

# WENCKEBACHWEG ZUID

Stedenbouwkundige Visie - concept

Augustus 2023



# INHOUDSOPGAVE

COLOFON  
STEDENBOUWKUNDIGE VISIE WENCKEBACHWEG ZUID

## HOH Architecten

Dr. Jan van Breemenstraat 1  
1056 AB Amsterdam

IN SAMENWERKING MET:

Urhahn Stedenbouw en Strategie  
Gemeente Ouder-Amstel



IN OPDRACHT VAN:

Gemeente Ouder-Amstel  
postbus 35  
1190 AA Ouderkerk a/d Amstel



## 1. INLEIDING

1.1 STEDENBOUWKUNDIGE VISIE 2021 - 2023

## 2. CONTEXT

2.1 ONTWIKKELKADERS  
2.2 LIGGING PLANGEBIED  
2.3 VIGEREND BESTEMMINGSPLAN  
2.4 GEBIEDSANALYSE: KANSEN EN KWALITEITEN  
2.5 NABURIGE ONTWIKKELINGEN  
2.6 NETWERK OPENBAAR VERVOER, FIETS EN AUTO  
2.7 EIGENDOMSSITUATIE  
2.8 BOMEN, KABELS EN LEIDINGEN

## 3. ONTWERPUITGANGSPUNTEN

3.1 RUIMTELIJKE ONTWERPUITGANGSPUNTEN VOOR WENCKEBACHWEG ZUID

## 4. REGELS VOOR DE BOUWVELDEN

4.1 SPELREGELKAART  
4.2 BOUWVELDEN, BEBOUWINGSLIJNEN  
4.3 BOUWHOOGTE  
4.4 PROGRAMMA

## 5. OPENBARE RUIMTE

5.1 RAAMWERK  
5.2 WATER & GROEN, VERKEER EN FASERING

## 6. VOORBEELDUITWERKING

6.1 VOLUMES EN BOUWHOOGTEN  
6.2 RUIMTELIJKE VERTALING  
6.3 GELUID  
6.4 BEZONNING  
6.5 WIND

# 1. INLEIDING

Binnen de gemeente Ouder-Amstel ligt het Amstel Business Park Zuid. Dit gebied verandert in de komende jaren van een klassiek industrieterrein naar een veelzijdig en levendig gebied, waarin diverse functies samenkomen: Werkstad OverAmstel. Het gebied biedt nog volop ruimte om te groeien en legio kansen voor nieuwe bedrijven, woningen, voorzieningen en andere functies.

Werkstad OverAmstel is verdeeld in vier deelgebieden. In Werkstad Zuid, ten zuiden van de A10, is meer bebouwing mogelijk, voor bedrijven en stedelijke voorzieningen. In Entrada, Werkstad Noord en Weespertrekvaart is naast werken straks ook wonen mogelijk. Onderdeel van deelgebied Weespertrekvaart is Wenckebachweg Zuid, op het grens met Amsterdam. Het plangebied ligt op een kruispunt van verschillende stedelijke netwerken, infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen.

Het doel van deze visie voor Wenckebachweg Zuid is om een plan te presenteren en te onderbouwen, dat niet alleen herkenbare ruimtelijke en programmatische kwaliteiten heeft, maar ook aansluit

bij de verschillende ontwikkelingen en plannen in de omgeving. Het is een integrale ruimtelijke en programmatische visie voor het plangebied. Een plan dat robuust, flexibel en toekomstbestendig is en op alle momenten van ontwikkeling een kwaliteit aan het bestaande toevoegt.

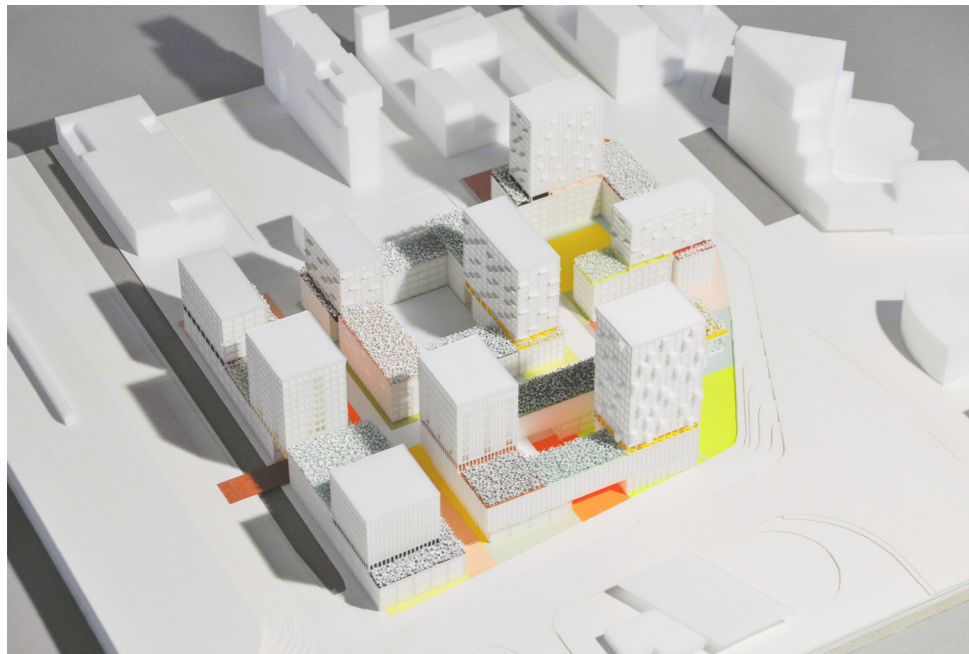
Binnen Wenckebachweg Zuid zijn de 8 kavels in eigendom van verschillende eigenaren. Omdat de gemeente geen gronden in eigendom heeft, is zij faciliterend bij ontwikkelingen. In de onderhanden visie kunnen alle kavels onafhankelijk van elkaar ontwikkelen en op alle momenten kunnen de huidige bedrijven blijven functioneren.

De huidige bedrijfsvoering is het uitgangspunt. Bij ontwikkeling van een of meer kavels moet de huidige bedrijfsvoering op de andere kavels door kunnen gaan. De partijen die ontwikkelen moeten zich inspannen om in overleg met de buurt en gemeente de overlast zo veel als mogelijk te beperken.

Deze Stedenbouwkundige Visie vormt een uitwerking en aanvulling op de Richtlijnen voor Ontwikkeling uit 2019. Het is geen volledig uitgewerkt stedenbouwkundig plan, maar vormt de basis voor de ontwikkelingen per kavel. Daarbij zal aanvullend onderzoek moeten plaatsvinden naar ruimtelijke en kwalitatieve aspecten. Pas op basis daarvan kan de gemeente besluiten tot afwijking van het vigerende bestemmingsplan.

In de onderhanden visie kunnen alle kavels onafhankelijk van elkaar ontwikkelen en op alle momenten kunnen de huidige bedrijven blijven functioneren.

Deze visie is een bewerking van de Concept Stedenbouwkundige Visie uit 2021 in opdracht van de Gemeente Ouder-Amstel en opgesteld door HOH Architecten i.s.m. de supervisor.



Concept Stedenbouwkundige Visie Wenckebachweg Zuid september 2021



tussenstadium Concept Stedenbouwkundige Visie Wenckebachweg Zuid december 2021



Stedenbouwkundige Visie Wenckebachweg Zuid juli 2023

# 2. CONTEXT

## 2.1 ONTWIKKELKADERS

### RUIMTELIJK ECONOMISCHE VISIE WERKSTAD OVERAMSTEL (NOVEMBER 2017)

In november 2017 werd de Ruimtelijk economische visie Werkstad OverAmstel vastgesteld. Hierin is aangegeven dat het gebied, nu bekend als Amstel Business Park Zuid, een belangrijke rol vervult in 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 stedelijke context biedt daarvoor genoeg aanleiding: metrohaltes op loopafstand en aantrekkelijke woon- en groengebieden op fietsafstand.

Zowel in gemeente Ouder-Amstel als in de gemeente Amsterdam is sprake van een groot aantal ontwikkelingen in en om Amstel Business Park. Het Amstelkwartier ontwikkelt zich tot een nieuwe woonwijk aan de Amstel, in het noordelijk deel van Amstel Business Park is de creatieve industrie bezig met een opmars. Ook in Amstel Business Park Zuid (ABP-Zuid) spelen de nodige ontwikkelingen. Deze ruimtelijke economische visie analyseert de positie van ABP-Zuid, beschrijft toekomstscenario's en schetst mogelijke richtingen waarlangs ABP-Zuid kan doorontwikkelen van een bedrijventerrein naar een 'werkstad'. Bovendien hebben ondernemers aangegeven dat er op korte termijn verbeteringen nodig zijn: de openbare ruimte is sleets, de uitstraling kan veel beter.

De Ruimtelijk Economische Visie beschrijft de ambities en uitgangspunten voor de ontwikkeling van het gebied als geheel. De ruimtelijk-economische visie geeft hoofdlijnen aan. De horizon voor de visie is 2040: de komende 25 jaar zal er veel gaan veranderen. Er zal moeten worden gezocht naar het beste instrumentarium om vorm te geven aan deze transformatie, waarbij de samenwerking tussen onder andere gemeente en ondernemers centraal staat. Deze visie is tot stand gekomen met de ondernemers van ABP-Zuid.



### RICHTLIJNEN VOOR ONTWIKKELING (MEI 2019)

In deze Richtlijnen worden handvatten gegeven voor de transformatie van een werkgebied naar een gemengd stedelijk gebied. De richtlijnen geven inzicht in welke programma's, bouwhoogten, dichtheden, etc., vanuit stedenbouwkundig oogpunt maximaal wenselijk zijn om het gebied te transformeren naar Werkstad OverAmstel. De transformatie is een continu proces dat vraagt om afstemming en samenwerking: je hebt elkaar nodig om te komen tot stedelijke interactie.

Over de richtlijnen heeft daarom al veel overleg plaatsgevonden met grond- en vastgoedeigenaren, bedrijven, bewoners en de regio. Dat is onderdeel van het continu proces dat nodig is om tot transformatie te komen. De gemeente zal daarom ook na het vaststellen van de Richtlijnen het (regionaal) overleg voortzetten. De Richtlijnen zijn een uitwerking van de Ruimtelijk economische visie voor Werkstad OverAmstel en kunnen daarvan niet los gezien worden bij het toetsen van ontwikkelplannen in Werkstad OverAmstel.

Het proces van transformatie is niet iets dat binnen nu en vijf jaar is afgerond, maar gaat een langere tijd in beslag nemen. Dat betekent dat de transformatie aan verschillende marktomstandigheden en economische conjunctuur onderhevig is. 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 OverAmstel te realiseren.



### BEELDKWALITEITSPLAN (NOVEMBER 2021)

Naast de ruimtelijke aspecten moet bij toetsing van plannen ook gekeken worden naar beeldkwaliteit van gebouwen en openbare ruimte. Daarom wordt aanvullend op de Richtlijnen een Beeldkwaliteitsplan opgesteld dat in de plaats komt van de welstandsnota voor dit gebied.

Het beeldkwaliteitsplan voor Werkstad OverAmstel bouwt voort op Werkstad OverAmstel: Ruimtelijk Economische Visie en Richtlijnen voor Ontwikkeling. Deze drie documenten vormen samen het ruimtelijk beleid voor de transformatie van bedrijventerrein Amstel Business Park Zuid naar Werkstad. Dit beeldkwaliteitsplan sluit aan op het geldende beleid voor beheer van de openbare ruimte.

De ontwikkeling van Werkstad OverAmstel vindt stapsgewijs plaats. De langzame transformatie maakt dat eenheid in het gebied niet vanzelfsprekend is, contrast en verrassing maakt deel uit van de Werkstad. Voor het bewaken van de samenhang binnen het gebied is dit beeldkwaliteitsplan het kader. Het beeldkwaliteitsplan borgt de samenhang tussen de ontwikkelingen en zorgt ervoor dat, hoewel er sprake is van verschillende tijdlijnen en uiteenlopende gebruikers, Werkstad OverAmstel als één gebied herkenbaar wordt.

Het beeldkwaliteitsplan moet gelezen worden als een kookboek. Het is een document ter inspiratie dat de juiste ingrediënten aanreikt om tot een goed resultaat te komen. De verbeelding in dit beeldkwaliteitsplan is daarom conceptueel en statementmatig. De kernwaarden geven richting aan de ontwikkeling van de Werkstad. De toetsingscriteria zijn het instrument voor supervisie en welstand.

De Ruimtelijk economische visie, de Richtlijnen en het Beeldkwaliteitsplan vormen samen het ruimtelijk beleid voor de transformatie naar Werkstad OverAmstel.

De Richtlijnen voor Ontwikkeling biedt handvatten voor massa en programmering. Het beeldkwaliteitsplan geeft spelregels voor inrichting, volume, kleur- en materiaalgebruik voor bebouwing en buitenruimte. De uitgangspunten zoals vastgesteld in de Richtlijnen voor Ontwikkeling zijn doorontwikkeld en geconcretiseerd tot toepasbare spelregels.



## CONCEPT RUIMTELIJK KWALITEITSKADER OPENBARE RUIMTE WEESP- PERTREKVAART ZUID (MEI 2023)

Om de transformatie van het bestaande monofunctionele werkge-  
bied tot een stedelijk woonwerklandschap vorm te geven, zijn speci-  
fiek ruimtelijke handvatten nodig die sturing geven aan de herontwik-  
keling van de openbare buitenruimte. In opdracht van de Gemeente  
Ouder-Amstel en in een nauwe samenwerking met de Gemeente  
Amsterdam is het 'Ruimtelijk Kwaliteitskader Openbare Ruimte' voor  
het projectgebied 'Weespertrekvaart Zuid' vormgegeven door  
landschapsarchitectuurbureau Sant&Co. Het betreft nog een conce-  
pt, wat parallel aan deze visie wordt voltooid en naar verwachting  
eind 2023 kan worden vastgesteld.

Het kwaliteitskader geeft op hoofdlijnen inzicht in de historische  
ontwikkeling van het gebied, toont de karakteristieken en knelpun-  
ten op de thematiek van water, groen- en infrastructuur, definieert de  
ruimtelijke uitgangspunten voor het lonkend toekomstperspectief en  
creëert per deelgebied het ruimtelijk beeld voor de (her)ontwikkeling  
van de openbare buitenruimte in synergie met de stedenbouwkun-

dige transformatie.

In aanvulling hierop is er een 'groeimodel' opgenomen, waarin de op  
dit moment bekende ontwikkelingen ten aanzien van elkaar in beeld  
zijn gebracht. Per ontwikkeling is de impact en daarmee aanpassing  
van de bestaande openbare buitenruimte inzichtelijk gemaakt. Hier-  
mee creëert elke individuele ontwikkeling een  
kwaliteitsimpuls en dient het grotere doel te komen tot de uitvoering  
van het lonkend toekomstperspectief.

### WENCKEBACHWEG ZUID

Het deelgebied Wenckebachweg Zuid wordt in het concept  
kwaliteitskader aangeduid als "De Weespertuinen".

De Weespertuinen bieden oases van rust voor zowel de direct om-  
wonenden als de nieuwsgierige bezoeker. De luwte van de 'bin-  
nentuinen' nodigt niet alleen uit om te vertragen, te genieten en te  
ontspannen, maar geeft de bewoners de luxe van een 'tuin voor de  
deur'.

Ten zuidoosten van Wenckebachweg Zuid bevindt zich het  
entreemoment van het gehele gebied; het visitekaartje waarin alle as-

pecten van groen, water, mobiliteit en functies ten aanzien van elkaar  
op integrale wijze maximaal manifesteren.

De Weespertuinen zijn een uniek milieu op de overgang tussen de  
Slinger en de nieuwe stadswijk Bijlmerbajes. Hoewel de nieuwe  
gebouwen het entreemoment van Weespertrekvaart Zuid op steden-  
bouwkundig niveau markeren en de gevels de Weesperboulevard  
begeleiden is de landschappelijke kwaliteit die van een meer intro-  
vert en luw karakter. De Weespertuinen bieden rust door de aan-  
wezigheid van 'binnentuinen' waar je zowel als bewoner als bezoeker  
doorheen kunt dwalen en groene en luwe buurtstraten met enkel de  
aanwezigheid van een bestemmingsverkeer.

