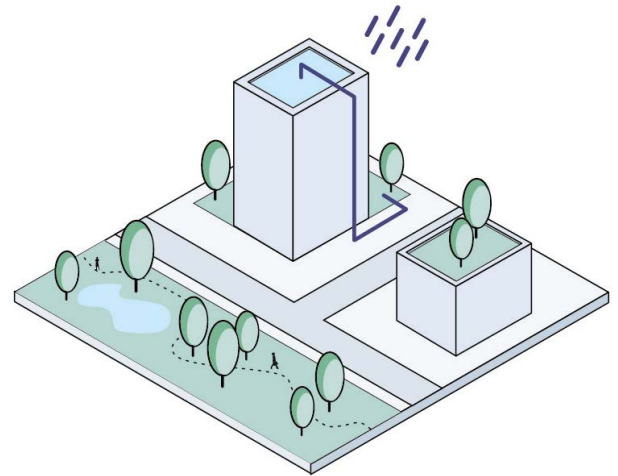
Hoe?

- openbare ruimte rond metrohaltes verbeteren en rond metrohaltes hoger bouwen > blz. 20/22
- rond metrohaltes stedelijk programmeren > blz. 28
- opstellen mobiliteitsplan bij ontwikkeling
- principes voor goede inpassing van parkeren > blz. 39



3. Werk aan fossielvrije energievoorziening

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



4. Maak leefbare en klimaatadaptieve openbare ruimte en gebouwen

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



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



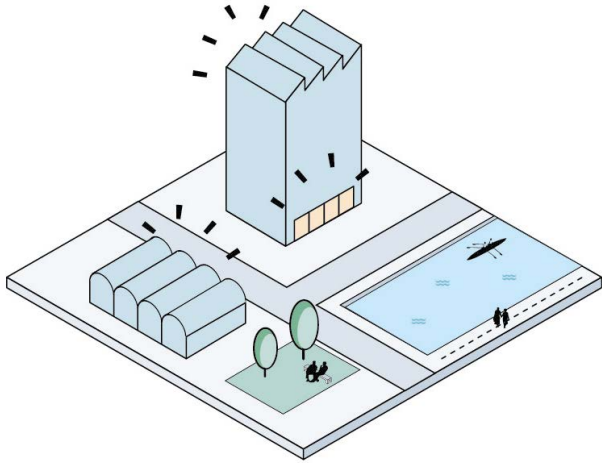
Park Somerlust: verblijven en hoogwaardig groen.

Hoe?

- regels voor open ruimte en volle grond op de kavel > blz. 26
- duurzaamheidsbeleid gemeente Ouder-Amstel
- de ondergrond (kabels en leidingen) is een potentieel knelpunt in de Werkstad door de aanwezigheid van veel hoofdleidingen > duurzaamheidsbeleid ten aanzien van energievoorziening

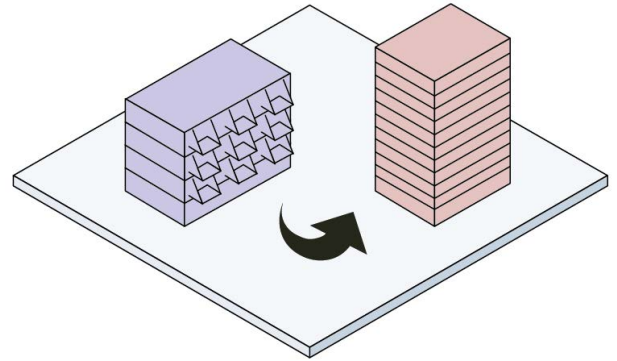
Hoe?

- regels voor open ruimte en volle grond op de kavel > blz.26
- zorgdragen voor behoud van bestaande bomen
- duurzaamheidsbeleid gemeente Ouder-Amstel met betrekking tot klimaatadaptatie en natuurinclusiviteit



5. Bouw aan een leesbare en afwisselende stad

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



6. Ontwikkel flexibele en robuuste gebouwen

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



Hoogbouw Amstelkwartier: nieuwe herkenningspunten in het stedelijk weefsel.



Danzigerkade: werkgebouwen die eenvoudig naar wonen getransformeerd kunnen worden.

Hoe?

- heldere hoofdstructuur openbare ruimte > blz. 20
- zichtbaar maken van het water > blz. 20
- positionering van hoogte accenten > blz. 22
- uitstraling naar de omgeving op verschillende niveau's door stapeling > BKP

Hoe?

- werken aan een goede stedelijke programmamix > blz. 28
- bij nieuwbouw van kantoren en hotels transformatie opties inbouwen: vrij indeelbare ruimtes, balkons
- duurzaamheidsbeleid gemeente Ouder-Amstel mbt circulariteit en materiaalgebruik

STEDELIJKE VERBINDINGEN

Het gebied is op dit moment beperkt toegankelijk: naast de hoofdwegen zijn er nauwelijks straten. Om het gebied deel uit te laten maken van de stad en intern beter te verbinden zijn meer straten nodig, meer adressen, meer groen. De omgeving van de metrohaltes moet worden opgeknapt. De hoofdinfrastructuur vormt het basisraamwerk, daarnaast is verfijning van het raamwerk op privé terrein noodzakelijk.

Hoofdinfrastructuur

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

De volgende routes komen daarbij:

- Joan Muyskenweg doorgetrokken naar de Spaklerweg, straks via de Utrechtse brug verbonden met de Rivierenbuurt
- Amstelstroomlaan, die Overamstel en Weespertrekvaart met elkaar gaat verbinden.
- De Van der Madeweg is nu een breed autoprofiel, er wordt onderzocht of deze kan vergroenen.
- Onderzoek verbinding naar de Nieuwe Kern langs de volkstuinten.

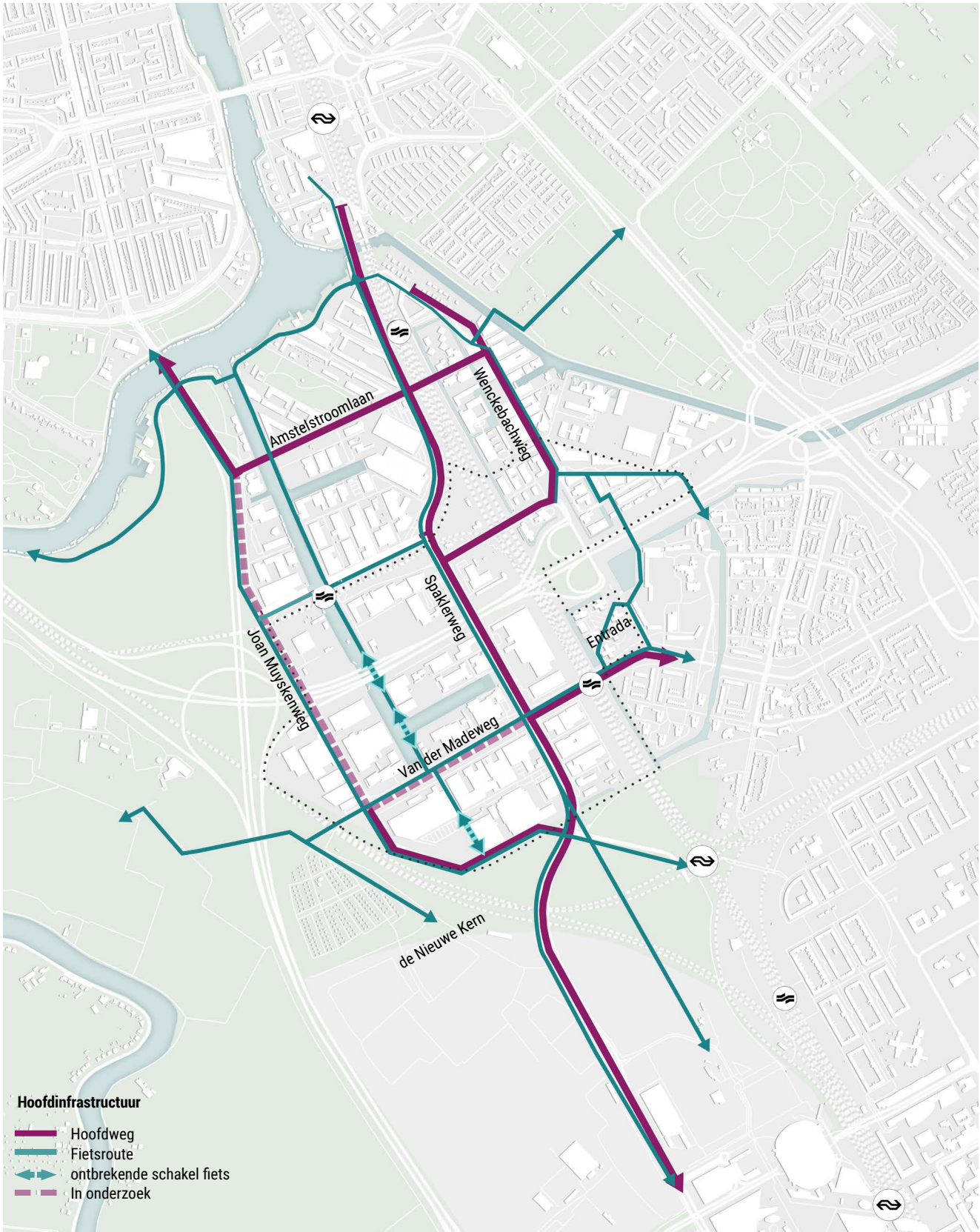
Langeafstandsfietsroutes

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

Tussen Weespertrekvaart en Duivendrecht, aan de oostzijde van het spoor, liggen twee fietstunnels onder de A10. De uitstraling en gevoel van sociale veiligheid is slecht, ook op de aansluitende routes. In Weespertrekvaart- Zuid worden bij gebiedsontwikkeling de fietsroutes langs woningbouwontwikkelingen gelegd om de sociale veiligheid te verbeteren. Aan de zuidzijde van de A10 is de ontwikkeling van Entrada een kans om de fietsroutes te verbeteren.

Metrohaltes

Naast de stadsstraten is de omgeving van de beide metrostations essentieel. De omgeving van halte Van der Madeweg is al verbeterd. Bij metrohalte OverAmstel zijn plannen om zowel het station zelf als de omgeving ingrijpend aan te pakken.



HOOGTEOPBOUW

Ruimte in de stad is schaars en verdichting van de werkgebieden en het mengen met wonen ligt voor de hand. Hoogteaccenten variëren in hoogte, niet overal mag hoog gebouwd worden.

Basishoogte 18 meter

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

Aan de straat ervaar je overwegend de basishoogte: tenminste 50% van de gevel is maximaal 18 meter hoog. Hogere delen staat haaks op de straat.

Richtlijnen basishoogte

- De basishoogte bedraagt maximaal achttien meter.
- De basishoogte beslaat maximaal vijf verdiepingen, minder verdiepingen mag.
- Een setback van een toren telt niet als basishoogte.

Hoogte accenten

Naast de basishoogte zijn accenten mogelijk. De hoogte van de accenten is afhankelijk van de locatie. In de Werkstad zijn de locaties rond de metrohaltes het meest geschikt voor verdichting. Niet alle functies zijn geschikt om gestapeld te bouwen. Met name wonen, kantoren en hotels kunnen de lucht in. Werkfuncties vragen om grotere vloeren en zijn beperkt stapelbaar.

Een hoogte accent van 70 meter betekent dat de hoogste toren maximaal 70 meter is. In de compositie wordt gezocht naar afwisseling in hoogtes. Accenten vormen geen poorten en staan niet op zichtlijnen.

Richtlijnen hoogte accenten

- Torens tussen vijfendertig en vijftig meter hebben een footprint van maximaal 800m².
- Torens tussen vijftig en zeventig meter hebben een footprint van maximaal 600m².
- Torens wisselen in hoogte.
- Voor de deelgebieden Werkstad Noord en Weespertrekvaart zijn de hoogte accenten aangegeven, zie de kaarten op blz. 57 en 65.

18-35 meter

Ten zuiden van de A10 is het werken leidend. Hoogte accenten zijn hier maximaal 35 meter hoog. De footprint van hoogte accenten tot 35 meter is vrij, maar volumes tussen de 18 en 35 meter vormen geen doorgaande wanden aan de straat.


35-50 m


In Werkstad Zuid rondom de metrohaltes en rond de Duivendrechtsevaart en in Weespertrekvaart ten oosten van de Wenckebachweg zijn hoogte accenten tot 50 meter toegestaan. Tussen vijfendertig en vijftig meter mag het vloeroppervlak maximaal 800 m² zijn.


50-70 m


In Werkstad Noord zijn accenten tot 70 meter toegestaan. In Weespertrekvaart loopt de bouwhoogte af richting het water. Hier zijn hoogteaccenten tot 70 rond het spoor mogelijk omdat dit goed aansluit bij de ontwikkelingen in het Amsterdamse deel van Weespertrekvaart. Tussen vijftig en zeventig meter mag het vloeroppervlak maximaal 600 m² zijn.


