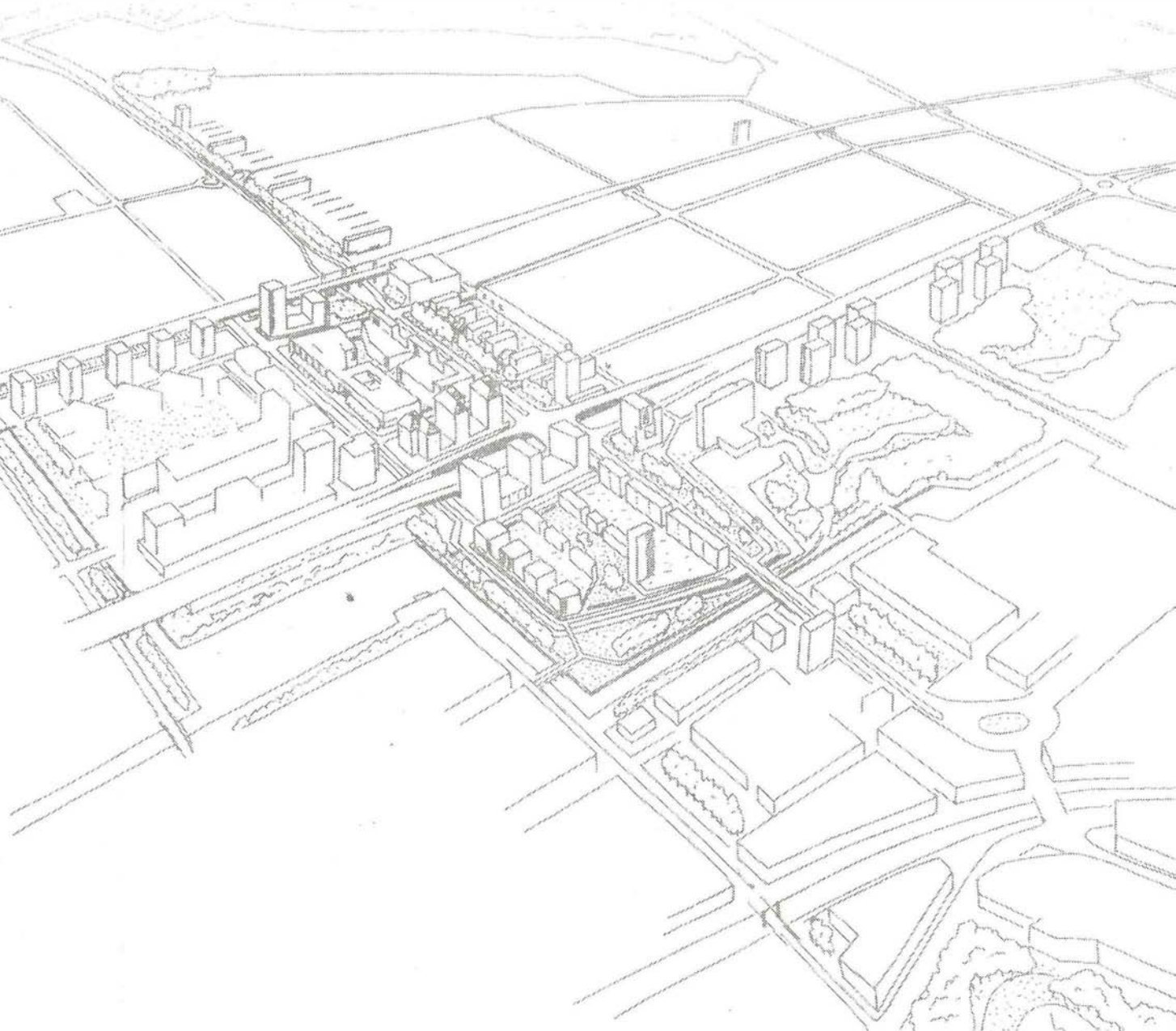




De sprong over de ringweg

Het ruimtelijk programma van eisen
voor Lelylaan en omgeving





De sprong over de ringweg

Het ruimtelijk
programma van eisen
voor Lelylaan
en omgeving

Concept, 5 maart 2001

Colofon

Het Ruimtelijk Programma van Eisen Lelylaan is tot stand gekomen in opdracht van de gemeente Amsterdam en het stadsdeel Slotervaart/Overtoomse Veld, onder verantwoordelijkheid van de Projectgroep Lelylaan.

Ontwerp: Palmboom en van den Bout Stedenbouwkundigen bv, Rotterdam (Jaap van den Bout, Jeroen Ruitenbeek en Monika Rieke), i.s.m. Coen de Boer (stadsdeel Slotervaart/Overtoomse Veld) en Wim Rappange (dienst Ruimtelijke Ordening)

Projectmanagement: Fike van der Burght, Rachel Broekmeulen, Anja Langeslag (Projectmanagementbureau Amsterdam)

De projectgroep bestaat uit:

Vanuit het stadsdeel Slotervaart/Overtoomse Veld:
Marianne Lemstra, afdeling Communicatie; Irma de Roos, Economische Zaken; Jaap van der Kroon, Grondzaken; Dick Stikker, Stadsdeelwerken; Bella Pover, RO; Coen de Boer, RO; Harry Wien, Welzijn en Onderwijs ; Victor van der Hidde, Volkshuisvesting

Vanuit de gemeente Amsterdam:
Wim Koeman, DWA; Cor de Jong, Grondbedrijf; Aukje Teppema, DRO; Teun Scheltema, DIVV; Wim Rappange, DRO; Vincent Kompier, coördinator centrale stad, bureau PJA; Hans Duimelaar, Economische Zaken; Richard Mooser, SWD

Bijdragen van: Tobias Woldendorp, adviseur sociale veiligheid, Bureau van Dijk van Soomeren en Partners; Ellen Mettes, adviseur grondexploitatiebegroting, ADECS

Tekst en redactie: Hans Venema

Vormgeving: In Beeld, Amsterdam

Fotografie: Ton van Til, Jeroen Ruitenbeek, Peter de Ruig (maquette)

Maquette: Made by Mistake maquettebouw, Delft

Maart 2001 @ Projectgroep Lelylaan

Inhoud

| | |
|--|-----------|
| Inleiding | 5 |
| 1 De opgave | 7 |
| 2 De locatie | 9 |
| 2.1 Plangrenzen | 10 |
| 2.2 Het plangebied op het snijvlak van verschillende werelden | 11 |
| 2.3 De Lelylaan tussen snelweg en stadsstraat | 12 |
| 2.4 Het AUP en de groenstructuur | 16 |
| 3 De planstructuur | 19 |
| 3.1 Het nieuwe raamwerk | 19 |
| 3.2 Een nieuw netwerk voor verkeer en vervoer | 37 |
| 3.3 Groenstructuur en ecologische routes | 39 |
| 3.4 Twee kwesties: de ondertunneling van het station en de kruising met de ringweg | 42 |
| 4 De kwaliteit van de openbare ruimte | 47 |
| 4.1 Parkeren | 47 |
| 4.2 Kwaliteit is de beste remedie tegen vandalisme | 48 |

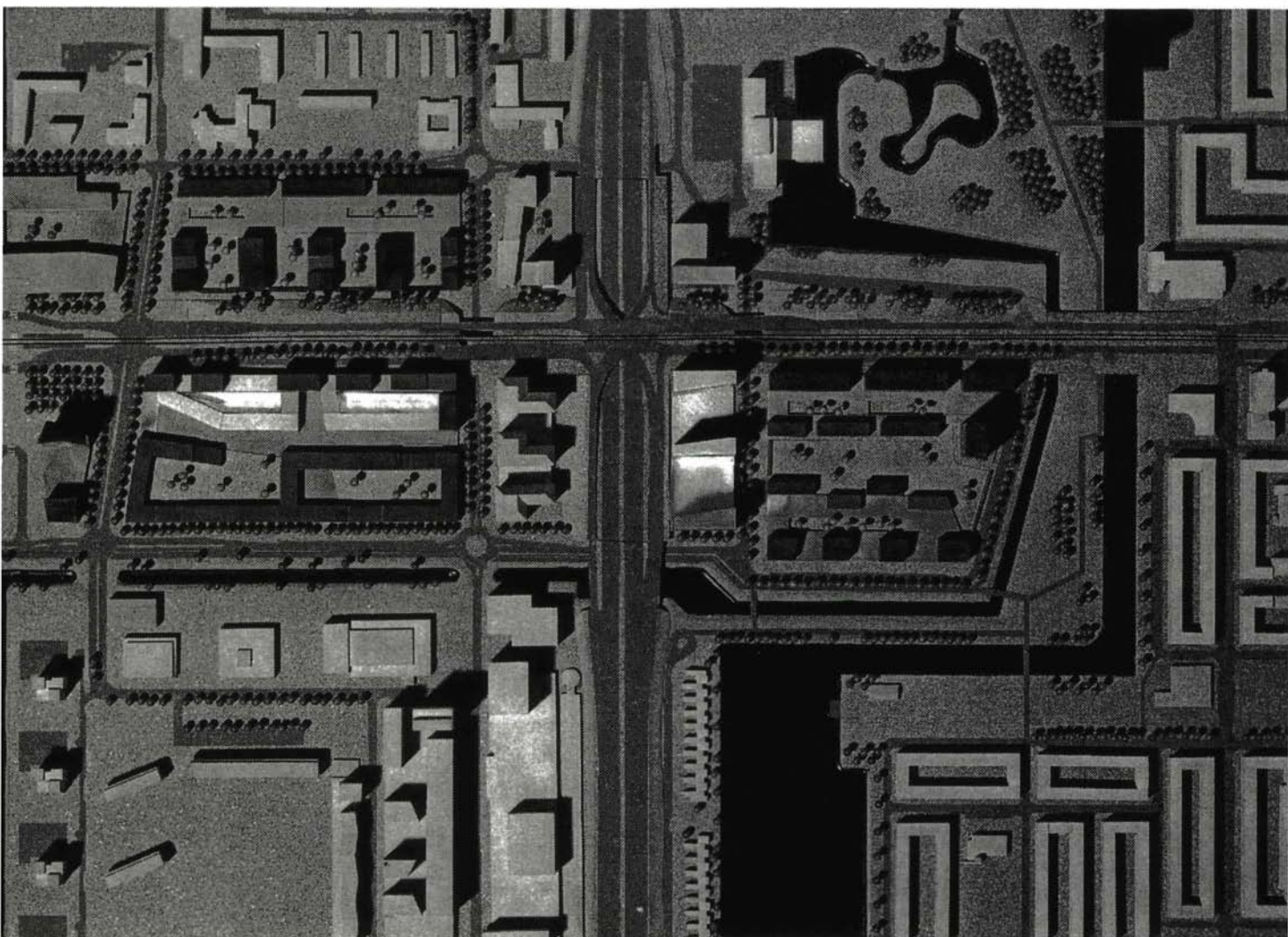
| | |
|--|------------|
| 5 Programma, bebouwingsenveloppe en stedenbouwkundige randvoorwaarden | 53 |
| 5.1 De bebouwingsenveloppen | 54 |
| 5.2 Programma in m ² bruto vloeroppervlak | 72 |
| 5.3 Stedenbouwkundige compositie | 77 |
| 6 Sociale en economische doelen | 79 |
| 6.1 Plangebied en stedelijke vernieuwing | 79 |
| 6.2 Het woningbouwprogramma | 80 |
| 6.3 Het sociale programma | 87 |
| 6.4 Het economische programma | 89 |
| 7 Thema's en aspecten | 97 |
| 7.1 Verkeer en vervoer | 97 |
| 7.2 Sociale veiligheid | 106 |
| 7.3 Milieu en duurzaamheid | 109 |
| 7.4 Sloop of behoud van het Andreas-ziekenhuis | 111 |
| 7.5 Kabels en leidingen | 113 |
| 7.6 Waterkeringen en waterberging | 114 |
| 8 Plan van aanpak en fasering | 115 |
| 9 Financiële paragraaf | 121 |
| Geraadpleegde literatuur | 123 |
| Bijlage: Sociaal Plan | 125 |

Inleiding / Het Ruimtelijk programma van Eisen Lelylaan, dat hier wordt gepresenteerd, is het vervolg op de Nota van Uitgangspunten Lelylaan (in Plaberum: een fase 2 product), die eerder verscheen in juli 1999. Het biedt het overkoepelende kader voor de uitwerking in afzonderlijke stedenbouwkundige programma's van eisen (fase 3 producten), die vanaf nu kunnen worden voorbereid.

De status van tussenproduct (tussen de fasen 2 en 3), die het Plaberum aan het RPvE verleent, is enigszins in tegenspraak met het strategisch belang van het document in het totale planvormingsproces. Het is het document, dat zowel de gemeenschappelijke stedenbouwkundige visie als een integrale ontwikkelingsvisie voor het gehele plangebied bevat. Vanaf het RPvE wordt het planvormingsproces opgedeeld in verschillende, soms ongelijksoortige deelplannen. De onderlinge relatie tussen deze deelplannen wordt in laatste instantie door het RPvE bewaakt. De bijbehorende grondexploitatie beslaat eveneens het totale gebied en zal na goedkeuring dienen als kader voor de grondexploitatie van de deelgebieden.

Het Project Lelylaan wordt ontwikkeld in nauwe samenspraak met bewoners en in overleg met andere direct betrokkenen in het gebied, zoals de woningcorporaties, de scholen, het woonzorgcentrum voor senioren de Riekerhof, het Bastionhotel, aanwezige kantoorondernemingen, station Lelylaan, en anderen. Gedurende het afgelopen half jaar is een aantal informatieavonden belegd, waarop belangstellenden in de gelegenheid werden gesteld, mee te denken en te praten over de ontwikkeling van de plannen.

Het RPvE is tot stand gekomen in opdracht van het stadsdeel Slotervaart/Overtomse Veld en de centrale stad Amsterdam. De verantwoordelijkheid voor de voortgang van het project Lelylaan wordt dan ook door beide bestuursorganen gedeeld. Het is een coalitieproject. De bestuurlijk eerst verantwoordelijke functionarissen zijn stadsdeelbestuurder Onno Peer en wethouder ruimtelijke ordening Duco Stadig, die samen de stuurgroep Lelylaan uitmaken. Besluitvorming over Plaberum-producten vindt eerst plaats in de stadsdeelraad Slotervaart/Overtomse Veld en vervolgens in het college van B&W.



Voorlopige maquette van het plangebied. Binnenkort volgt een aangepaste versie.



1 - De opgave

Er zijn verschillende veelal dringende redenen om aandacht aan de omgeving van de Lelylaan, ter hoogte van de kruising met de ringweg, te schenken en met voortvarendheid plannen voor dit gebied te ontwikkelen. Het station Lelylaan speelt hierbij een doorslaggevende rol. De betekenis van dit station als knooppunt van verschillende modaliteiten van verkeer en vervoer - spoorlijn, ringlijn, stadstram en lijnbus - is de laatste jaren gegroeid en belooft nog verder toe te nemen. De aangekondigde uitbreiding van de metro-ringlijn, het regio-net en de realisatie van de Hemboog tussen Schiphol en Zaanstad geven het station, gelegen op de grens van de westelijke tuinsteden en de vooroorlogse stad, in de toekomst strategische betekenis in de ontwikkeling en vernieuwing van het westen van Amsterdam. Het bereikbaarheidsplan voor de westelijke tuinsteden van Parkstad heeft station Lelylaan al de status van belangrijkste knooppunt van openbaar vervoer in de westelijke tuinsteden verleend.

Kortom, de omgeving van station Lelylaan is een uitgelezen locatie om de grond beter te benutten en de bebouwing sterk te verdichten. Te meer daar het gebied ook met de auto heel goed te bereiken is, aangezien het pal tegen de ringweg Aro ligt aangevleid. Het gebied vraagt om een

vorm van verstedelijking, waarin woningen, hoogwaardige kantoren en bedrijven en voorzieningen met elkaar worden gemengd.

Maar station en omgeving spelen ook nog een andere rol in de opgave voor het plangebied.

De huidige situatie rondom het station is onoverzichtelijk, zorgt voor overlast en wordt door velen als onveilig ervaren. Van de plannen voor het gebied wordt verwacht dat hierin verbetering wordt gebracht en dat aan de bestaande onveilige toestand een eind wordt gemaakt.

De sociale veiligheid in de rest van het openbare gebied laat ook veel te wensen over. Veilige fietsroutes die het plangebied met de vooroorlogse stad verbinden, ontbreken. Meer in het algemeen schiet het plangebied als schakel tussen de westelijke tuinsteden en de vooroorlogse stad ernstig tekort. De sociale onveiligheid is mede het gevolg van een gebrekkige stedenbouwkundige structuur en de blokkades die Lelylaan en A10 samen opwerpen.

Binnen het plangebied bevinden zich verschillende instellingen, die op termijn het gebied verlaten of binnen het gebied willen verhuizen. De aanwezige woningen zijn verouderd en over enige jaren tenminste toe aan grondige renovatie. Dit alles biedt dus de gelegenheid om voor de locatie Lelylaan een integraal stedenbouwkundig plan (RPvE) te maken, waarin verschillende doelstellingen dienen te worden verenigd. Onderdeel van de opgave is ook te onderzoeken of de eerder gesuggereerde ondertunneling van de spoorlijn, waarmee de Lelylaan onder de grond zou verdwijnen, zou kunnen bijdragen aan de realisatie van de doelstellingen voor het plangebied.

Samenvattend luidt de opgave voor het RPvE, dat hierna wordt gepresenteerd dus als volgt:

- verbetering van de sociale veiligheid en de verkeersveiligheid in het plangebied;
- intensivering van de bebouwing en optimalisering van het grondgebruik door verschillende functies in dichte pakking met elkaar te mengen;
- verbetering van de verbindingen en de samenhang tussen de vooroorlogse stad en de westelijke tuinsteden;
- ontwikkeling van een integraal plan voor de vernieuwing van het gebied in sociaal, economisch en stedenbouwkundig opzicht;
- behoud van het specifieke groene karakter van de westelijke tuinsteden.

Rest nog de vraag wat, tussen al deze doelstellingen, die lang niet allemaal probleemloos met elkaar samengaan, de Lelylaan als doorgaande route en verblijfsgebied voor een toekomst heeft.

2 - De locatie

Het plangebied ligt in het stadsdeel Slotervaart / Overtoomse Veld aan de oostkant van de Westelijke Tuinsteden. Het is een brede zone die zich aan weerszijden van de Lelylaan vanaf het station over de ringweg heen uitstrekt tot aan het grondgebied van de stadsdelen Oud Zuid en de Baarsjes. De grenzen van de locatie, waarvoor het RPvE is opgesteld, wijken op drie plaatsen fundamenteel af van de grenzen, die eerder in de Nota van Uitgangspunten werden gehanteerd. In de eerste plaats wordt het gebied ten westen van de spoorlijn niet langer tot het plangebied gerekend. Het onderzoek naar de verschillende varianten om de Lelylaan met een tunnel onder het spoor door te voeren, maakte uitbreiding van de locatie met deze zone noodzakelijk. Nu wordt voorgesteld om van de aanleg van een tunnel af te zien, is dit niet meer nodig en kan het plangebied op veel logischer grenzen worden teruggetrokken. In de tweede plaats is de zone van Rembrandtpark versmald tot een strook direct langs de Lelylaan. En ten derde zijn de al ontwikkelde deelgebieden Queens Towers en Trivium (gedeeltelijk) buiten beschouwing gehouden. De oppervlakte van het plangebied valt daardoor een stuk kleiner uit dan het studiegebied, waarop de Nota van Uitgangspunten zich nog baseerde. Daar staat tegenover dat het programma verhoudingsgewijs zwaarder is geworden.

Het totale plangebied volgens het RPvE Lelylaan beslaat een oppervlak van 40,5 hectare, waarvan 6,1 hectare buiten de planontwikkeling blijft (spoorweg en station en de reeds gerealiseerde bebouwing van Queenstowers en Trivium). De hoofdinfrastructuur heeft een oppervlak van 14,2 hectare. Van het resterende exploitatiegebied is 11,1 hectare uitgeefbaar terrein en 9,1 hectare openbaar gebied.

2.1 - De plangrenzen / Gescheiden door de Westlandgracht grenst het in het oosten aan het vooroorlogse Amsterdam. In het noorden voert de grens op enige afstand van de Lelylaan door het Rembrandtpark tot aan de Nachtwachtlaan. Vandaar is ze om het viaduct heen geleid en volgt ze de hartlijn van de Johan Jongkindstraat tot aan de spoordijk. Daar maakt de grens een kleine omweg naar het noorden en steekt de spoorlijn over tot in de sloot ten westen van de dijk. De westelijke grens volgt het midden van deze sloot tot voorbij de Pieter Calandlaan en steekt dan de spoordijk in omgekeerde richting over. De zuidgrens van het plangebied wordt gevormd door de sloot ten zuiden van de Schipluidenlaan tot aan de ringweg A10. Vandaar voert ze iets zuidelijker onder het viaduct door naar de Westlandgracht en volgt deze gracht tot het punt waar deze de hoek omslaat naar het noorden.

Ligging van het plangebied in zijn directe omgeving



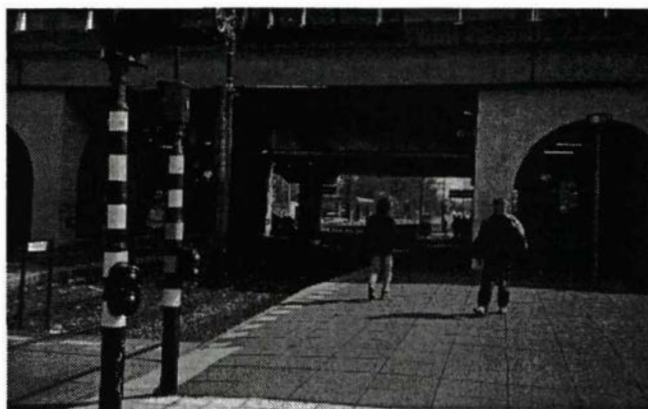
2.2 - Het plangebied op het snijvlak van verschillende werelden /

Globaal beschouwd ligt het plangebied op de overgang van twee verschillende werelden. De wereld van de klassieke stad met zijn gesloten bouwblokken, ononderbroken straatwanden en duidelijk afgebakende ruimten tegenover de modernistische stad met zijn open verkaveling in een vloeiende, continue ruimte. De stad, die is geïnspireerd op het Plan Zuid van Berlage tegenover de stad van het Algemeen Uitbreidingsplan van Amsterdam (AUP) van Cornelis van Eesteren.

Aan deze twee werelden is met de aanleg van de A10 dwars door het plangebied in de jaren '70 een derde toegevoegd: de wereld van de snelweg. Sinds de voltooiing van de ringweg waarmee de A10 deel van het landelijk snelwegstelsel ging uitmaken, heeft deze wereld steeds sterker zijn stem-



De wereld van het alledaagse straatleven ergens in de westelijke tuinsteden



Bij het Station Lelylaan



De vooroorlogse stad met haar gesloten bouwblokken



De wereld van de snelweg: de ringweg A10 met rechts het Queens Towers-complex

pel op het plangebied gedrukt. Aard en schaal van het snelwegstelsel zijn echter van een geheel andere orde dan het stedelijk weefsel van Plan Zuid of het AUP. Zozeer zelfs dat hier tegenover de onderlinge verschillen tussen deze twee typen stedelijkheid bijna wegvallen. Tegenover het alledaagse straatleven van de stad, om het even of het zich afspeelt in de westelijke tuinsteden of in de Baarsjes, staat het dynamische leven van het snelwegstelsel. Tegenover het domein van de straat waar verschillende (weg)gebruikers elkaar ontmoeten en zich mengen op weg naar school, winkel of huis, staat de monocultuur van de autosnelweg met zijn op- en afritten, zichtlocaties en geluidsschermen.

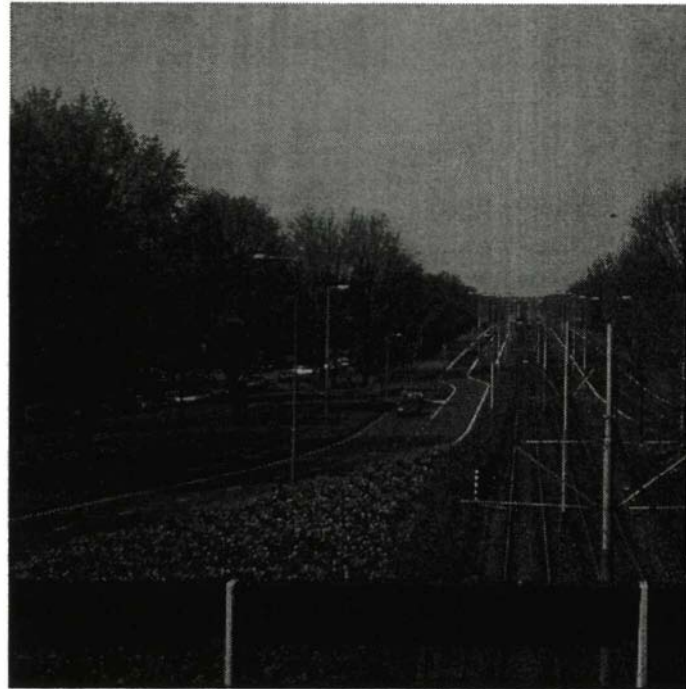
Maar er is nog een vierde systeem met een eigen logica, dat het gebied doorkruist en belast: de spoorlijn en het station. Met de komst van de ringspoorlijn in 1997 is het belang van station Lelylaan als vervoersknooppunt, waar kan worden overgestapt van trein op sneltram, stadstram en bus sterk gegroeid. De nabijheid van verschillende voorzieningen,

scholen en opleidingen zorgt voor de dagelijkse aanvoer van steeds grotere stromen scholieren en cursisten. De inrichting van de omgeving is op al deze ontwikkelingen niet berekend. Sociale onveiligheid en verkeersonveiligheid zijn hier mede het gevolg van.

Uit de botsing tussen het onderliggende stedelijk weefsel, het snelwegsysteem en de overstap-machine, ieder met zijn eigen wetmatigheden, komt een groot deel van de problemen voort, waarmee het plangebied kampt.



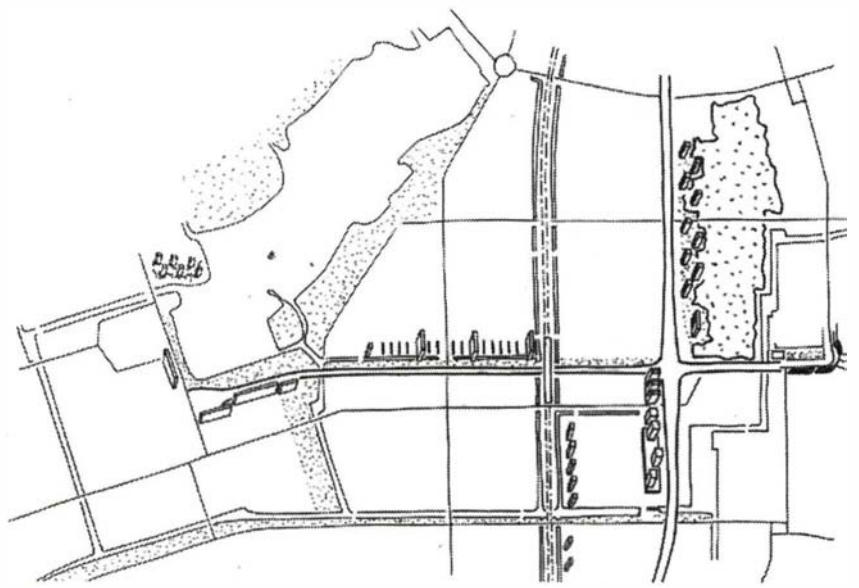
De Lelylaan gezien vanaf het Surinameplein



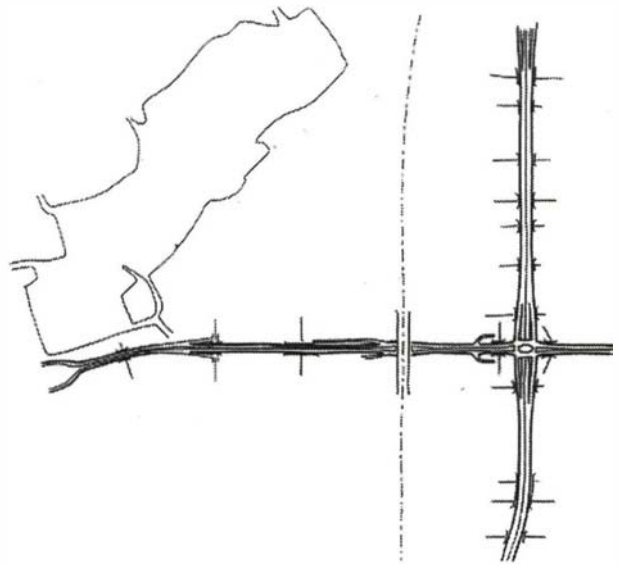
De Lelylaan vanuit het station, kijkend in de richting van Osdorp

2.3 - De Lelylaan tussen snelweg en stadsstraat / De Cornelis Lelylaan is de belichaming van de botsing tussen het alledaagse straatleven en de verkeersmachine van de snelweg. Als vitale ontsluitingsweg voor de toevoer van verkeer van en naar de A10 hoort ze eerder bij de snelweg dan bij de stad. De grotendeels verhoogde ligging van de Lelylaan getuigt hiervan. Er liggen ook geen gebouwen met toegang en adres aan de Lelylaan. Voetgangers en fietsers worden slechts op afstand geduld. Komende uit de richting van het Surinameplein worden ze na de oversteek van de Westlandgracht van het autoverkeer gescheiden. Vanaf dat punt worden ze onderlangs het talud van de autoweg weggeleid om pas bij het station weer samen te komen. De evidente ruimtelijke continuïteit is daardoor alleen door de automobilist en de tram-passagier te ervaren.

Binnen het plangebied verheffen de ringweg A10 en de Lelylaan zich samen als aparte laag boven de straten, waar zich het dagelijks leven afspeelt. De straten en routes in deze tweede laag zijn met onderdoorgangen onder de Lelylaan en de A10 door met elkaar verbonden. Er schort echter zoveel aan deze verbindingen, dat er op het ogenblik niet van een logisch netwerk kan worden



Gezichtsbepalende gebouwen in rijen en reeksen langs ringweg, Lelylaan en spoordijk



De Lelylaan als onderdeel van de snelwegmachine

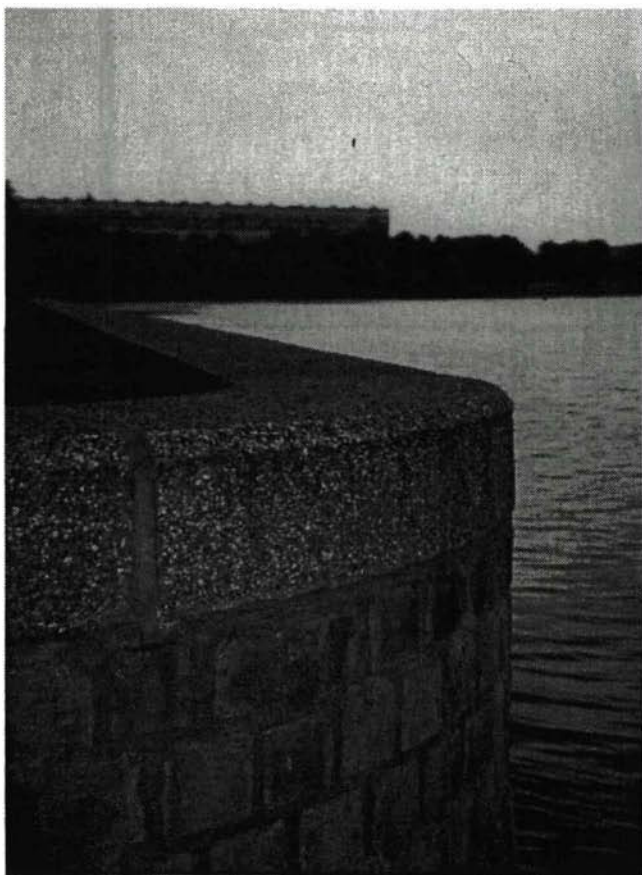


Het netwerk van het dagelijks leven



*De grootschaligheid van de hoofdstructuur in en rond het plan-
gebied*

gesproken. De reconstructie van de ringweg als snelweg en de verhoogde ligging van de Lelylaan heeft tot een radicale breuk geleid met de oude hierrarchische verkeersstructuur, waarin alle wegen en straten elkaar nog gelijkvloers kruisten. Het heeft de vestiging uitgelokt in de smalle zone langs de ringweg van kantoren, die vanaf de Delflandlaan vlak naast de snelweg worden ontsloten. Hierdoor moet het verkeer dat vanaf de ringweg of uit de oude stad het plangebied binnen rijdt, over zeer korte afstand worden afgewikkeld over drie categorieën wegen. Deze weeffout in het verkeerssysteem is samen met de toegenomen automobilititeit de oorzaak van de huidige verkeersproblemen.



Monumentale detaillering van kunstwerken



2.4 - Het AUP en de groenstructuur / Van de grote groenstructuur uit het AUP zijn belangrijke onderdelen gerealiseerd, maar de essentie, die van Eesteren voor ogen stond, is grotendeels verloren gegaan. Daarvoor moeten we te rade gaan bij tekst en beeld van het plan, dat in 1935 in boekvorm werd gepubliceerd. Wie de prachtige vogelvlucht over het westelijk stadsdeel met op de achtergrond de polders en het Noordzeekanaal aandachtig bekijkt, kan die essentie in één oogopslag overzien. En voor wie dit niet genoeg is, die leze de toelichting bij het AUP er op na, waarin de leidende gedachte achter het ontwerp voor de westelijke tuinsteden in de volgende zin staat samengebond: *'Er is dan ook naar gestreefd, het plan voor de toekomststad landschappelijk gezien zoodanig in te richten, dat de bebouwingscomplexen met hun bijbehorende ontspannings-terreinen zooveel mogelijk harmonisch aansluiten op de gebieden, waar de landelijke cultuur blijvend zal kunnen worden bedreven, zoodat eenerzijds de stadsrand zich duidelijk en gaaf zal markeeren en anderzijds het "open" land, geleidelijk overgaande in kunstmatig aangelegde ontspanningsgebieden, tusschen de wijken door diep in het stadslichaam doordringen kan.'* (uit de toelichting op het AUP, p.70). Het Sloterpark, de plas, het Rembrandtpark en de Westlandgracht zijn met succes aangelegd. Maar van het idee om het landschap met een geordend stelsel van groene ruimten tussen de wijken door tot diep in de stad te laten binnendringen, is veel minder terechtgekomen. De royale groenzones, die hiervoor waren aangewezen, ontbreken veelal of zijn in de loop van de tijd met bebouwing

dichtgeslibd. Sloterplas en Rembrandtpark zijn zodoende geïsoleerd geraakt en maken te weinig deel uit van een grotere groenstructuur. De Lelylaan is in potentie een mooie brede parklaan, die zou kunnen fungeren als groene verbinding tussen het Sloterpark en het Rembrandtpark. In de huidige gedaante wordt alle ruimte en aandacht echter door het verkeer opgeëist.