Het gebied vormt een belangrijke schakel in de langzaamver-  
keersverbinding tussen de promenade die door de Slinger 'slingert'  
en die continueert in de stadswijk Bijlmerbajes. Het gebied wordt  
verrijkt met de nieuwe waterstructuur die de verbinding maakt tussen  
de watergang langs de spoorbaan en de nieuwe  
waterstructuur van de Slinger. Hiermee ontstaat een cruciale en  
robuuste waterverbinding die de doorstroming van water vanaf de  
Bijlmerbajes versterkt en een impuls aan de waterkwaliteit in het ge-  
hele gebied genereert.



## 2.2 LIGGING PLANGEBIED

Het plangebied is gelegen aan de H.J.E. Wenckebachweg in Duivendrecht, gemeente Ouder-Amstel. Het gebied is toegankelijk via één ontsluiting waarmee het een overzichtelijk afgebakend gebied wordt. Ten westen van het gebied ligt de spoorlijn, ten zuiden van het gebied de Verlengde van Marwijk Kooystraat.

Wenckebachweg-Zuid is de transformatie van een bedrijven- en kantoorlocatie, naar een wijk met een gemengd programma waarbij er een belangrijk aandeel voor wonen is gereserveerd. Wenckebachweg-Zuid is onderdeel van het deelgebied 'Weespertrekvaart' van Werkstad OverAmstel. Met de toekomstige ontwikkelingen van The Dialogue en het Amsterdamse Bajeskwartier en Weespertrekvaart-Midden als directe burenen, zal hier een hoogstedelijk gemengd woon/werkmilieu ontstaan.

Wenckebachweg-Zuid

Weespertrekvaartbuurt

Werkstad OverAmstel



## 2.3 VIGEREND BESTEMMINGSPLAN

### 2.3 Vigerend bestemmingsplan

Het vigerende bestemmingsplan is het bestemmingsplan "Duivendrecht", vastgesteld op 28 augustus 2013.

Het grootste deel van het gebied (paarse vlakken) heeft de bestemming 'bedrijventerrein'. De voor 'Bedrijventerrein' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

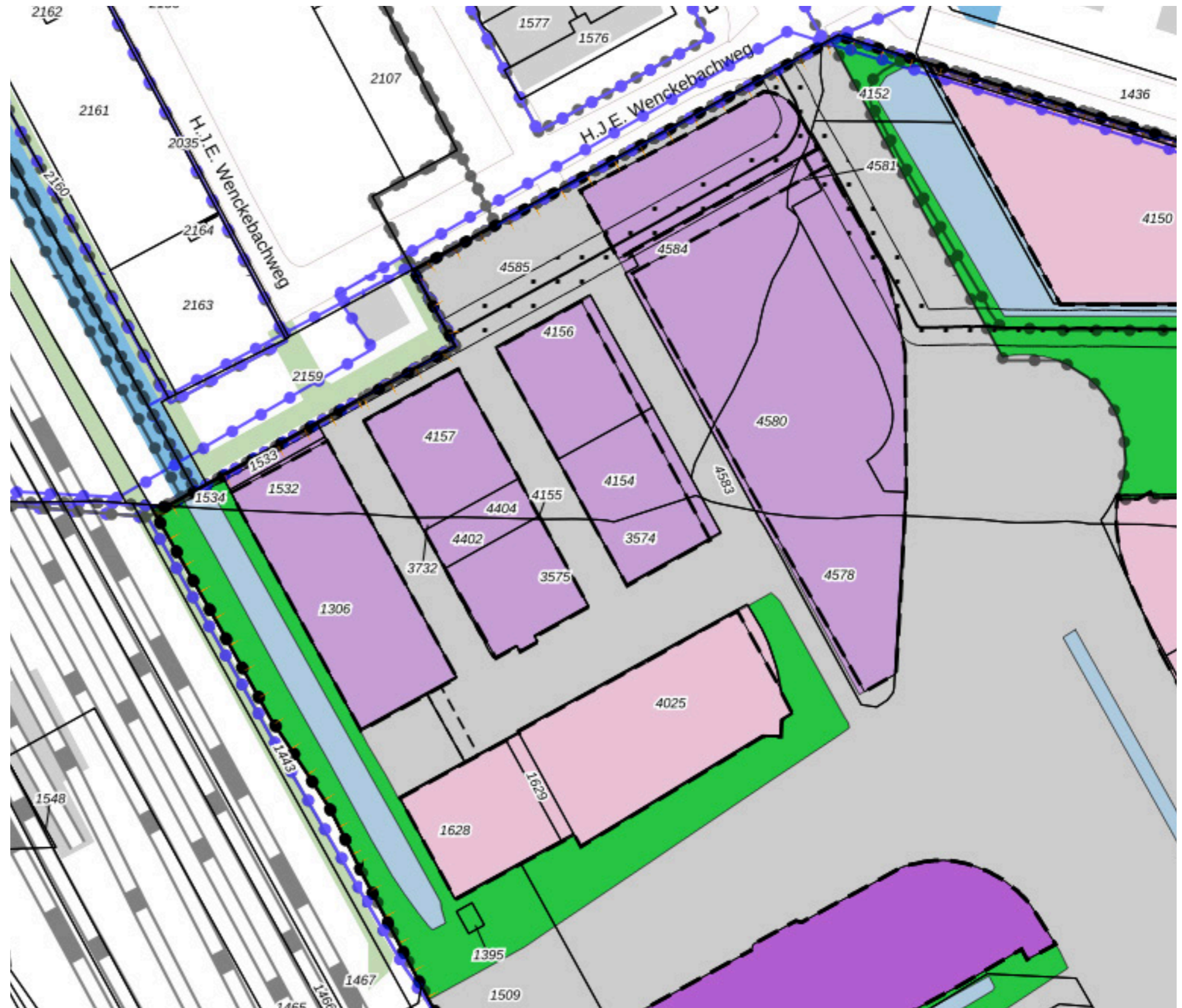
- het uitoefenen van bedrijfsactiviteiten die staan vermeld in de categorie 1 t/m 3 van de Lijst van bedrijfsactiviteiten;
- productiegebonden detailhandel;
- ondergeschikte kantoorruimten behorende bij het bedrijf (max 35%);
- showrooms en verkoop aan particulieren van auto's, boten en caravans;

De maximale bouwhoogte bedraagt 10 meter.

Het meest zuidelijke bouwvlak (lichtroze) heeft de bestemming 'Kantoor - 1'. De voor 'Kantoor - 1' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- Kantoren
- Bedrijf en/of het uitoefenen van bedrijfsactiviteiten
- Showrooms en verkoop aan particulieren van auto's, boten en caravans;

Hier geldt een maximale bouwhoogte van 20 meter.



## 2.4 GEBIEDSANALYSE

Op dit moment is het een werkgebied. Het gebied bestaat uit een aantal straten en kavels die in eigendom zijn van verschillende eigenaren.

Kenmerkend voor het huidige bedrijventerrein aan de Wenckebachweg is haar introverte karakter, de focus ligt op de functionaliteit en productiviteit van wat er binnenin het gebouw gebeurt. De openbare ruimte is vaak bepaald door infrastructuur en parkeerplaatsen. Buitenruimte is vaak een restruimte tussen de gebouwen en infrastructuur in.

In het plangebied is er tussen de gebouwen weinig samenhang, groene ruimten werken als afstandhouders tussen infrastructuur en gebouw en dragen niet bij aan een goeie verblijfs- of verbindings kwaliteit. Het parkeren, de ontsluiting en de aanwezigheid van de auto domineren de inrichting van de openbare ruimte.



1. Fysieke verbindingen zijn wel aanwezig maar hebben geen echte bestemming.



2. Parkeren domineert de entree naar het gebied



3. Openbaar groen wordt niet gebruikt door slechte verankering met omgeving.



4. Weinig relatie tussen gebouwen onderling.



Het gebied is uitstekend bereikbaar met de auto, via afrit S111 van de A10. Maar ook met fiets en het openbaar vervoer is het gebied redelijk te bereiken. Deze bereikbaarheid zal in de toekomst nog verbeteren door de toevoeging en verbetering van de langzaamverkeersroutes. De 'Groene Slinger', aan de overkant van de H.J.E. Wenckebachweg, is een groene wandelroute waarvan goed gebruik wordt gemaakt door de werknemers van de omliggende kantoren en bedrijven.



A. Bezonde zuidzijde aan de op-/afrit S111



B. Openbare ruimte heeft kwaliteiten die versterkt kunnen worden



C. Er wordt veel gebouwd en geïnvesteerd in laag- en hoogbouw.



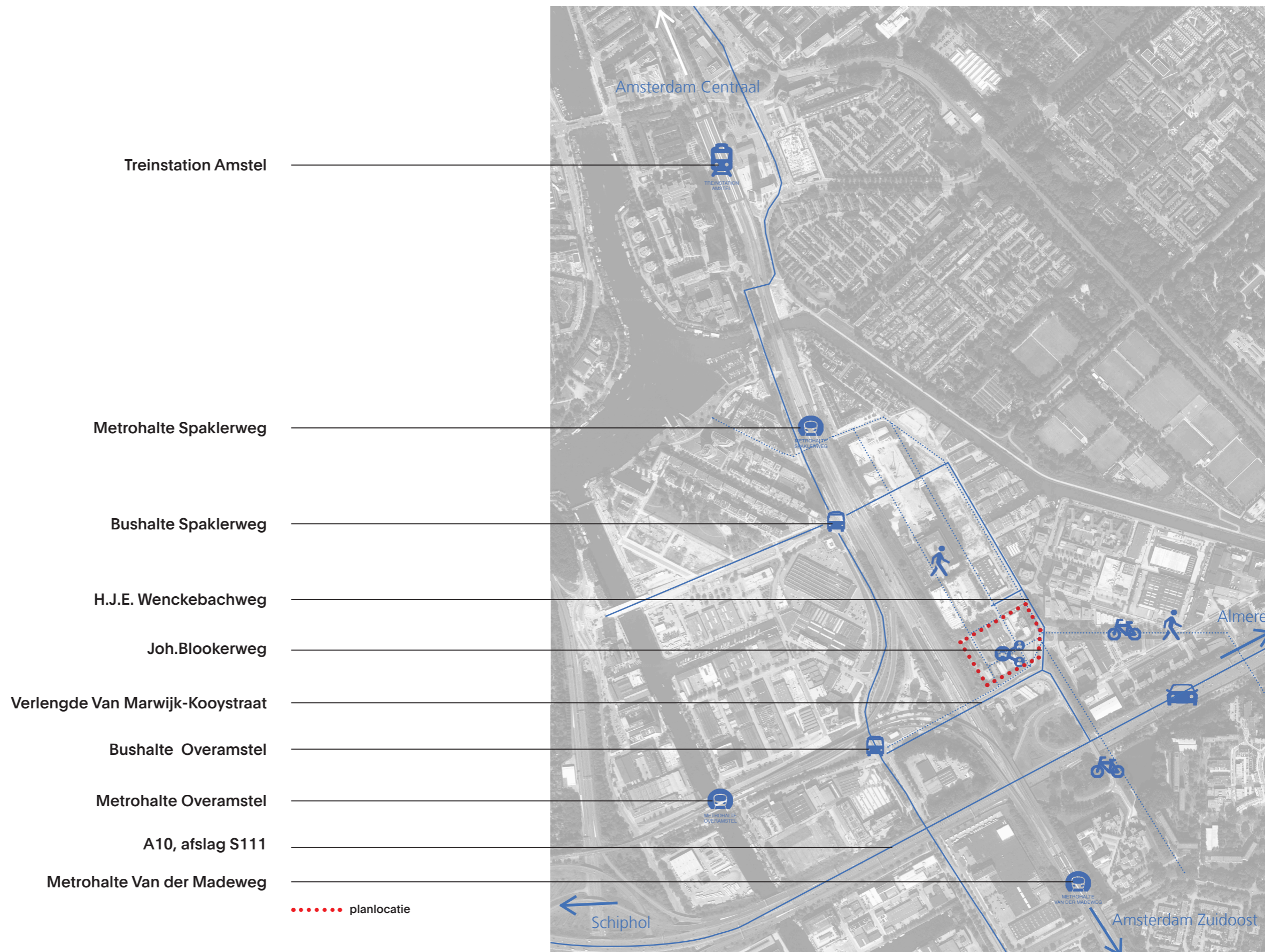
D. Identiteit van de locatie wordt gebruikt in planuitwerking Bajeskwartier

## 2.5 NABURIGE ONTWIKKELINGEN

Het gebied Wenckebachweg Zuid heeft veel potentie, aansluitend op de vele ontwikkelingen in de omgeving. Naast het woningbouwproject 'The Dialogue' aan de overkant van de weg, binnen Ouder-Amstel, sluit het gebied ook aan op de diverse, grootschalige ontwikkelingen binnen de gemeente Amsterdam: Weespertrekvaart Noord is nagenoeg afgerond met onder meer het wooncomplex The State en de zelfbouwkavels. In het Bajeskwartier wordt volop gebouwd en zijn de eerste gebouwen, waaronder een middelbare school en horeca, reeds opgeleverd. Ook in deelgebied Weespertrekvaart Midden is de ontwikkeling in volle gang, met onder meer wonen en een basisschool. En de kwaliteiten van het Amstelkwartier liggen, mede door een nieuwe onderdoorgang, straks om de hoek: het water, de ruimte en het uitzicht.