Kaart hoogte accenten

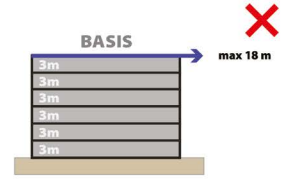
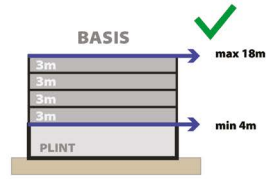
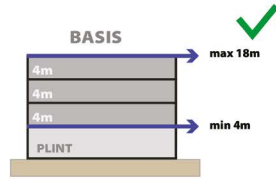
 hoogte accenten max. 70 m.

 hoogte accenten max. 50 m.

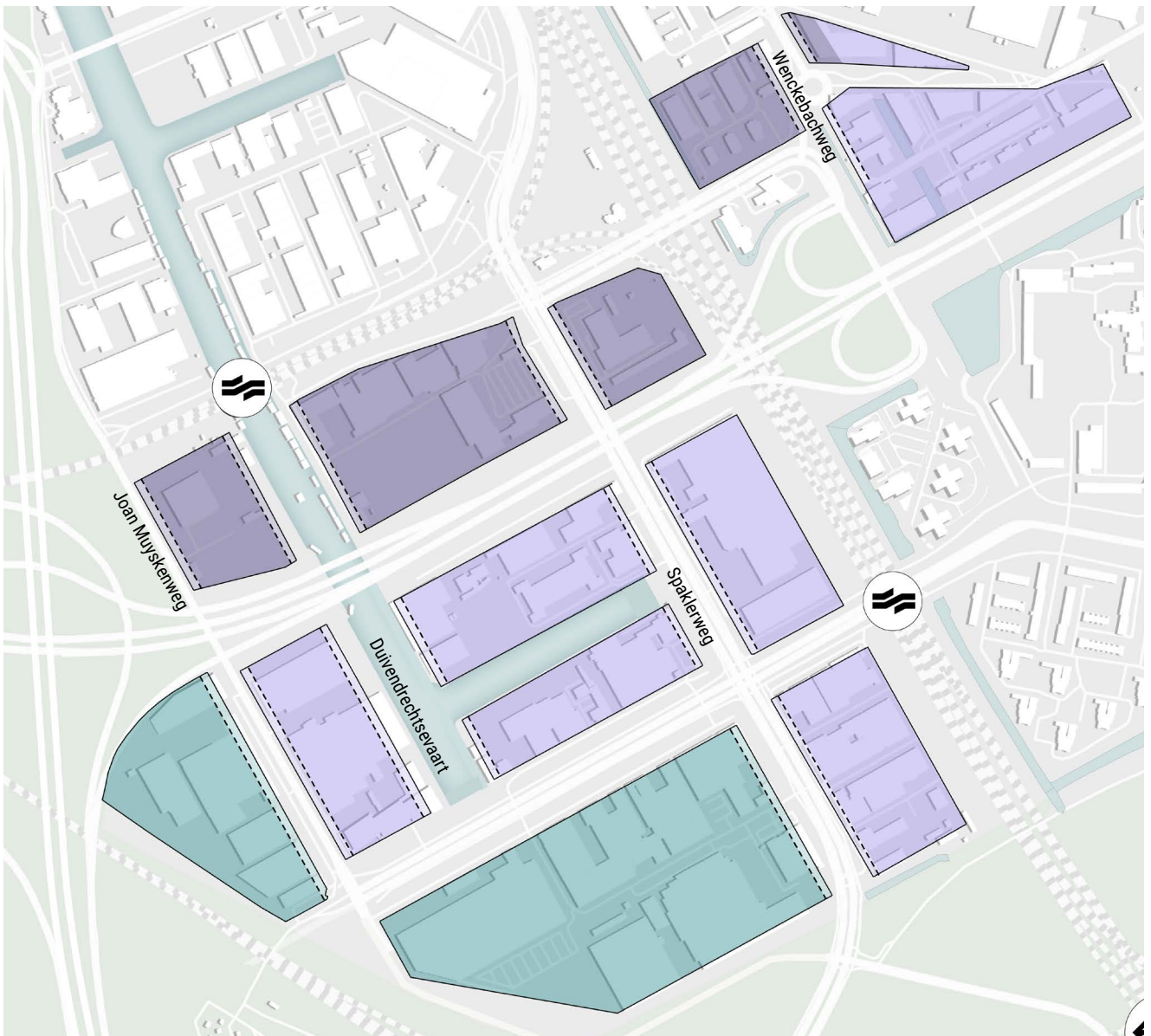
 hoogte accenten max. 35 m.

 10 m. setback voor bebouwing
boven de boven 35 m.

 metrohalte



basis hoogte van 18 meter



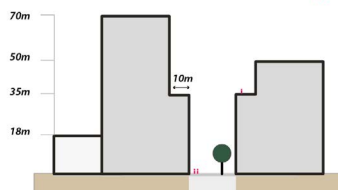
Afwisseling van hoogtes

Om de menselijke maat te behouden vormen gebouwdelen hoger dan 18 meter geen lange wanden aan de straat. Hogere gebouwdelen staan haaks op de straten. Langs de A10 maken we een uitzondering, hier zijn langere wanden tot vijfendertig meter hoogte wel mogelijk: de snelheid en ruimtebeleving zijn hier anders en met een hogere basis kan meer gezicht naar de snelweg worden gemaakt. Dit is bijvoorbeeld te zien bij G-Star.

Torens staan niet direct naast elkaar en worden afgewisseld met lagere gebouwdelen. Torens wisselen in hoogte en krijgen een goed adres aan de straat.

Setback

Langs de Duivendrechtsevaart, Joan Muyskenweg, Wenckebachweg en de Spaklerweg staat verblijfskwaliteit centraal. Er is om die reden een zone van tien meter aangegeven waar de hoogteaccenten terug liggen. Vanaf vijfendertig meter hoogte hebben torens een setback van tien meter, zodat ze niet direct aan de straat staan. Zo wordt windhinder en schaduwwerking tegen gegaan.



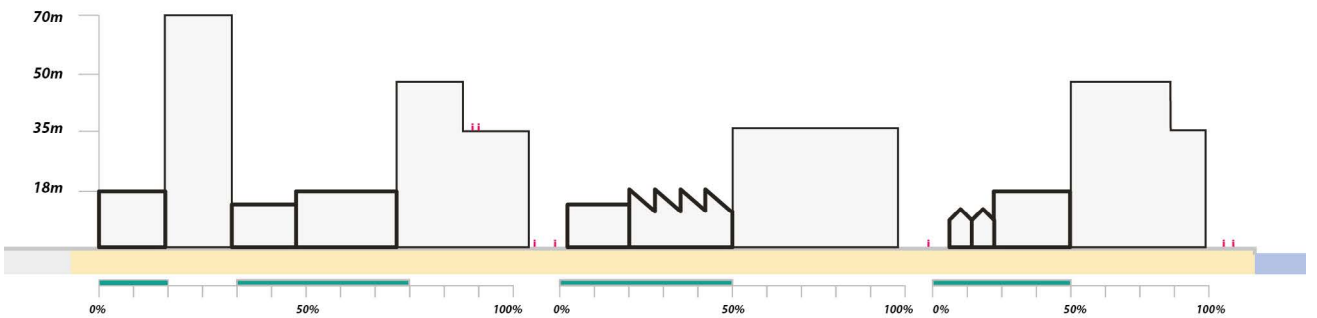
setbacks (van min. 10m) vanaf 35m hoogte aan de aangegeven straten

Richtlijnen wandvorming

- Aan de straat is tenminste 50% van de straatwand maximaal 18 meter hoog. Dit wordt gemeten per aaneengesloten bouwdeel. Straatopeningen tellen niet mee als laag deel.
- Hoog en laag wisselen elkaar af.
- Hogere gebouwdelen staan met de korte zijde aan de straat om hoge doorgaande straatwanden te voorkomen.
- Torens krijgen een goed adres aan de straat en hebben een setback aan de hoofdstraten om windhinder op straat tegen te gaan.



afwisseling van hoogtes: er is steeds sprake van een lager deel tussen hogere delen, delen hoger dan 18 meter staan met de korte kant aan de straat



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

VERGROENING & WATERBERGING

Er is weinig openbare ruimte in de Werkstad. Op de kavels is ruimte nodig voor vergroening, klimaatadaptatie en natuurinclusiviteit. Afhankelijk van de kavelmaat is een deel van de kavel onbebouwd. De helft daarvan is volle grond, dus niet onderkelderd, zodat er volwaardige bomen kunnen groeien en regenwater kan inzijgen. Om wateroverlast te voorkomen kan de openbare ruimte bij nieuwe ontwikkelingen tenminste 75 mm regenwater per uur verwerken en kunnen nieuwe gebouwen minimaal 60 mm regenwater per uur verwerken. De eisen voor onbebouwde ruimte zijn afhankelijk van de kavelmaat en verschillen per deelgebied.

gehele Werkstad

kaveloppervlak < 500 m²

100% bebouwen mogelijk



kaveloppervlak tussen 500-1000 m²

> 10% onbebouwde ruimte

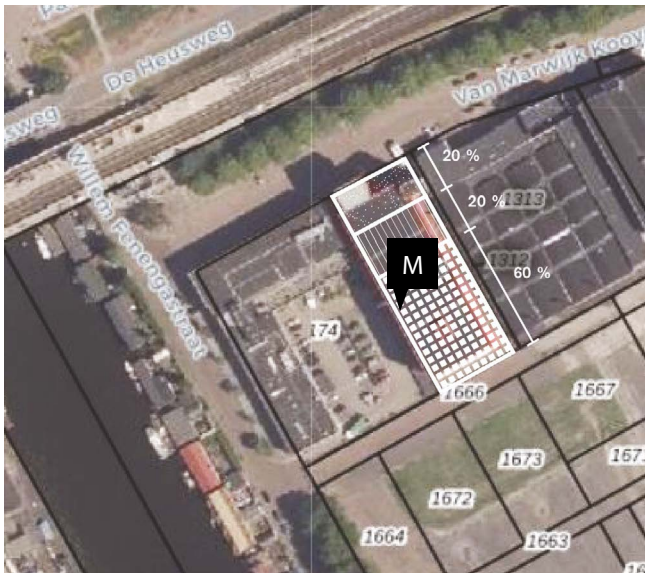
> tenminste 1 boom in volle grond met voldoende ruimte voor wortelpakket en kroon



* De hier opgegeven bebouwingspercentages zijn onder voorwaarde dat deze passen in het vigerende bestemmingsplan.

kaveloppervlak > 1000 m²

- > 40% onbebouwde ruimte
- > waarvan de helft vergroening in volle grond

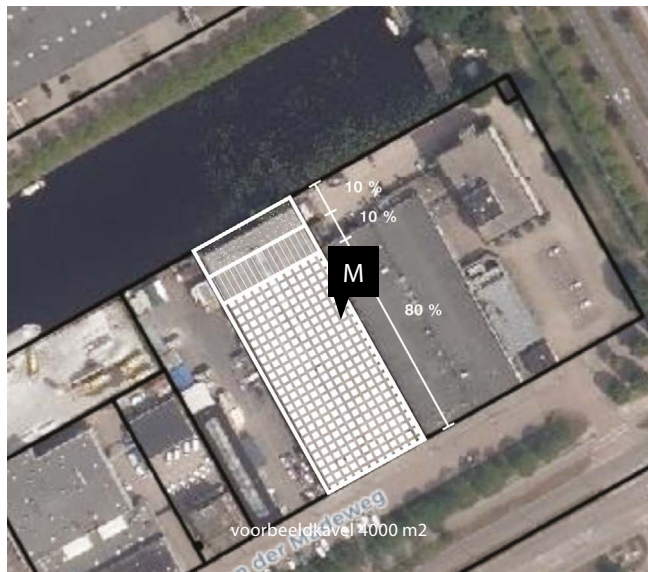


Werkstad Noord en Weespertrekvaart

Werkstad Zuid

kaveloppervlak tussen 1000-5000 m²

- > 20% onbebouwde ruimte
- > waarvan de helft vergroening in volle grond



kaveloppervlak > 5000 m²

- > 30% onbebouwde ruimte
- > waarvan de helft vergroening in volle grond



PROGRAMMA

Per functie is aangegeven wat de mogelijkheden zijn en welke principes ten grondslag liggen aan de keuzes. In deel 2 van de richtlijnen is aangegeven hoe deze programma's in de deelgebieden samen komen.

Samenwerking







Het realiseren van maatschappelijk programma in de Werkstad zoals onderwijs en gezondheidszorg is complex. Veel locaties zijn geluidsbelast, waardoor bijvoorbeeld scholen lastig een plek kunnen krijgen. Daarbij worden de verschillende gebieden van elkaar gescheiden door infrastructuur. Samenwerking met Amsterdam is nodig om tot een goede spreiding van maatschappelijke voorzieningen te komen. Zo zijn in het Amsterdamse deel van Weespertrekvaart scholen gepland waar toekomstige bewoners van Weespertrekvaart gebruik van kunnen maken.