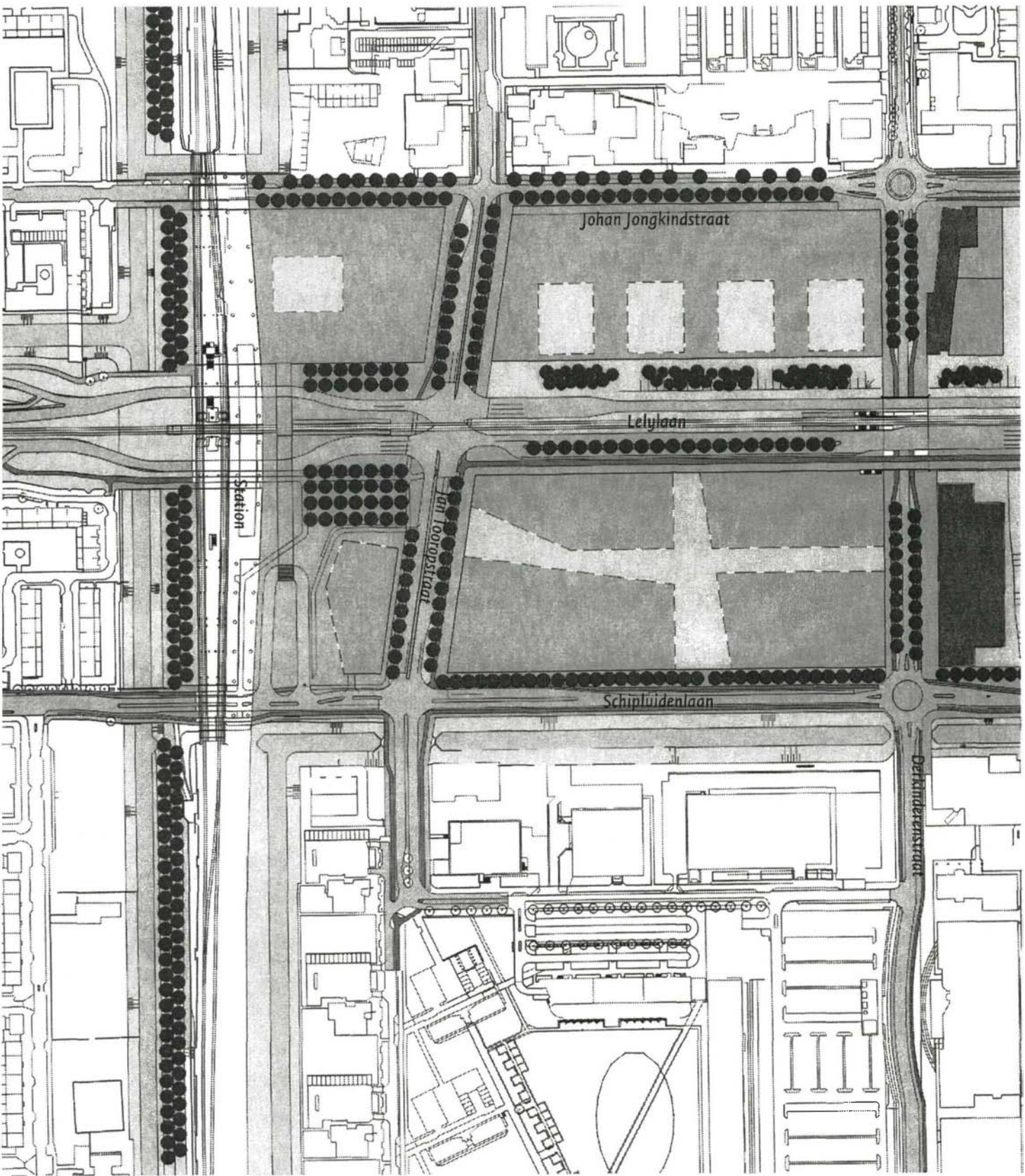
De transparante ruimtelijke structuur, zoals die oorspronkelijk werd beoogd, heeft in het plangebied veel te lijden gehad onder latere ontwikkelingen. De factoren die hiervoor verantwoordelijk zijn, worden in de Nota van Uitgangspunten omstandig uitgelegd. Grootste boosdoener is de verkeersmachine, waardoor A10 en Lelylaan zijn uitgegroeid tot barrières die de groenstructuur versnipperen.

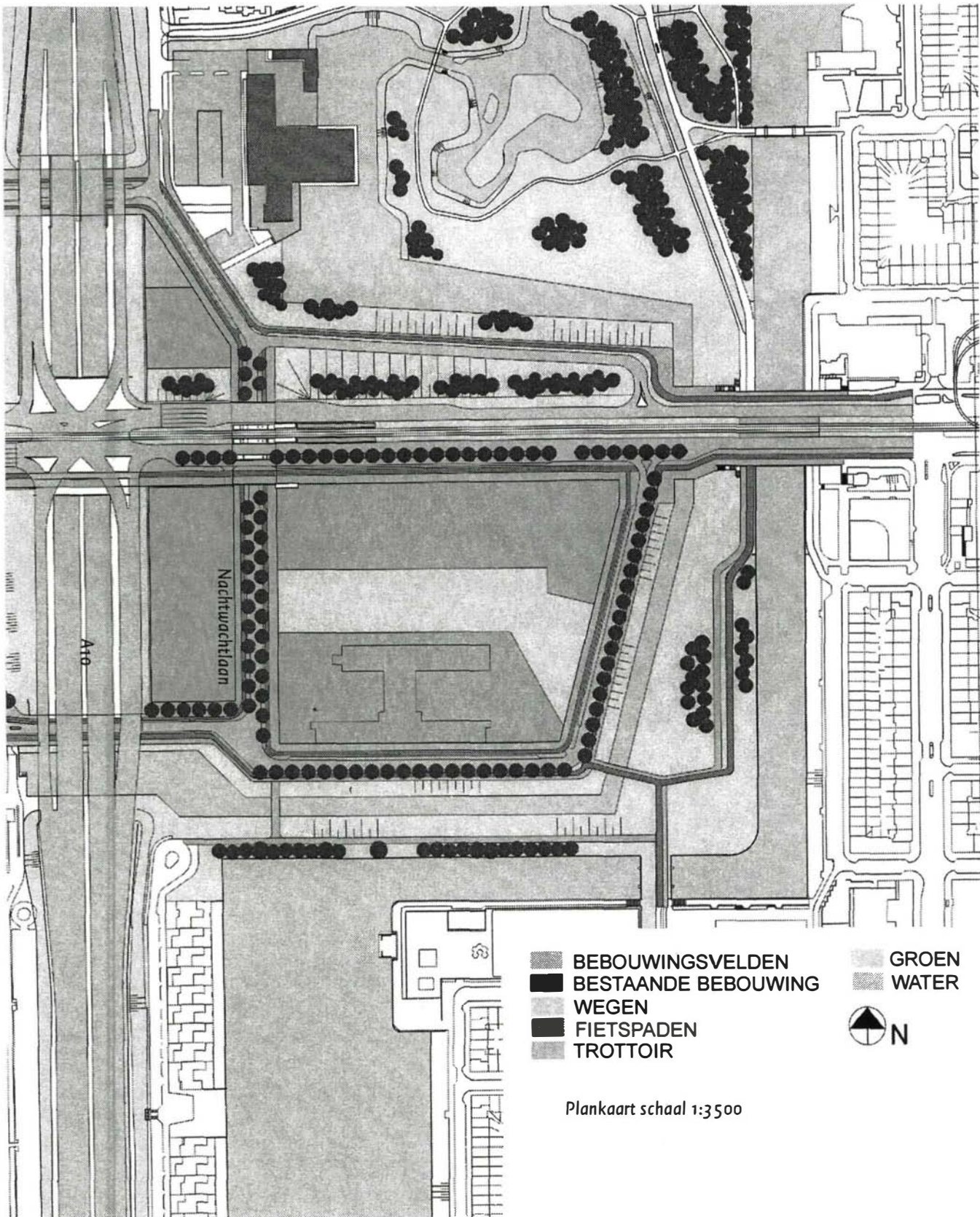
3 - De planstructuur

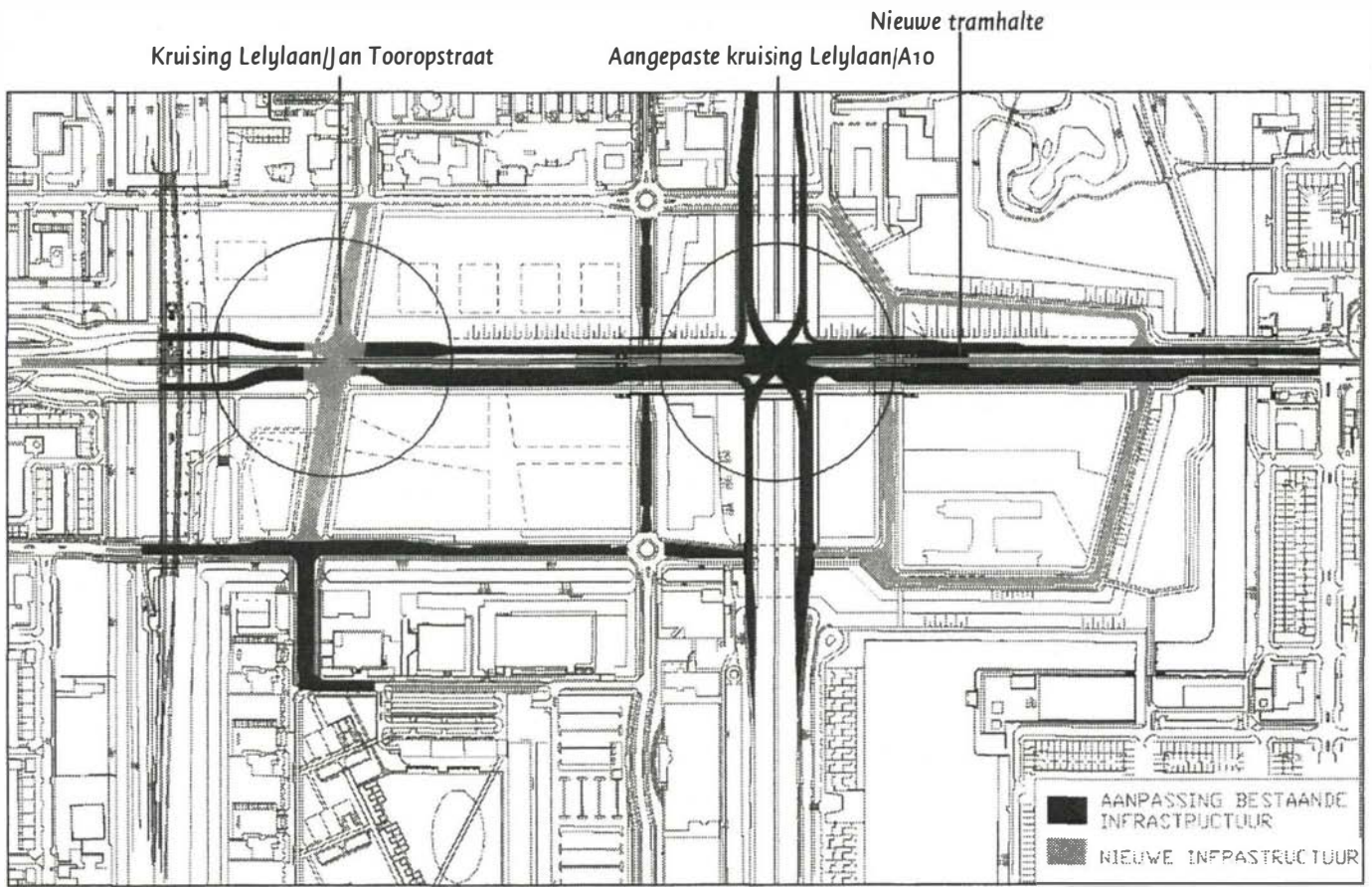
Het Ruimtelijk Programma van Eisen Lelylaan (RPvE) is primair een samenhangend stelsel van verkeersroutes, groen en water, een raamwerk van openbare ruimten. Dat wil zeggen, dat een zorgvuldig ontwerp van de toekomstige hoofdstructuur van het plangebied vooraf gaat aan de invulling van de grondoppervlakken, die door het raamwerk worden ingesloten. Maatvoering en het karakter van dit raamwerk geven richting aan het programma en de gebouwtypologie die in het plangebied kunnen worden gerealiseerd. Voor een goed begrip: het raamwerk dicteert de invulli

voor de precieze uitwerking in een later stadium. Het raamwerk stelt wel grenzen aan wat mogelijk is en wat niet. We komen hierop nader terug in hoofdstuk 4 'programma, bouwvorm en stedenbouwkundige randvoorwaarden'.

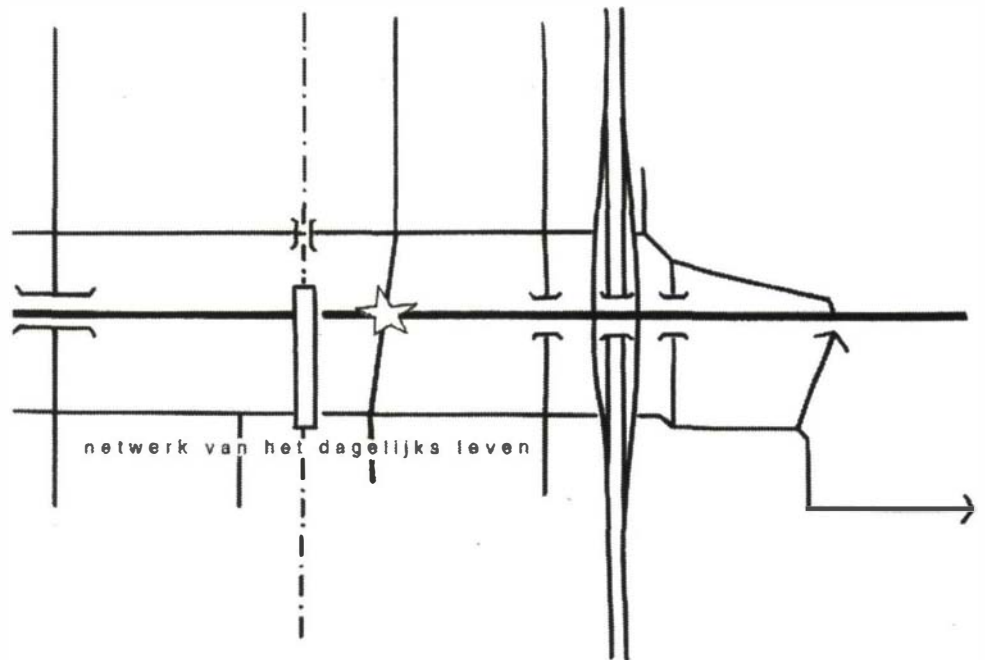
3.1 - Het nieuwe raamwerk / Het raamwerk, dat hierna wordt uitgewerkt is een poging de confrontatie tussen het netwerk van de Westelijke Tuinsteden en de dynamiek van de wereld van de snelweg op eigentijdse wijze te structureren en op te lossen. De transformatie van de Lelylaan is de beslissende ingreep die de huidige hiërarchie en betekenis van de diverse lijnen in de stedelijke structuur verandert. Nu maakt de Lelylaan nog deel uit van de snelwegmachine, straks wordt ze een specifiek onderdeel van het stedelijk netwerk, dat een brug slaat tussen snelweg en stad. Het raamwerk als totaal is deels een nieuwe interpretatie deels een herstel en deels een uitbreiding van de oorspronkelijke monumentale structuur van het AUP. Het nieuwe raamwerk moet ervoor zorgen dat het plangebied verandert van obstakel in een logische schakel tussen de Westelijke Tuinsteden en de vooroorlogse stad.





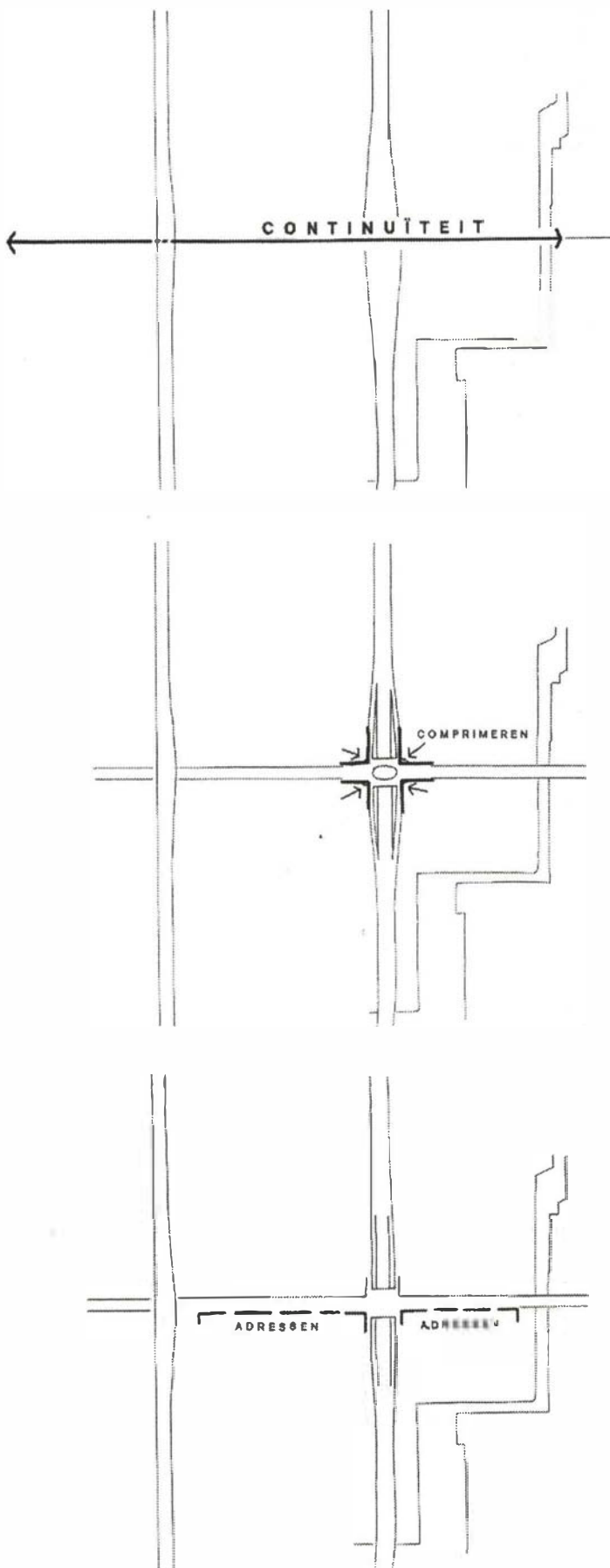


Ingrepen in de infrastructuur



De Lelylaan gaat dankzij de gelijkvloerse kruising (☆) met de verlengde Jan Tooropstaat deel uitmaken van het netwerk van het dagelijks leven

Vijf fundamentele ingrepen / Er wordt voorgesteld om de bestaande stedenbouwkundige structuur op vijf plaatsen fundamenteel te herzien. Allereerst wordt een ingrijpende reconstructie en herinrichting van de Lelylaan in het vooruitzicht gesteld. Aanpassing van de passage met de ringweg A10 en het sterk comprimeren van de op- en afritten behoren ook tot de opgave. Inlassing van een nieuwe route tussen de Johan Jongkindstraat en de Schipluidenlaan in het verlengde van de Jan Tooropstraat (een maatregel die al in de Nota van Uitgangspunten werd gesuggereerd) is de derde grote wijziging. Als vierde ingreep wordt voorgesteld om de route van de Schipluidenlaan onder de A10 door over het huidige Andreasterrein te verlengen. Behalve deze wijzigingen die alle vier ingrijpen op de routes van het raamwerk staat ook nog de reconstructie van het stationsgebied op het programma. De vijf voorstellen hangen onverbrekkelijk met elkaar samen. In de kern zijn ze te herleiden tot twee complementaire uitgangspunten: (1) herstel van 'het netwerk van het dagelijks leven' in het plangebied en vergroting van de transparantie en ruimtelijke continuïteit tussen de stadsdelen aan de ene kant en (2) terugdringing van de dominante aanwezigheid van de snelwegmachine in het plangebied en een meer doelmatige afwikkeling van het verkeer.



Ontwerpmotieven voor een nieuwe Lelylaan

Overwegingen bij de vernieuwing van de Lelylaan / Alles staat of valt met de transformatie van de Lelylaan van route met een snelwegkarakter in een stadsroute, die onderdeel is van het stedelijk weefsel. Daarbij mag de ruimtelijke logica en continuïteit van de laan, die over een grote lengte verschillende delen van de stad met elkaar verbindt, niet verloren gaan. De opbouw van het profiel van de Lelylaan moet niet voortdurend in hoogte en breedte veranderen. Ad hoc ingrepen om incidentele problemen op te lossen zonder toetsing aan een overkoepelend concept, stellen de ruimtelijke continuïteit van deze lange lijn in de waagschaal.

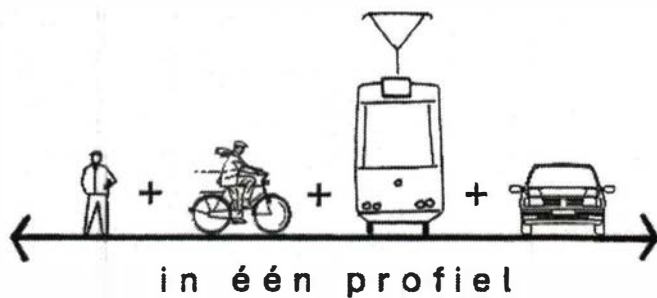
Er is echter nog een belangrijke randvoorwaarde waaraan de nieuwe Lelylaan zal moeten voldoen. De reconstructie mag er niet toe leiden dat de doorstroming van het verkeer wordt belemmerd. De Lelylaan is en blijft de vitale verkeersader, die grote delen van Amsterdam Nieuw West ontsluit. Daaraan mag niet worden getornd.

Om de continuïteit van de Lelylaan te verbeteren en hem over de volle lengte geschikt te maken voor alle verkeer, is het nodig de passage van de Lelylaan met de A10 te comprimeren. Het verkeersknooppunt in zijn huidige vorm kan volgens de prognoses in het jaar 2010 het autoverkeer niet meer verwerken en legt onevenredig veel beslag op de ruimte. Bovendien is de passage voor fietsers en voetgangers verboden terrein. Deze worden op het ogenblik langs geïsoleerde paden onder het brede en donkere viaduct door van de ene naar de andere kant geloodst.

De Lelylaan, nu vrijwel exclusief bestemd voor transport van autoverkeer, moet ook door andere weggebruikers benut kunnen worden. Bovendien moet er weer een directe relatie gelegd worden tussen de verkeersruimte en het dagelijks leven in de buurt. De voorgenomen verdichting van het gebied tussen de Lelylaan en de Schipluidenlaan biedt die mogelijkheid. De toekomstige bebouwing in verschillende deelgebieden, die grenzen aan de Lelylaan, zal bestaan uit een mix van kantoren, bedrijfjes, voorzieningen en woningen. Dit programma kan bijdragen aan de verlevendiging van de Lelylaan. Voorwaarde is dan wel dat er in

de toekomst voldoende entrees, voordeuren en adressen direct aan de straat grenzen.

Voor het deel van het plangebied dat zich aan de andere kant, ten noorden van de Lelylaan bevindt, liggen de kaarten anders. De stedenbouwkundige structuur, die we hier aantreffen wijkt wezenlijk af van de situatie aan de zuidkant. Hier staat de bebouwing over de hele lengte van de Lelylaan haaks op de verkeersweg. De huidige open bebouwingsstructuur en de brede sloot die net buiten het plangebied naar de Sloterplas voert, maken deze zijde geschikt om uit te groeien tot de groene verbindingszone, die het nu alleen in potentie is.



Een asymmetrisch profiel / De ongelijkheid tussen noord- en zuidzijde van de Lelylaan, gevoegd bij de wens om op termijn de continuïteit van de laan over haar volle lengte tot aan de Sloterplas te herstellen, heeft de keuze van het profiel en de inrichting van de nieuwe laan bepaald. Voor de zuidkant wordt voorgesteld de laan als stadsstraat in te richten. Om de doorstroming van het autoverkeer niet te frustreren wordt naast de overwegend hooggelegen autoweg een ventweg aangelegd. Het profiel van de Lelylaan krijgt aan deze kant dus het aanzien van een straat: gebouwen die met hun ingangen direct uitkomen op het trottoir, vervolgens een fietspad in twee richtingen, parkeervakken en een ventweg voor het plaatselijke autoverkeer. Een smalle berm met bomenrijen bakent deze zone enigszins af van de doorgaande weg en de trambaan.

De situatie aan de noordzijde van de laan geeft reden voor een andere benadering. In grote lijnen wordt hier niet veel aan het profiel gewijzigd. De Lelylaan krijgt het karakter van een parklaan. Brede bermen met boomgroepen in een wat lossier patroon geplant, die goed aansluiten bij de meer open en groene structuur aan deze zijde van de laan, zullen dit karakter versterken. Ze scheppen bovendien afstand tussen de autoweg en de nieuwe bebouwing en fungeren als scha-

kel in een groene verbinding van het Rembrandtpark met de Sloterplas. De bebouwing aan deze zijde van de Lelylaan is onderdeel van een woonbuurt, die zich ten noorden uitstrekt; ze is er logisch mee verweven. Hierin verschilt de situatie aan de noordkant van de laan wezenlijk van de veel meer gefragmenteerde stedelijke structuur aan de zuidkant. Het is daarom ook logisch dat de bebouwing aan de noordkant vanuit de Jongkindstraat wordt ontsloten.

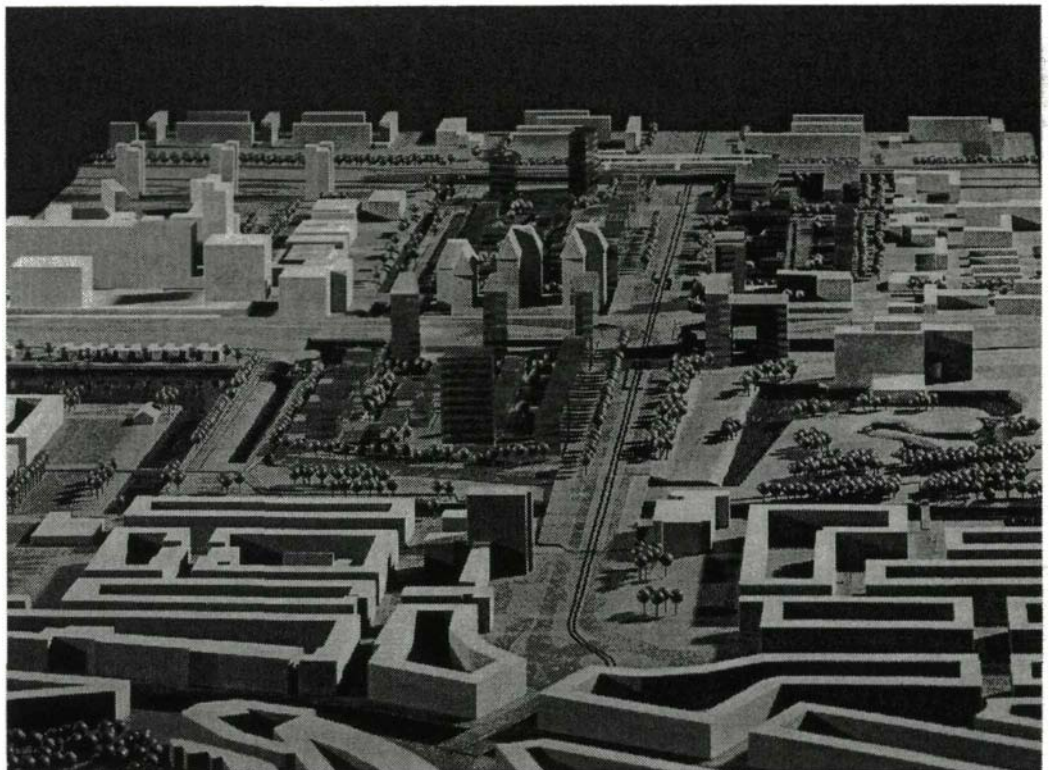
Om de groene verbinding tussen Sloterplas en Rembrandtpark zo goed mogelijk tot zijn recht te laten komen, wordt de zuidelijke rand van het Rembrandtpark niet bebouwd.

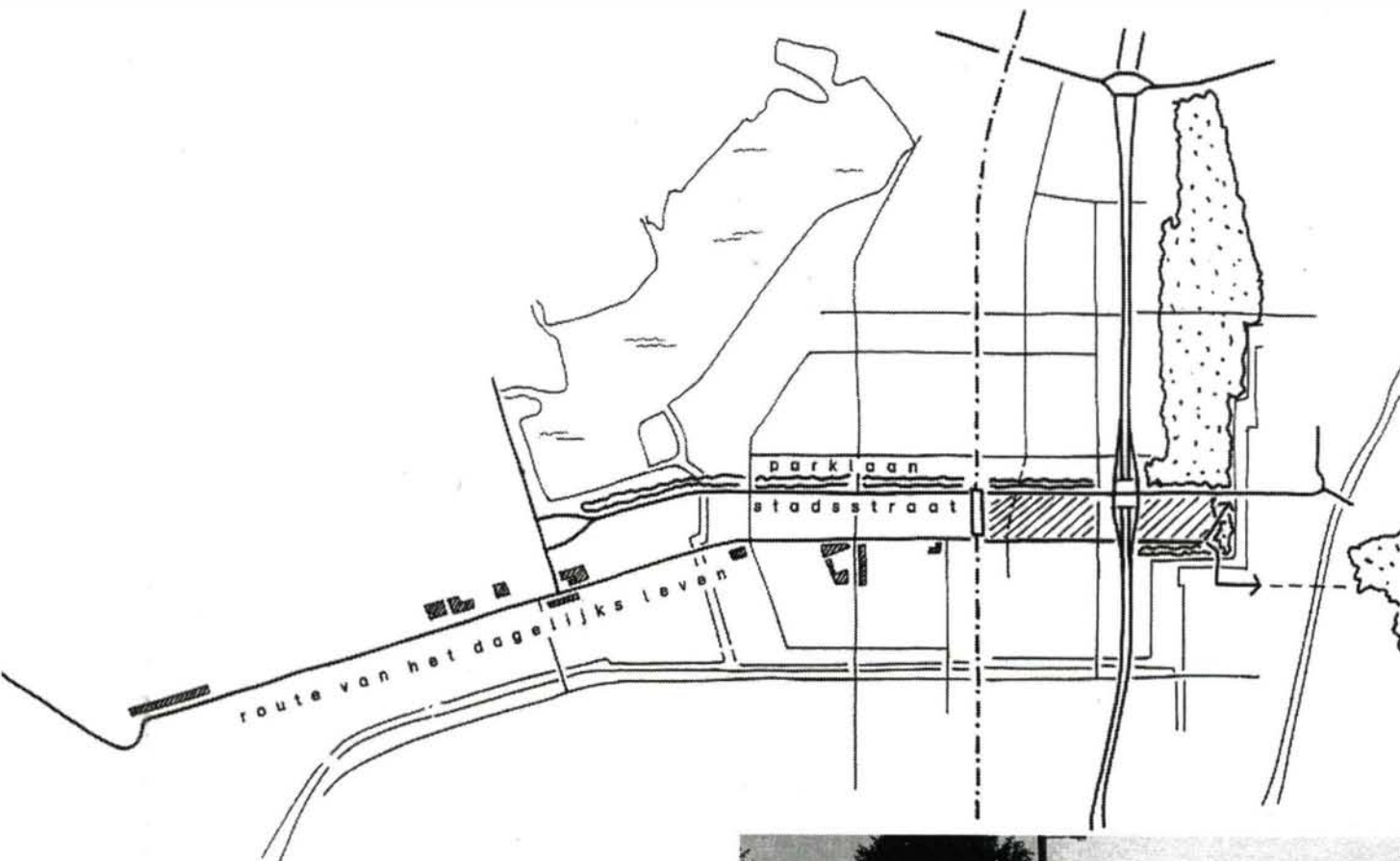
Het resultaat is een nieuwe Lelylaan met een asymmetrisch profiel en twee verschillende gezichten: een stadsstraat aan de zuidkant, begrensd door gevelwanden tegenover een parklaan aan de noordelijke zijde, geflankeerd door een meer open bebouwingsstructuur. Het idee, dat in de Nota van Uitgangspunten werd geopperd, om van de Lelylaan een stadsstraat te maken is hiermee nader gepreciseerd.

Naast de al gegeven argumentatie speelt hierin ook de doorgaande verkeersfunctie van de Lelylaan een rol. De

functie van de laan als belangrijke verkeersader en tramverbinding, samen met de voorgenomen verbreding van het wegprofiel met een ventweg aan de zuidzijde, maken de Lelylaan ook in de toekomst moeilijk oversteekbaar. De verkeersintensiteit zal bovendien eerder toenemen dan afnemen. Het is zodoende twijfelachtig of de Lelylaan ooit in de stadsstraat kan veranderen, waaraan de Nota van Uitgangspunten refereert. De twee straatwanden zullen in het dagelijks gebruik weinig met elkaar hebben uit te staan. Daarvoor werkt de Lelylaan te veel als een scheiding en niet als straatruimte die de beide wanden en de achterliggende stadsdelen met elkaar verbindt. In plaats van de Lelylaan met alle geweld naar het ideaalmodel van de klassieke stadsstraat te modelleren, is gekozen voor een genuanceerde aanpak. Aan de noordkant is aansluiting gezocht bij de huidige karakteristiek van de Lelylaan en de rol die ze speelt in de hoofdstructuur van het AUP als groene landschappelijke verbinding. De zuidkant, de zone waar het gebied met een gemengd programma het meest wordt verdicht, leent zich daarentegen heel goed voor inrichting als stadsstraat.

Maquette

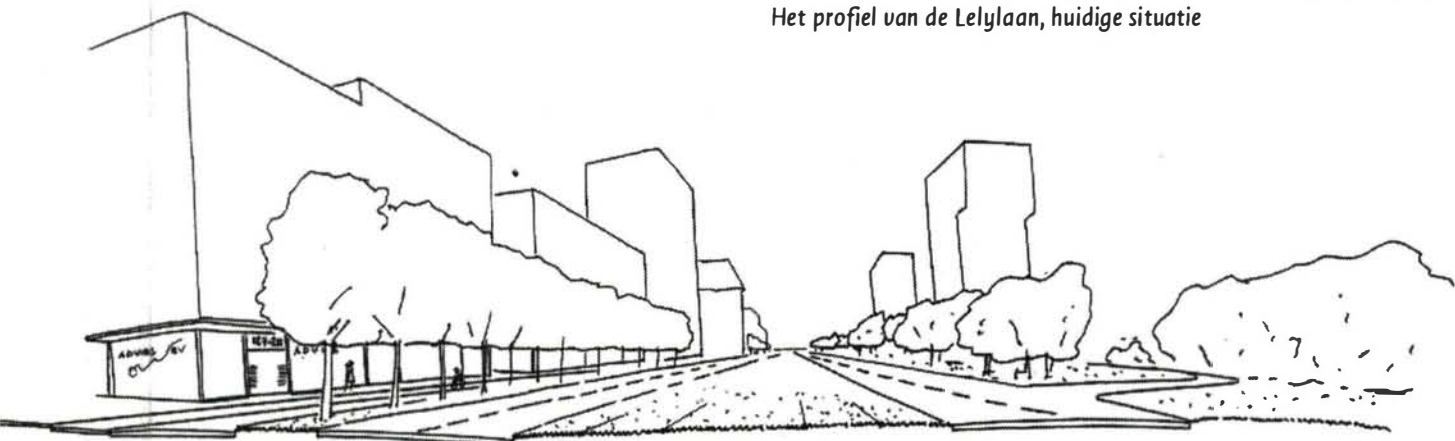




Parklaan, stadsstraat en route van het dagelijks leven



Het profiel van de Lelylaan, huidige situatie



stadsstraat

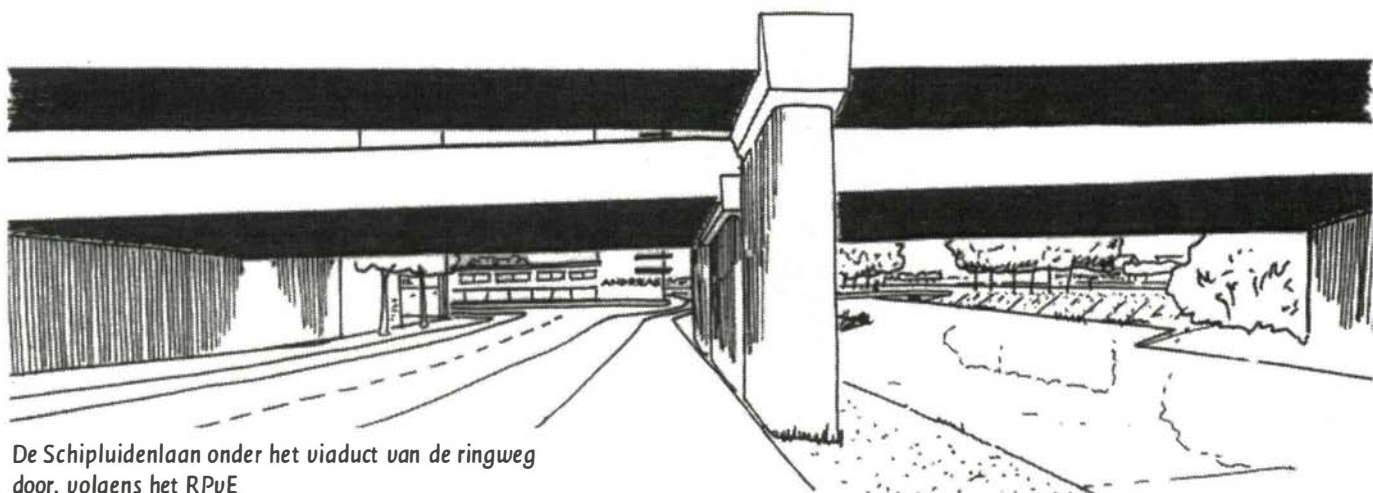
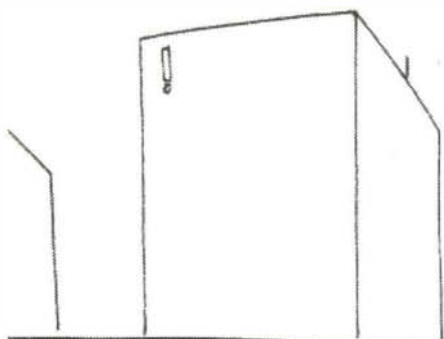
parklaan

Het profiel van de Lelylaan volgens het RPvE, gezien vanaf de Westlandgrachtbrug.