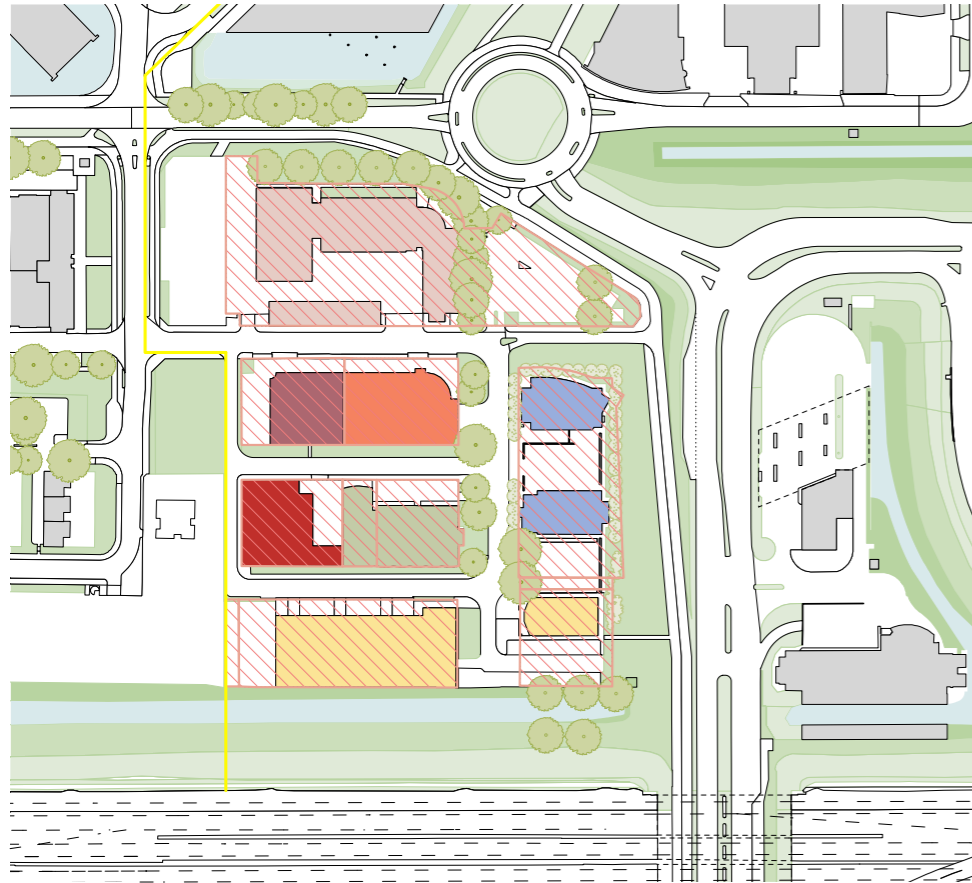


## 2.6 NETWERK OPENBAAR VERVOER, FIETS EN AUTO

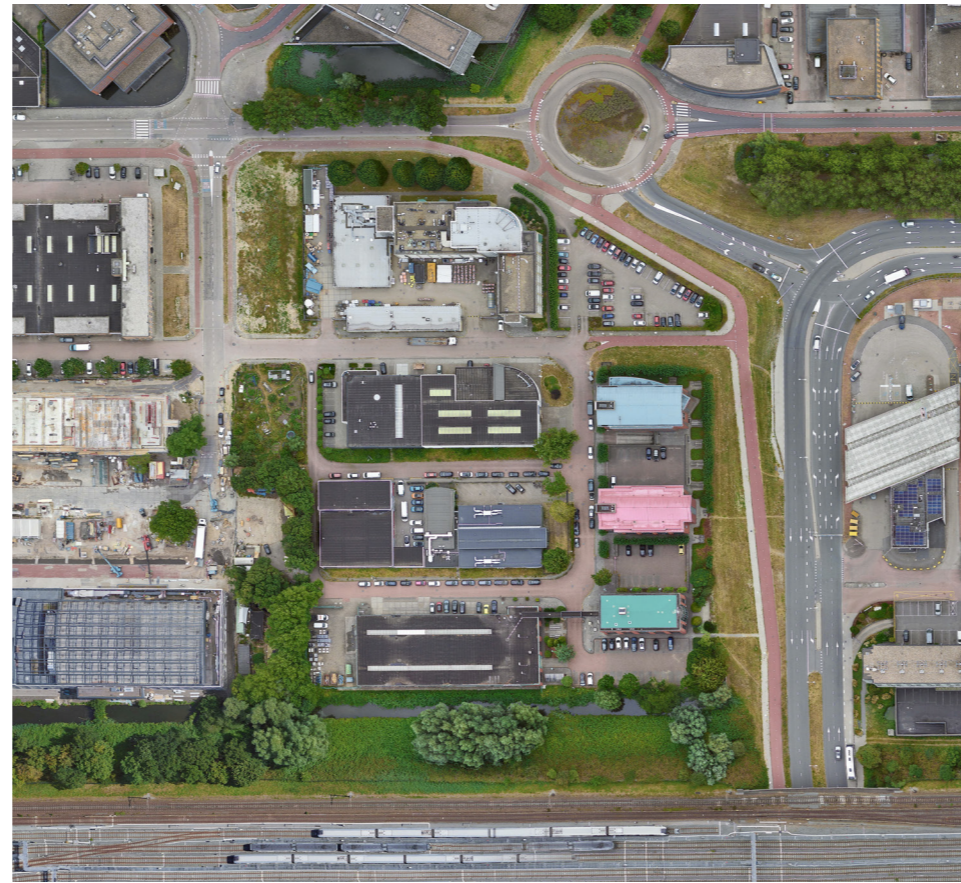


## 2.7 EIGENDOMSSITUATIE

Wenckebachweg Zuid is gelegen aan de H.J.E. Wenckebachweg in gemeente Ouder-Amstel. Het gebied is toegankelijk via één ontsluiting waarmee het een overzichtelijk afgebakend gebied wordt. Ten westen van het gebied ligt de spoorlijn, ten zuiden van het gebied de Verlengde van Marwijk Kooystraat. Op dit moment is het een werkgebied. De ambitie is dat dit in de toekomst zal veranderen naar een gemengd stedelijk gebied zoals in de 'Richtlijnen voor Ontwikkeling' is vastgelegd. Het gebied bestaat uit een aantal straten en kavels die in eigendom zijn van verschillende eigenaren.



Het gebied kent 7 verschillende eigenaren

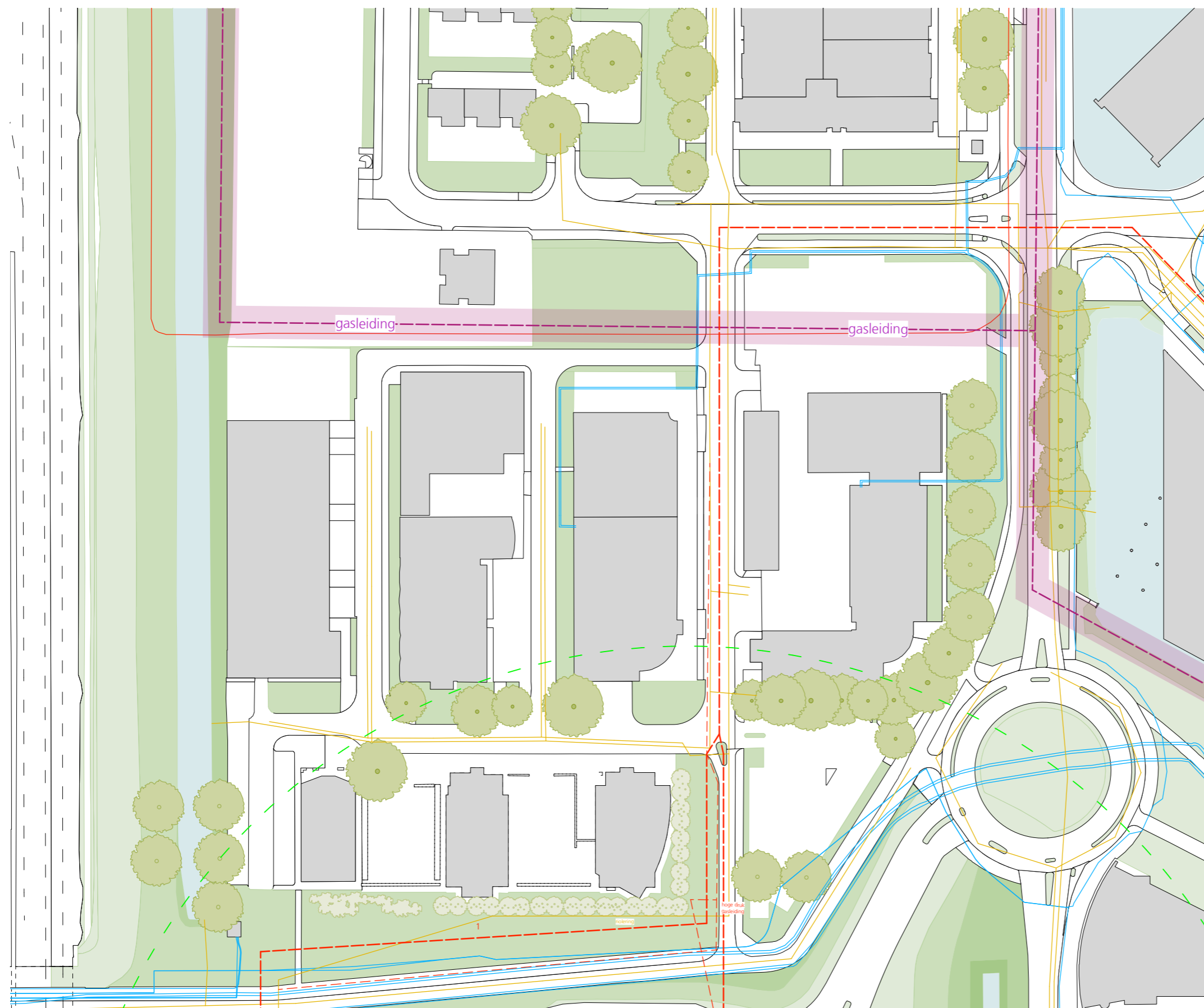


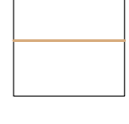
Huidige situatie Wenckebachweg (bron: google .com/maps)



Huidige situatie Wenckebachweg (bron: google .com/maps)

## 2.8 BOMEN, KABELS & LEIDINGEN



-  Huidige beplanting
-  Mogelijk trace ENECO (2 opties)
-  Vulpunt LPG met straal 45m.
-  Riolering
-  Hoge druk gasleiding
-  Hoge druk gasleiding met 4m. belemmeringsstrook vanaf hart
-  Datatransport

# 3. ONTWERPUITGANGSPUNTEN

## STADSSTRAAT EN STEDELIJKE INTERIEURS

Wenckebachweg Zuid ligt aan de H.J.E Wenckebachweg, een hoofdstraat die een stadsstraat wordt. Aan de stadsstraat vallen doorgaand verkeer samen met functies die publiek aantrekken. Als lange lijnen door de stad verbinden zij verschillende soorten buurten met elkaar. Stadsstraten zijn essentieel in het aansluiten van nieuw te ontwikkelen stadsbuurten aan de bestaande stad. Door de beperkte ruimte in stadsstraten is er altijd spanning tussen activiteiten, voorzieningen en verkeersstromen. Dit maakt ze aantrekkelijk en dynamisch, maar zorgt ook voor een gevoelige balans tussen verkeer en verblijf en tussen een bruisend of onaantrekkelijk straatbeeld. Aan de H.J.E. Wenckebachweg zullen clusters van stedelijke interieurs ontwikkeld worden als kralen aan een ketting. Deze interieurs zullen een rustige sfeer hebben in tegenstelling tot de reuring van de stadsstraat H.J.E. Wenckebachweg. Zo ontstaat een dynamiek tussen de rust van de hoven en de reuring van de stadsstraat.

## CLUSTERS

De stadswijk Wenckebachweg Zuid verhoudt zich qua schaal, maat en programma tot de serie van stedenbouwkundige clusters aan de noordzijde van het plangebied. Het appartementencomplex De State kan gezien worden als het meest noordelijke van de clusters met een hoogteaccent van 70 meter. In de cluster van Wenckebachweg Zuid vormt een hoogteaccent van 70 meter hier ook een natuurlijk sluitstuk aan de zuidelijke zijde van de clusterreeks. Het geheel van clusters wordt opgespannen tussen deze twee uiterste torens. Aan de spoorzijde van deze clusters mogen hoogte-accenten komen met een hoogte van 35-50 meter die verbinding leggen met de maat en schaal van het spoor. Aan de Wenckebachweg refereert de stedelijke plint van 18 meter aan de maat en schaal van de mens.

## KRUISPUNT VAN RICHTINGEN MARKEREN ENTREE

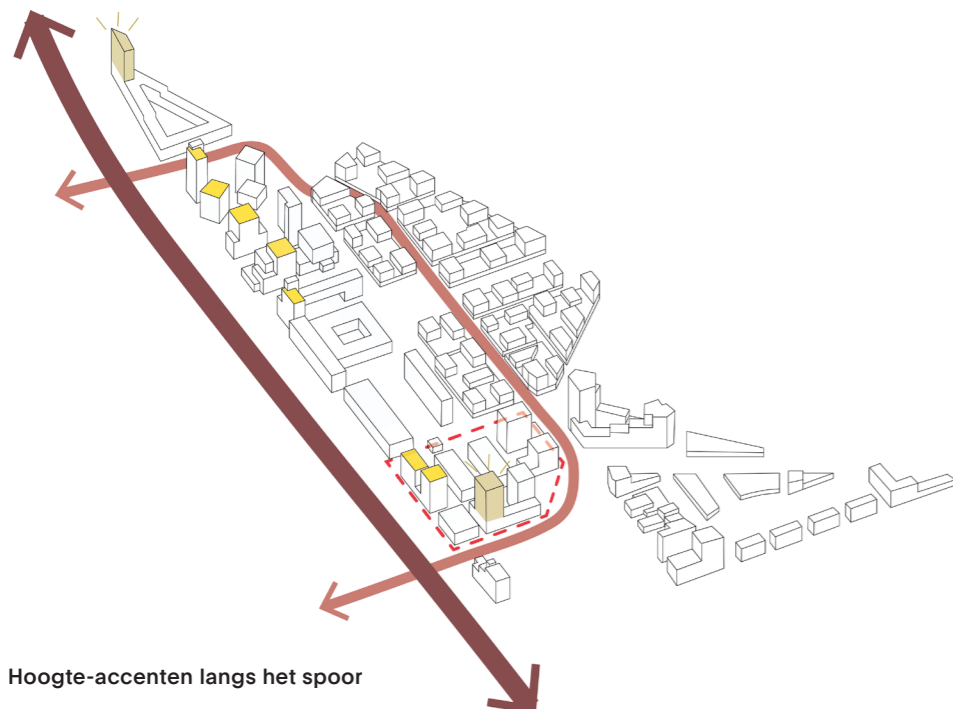
De Weespertrekvaartbuurt bestaat uit een aaneenschakeling van verschillende wijken met verschillende structuren. Sommige delen zijn gevormd door de richting van het spoor, anderen door de ringweg A10 of de Weespertrekvaart. Ook hier geldt dat de diversiteit ingezet kan worden als een kwaliteit. Wanneer de verschillen benadrukt en zichtbaar gemaakt worden, kan dit ten goede komen van de leesbaarheid van de buurt in zijn geheel. De verschillende richtingen komen samen en vormen een momentum bij The Dialogue. Dit momentum wordt gebruikt en versterkt door hier een hoogte-accent te plaatsen aan de zijde van Wenckebachweg Zuid.

## GROEN EN WATER

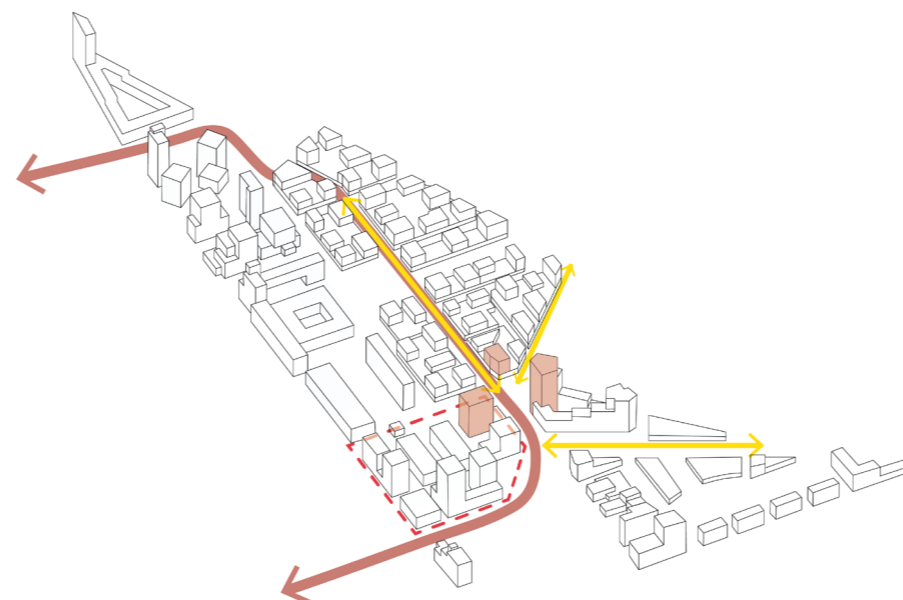
Het water aan de spoorzijde en het water bij de Slinger zijn nu twee systemen. Deze twee systemen worden met elkaar verbonden en krijgen meer ruimte. Meer ruimte voor water, en daarmee ook een betere waterkwaliteit, wordt gekoppeld aan meer ruimte voor groene verblijfsplekken en lange groenstructuren. De Slinger is in zijn huidige vorm een op zichzelf staande groene structuur. Deze wordt verbonden aan de groenstructuren van Wenckebachweg Zuid en het Bajeskwartier. We streven naar een levendig, gezond en verbonden woon-werklandschap met verblijfskwaliteit.

## OPENBARE PLEKKEN IN WENCKEBACHWEG ZUID

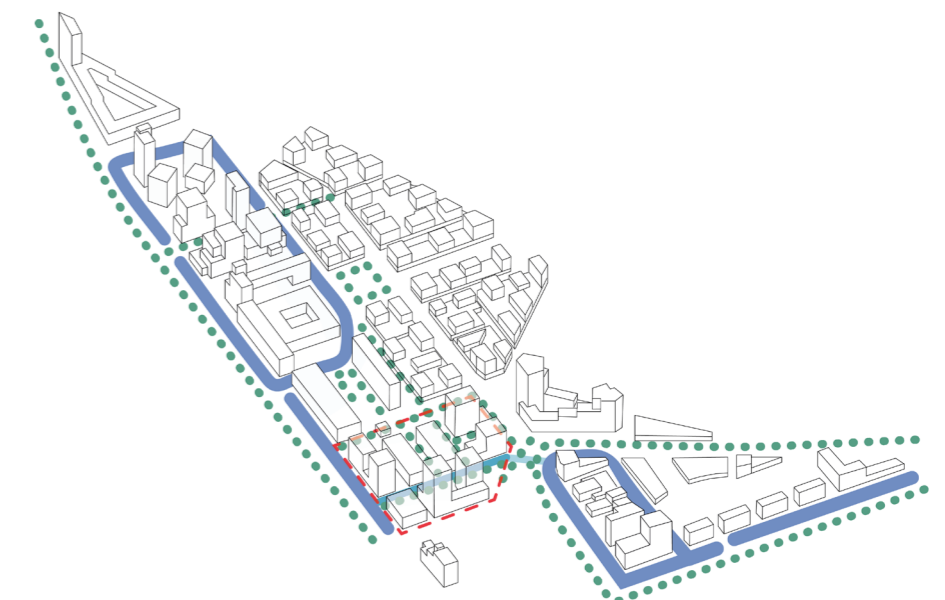
Elk nieuw stedenbouwkundig cluster in de Weespertrekvaartbuurt heeft zijn eigen identiteit, mede gevormd door de openbare ruimte. Het plan voor Wenckebachweg Zuid voegt een aantal hoogwaardige openbare ruimten toe aan dit netwerk van openbare plekken: een watergang in oost-west-richting, een groene verbinding in noord-zuid-richting en een 3-hoekig parkplein bij de entree van de stadsstraat Wenckebachweg. De kwaliteit van het geheel zit in de diversiteit van de individuele plekken.