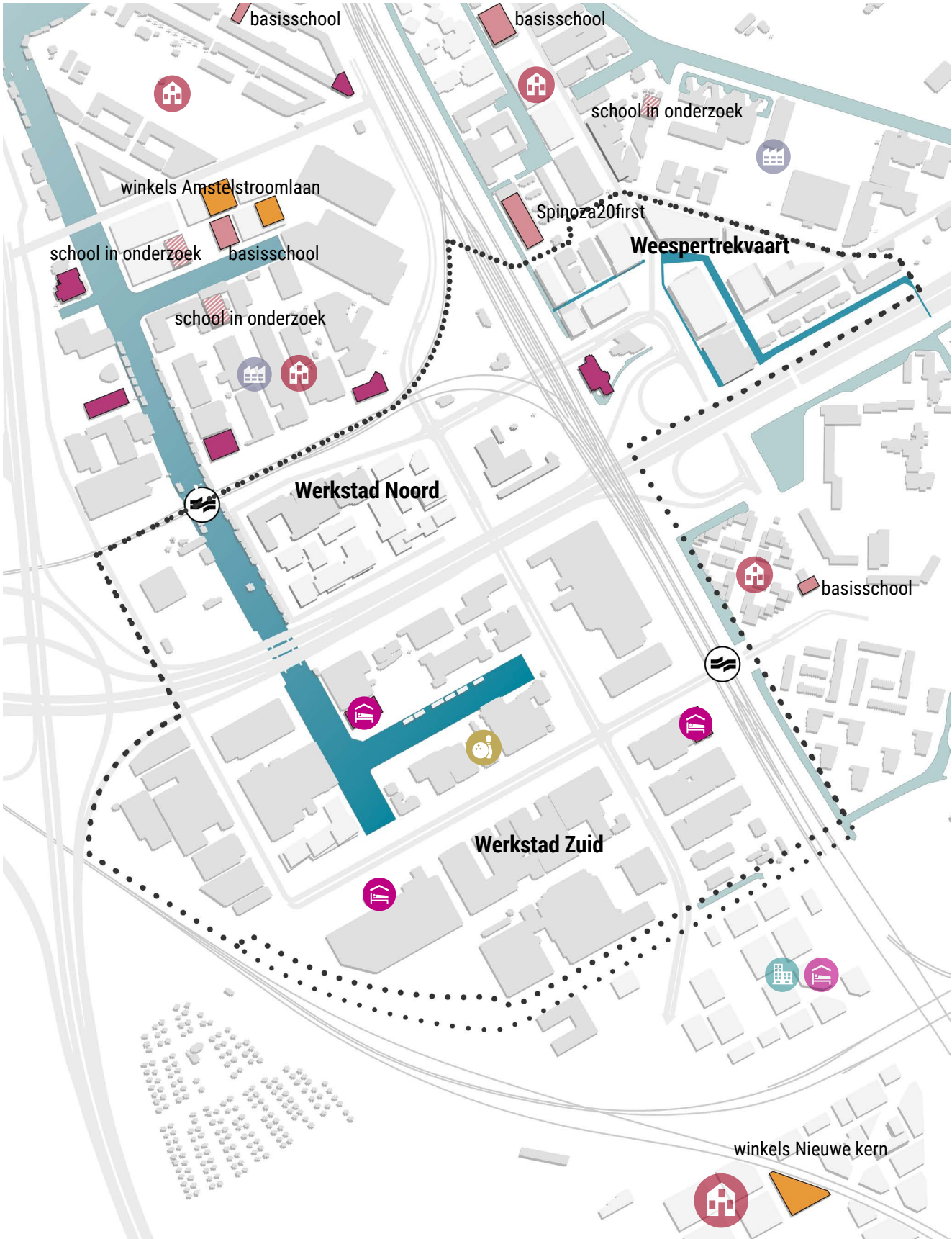
Ook voor dagelijkse boodschappen is samenwerking met Amsterdam gewenst. Aan de Amstelstroomlaan is een supermarkt met bijbehorende winkels gepland. Ook in de Nieuwe Kern wordt gewerkt aan een centrum voor dagelijkse boodschappen. Voorlopig is het dichtstbijzijnde winkelcentrum voor de Werkstad het centrum van Duivendrecht. Dit is voorlopig voldoende voor de ontwikkeling van de Werkstad.

Voorzieningen omgeving

-  hotels
-  onderwijs
-  retail

Functies in de Werkstad

-  wonen
-  kantoren
-  bedrijven
-  hotels
-  leisure
-  maatschappelijk



PROGRAMMA

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

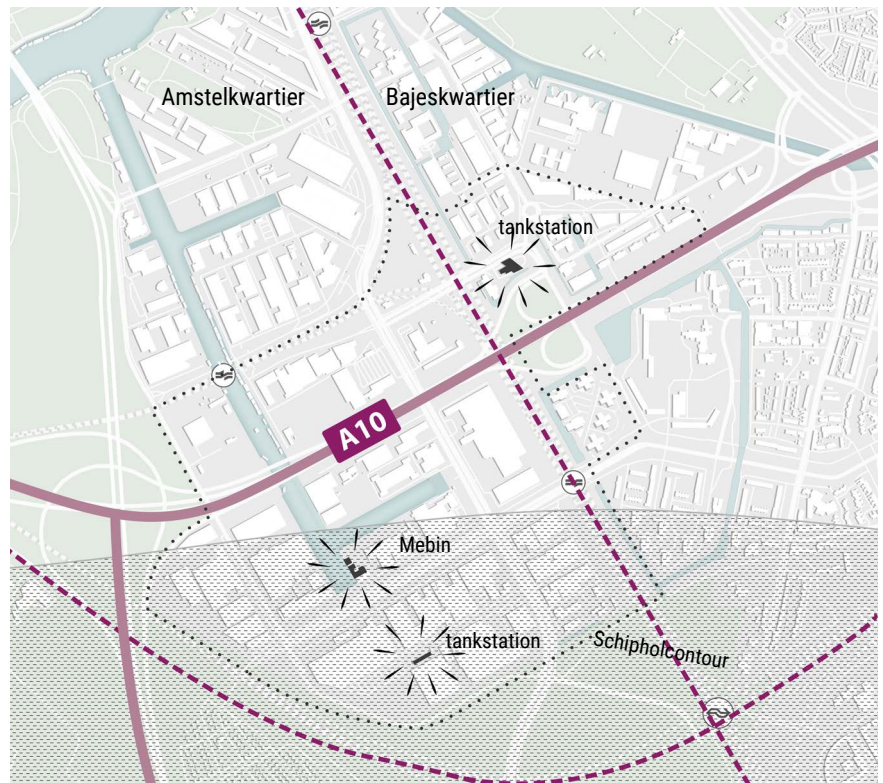


Wonen

De Werkstad is een ander gebied dan bijvoorbeeld De Nieuwe Kern (DNK) en kent ook een andere dynamiek. Om die reden zijn de woningen in de Werkstad relatief kleiner dan in DNK. Naast starters en kleinere huishoudens zijn ook ouderen een belangrijke doelgroep. Op deze manier kan de Werkstad een rol spelen ten aanzien van de doorstroming om elders binnen Ouder-Amstel gezinswoningen vrij te krijgen.

Wonen is essentieel voor een gemengde, levendige stad. Doel is een aantrekkelijke leefomgeving te maken voor verschillende doelgroepen. Starters, studenten, ouderen, zijn kansrijke doelgroepen. Daarnaast kan de Werkstad een rol spelen bij maatschappelijke opgaven, zoals al gebeurd bij het passantenhotel en de tijdelijke opvang van vluchtelingen.

Wonen is voornamelijk alleen toegestaan ten noorden van de A10 in de deelgebieden Werkstad Noord en Weespertrekvaart, volgens de percentages zoals aangegeven in de deelgebieden. Geluidhinder is een belangrijk aandachtspunt, ondermeer naast de A10 en aan het spoor. Dit vergt specifieke maatregelen, conform het gemeentelijke geluidbeleid. Daarnaast dienen er aanvullend op het wonen maatschappelijke voorzieningen gerealiseerd te worden.



principes:

- Verdeling programma (in aantallen): sociale huur 30%, middeldure huur (huur of koop) 40%, vrije sector (huur of koop) 30%.

Woninggrootte sociaal programma:

- 30% groter dan 30 m2 GBO
- 40% min. 2 kamers, min. 50 m2 GBO
- 30% min. 3 kamers, min. 65 m2 GBO

Woninggrootte middensegment:

- 40% min. 2 kamers, min. 45 m2 GBO
- 40% min. 3 kamers, min. 60 m2 GBO
- 20% min. 3 kamers, min. 70 m2 GBO

Bij ontwikkelingen met meer dan 100 woningen: minimaal 5 rolstoelwoningen



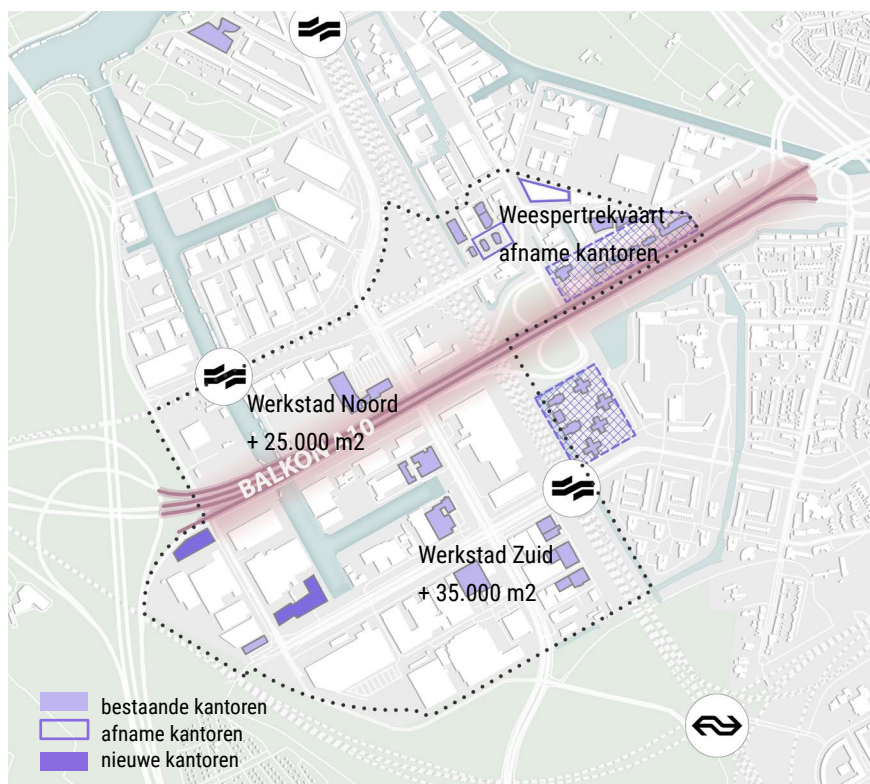
Kantoren

In het Plabeka (Platform Bedrijven en Kantoren) worden regionale afspraken gemaakt over onder andere de kantorenmarkt. Op bepaalde plekken in de Werkstad, zoals direct langs de snelweg, is wonen niet mogelijk. Op die locaties zijn kantoren, mits duurzaam en flexibel te gebruiken, een waardevolle toevoeging. Doel is namelijk om een goede mix te laten ontstaan van wonen en werken, aangezien uit onderzoeken is gebleken dat deze gebouwen het meest aantrekkelijk en toekomstbestendig zijn.

Er is ruimte voor maximaal 60.000 m² extra kantoren in Werkstad Noord en Zuid samen. Die ruimte ontstaat deels door kantoren in het gebied te transformeren naar andere functies. In Weespertrekvaart Zuid heeft de gemeente de ambitie om kantoor met 20.000 m² te laten afnemen door transformatie.

principes:

- In de Werkstad is in totaal ruimte voor maximaal 60.000 m² BVO nieuwe kantoren: 25.000 m² in Werkstad Noord, 35.000 m² in Werkstad Zuid en voor Weespertrekvaart Zuid is een afname van 20.000 m² de ambitie.
- Nabijheid van de metrostations Overamstel en Van der Madeweg is een belangrijke vestigingsfactor.





Bedrijven

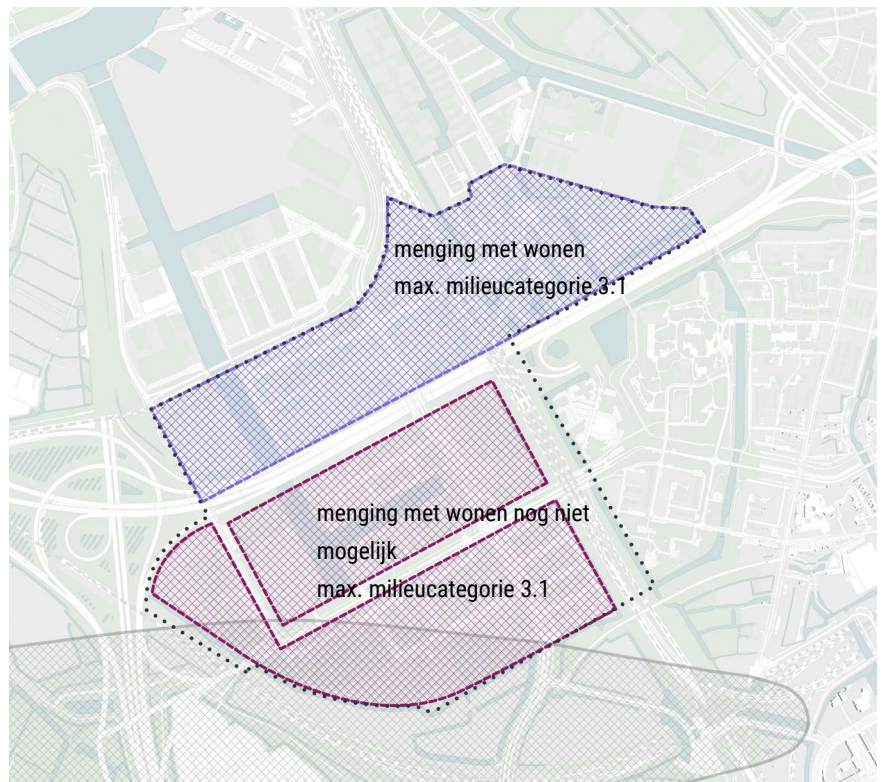
Bedrijven zijn op dit moment de grootste gebruiker van het gebied, met een grote diversiteit: van groothandel tot autobedrijf. Ten noorden van de A10 wordt mengen met wonen mogelijk. Bedrijven in deze zone zijn daarom bedrijven zonder milieucolour, dat wil zeggen tot milieucategorie 3.1 en in specifieke gevallen 3.2.