De verlengde Jan Tooropstraat en de sloop van de oren / Niet alleen het huidige verkeerscircuit op de kruising van de A10 met de Lelylaan, maar ook de op- en afritten die met wijde lussen het plangebied in leiden (de zogenaamde 'oren') leggen onnodig veel beslag op de ruimte. Omdat ze ook verkeerstechnisch niet langer voldoen wordt voorgesteld om de oren te verwijderen en het verkeer van en naar de A10 af te wikkelen via een nieuwe gelijkvloerse kruising met de nog aan te leggen verlengde Jan Tooropstraat. Deze nieuwe dwarsroute schakelt Jongkindstraat, Koningin Wilhelminaplein, Lelylaan en Schipluidenlaan aan elkaar. De huidige ongelijkvloerse kruising tussen Lelylaan en Derkinderenstraat wordt niet gewijzigd. Voor een uitvoerige uiteenzetting en verkeerskundige toelichting op deze onderling samenhangende ingrepen verwijzen we naar paragraaf 3.2 Een nieuw netwerk voor verkeer en vervoer en paragraaf 7.1 Verkeer en vervoer.



De Schipluidenlaan onder het viaduct van de ringweg door, huidige situatie

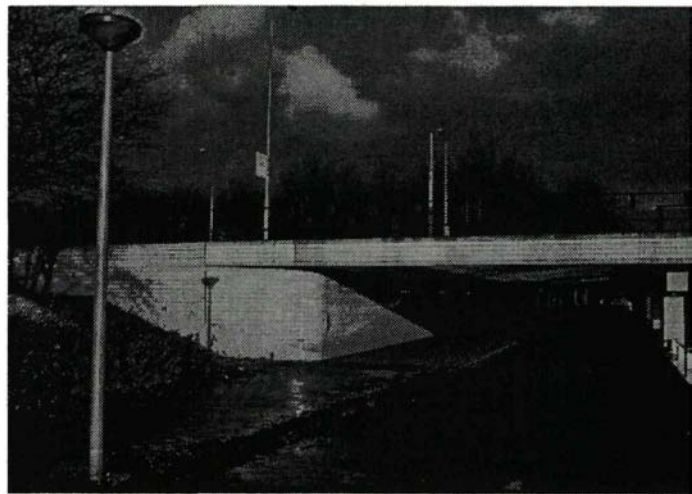


De Schipluidenlaan onder het viaduct van de ringweg door, volgens het RPvE

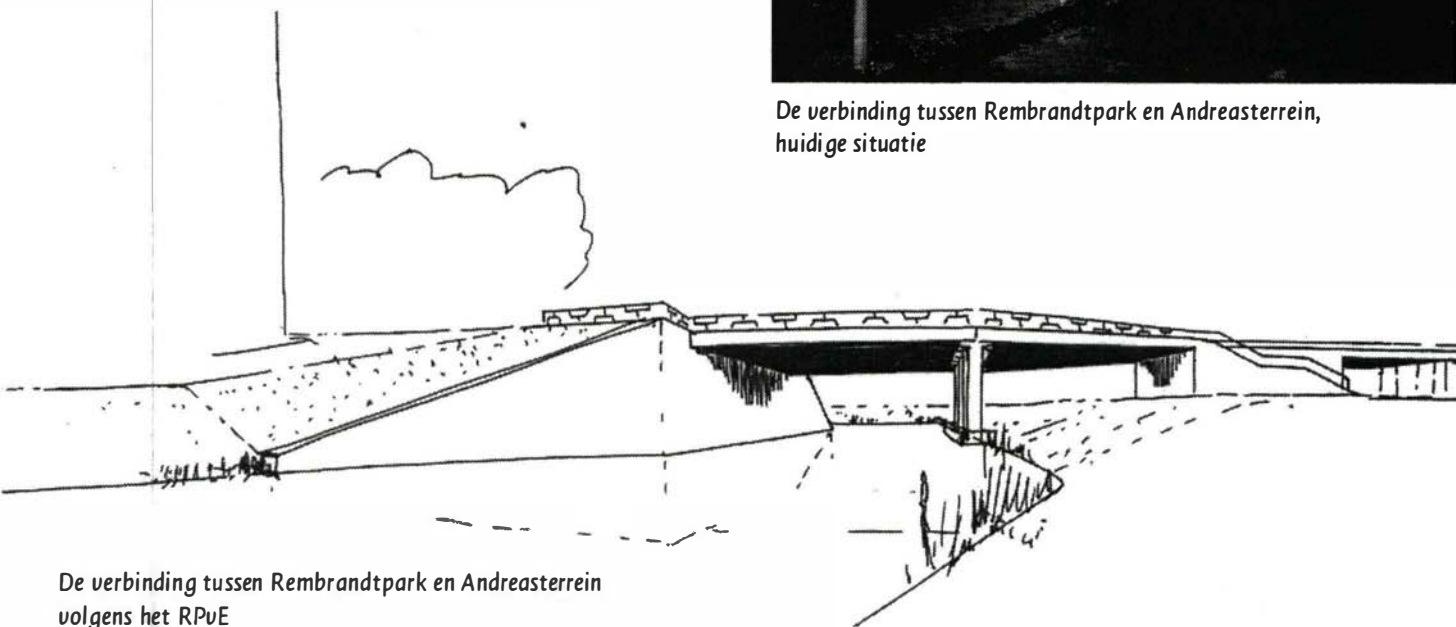
Verlenging van de Schipluidenlaan / Voor verbetering van de verbindingen tussen het plangebied en de oude stad aan gene zijde van de ringweg A10 hoeft niet alles verwacht te worden van de Lelylaan. De route van de Calandlaan en de Schipluidenlaan is daarvoor in beginsel veel meer geschikt. De Schipluidenlaan functioneert nu in het plangebied als de straat die de meest alledaagse verbindingen onderhoudt. Ze leidt rechtstreeks naar voorzieningen en winkels tot in de Middelveldsche Akerpolder aan toe en heeft de potentie uit te groeien tot een belangrijke verblijfs- en verbindingroute. Aan de andere kant schort er echter veel aan de route over het Andreasterrein in de richting van de oude stad. Het beschikbaar komen van de ziekenhuislocatie biedt kansen voor een aanmerkelijke verbetering van de situatie. Voorgesteld wordt om de weg te verlengen over het Andreasterrein en op het laatst aan te sluiten op de Lelylaan. De weg wordt met een bajonetaansluiting op de Nachtwachtlaan langs de hoofdgebouwen van het ziekenhuis geleid. Het voorgestelde tracé respecteert de monumentale ligging van het huidige beddenhuis van het ziekenhuiscomplex in de as van de Schipluidenlaan en laat de mogelijkheid open om het grootste deel van het gebouwencomplex voor hergebruik te behouden. Alleen de kapel en de keuken kunnen in geen geval worden gehandhaafd. De aanleg van het tracé nodigt uit tot het maken van een nieuwe architectonische verbijzondering op de kop van

het beddenhuis, als monumentale beëindiging van een zichtlijn, als markering van de aansluiting op de Nachtwachtlaan en als inleiding op de knik in de verlengde Schipluidenlaan. Handhaving van het hoofdgebouw is dus geenszins een concessie aan de opzet van het raamwerk, maar eerder een aanleiding die kan worden uitgebuit in een nieuwe stedenbouwkundige compositie.

Zowel bij sloop als behoud van het beddenhuis wordt voorgesteld aan de verlengde Schipluidenlaan adressen te maken. Dankzij de toegangen die aan de weg komen te liggen, het betere doorzicht onder het viaduct van de A10 door en de combinatie van weg met fiets- en wandelpaden gaat de sociale veiligheid voor fietsers en voetgangers er aanmerkelijk op vooruit. De flauwe knik in de Schipluidenlaan vlak na de passage van de ringweg richt de blik van de passant terloops op de grote open ruimte van de Westlandgracht. Even verderop in de bocht, waar de rijweg



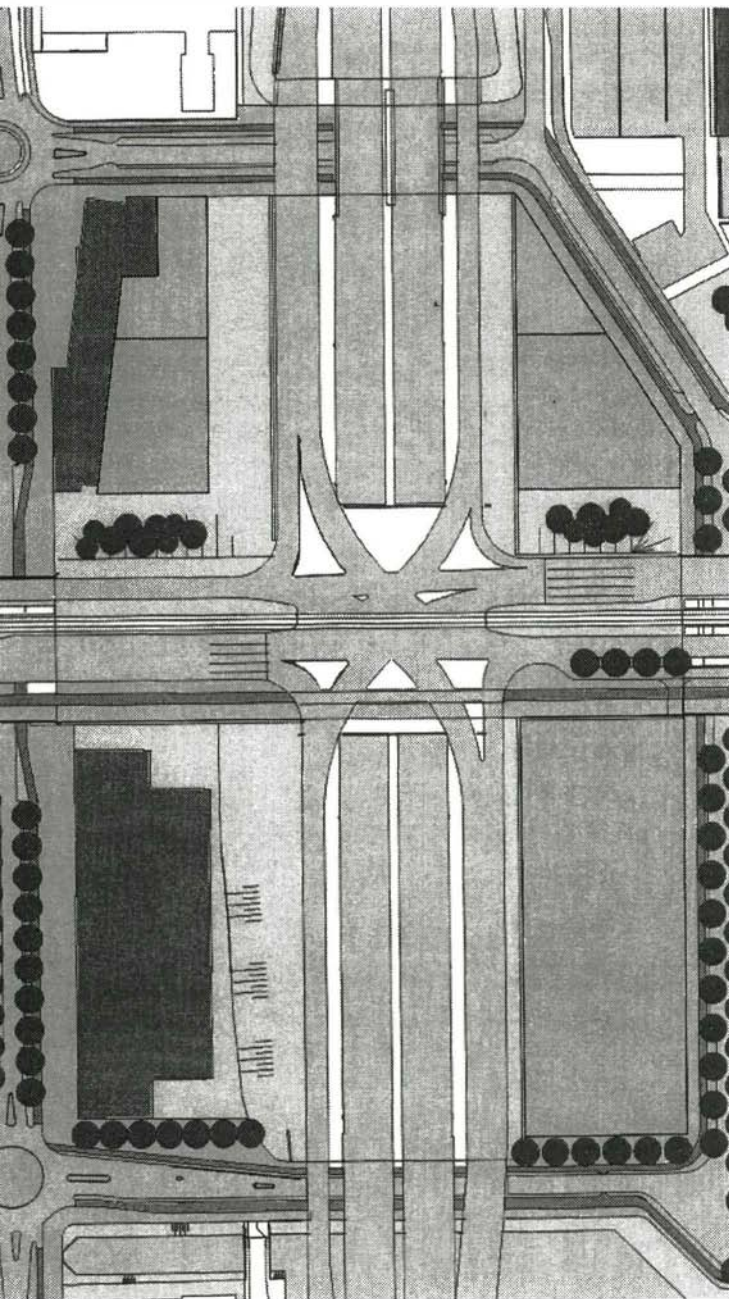
De verbinding tussen Rembrandtpark en Andreasterrein, huidige situatie



De verbinding tussen Rembrandtpark en Andreasterrein volgens het RPvE

naar links draait in de richting van het viaduct over de Westlandgracht kunnen fietsers kiezen voor een pad dat de weg volgt in de richting van het Surinameplein en de Overtoom of rechtsaf slaan over het bestaande fietspad in de richting van het Vondelpark.

De watergang die de bouwlocatie omzoomt wordt onder de Lelylaan door met het water in het Rembrandtpark verbonden. Tussen watergang en Westlandgracht wordt voldoende ruimte gelaten voor de aanleg van een parkstrook, die het Rembrandtpark met de grote waterpartij in de Westlandgracht verbindt. De relatie tussen park en waterpartij, zoals ooit bedoeld in het Algemeen Uitbreidingsplan wordt zo enigszins hersteld.

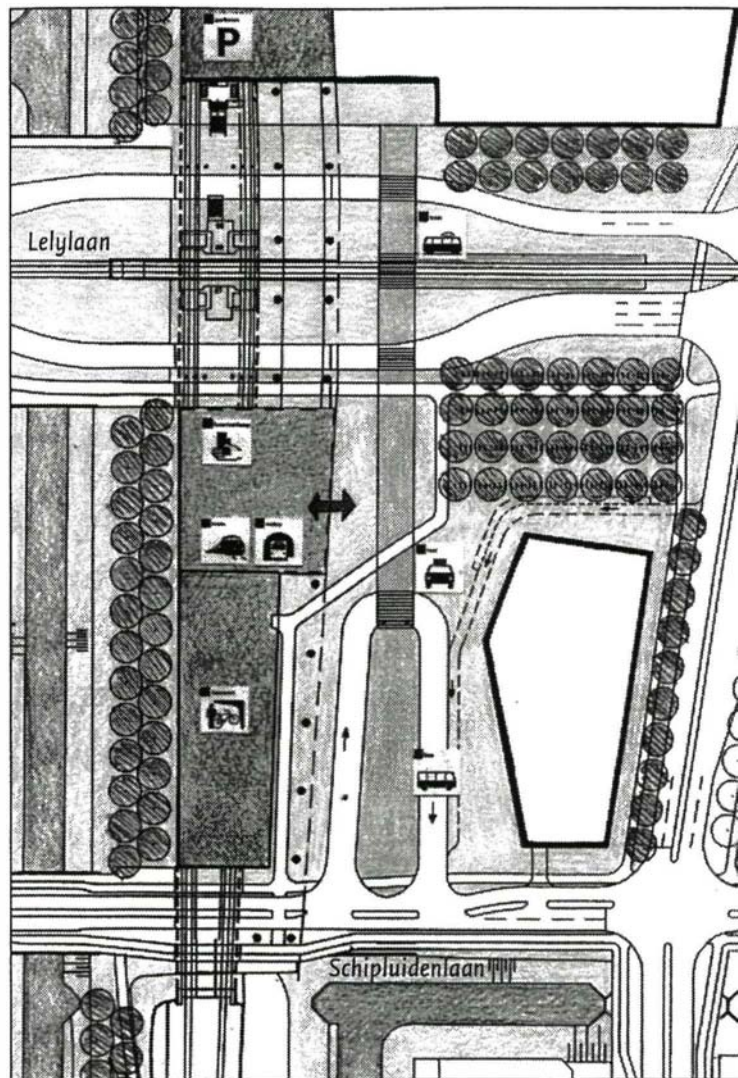


Een compact verkeersknooppunt / Het knooppunt van de ringweg A10 en de Lelylaan is toe aan een grondige reconstructie. Volgens de laatste prognoses loopt het verkeer op het huidige verkeersknooppunt Lelylaan tegen het jaar 2010 volledig vast. Het RPvE doet een voorstel voor ingrijpende reconstructie van het knooppunt. Het nieuwe knooppunt neemt minder ruimte in beslag, niet alleen door de verwijdering van het zogenaamde ei, maar ook door de op- en afritten dichter tegen de A10 aan te leggen. Het compacte knooppunt versterkt de ruimtelijke continuïteit van het profiel van de Lelylaan en leidt tot een betere verplechting van de vooroorlogse en de naoorlogse stad. De vergrote continuïteit wordt nog eens benadrukt door het toevoegen van compacte bebouwing in de rooilijnen van de Lelylaan, daar waar Lelylaan de A10 kruist. Het comprimeren van het verkeersplein maakt het mogelijk het langzaam verkeer over de Lelylaan de A10 bovenlangs te laten kruisen. Het comfort en de keuzemogelijkheden voor fietsers en wandelaars worden hierdoor verbeterd. Tenslotte wordt de verkeerscapaciteit van het knooppunt met de reconstructie vergroot. De verwachte toename van de automobilititeit (mede ten gevolge van de voorgenomen verdichting en de bouw van nieuwe woningen en kantoren) kan zodoende worden geacommodeerd. Het links- en rechtsafslaand verkeer kan dankzij de nieuwe inrichting van het kruispunt gelijktijdig worden afgewikkeld. Dit levert rijtijdwinst op. Bijkomend voordeel is dat de dubbele tramkruising wordt vervangen door een enkele kruising. In de nieuwe situatie kan de tram dus niet meer tussen twee kruisingen worden gevangen. (zie voor verdere verkeerskundige explicatie paragraaf 7.1). Intensief ruimtegebruik, intensivering van het programma, menging van verkeerssoorten en een betere en comfortabele verkeersafwikkeling gaan in de reconstructie van de kruising A10 en Lelylaan hand in hand.

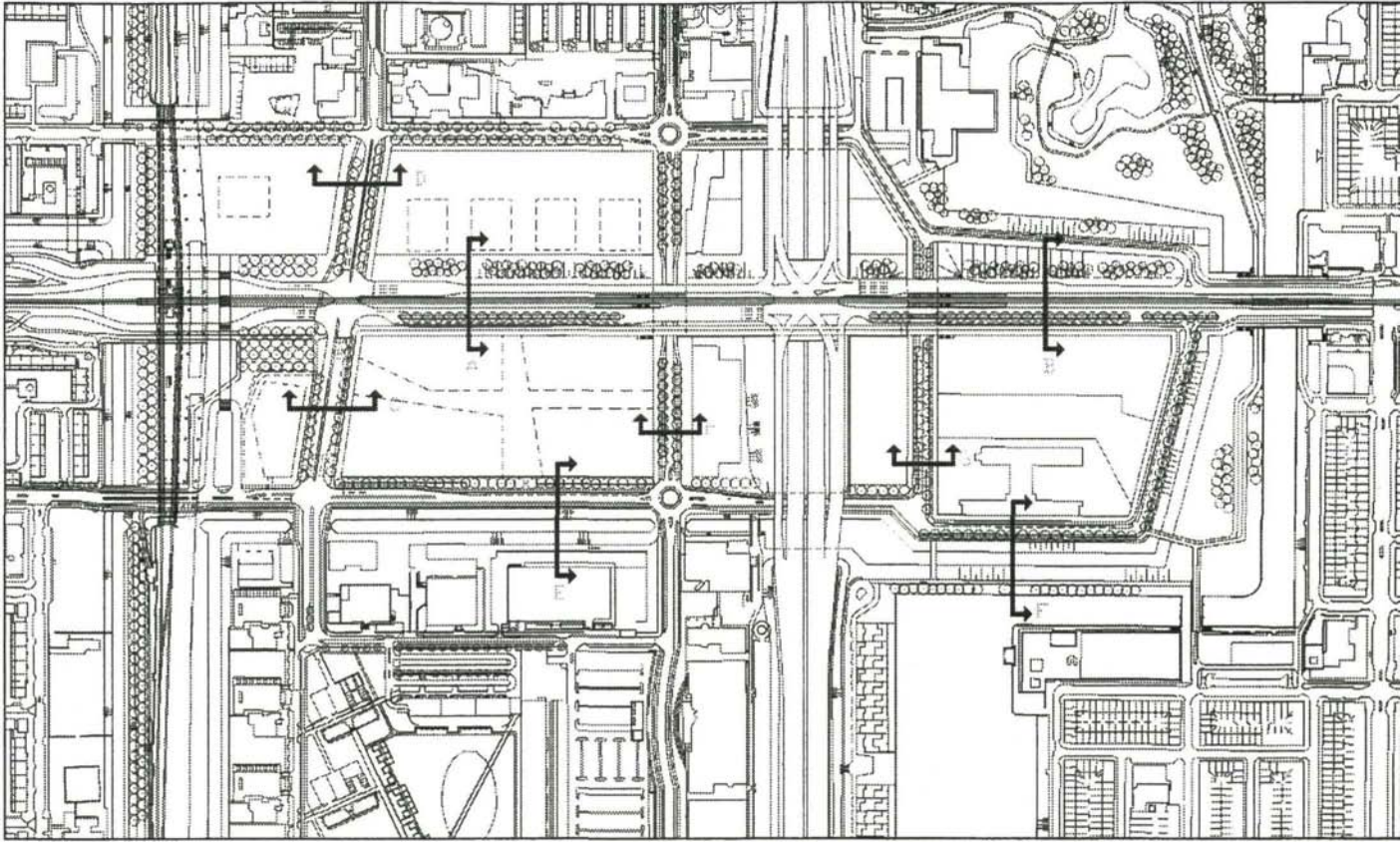
Kruising A10 en Lelylaan

Station en stationsplein / Aan de onoverzichtelijke situatie rondom het NS-station wordt een einde gemaakt. De toekomstige sloop van het schoolgebouw van het ROC maakt het terrein tegenover de bestaande stationshal vrij voor de aanleg van een ruim plein tussen de Lelylaan en de Schipluidenlaan. De stationshal onder de spoorbaan die, gevangen tussen watergangen, nu slechts over een smalle strook grond van alle kanten te bereiken is, krijgt aan de oostzijde een entree aan het plein. De andere twee ingangen worden opgeheven. De keuze voor één centrale toegang aan het stationsplein verhoogt de duidelijkheid voor de reiziger. De ruimtes onder het spoorviaduct aan weerszijden van de Lelylaan worden afgesloten en in gebruik genomen als fietsenstalling en parkeergarage. De sociale veiligheid, die in de huidige onoverzichtelijke situatie veel te wensen overlaat, wordt door deze maatregelen grondig verbeterd.

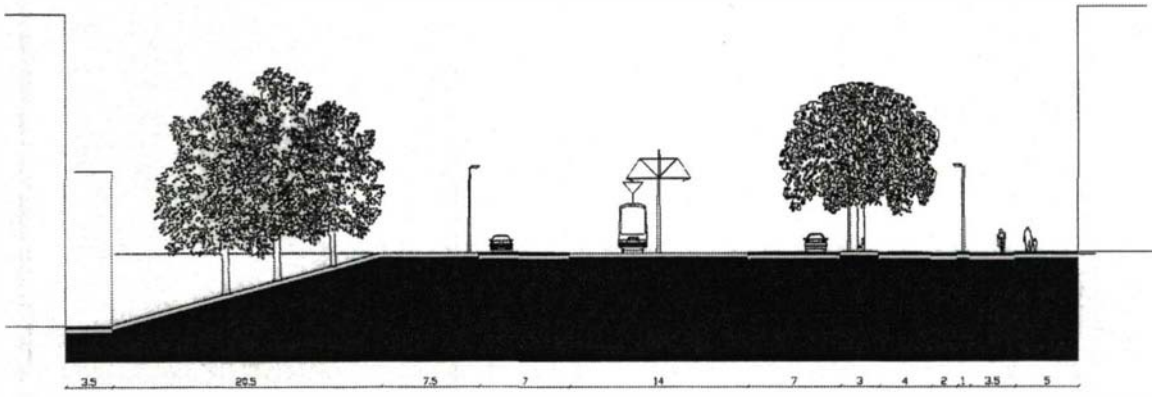
Veel van de activiteit rond het station wordt in de nieuwe situatie op het plein geconcentreerd. Het nieuwe plein gaat tevens dienen als plaats voor reizigers die willen overstappen van de tram op de bus, die het stationsplein. Vanaf de verlengde Tooropstraat leidt een voorrijroute voor taxi's over het plein, waarvan ook auto's die mensen afhalen en wegbrengen gebruik kunnen maken. De bebouwing tegenover de stationshal benut de ruimte tussen de Jan Tooropstraat en de spoorlijn. Op de begane grond van deze pleinbebouwing vormen stedelijke voorzieningen zoals horecagelegenheden en een bescheiden supermarkt, de begrenzing van het plein. Het stationsplein wordt hierdoor niet rondom begrensd door wegen maar krijgt een meer beschutte en verkeersluwe ligging tussen aan de ene kant de tramhalte op de Lelylaan en aan de andere kant het busstation aan de Schipluidenstraat. Door deze ruimtelijke opzet van de stationsomgeving wordt het karakter van het Lelylaanstation als overstapmachine tussen verschillende soorten openbaar vervoer benadrukt. Een verdere programmatische intensivering mogelijk gekoppeld aan een toekomstige spoorverdubbeling aan de westzijde van het station blijft door de huidige opzet goed mogelijk.



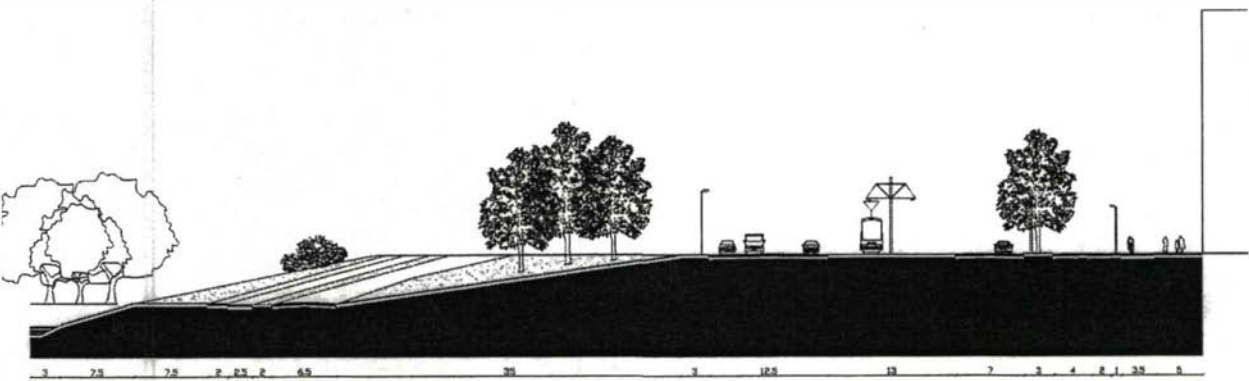
De organisatie van het stationsgebied



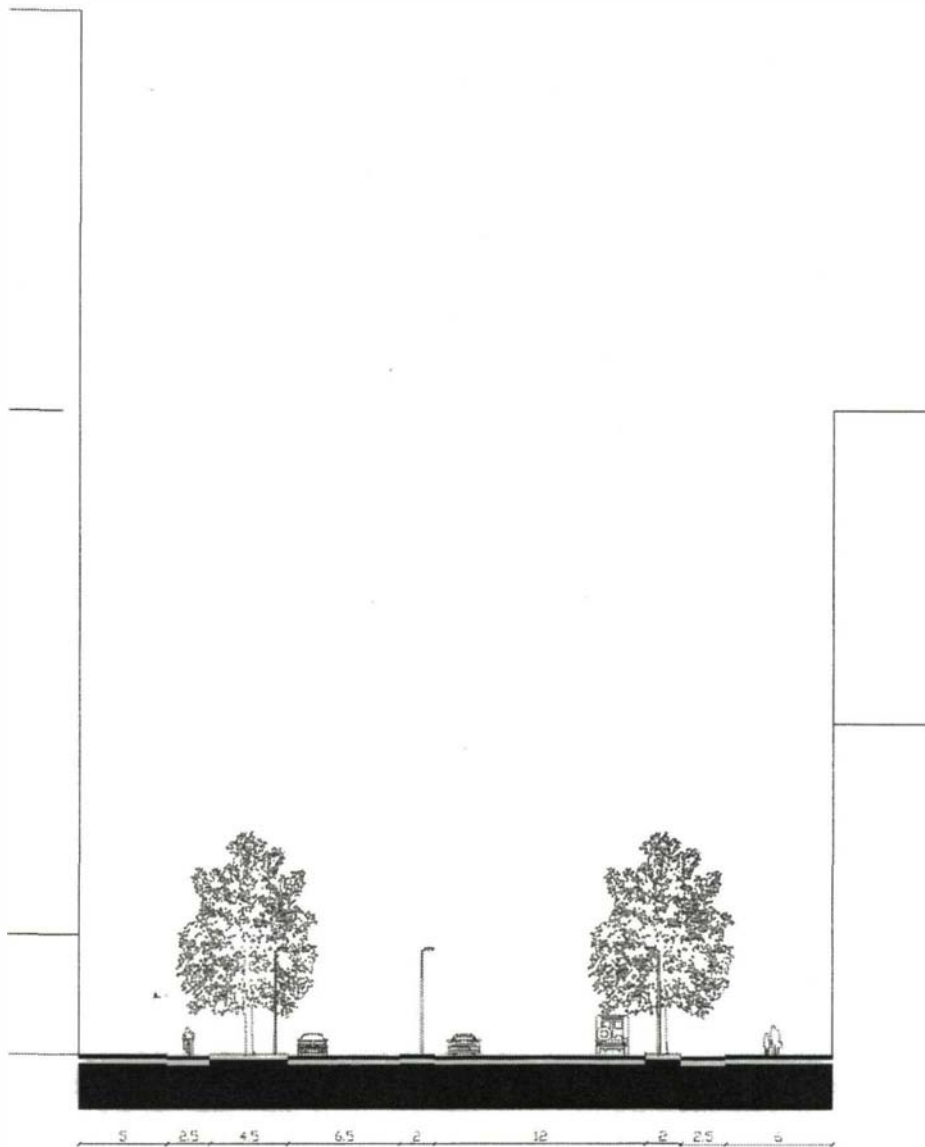
Overzicht van dwarsprofielen van de belangrijkste routes en wegen in de nieuwe planstructuur



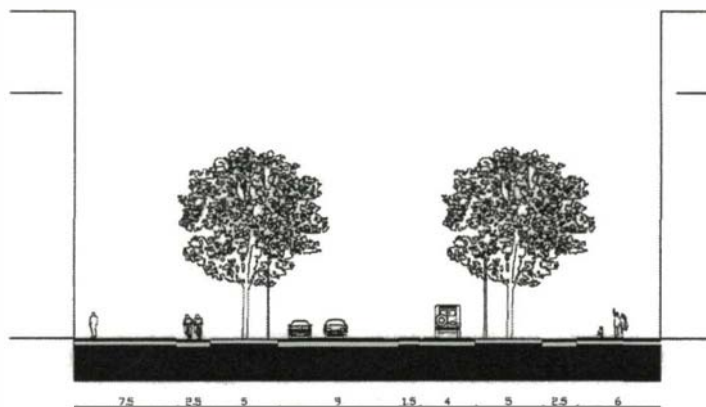
A / Lelylaan tussen spoorlijn en A10



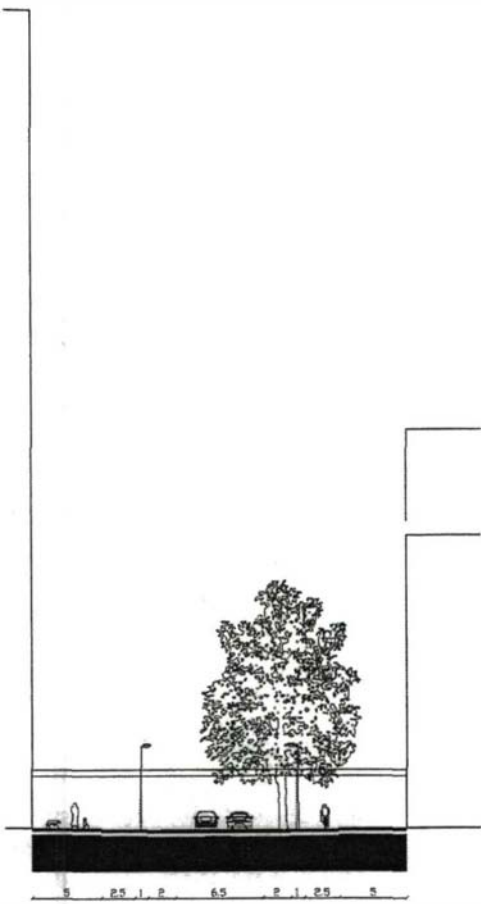
B / Lelylaan ten oosten van de A10



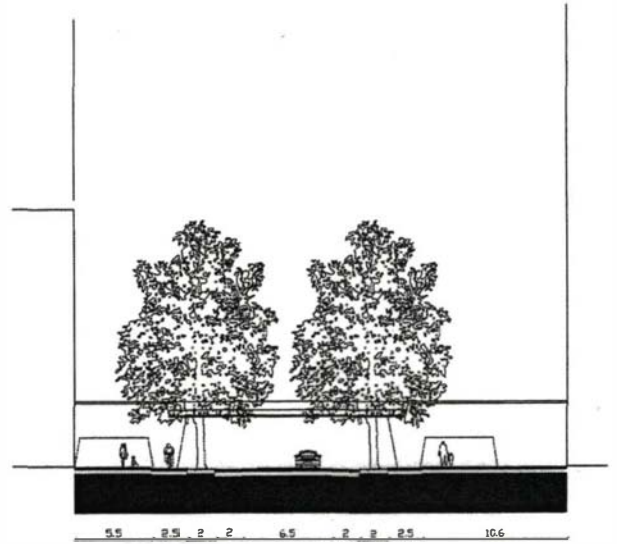
C / Verlengde Jan Tooropstraat ten zuiden van de Lelylaan



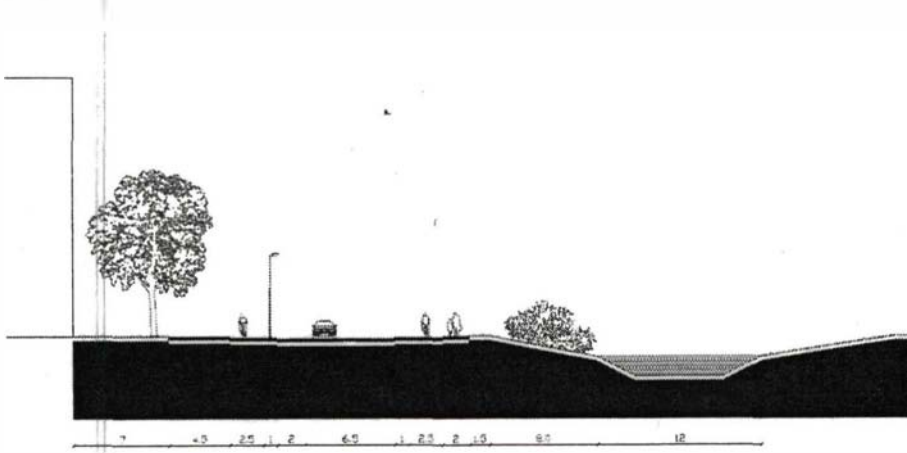
D / Verlengde Jan Tooropstraat ten noorden van de Lelylaan