Hoogte-accenten langs het spoor



Hoogte-accent bij de entree



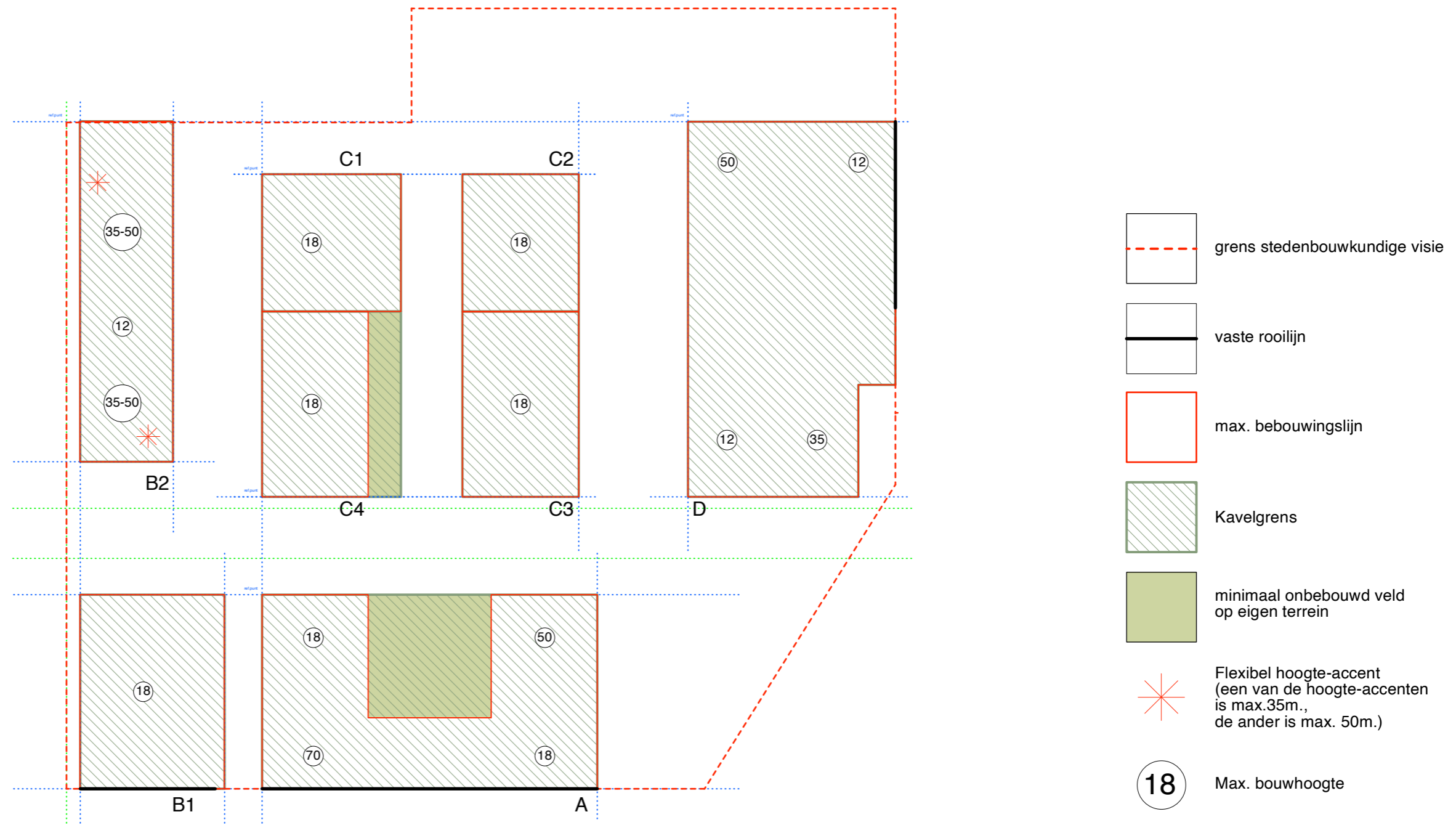
Verbinden van de watersystemen

# 4. REGELS VOOR DE BOUWVELDEN

## 4.1 SPELREGELKAART

De spelregelkaart geeft de regels voor de bouwvelden aan. De uitwerking van de bouwvelden vindt vervolgens plaats als een eigenaar tot ontwikkeling wenst over te gaan. In dit proces kunnen door middel van supervisie aanscherpingen ontstaan. De hoofdlijnen, zoals het totaalprogramma, worden opgenomen in de nieuwe versie van de Richtlijnen.

De onderstaande kaart is een samenvatting van de regels voor de bouwvelden: de spelregelkaart.



## 4.2 BOUWVELDEN, BEBOUWINGSLIJNEN

### BOUWVELDEN

De bouwvelden vormen de contramal van de openbare ruimte. Op een aantal plekken heeft de openbare ruimte meer maat nodig om de toekomstige ontwikkeling te kunnen faciliteren. In de straten is ruimte voor verkeer, water, groen, parkeren, ondergrondse afvalcontainers en verblijven. De straatprofielen zijn terug te vinden in hoofdstuk 5.

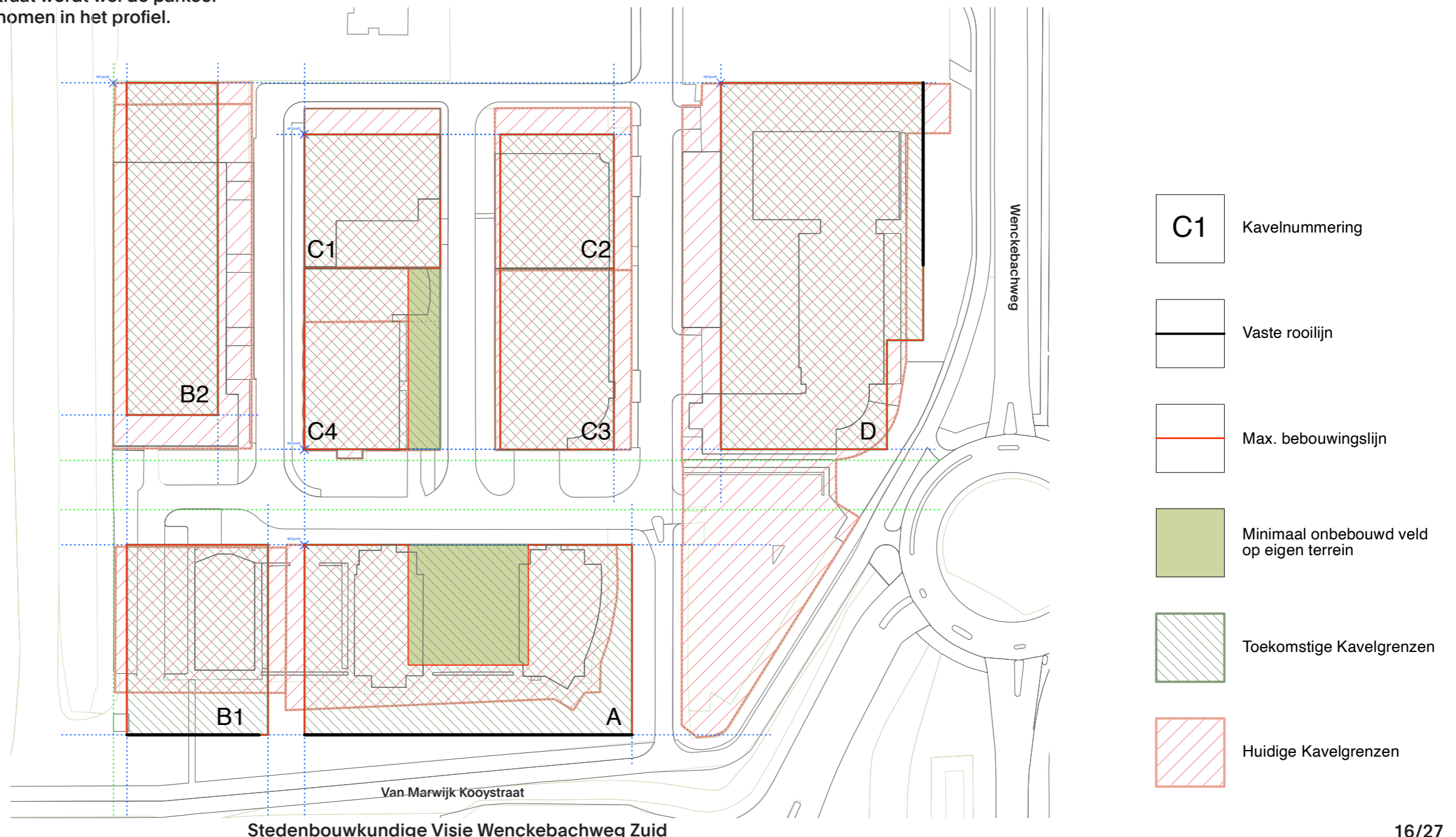
De straten parallel aan het spoor worden verbreed. Daarbij wordt de verbreding met name in de kavels B en D gezocht. De kavels C in het middengebied worden naar verwachting minder snel ontwikkeld en zijn door gedeeld eigendom minder eenvoudig in te zetten voor verbreding van de straat. In de oostelijke straat wordt wel de parkeerstrook, die nu op eigen terrein ligt, meegenomen in het profiel.

De noordelijke straat haaks op het spoor is te smal om de lus voor (groter) verkeer mogelijk te maken. De kavels C1 en C2 worden daarvoor bij ontwikkeling teruggelegd. Zolang deze ruimte er niet is, is de lus niet in beide richtingen bruikbaar. De kavels B en D blijven aan deze zijde gelijk. De zuidelijke straat haaks op het spoor is de hoofdstraat, deze heeft voldoende maat om groen en water toe te voegen. De kavels A en B kunnen aan de zuidzijde, Verlengde van Marwijk Kooystraat, worden vergroot. Aan de stadsstraat kan kavel D iets worden vergroot. Tenslotte is de ambitie dat het driehoekige parkeerterrein in de zuidoosthoek onbebouwd blijft.

### UITERSTE BEBOUWINGSLIJNEN

Over het algemeen zijn de kavelgrenzen de uiterste bebouwingslijnen, maar geen verplichte rooilijnen. Daarop zijn twee uitzonderingen. Aan de stadsstraten rondom het gebied, de H.J.E Wenckebachweg en de Verlengde van Marwijk Kooystraat, zijn de rooilijnen verplicht. De wens is om hier een stedelijke plint te maken die de straat begeleidt.

Aan de binnenzijde ligt op twee plaatsen de uiterste bebouwingslijn terug van de kavelgrens. In kavel A is een hof aan de straat verplicht. In kavel C2 blijft de zone aan de oostzijde onbebouwd om te kunnen vergroenen in de autoluwe middenstraat.

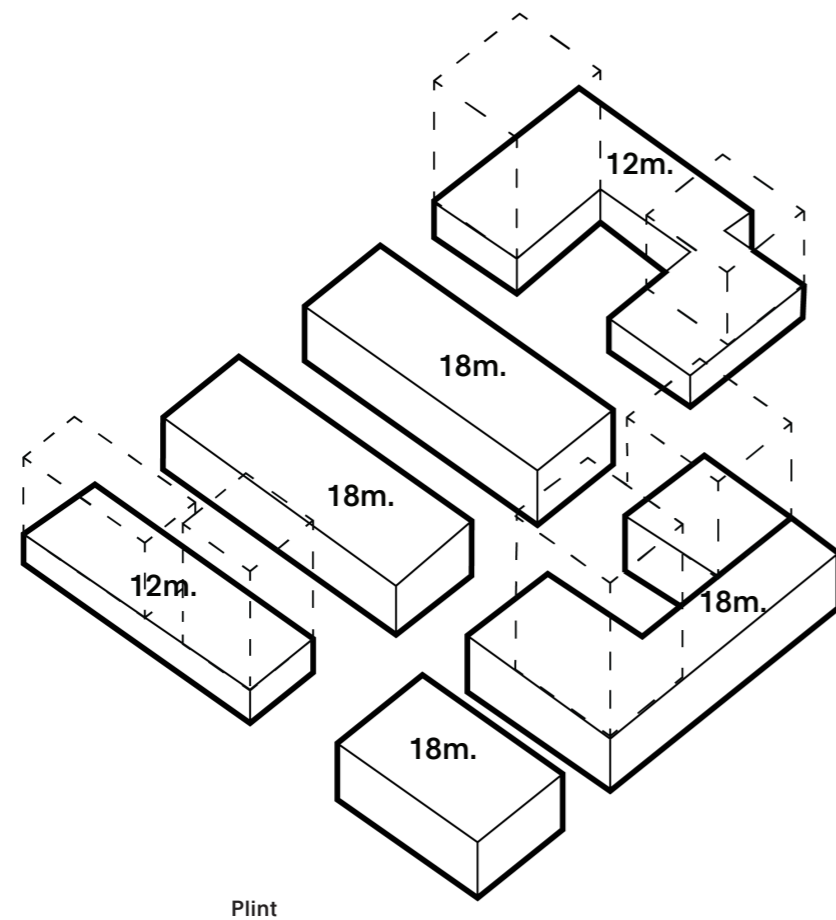




## 4.3 BOUWHOOGTE

### PLINT

In de Richtlijnen is een basishoogte van 18 meter aangegeven. Door de compacte straten is deze basishoogte niet in het hele gebied mogelijk. Kavel B en kavel D krijgen een maximale basishoogte van 12 meter, dat zijn 3 lagen bedrijfsruimte. In de profielen is het effect hiervan op de straatprofielen zichtbaar.

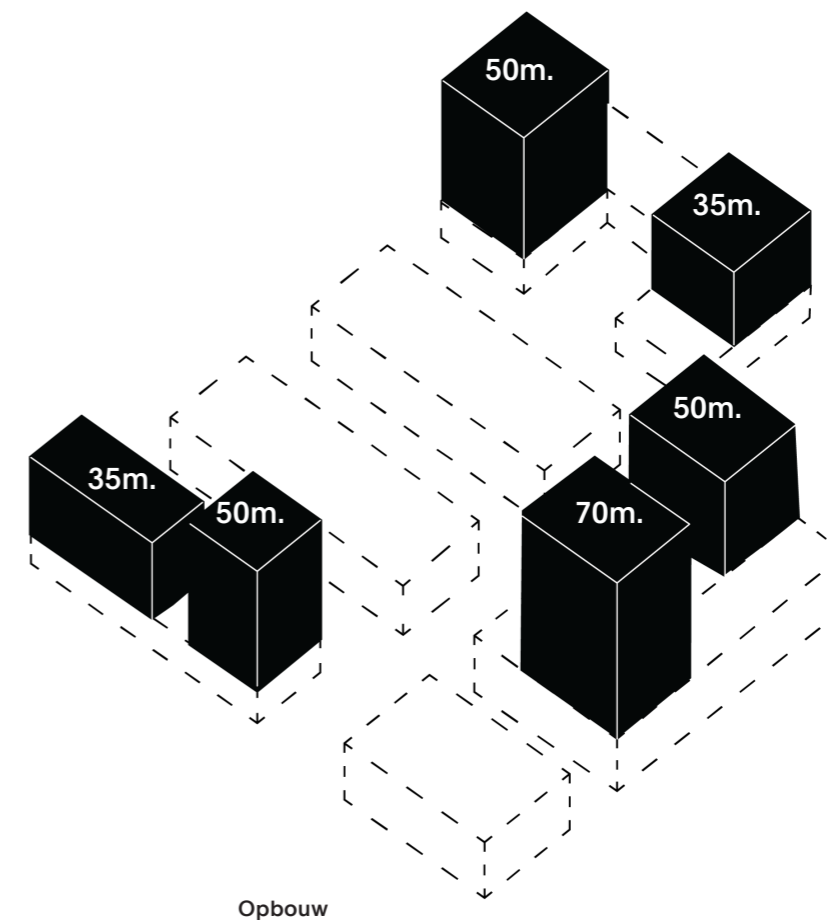


### OPBOUW

Er is ruimte voor 3 verschillende hoogtes: 35, 50 en 70 meter. In aanscherping op de Richtlijnen is de footprint van torens hoger dan 35 meter maximaal 600 m<sup>2</sup>. Ook de torens van 50 meter hoog hebben dus een footprint van maximaal 600 m<sup>2</sup>. Dit komt de samenhang tussen de verschillende delen van de opbouw ten goede.