Ten Zuiden van de A10 zijn nu bedrijven toegestaan met een milieucategorie tot maximaal 3.2. De Mebin betoncentrale op de kop van de Duivendrechtsevaart is één van de weinige bedrijven met een zwaardere milieucategorie met een specifieke geluidszone.

Wanneer de geluidscontouren van Schiphol veranderen wordt ook in Werkstad Zuid woningbouw mogelijk, mits een oplossing wordt gevonden voor de Mebin en andere bedrijven met een zwaardere milieucategorie. Om de kansen op deze oplossing zo groot mogelijk te maken, is het wenselijk om ook in werkstad Zuid alleen nog nieuwe bedrijven toe te staan tot milieucategorie 3.1 en in specifieke gevallen 3.2.

Principes:

- maximaal milieucategorie 3.1, specifieke gevallen 3.2.



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

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

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

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



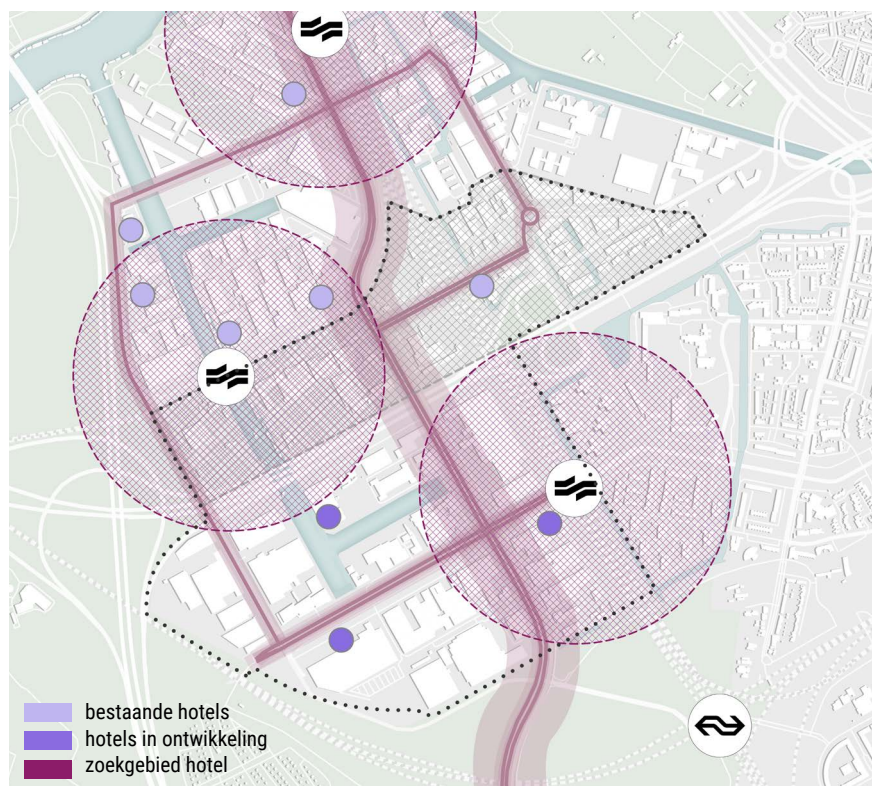


Hotels

In de gemeente Amsterdam geldt een hotelstop. De markt vraag blijft echter onverminderd hoog en juist in gebieden waar geen woningbouw mogelijk is, kan een hotel bijdragen aan de leefbaarheid van de buurt. Om deze reden zijn er in Werkstad Zuid drie hotels in ontwikkeling, waarvan één studentenhotel en één op initiatief van de gemeente Amsterdam.

Principes:

- Focus op de gebieden waar woningbouw niet mogelijk is, om ook hier de mix te versterken.
- Het hotelconcept moet een waardevolle toevoeging zijn aan het aanbod, niet gericht op (budget)toerisme, dat voor overlast kan zorgen.
- Loopafstand vanaf de metrohaltes circa vierhonderd meter (10 min lopen). Waar nodig worden routes verbeterd.
- Positie aan de hoofdassen (Spaklerweg/ Van der Madeweg/Duivendrechtsevaart), waar een hotel met een levendige plint bijdraagt aan de sociale veiligheid.
- Short-stay geldt als hotel bij een verblijfsduur van maximaal 6 maanden. Short-stay is aanvullend op de hotels en mag daarbij niet ten koste gaan van het woonprogramma, wel van kantoor- of bedrijfsruimte. Hierbij is het (nog op te stellen) shortstay beleid leidend.



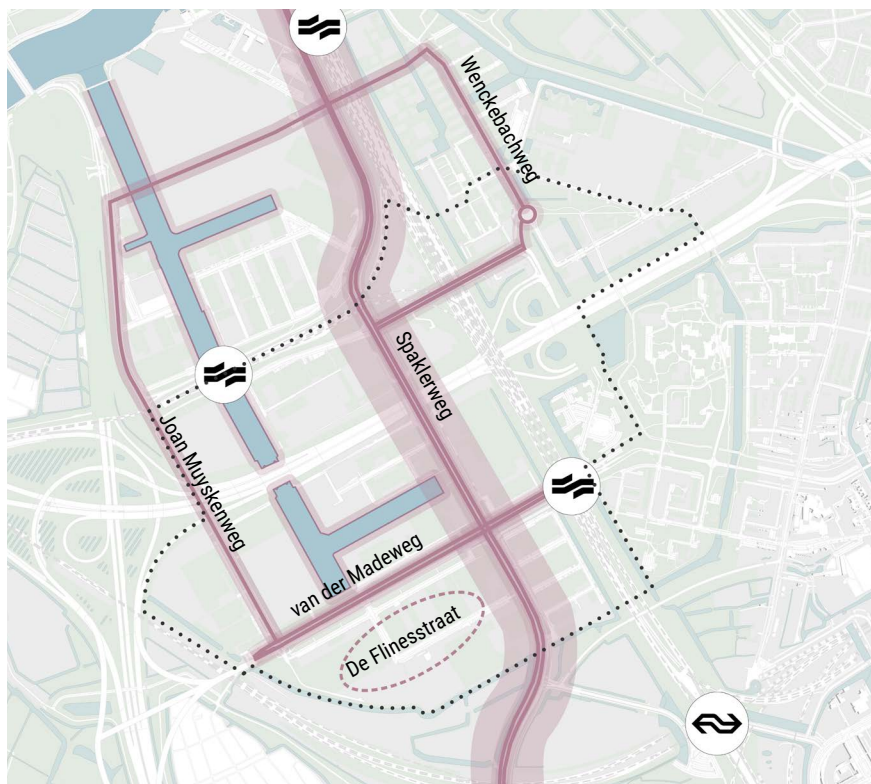


Cafés / restaurants

Horeca is de brandstof voor het stedelijk leven: ontmoeten, werken voor zzp'ers, nieuwe plekken waar sociale ontmoeting, werken en leisure in elkaar overgaan.

Principes:

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



Horeca op hoek van doorgaande straat (Treublaan)



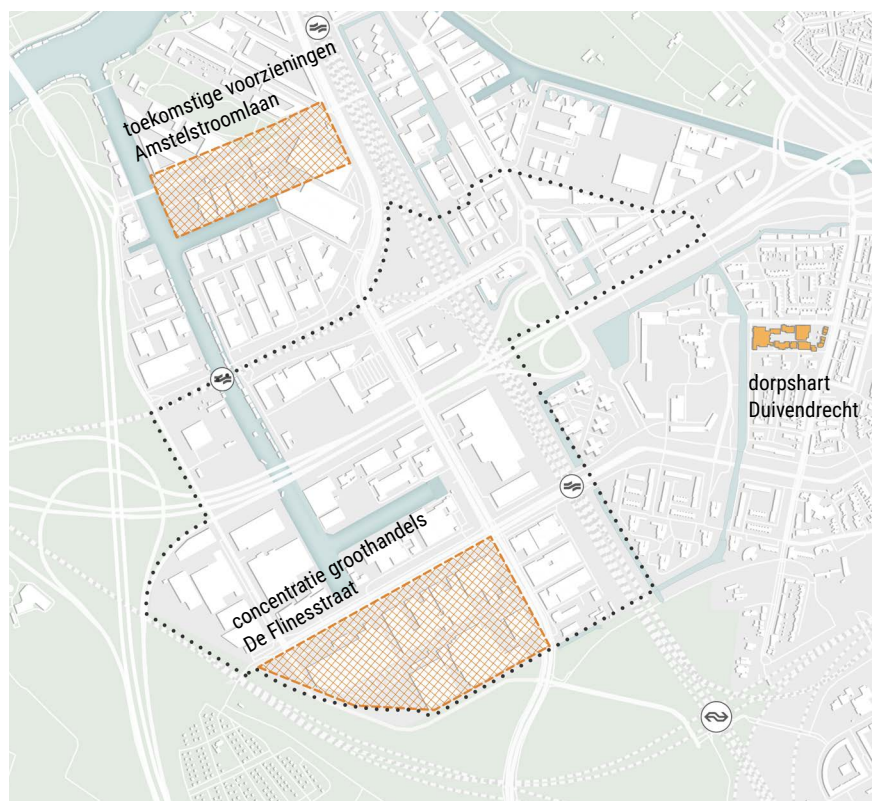


Retail + groothandel

In de Werkstad zijn diverse groothandels, met name aan de De Flinesstraat. Het dichtstbijzijnde winkelcentrum voor de Werkstad is het centrum van Duivendrecht. Daarnaast komt in het Amstelkwartier een buurtwinkelcentrum aan de Amstelstroomlaan met 5.000 m² winkels. In De Nieuwe Kern is eveneens een winkelcentrum voorzien met circa 4.000 m² detailhandel. Hiermee is er voldoende aanbod in de omgeving. In de Werkstad is daardoor slechts beperkt detailhandel mogelijk.

Principes:

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



groothandels in de De Flinesstraat





Leisure

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

Type functies:

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

Principes:

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





Maatschappelijke voorzieningen

In Werkstad Noord en Weespertrekvaart is ruimte voor maatschappelijke voorzieningen zoals zorg, welzijn, onderwijs, verenigingen en kerken. Realisatie van gevoelige bestemmingen, zoals basis- en middelbare scholen, zijn nauwelijks mogelijk, vanwege de nabijgelegen snelweg. Daarvoor moet daarom worden samengewerkt met de naastgelegen gebieden, zoals Entrada en Weespertrekvaart Noord. Er is ook vraag naar andere maatschappelijke voorzieningen die de mix in de buurt kunnen verrijken, zoals broedplaatsen/ateliers voor kunstenaars.

Principes:

- Voor voorzieningen passend bij het wonen zoals zorg en welzijn wordt in het noordelijk deel minimaal 7% gereserveerd.
- Hieronder vallen ook semi-commerciele voorzieningen, zoals huis- en tandartspraktijken, fysiotherapie, kinderopvang, e.d.
- Dit kan worden omgezet in andere functies, zoals broedplaatsen, als er geen noodzaak is.





Parkeren

Intensivering betekent ook een toename van verkeersstromen. Om te voorkomen dat de wegen in de gebieden dichtslibben met autoverkeer en de bereikbaarheid daarmee in het geding komt, is het nodig het autoverkeer te beperken. Een streng parkeerbeleid is daarbij een belangrijk middel.

Voor wonen geldt in de hele Werkstad een minimale norm van 0,1 parkeerplaats per woning voor bezoekers. De maximale norm is 0,5 parkeerplaats per woning, inclusief bezoekersparkeren. Voor kantoren en bedrijven wordt een onderscheid gemaakt tussen A en B-locaties. Voor A-locaties is de norm 1 parkeerplaats per 250 m² BVO, inclusief bezoekersparkeren. Voor B-locaties geldt 1 parkeerplaats per 125 m² BVO, inclusief bezoekersparkeren. Voor alle overige functies gelden de meest recente CROW-normen (Zeer sterk stedelijk, centrum), waarbij de ondergrens van de norm wordt toegepast.