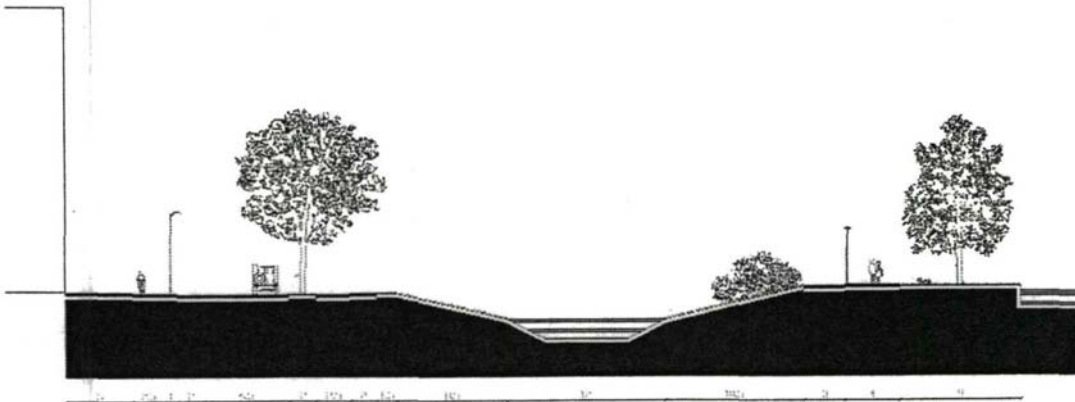
G / Nachtwachtlaan



H / Derkinderenstraat



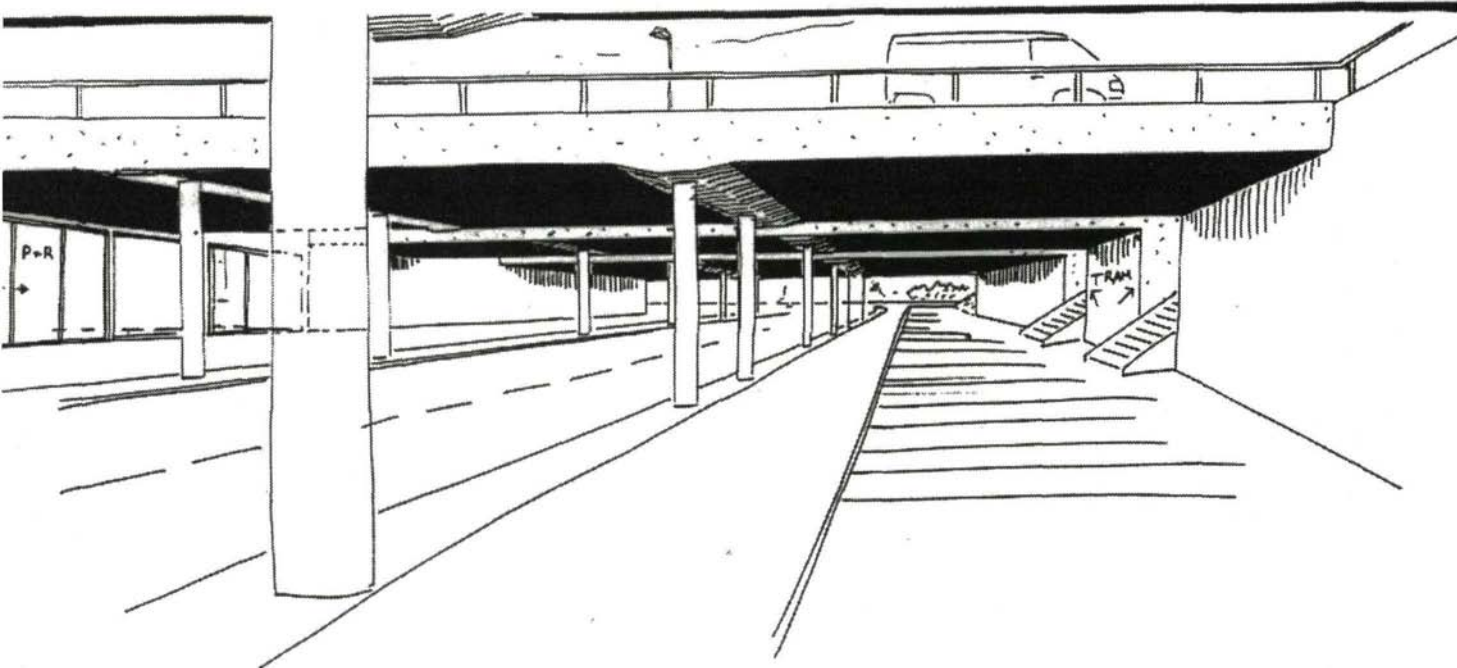
E / Schipluidenlaan tussen spoorlijn en A10



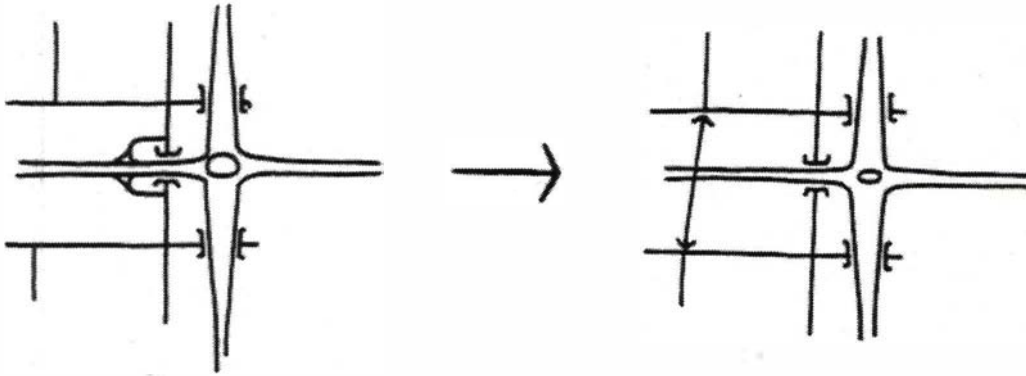
F / Verlengde Schipluidenlaan op het Andreasterrein

Trein, tram en bus / Aan het systeem van het openbaar vervoer zelf verandert in het plangebied weinig. Wel aan de haltes en overstapplaatsen en aan het comfort. Het meest verstrekkend is de voorgestelde wijziging van de logistieke organisatie rond het station Lelylaan. De verplaatsing van de tramhalte van onder het donkere spoorviaduct naar het oosten in het zicht van het nieuwe stationsplein en de aanleg van een ruime keerlus metabri's voor lijnbussen aan de kant van de Schipluidenlaan maakt van het stationsplein een overzichtelijke en meer gerieflijke overstapplaats. De trappen onder het viaduct op de Lelylaan, die de trampassagiers rechtstreeks naar de perrons erboven leiden blijven intact. Ook de bouw van een parkeergarage onder het viaduct en de overdekte fietsenstalling dragen bij aan de doelmatigheid van het overstapsysteem. Al met al ontwikkelt station Lelylaan zich zo tot een vernuftig georganiseerd en comfortabel verkeersknooppunt, waar alle vervoersmodaliteiten elkaar ontmoeten en kruisen: trein, sneltram, stadstram, lijnbus, auto en fiets.

Het huidige viaduct over de Nachtwachtlaan (foto rechts) en het toekomstige viaduct (tekening onder) met links de ingang naar de P+R-garage en rechts de trappen naar de nieuwe tramhalte bij het Andreas-ensemble.



3.2 - Een nieuw netwerk voor verkeer en vervoer / De aanleg van een nieuwe verbinding dwars door het plangebied, de verlengde Jan Tooropstraat, staat niet op zichzelf, maar heeft gevolgen voor het hele verkeerssysteem in het plangebied. De wijzigingen aan het systeem van routes voor langzaam verkeer en het systeem van het openbaar vervoer zijn veel minder opvallend.



Een nieuwe dwarsroute vervangt de oren

Verbetering van de verkeerscirculatie / De verwijdering van de op- en afritten van de Lelylaan (de lussen of 'oren') is de ingreep, die de verkeerscirculatie in het plangebied beslissend beïnvloedt. Zonder aanleg van een nieuwe dwarsroute, de verlengde Jan Tooropstraat, is deze ingreep niet mogelijk. De twee ingrepen veronderstellen elkaar. In de huidige toestand veroorzaken de afritten of 'oren' tijdens de spitsuren geregeld opstoppingen van het verkeer op de Lelylaan, in het bijzonder bij het noordelijk gelegen oor. Verkeer dat via de zuidelijke lus de Lelylaan oprijdt en op weg wil naar de noordelijke ringweg loopt vast in de file en is nauwelijks in staat om het links gelegen voorsorteervak te bereiken. Beide opstelstroken op de afritten schieten in het spitsuur tekort en kunnen dan de aanvoer van autoverkeer onvoldoende snel verwerken. Het gevolg is niet alleen, dat de doorstroming van het verkeer op de Lelylaan stagneert. Ook de doorstroming van het verkeer op de A10 wordt erdoor gehinderd.

Doordat het verkeer in de nieuwe situatie naar de verlengde Jan Tooropstraat wordt geleid, kan congestie worden voorkomen. De veel langere uitloop van de op- en afritten van de Lelylaan biedt naar verwachting ook in de toekomst voor het verkeer voldoende soelaas. Om de verkeersbewegingen in het plangebied op een logische en efficiënte manier in banen te leiden en de buurten in de omgeving te ontzien, zal de kruising van de Lelylaan met de Jan Tooropstraat als een volledig kruispunt worden aangelegd en ingericht. Dat wil zeggen, dat verkeer in alle richtingen kan afslaan. Het kruispunt wordt uitgerust met verkeerslichten, waarbij de doorstroming van de tram prioriteit krijgt. Prognoses wijzen uit, dat de capaciteit van het kruispunt in de toekomst voldoende is om het verwachte verkeer te verwerken. Uitvoegend verkeer, dat komt uit de richting van de ringweg, kan in de nieuwe situatie rechtstreeks kiezen of het naar het zuiden of het noorden afslaat. Voor de verkeerscirculatie schuilt daarin de grote winst. In de bestaande situatie,

waarin die mogelijkheid niet bestaat, moet het verkeer altijd omrijbewegingen maken via de Derkinderenstraat en/of de Delflandlaan. In de nieuwe situatie kan het verkeer rechtstreeks en met een minimum aan hinder voor de omgeving zijn weg vinden naar de plaats van bestemming. Dit is zeker met het oog op de toekomstige verdichting van het zuidelijk deel van het plangebied van groot belang. Per saldo zal daardoor de verkeersdruk in het gebied verhoudingsgewijs afnemen (minder onnodige verkeersbewegingen).

Een nieuwe keuzemogelijkheid voor het langzaam verkeer /

Minder opvallend, maar essentieel is de verbetering van het stelsel van fiets- en wandelroutes. Doordat het viaduct over de ringweg A10 toegankelijk is gemaakt voor langzaam verkeer kunnen fietsers voortaan de Lelylaan over de gehele lengte blijven volgen. Ook door de verlenging van de Schipluidenlaan is de situatie voor het langzaam verkeer aanmerkelijk verbeterd. De sociale veiligheid van de fietsroute langs het Andreasterrein via het Vondelpark of via de Lelylaan en de Overtoom naar de binnenstad zal er, dankzij de bundeling met de verlengde autoweg, zeker op vooruit gaan. Vanwege de sociale veiligheid wordt het fietsverkeer zoveel mogelijk geconcentreerd op deze twee routes en is er geen fietspad aan de noordzijde van de Lelylaan geprojecteerd. De aanwezigheid van deze twee heldere rechtstreekse routes voor het langzaam verkeer biedt de gebruikers ook de mogelijkheid om te kiezen uit een route bovenlangs over het kruispunt met de A10 en een route onderlangs, een keuze die nu niet bestaat. Vooral voor fietsers, die 's avonds en 's nachts de ringweg kruisen, is deze nieuwe keuzemogelijkheid van grote waarde.

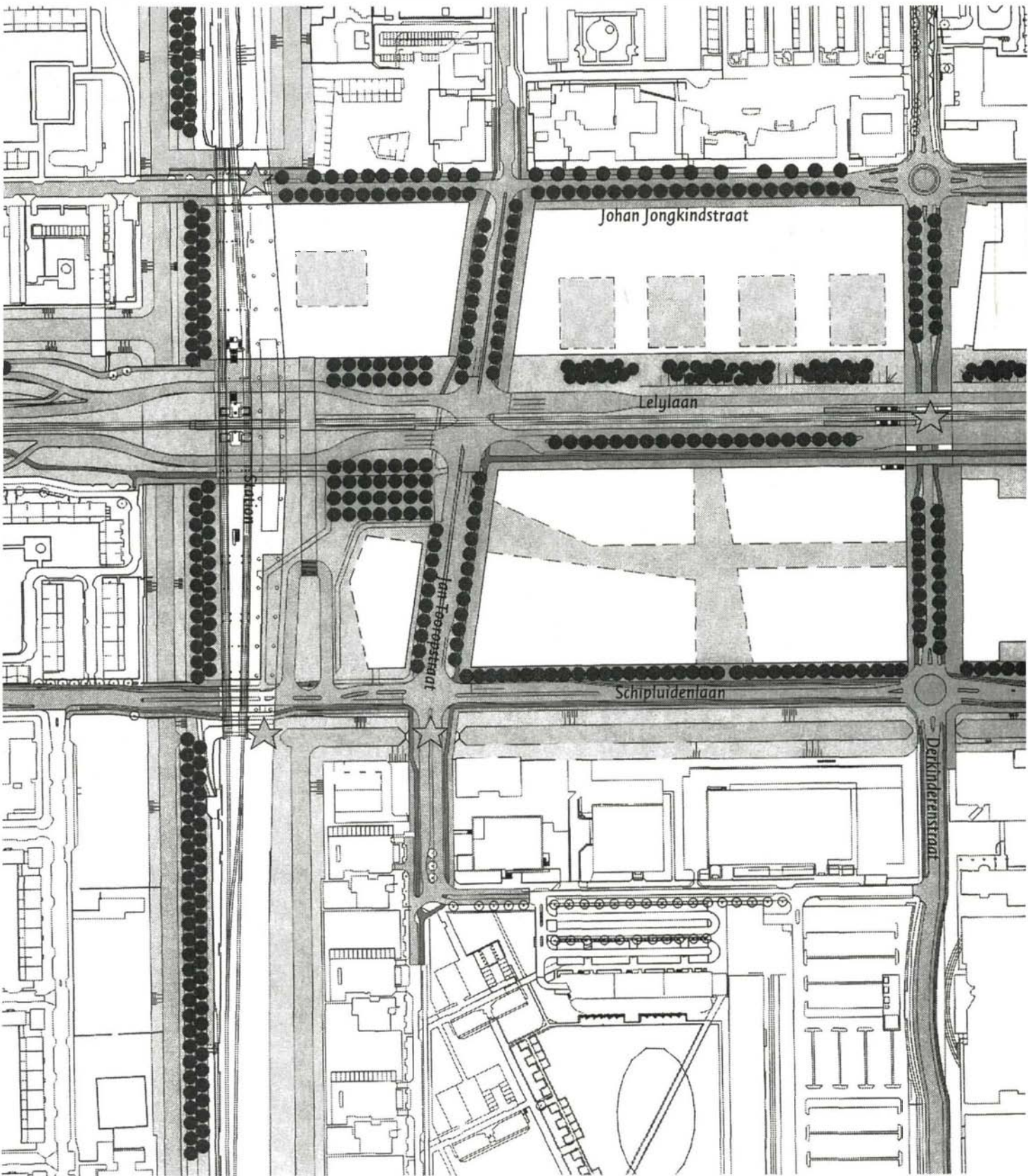
3.3 - Groenstructuur en ecologische routes / De verwijdering van de noordelijke op- en afrit naar de Lelylaan (het 'oor') schept de mogelijkheid om het talud van de laan aan deze zijde opnieuw als hechte groene zone in te richten en te versterken. De beplanting van de brede strook grond met boomgroepen en een ander beheer van het gras zijn een eerste stap op weg naar verbetering van de groenstructuur, die het Sloterpark met het Rembrandtpark verbindt.

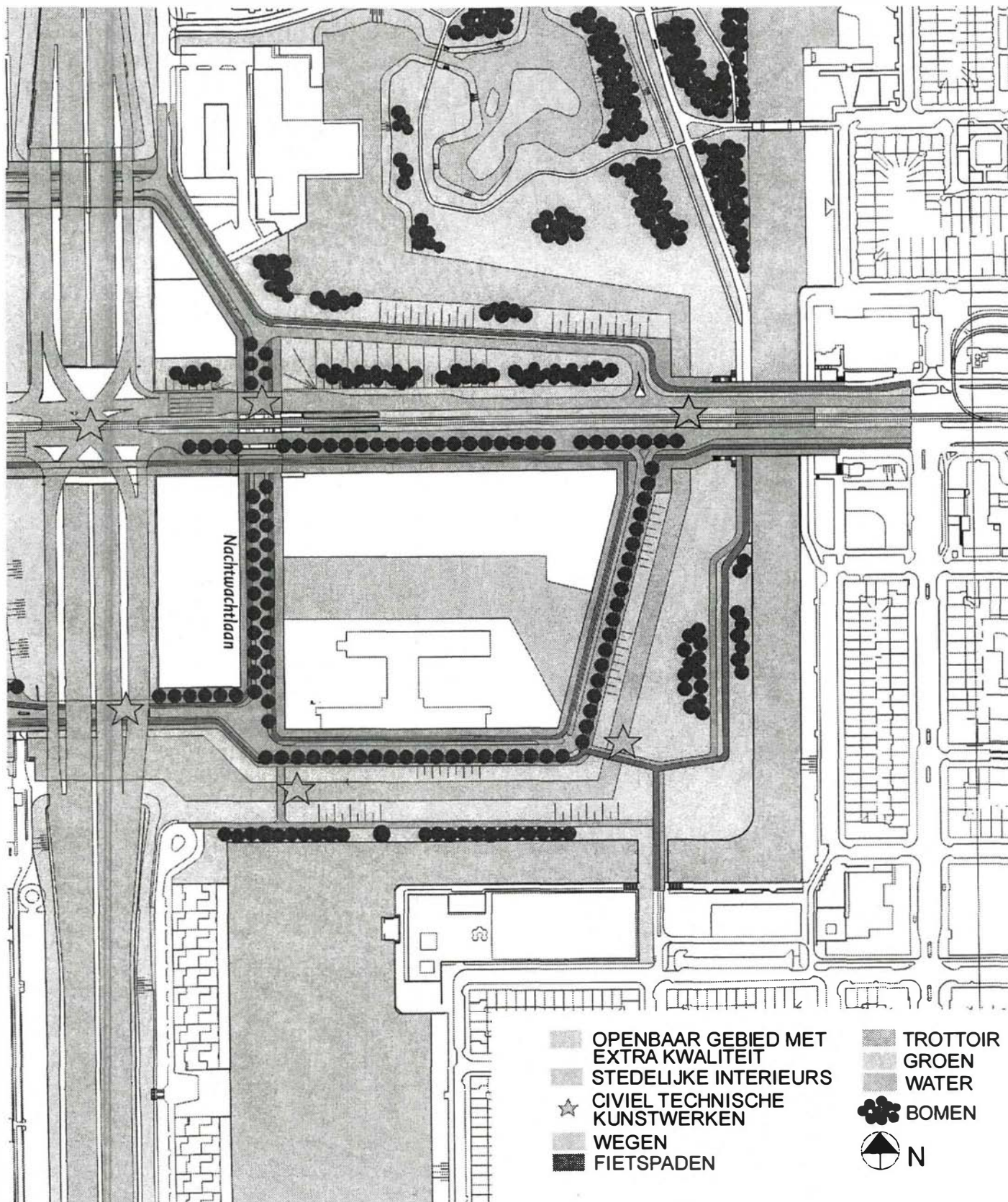
Aan de zuidzijde van het plangebied wordt voorgesteld om de watergang langs de Schipluidenlaan te verlengen en buiten de Andreaslocatie om aan te sluiten op het water van het Rembrandtpark. Door de watergang in een brede groene zone onder het viaduct van de Lelylaan door te voeren wordt de ecologische relatie met het milieu in het Rembrandtpark verbeterd. Deze ingreep schept bovendien gunstige voorwaarden voor herinrichting van de oevers van de Westlandgracht en de grote waterpartij. De bestaande bomenrij langs de Schipluidenlaan wordt indien mogelijk geconserveerd. Alles bij elkaar wordt de ecologische potentie van deze groene verbindingzone zo aanzienlijk versterkt.

Sluiting van de westelijke ingang van het NS-station maakt de weg vrij om de strook grond langs de spoorlijn als groene zone in te richten. Station en stationsomgeving zijn nu een belangrijk obstakel op de ecologisch gezien belangrijke routes van de spoordijk en van de sloten tussen Sloterpark en Rembrandtpark. De herinrichting van de westzijde van het stationsgebied draagt bij aan de verbetering van de ecologische waarde van deze routes. Samen met de structuurvisie Parkstad van februari 1998 is in een apart advies de ecologische hoofdstructuur vastgesteld. Er lopen twee ecologische routes door het plangebied, één van noord naar zuid over het talud van de ringweg en één van oost naar west langs het water van de Schipluidenlaan. In de eerste route komen geen obstakels voor. Op de route van oost naar west bevinden zich twee obstakels: de duiker onder de Lelylaan ten westen van het station en de duiker langs de Schipluidenlaan onder het spoor. Beide zullen worden uitgevoerd met een 'ecorichel'.

Overeenkomstig het advies in de Nota van Uitgangspunten is het totale areaal aan groen weliswaar verkleind, maar geconcentreerd en aaneengesloten en van hogere kwaliteit.

De Nota van Uitgangspunten Lelylaan vermeldt dat er onderzoek zal worden verricht naar de toekomstige functie van het Rembrandtpark. Het stadsdeelbestuur heeft later besloten dat dit onderzoek niet in het kader van project Lelylaan wordt uitgevoerd maar door de stadsdeelorganisatie ter hand wordt genomen. De resultaten van dit onderzoek zijn nog niet bekend. Het plangebied Lelylaan is door deze wending verkleind tot de zuidelijke rand van het Rembrandtpark.

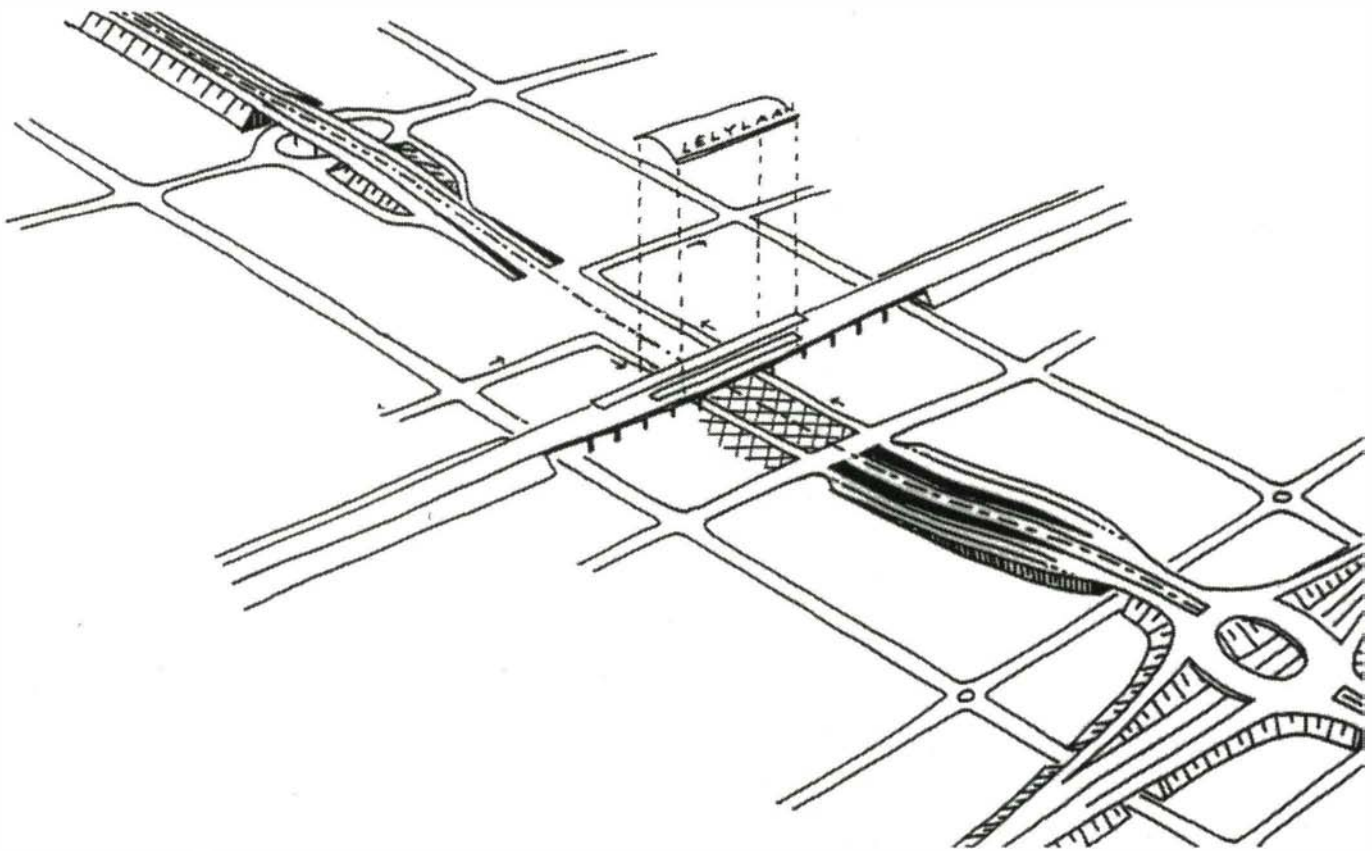




Plankaart met alle openbare ruimten, binnengebieden en kunstwerken schaal 1:3500

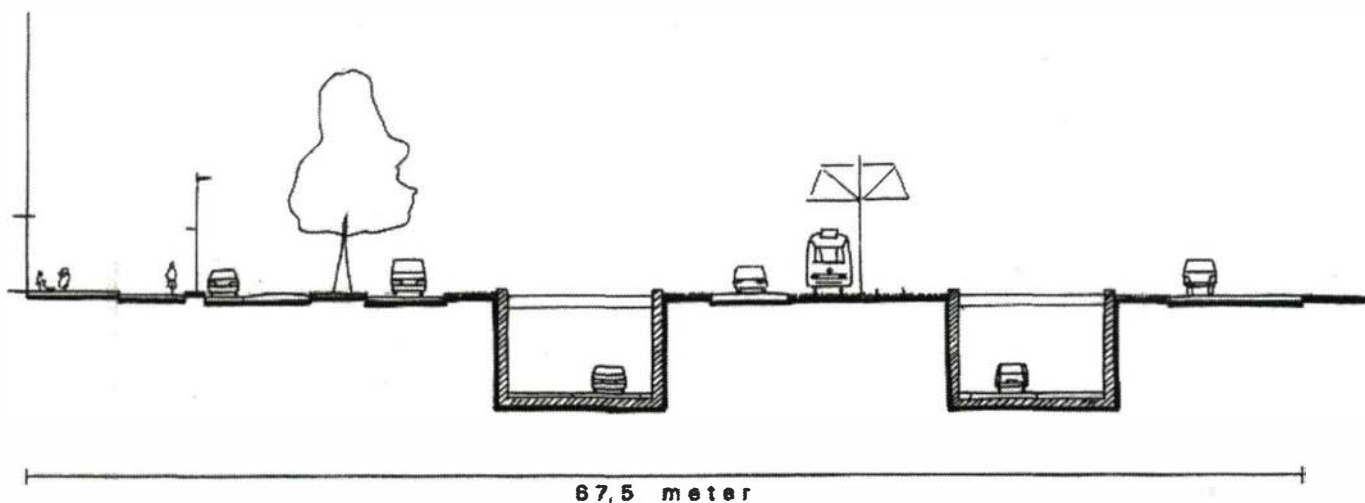
3.4 - Twee kwesties: de ondertunneling van het station en de kruising met de ringweg /

Nu het raamwerk is beschreven, kunnen we nader ingaan op twee kwesties, waarvan de afloop van beslissende invloed is geweest op het voorstel voor de ruimtelijke structuur, dat in dit RPvE wordt gepresenteerd, te weten: wel of geen tunnel ter plaatse van het station Lelylaan en de passage van de A10.



Lelylaan met tunnel ter plaatse van het station

Stationsplein en de tunneldiscussie / In het RPvE is afgezien van het voornemen uit de Nota van uitgangspunten om de Lelylaan met een tunnelbak onder het station door te voeren. Uit een vergelijking van verschillende modellen en een bestudering van de consequenties van de tunnelbakvariant bleek dat de voordelen niet opwegen tegen de nadelen. Het belangrijkste argument voor aanleg van een tunnel was de creatie van een verkeersvrij stationsplein. Dat lukt maar ten dele, omdat het station wel bereikbaar moet blijven voor taxi's, bussen en afhalers en wegbrengers. Maar er staan zwaarwegender bezwaren tegenover. Om te begin-

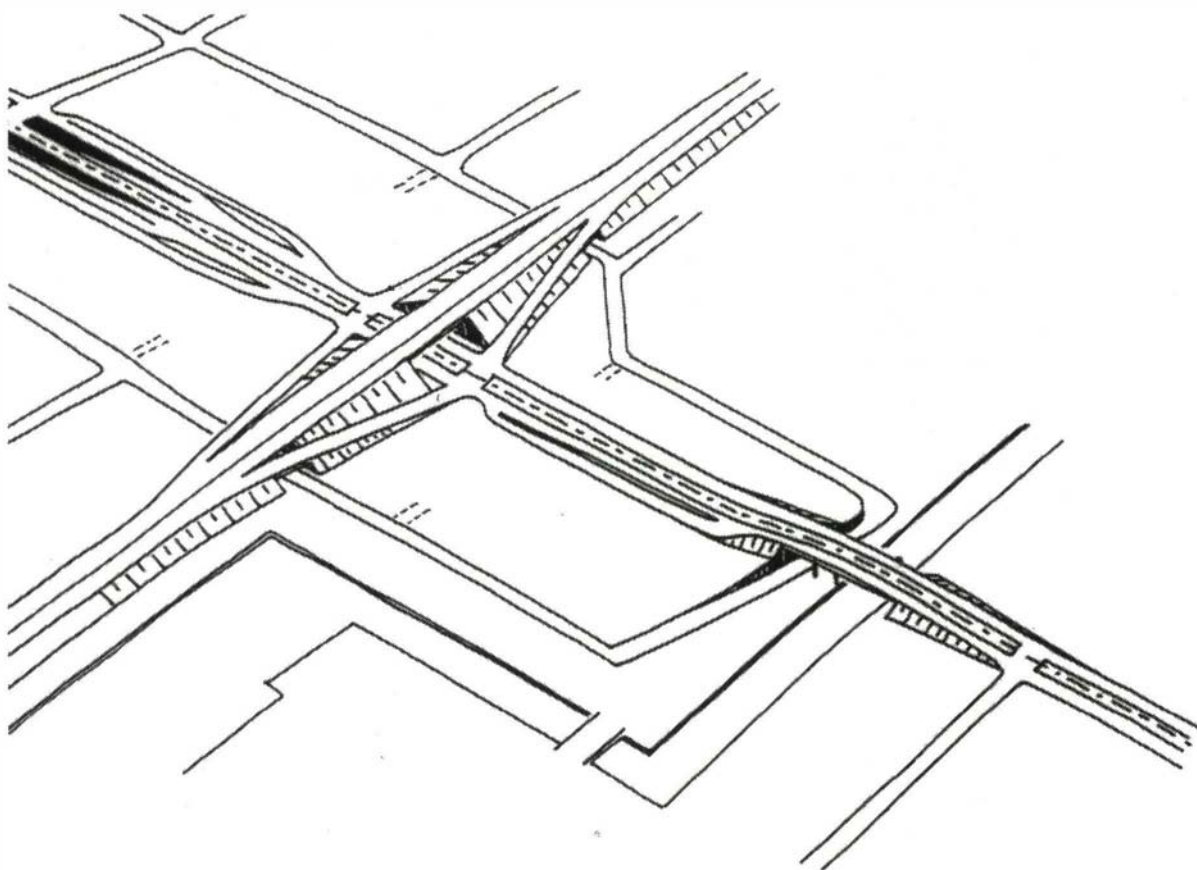


Dwarsdoorsnede van de Lelylaan met tunnels

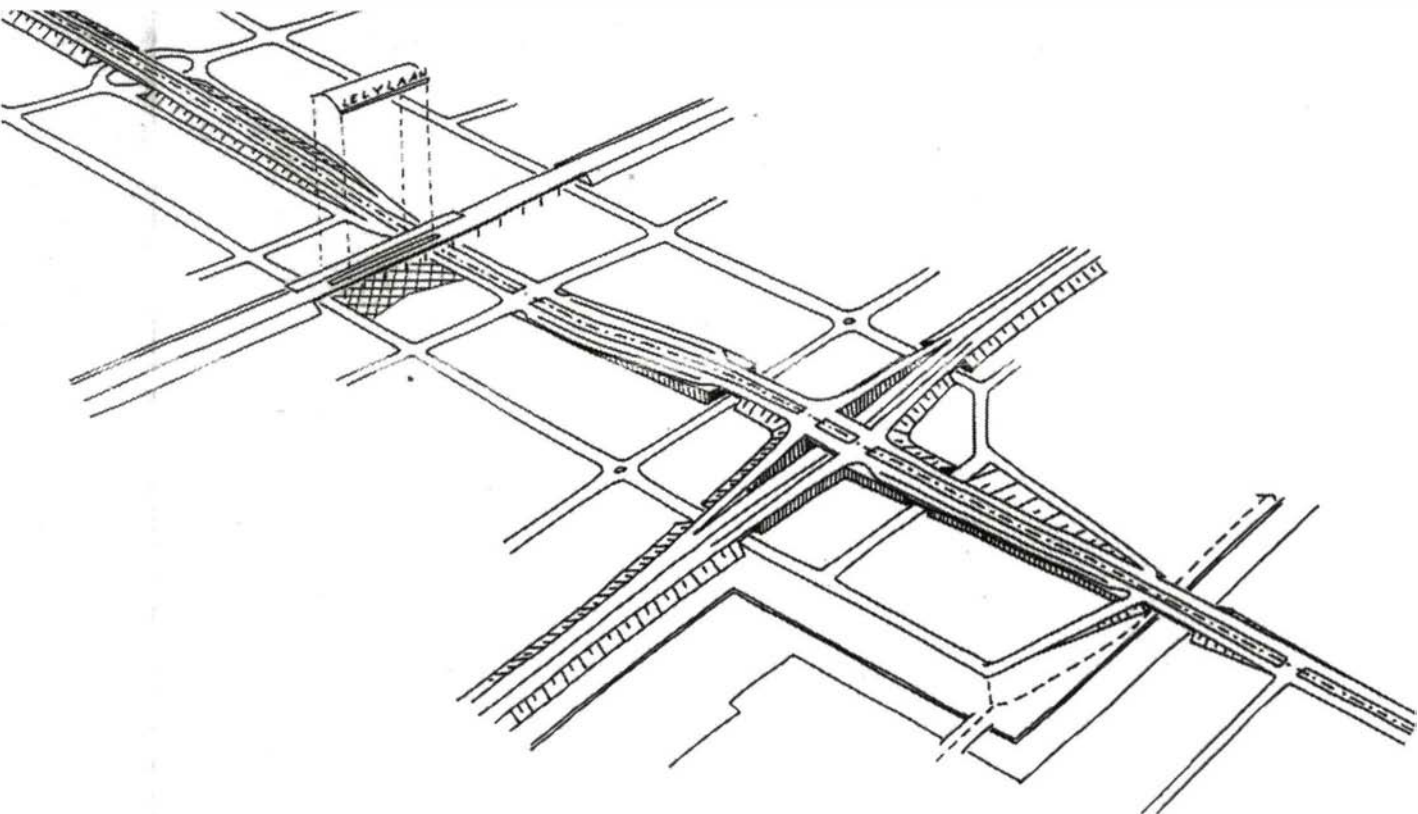
nen het bezwaar, dat de gedeeltelijke verdwijning van de Lelylaan onder de grond, boven de grond tot aanleg noopt van extra verkeersstroken over de volle lengte van de tunnelbak om afslaand autoverkeer in goede banen te leiden. Om de tunnels en de extra benodigde verkeersstroken in het profiel in te passen, zou de laan moeten worden verbreed tot minimaal 67,5 meter. In de hier gepresenteerde planstructuur kan de breedte van het profiel tot 46,5 meter worden beperkt. Van de doelstelling om het ruimtebeslag van de Lelylaan terug te dringen zou met de aanleg van tunnels dus niet zoveel terecht komen. Noch van die andere doelstelling om de laan in te bedden in het lokale stratenet. Door de Lelylaan aan het netwerk te onttrekken zal de verkeersintensiteit in de omliggende straten toenemen. De extra verkeersstroken, die niet gelijktijdig als ventwegen kunnen dienen, maken het moeilijk om adressen aan de straat te realiseren. Een keuze voor de tunnelvariant zou bovendien betekenen dat het profiel van de laan zowel in de hoogte als de breedte voortdurend verandert. De ruimtelij-

ke continuïteit van de Lelylaan gaat daarmee verloren. Nadelig is ook dat door de Lelylaan met een tunnel onder het station door te leiden de sociale controle op het stationsplein afneemt. De veiligheid is juist gebaat bij de aanwezigheid van verkeer en passanten. De verkeersveiligheid van de oversteekplaatsen bij het station is sterk verbeterd sinds verkeerslichten zijn aangebracht en er een slinger in de Lelylaan is gelegd om de rijnsnelheid te verlagen. Uit gegevens van de dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer blijkt dat met deze maatregelen de veiligheid afdoende is gegarandeerd. Volgens de verkeersdeskundigen is de aanleg van een tunnel voor de doorstroming van het verkeer naar Osdorp overbodig. Ook zonder tunnel kan de Lelylaan het verkeer naar verwachting in de toekomst gemakkelijk verwerken. Tenslotte wegen de kosten van de aanleg van een tunnel (geschat op minimaal honderd miljoen gulden bij keuze voor een korte tunnelbak) en het extra programma dat nodig is om deze kosten te dekken (minimaal 100.000 m² bvo) niet op tegen de eventuele voordelen.