Aan de Verlengde van Marwijk Kooystraat is één toren van 70 meter hoog mogelijk. Deze vormt de tegenhanger van de toren op de

kop van de Weespertrekvaart naast het spoor. Daarnaast zijn er drie torens van 50 meter mogelijk, deze zijn gesitueerd aan de buitenzijde van het gebied langs het spoor, aan de Verlengde van Marwijk Kooystraat en aan de stadsstraat (H.J.E. Wenckebachweg). Aan de stadsstraat (H.J.E. Wenckebachweg) ligt de toren tenminste 10 meter terug om windhinder aan de straat te voorkomen. Aan het spoor kan de toren op één van beide korte zijden worden geplaatst, maar er is slechts ruimte voor maximaal één toren van 50 meter hoog. De overige volumes zijn maximaal 35 meter hoog.



## 4.4 PROGRAMMA

### MAXIMAAL VOLUME

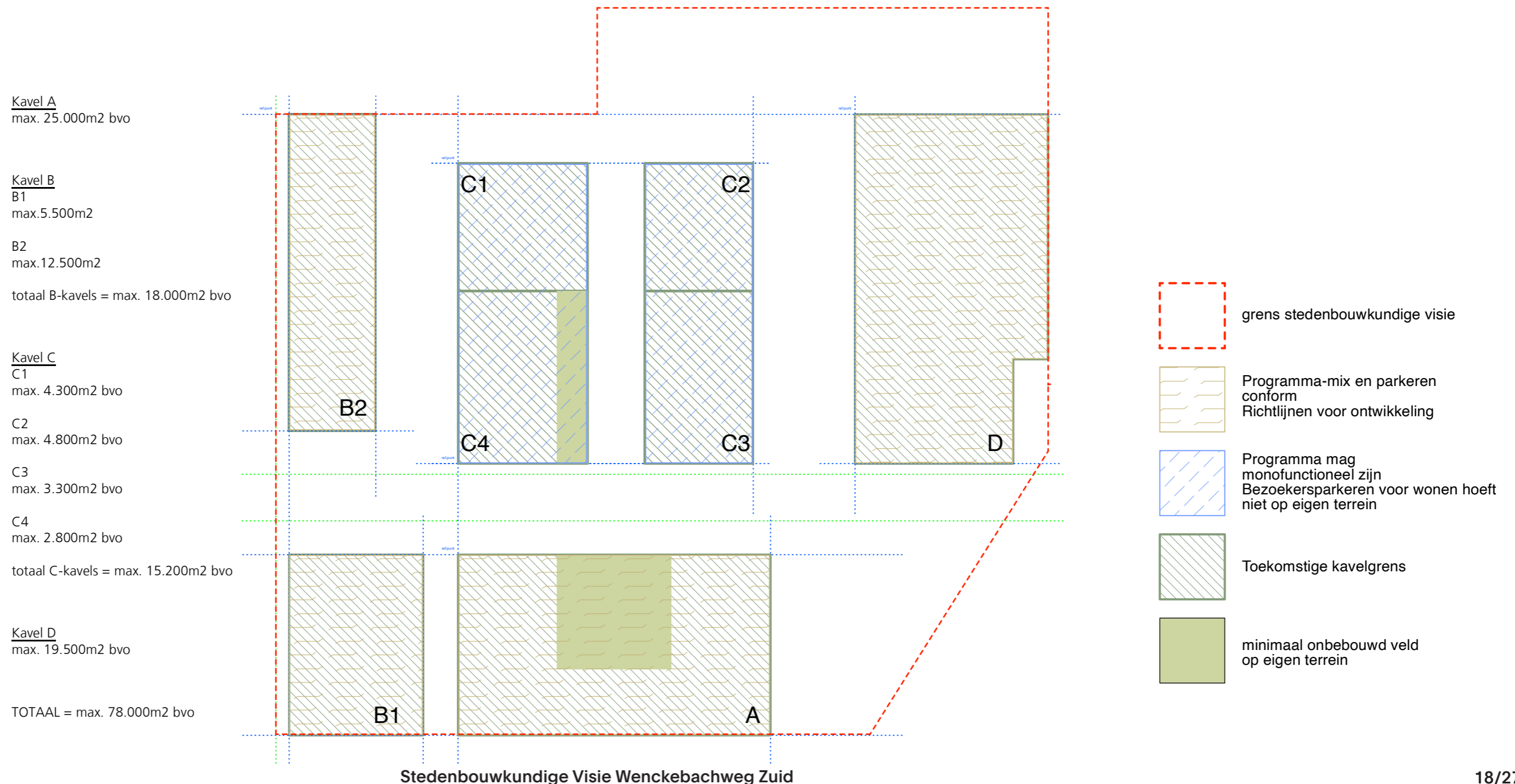
Het programma wordt aangegeven in bruto vloeroppervlak (BVO). In de richtlijnen is een totaalprogramma van 95.000 m<sup>2</sup> voor dit deelgebied aangegeven. Deze visie leidt tot een aanscherping. Het ruimtelijk onderzoek heeft uitgewezen dat het maximale programma voor dit gebied 77.700 m<sup>2</sup> bedraagt. Dit programma is ontstaan door per bouwveld de maximale bouwvelop te berekenen (footprint x bouwhoogte). Het maximale programma per bouwveld is iets lager gesteld dan deze maximale envelop. Zo is er ruimte om wat variatie in het volume te maken: een hoogtesprong, een terugliggende gevel. Minder bouwen dan het maximale programma kan natuurlijk altijd.

### FUNCTIEMIX

In de Richtlijnen is een functiemix voorgesteld van min. 50% wonen, minimaal 20% werken of voorzieningen, waarvan 7% maatschappelijk, en 30% flexibel: wonen, werken of voorzieningen. Deze mix blijft van toepassing op de kavels A, B en D. Deze bouwvelden zijn groot genoeg om een mix aan programma te realiseren. De bouwvelden C zijn kleiner, hier is een mix lastiger te realiseren. Daarom is hier een monofunctioneel programma mogelijk: volledig wonen of volledig werken. In de richtlijnen is aangegeven dat in Weespertrekvaart Zuid de gemeente de ambitie heeft om de functie 'kantoor' met 20.000 m<sup>2</sup> te laten afnemen door transformatie. Bestaand kantoorvolume kan worden vernieuwd, maar er is geen ruimte voor extra kantoor meters.

### PARKEREN

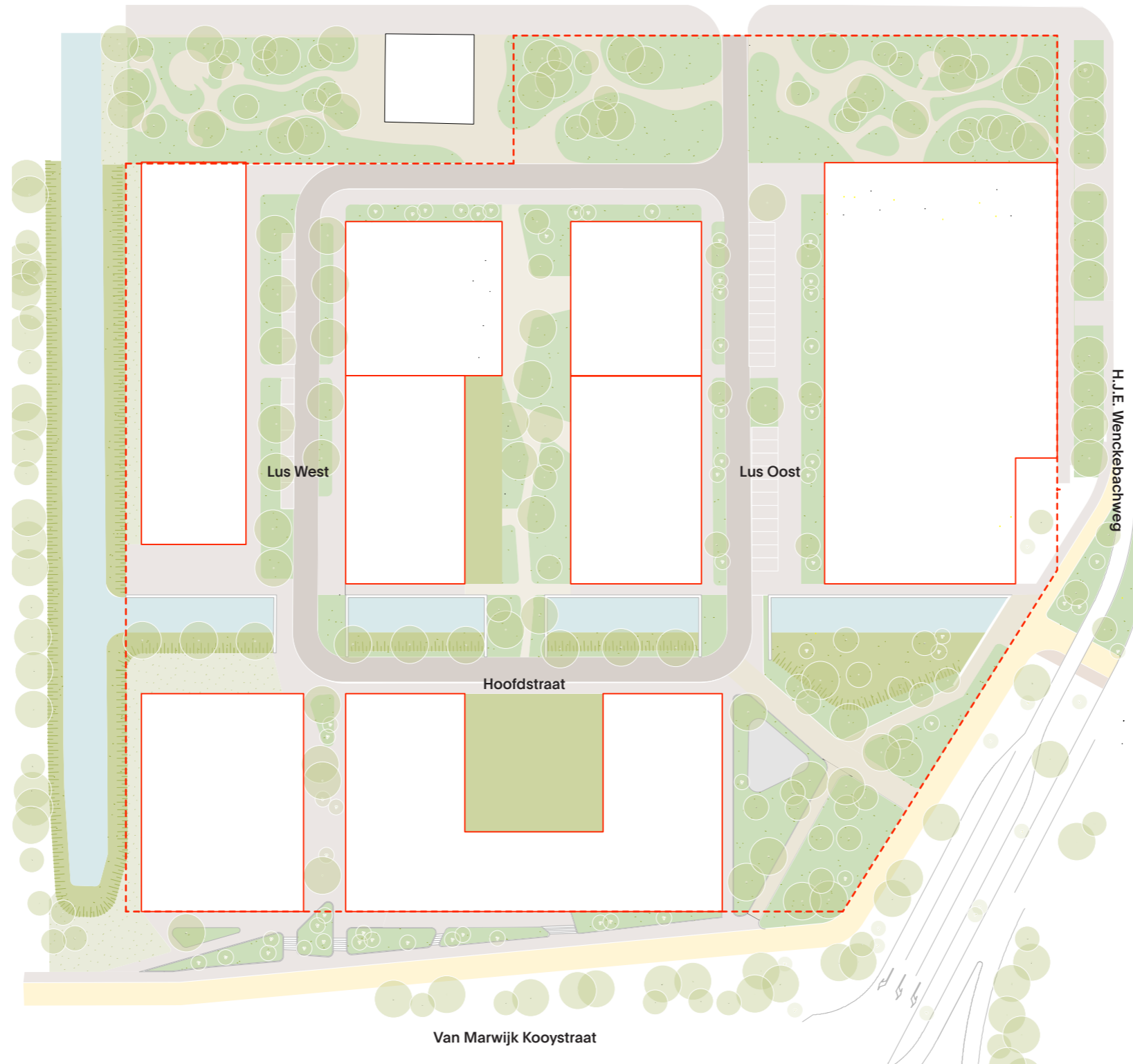
Parkeren gebeurt op eigen terrein volgens de parkeernormen van de gemeente. Parkeren is ondergronds of inpandig en op straatniveau niet gesitueerd aan de straat. Voor de kavels C mag bezoekersparkeren voor wonen, vanwege de maat, wel op straat worden gerealiseerd. De kavels zijn klein, parkeren op eigen terrein is daarom erg complex.



# 5. OPENBARE RUIMTE

## 5.1 RAAMWERK

Alle straten in het gebied heten Wenckebachweg, dat maakt het lastig om de openbare ruimte te beschrijven. De stadsstraat is de doorgaande straat langs het gebied, die de as vormt van Weesper-trekvaart. Twee straten lopen parallel aan het spoor, deze heten in de tekst lus West en lus Oost. De straat haaks op het spoor ten noorden van kavel A wordt Hoofdstraat genoemd.

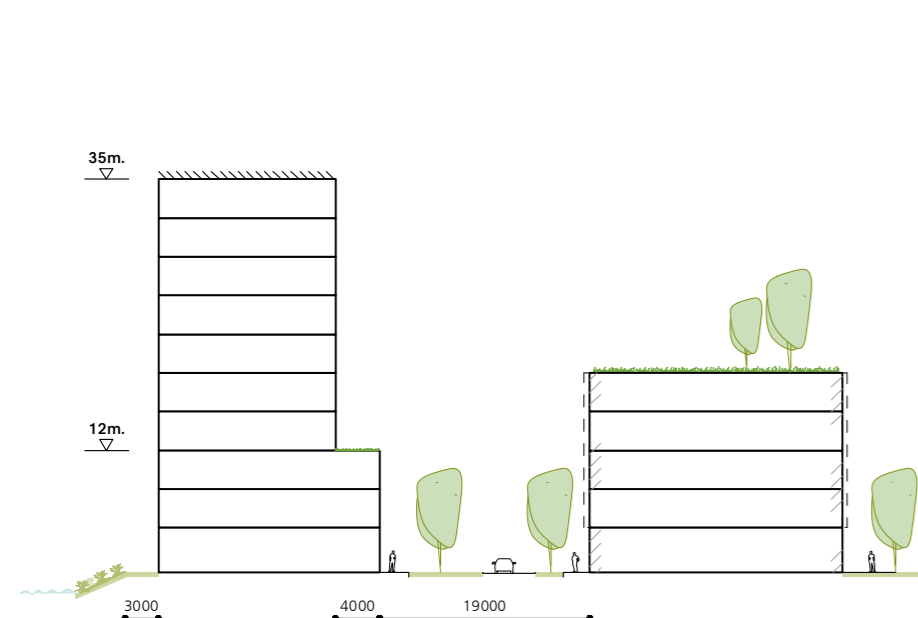


## 5.2 WATER & GROEN, VERKEER EN FASERING

### WATER EN GROEN

De hoofdstraat parallel aan de Verlengde van Marwijk Kooystraat is de centrale openbare ruimte van het gebied. De ambitie is om op termijn deze straat te gebruiken als verbinding tussen de twee watersystemen van Weespertrekvaart: de randsloot van het spoor en het water rondom de Slinger. Het realiseren van dit water is een lange termijn optie: zowel bouwveld B, C als D zijn betrokken. Het betreft weliswaar delen van de kavel die nu niet bebouwd zijn, maar met name bij D is het niet realistisch dat het water op korte termijn wordt gemaakt, omdat de entree van het gebouw dan wordt gescheiden van het parkeerterrein. Voor de kavels B en C is mogelijk het water in te passen naast de bestaande bebouwing, maar het vraagt wel aandacht voor entrees en aansluiting op de gevel.

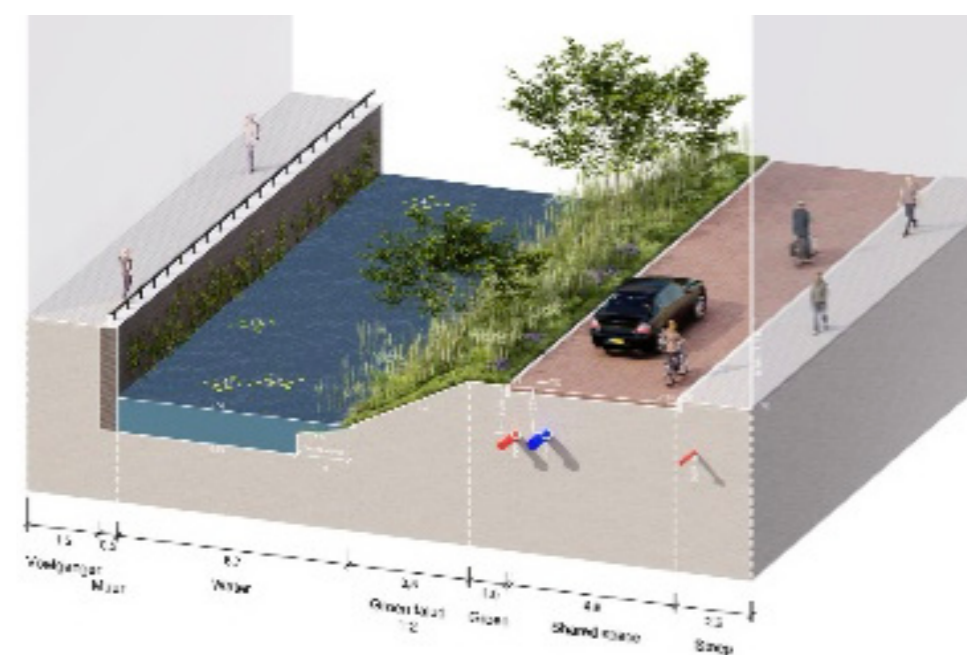
In de lus wordt ruimte gemaakt voor groen. Er komt in beide straten een zone waar bomen en parkeren kunnen worden gecombineerd. Bestaande bomen in de straat tussen A en B ( verlengde van lus West) worden zo veel mogelijk behouden.