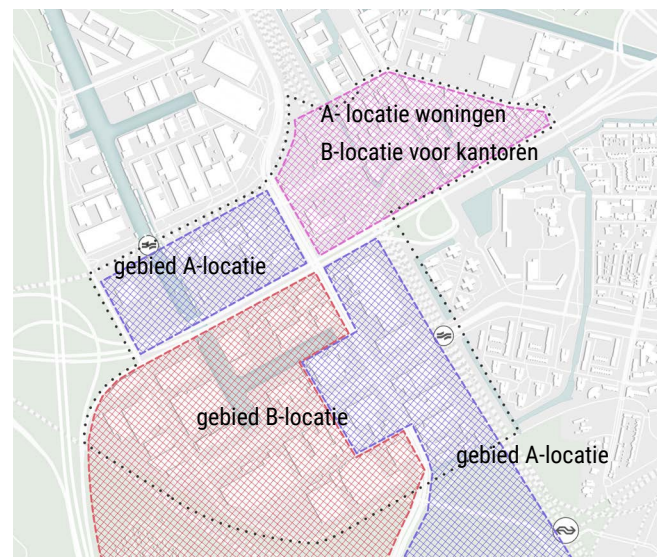
De opgave is hierbij om te kijken naar winst die kan worden behaald door samen te werken: kan parkeren worden gedeeld, zodat beschikbare plaatsen optimaal worden benut? Welke mogelijkheden zijn er om autogebruik te ontmoedigen en andere vormen van mobiliteit te stimuleren?

Parkeren is ondergronds of inpandig, waarbij de plint aan de straat geen parkeerfunctie heeft. Het gebied is op het moment nog een klassiek bedrijventerrein met hekken om de terreinen en parkeren binnen het hek. Door van terreinbeveiliging over te gaan naar objectbeveiliging is het niet langer nodig hekken aan de straat te plaatsen. Bij nieuwbouw staan gebouwen aan de straat en vormen zo een goed adres met ogen op straat. Ook goede verlichting draagt bij aan het gevoel van veiligheid.

Parkeren wordt getoetst aan de Uitwerking Leidraad Parkeren Gebiedsontwikkeling Ouder-Amstel. Onderdeel hiervan is dat per ontwikkeling een mobiliteitsplan wordt opgesteld.

Principes:

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



DEEL 2

RICHTLIJNEN

VOOR DE DRIE

DEELGEBIEDEN

**Werkstad OverAmstel is verdeeld in drie deelgebieden.
In dit deel wordt ingegaan op specifieke richtlijnen per deelgebied.**

DEELGEBIEDEN

Werkstad OverAmstel is verdeeld in drie deelgebieden. In Werkstad Zuid, ten zuiden van de A10, is verdichting mogelijk, vooralsnog gericht op het verlevendigen en verbeteren van het gebied door mengen met andere functies, zoals hotels, horeca en leisure. Werkstad Noord en Weespertrekvaart zijn gebieden waar mengen met woningbouw mogelijk is. Hier zijn al meerdere partijen actief en kan de ontwikkeling snel gaan. In de versie van 2023 zijn de richtlijnen voor Werkstad Noord en Weespertrekvaart daarom aangevuld.

Werkstad Zuid

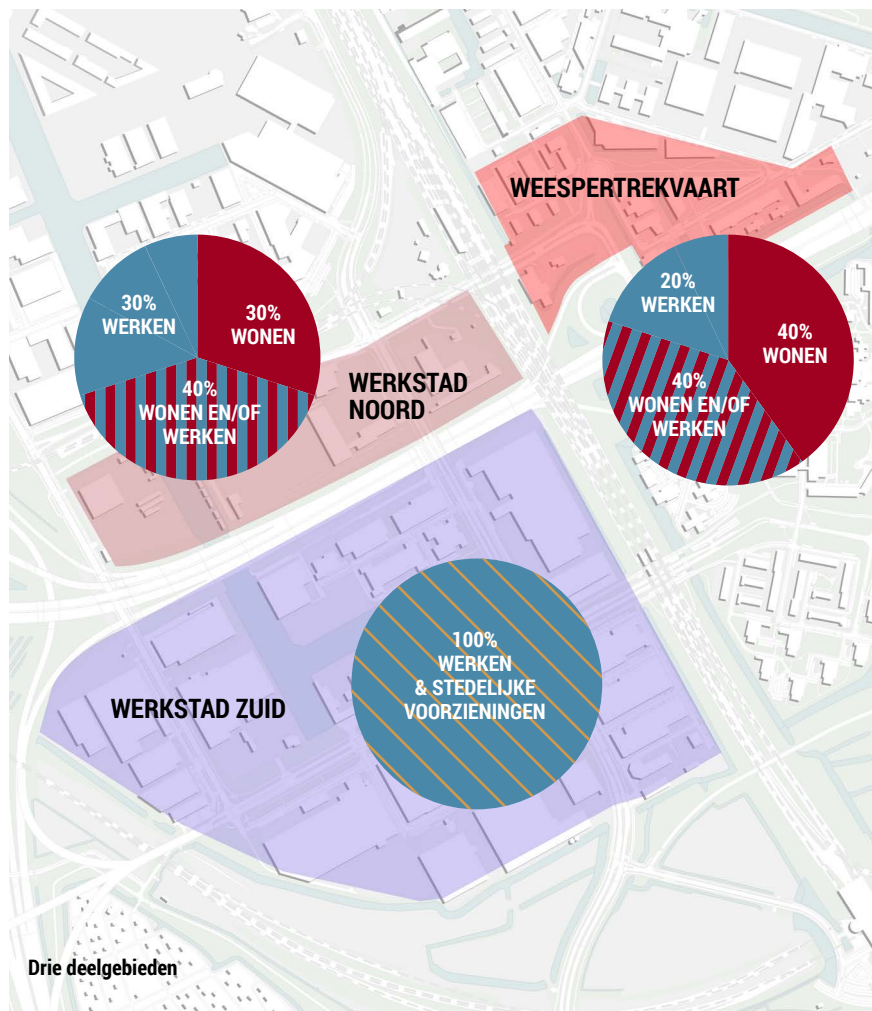
In Werkstad Zuid is transformatie naar wonen nu nog niet mogelijk, maar dit verandert mogelijk in de toekomst. Nieuwe ontwikkelingen mogen de toekomstige mogelijkheden voor woningbouw niet (verder) beperken. In Werkstad Zuid is sprake van een aantal onzekerheden: de aanpassing van de aansluiting op de A2/A10 is in verandering en er is mogelijk sprake van aanpassingen in de contouren van Schiphol. De Van der Madeweg biedt mogelijk kansen voor het toevoegen van groen en (sport) voorzieningen. Dit wordt met de gemeente Amsterdam nader onderzocht.

Werkstad Noord

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

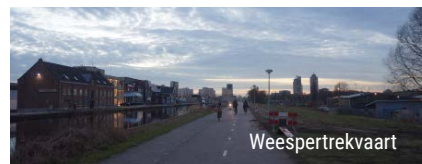
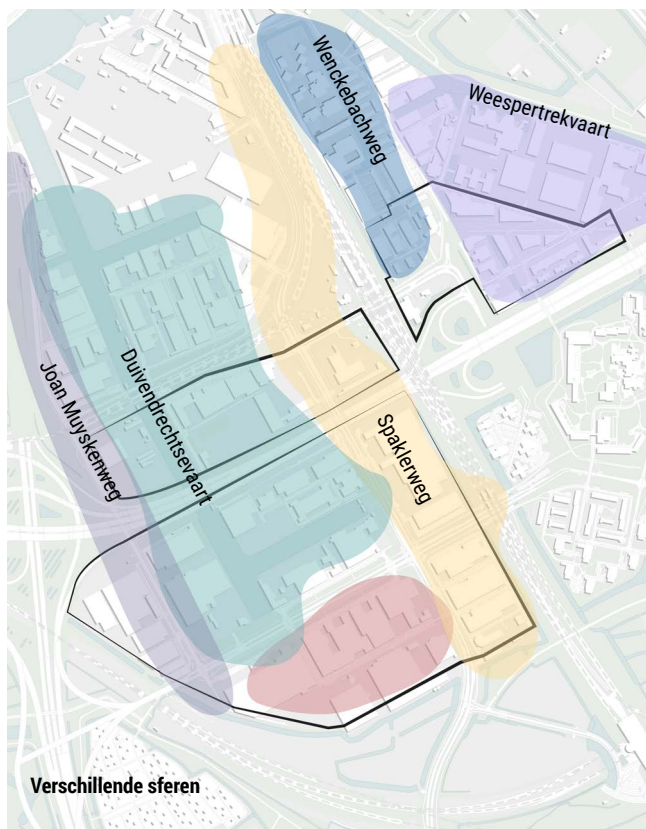
Weespertrekvaart

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



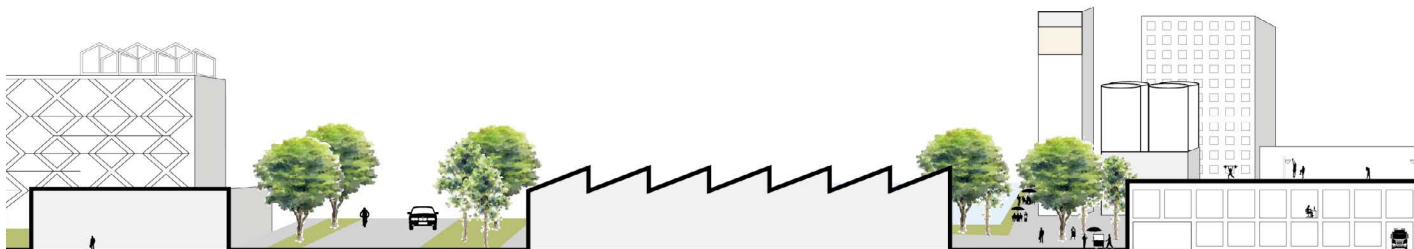
Verschillende sferen

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



WERKSTAD ZUID: ECONOMIE VOOR DE STAD

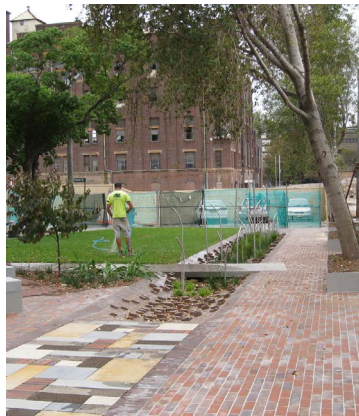
In Werkstad Zuid, ten zuiden van de A10, staat werken centraal. Door het werken te intensiveren en te mengen met voorzieningen, hotels en horeca, ontstaat een stedelijk werkgebied met een sterke relatie met de stad. De autobedrijven, groothandels en (bouw)materialenhandel vervullen een belangrijke functie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



activeren van de kades

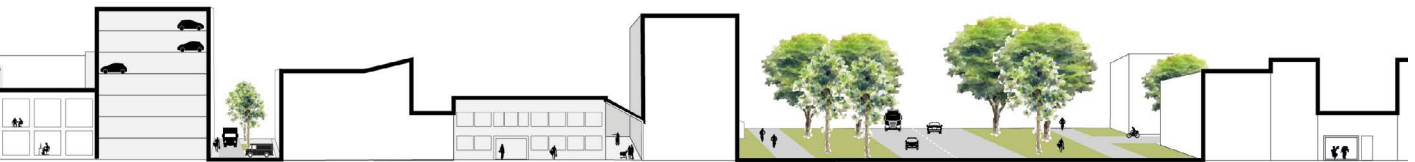


verblijfsplek met ruimte voor waterberging



groene straten met ruimte voor de voetganger





Holterbergweg

ruimte voor de fiets



flexibele gebouwen



PROGRAMMA WERKSTAD ZUID

Ten zuiden van de A10 is bedrijvigheid de hoofdfunctie. Er zijn verschillende sferen te onderscheiden: werken aan de Joan Muyskenweg, gemengd stedelijk rondom de Duivendrechtsevaart en rond het metrostation en de culinaire straat rond de De Flinesstraat. Er zijn enkele plekken in het gebied die zich kunnen ontwikkelen tot hotspots, zoals de koppen van de vaart, nadat de woonboten zijn verplaatst naar de Pieter Braaiweg. Herinrichting van de Van der Madeweg biedt kansen voor het toevoegen van groen en (sport) voorzieningen.

Joan Muyskenweg/ Duivendrechtsevaart

Aan de Duivendrechtsevaart is sprake van een mix van stedelijke functies: autoshowrooms, creatieve bedrijven en werken. Op de hoek van het water wordt een gebouw ontwikkeld met verschillende functies zoals hotel, broedplaats en horeca waarmee deze locatie zich kan ontwikkelen tot een ontmoetingsplek, met een langzaamverkeersroute langs het water naar metrohalte Overamstel. De koppen van de vaart, aan de Spaklerweg en Van der Madeweg bieden mogelijkheden voor bijzondere functies met een aantrekkingskracht op stedelijk niveau.