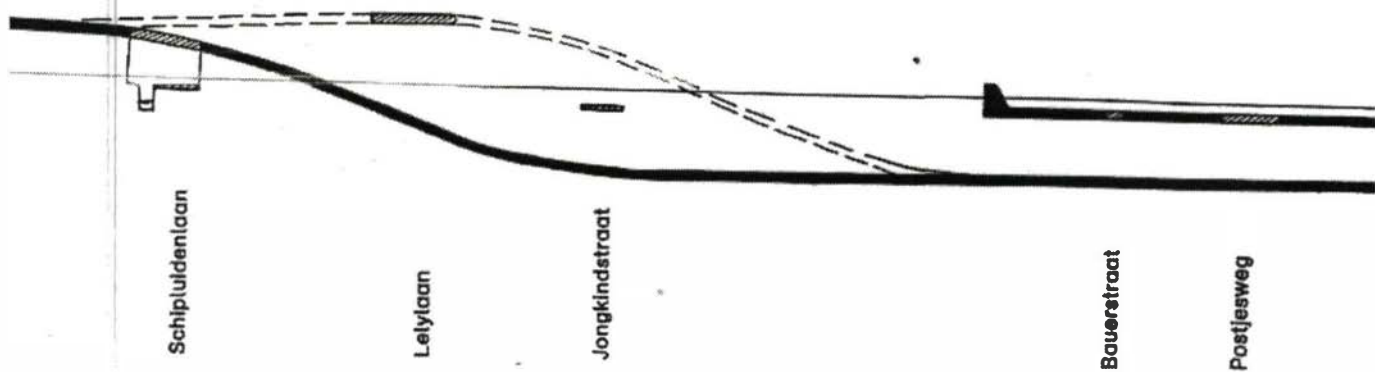
De kruising met de ringweg A10 / Een belangrijk vraagstuk bij de inpassing van de Lelylaan was de vraag op welke wijze de kruising van A10 en Lelylaan het beste zou kunnen worden uitgevoerd. Oplossingen die continuïteit en inbedding van de Lelylaan in het stedelijk weefsel nastreefden door hem tot maaiveld te verlagen en met het lokale wegennet te verknopen, bleken stuk te lopen op zijn functie als vitale ontsluitingsweg. Om de grote hoeveelheden autoverkeer van en naar de A10 te kunnen afwickelen, moeten dan juist voor het lokale verkeer belangrijke wegen als de Derkinderenstraat en de Nachtwachtlaan worden onderbroken. De Lelylaan is weliswaar van haar voetstuk gehaald, maar herstel van het netwerk van het dagelijks leven is er niet mee gediend. Integendeel, deze oplossingen van het probleem brengen ons van de wal in de sloot. Daarom is gekozen voor handhaving van de huidige hoogteligging van de laan. Zelfs wanneer in de toekomst zou worden besloten om de A10-west te ondertunnelen, blijft het om de genoemde redenen raadzaam niets aan de huidige ligging van de Lelylaan te veranderen.



Lelylaan op maaiveld ter plaatse van de A10



Hoogteligging van de Lelylaan volgens het RPvE



Langsprofiel van de A10-west bij toepassing van een tunnel met handhaving van de hooggelegen Lelylaan

4 - De kwaliteit van de openbare ruimte

De complete gedaanteverwisseling, die het plangebied Lelylaan in de nabije toekomst zal ondergaan, vraagt om bijzondere aandacht voor de kwaliteit van de openbare ruimte. Bij de opwaardering van het plangebied, de verbetering van het woonmilieu, de vestiging van hoogwaardige kantoren en de vernieuwing van de voorzieningen hoort ook een opwaardering van de kwaliteit van de openbare ruimte.

De kwaliteit van de openbare ruimte is afhankelijk van verschillende factoren, die kunnen variëren van het stedenbouwkundig ontwerp, de fysieke en functionele scheiding tussen openbare en niet openbare gebieden, het maaiveldontwerp, de materiaalkeuze, de beheersvormen, het onderhoudsregime, tot aan de communicatie met publiek en bewoners over de zorg voor de openbare ruimte. Voor hoge kwaliteit moeten voldoende financiële middelen beschikbaar worden gesteld en is een adequaat regiem voor het beheer en het onderhoud, toegesneden op de aard van de openbare ruimte vereist. Voor een verdere uiteenzetting van deze problematiek verwijzen we naar hoofdstuk 8, plan van aanpak.

4.1 - Parkeren / Er is een programmaonderdeel dat speciale aandacht verdient, aangezien het, indien niet voldoende onderkend, een zwaar stempel op de beleving en de inrichting van de openbare ruimte kan drukken: de parkeerplaats. Het gebied Lelylaan en omgeving is een zogenaamde B-locatie, een indeling die wordt gedefinieerd door het bereikbaarheidsprofiel van de locatie. Dat wil zeggen dat de locatie goed bereikbaar is met het openbaar vervoer en de fiets en redelijk goed bereikbaar met de auto.

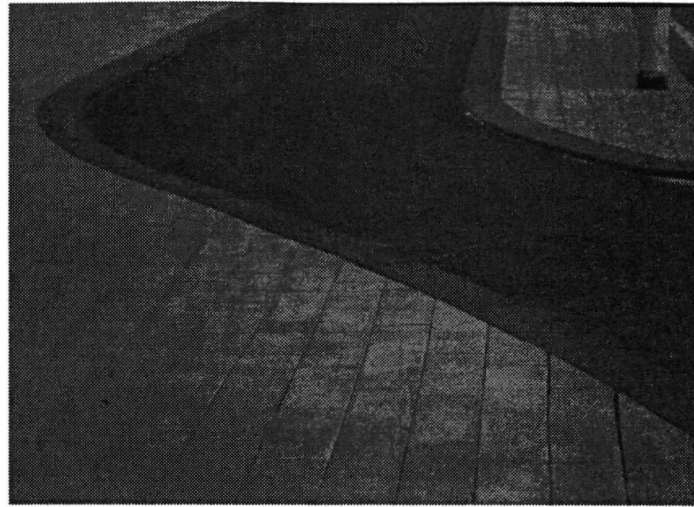
De aanzienlijk hogere dan de bestaande bebouwingsdichtheid waarop in het plangebied wordt aangestuurd, leidt onvermijdelijk tot een hoger parkeerprogramma. Nu al lijden het straatbeeld en vooral de binnenterreinen rond de scholen en voorzieningen in het gebied onder de belasting met geparkeerde auto's. Dit probleem vraagt om een radicale oplossing en een streng regiem bij de nadere uitwerking van bouwplannen in de toekomst. De stelregel is nu dat de benodigde parkeerplaatsen, die ieder bouwprogramma met zich meebrengt, binnen de grenzen van het betreffende deelgebied in gebouwde parkeervoorzieningen worden ondergebracht. Bovendien mag dit aan de straat niet leiden tot een dode plint waarachter wordt geparkeerd. De parkeergarages worden dus onder de grond aangelegd of achter de bebouwing weggewerkt. In het plangebied worden op straat uitsluitend ten behoeve van bezoekers en kortparkeerders mondjesmaat parkeerplaatsen toegestaan.

Bij de berekening van de parkeerbehoefte in garages is uitgegaan van een norm van gemiddeld 0,8 parkeerplaats per woning in de sociale sector en 1,25 parkeerplaats per woning in de koopsector en één parkeerplaats op 125m² kantoorruimte (d.w.z. één parkeerplaats per vijf werknemers). Er wordt overwogen om in de toekomst in het plangebied betaald parkeren in te voeren volgens het regime van het zogenaamde parkeerschap. Dit parkeerregime heeft tot doel de parkeerplaatsen zo efficiënt mogelijk te gebruiken.

4.2 - Kwaliteit is de beste remedie tegen vandalisme / De sterke verdichting van de bebouwing leidt tot intensiever gebruik van straten, stoepen en straatmeubilair. Voldoende redenen om niet alleen de openbare ruimte zorgvuldig te ontwerpen, maar ook op zoek te gaan naar mooie én duurzame materialen, die goed tegen slijtage bestand zijn. Maar er is nog een reden, waarom aandacht voor de detaillering van de openbare ruimte van groot belang is. Iedereen weet dat blinde gevels vaak het doelwit zijn van spuitbussen en vandalisme. Het veelvuldig voorkomen van blinde gevels aan de straat verraadt doorgaans een gemakzuchtig ontwerp. Niet het aanbrengen van een afwasbare vernis, maar het achterwege laten van dode gevels is de beste remedie tegen ongewenste graffiti. In de uitgangspunten, die ten grondslag liggen aan de bebouwingsvoorstellen voor de deelgebieden, ligt de aanbeveling opgesloten om veel zorg te besteden aan de overgang van de gevelstanden naar de straatruimte. Vandaar dat vrijwel nergens parkeergarages op de begane grond aan de straat grenzen. De aandacht die hieruit spreekt voor het overgangsgebied tussen het private en het openbare domein dient zich ook uit te strekken tot de detaillering van straten, stoepen en kunstwerken. De bestrijding van de



Kwaliteitstandaard openbare ruimte.



Extra kwaliteit

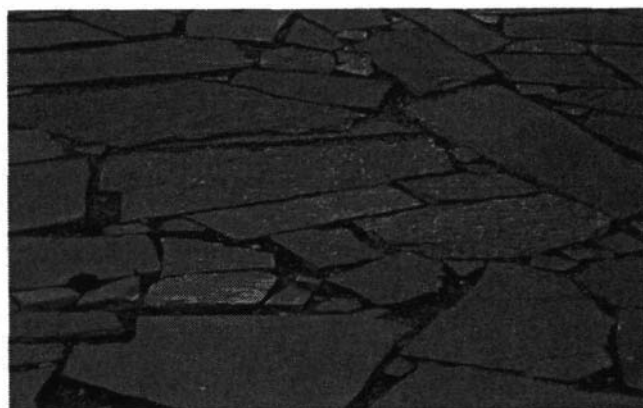
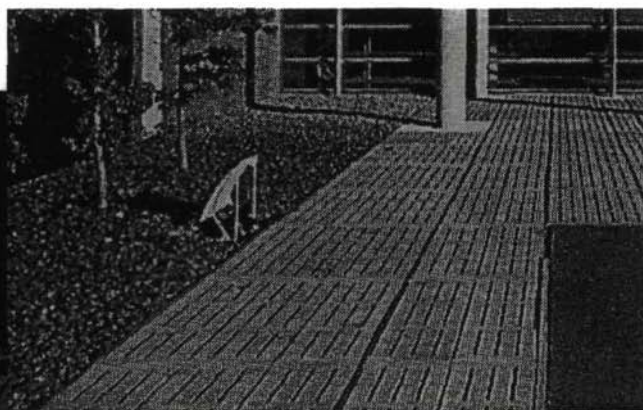


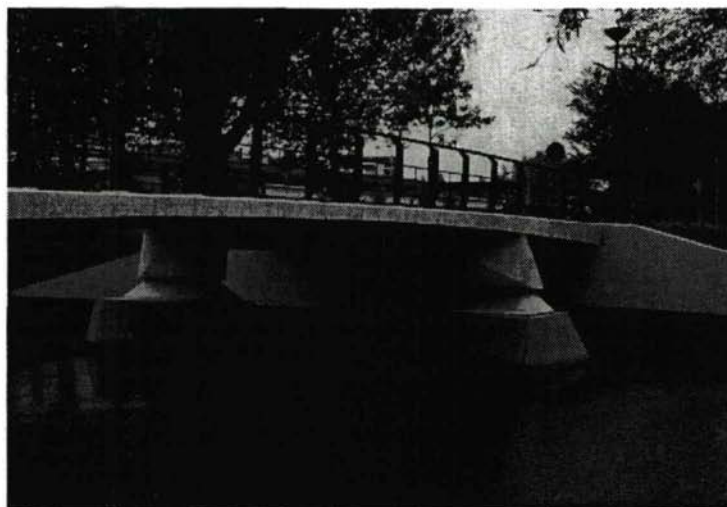
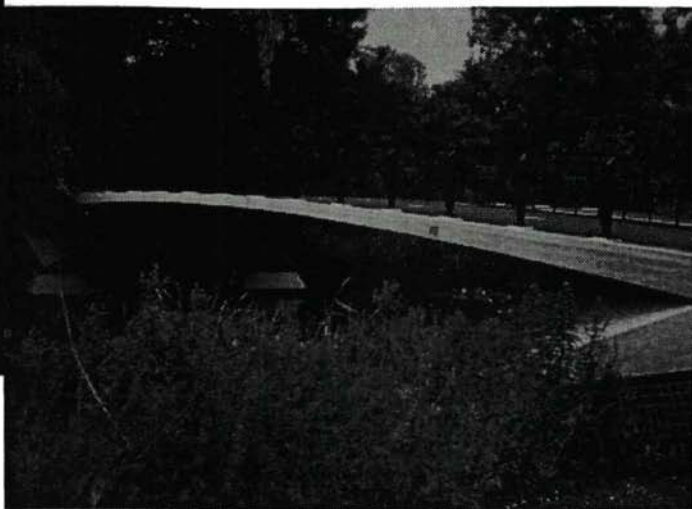
kleine criminaliteit en de sociale veiligheid zijn er beide mee gediend. Zo beschouwd is een hogere standaard, dan gebruikelijk bij de inrichting van het openbare gebied in het stadsdeel, geen luxe maar noodzaak.

In de omgeving van het station en vooral op het stationsplein moet (zoals al was aangekondigd in de Nota van Uitgangspunten) bij de inrichting een hogere kwaliteit dan elders in het plangebied worden nagestreefd. Denk daarbij aan toepassing van bijzondere straatverlichting, speciale banken, boomroosters, een bijzonder formaat gezandstraalde stoeptegel, et cetera. Bij de opstelling van de grondexploitatie is hiermee rekening gehouden.

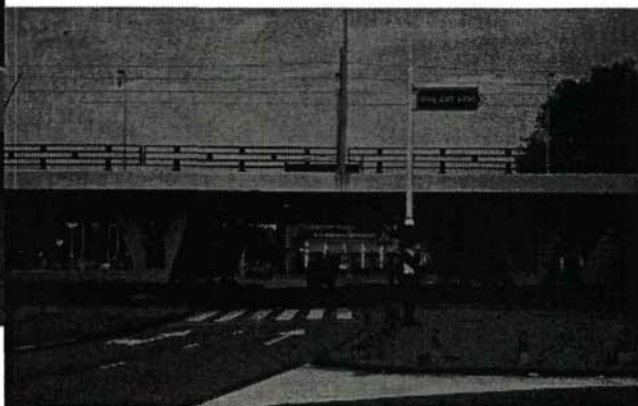
Stedelijke interieurs / Drie bouwblokken herbergen een bijzondere binnenwereld: De Vier Poorten, de Kam en het Andreas-ensemble. Ook bij de inrichting van de binnenterreinen is extra aandacht voor de kwaliteit van de detaillering geen overbodige luxe. Gedeeltelijk bevinden deze interieurs zich op de daken van parkeergarages. Het collectieve gebruik en beheer van deze verblijfsgebieden verlangt de toepassing van duurzame materialen en een zorgvuldige inrichting. Daarbij kan worden gedacht aan houten vlonders, stadsbanken, sierbestrating, lichtmasten, et cetera. Van belang is ook een doordachte keuze van de beplanting, omdat deze mede het karakter en de sfeer van de binnenterreinen bepaalt.

binnenwerelden achter de straatgevels





kwaliteitsstandaard kunstwerken

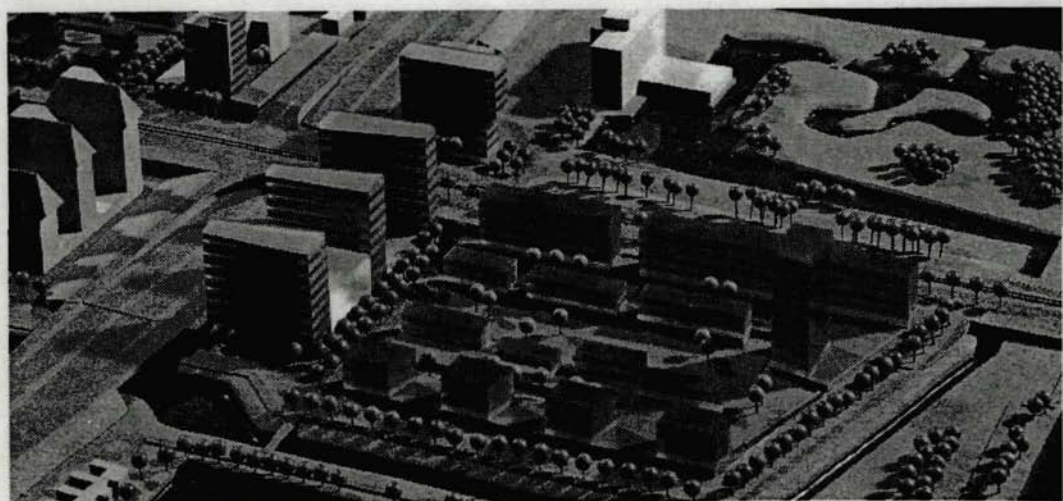
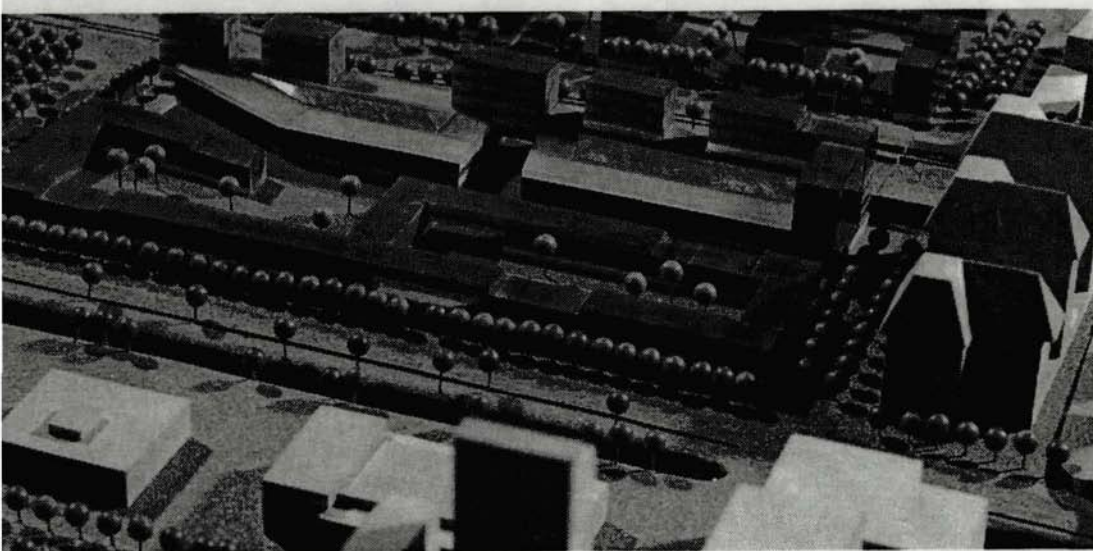


Infrastructurele kunstwerken en kunst /

Verschillende kunstwerken, bruggen, viaducten, onderdoorgangen en kruispunten, maken deel uit van het nieuwe raamwerk. Soms gaat het om nieuwe kunstwerken, zoals de fietsbruggen over de Westlandgracht, soms om reconstructie van bestaande kunstwerken, zoals de onderdoorgangen onder de Lelylaan. In het verleden was er altijd veel aandacht voor de vormgeving en de detaillering van kunstwerken. Amsterdam heeft een rijke traditie op dit gebied. Denk alleen maar aan de beeldhouwde bruggen uit de tijd van Berlage of de talloze houten bruggen van de architect Kramer in het Amsterdamse bos. Maar ook veel kunstwerken in het plangebied, ontworpen en gebouwd onder leiding van de dienst Publieke Werken, getuigen ervan. Deze erfenis verdient het met respect te worden behandeld. Het ontwerp en de detaillering van de kunst-

werken in het plangebied zouden de Amsterdamse traditie hoog moeten houden.

Verspreid over het plangebied bevindt zich een aantal kunstwerken in die andere betekenis van het woord. Nadere inventarisatie moet uitmaken welke kunstobjecten voor herplaatsing in aanmerking komen. Kunst kan van grote betekenis zijn voor de openbare ruimte, kan er kwaliteit aan toevoegen. Er zijn verschillende plekken, denk aan het stationsplein of interieurs binnen de deelgebieden, die met kunst verrijkt kunnen worden. Voor een goede integratie verdient het aanbeveling de kunstenaar in een zo vroeg mogelijk stadium bij het ontwerp van de openbare ruimte te betrekken en niet achteraf. Daartoe zal tijdig samenwerking worden gezocht met organisaties als het AFK.



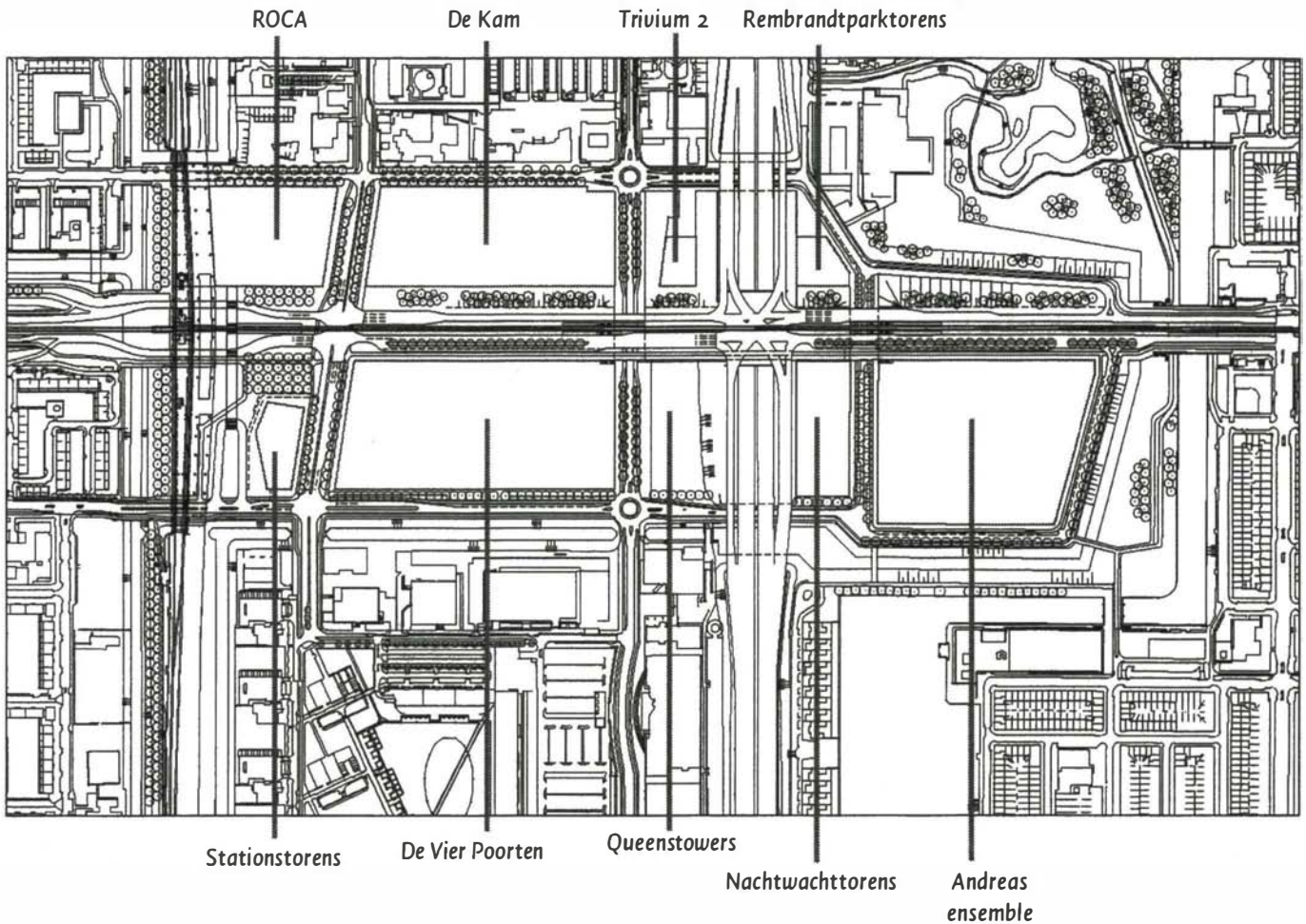
5 - Programma, bebouwingsenveloppe en stedenbouwkundige randvoorwaarden

De planstructuur, die in hoofdstuk 3 is ontleed en toegelicht, heeft consequenties voor het programma, dat kan worden gerealiseerd in de verschillende deelgebieden. Ze schept (nieuwe) mogelijkheden, maar legt ook beperkingen op. Zo hebben het ontwerp motief om de continuïteit van de Lelylaan te versterken en de keuze voor een asymmetrisch profiel duidelijke gevolgen voor de ordening van de erin ondergebrachte programma's. Het recht door trekken van de Schipluidenlaan biedt nieuwe kansen. Het Andreasterrein verandert van geïsoleerde enclave in een hoogwaardige woonlocatie, die van alle kanten goed te bereiken is.

Binnen het plangebied kunnen, strikt genomen, negen deelgebieden worden onderscheiden. Grotere en kleinere kavels, die door de planstructuur van wegen, water en groen worden ingekaderd. Het bouwprogramma voor acht van deze deelgebieden wordt hierna uiteengezet. Het negende ('Queens Towers') valt buiten beschouwing, omdat hier het programma is gerealiseerd en er verder niets aan zal veranderen.

Situering, begrenzingen en afmetingen van de deelgebieden wijken onderling (soms zelfs sterk) van elkaar af. Deze verschillen komen tot uiting in een gedifferentieerde invulling. De afzonderlijke disciplines, volkshuisvesting, economische zaken en welzijn en onderwijs, hebben ieder voor zich programma's geformuleerd voor de bouw van woningen, kantoren en voorzieningen in het plangebied. Deze programma's moesten worden ondergebracht in de diverse deelgebieden en afgewogen tegen gebouwtypologie en stedenbouwkundige eisen. Het resultaat van deze afweging zijn bebouwingsenveloppen en specifieke programma's voor elk afzonderlijk deelgebied. Voor het raamwerk is het de proef op de som.

5.1 - De bebouwingsenveloppen / De bebouwingsenveloppen zijn (fictieve) omhulsels, die als ruime jassen de maximale dimensies verbeelden, waarbinnen de programma's een plek moeten krijgen. Het grondvlak van deze omhulsels, daar waar gebouw en openbare of collectieve buitenruimte elkaar ontmoeten, is voor ieder deelgebied nader uitgewerkt. Deze planuitwerkingen laten zien op welke wijze de organisatie van de begane grond van de toekomstige bebouwing dient te reageren op de ligging en de eigenschappen van de openbare ruimte. De situering van ingangen, inritten van parkeergarages en dergelijke wordt hiermee globaal vastgelegd. Zoals de Nota van Uitgangspunten al voorschrijft, geldt voor alle deelgebieden dat er uiterste zorg moet worden besteed aan de programmatische invulling van de begane grond. Het streven is om, daar waar de toekomstige bebouwing aan de openbare ruimte grenst, zoveel mogelijk publieke functies te situeren. Om dit mogelijk te maken is op de begane grond in alle deelgebieden een minimale verdiepingshoogte van 3.50 meter vereist.



Overzicht van de deelgebieden

De deelgebieden:dichtheden en programma

| | m ² b.v.o. programma | Oppervlakte | f.s.i. |
|--------------------|------------------------------------|-------------|---------------------------|
| ROCA | 40.000 | kavel | 12.000 m ² 3.3 |
| | | netto | 15.000 m ² 2.7 |
| | | bruto | 21.500 m ² 1.9 |
| De Kam | 50.000 | kavel | n.v.t. |
| | | netto | 24.500 m ² 2.0 |
| | | bruto | 42.500 m ² 1.2 |
| Rembrandpark toren | 15.000 | kavel | 3.000 m ² 5.0 |
| | | netto | 5.500 m ² 2.7 |
| | | bruto | 7.500 m ² 2.0 |
| Stationstorens | 20.000 | kavel | 3.500 m ² 5.7 |
| | | netto | 8.000 m ² 2.5 |
| | | bruto | 21.000 m ² 1.0 |
| De Vier Poorten | 90.000 | kavel | 35.000 m ² 2.6 |
| | | netto | 40.000 m ² 2.3 |
| | | bruto | 56.000 m ² 1.6 |
| Nachtwachttorens | 33.000 | kavel | 7.500 m ² 4.4 |
| | | netto | 10.250 m ² 3.2 |
| | | bruto | 12.500 m ² 2.6 |
| Andreasensemble | 68.000 | kavel | n.v.t. |
| | | netto | 32.500 m ² 2.1 |
| | | bruto | 50.500 m ² 1.3 |
| Met sloop | 70.000 | netto | 32.500 m ² 2.2 |
| Trivium 2 | 12.000 | | |

Totaal
328.000
330.000

Legenda:

| | |
|------------------|--|
| b.v.o. = | bruto vloeroppervlak |
| f.s.i. = | floor-space index: b.v.o. / terreinoppervlakte |
| f.s.i. - kavel = | f.s.i. van het uitgeefbaar terrein, dus zonder openbare ruimte. |
| f.s.i. - netto = | f.s.i. kavel + direkt op de bebouwing betrekking hebbende openbare ruimte als trottoirs, pleinen en (semi) openbare groengebieden. |
| f.s.i. - bruto = | idem + delen van hoofdinfrastructuur (bv. helft van tussenliggende wegen en of waterlopen), waarbij de rand om het bebouwd gebied maximaal 30 m. is. |

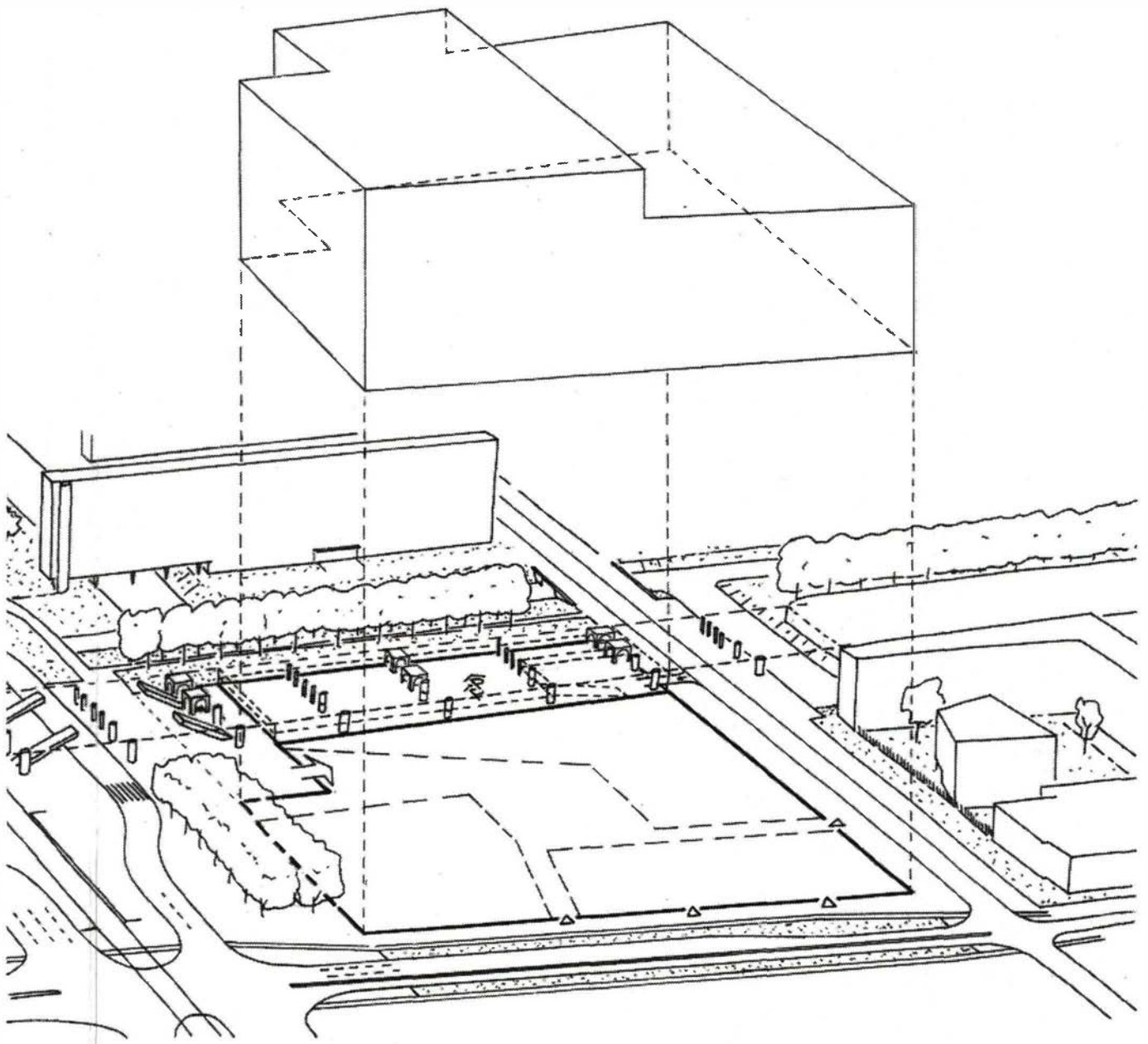
ROCA / Deze kavel wordt voor een groot deel gereserveerd voor de bouw van onderwijsvoorzieningen. Eerste gegadigde is het ROCA (Regionaal OpleidingenCentrum van Amsterdam), dat binnen het plangebied zou kunnen verhuizen naar deze nieuwe locatie.

De ligging aan de noordkant van de Lelylaan vlakbij het station en tegenover het stationsplein is heel geschikt om een grote onderwijsinstelling onder dak te brengen. De locatie ligt bovendien goed in de loop vanuit de omliggende buurten en is uitstekend bereikbaar met trein, bus en sneltram voor cursisten uit Amsterdam en de regio. De mogelijkheid bestaat om het gebouw rechtstreeks via trappen een veilige toegang tot de perrons te geven. De situering van de hoofdentree aan de zijde van de Lelylaan tegenover het stationsplein is een logische keuze en strookt met de ambitie om de levendigheid en de sociale veiligheid in de omgeving van het station te verhogen (de cursisten en leerlingen zitten in een leeftijdsgroep, die in het algemeen voor weinig overlast zorgt. Ze zijn niet meer leerplichtig en over het algemeen gemotiveerd om een beroepsopleiding te volgen).

Ook het voornemen van het ROC om meer te zijn dan een onderwijsinstelling en een gedeelte van het gebouw in te ruimen voor voorzieningen, waarvan bewoners uit de omliggende buurten kunnen profiteren (denk aan sportfaciliteiten, crèche, internet café een ontmoetingscentrum, et cetera) pleit voor deze bestemming op deze plek. De grootte van de kavel biedt de gelegenheid om binnen het blok een pleinachtige ruimte te maken (toegankelijk voor gebruikers van de school en publiek). Onder de bebouwing en het plein bevindt zich een parkeergarage die vanaf de Jongkindstraat ter plaatse van de spoordijk wordt ontsloten.