**Lus West**  
Tweerichtingen rijweg met aan de westzijde ruimte voor langsparkeren afgewisseld met bomen.



**Lus Oost**  
Tweerichtingen rijweg met aan de oostzijde ruimte voor haaks parkeren afgewisseld met bomen.



**Hoofdstraat**  
Asymmetrisch profiel, water aan de noordzijde met natuurlijke oever aan de zuidzijde. Twee richtingen rijweg aan de zijde van bouwveld A. (beeld: Sant&Co)

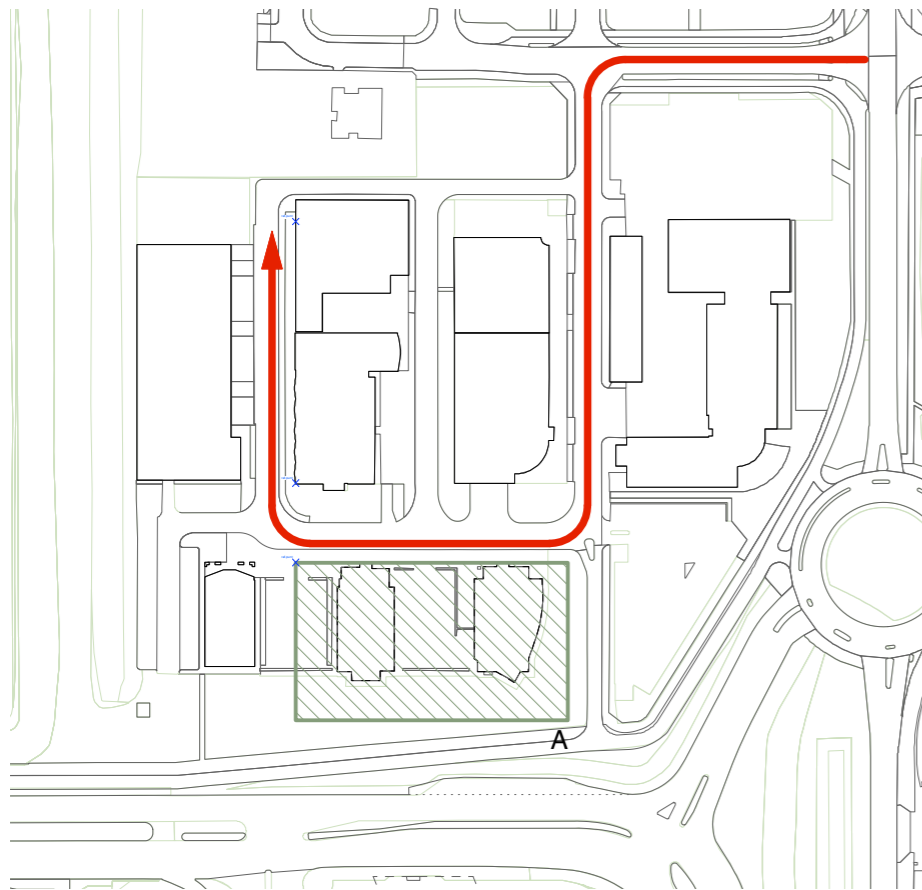
## VERKEER

De entree voor autoverkeer ligt aan de noordzijde van het gebied. Het gebied deelt de entree vanaf de stadsstraat met het Bajeskwartier. Een lus zorgt voor de bereikbaarheid van de kavels. Het noordelijk deel van de lus is nu erg smal en biedt geen ruimte aan passerend verkeer. De verwachting is dat de aangrenzende kavel voorlopig niet tot ontwikkeling komt. Tot die tijd is er sprake van een U.

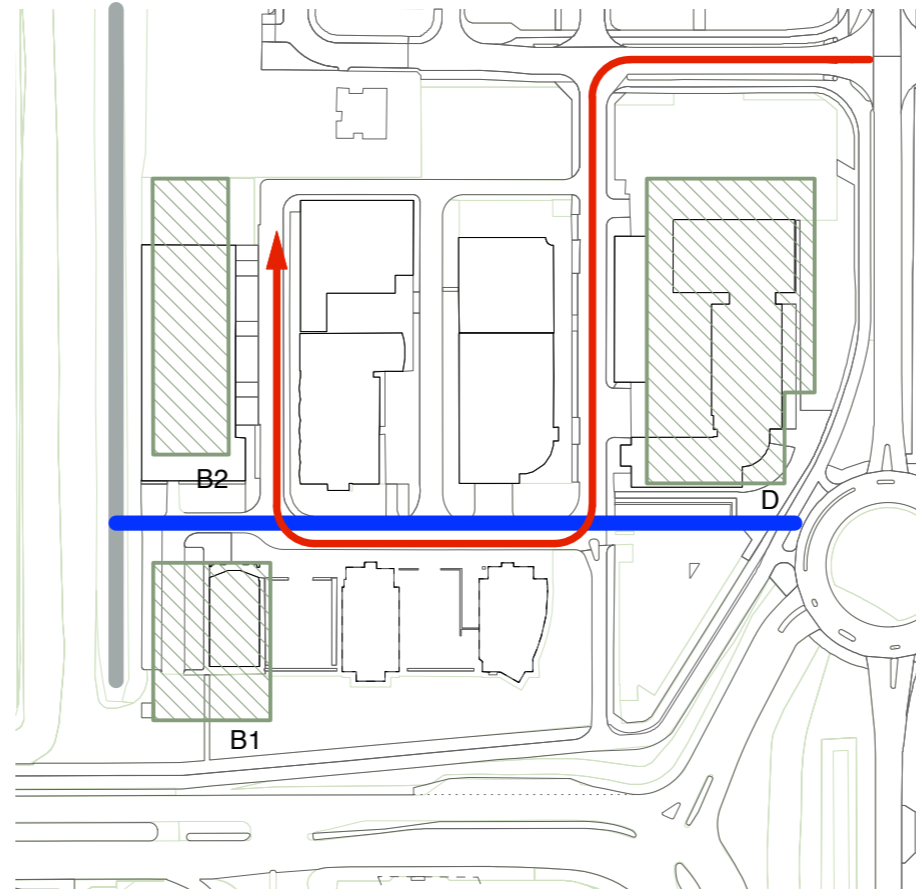
De lus Oost en West, parallel aan het spoor, bieden ruimte aan bezoekersparkeren voor wonen voor de kavels C. De overige ontwikkelingen parkeren volledig op eigen terrein.

## FASERING

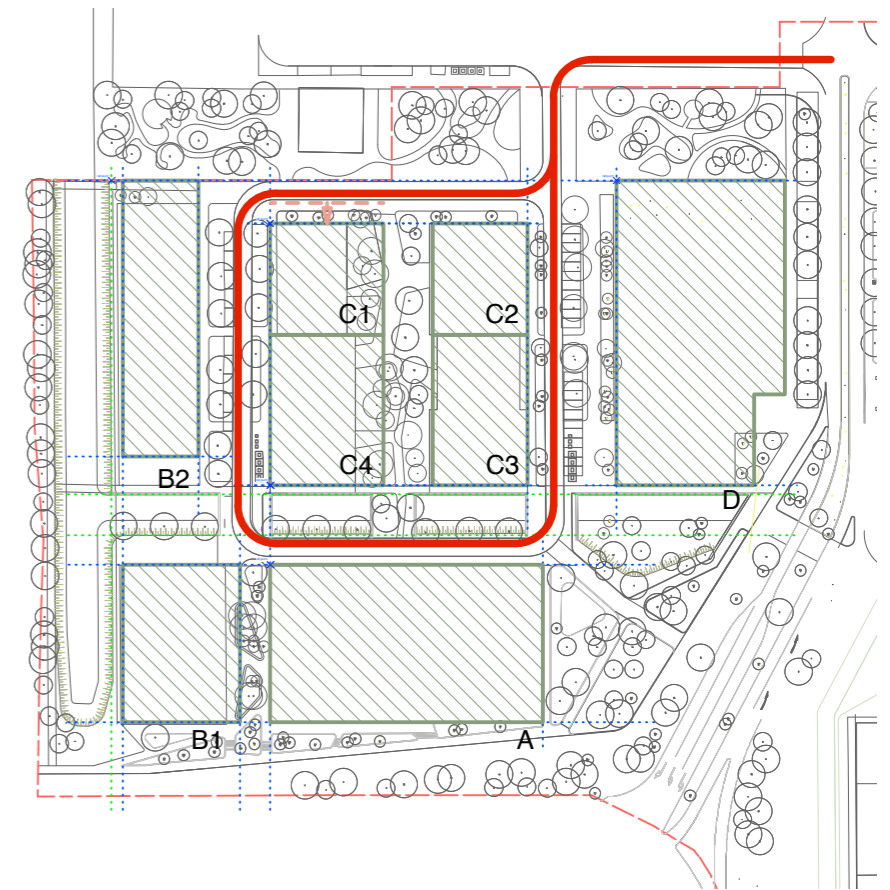
Het huidige stratenpatroon vormt de basis en is voldoende voor de verkeersafwikkeling als niet alle bouwvelden ontwikkeld worden. Verbeteringen van het netwerk zijn afhankelijk van de ontwikkelingen van de eigenaren. Het noordelijk deel van de lus kan alleen worden gemaakt als bouwveld C1 en C2 worden ontwikkeld. Het water is afhankelijk van bouwveld B, C en D.



Huidige ontsluiting voor de auto



De nieuwe waterloop door de hoofdstraat is afhankelijk van bouwvelden B en D



Het sluiten van de lus is afhankelijk van bouwvelden C1 en C2

# 6. VOORBEELDUITWERKING

## 6.1 VOLUMES EN BOUWHOOGTEN

De voorbeelduitwerking geeft een beeld van de manier waarop het programma zou kunnen worden vormgegeven op de kavel. De voorbeelduitwerking is een doorwerking van de stedenbouwkundige en landschappelijke handvatten en een voorbeeldtoepassing van het beeldkwaliteitsplan. Hieronder worden een aantal principes die ten grondslag liggen aan de voorbeelduitwerking, toegelicht.

### DAKLANDSCHAP

In de voorbeelduitwerking zijn op de onderbouwhoogte van 18 meter groene landschappelijke daken toegepast als een voorbeeld van klimaatadaptief ontwerpen en verhoging van de biodiversiteit in de stedelijke omgeving. Het dakpakket neemt water op om het vertraagd af te voeren en gaat hittestress tegen door de verkoelende werking van groen en water. Bovendien geeft het visueel en gebruikstechnisch een hogere verblijfs- en woonkwaliteit.

Het onderscheid tussen de plint en de opbouw wordt hiermee op een vanzelfsprekende wijze benadrukt in vorm en functie. Op de tussenlaag tussen plint en bovenbouw wordt een zone voorzien waar collectief programma een plek kan krijgen en/of een bijzondere woonvorm plaats krijgt. Het collectieve programma en/of het bijzondere woonprogramma op de tussenlaag maakt verbinding met het daklandschap van de opbouw. Het daklandschap is toegankelijk voor alle gebruikers van het gebouw.

### PLINT EN OPBOUW

De bebouwing op de kavels in de voorbeelduitwerking zijn niet als één groot volume beschouwd, maar opgedeeld in plint en opbouw. De plint met een maximale hoogte van 18 meter maakt verbinding met de schaal en het leven op straat. De opbouw ligt iets terug van de rooilijn en maakt verbinding met de schaal van de infrastructuur. Op deze manier zullen de gebouwen op de kavels gelezen worden als een 'collage' van helder vormgegeven gebouwdelen die samen een intrigerend beeld vormen i.p.v. één groot massaal volume per kavel met een eenduidige uitstraling. Voor de uitstraling van elk gebouwdeel geldt daarnaast dat het de functionele eisen van het programma toont: vorm volgt functie.

De torens hebben een vergelijkbare footprint. De torens moeten zo geplaatst worden dat er lucht tussen de torens blijft. Dit zorgt ervoor dat er licht, zicht en privacy in de torens komt en ruimte op stedenbouwkundige schaal.

### RITMIEK EN SCHAAL

Elk volume heeft zijn eigen geleding, ritmiek, schaal en detaillering en eventueel onderscheidende materialisering. Zo ontstaat op architectonisch niveau gelaagdheid; het oog gaat dwalen.