Spaklerweg/Ellermanstraat

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

Culinaire straat

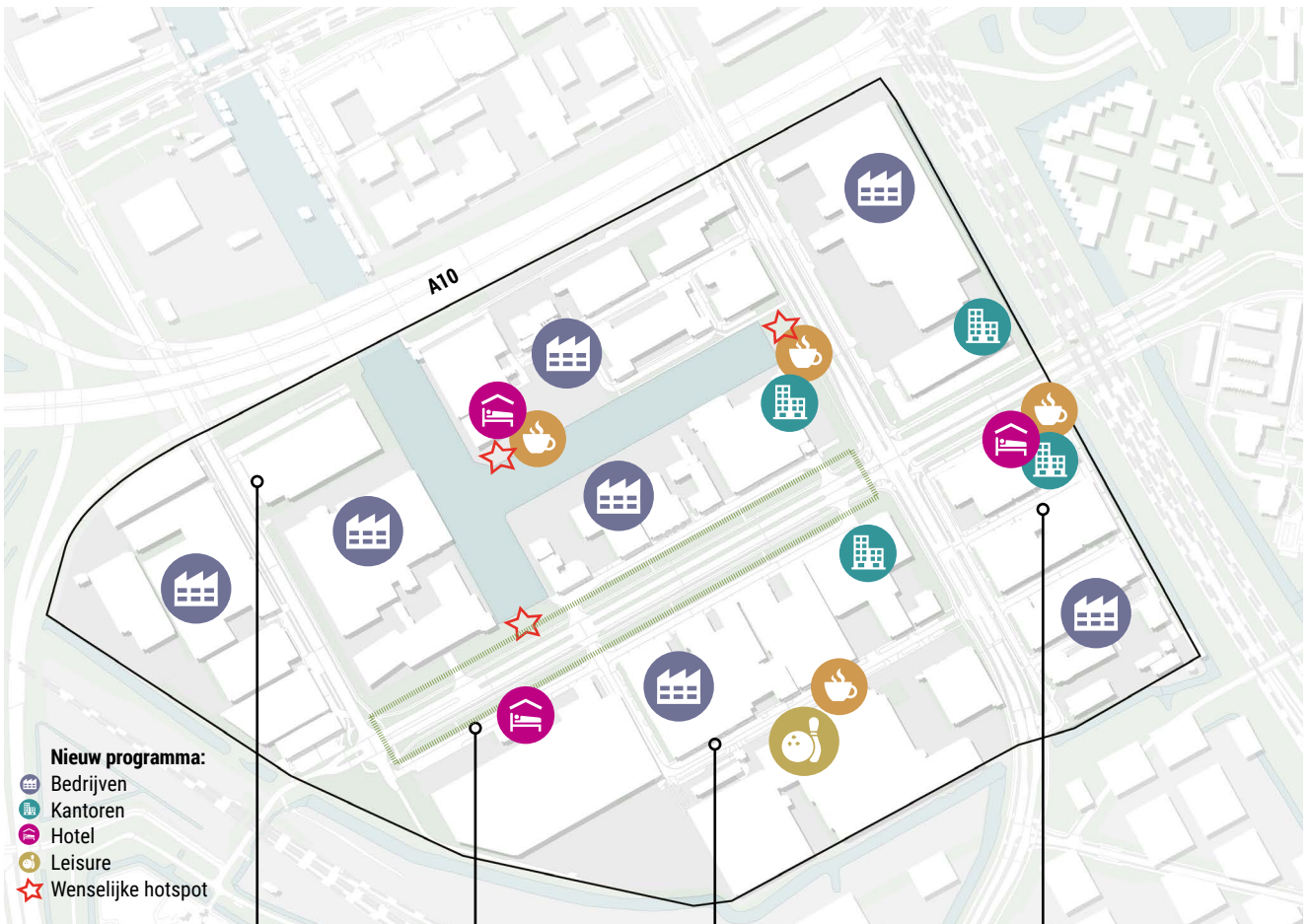
Rond de De Flinesstraat zijn de horecagroothandels geclusterd. Dit is een kans om te komen tot een specifiek milieu waarin food centraal staat. Er is ruimte voor leisure of foodgerelateerde functies. Denk aan een kookschool, een markt of een foodcourt.

Van der Madeweg

Het zeer brede profiel van de Van der Madeweg, met 2 x 2 rijbanen plus parallelwegen biedt mogelijkheden om het gebied aantrekkelijker te maken. Door de middelste rijbanen (tijdelijk) op te heffen ontstaat ruimte voor andere activiteiten, zoals evenementen of sport. Gezien de grote behoefte in de omgeving aan extra sportvelden, zal ook een volledige herinrichting worden onderzocht, samen met de gemeente Amsterdam.

Richtlijnen programma Werkstad Zuid

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



- Nieuw programma:**
- Bedrijven
 - Kantoren
 - Hotel
 - Leisure
 - Wenselijke hotspot

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

Van der Madeweg:
onderzoek gebruik voor
sport/ spel/ vergroening

Culinaire straat:
inzetten op food cluster
en kansen voor leisure

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

RAAMWERK WERKSTAD ZUID

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

Er is een aantal sferen te onderscheiden:

- 1a. Joan Muyskenweg
- 1b. Duivendrechtsevaart
2. Spaklerweg/Ellermanstraat
3. Culinaire straat

1. Joan Muyskenweg

Aan de westzijde van de Joan Muyskenweg is beperkte openbare ruimte. Een lusstructuur zou ideaal zijn, aangezien er ook bedrijven op de tweede linie tegen de A10 zitten. Langs the Joan is een aanzet gemaakt voor deze lus. De inrichting is erfachtig: stapvoets rijden en nadruk op verblijfskwaliteit en groen. Met ontwikkelingen kan deze lus worden uitgebouwd. Een breder straatprofiel biedt ruimte voor bomen in de straat zodat een begin kan worden gemaakt met een aangenaam verblijfsklimaat.

2. Spaklerweg/Ellermanstraat

De Ellermanstraat is een bijzonder gebied: door het fijnmazige stratenpatroon en de kleinere kavels is een divers en interessant gebied ontstaan. Op basis van deze structuur kan eenvoudig doorgewerkt worden. Missing link is de verbinding richting station Duivendrecht. Vanuit de ontwikkeling rondom station Duivendrecht komt er een verbinding in het verlengde van de Spaklerweg. Aan de spoorzijde kan ruimte worden gemaakt voor meer groen. Het spoortalud is een groene zone die kan verbreed worden door een aantal parkeerplaatsen langs het spoor om te zetten naar groen. Op de hoek van de Van der Madeweg en het spoor kan de structuur worden aangepast zodat meer ruimte ontstaat voor verblijven. Dit hangt samen met de mogelijke ontwikkeling van een hotel op deze hoek.

De structuur van de Ellermanstraat is ook goed bruikbaar voor de kavel van de Hanos. Het aantal straten en de diepte van de kavels kunnen daarbij variëren.

3. Culinaire straat

De De Flinesstraat krijgt dankzij de groothandels veel bezoek; met kerst kan de straat de toestroom niet aan. Door de aanleg van de Verlengde Joan Muyskenweg wordt deze ontlast en ontstaat een alternatief voor het verkeer op de Van der Madeweg. Bij ontwikkeling van kavels is het verfijnen van het netwerk aan de orde. Hierbij is de positie vrij.

Richtlijnen raamwerk Werkstad Zuid

- Openbare kades.
- Blokmaat is maximaal tweehonderd meter.
- Extra straten zijn welkom.
- Om wateroverlast te voorkomen kan de openbare ruimte bij nieuwe ontwikkelingen tenminste 75 mm regenwater per uur verwerken en kunnen nieuwe gebouwen minimaal 60 mm regenwater per uur verwerken.
- Op iedere kavel is ruimte voor groen op volle grond > blz. 26. Aanvullend kan het noodzakelijk zijn om groenblauwe daken toe te voegen ten behoeve van waterberging.

Raamwerkkaart Werkstad Zuid

-  Straten, positie flexibel
-  Straten; positie vast
-  Langzaamverkeersverbinding in onderzoek
-  Langzaamverkeersverbinding nieuw
-  Plekken met verblijfskwaliteit
-  Sport/ parklandschap
-  Bomen nieuw
-  Bomen huidig

nummers verwijzen naar de tekst



RAAMWERK WERKSTAD ZUID

4. Duivendrechtsevaart

Rondom de vaart is alle openbare ruimte gericht op het water en is het een prioriteit de kades openbaar te maken. Dit zal niet in één keer gebeuren omdat de kades nog grotendeels in gebruik zijn. Om een doorgaande route te maken voor fietsers en voetgangers is een extra brug over de vaart nodig. Er zijn twee manieren waarop een fietsbrug kan worden toegevoegd: over de dwarsvaart of over de hoofdvaart, een brug over de dwarsvaart heeft hierbij de voorkeur. Wat het meest kansrijk is hangt af van betonfabriek Mebin, aangezien deze gebruik maakt van de kades en transport over water. Ook de openbaarheid van de westelijke kade speelt hierbij een rol. Aan de kade langs de Pieter Braaijweg komen ligplaatsen voor de woonboten uit het gebied, die verplaatst moeten worden.

5. Van der Madeweg

De Van der Madeweg tussen Joan Muyskenweg en Spaklerweg is extreem breed. Ooit was de gedachte dat hier een snelweg zou komen. De kop van de Duivendrechtsevaart komt uit op de weg. Samen kunnen de vaart en de weg de landschappelijke dragers van de Werkstad Zuid worden. De Van der Madeweg sluit voor fietsers en voetgangers aan op de Amstelscheg.

Er wordt onderzocht of de ventwegen aan beide zijden de verkeersfunctie van de straat als geheel kunnen overnemen. De hoofdrijbaan zou kunnen vervallen, waarbij het verkeer wordt afgewikkeld via de (verlengde) Joan Muyskenweg. Zeker wanneer er hier geen aansluiting komt op de A2, lijkt dit verkeerskundig mogelijk. Alle bedrijven blijven bereikbaar via de parallelwegen, die ook een rol kunnen blijven spelen voor de De Flinesstraat.

Tussen de ventwegen ontstaat dan een zone van circa 70 meter breed en 600 meter lang. Een plek voor sport, spel, tuinen, verblijven met een stedelijke trekker op de kruising/kop Duivendrechtsevaart. Nieuwe ontwikkelingen zoals het kantoor van DPG media krijgen een heel andere voortuin.



Van der Madeweg nu

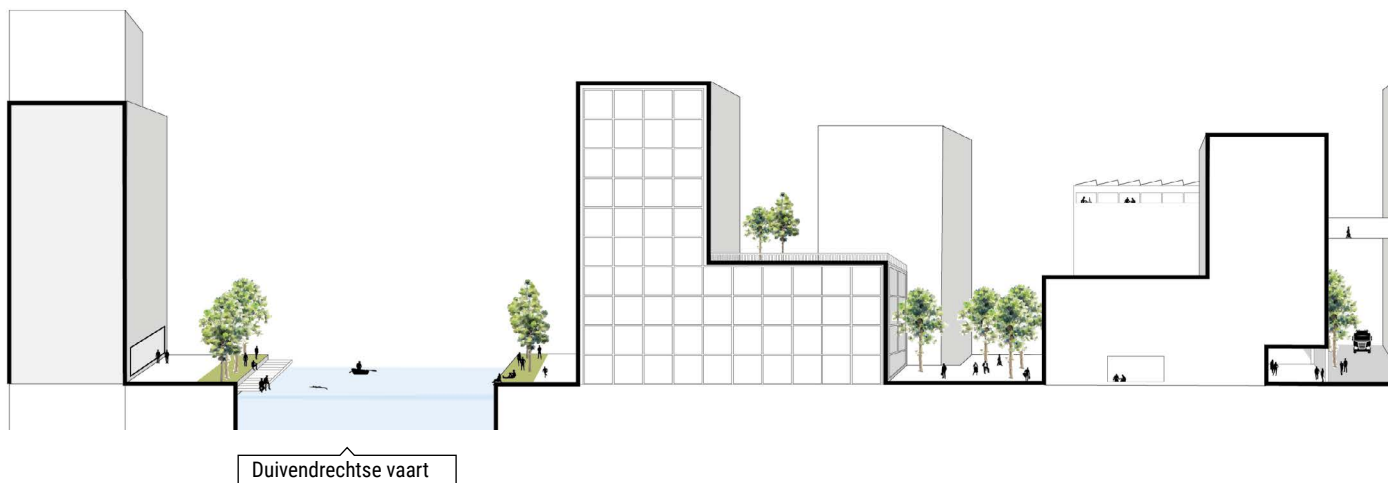


Van der Madeweg ambitie



WERKSTAD NOORD: WONEN EN WERKEN IN HOGE DICHTHEID

Werkstad Noord wordt een gemengd woon-werkgebied met een ruig randje. Het gehele gebied is kansrijk voor wonen, daarnaast blijft wonen mogelijk in de woonboten aan de Willem Fenengastraat. De metrohalte Overamstel zorgt voor optimale bereikbaarheid, maar moet beter bereikbaar worden vanaf de westkant. Werken blijft een onderdeel van de mix, enerzijds door zittende bedrijven, anderzijds door nieuwkomers die worden aangetrokken door de stedelijke dynamiek.