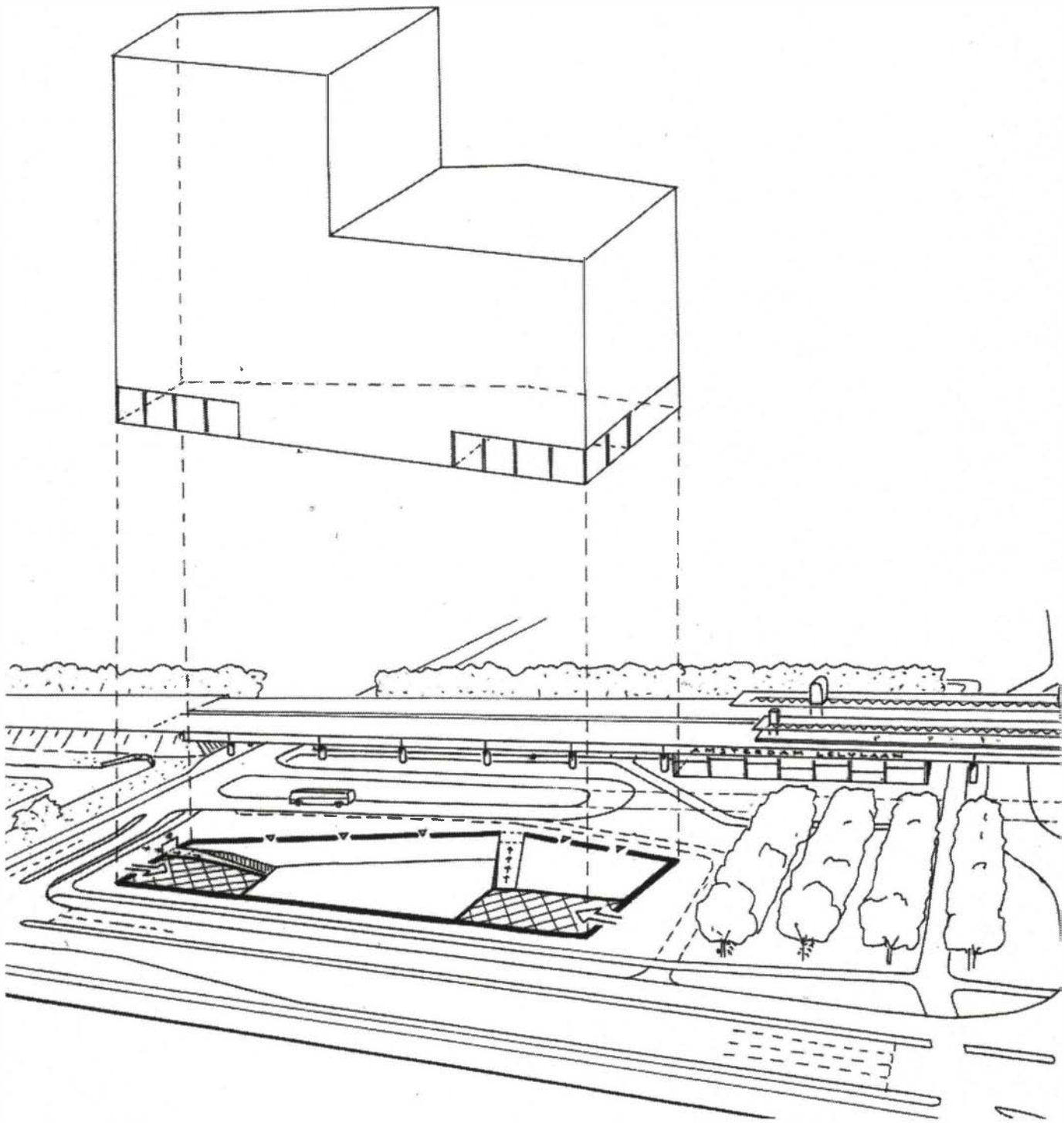
Openstelling en medegebruik, ook in de avonduren, van delen van het complex voor het publiek kan de veiligheid op straat in de omgeving van het station alleen maar ten goede komen. Het ligt voor de hand om de eventuele ingang(en) voor deze semi-openbare functies aan de Jan Tooropstraat te situeren. Het verdient aanbeveling om de mogelijkheid om woningen in de toekomstige bebouwing op te nemen, onder anderen ten behoeve van conciërge beheerder en studenten, nader te onderzoeken.

Omdat de bebouwingsenveloppe aan de spoordijk grenst, komt het bestaande Willy Moespad langs de spoorlijn te vervallen. Er worden twee routes voorgesteld die vanuit het noorden naar het station leiden: een korte en rechtstreekse route ten westen van de spoordijk en een meer stedelijke en sociaal veilige route door de verlengde Jan Tooropstraat. Het aanbod van deze twee alternatieven houdt voor het terrein van het woningblok ten noorden van de ROCA-kavel in, dat de bestaande openbare route die dit complex doorsnijdt kan vervallen. Dit maakt het tevens mogelijk het wooncomplex met een tuinmuur, haag of een andere aanvaardbare bouwkundige oplossing af te scheiden van de openbare weg. De privatisering van het binnenterrein, dat nu



Situatie op maaiveld en bebouwingsenveloppe van het ROCA

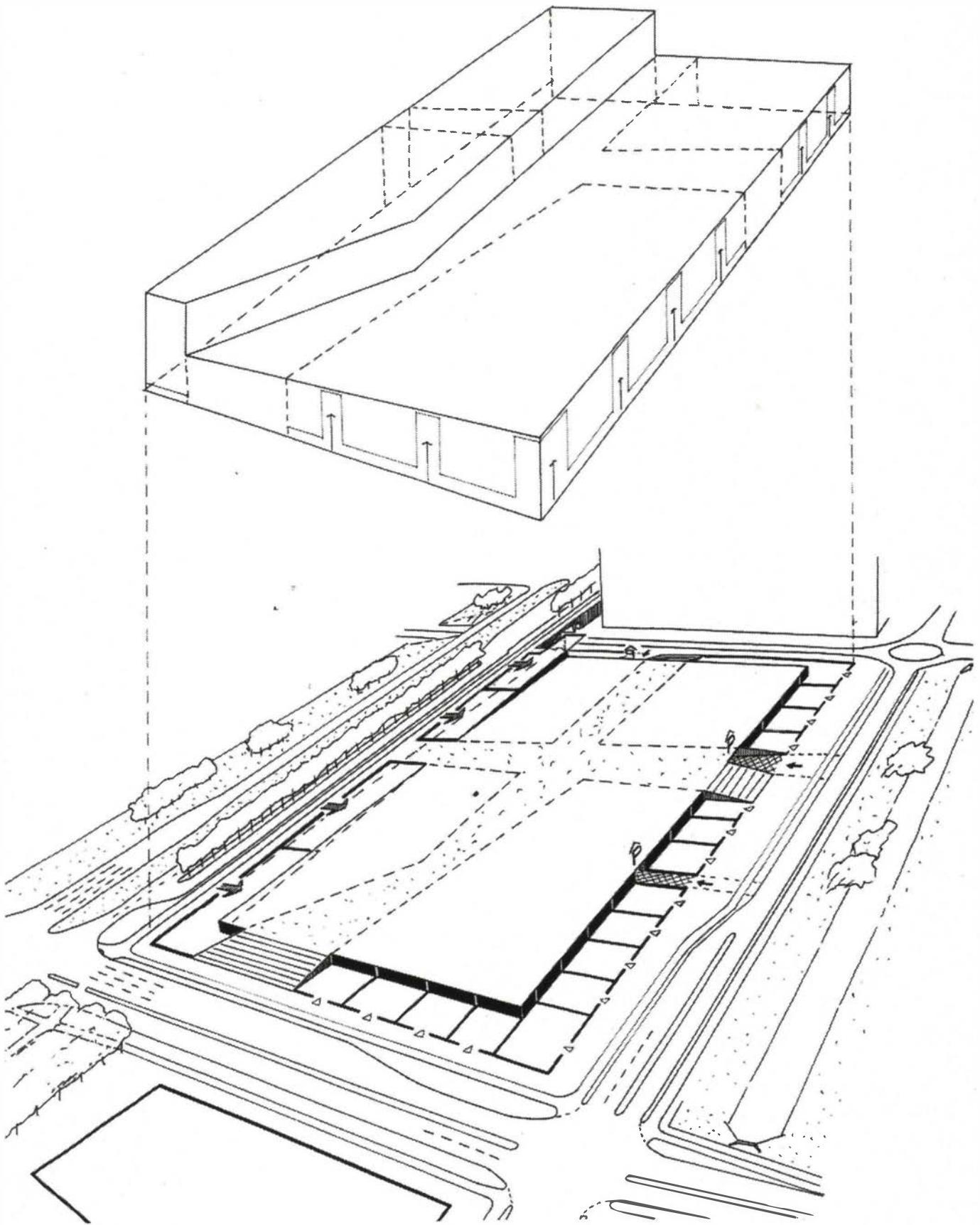
openbaar toegankelijk, is komt de woonkwaliteit alleen maar ten goede, aangezien het voorkomt immers dat cursisten en andere passanten uitzwermen over het binnengebied van wooncomplex. De maximale hoogte van de bebouwingsenveloppe bedraagt vier-en-een-halve schoolverdieping of zes woonlagen aan de zijde van de Jongkindstraat en zes schoolverdiepingen of acht woonlagen aan de kant van de Lelylaan. Binnen de bebouwingsenveloppe is plaats voor een programma van maximaal 35000 m² bvo.



Situatie op maaiveld en bebouwingsenveloppe van de Stationstorens

Stationstorens / Een monofunctioneel kantoorgebouw zou misplaatst zijn op deze plek. Het programma omvat woningen en eventueel kantoorruimte op de verdiepingen en wellicht een hotel. Op de begane grond bevinden zich publieksfuncties (winkels, kiosk, hotellobby, et cetera), die met hun ingang vooral zijn gericht op het stationsplein. Onder het gebouw bevindt zich een parkeergarage, die mogelijk onder het plein doorloopt. Van deze extra parkeerruimte kunnen eventueel ook treinreizigers profiteren. De ingang van de parkeergarage ligt aan de Schipluidenlaan waar zich tevens een van de hoofdentrees van het gebouwencomplex kan bevinden. De auto's kunnen de garage verlaten aan de zijde van het stationsplein. Een tweede hoofdingang van het complex kan op de hoek van de Lelylaan en de verlengde Jan Tooropstraat laan worden gesitueerd.

De bouwhoogte van 12 lagen van de enveloppe sluit aan bij de maximale bebouwingshoogte langs de Lelylaan. Aan de zijde van de Schipluidenlaan bedraagt de maximale bouwhoogte twintig verdiepingen. De toekomstige bebouwing manifesteert zich hierdoor als slotakkoord in de reeks torens langs de spoordijk en markeert met zijn extra hoogte bovendien het Stationsplein. In de bebouwingsenveloppe is ruimte voor ongeveer 20.000 m² bvo.

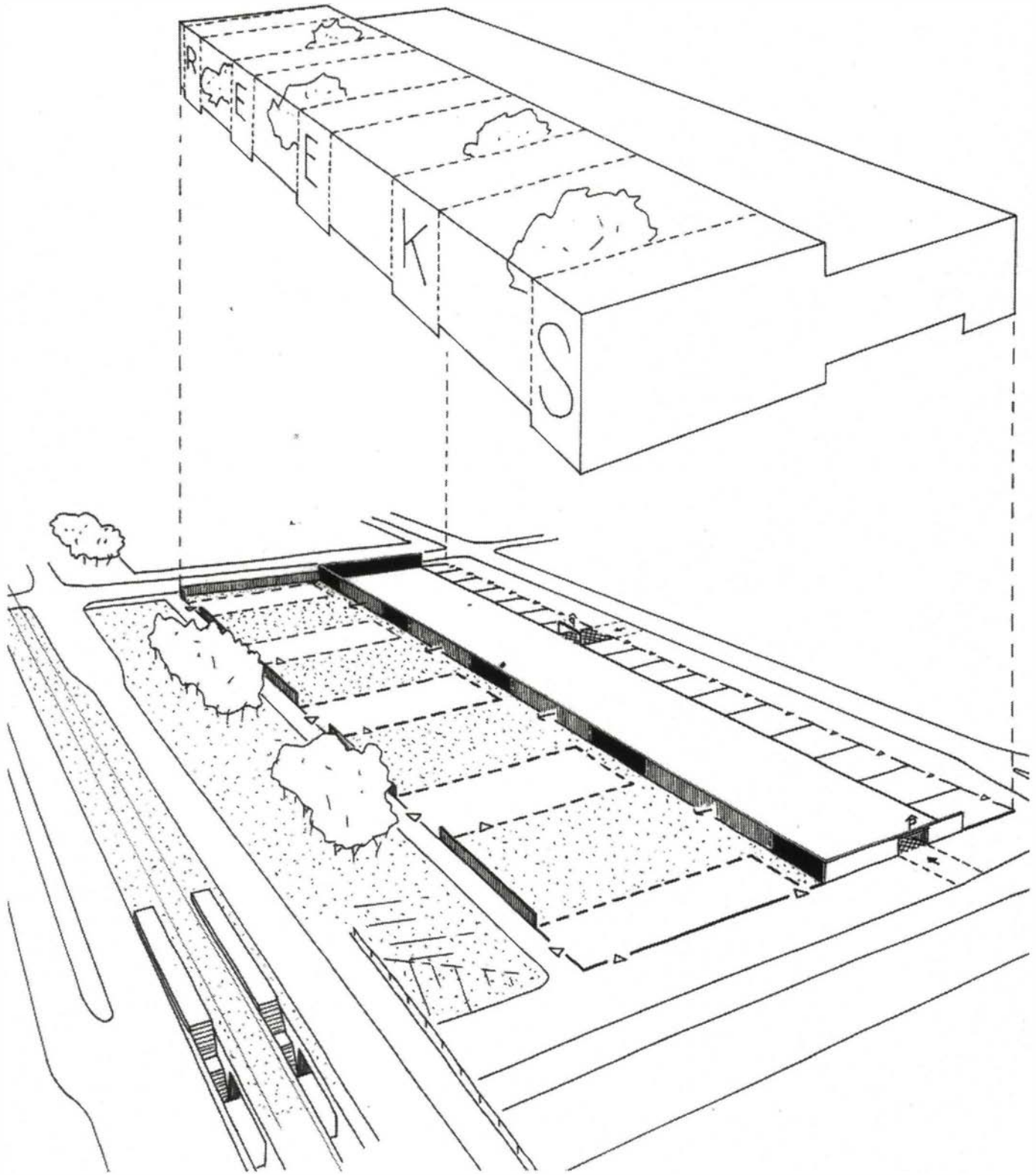


Situatie op maaierveld en bebouwingsenveloppe van de Vier Poorten

De Vier Poorten / Het programma van dit deelgebied bestaat uit een mix van woningen en kantoren, met merendeels kleinschalige voorzieningen en bedrijfjes op de begane grond. De grote kavel heeft een min of meer aaneengesloten bebouwingsenveloppe. Het omhulsel is samengesteld uit vier segmenten, die samen een kruis van semi-openbare routes in het bebouwingsvolume uitsparen. Van vier zijden leiden toegangen als poorten naar het binnengebied, dat eventueel afgesloten kan worden. De contour van de bebouwingsenveloppe wordt gevormd door een klassieke rooilijn langs de straat waarlangs ingangen, lobby's en openbare functies zijn gesitueerd. Woningen en kantoren langs de Lelylaan beschikken over royale collectieve entrees. Langs de Schipluidenlaan en de Jan Tooropstraat liggen zo mogelijk meer kleinschalige openbare functies.

Achter de bebouwing langs de straat bevindt zich in een souterrain een gebouwde parkeergarage. Brede trappen en een hellingbaan in de poorten leiden vanuit de straten naar het binnenterrein op het dak van dit souterrain. Halverwege het bouwblok kan het binnenterrein vanaf de Lelylaan gelijkvloers met de straat betreden worden, aangezien de parkeervoorziening tegen het geleidelijk stijgende talud is aangebouwd. Door het binnenterrein op te tillen krijgt het een andere status dan het omringende openbare gebied. Het zorgt voor drempels die het gebied in het gebruik enigszins van de omgeving afscheiden en het een wat meer besloten karakter geven. De in- en uitgangen van de garage bevinden zich in de Schipluidenlaan en in de Derkinderenstraat. Langs de Schipluidenlaan is de bebouwingsenveloppe zes lagen hoog. Op deze wijze wordt aansluiting gezocht met de bebouwingskarakteristiek langs andere delen van deze laan. Aan de Lelylaan daarentegen kent de enveloppe een gemiddelde hoogte van 10 lagen met een maximum van 12 bouwlagen over niet meer dan 30% van de bouwlengte van het volume. Het verschil in bebouwingshoogte tussen Lelylaan en Schipluidenlaan houdt rekening met de oriëntatie op het noorden van de bebouwing langs de Lelylaan. Op deze wijze worden de mogelijkheden voor menging van wonen en werken langs de Lelylaan vergroot. In de fase van de opstelling van het Stedenbouwkundig programma van eisen (SpvE) zal nader onderzoek worden gedaan naar de geschiktheid van de onderste bouwlagen voor bijzondere woningtypen als werkwoningen en atelierwoningen.

Het vloeroppervlak dat binnen het omhulsel kan worden gerealiseerd, zal de 90.000 m² bvo niet te boven gaan. De bebouwingsenveloppe biedt op deze wijze een onderkomen aan ongeveer 295 woningen, voorzieningen met een vloeroppervlakte van 8000 m² bvo en kleinschalige kantoorruimte ter grootte van 45000 m² bvo.

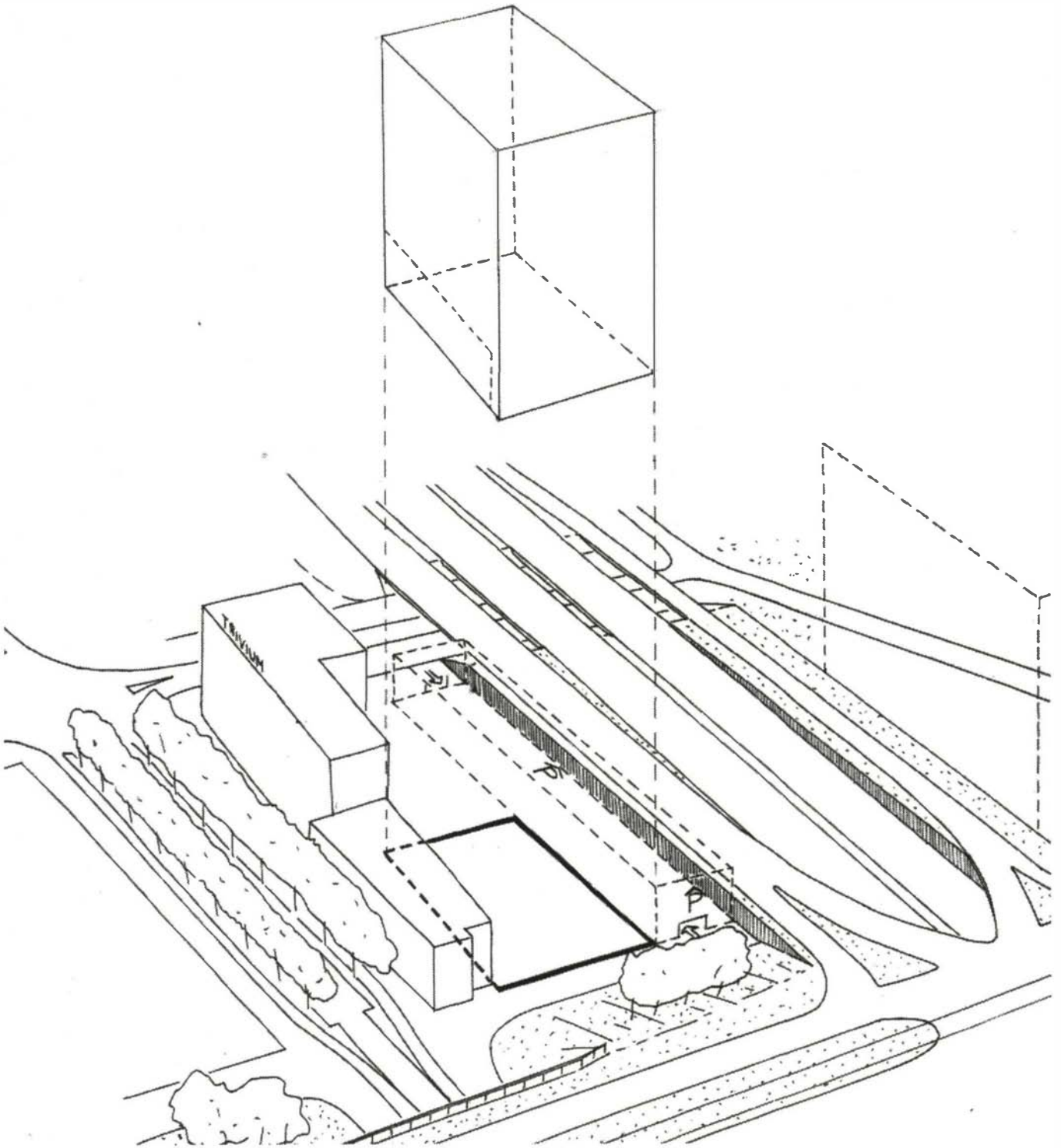


Situatie op maaiveld en bebouwingsenveloppe van de Kam

De kam / De keuze voor een asymmetrisch profiel van de Lelylaan veronderstelt aan de noordzijde een bebouwingstructuur met veel groen. De bebouwing wordt bovendien ontsloten vanaf de Jongkindstraat en het programma bestaat hoofdzakelijk uit woningbouw. Door groene binnenhoven langs de Lelylaan te situeren draagt de toekomstige bebouwing bij aan het beeld van een parklaan in het oostelijk deel van de lelylaan. Deze karakteristiek van een (half) open verkavelingsstructuur strekt zich uit tot aan de Sloterplas en is wezenlijk voor de kwaliteit van de Lelylaan als lange parklaan die het Rembrandtpark en de Sloterplas met elkaar verbindt. Alhoewel duidelijk is dat dit uitgangspunt van een min of meer open bebouwingsstructuur naar de Lelylaan op gespannen voet staat met de te verwachten geluidsbelasting is er toch gekozen voor een stedenbouwkundige oplossing die het parkstadkarakter van het gebied in ere houdt. Nadere typologische studie in de fase van het Stedenbouwkundig programma van eisen (SpvE) zal moeten uitwijzen hoe deze op het oog strijdige uitgangspunten op een eigentijdse wijze met elkaar kunnen worden verzoend. De gesuggereerde groene hoven in de bebouwingsenveloppe zijn niet openbaar toegankelijk. Het gehele terrein wordt uitgegeven en collectief beheerd. Onder aan het talud van de Lelylaan trekken een paadje en een tuinmuur een scherpe formele grens tussen de binnenhoven van de woningblokken en de openbare groenzone langs de Lelylaan. Achter de bebouwing langs de Jongkindstraat is over de hele lengte van de bebouwingsenveloppe een gebouwde parkeervoorziening gesitueerd. De toegangen voor de auto bevinden zich in de Jongkindstraat en de Derkinderenstraat. De middenberm maakt de Jan Tooropstraat hiervoor minder geschikt. Aan de binnenzijde van het complex bevinden zich uitgangen voor bewoners en bezoekers, die leiden naar de woonblokken langs de Lelylaan. Het dak van de garage kan worden ingericht als groendek of dakterras voor de woningen aan de Jongkindstraat.

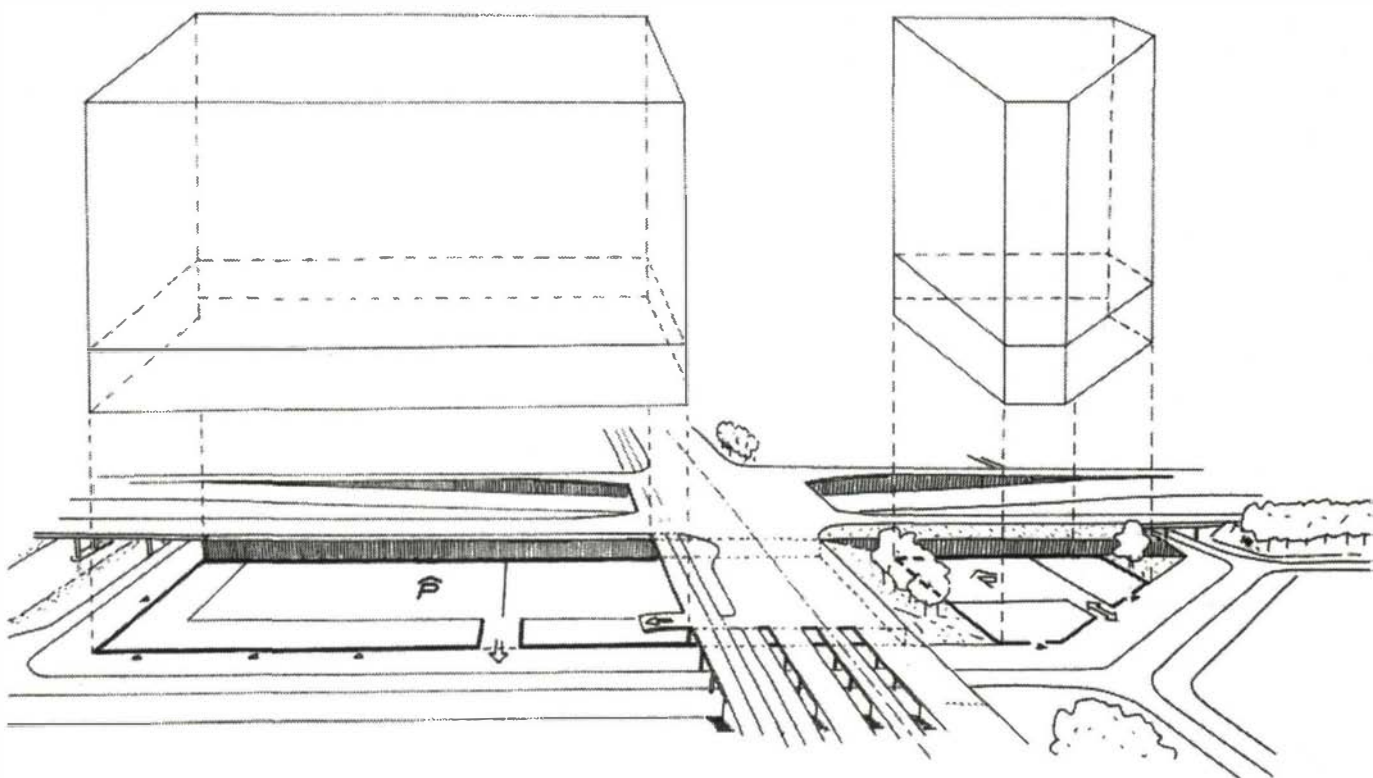
De bebouwingsenveloppe is langs de Lelylaan acht lagen hoog. Langs de Jongkindstraat, aan de andere kant van de kavel, bedraagt de maximale bebouwingshoogte net als langs de Schipluidenlaan zes bouwlagen.

Binnen deze bebouwingsenveloppen kunnen ongeveer 400 woningen worden gerealiseerd, hetgeen overeenkomt met een vloeroppervlak van circa 49.000 m² bvo.



Situatie op maaiveld en bebouwingsenveloppe van Trivium 2

Trivium 2 / De ruimtewinst die dankzij de herstructurering van de kruising met de ringweg op deze locatie wordt geboekt, maakt het mogelijk om tussen het onlangs opgeleverde Trivium-complex en de snelweg een tweede kantoorgebouw te realiseren. Door de bebouwingsenveloppe in dezelfde rooilijn als die van de woonbebouwing langs de Lelylaan te plaatsen en door dezelfde afstand te bewaren tot de ringweg als het Queen Towers-complex, wordt de toekomstige bebouwing in de ruimtelijke structuur van het geheel verankerd. De achteloze wijze waarop het huidige kantoorgebouw op de kavel staat, wordt daarmee gecorrigeerd. De benodigde parkeerplaatsen worden, eventueel in meerdere lagen, in een lange parkeergarage ondergebracht, die tegen de keerwand van de afrit van de A10 wordt aangeschoven. Oude en nieuwe bebouwing vormen op deze wijze een binnenhof, die de kwaliteit van het kantorencomplex als totaal verrijkt. De bebouwingsenveloppe bevat ongeveer 7500 m² bvo en de hoogte bedraagt maximaal zeventien tot achttien lagen. Dit is bij benadering even hoog als de andere torengebouwen langs de ringweg.



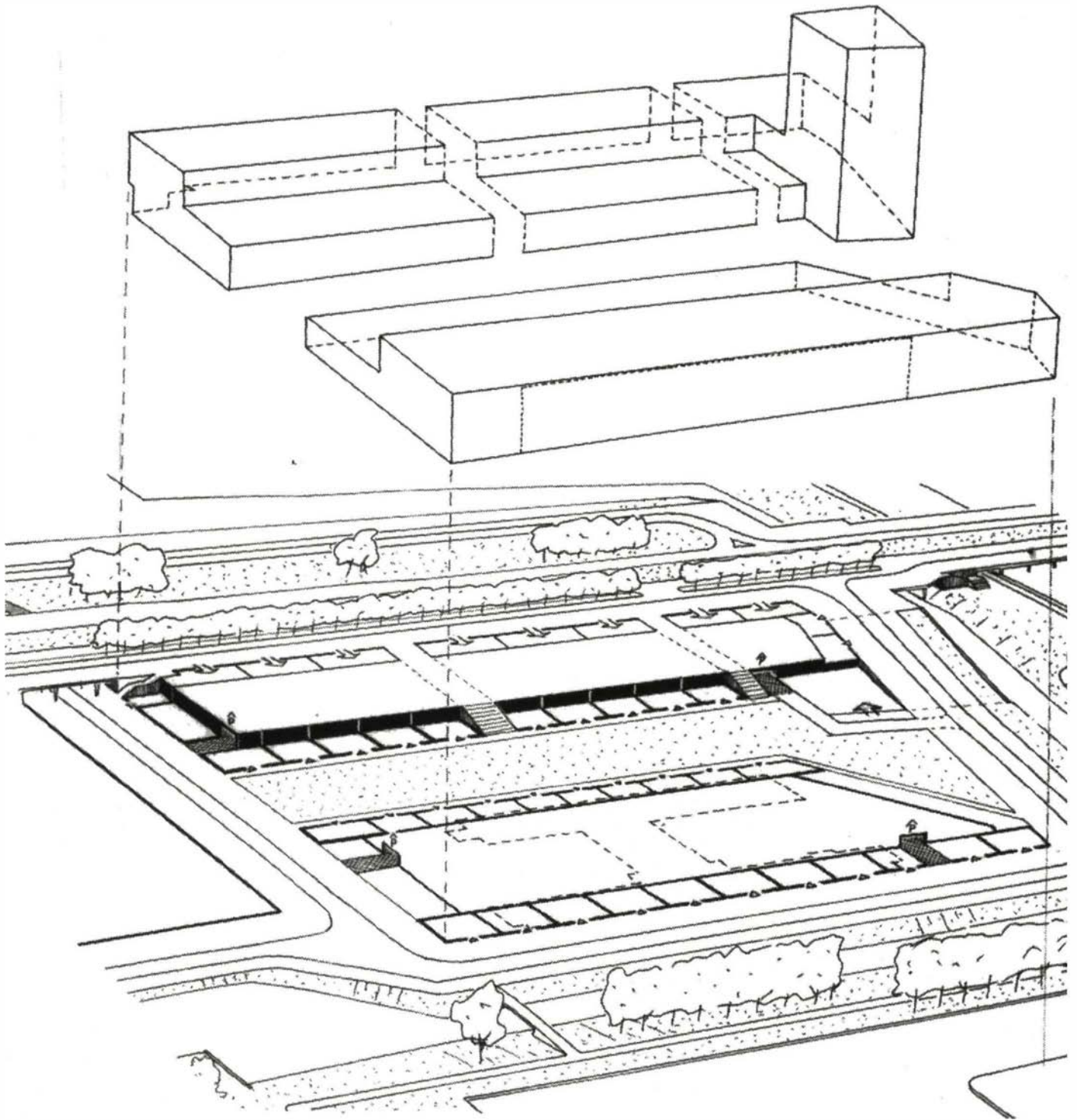
Situatie op maaiveld en bebouwingsenveloppe van Nachtwachtorens en Rembrandtparktoeren

De Nachtwachtorens / Indien het Bastionhotel zou verhuizen naar een andere plek komt de locatie vrij voor de bouw van een hoogwaardig kantorencomplex. Na het comprimeren van de afrit van de ringweg A10 kan de bebouwingsenveloppe in de hoek dicht tegen de ringweg en de Lelylaan worden aangeschoven. In de onderbouw van het complex bevindt zich, verdiept aangelegd, een parkeergarage in twee lagen, die als P + R –voorziening dienst kan doen. De garage biedt ruimte aan 250 parkeerplaatsen. De mogelijkheid bestaat de garage deels onder de Lelylaan te situeren. In de onderbouw is daarnaast nog ruimte voor een tweede garage, eveneens gebouwd in meerdere lagen en bedoeld voor de parkeerbehoefte van het gebouw zelf. Beide garages hebben ieder een eigen routing voor het verkeer. De ingang van de P + R-garage bevindt zich aan de Lelylaan, de uitgang aan de Nachtwachtlaan. De ingang en de uitgang van de andere garage komen beide uit op de Nachtwachtlaan.

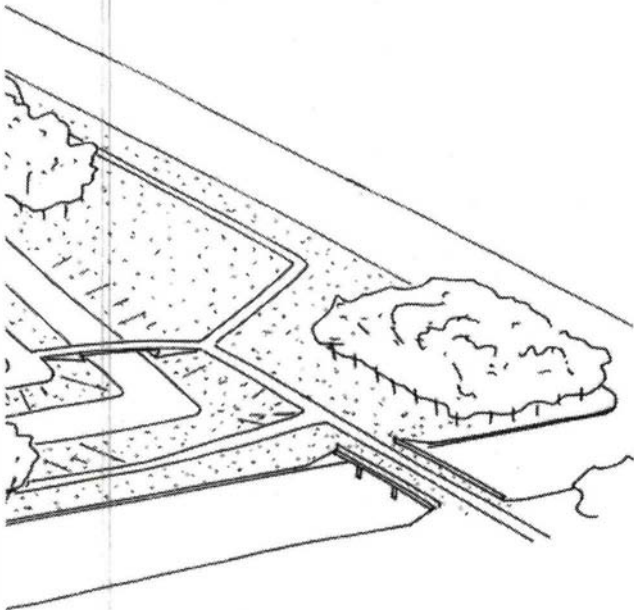
De enveloppe is maximaal zestien tot zeventien (kantoor)lagen hoog (hetgeen neerkomt op ongeveer zestig meter), gelijk aan de bouwhoogte van het Queens Towers-complex aan de overkant van de ringweg. Het maximale programma van de enveloppe bedraagt om en nabij 33.000 m² bvo, hetgeen binnen de enveloppe kan resulteren in drie kantoorstorens op een gemeenschappelijk basement.

Bij de uitwerking van het ontwerp in een later stadium dient er goed op te worden gelet, dat de onderbouw het geluid van de snelweg voldoende weert ten behoeve van de bebouwing op het Andreasterrein, zonder dat de bezonning van deze locatie er te veel onder lijdt.

De Rembrandtparktoeren / Op deze veel kleinere driehoekige kavel aan de noordzijde van de Lelylaan is ruimte voor nog een torengedebouw van eveneens zestien tot zeventien (kantoor)lagen. Bestemming van het gebouw voor kantoren of gedeeltelijk een hotel behoort beide tot de mogelijkheden. De parkeerruimte zal, gelet op de krappe ruimte, in meerdere lagen en voor een groot deel onder de grond moeten worden aangelegd. Een ontvangsthaf voor het kantoorgebouw en (of) een hotellobby onttrekken de parkeervoorziening vanaf het trottoir van de Nachtwachtlaan aan het oog. Het vloeroppervlak binnen de bebouwingsenveloppe bedraagt 15000 m² bvo.



Situatie op maaiveld en bebouwingsenveloppe van het Andreas-ensemble



Het Andreas-ensemble / Voor het toekomstige programma van het Andreasterrein hangt veel af van de vraag of de gebouwen van het Andreasziekenhuis worden gesloopt of behouden blijven. Hoewel in beide gevallen het terrein voor de ontwikkeling van een hoogwaardig woongebied zal worden bestemd, zullen bij hergebruik van het ziekenhuiscomplex kleinschalige bedrijvigheid en voorzieningen een plek in het gebied krijgen dan bij sloop.