Het dak als vijfde gevel: verblijfskwaliteit op het dak

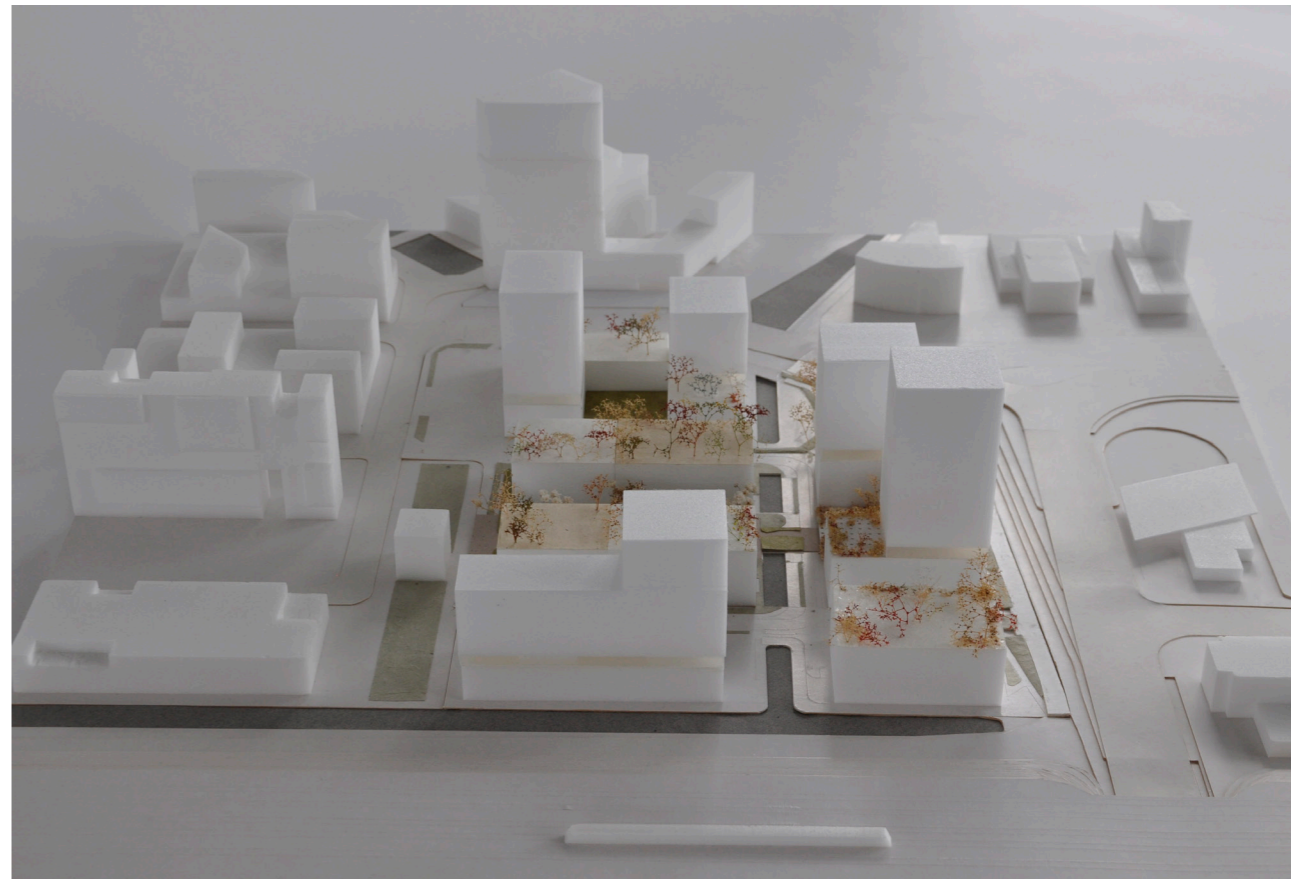


Eenheid in verscheidenheid



Conceptmaquette stedenbouwkundige visie Wenckebachweg-Zuid, HOH Architecten 2019

## 6.2 RUIMTELIJKE VERTALING

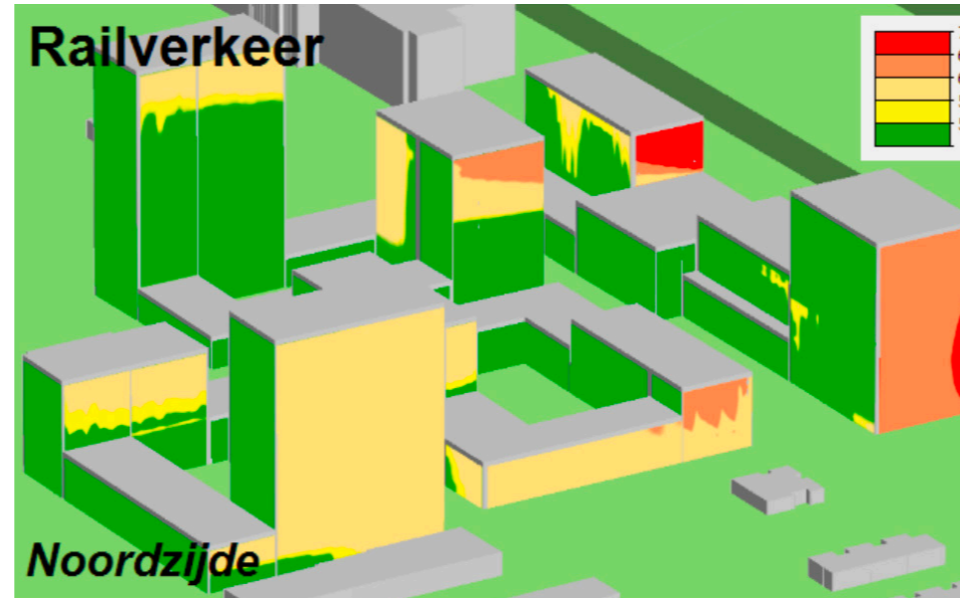


## 6.3 GELUID

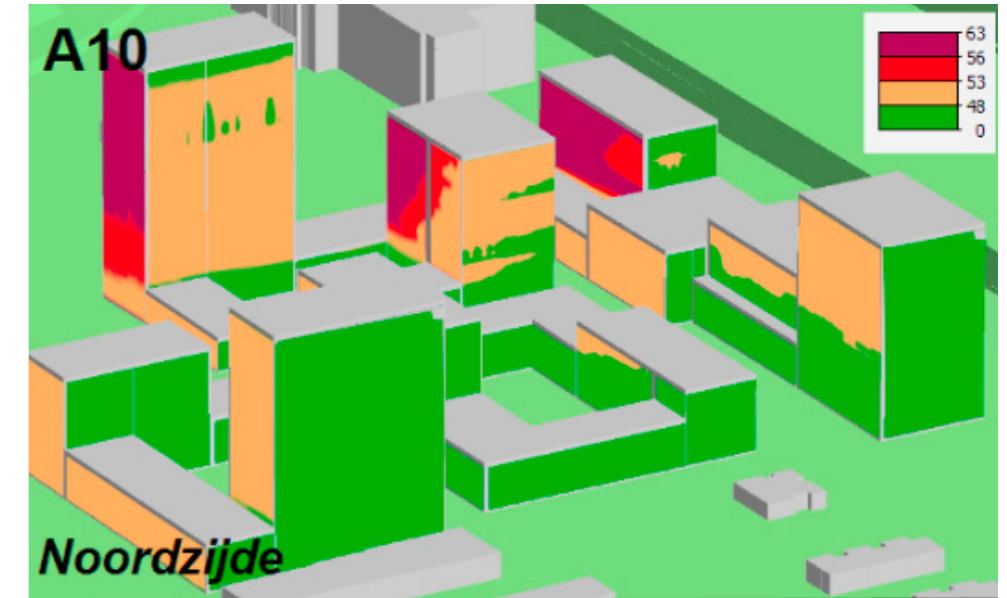
De transformatie naar Werkstad OverAmstel betreft onder andere het realiseren van woningen, werkfuncties en maatschappelijk programma zoals in de Richtlijnen is vastgelegd. Aangezien woningen als geluidgevoelige objecten worden beschouwd conform de Wet geluidhinder, is het van belang om de optredende geluidbelasting ter plaatse van de gevels van de woningen in beeld te brengen. Het plangebied is namelijk gelegen op een geluidbelaste locatie binnen de geluidzone van onder andere de A10 en het nabijgelegen spoortraject Amsterdam – Duivendrecht - Utrecht en industrielaawaai.

Peutz heeft in rapportage OB 15985-3-RA-002.pdf de geluidsbronnen rondom de locatie bekeken.

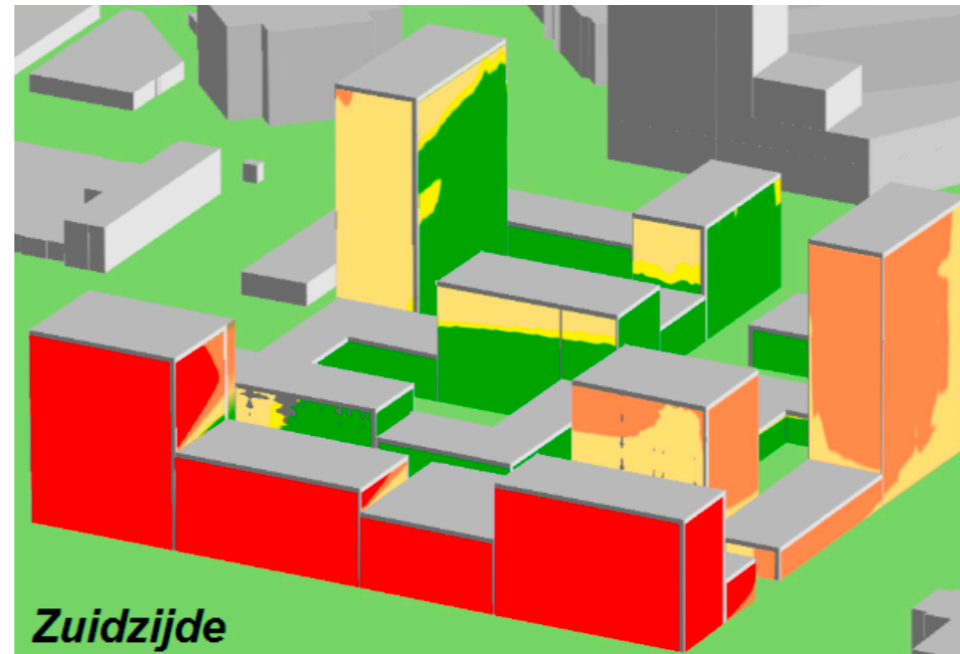
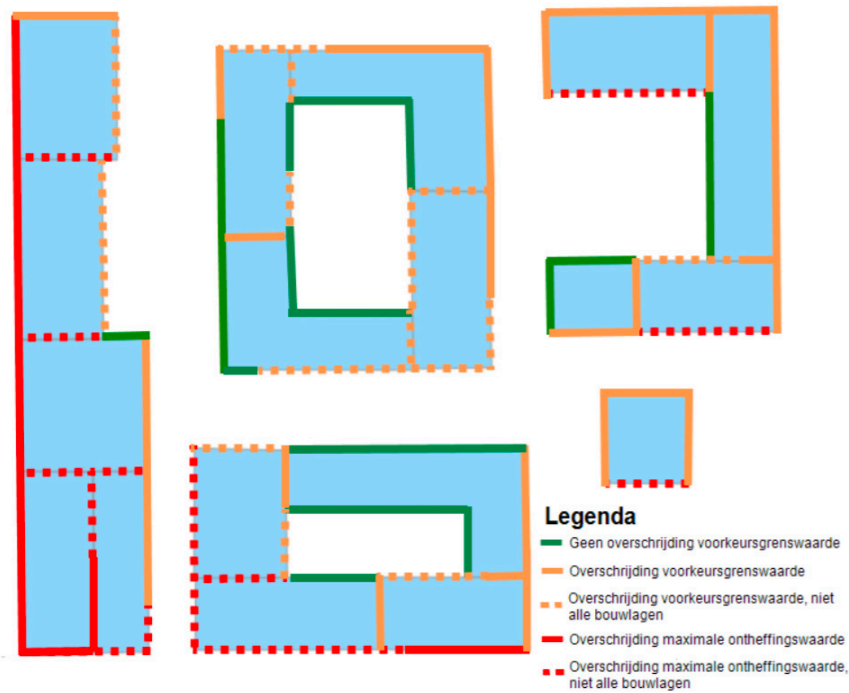
Uit akoestisch onderzoek volgt dat de voorkeursgrenswaarde voor wegverkeer (48 dB) en railverkeer (55 dB) op meerdere posities ter plaatse van de gevels van de beoogde ontwikkeling wordt overschreden. De hiernaast vertoonde illustraties geven inzicht in de te verwachten geluidsniveaus. De illustraties wijken af van de voorbeelduitwerking.



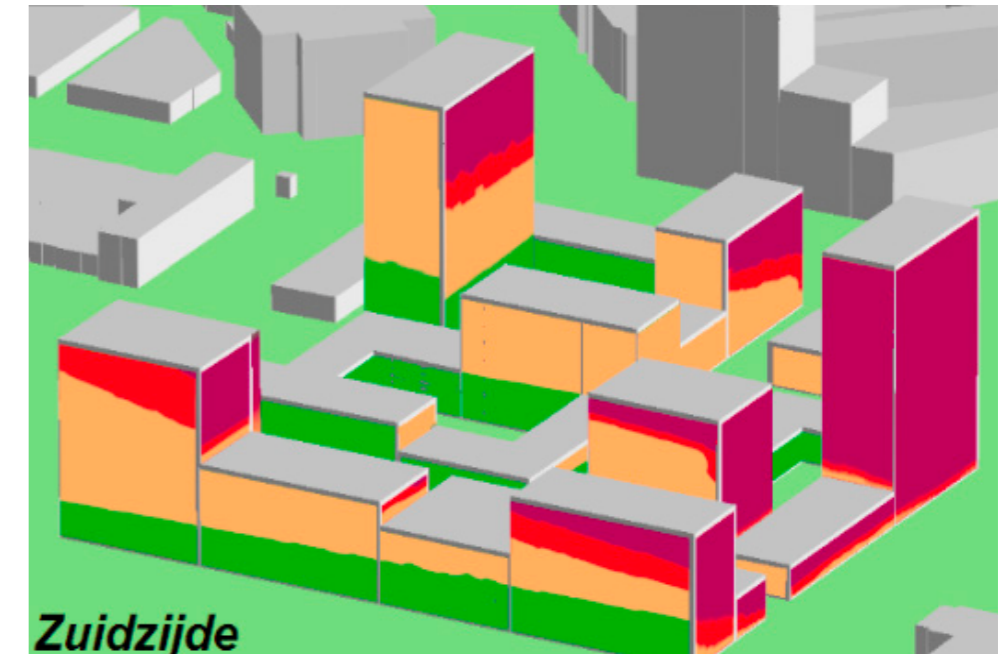
Geluidcontour t.g.v. railverkeer (volume A1 en A2 vormen samen 'The City')  
(bron: rapportage OB-15985-3-RA-002, Peutz)



Geluidcontour t.g.v. wegverkeer op de A10 (incl. 5dB aftrek) (volume A1 en A2 vormen samen 'The City')  
(bron: rapportage OB-15985-3-RA-002, Peutz)



Geluidcontour t.g.v. railverkeer (volume A1 en A2 vormen samen 'The City')  
(bron: rapportage OB-15985-3-RA-002, Peutz)



Geluidcontour t.g.v. wegverkeer op de A10 (incl. 5dB aftrek) (volume A1 en A2 vormen samen 'The City')  
(bron: rapportage OB-15985-3-RA-002, Peutz)

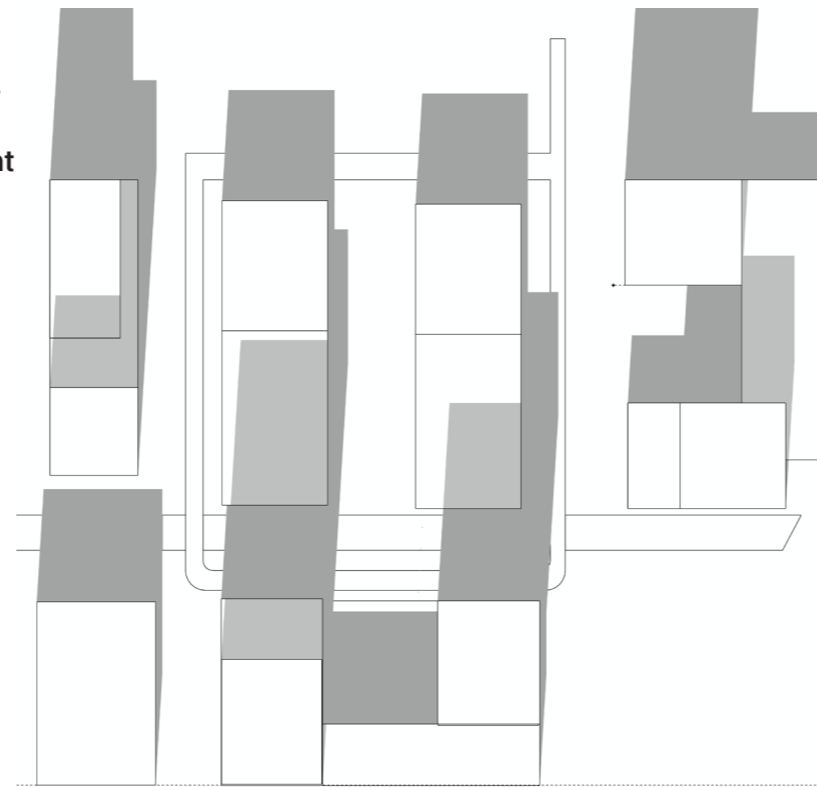
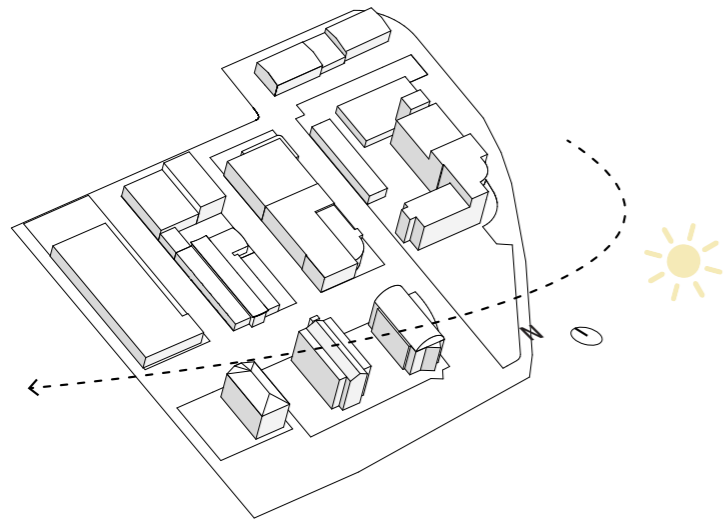


## 6.4 BEZONNING

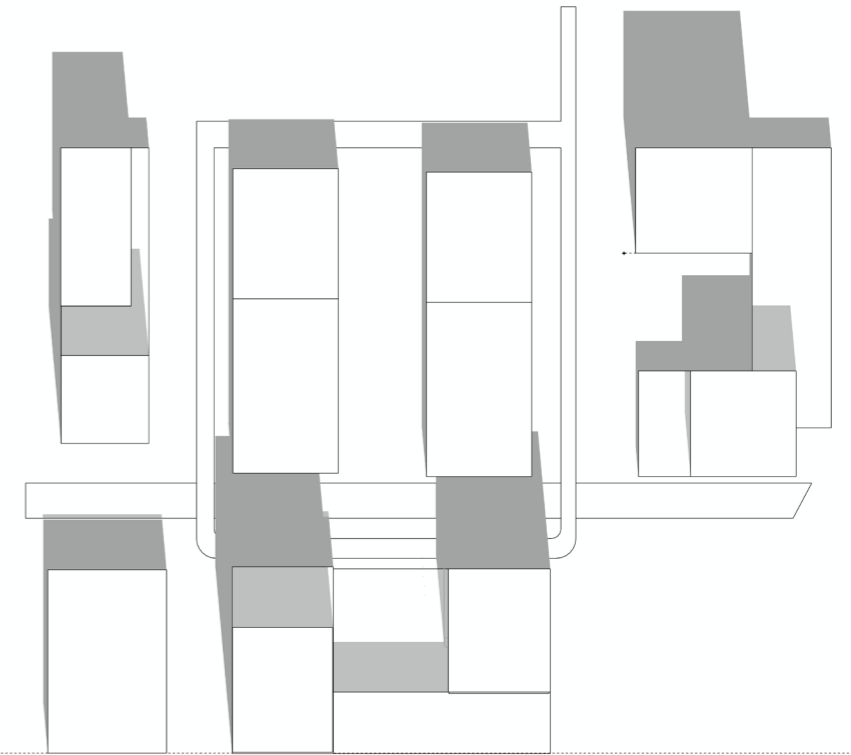
Het plangebied is noord-zuid georiënteerd.