slim positioneren van hoogbouw

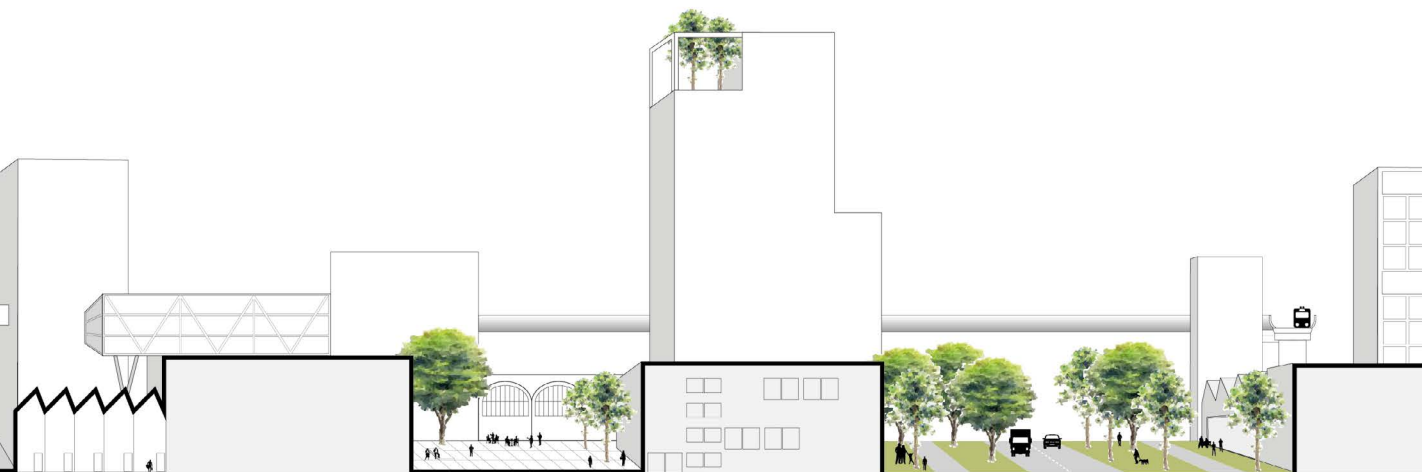


groen in en om de werkstad



adressen aan de straat





Spaklerweg

verblijven aan het water



duurzame mobiliteit



bomen in de straat



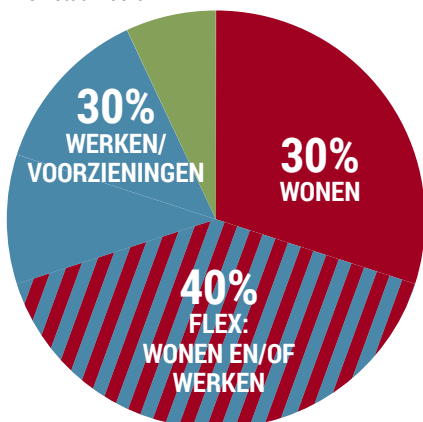
PROGRAMMA WERKSTAD NOORD

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

1. GVB locatie

De GVB locatie zal op korte termijn nog niet tot ontwikkeling komen. De locatie, grenzend aan het metrostation en het water, biedt volop kansen. Hier zijn vele functies mogelijk: werken en wonen, maar ook onderwijs en (stedelijke) voorzieningen.

Programma
Werkstad Noord



2. Amstelwerf

De ligging naast het metrostation Overamstel en de Duivendrechtsevaart als kwaliteitsdrager maakt een complete mix van wonen, kantoren en voorzieningen in dit gebied mogelijk. Het wonen in woonboten aan de Willem Fenengastraat maakt deel uit van deze mix. De ontwikkelingen Amstel Design District en Zuidpark voegen woningen en werken in hoge dichtheid toe, evenals horeca en voorzieningen. Aanvullende ontwikkelingen aan de Van Marwijk Kooystraat zijn wenselijk, maar zeker niet noodzakelijk. De daar gevestigde bedrijven vervullen een belangrijke functie voor de stad. In de uitwerking dient aandacht besteed te worden aan geluidshinder van snelweg en spoor.

3. Waternet

De Waternetkavel is een complexe kavel door de ligging naast spoor, snelweg en twee drukke stadswegen. De kwaliteit wordt bepaald door de grote bomen op de kavel. Behoud van de bomen is het startpunt van een eventuele ontwikkeling. De plek vraagt om een sterk ruimtelijk-programmatisch concept, variërend van woningbouw tot volledig werken, in combinatie met voorzieningen, leisure of bijvoorbeeld een club.

Voor beide gebieden wordt minimaal 7% van de ontwikkelruimte gereserveerd voor maatschappelijke voorzieningen zoals kunst en cultuur of welzijn. Ook semi-maatschappelijke functies zoals een zorgcentrum of kinderdagverblijf vallen hieronder. Als hier geen invulling voor nodig is kan deze ruimte anders worden bestemd.

Richtlijnen programma Werkstad Noord

- Gemengd milieu met voor GVB-locatie en Amstelwerf minimaal 30% en maximaal 70% wonen.
- Voor eisen aan het wonen zie blz. 30.
- Maximaal 25.000 m2 nieuwe kantoren.
- Hotels zijn niet toegestaan (wel short-stay, zoals bijv. studentenhotel)
- Minimaal 7% maatschappelijke voorzieningen.
- Minimaal 10% bedrijven.



**2. AMSTELWERF:
TOTAAL MAX 210.000 M2**

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

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



**3. WATERNET:
NADER TE BEPALEN**

WONEN
mix nader te bepalen

MAATSCHAPPELIJK
KANTOREN
BEDRIJVEN
HORECA

RAAMWERK WERKSTAD NOORD

Op stedelijke schaal vormt de Duivendrechtsevaart een doorgaande route voor fietsers. De doorgang onder de metrohalte wordt autovrij en onder de A10 komt een route voor voetgangers en fietsers tot aan de dwarsvaart. Langs het metrospoor ligt een groen talud. Deze schegprikker kan aan kwaliteit winnen aan de Van Marwijk Kooystraat. Er is ruimte voor sport, spel of een wat ruigere ecologische inrichting naast het talud. Dat sluit aan bij de gedachtes over de schegprikker uit het beeldkwaliteitplan.

GVB locatie

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

Waternet

Voor de waternetkavel lijkt de Verlengde Van Marwijk Kooystraat de meest kansrijke plek voor een auto entree. De Spaklerweg is te druk voor kruisend autoverkeer. Voor fietsers en voetgangers is de Spaklerweg wel de logische plek om binnen te komen. Een goede stedelijke plint aan de straat is hier essentieel.

Richtlijnen raamwerk Werkstad Noord

- Blokmaat is maximaal tweehonderd meter.
- Extra straten zijn welkom.
- Op iedere kavel is ruimte voor groen op volle grond > blz. 26. Aanvullend kan het noodzakelijk zijn om groen-blauwe daken toe te voegen ten behoeve van waterberging.

Raamwerkkaart Werkstad Noord

◄.....► Straten, positie flexibel

◄——► Straten; positie vast

◄.....► Langzaamverkeersverbinding in onderzoek

◄——► Langzaamverkeersverbinding nieuw

▭ Plekken met verblijfskwaliteit

▨ Sport/ parklandschap

● Bomen nieuw

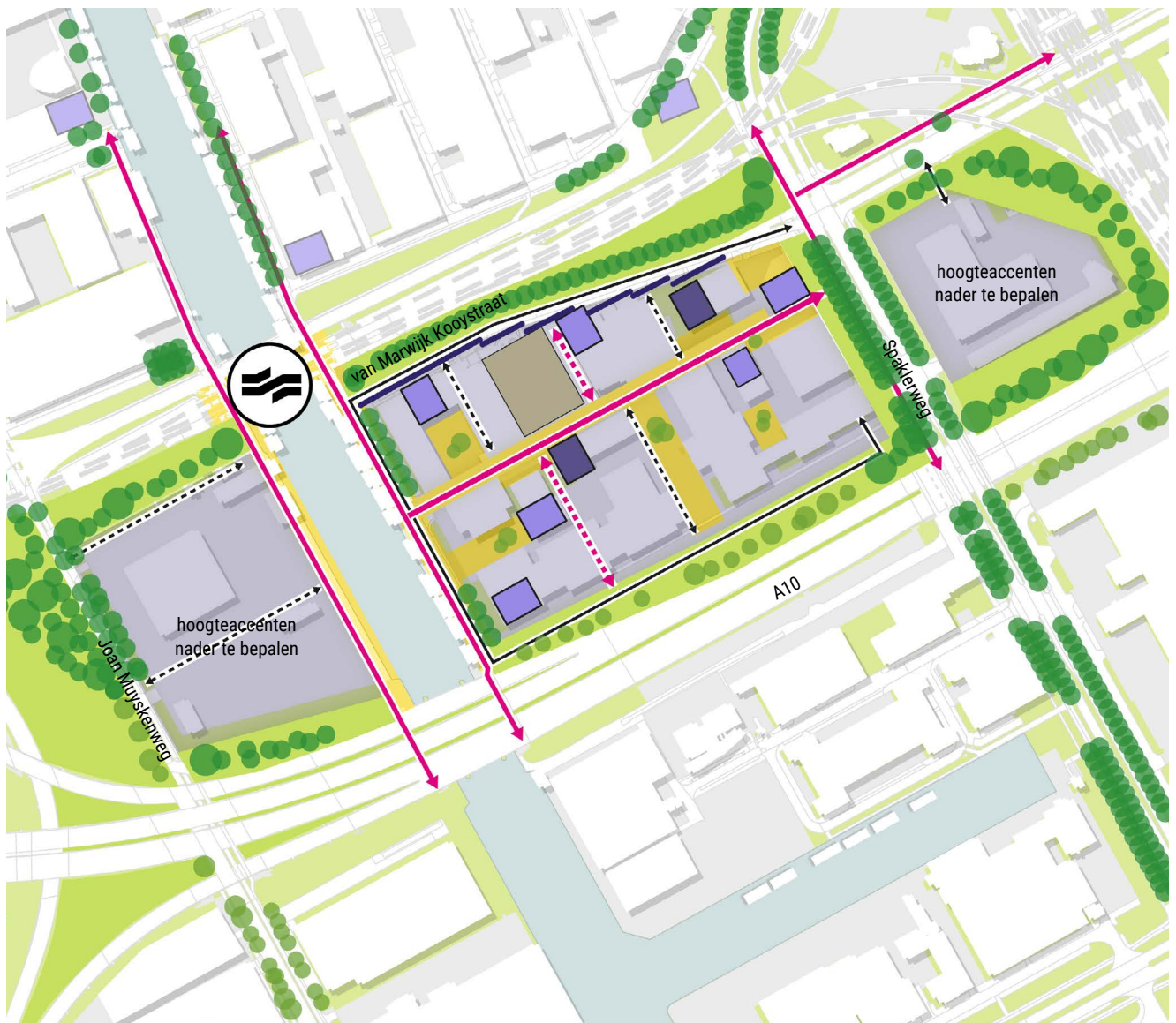
● Bomen huidig

▭ basishoogte 18 m met accenten tot 35 m

▭ accent max. 70 m

▭ accent max. 50 m

▭ historische hallen

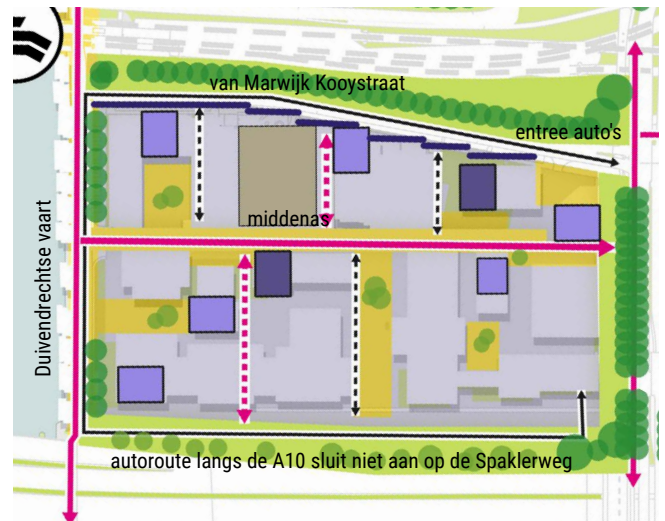


RAAMWERK WERKSTAD NOORD

Amstelwerf

Amstelwerf kent twee centrale openbare ruimtes: de kade aan de Duivendrechtsevaart en de middenas. Op deze plekken ligt het primaat bij de voetganger. De middenas is autovrij en vormt de dragende ruimte voor het wonen in Amstelwerf. Deze plek is beschermd en minder geluidsbelast dan de randen. De middenas sluit aan op de Spaklerweg en nodigt uit om het gebied te betreden. De as is 12 meter breed en wordt door plekken afwisselend aan beide zijden verbreed. Hierdoor ontstaat ruimte voor bomen en verblijfsplekken rond de as. Hier is sprake van volle grond.