Voor de bebouwingsenveloppen van het gebied maakt deze afweging echter geen wezenlijk verschil. Twee met bebouwing op te vullen omhulsels scharen zich rond een centrale groene ruimte. De autoluwe, eventueel autovrije binnenhof geeft het complex haar unieke identiteit die de verbondenheid met de geschiedenis van de plek uitdrukt en goed aansluit bij het Rembrandtpark: een groene verkeersluwe enclave midden in de stad dichtbij de ringweg. Het huidige ziekenhuiscomplex kan met uitzondering van de kapel en het restaurant moeiteloos worden opgenomen in de zuidelijke bebouwingsenveloppe. Beide wooncomplexen wor-

den uitgerust met een gebouwde parkeervoorziening. De garage langs de Lelylaan kan profiteren van de verhoogde ligging van de ventweg en het trottoir. Het maakt het graven van een kelder overbodig. Het dak van de garage ligt immers gelijk met de straat. Aan de zijde van het binnenhof wordt het parkeersouterrain ingepakt met woonbebouwing die op de binnenruimte is georiënteerd. Onder het zuidelijke omhulsel langs de Schipluidenlaan verdwijnt de parkeergarage wel onder het maaiveld. Indien de ziekenhuisgebouwen worden gehandhaafd, kunnen de terreinen tussen de gebouwvleugels voor parkeerplaatsen worden bestemd. De toegangen tot de parkeervoorzieningen liggen langs de Nachtwachtlaan en de Schipluidenlaan.

De bebouwingsenveloppe langs de Lelylaan tegenover het Rembrandtpark is tien lagen hoog. De gevelwand is een voortzetting van de wand langs de Lelylaan tussen het station en de ringweg A10. Rondom de groene binnenhof reiken beide enveloppen tot vijf of zes bouwlagen, een hoogte die overeenkomt met de schaal van de bebouwing langs de Schipluidenlaan. Langs de doorgetrokken Schipluidenlaan zelf is de toekomstige bebouwing hoger. De ligging tegenover het waterbassin van de Westlandgracht rechtvaardigt een verhoging tot maximaal acht lagen. Op de kop van de locatie, aan de oostzijde langs de Westlandgracht, ongeveer ter plaatse van de huidige zusterflat is bebouwing tot een hoogte van 21 woonlagen geoorloofd. Dit potentiële 'landmark' staat opzettelijk niet in het gelid met de langgerekte gevelwand langs de Lelylaan. In de tweede linie markeert de toren de bajonet van de Westlandgracht op de grote schaal van het stedelijke landschap. Op een lager schaalniveau beëindigt dit zestig meter hoge woongebouw het binnengebied en leidt het de overgang in naar de grote ruimte van de Westlandgracht.

Het totale programma dat binnen de bebouwingsenveloppen kan worden gerealiseerd beslaat een oppervlakte van circa 70.000 m². Het bestaat voor 70% uit woningen (ongeveer 400 in totaal). De resterende 30% is voorbehouden aan een gevarieerd programma van kleinschalige voorzieningen, milieuvriendelijke bedrijfjes en kleine kantoren. Handhaving van het hoofdgebouwen brengt het aandeel woningen terug tot 310 stuks.

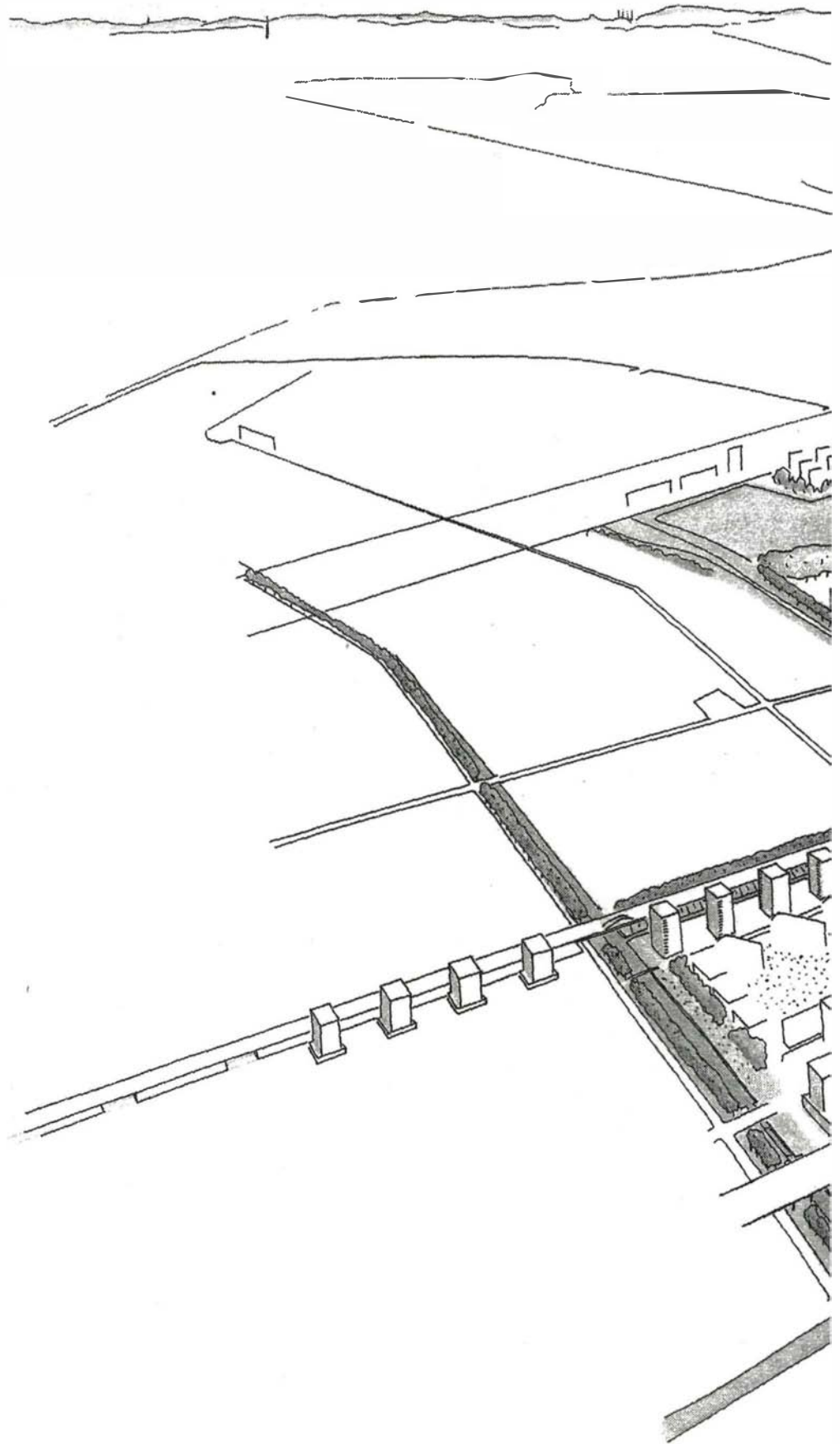
5.2 - Programma in m² bruto vloeroppervlak (bvo)

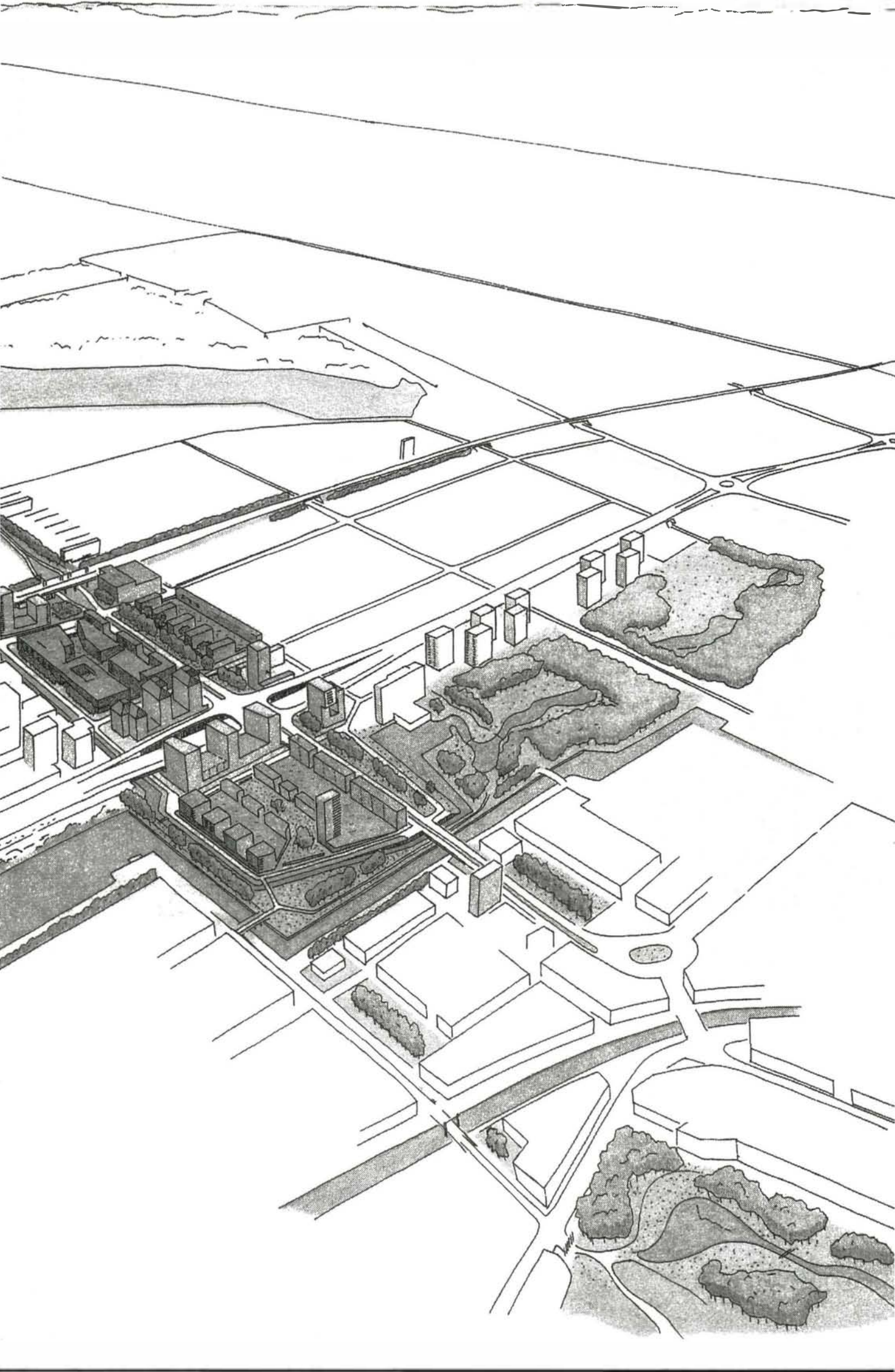
| deelgebied | onderwijs | wonen | kantoren grootschalig | kantoren kleinschalig |
|---|-----------|-----------|--------------------------|--------------------------|
| Het ROCA | 33500 | | | |
| Stationstorens | | 18000 | | |
| Groothandelsgebouw | | 37000 | | 45000 |
| De Kam | | 49500 | | |
| Trivium 2 | | | 7500 | |
| Rembrandtparktoeren | | | 15000 | |
| Nachtwachttorens | | | 33000 | |
| Andreasensemble met behoud hoofdgebouw | | 38625 | | 25475 |
| Andreasensemble na volledige sloop | | 49500 | | 17750 |
| <hr/> | | | | |
| Totaal met behoud hoofdgebouw Andreas | 33500 | 143125 * | 55500 | 70475 |
| Totaal na volledige sloop Andreas | 33500 | 154000 ** | 55500 | 62750 |

* dit komt overeen met 1080 woningen van 125 m² bvo

** dit komt overeen met 1232 woningen van 125 m² bvo

| voorzieningen/ werkruimtes | totaal | aantal woningen |
|-------------------------------|--------|--------------------|
| 1500 | 35000 | 0 |
| 2000 | 20000 | 144 |
| 8000 | 90000 | 296 |
| | 49500 | 396 |
| | 7500 | 0 |
| | 15000 | 0 |
| | 33000 | 0 |
| 2750 | 66850 | 309 |
| 2750 | 70000 | 396 |
| <hr/> | | |
| 14250 | 316850 | 1145 |
| 14250 | 320000 | 1232 |





5.3 - Stedenbouwkundige compositie / Het plan in zijn geheel overziende, blijkt het samengesteld als een compositie van verschillende lijnen, die het plangebied doorkruisen en het met de omgeving verweven. Zoals te verwachten is de Lelylaan het centrale motief, die alle lijnen met elkaar verknoopt.

Aan de noordzijde van de Lelylaan is het ritme van de bebouwing geïnspireerd op de gebouwwreksen uit de tijd van de wederopbouw, die nu nog de langs de Lelylaan staan. De toegevoegde reeks voegt zich in de lange rij bestaande stroken en schijven, die doorloopt tot aan de Sloterplas. Ze ondersteunt de continuïteit van de Lelylaan. Langs de zuidzijde van de Lelylaan benadrukt de langgerekte rooilijnbebouwing de continuïteit van de Lelylaan als stadsstraat en schakel tussen de klassieke bouwblokkenstad en de open verkavelingen van de Westelijke Tuinsteden. De rooilijnbebouwing van Surinameplein tot station Lelylaan en de gebouwenreeksen van de Sloterplas tot de Aro schuiven tussen station Lelylaan en Aro langs elkaar heen en vormen samen het asymmetrische profiel van de nieuwe Lelylaan.

De Stationslocatie vormt het markante sluitstuk van een reeks gebouwen langs de spoordijk ten zuiden van het plangebied. Het gebouwcomplex accentueert de aanwezigheid van het station en markeert bovendien de beëindiging van de wandbebouwing langs de Lelylaan.

Twee rijen gebouwen langs de Aro, vanuit het zuiden de reeks van het confectiecentrum en Queens Towers en vanuit het noorden de woongebouwen en kantoren langs het Rembrandtpark, ontmoeten elkaar in het hart van het plangebied. Door toevoeging van de nieuwe torens verspringen beide reeksen als een bajonet van de ene naar de andere kant van de ringweg, precies daar waar deze de Lelylaan kruisen.

6 - Sociale en economische doelen

In dit hoofdstuk worden de sociale en economische doelstellingen behandeld, die de opgave voor het plangebied bezielen. Ze worden belichaamd in drie programma's, die samen de vernieuwing gestalte moeten geven: een sociaal programma op het gebied van welzijn en onderwijs, een economisch programma, op het gebied van nieuwe bedrijvigheid en werkgelegenheid en een woningbouwprogramma. Maar voordat we overgaan tot uiteenzetting van deze programma's moeten we ons eerst afvragen hoe de stedenbouwkundige vernieuwing van het plangebied, zoals die wordt geschetst in dit RPvE, zich verhoudt tot het beleid van stedelijke vernieuwing.

6.1 - Plangebied en stedelijke vernieuwing / In het plangebied blijft vrijwel niets bij het oude. Het gebied ondergaat een complete metamorfose en als het RPvE bestuurlijk wordt bekrachtigd komt de meeste bebouwing in aanmerking voor sloop. Alleen de splinternieuwe kantoorgebouwen Trivium en Queens Towers en wellicht het oude gebouwencomplex van het Andreas-ziekenhuis ontspringen de dans. Het ziekenhuis zelf verlaat het gebied om de fusie met het Lucas-ziekenhuis in een nieuw gebouw kracht bij te zetten. Andere instellingen, zoals drie scholen langs de Schipluidenlaan (het Pascal, het Calvijn en de Poort, alle vestigingen voor voortgezet onderwijs) zullen dit voorbeeld volgen. Van het Regionaal Opleidingscentrum Amsterdam (ROCA) staat vast, dat het in het plangebied gevestigd blijft. De Zeevaartschool zal na verhuizing van het ROCA naar de nieuwbouw worden gesloopt. Voor het woonzorgcentrum voor ouderen de Riekerhof wordt naar mogelijkheden gezocht om het binnen het plangebied in een nieuw onderkomen te huisvesten. Ook de in het gebied aanwezige woningen staan op de nominatie om op termijn gesloopt te worden. Het plangebied Lelylaan is aangewezen als één van de drie stedelijke vernieuwingsprojecten in het stadsdeel Slotervaart/Overtoomse Veld. Het plangebied is een buitenbeentje, het ligt weliswaar op een kruispunt van verschillende buurten, maar is zelf eigenlijk geen buurt.

Het stadsdeel Slotervaart/Overtoomse Veld, en dan met name de oudere gedeelten, is een van de gebieden in de stad waar sprake is van een samenloop van verschillende maatschappelijke problemen, zoals een hogere dan gemiddelde werkloosheid, veel schooluitval, vandalisme en de aanwezigheid van een eenzijdig woningaanbod van matige kwaliteit. Alleen een integrale aanpak van al deze problemen door een samenhangend beleid op ruimtelijk, sociaal en economisch terrein kan hier een effectief antwoord op geven. Dit integrale beleid is de kern van het Amsterdamse grote stedenbeleid. In de terminologie van het door het Rijk op touw gezette grote stedenbeleid rust deze integrale aanpak op drie 'pijlers': economie en werk, sociale infrastructuur en fysieke infrastructuur. En, zo stelt de gemeentelijke nota stedelijk vernieuwing: "Overeenkomstig de terminologie van VROM wordt in Amsterdam de fysieke pijler van het grote stedenbeleid aangeduid met stedelijke vernieuwing." Zouden we deze definitie letterlijk nemen, dan is het plangebied Lelylaan, gelet op de complete ophanden zijnde fysieke transformatie, een

stedelijk vernieuwingsproject bij uitstek. De fysieke pijler levert vooral ruimtelijke voorwaarden voor vernieuwing en verbetering van de economische en sociale structuur van een buurt. De sociale en economische pijlers kunnen echter niet worden gefundeerd in een sociaal en maatschappelijk levende buurt. Die samenleving bevindt zich wel buiten het plangebied in de omringende buurten.

De sprong over de ringweg / De ontwikkeling van alle plannen voor het gebied Lelylaan kan een belangrijke impuls geven aan de vernieuwing en opwaardering van de omgeving van het plangebied. Met de integrale ontwikkeling van het plangebied wordt de sprong over de ringweg gemaakt. De vernieuwing van het plangebied kan helpen om af te rekenen met het stigmatiserende onderscheid tussen 'binnen en buiten de ring'. Alle afzetadviezen, of het nu om woningbouw of kantoren gaat, getuigen hiervan en bestendigen zo ongewild de status quo. Het RPvE breekt met deze tweedeling. Daarom wordt zoveel waarde gehecht aan een stedelijk plan met bebouwing in hoge dichtheid, waarin, functies, voorzieningen en bevolking zoveel mogelijk worden gemengd. Daarom ook wordt aangestuurd op een helder georganiseerde en hoogwaardig ingerichte openbare ruimte.

Bij de werkgelegenheid, die direct wordt geschapen in het gebied, gaat het over het algemeen om hooggekwalificeerde arbeidsplaatsen. De nieuwe bedrijven en kantoren zullen zeker voor enige spin-off zorgen in de vorm van werkgelegenheid, die aansluit bij de vraag naar arbeidsplaatsen in de omliggende buurten.

6.2 - Het woningbouwprogramma / Een van de grootste euvels, waaraan de woningvoorraad in de Westelijke Tuinsteden lijdt, is haar eenzijdigheid. Dit is genoegzaam bekend. Verschillende gemeentelijke nota's hebben hier al eerder de aandacht op gevestigd. Het stadsdeel Slotervaart/Overtoomse Veld heeft twee gezichten. De wijken Nieuw Sloten en Oostoever zijn gebouwd in het laatste decennium van de vorige eeuw. Het woningaanbod in deze nieuwe wijken is gevarieerd en beantwoordt aan de hedendaagse vraag. Dit doet echter niets af aan de eenzijdigheid van de woningvoorraad in de andere wijken en buurten in het stadsdeel.

6.2.1 - Een eenzijdig samengestelde woningvoorraad en een pluriforme vraag / De oudere woningvoorraad in het stadsdeel Slotervaart / Overtoomse Veld stamt grotendeels uit de tijd van de wederopbouw en de jaren zestig van de vorige eeuw, het tijdperk waarin massawoningbouw op grote schaal werd gerealiseerd. Daarom bestaat de voorraad van het stadsdeel uit onevenredig veel kleine, gelijkvormige en goedkope huurwoningen. Koopwoningen ontbreken grotendeels. De voorraad bestaat overwegend uit uniforme portieketageflats, gebouwd in stroken of in de vorm van haken. De meeste woongebouwen tellen vijf lagen, vier etages met flats op een onderbouw, waarin zich de toegangen tot de gemeenschappelijke trappenhuisen, bergingen en garages bevinden. De woongebouwen blijven daardoor net onder de liftgrens. Woningen die met een voordeur rechtstreeks aan de straat grenzen ontbreken. Het gemeenschappelijke groen rond de woongebouwen is van iedereen en niemand. Het gebruiksoppervlak (gbo) - d.w.z. exclusief het oppervlak van scheidingsconstructies, gemeenschappelijke verkeersruimten, e.d. - van veel van de woningen komt niet boven de 70 m² uit. Kortom, een groot deel van de woningvoorraad voldoet, gelet op grootte, indeling en uitrusting van de woningen, niet langer aan de eisen van deze tijd. Het merendeel van de 225 woningen in het plangebied beantwoordt aan de hierboven gegeven beschrijving.

Tegenover dit starre en uniforme aanbod van woningen in het stadsdeel staat echter een vraag, die wordt gekenmerkt door een steeds grotere pluriformiteit. Er is een toenemende behoefte aan grote woningen, niet alleen voor gezinnen, maar ook voor kleinere huishoudens, zoals tweeverdieners en bewoners die aan huis werken of hun beroep thuis uitoefenen. De vergrijzing van de bevolking heeft een grote vraag naar geschikte, dat wil zeggen met een lift uitgeruste, comfortabele en veilige woongebouwen tot gevolg, waaraan de bestaande voorraad nauwelijks kan voldoen. Er zijn steeds meer bewoners, die op zoek zijn naar een betere en duurdere (koop)woning, maar die om uiteenlopende redenen (gehechtheid aan de plek, sociale contacten, kinderen in de schoolgaande leeftijd, et cetera) het stadsdeel of tenminste de Westelijke Tuinsteden niet willen verlaten. Deze mensen krijgen met de huidige voorraad eenvoudig geen kans. Het gevolg is dat de doorstroming stagneert en er te weinig goedkope woningen vrij komen voor mensen met een laag inkomen, voor wie deze woningen bestemd zijn.

6.2.2 Uitgangspunten voor nieuwbouw in het plangebied / Volgens de berekening van het programma op grond van de stedenbouwkundige randvoorwaarden kunnen in het plangebied maximaal 1232 en minimaal 1145 nieuwe woningen worden gebouwd. Na aftrek van de 225 bestaande sociale huurwoningen en de 142 wooneenheden voor ouderen in de Riekerhof die op termijn worden gesloopt, kunnen dus ten hoogste 865 woningen aan de voorraad worden toegevoegd. Het maximale woningbouwprogramma ligt slechts een fractie lager dan het programma waarop de Nota van Uitgangspunten mikte. Maar de Nota rekende nog twee woonlocaties ten westen van het station ter grootte van ruim drie hectare tot het plangebied. Gecorrigeerd voor de verkleining van het plangebied komt het aantal woningen ruim uit boven het in de Nota van uitgangspunten gestelde aanvaardbare minimum. Bovendien bevat het programma aanzienlijk meer kantoren dan beoogd in de Nota van Uitgangspunten. Voor het te realiseren woningbouwprogramma in het plangebied gelden uitgangspunten, die hierna worden toegelicht.

Meer differentiatie / Er zal een groter scala aan woningtypen moeten worden aangeboden, dan nu in het plangebied en daarbuiten in het stadsdeel in de directe omgeving het geval is. Woningtypen, die geschikt zijn voor verschillende huishoudens en leefwijzen en die verschillende wijzen van bewoning mogelijk maken. Er is behoefte aan sterke differentiatie van de woninggrootte: van kleine woningen met rond de 70 m² gebruiksoppervlak (gbo), hetgeen overeenkomt met ongeveer 90 m² bruto vloeroppervlak (bvo) tot royale woningen met een vloeroppervlak van 130 tot 140 m² gbo (170 tot 160 m² bvo), zoals 'penthouses' op de bovenste woonlagen. Behalve uit goedkopere huurwoningen zal het merendeel van het programma moeten bestaan uit koopwoningen in verschillende prijsklassen.

In nieuwbouwplannen voor gestapelde woningbouw is het portiek met lift thans het meest gang-

bare ontsluitingstype. In het woningbouwprogramma voor het plangebied moet hierin meer variatie worden gebracht. Voor een deel is dit mogelijk door woningen zoveel mogelijk een eigen voordeur aan de straat of aan het binnenterrein te geven. Daarnaast kan op daartoe geschikte plaatsen gekozen worden voor een galerij- of corridorontsluiting. In het ontwerp dient wel bijzondere aandacht besteed te worden aan het beheer van deze verkeersruimten.

Kansen voor stedelijk wonen in hoge dichtheid / Uit taxatie van de marktpositie van het plangebied en van het afzetrisico van koopwoningen blijkt, dat het gebied binnen de Westelijke Tuinsteden de meest gunstige perspectieven heeft om koopappartementen in hoge dichtheden te ontwikkelen. De Stuurgroep Woningbouw adviseert in haar advies over de afzet van koopwoningen uit te gaan van koopprijzen, die kunnen variëren van f3750,- tot f5250,- per m². De uitstekende bereikbaarheid van het gebied met het openbaar vervoer en de auto draagt in belangrijke mate bij aan de gunstige vooruitzichten. Het gaat dan wel om gestapelde woningen of appartementen opgenomen in wandbebouwing of om stadsvilla's in het groen (in de Nota van Uitgangspunten aangeduid als woonmilieus 1 en 3). Eengezinswoningen met een tuin in laagbouw, de categorie woningen waarvan het krioelt op de meeste vinex-locaties, worden sterk afgeraden. Deze zouden afbreuk doen aan de stedelijke uitstraling van het gebied. Werkwoningen (d.w.z. ruime woningen met een zodanige indeling dat een van de kamers geschikt is om als zelfstandige werkkamer te gebruiken) kunnen wel bijdragen aan het stedelijke gehalte van het woongebied. Het is bovendien een middel, waarmee woningen dicht bij de straat kunnen worden gebracht, daar waar dat met woonfuncties niet mogelijk is. Met het oog op bevordering van de sociale veiligheid is dit een belangrijke optie.

Betere spreiding en menging / Een grotere spreiding van de woningen over het gehele plangebied kan ook bijdragen aan de leefbaarheid en veiligheid op straat. De bestaande woningvoorraad is uitsluitend tussen de Lelylaan en de Jongkindstraat te vinden. In de rest van het gebied wordt niet gewoond. In het RPvE daarentegen zijn overal langs de doorgaande wegen in het gebied woningen in de programma's van de deelgebieden opgenomen.

Kwaliteit van de woning en de woonomgeving / Om het gewenste hoogwaardige en stedelijke woonmilieu te realiseren dient speciale aandacht te worden besteed aan de architectonische kwaliteit. Hiervoor zijn nauwelijks algemene richtlijnen te geven. Veel zal afhangen van de keuze van de architect en de procedures die in een later stadium tot een goede keuze moeten leiden. Er zijn echter een aantal programmaonderdelen, waaraan speciale aandacht moet worden geschonken, wil de gewenste woonkwaliteit ook daadwerkelijk worden gehaald. Van groot

belang zijn de entrees van de woningen aan de straat. Gemeenschappelijke entrees dienen goed zichtbaar en duidelijk herkenbaar te zijn vanaf de openbare weg. De hal en de verkeersruimte moet royaal zijn gedimensioneerd en zorgvuldig gedetailleerd. Waar mogelijk moet de hal binnendoor vanuit de parkeergarage en indien mogelijk fietsenbergingen bereikt kunnen worden. Als compensatie voor het wonen in hoge dichtheid moet speciale aandacht besteed worden aan de kwaliteit van de buitenruimte bij de woning: ruime dakterrassen, parkeerdaken die eventueel als groene daktuinen kunnen worden uitgevoerd, royale balkons die met simpele ingrepen in (zonnige) serres kunnen worden veranderd, enz. De woning moet verschillende wijzen van bewoning mogelijk maken. De woning dient daarvoor over voldoende flexibiliteit te beschikken. De indeling van de plattegrond en de inrichting van de woning moeten kunnen worden aangepast aan veranderende omstandigheden, als gezinsuitbreiding of invaliditeit. Werkwoningen moeten ook bruikbaar zijn als grote woning en omgekeerd. Alle woningen dienen te voldoen aan het politiekeurmerk en aan de Richtlijnen Woningbouw Amsterdam (SWD). Ten slotte is het van belang dat, waar het enigszins mogelijk is, de woningen direct aan de straat grenzen. Het komt zowel de veiligheid op straat als de kwaliteit van de woningen en de buitenruimte ten goede. Het beheer van buitenruimte en de veiligheid op straat vragen tegenwoordig om een helder onderscheid tussen privé en openbaar gebied.

6.2.3 - Doelgroepen / Het gedifferentieerde programma richt zich op uiteenlopende doelgroepen die op verschillende wijzen in bewonerscategorieën kunnen worden verdeeld. De overeenkomst tussen alle doelgroepen is hun keuze voor de hoogstedelijke woonmilieus die in het plangebied gerealiseerd worden.

Huurders en kopers / De mogelijkheid om een woning te kopen wordt aanzienlijk vergroot, doordat het merendeel van de woningen in de koopsector gerealiseerd wordt. Het is niet ondenkbaar dat een deel van de woningen tot stand komt via particulier opdrachtgeverschap. Daarbij moet niet gedacht worden aan de uitgifte van losse kavels, maar aan toekomstige bewoners die zich verenigen en collectief opdrachtgever zijn voor ontwerp en bouw van een complex woningen. Ook de keuzemogelijkheid voor degenen die willen huren wordt groter, door differentiatie in het aanbod van huurwoningen.

Stadsvernieuwingskandidaten en andere woningzoekenden / In eerste instantie zullen alle sociale huurwoningen nodig zijn voor de herhuisvesting van de huishoudens die vanwege stedelijke vernieuwingsprojecten in het stadsdeel en de rest van de Westelijke Tuinsteden hun woning moeten verlaten. In latere instantie zullen deze woningen via de reguliere kanalen worden aangeboden aan starters en doorstromers op de woningmarkt. Van de koopwoningen

zal een kleiner deel nodig zijn voor herhuisvesting. In deze sector is dus van het begin ruimte voor huishoudens uit de buurt of het stadsdeel, die op zoek zijn naar een koopwoning en voor instroom van koopkrachtige huishoudens van buiten het stadsdeel.

Klein en groot / Er wordt gebouwd voor één- en tweepersoonshuishoudens en voor gezinnen. De grote woningen zullen aanzienlijk groter zijn dan de oude vijfkamerwoningen in het stadsdeel, dus zullen ook grote gezinnen beter bediend worden.

Jong en oud / Alle woningen worden gebouwd volgens de normen van Woonkeur en zijn daarmee geschikt voor bewoning door senioren. Dat wil echter niet zeggen dat al deze woningen voor senioren worden gereserveerd. Slechts een deel van deze woningen wordt specifiek voor deze doelgroep gebouwd, bijvoorbeeld in de vorm van zogenaamde 'wibo's', dat wil zeggen 'woningen in een beschermde omgeving'.

Hogere en lagere inkomens / Een deel van de woningen wordt gebouwd in de sociale huursector en zal dus bereikbaar zijn voor de primaire doelgroep. Een deel zal bestaan uit dure koopwoningen. En ook in categorieën die daartussen liggen worden woningen gerealiseerd. De goedkoopste woningen zijn echter te vinden in de bestaande voorraad, buiten het plangebied.

Meer en minder valide / Een deel van de nieuwbouwwoningen zal geschikt zijn voor bewoning door minder validen en zal voldoen aan de richtlijnen 'huizen voor rolstoelgebruikers'. Alle woningen zullen voldoen aan de normen van het Woonkeur label en zijn daarmee toegankelijk voor rolstoelgebruikers.

6.2.4 - Gewenste woningdifferentiatie / Volgens de doelstellingen in de Nota Stedelijke Vernieuwing Amsterdam zullen voor het plangebied de volgende verhoudingen worden aangehouden. Het woningbouwprogramma zal voor 70% uit woningen in de marktsector en voor 30% in de sociale huursector bestaan. De helft van de koopwoningen wordt gebouwd in de dure categorie (woningen duurder dan f500.000,- volgens prijspeil juli 2000) De andere helft wordt gebouwd in het middensegment, bestemd voor huishoudens met een middeninkomen (tussen een en twee maal modaal, kooprijzen onder de f500.000,- volgens prijspeil juli 2000) Binnen het middensegment kan nog een nader onderscheid worden gemaakt. Om mensen met een inkomen tot anderhalf maal modaal een kans te geven op de woningmarkt zal een belangrijk deel van de woningen in de categorie tot f380.000,- worden aangeboden. De nieuwbouw-

productie wordt dus globaal als volgt over de financieringscategorieën verdeeld: 30% sociale huur; 35% middensegment koop (f300.000,- tot f500.000,- prijspeil 1-1-2000) en 35% dure koop (f500.000,- tot f700.000,- prijspeil 1-1-2000)

Kameraantal / Zowel in de huur- als in de koopsector wordt de volgende verdeling naar kamertal gehanteerd:

Tweekamerwoningen dienen te worden vermeden; kleine woningen worden binnen het stadsdeel meer dan voldoende aangeboden. Voor het overige is de verdeling als volgt:

- 30% driekamerwoningen;
- 40-50% vierkamerwoningen;
- 20-30% woningen met vijf kamers of meer (het gaat hier om grote woningen van minimaal 105 m² gbo en niet om kleine vijfkamerwoningen, waarvan er voldoende in het stadsdeel aanwezig zijn).

Te realiseren woonmilieus / Eengezinswoningen in laagbouw passen niet binnen het gewenste stedelijke milieu. Bovendien heeft dit woningtype naar verwachting een ongunstig effect op de afzetbaarheid en prijsvorming van gestapelde woningen. Woningen op de begane grond dienen bij voorkeur wel in directe relatie te staan met de buitenruimte (eigen voordeur, uitloop naar tuin of terras)

Per financieringscategorie zal het aantal kamers en de differentiatie in woonmilieus zo evenredig mogelijk moeten worden verdeeld. Voor de woninggrootte gelden de volgende marges:

- gestapelde woningen met lift: 80 – 110 m² gbo;
- gestapelde woningen met lift in een groene omgeving: 100 – 130 m² gbo;
- penthouses: circa 130 m² gbo.

Twee categorieën woningen verdienen aparte vermelding:

- Maximaal achttien huurwoningen (5% van het totale aantal huurwoningen) worden uitgevoerd als woning voor minder validen (mivawoningen). Deze woningen zijn minimaal 95 m² gbo groot;
- Er wordt gestreefd naar de ontwikkeling van minimaal 50 werkwoningen.

6.2.5 Het woningbouwprogramma per deelgebied / In vier van de acht deelgebieden is plaats ingeruimd voor woningbouw. De beschrijving die volgt geeft een indicatie van de woonmilieus die we hier zouden kunnen aantreffen.

Stationstorens / Gezien het beperkte woningaantal (maximaal 144 woningen ofwel 18000 m² gbo) ligt het niet zo voor de hand om huur- en koopwoningen te mengen. Het is wel raadzaam om het programma samen te stellen uit grotere en kleinere woningen. Het vergroot de mogelijkheden om zelfs de woningen langs de noordgevel van de zon te laten profiteren. De woningen in het toekomstige complex dienen te beschikken over een zelfstandige entree en hal, aangezien een combinatie met andere toegangen problemen kan oproepen met het beheer en afbreuk doet aan de uitstraling.