De A10 ligt ten zuiden van het plangebied. Aan de westzijde ligt het spoor van de metro. De locatie is geluidsbelast, maar ligt ook goed georiënteerd op de zon. Hoogbouw aan de randen zal deels een geluidsluwer middengebied mogelijk maken. Tegelijkertijd moet hoogbouw aan de rand niet in de weg van een goede bezonning op de andere percelen staan. Ook het uitzicht van de middenpercelen dient gerespecteerd te blijven.

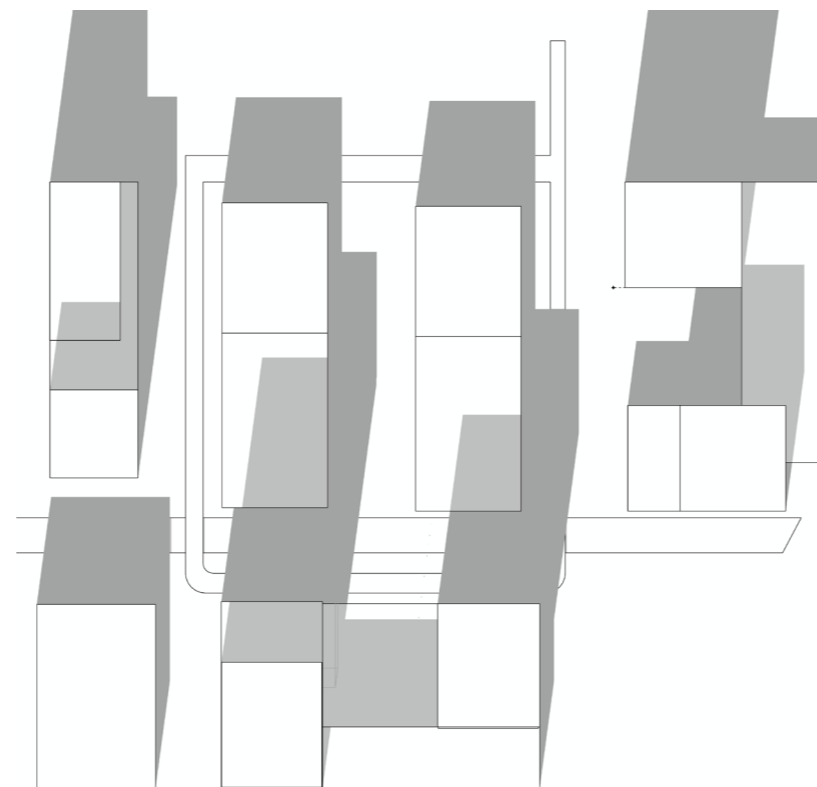
De bezonning van de voorbeelduitwerking is bekeken voor het middaguur op de langste dag, de kortste dag en het begin van de lente en de herfst. Hoewel de openbare ruimte voor een deel van de dag wordt overschaduwd door zowel de plint als de opbouw van de volumes, liggen de straten en de pleinen vroeger of later op de dag weer in de zon.



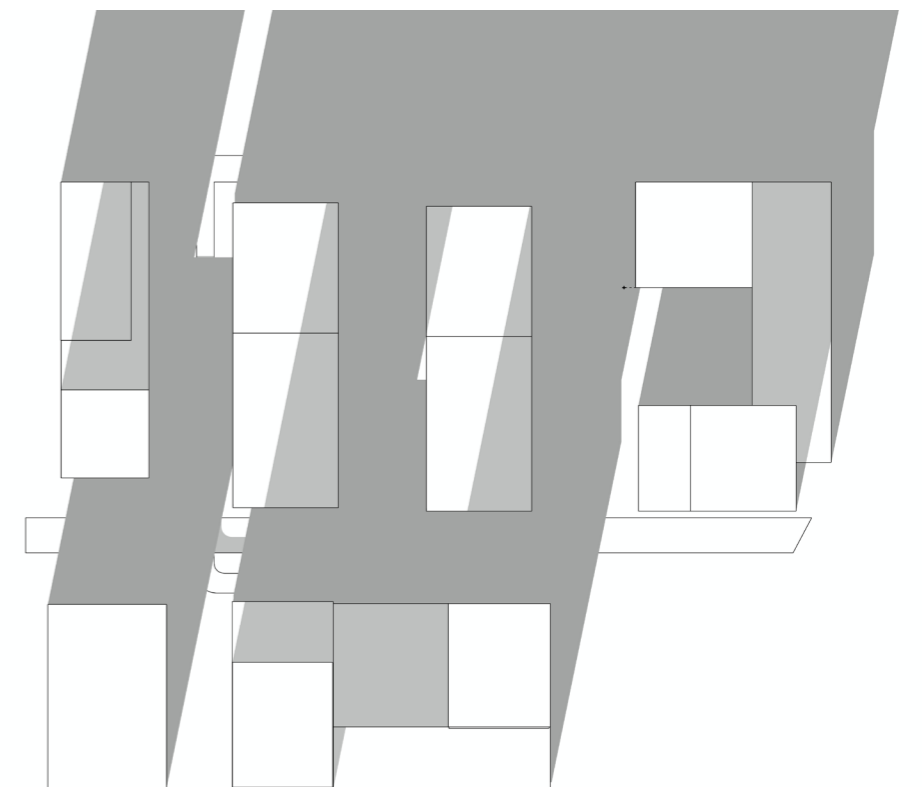
21 maart, 12:30pm



21 juni, 12:30pm



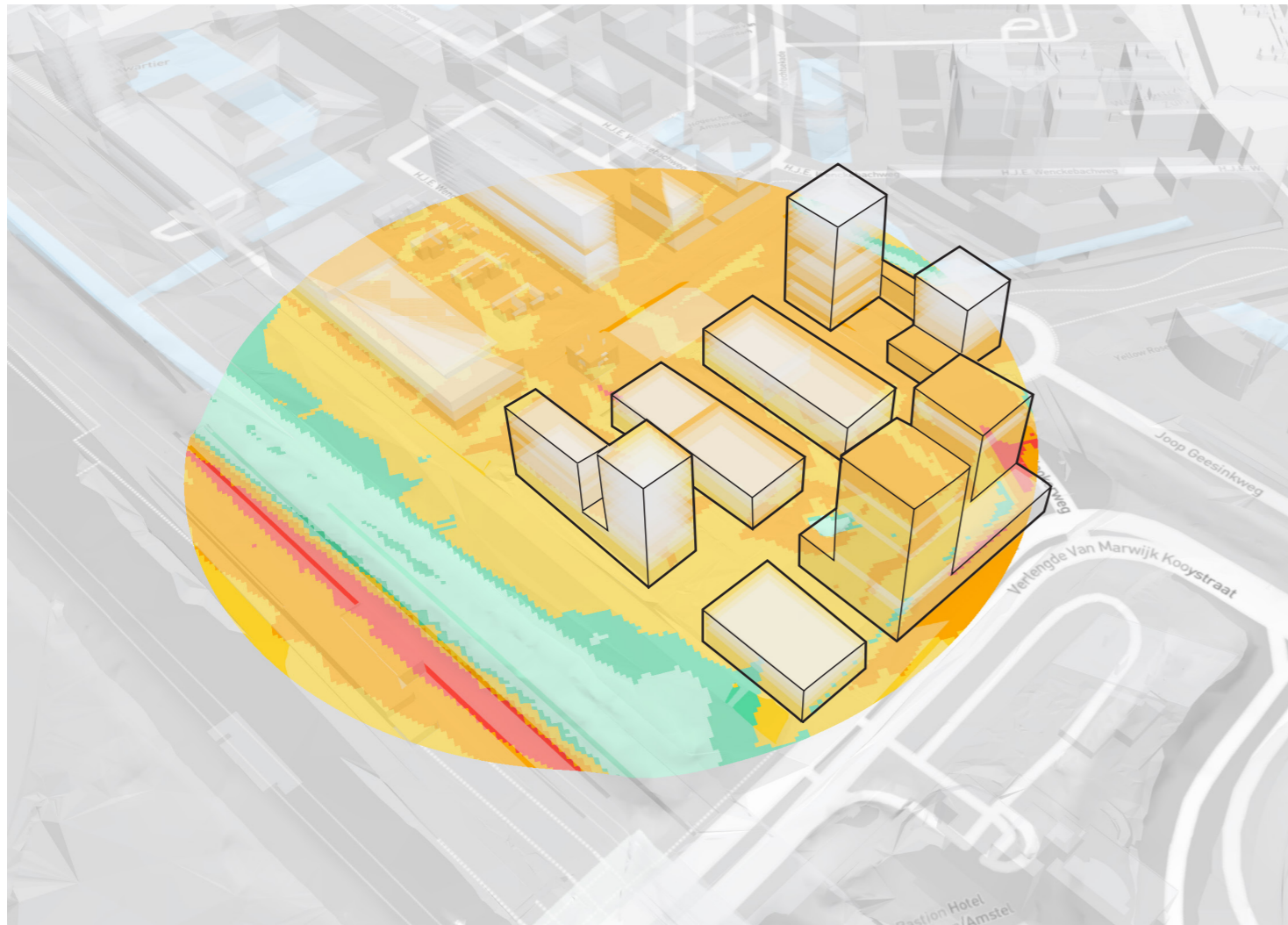
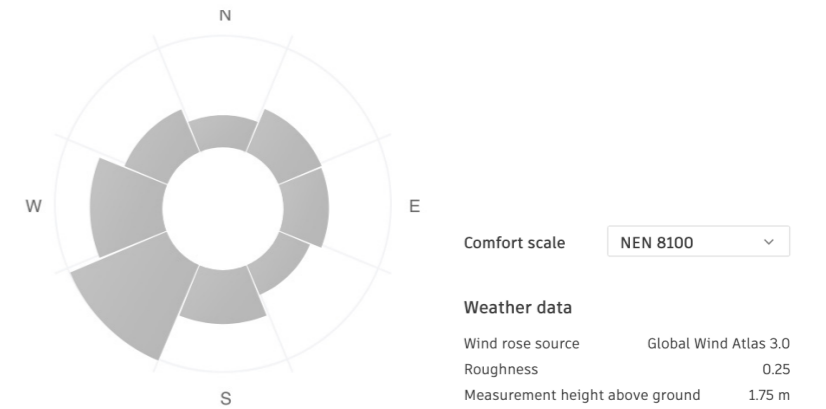
21 september, 12:30pm



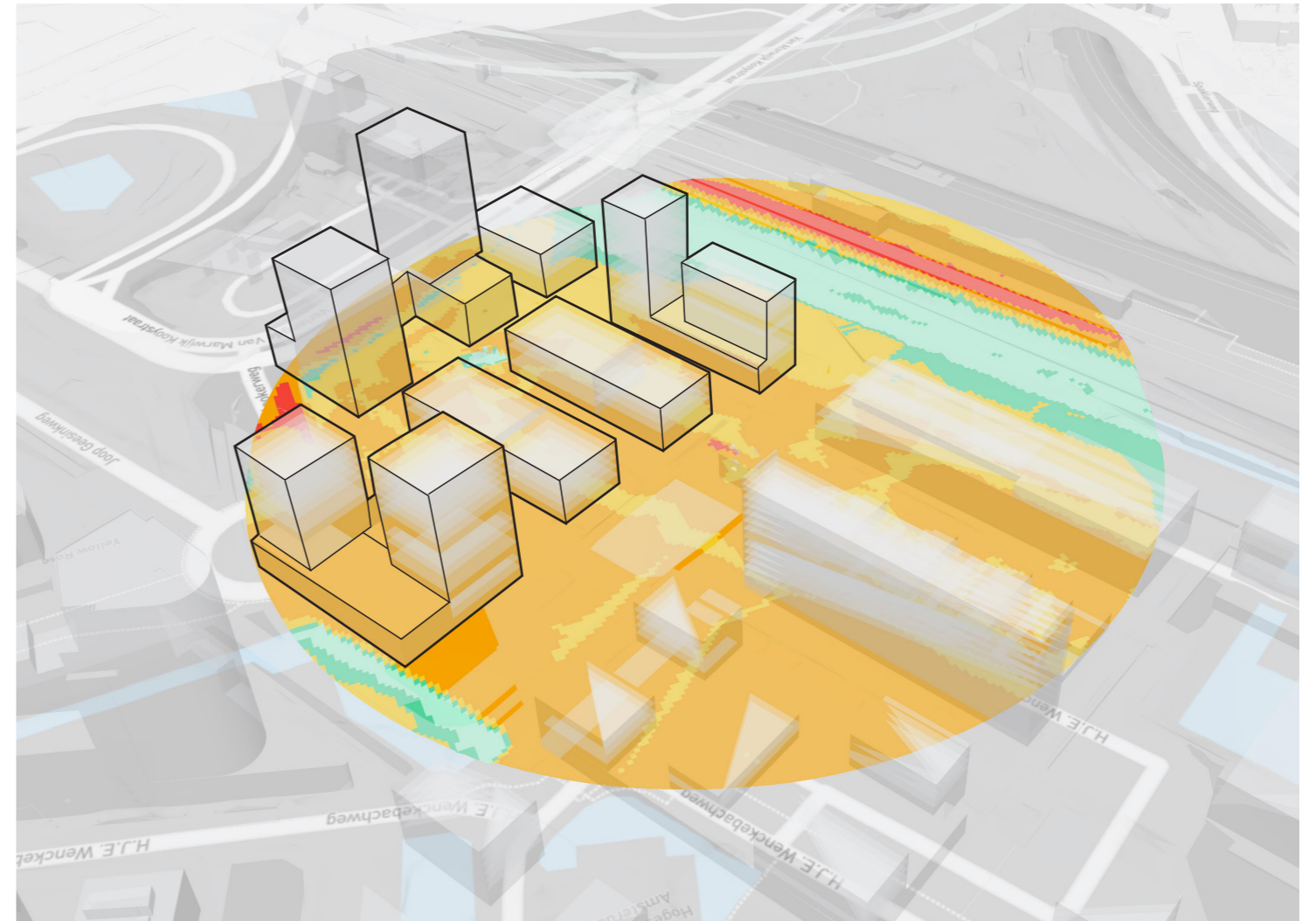
21 december, 12:30pm

## 6.5 WIND

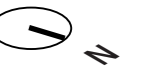
Met de volumes uit de voorbeelduitwerking is gekeken naar welke invloed de wind globaal heeft op de verblijfskwaliteit op straat. De meest voorkomende wind aan de kust in Nederland is een zuidwest-wind. Deze windrichting is in het model ingevoerd. Het model laat zien dat de verblijfskwaliteit hoog is in beschutte zones zoals die langs het spoor ('zitten', lichtgroen). Op straatniveau is de verblijfskwaliteit vergelijkbaar met prettig 'wandelen' en 'lopen'. Alleen op de kruising van de S111 met de Joh.Blookerstraat is de verblijfskwaliteit 'ongemakkelijk'.



Wind Analysis SW (NEN8100)



Wind Analysis NE (NEN8100)



Legenda - Comfort Niveaus:





HOH Architekten