Ook aan de Duivendrechtsevaart wordt ruimte gemaakt voor verblijven, maar in combinatie met auto te gast. De woonboten blijven hier liggen. De auto komt binnen bij de Van Marwijk Kooystraat en rijdt een lus via de kade en langs de A10. De parkeergarages aan de zuidzijde worden via deze weg langs de A10 ontsloten. Aan de Spaklerweg maakt de ventweg plaats voor een groene verblijfsruimte met terrassen.



impressie van een verbreding aan de middenas





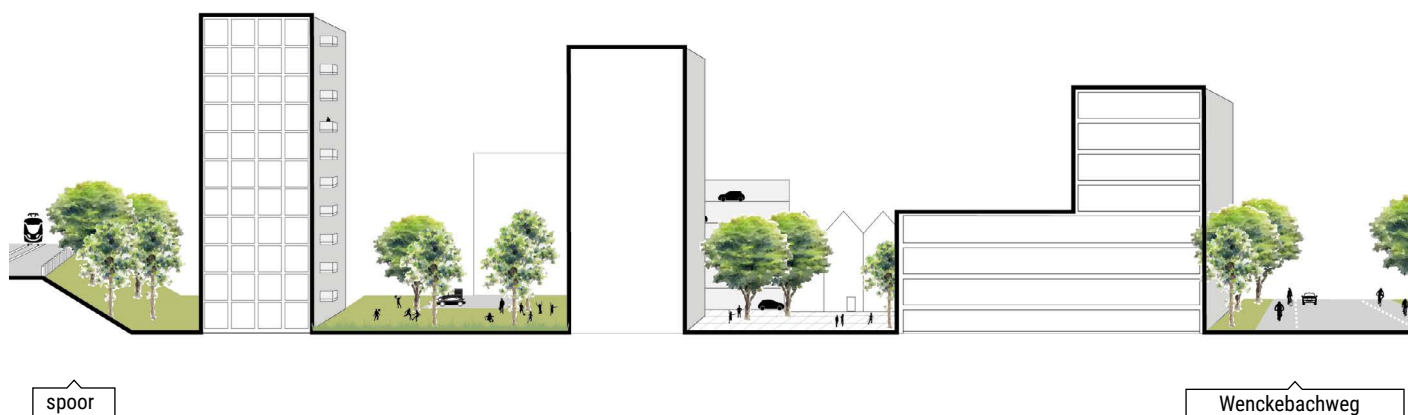
beelden uit studie van Mecanoo architecten voor de kavel aan de Duivendrechtse vaart.



impressie van verblijfsruimte aan de Duivendrechtse vaart

WEESPERTREKVAART: NAAR HET WATER

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



Bajeskwartier als burens

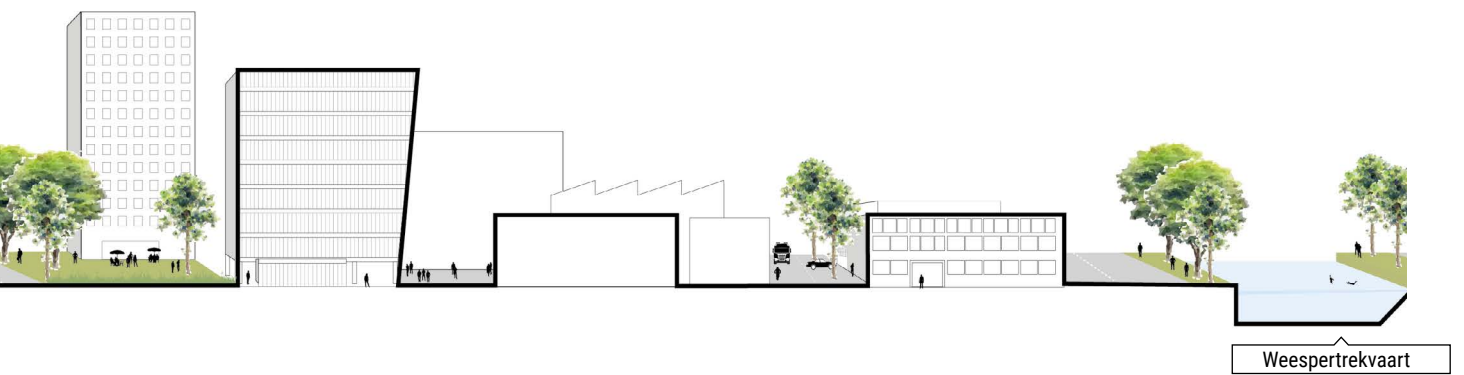


loft achtig



verblijfskwaliteit aan de straat





ruimte om te bewegen



duurzame gebouwen, menselijke maat



duurzame mobiliteit vormgeven



PROGRAMMA WEESPERTREKVAART

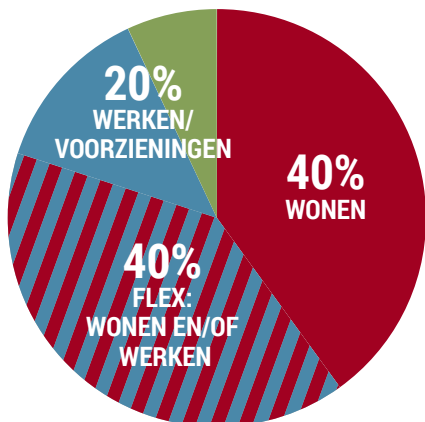
De ontwikkelingen in Weespertrekvaart sluiten aan op de ontwikkelingen in het Amsterdamse deel. De nadruk ligt op woningbouw, om te beginnen in de gebieden in aansluiting op het Bajeskwartier en rondom het diagonale park (de Slinger).

Bedrijven en kantoren zullen hier stapsgewijs worden getransformeerd naar wonen met de bijbehorende voorzieningen. Het is de ambitie dat het aantal m2 kantoor door transformatie met minimaal 20.000 m2 wordt teruggebracht. Deze meters kunnen in de andere gebieden worden ingezet. Ook in dit deelgebied is 7% gereserveerd voor maatschappelijke voorzieningen.

Het is niet nodig een basisschool in het gebied te realiseren, hetgeen ook lastig is vanwege de nabijheid van de snelweg. In het Amsterdamse deel van Weespertrekvaart zijn twee nieuwe basisscholen voorzien. Ook in Entrada, aan de andere kant van het tunneltje onder de A10, komt een basisschool.

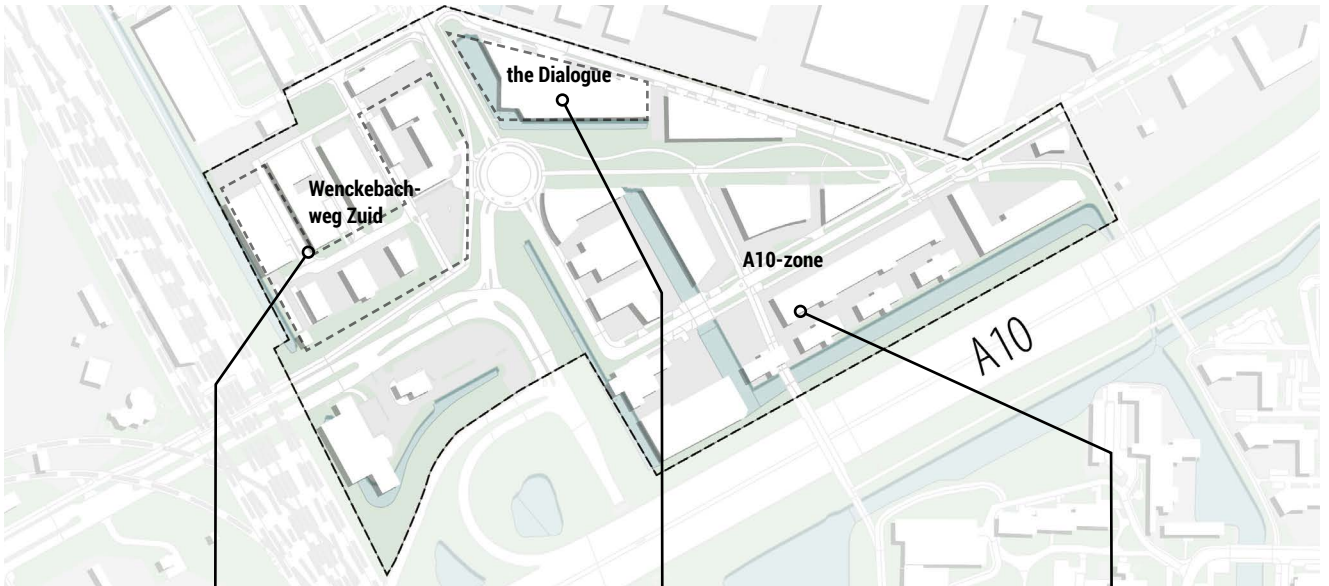
In de zone langs de A10 staan veel kantoren. De transformatiemogelijkheden direct langs de A10 lijken beperkt, hier is wonen op korte termijn niet aantrekkelijk. De flexibiliteit in functies is daarom in dit deelgebied groter.

Programma Weespertrekvaart



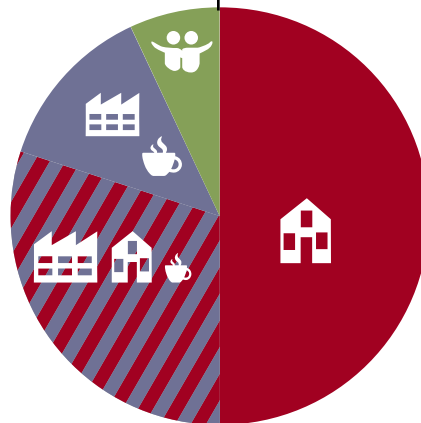
Richtlijnen programma Weespertrekvaart

- Minimaal 50% - max. 80% wonen.
- Voor eisen aan het wonen zie blz. 30.
- Ambitie om kantoorprogramma met 20.000 m2 te verminderen.
- Hotels zijn niet toegestaan.
- Minimaal 7% maatschappelijke voorzieningen.



**WENCKEBACHWEG ZUID:
TOTAAL MAX 70.000 M2**

-  **WONEN**
min. 50% - max 80%
-  **MAATSCHAPPELIJK**
-  **KANTOREN**
-  **BEDRIJVEN**
-  **HORECA**
min 20% - max. 50 %
min. 7% maatschappelijk






**THE DIALOGUE:
MAX 40.000 M2**

-  **WONEN**
min. 50% - max. 80%
-  **MAATSCHAPPELIJK**
-  **BEDRIJVEN**
-  **HORECA**
min. 20% - max. 50%
min. 7% maatschappelijk
kantoren niet toegestaan



**A10-ZONE:
NADER TE BEPALEN**

-  **WONEN**
min. 30% - max. 80%
-  **MAATSCHAPPELIJK**
-  **KANTOREN**
-  **BEDRIJVEN**
-  **HORECA**
min. 20% - max. 70%
min. 7% maatschappelijk
max. 30.000 m2 kantoor

RAAMWERK WEESPERTREKVAART

De Wenckbachweg is de ruggengraat van Weespertrekvaart. De weg is via de Verlengde van Marwijk Kooystraat en de Amstelstroomlaan verbonden met de Spaklerweg. De rotonde aan de voet van de afslag geeft de straat geen stedelijke uitstraling. Er wordt daarom onderzocht of het mogelijk is de rotonde en aansluiting op de Joop Geesinkeweg te laten vervallen.

Ook de waterstructuur moet in samenhang worden bekeken. De waterstructuur langs de A10 wordt verbonden met de Slinger. Onderzocht wordt of daarmee het water aan de Wenckbachweg kan worden gedempt zodat er een adres aan de straat kan ontstaan. De watercompensatie wordt zo ingezet dat de water- en groenstructuur verbeteren. Nu is er sprake van doodlopende stukken, harde oevers en slechte verbindingen. De nieuwe watergangen, met natuurlijke oevers vormen nieuwe verbindingen tussen de bestaande watergangen. Hierdoor verbeteren niet alleen de afvoercapaciteit en de doorstroming, maar ook de ecologische waarde. Ook vormt het water een verrijking van de openbare ruimte, in het diagonale parkje en langs fiets- en wandelroutes.

De bebouwing langs de Slinger kan worden

vernieuwd. Door de bebouwing de diagonaal niet te laten volgen ontstaat ruimte langs de Slinger voor meer groen en wordt de diagonaal minder dwingend. Voor langzaam verkeer worden de fietstunnels onder de A10 beter verbonden met de Slinger. Eventuele nieuwbouw langs de afslag van de A10 krijgt de voorkant aan de waterzijde, zodat aan het water adressen komen en het fietspad op termijn langs het water kan lopen. Aan de spoorzijde word de route door het Bajeskwartier, de zogenoemde Kalverstraat, doorgetrokken tot aan de Verlengde van Marwijk Kooystraat. Hier kan aan de randen hoger worden gebouwd, terwijl het middengebied laag blijft.

Richtlijnen raamwerk Weespertrekvaart

- Blokmaat is maximaal tweehonderd meter.
- Extra straten zijn welkom.
- Op iedere kavel is ruimte voor groen op volle grond > blz. 26. Aanvullend kan het noodzakelijk zijn om groenblauwe daken toe te voegen ten behoeve van waterberging.

De Wenckbachweg ten noorden van de Amstelstroomlaan is een fietsstraat.



Raamwerkkaart Weespertrekvaart zuid

◄-----► Straten, positie flexibel

◄-----► Straten; positie vast

◄-----► Langzaamverkeersverbinding in onderzoek

◄-----► Langzaamverkeersverbinding nieuw

▭ Plekken met verblijfskwaliteit

▨ Sport/ parklandschap

● Bomen nieuw

● Bomen huidig

▭ basishoogte 18 m

▭ accent max. 50 m

▭ accent max. 70 m