De Vier Poorten / Het meest stedelijke gebouwencomplex in het plangebied met een grote mate van functiemenging nodigt uit tot het onderbrengen van een gevarieerd woningbouwprogramma: huur- en koopwoningen in verschillende prijklassen, grote en kleine woningen, woningen voor gezinnen, tweeverdieners en senioren. Het gaat in totaal om 296 woningen met een gezamenlijk vloeroppervlak van 37000 m² gbo. De binnenhoven zijn veilige speelplekken voor kinderen, geschikt om grote woningen bestaande uit twee of drie woonlagen met een eigen toegang aan te laten grenzen. Vanwege de ongunstige ligging zal het niet eenvoudig zijn om in het onderste gedeelte van de bebouwing langs de Lelylaan woningen op te nemen, maar uitgesloten is het allerminst. In de fase van de opstelling van het Stedenbouwkundig programma van eisen (SpvE) zal nader onderzoek worden gedaan naar de geschiktheid van de onderste bouwlagen voor bijzondere woningtypen als werkwoningen en atelierwoningen.

Langs de andere drie randen van het gebied kunnen werkwoningen zich eenvoudig voegen tussen de bedrijfsruimten. De bovenste woonlagen lenen zich goed voor royale 'penthouses' of 'lofts' met ruime dakterrassen.

De Kam / Het programma van dit deelgebied bestaat uitsluitend uit woningbouw. Er is plaats voor 396 woningen, hetgeen overeenkomt met 49500 m² gbo. De gemeenschappelijke tuinen bieden verschillende gebruiksmogelijkheden. Men kan denken aan kijkgroen waardoorheen als in een hofje de omliggende ouderenwoningen worden ontsloten. Er kan ook juist gekozen worden voor speelgroen en gezinswoningen. Eventueel zou een deel van de tuinen kunnen worden ingericht als privé-tuinen voor de woningen op de begane grond. Elke tuin kan zelfs een andere bestemming krijgen, zolang het woningbouwprogramma maar bestaat uit een mix van sociale huurwoningen en koopwoningen. De sociale huurwoningen liggen hoofdzakelijk langs de Johan Jongkindstraat.

Het Andreas-ensemble / Dit deelgebied ligt wat verder verwijderd van het station, maar dichterbij het Rembrandtpark, het centrum van de stad en het Vondelpark en kan profiteren van zijn goede ligging pal naast de verkeersknooppunt met de ringweg A10. Een deel van de woningen heeft uitzicht op het park of op de Westlandgracht. In het gebied komt een aantal voorzieningen. Al deze kwaliteiten maken het gebied tot een aantrekkelijke woonlocatie voor uiteenlopende doelgroepen. Een veelzijdig woningbouwprogramma moet hiervoor de mogelijkheden bieden.

Het rustige middengebied is geschikt als speelterrein voor kinderen. Dit is de meest voor de hand liggende plek voor grote woningen met eigen toegangen. Langs de Lelylaan en de verlengde Schipluidenlaan is plaats voor werkwoningen. De toren leent zich voor ouderenwoningen met voorzieningen op de begane grond.

In het geval van sloop van het hoofdgebouw van het ziekenhuis kunnen er 396 woningen (ofwel 49.500 m² gbo) worden gebouwd. Bij behoud is er in totaal plaats voor 309 woningen (gelijk met 39.000 m² gbo), waarvan 65 in het hoofdgebouw kunnen worden ondergebracht.

6.2.6 Herhuisvesting en sociaal plan / In de plannen die hier worden gepresenteerd wordt verondersteld dat de 220 huurwoningen aan de Johan Jongkindstraat te zijner tijd zullen worden gesloopt. De woningen zijn eigendom van woningbouwvereniging Patrimonium, die zich inmiddels samen met andere woningbouwverenigingen in Nieuw West heeft verenigd in het consortium 'Far West'. De huurwoningen zullen volgens de plannen plaats maken voor nieuwbouw van het Regionale Opleidingscentrum van Amsterdam (ROCA), de verlengde Jan Tooropstraat en een deel van het nieuwe woningbouwcomplex in deelgebied de Kam. Voordat hiertoe besloten wordt, dienen de rechten van de zittende bewoners echter te zijn gewaarborgd. Dat wil zeggen, dat de bewoners die willen verhuizen naar een huurwoning in het stadsdeel of elders in aanmerking komen voor een stedelijke vernieuwingsurgentie, dat bewoners die willen doorschuiven naar een koopwoning daarvoor voldoende kansen krijgen en dat er een regeling wordt getroffen voor een redelijke verhuiskostenvergoeding.

Momenteel wordt er door de consortia, de stadsdelen, bureau Parkstad en vertegenwoordigers van bewoners samengewerkt aan de totstandkoming van een basis sociaal plan voor alle stedelijke vernieuwingsprojecten in de Westelijke Tuinsteden. Na vaststelling zal dit basis sociaal plan jaarlijks geëvalueerd en zondig verbeterd en aangevuld worden.

6.3 - Het sociale programma / Op en rond deze nieuwe woonlocaties moeten de benodigde voorzieningen worden gerealiseerd, zoals voldoende speelplekken, kinderopvang en sportvoorzieningen. Gezien de beperkte omvang van het plangebied zullen de bewoners voor de meeste voorzieningen zijn aangewezen op het aanbod in de omliggende buurten. Scholen voor basisonderwijs en voortgezet onderwijs zijn evenmin als een winkelcentrum voorzien in het

plangebied. Desondanks rechtvaardigt een aantal voorzieningen speciale aandacht.

Een regionale onderwijsinstelling in een multifunctioneel gebouw /

Tussen de uiteenlopende scholen in het plangebied bevindt zich een vestiging van het Regionaal Opleidingscentrum Amsterdam (ROCA), tijdelijk gevestigd in de Zeevaartschool aan de Schipluidenlaan. Het is de enige onderwijsinstelling, die niet uit het gebied vertrekt. Integendeel zelfs, er zijn plannen voor de vestiging van een drie keer zo grote school voor ongeveer 6000 leerlingen vlakbij station Lelylaan in voorbereiding. Het nieuwe schoolgebouw moet minimaal zijn berekend op het verblijf van 2500 leerlingen tijdens de piekuren. Het deelgebied naast de spoordijk tegenover het stationsplein lijkt als bouwlocatie de meest aangewezen plek. Het ROCA is een MBO-onderwijsinstelling, die opleidt tot verschillende beroepen (techniek, handel, administratie, bewaking, enz.), maar ook basiseducatie aanbiedt voor volwassenen. De komst van het opleidingscentrum kan van grote betekenis zijn voor het gehele stadsdeel. De school heeft aangekondigd zijn deuren open te zetten voor initiatieven van buitenaf. Het gebouw zou voorzieningen kunnen aantrekken die van belang zijn voor de omliggende buurten. De gedachten gaan bijvoorbeeld in de richting van een internetcafé, gezamenlijk gebruik van sportfaciliteiten, en kinderopvang. Er zou misschien een ontmoetingscentrum in kunnen worden ondergebracht voor Turkse en Marokkaanse vrouwen. Zo kan worden geprofiteerd van de basiseducatie, die de school verzorgt en kunnen omgekeerd vrouwen, die het onderwijs volgen makkelijker met elkaar in contact komen. De school kan een rol spelen als schakel tussen werkzoekenden en werkgevers.

Het ROCA biedt kortom kansen door slimme combinatie van activiteiten het sociale en maatschappelijke leven in de buurt gunstig te beïnvloeden.

De Riekerhof nieuwe stijl / Het woonzorgcentrum aan de Johan Jongkindstraat zal plaats maken voor nieuwbouw van woningen in deelgebied de Kam. Het is niet zozeer de vraag of en waar de Riekerhof terugkeert in het plangebied, maar vooral in welke vorm. De denkbeelden over verzorging van senioren zijn ingrijpend veranderd. Een groot tehuis waar senioren bij elkaar wonen wordt niet meer zo op prijs gesteld. Ouderen kunnen en willen tegenwoordig zo lang mogelijk zelfstandig wonen. Het verzorgingstehuis nieuwe stijl bestaat uit een compacte vestiging met centrale voorzieningen en een beperkt aantal bedden, van waaruit de senioren die in de directe omgeving wonen in speciaal voor hen geschikte woningen worden bediend. Een dergelijk zorgcentrum zou kunnen opereren als een wijksteunpunt in combinatie met (para)medische voorzieningen en als uitvalsbasis voor personeel en kunnen beschikken over faciliteiten voor tijdelijke opname en dagbehandeling en een restaurant. Deze decentrale vorm maakt het mogelijk om de Riekerhof in het plangebied onder te brengen. In het woningbouwprogramma is een aantal woningen voor ouderen gereserveerd. In het vervolg, bij de ontwikkeling van stedenbouwkundige programma's van eisen, zou ook rekening gehouden kunnen worden met woningen voor woongroepen.

Kinderopvang / Niet alleen het grote aantal nieuwe woningen, maar ook de verwachte kantoren en bedrijven in het plangebied maakt voldoende kinderopvang noodzakelijk. Het stadsdeel streeft naar verbreding en verruiming van het aanbod voor kinderopvang door verschillende marktpartijen te stimuleren in te schrijven op nieuw te realiseren locaties voor de opvang van kinderen. Voor de vestiging van commerciële kinderopvang zijn de deelgebieden ROCA en Andreasensemble geschikt (zie paragraaf 6.4). De precieze omvang van de gesubsidieerde instellingen is nu nog niet vast te stellen. Geschat wordt dat voor de opvang voor de hele dag (hdo) en voor naschoolse opvang (nso) ieder vier groepen nodig zijn. Dat komt dus neer op een voldoende ruimte voor de opvang van in totaal acht groepen, vier groepen van gemiddeld 12 kinderen (hdo) en vier groepen van gemiddeld 20 kinderen (nso). De totale ruimtebehoefte bedraagt voor 'hele dag opvang' derhalve ongeveer 240 m² bvo en voor 'naschoolse opvang' 400m² bvo. De huidige kinderopvang van stichting UK, blijft ook in de toekomst in het gebied gevestigd.

Kerk, moskee of tempel / Met de groei van het aantal nationaliteiten is ook het aantal religies sterk toegenomen. Meerdere geloofsgemeenschappen zijn op zoek naar een plek voor een onderkomen, waar zij hun godsdienst kunnen belijden. Bij het stadsdeel zijn verschillende aanvragen ingediend voor de vestiging van een gebedsruimte in het plangebied. Misschien dat hiervoor de locatie van de Vier Poorten in aanmerking komt.

6.4 - Het economisch programma / Het plangebied Lelylaan is door het Bestuurlijk Overlegorgaan Parkstad en in het vigerende structuurplan aangewezen als perifeer centrummilieu. Dit impliceert, dat bij de vernieuwing en verdichting van het gebied veel aandacht zal moeten worden geschonken aan stimulering van hoogwaardige economische functies in het gebied. Het plangebied is, als we de indeling uit van het ABC-locatiebeleid volgen, een B-locatie. Dat wil zeggen, dat het is aangewezen voor de vestiging van dienstverlenende bedrijven en kantoorfuncties. De waardering als B-locatie dankt het plangebied aan haar gunstige ligging pal naast de ringweg A10 en grenzend aan spoorlijn en ringlijn. De economische potenties van het gebied worden lager aangeslagen dan de potenties van een toplocatie als Amsterdam-zuid/WTC (A-locatie). Wel kunnen ze, met de versterking van de positie van het station Lelylaan in het spoorwegennet in het verschiet, in de toekomst nog in belang toenemen.

6.4.1 - Uitgangspunten van het vestigingsbeleid / Grofweg kunnen we de economische bedrijvigheid, die in aanmerking komt voor vestiging in het plangebied verdelen in vier groepen, te weten: zakelijke en financiële dienstverlening, kleinschalige bedrijvigheid, detailhandel en horeca, en commerciële voorzieningen.

Zakelijke en financiële dienstverlening / Gezien zijn uitstekende bereikbaarheid en ligging, is het zonneklaar dat het plangebied rond de Lelylaan en vooral langs de A10, grote kans heeft om bedrijven van dit type aan te trekken. De voorgestelde concentratie van torens op de hoekpunten van de kruising van de A10 met de Lelylaan buiten de potentie van het gebied als eersteklas zichtlocatie ten volle uit. De Queens Towers zorgen nu al voor een beeldmerk, dat zich van verre aankondigt.

Uit het meest recente Programma Ruimtelijke Investerings (PRI 2000) en het afzetadvies van het makelaarskantoor Boer Hartogh Hooft voor Nieuw West blijkt, dat er op stedelijke en regionale schaal flink wat kantoorlocaties worden ontwikkeld in de komende jaren. In de directe omgeving van het plangebied Lelylaan zijn er twee locaties die voor concurrentie kunnen zorgen. Op het Koningin Wilhelminaplein staat voor de komende vijf jaar de ontwikkeling van een kantorenvoorraad van circa 60.000 m² bvo op het programma. Deze naburige locatie vist naar alle waarschijnlijkheid in dezelfde vijver van representatieve kantoren in de sector zakelijke en financiële dienstverlening. Gelijktijdig met de ontwikkeling van kantoren in het plangebied wordt in de Delflandpleinbuurt rekening gehouden met de ontwikkeling van kantoorruimte tussen de 20.000 en 40.000 m² bvo. Ook deze locatie beweegt zich voor een deel op dezelfde markt. Een derde ontwikkelingslocatie ligt in het gebied Riekerpolder, maar deze moet het van een andere doelgroep hebben, namelijk aan Schiphol gebonden bedrijvigheid.

Van het gebied rond de Zuidas heeft de locatie Lelylaan weinig concurrentie te duchten, aangezien deze toplocatie geheel anders in de markt is gepositioneerd. Hier wordt de grond rijp gemaakt voor de ontvangst van hoofdkantoren van grote internationale bedrijven. Het huurprijverschil is er ook naar. Langs de Zuidas liggen de huurprijzen nu al rond de f800,- per m², terwijl voor het plangebied wordt gerekend met huren van net boven de f400,- per m². (prijspeil juli 2000) Dit is een huurbedrag, dat acceptabel is voor de ontwikkeling van zowel kleinschalige als grootschalige kantoorunits bedoeld voor representatieve kantoren in de sector zakelijke en financiële dienstverlening boven in het middensegment. Het zijn vierkante meterprijzen, die nu gevraagd worden voor kantoorunits op de locatie van het KW-plein.

Uit de marktonderzoeken van Boer Hartogh Hooft en Versteeghe (2000) blijkt, dat gedurende de komende tien jaar grote kantoorunits in deze sector ontwikkeld kunnen worden met een gezamenlijk vloeroppervlakte die de 50.000 m² ruim overtreft (bovenop de bijna 40.000 m² van Queens Towers en Trivium).

Kleinschalige bedrijvigheid / De bedrijvigheid, die onder deze vlag is geschaard, komt gedeeltelijk overeen met de bedrijven in bovengenoemde sector. Want de categorie representatieve kantoren in de zakelijke dienstverlening komt hier ook voor, alleen met het verschil dat het aantal werknemers gering is (maximaal 9 a 10) en de bedrijfsruimte kleiner dan 500 m². Aan de andere kant is het assortiment bedrijven en kantoren, dat onder deze definitie wordt begrepen veel ruimer. Kleinschalige ICT-bedrijven, reclamebureaus, (grafische) ontwerp bureaus, dienstverleners horen er ook toe. Uit onderzoek van Kolpron Consultants (2000) naar de bereidheid van ontwikkelaars om kleinschalige bedrijfsruimte te ontwikkelen in het stadsdeel Slotervaart / Overtoomse Veld blijkt dat er grote vraag is naar ruimte voor kleine kantoren en bedrijfsverzamelgebouwen.

Onder restricties is er ook plaats voor ambachtelijke bedrijven in het plangebied, zolang het maar niet gaat om productiebedrijven. Er bestaat ook een duidelijke vraag naar woon-werkunits en werkwoningen. Deze bijzondere categorie bedrijfsruimten kan bovendien de sociale veiligheid en de levendigheid in de buurt verhogen. Aan daglichttoetreding en geluidsisolatie worden bij werkwoningen minder hoge eisen gesteld, waardoor ze eerder op de begane grond gevestigd kunnen worden dan reguliere woningen.

Detailhandel en horeca, hotels inbegrepen / De gezamenlijke strategie van de stadsdelen in Nieuw West is erop gericht de detailhandel deels te concentreren in een nieuw stedelijk hoofdwinkelcentrum op het Osdorpplein (onder het motto 'een kloppend hart'), deels de structuur van de bestaande winkelpleinen te versterken. Daarbuiten is de vestiging van detailhandel slechts spaarzaam en bij hoge uitzondering toegestaan.

Station Lelylaan is zo'n uitzondering. Uitsluitend winkels, cafés en cafetaria's die zich richten op reizigers en passanten die gemak, snelle service en kwaliteit op prijs stellen, worden hier geaccepteerd. Het stadsdeel heeft in een eerder stadium besloten om af te zien van een nieuw winkelplein bij het station, omdat dit ten koste zou gaan van de fijnmazige en gelijkmatig verspreide voorzieningenstructuur in rondom liggende buurten.

Verspreiding van horeca in woonwijken buiten de winkelpleinen wordt in het vigerende beleid onwenselijk geacht vanwege de overlast, die horecavestigingen kunnen veroorzaken. De vestiging van hotels wordt, gezien de enorme behoefte in Amsterdam (zie Hotelnota Amsterdam, 1999), toegejuicht.

Perifere detailhandel (solitaire megastores als bouwmarkten, meubelcentra, en dergelijke) wordt uitdrukkelijk uit het plangebied geweerd.

Commerciële voorzieningen / In het stadsdeel als geheel en ook in de directe omgeving van station Lelylaan is de onderwijssector sterk vertegenwoordigd. De bouw van de nieuwe school voor het ROCA, die onderkomen zal verschaffen aan naar schatting 6000 leerlingen en cursisten, versterkt de positie en de betekenis van deze sector nog verder. Bepaalde vormen van commerciële dienstverlening en vrijetijdsbesteding, die aan het onderwijs zijn gelieerd, kunnen erdoor worden aangetrokken. Het aangrenzende station is bovendien een vestigingsfactor van formaat. De combinatie van station en beroepsopleiding biedt aanknopingspunten voor een succesvolle ontwikkeling van commerciële initiatieven als sport- en fitnessfaciliteiten, uitzendbureaus, internetcafés, et cetera. Ook het deelgebied de Vier Poorten biedt hiervoor mogelijkheden.

Ten behoeve van de nieuwe bewoners in het plangebied zal in ieder geval ruimte moeten worden gereserveerd voor commerciële kinderopvang. Hieraan bestaat in het stadsdeel een groot tekort. De medische sector is meer dan gemiddeld vertegenwoordigd in het stadsdeel. Uit een verkennend onderzoek van het stadsdeel naar de mogelijkheden voor economisch interessante initiatieven en vormen van samenwerking met de aanwezige ziekenhuizen in het stadsdeel, zijn tot nu toe geen concrete initiatieven voortgekomen. De aanwezige algemene en specialistische ziekenhuizen ontwikkelen deze initiatieven liever op hun eigen terrein buiten het plangebied.

6.4.2 - Het economische programma per deelgebied /

Bovenstaande overwegingen hebben mede geleid tot een specifieke toedeling van bedrijvigheid naar zeven deelgebieden. Het deelgebied de 'Kam' wordt uitsluitend voor woningbouw bestemd. Bij de uitwerking van de plannen langs de Jongkindstraat zal gezocht worden naar mogelijkheden om op de begane grond enkele werkwoningen of woningen met een praktijk aan huis onder te brengen.

ROCA / Het gebouwencomplex voor de beroepsopleidingen, dat in aanmerking komt voor deze locatie, kan ook ruimte bieden aan deels commerciële voorzieningen, gericht op vrijetijdsbesteding en arbeidsbemiddeling. Het ROCA is welwillend tegenover het idee om dergelijke commerciële voorzieningen in het bouwprogramma op te nemen. De precieze omvang van het programma is moeilijk vast te stellen. Vooralsnog wordt uitgegaan van 1500 m² bvo.

Stationstorens / Vanwege hun ligging aan het stationsplein zijn horecavestigingen en kleine winkels op de begane grond van deze torens zeer welkom. Het zijn nuttige voorzieningen waarvan passanten en reizigers kunnen profiteren en die tevens de levendigheid en de sociale veiligheid in de omgeving van het station ten goede komen. Hierbij wordt de voorkeur gegeven aan opdeling in kleine units, wat de vestiging van een grote supermarkt onmogelijk maakt. Ook voor commerciële voorzieningen met een baliefunctie is de ruimte op de begane grond heel geschikt. Te denken valt aan makelaars, uitzendbureaus of particuliere crèches. Op de begane grond is in totaal 2000 m² bvo beschikbaar. Hiervan is maximaal 700 m² bvo bestemd voor winkels en horeca. De overige 1300 m² wordt vrijgehouden voor commerciële voorzieningen.

Het deelgebied is een goede kandidaat voor de vestiging van een hotel (circa 6000 m² bruto vloeroppervlak hetgeen overeenkomt met ongeveer 120 bedden) In dat geval zal een deel van de begane grond worden bestemd voor hal en lobby van het hotel en wellicht een restaurant.

De Vier Poorten / In dit deelgebied is maar liefst 60000 m² bvo gereserveerd voor kleinschalige kantoren, vooral in de zakelijke en financiële dienstverlening. Naar verwachting wordt dit deelgebied pas opgeleverd na 2010. Het programma komt ongeveer overeen met de verwachte marktvraag (zie voor de prognoses o.a. het laatste afzetadvies van Boer Hartogh Hooft en Versteeghe uit november 2000). Bovendien is de 'Vier Poorten' vanwege zijn uit verschillende functies samengestelde karakter niet het type gebouw, waaraan grootschalige kantoren een 'corporate identity' kunnen ontleen. Eventuele omzetting in woningen is geen sinecure. De bouwvolumes, die zijn bestemd voor kleinschalige kantoren, zijn hiervoor slechts met heel veel moeite en met concessies aan de kwaliteit geschikt te maken. Kortom, de risico's die aan de ontwikkeling van dit complexe gebouwenensemble kleven, vragen om speciale aandacht bij de uitwerking van het ontwerpconcept in latere stadia (om te beginnen bij het hierop volgende SpvE). Het komt er op aan een structuur te verzinnen met voldoende flexibiliteit om eventueel andere functies, die passen bij het hoogwaardige stedelijke karakter van het plangebied, te kunnen opnemen.

De bebouwing is op de begane grond bij voorkeur bestemd voor functies (voorzieningen en werkkruimtes) die publiek aantrekken. Langs de Lelylaan zijn ook bedrijven met etalages of showrooms op hun plaats. Langs de andere zijden en met name langs de Schipluidenlaan zijn de bedrijfsruimtes het meest kleinschalig. In totaal is op de begane grond 8000 m² bvo beschikbaar voor deze functies.

Trivium 2 / Dit kantoorgebouw wordt in zijn geheel ontwikkeld ten behoeve van bij voorkeur een of hooguit twee ondernemingen in de sector zakelijke en financiële verlening. Zijn ligging maakt het toekomstige gebouw uitermate geschikt om te dienen als 'flex-kantoor'. Het vloeroppervlak is bescheiden: 7500 m² bvo.

De Nachtwachtorens / Ervan uitgaande dat het aanwezige hotel verhuist, is deze zichtlocatie bij uitstek geschikt voor de vestiging van middelgrote hoogwaardige kantoren. Opnieuw moeten we de kandidaten zoeken in de zakelijke en financiële dienstverlening in de top van het middensegment. Het vloeroppervlak bedraagt ongeveer 33000 m² bvo.

De Rembrandtparktoeren / Behalve voor kantoorbedrijven wordt voor dit deelgebied ook rekening gehouden met de vestiging van een hotel. Indien zich hiervoor een gegadigde meldt, schiet er nog slechts ruimte over voor één kantoorvestiging. In totaal is hier 15000 m² bedrijfsvloeroppervlakte beschikbaar.

Het Andreas-ensemble / Wanneer het hoofdgebouw van het ziekenhuis wordt gehandhaafd komt maximaal 17000 m² bvo beschikbaar als onderkomen voor kleinschalige bedrijvigheid zowel in het goedkopere als het duurdere segment. De bedrijfsruimten met huurprijzen die zullen variëren van 100,- tot 200,- per m² (prijspeil juli 2000) zijn heel geschikt voor jonge ondernemers, die een eigen bedrijfje beginnen, ambachtelijke bedrijvigheid die geen hinder veroorzaakt, kunstenaars en nieuwe internetbedrijven. Daarnaast zal bedrijfsruimte gereserveerd worden voor bedrijven uit een hoogwaardiger segment, die meer huur kunnen betalen en goed in de nabijheid van startende en creatieve bedrijven gedijen. Ook culturele instellingen vinden hier, dankzij de clustering van verwante bedrijvigheid, een goede voedingsbodem. Omdat bij dergelijke bedrijven vaak 's avonds wordt gewerkt en kantines en andere faciliteiten ontbreken wordt veel gebruik gemaakt van buurtvoorzieningen. Dit draagt bij aan de levendigheid van de wijk.

Indien het hoofdgebouw wordt gesloopt, beslaat het programma voor bedrijfsruimte een oppervlak van 5500 m² bvo op de begane grond langs de vier straatzijden van het gebouwenensemble. De locatie is heel geschikt voor het onderbrengen van werkwoningen. Speciaal langs de Lelylaan, waar ze een bijdrage kunnen leveren aan de sociale veiligheid.

6.4.3 - Werkgelegenheid en wijk economie / Het ruimtelijk programma voor kantoren en andere bedrijvigheid in het plangebied Lelylaan schept veel werkgelegenheid voor de stad Amsterdam. Uit cijfers van het Amsterdamse onderzoeksbureau O&S blijkt dat in 1999 73 % van de Amsterdamse beroepsbevolking in de eigen stad (enquête beroepsbevolking 1999) een baan heeft gevonden. Voor het stadsdeel geldt dat 15 % van de beroepsbevolking binnen het eigen stadsdeel werkzaam is. Nog eens 54% is elders in Amsterdam werkzaam (enquête 1999). Uit ervaringscijfers blijkt dat de helft van de nieuwe werkgelegenheid in de kantorensector, die de afgelopen jaren is gecreëerd ten goede komt aan inwoners van Amsterdam. De vraag naar arbeidsplaatsen op de Amsterdamse arbeidsmarkt is groot. De hoogwaardige bedrijvigheid waarop in het plangebied wordt aangestuurd zal grotendeels personeel aantrekken van buiten het stadsdeel. De nieuwe bedrijvigheid heeft wel indirecte werkgelegenheidseffecten ('spin-off') tot gevolg, waarvan ook lager opgeleide werkzoekenden uit het stadsdeel kunnen profiteren. Uit ervaringscijfers van dRO blijkt dat de koopkracht van vijf werknemers gelijk is aan die van één bewoner.

Een deel van de consumptieve bestedingen van de nieuwe werknemers in het plangebied zal ten goede komen aan de plaatselijke horeca en detailhandel binnen en in de omgeving van het plangebied.

Verder is het mogelijk om voor kleinschalige bedrijven, starters of werknemers die extra ondersteuning nodig hebben speciale programma's aan te bieden. Hiervoor kan aangesloten worden bij bestaande initiatieven in Nieuw West.

7 - Thema's en aspecten

In dit hoofdstuk worden een aantal thema's apart onder de aandacht gebracht. De reden is dat ze ofwel in het voorgaande onvoldoende aan bod zijn gekomen, ofwel heel verspreid en terloops in de tekst worden behandeld en daarom hier nog eens worden samengevat.

7.1 - Verkeer en vervoer / Aan de nieuwe ruimtelijke hoofdstructuur ligt een infrastructuur raamwerk ten grondslag. Hieronder worden de meer verkeerskundige overwegingen gegeven, die tot het voorstel voor vernieuwing van het raamwerk hebben geleid. Afgezien van de wens om de sociale veiligheid en de verkeersveiligheid te vergroten, hebben daarbij de volgende wensen een voorname rol gespeeld:

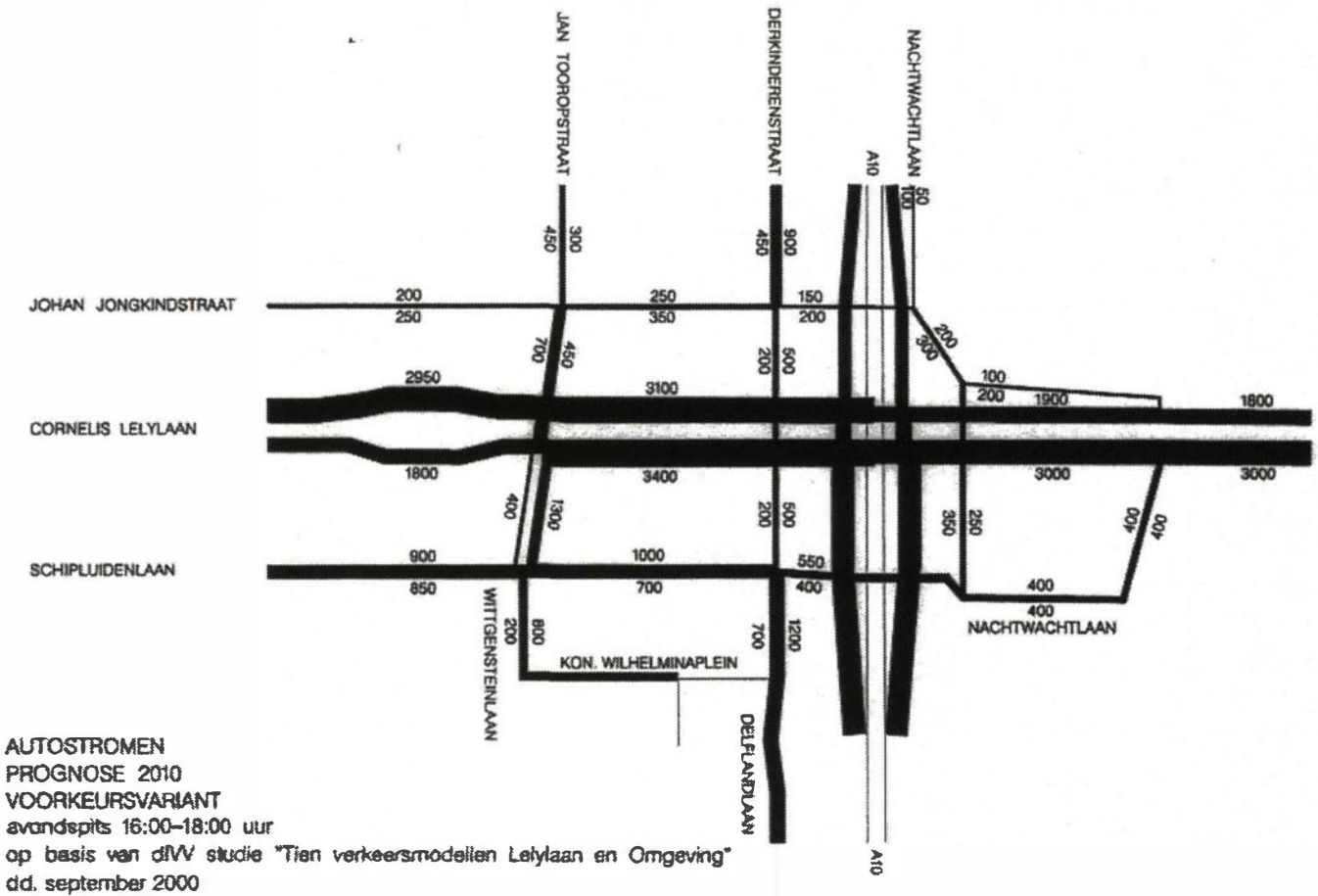
- de wens om verkeerskundig logische en begrijpelijke verbindingen te maken voor alle verkeer;
- de wens om de doorstroming van het verkeer en het vervoer overal in het plangebied zoveel mogelijk te bevorderen en bestaande knelpunten weg te nemen;
- en de wens om de logistiek van de verkeersbewegingen rondom het NS-station duidelijker en beter te organiseren.

7.1.1 - Achtergronden en gevolgen van het nieuwe verkeersmodel / De bestaande lussen of 'oren', die de Lelylaan verbinden met de Derkinderenstraat, zijn niet alleen omdat ze veel ruimte in beslag nemen, maar ook om zuiver verkeerskundige redenen een doorn in het oog. De aansluitingen op en de afslagen van de Cornelis Lelylaan liggen te dicht bij de aansluitingen van de Lelylaan op de A10. De ruimte op de Lelylaan tussen deze twee aansluitingen is zo kort, dat vooral links afslaand verkeer (in de richting van De A10-noord) onvoldoende gelegenheid krijgt om te weven. Vooral in het spitsuur leidt het tot congestie bij dit belangrijke verkeersknooppunt en belemmert het de doorstroming op de Lelylaan. De lussen of oren zelf, die aansluiten op de Derkinderenstraat hebben onvoldoende capaciteit om de verwachte verkeersintensiteiten in de nabije toekomst te verwerken. Dit blijkt uit onderzoek dat het bureau Goudappel Coffeng recent heeft uitgevoerd naar de effecten op de verkeersintensiteit van de toekomstige bebouwing aan het Koningin Wilhelminaplein. Daarom wordt in het nieuwe raamwerk voorgesteld om de Jan Tooropstraat te verlengen. Een gelijkvloerse kruising met de Lelylaan moet in de toekomst de functie van de oren overnemen. De afstand tussen deze nieuwe kruising en de aansluiting van de Lelylaan op de A10 is zo groot, dat de bovengenoemde tekortkomingen van het huidige verkeersmodel worden opgeheven. De voorspelde verkeersstromen zullen in de nieuwe situatie naar behoren verwerkt kunnen worden.

Een belangrijk bijkomend voordeel van de invoeging van de verlengde Jan Tooropstraat is, dat het verkeer via de nieuwe kruising rechtstreeks en doelmatig naar de plaats van bestemming wordt geleid. Met name het verkeer dat zijn weg zoekt naar het KW-plein kan via de route van de verlengde Jan Tooropstraat en de Wittgesteinlaan snel op de plaats van bestemming zijn, zonder

omrijbewegingen door het plangebied te hoeven maken (zie ook de uiteenzetting in hoofdstuk 3.2) Verkeer vanaf de Lelylaan in noordelijke richting kan kiezen uit twee routes, namelijk de Derkinderenstraat en de Jan Tooropstraat. Het autoverkeer zal de weg van de minste weerstand kiezen. Met de inrichting van de weg kan deze keuze worden beïnvloed. Uit prognoses blijkt dat het mogelijk is om het verkeer over de langere route van de Derkinderenstraat te leiden, mits de Jan Tooropstraat op de juiste manier wordt ingericht.

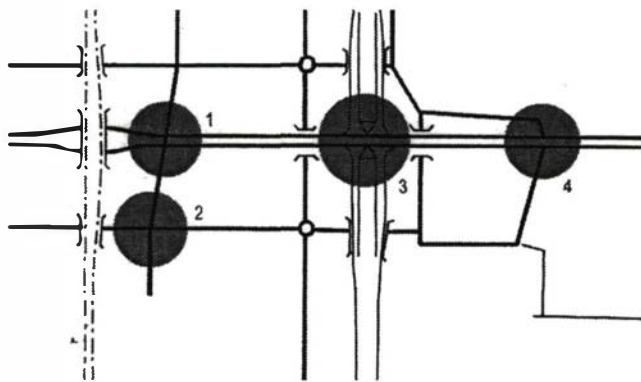
De verwachte verkeersstromen op de verlengde Jan Tooropstraat zijn niet van dien aard, dat daarmee de doorstroming van de tram op de Lelylaan in gevaar wordt gebracht. De tram zal op de kruising met de Lelylaan onder alle omstandigheden voorrang krijgen.



Toekomstige verkeersintensiteiten in het plangebied volgens berekeningen uit de dIVV-studie Tien verkeersmodellen Lelylaan en omgeving.

7.1.2 - *Kruispunten en aansluitingen* / Het verkeersraamwerk van RPvE Lelylaan kent zeven kruisingen, of eigenlijk zes volledige kruisingen en een onvolledige kruising. De laatste, de kruising van de verlengde Schipluidenlaan met de Lelylaan, is feitelijk geen kruispunt, want bestaat slechts uit twee aansluitingen. De doorgaande route van de Lelylaan wordt niet door het verkeer gekruist.

Aan de kruisingen van de Jongkindstraat met de Derkinderenstraat en van de Schipluidenlaan met de Delflandlaan verandert hoegenaamd niets. De kruising van de Jan Tooropstraat met de Johan Jongkindstraat bedient het bestemmingsverkeer aan de noordzijde van de Lelylaan. De geringe verkeersdruk maakt het mogelijk dit kruispunt als eenvoudig gedetailleerde kruising zonder verkeerslichten uit te voeren. De overige kruisingen worden hierna kort toegelicht



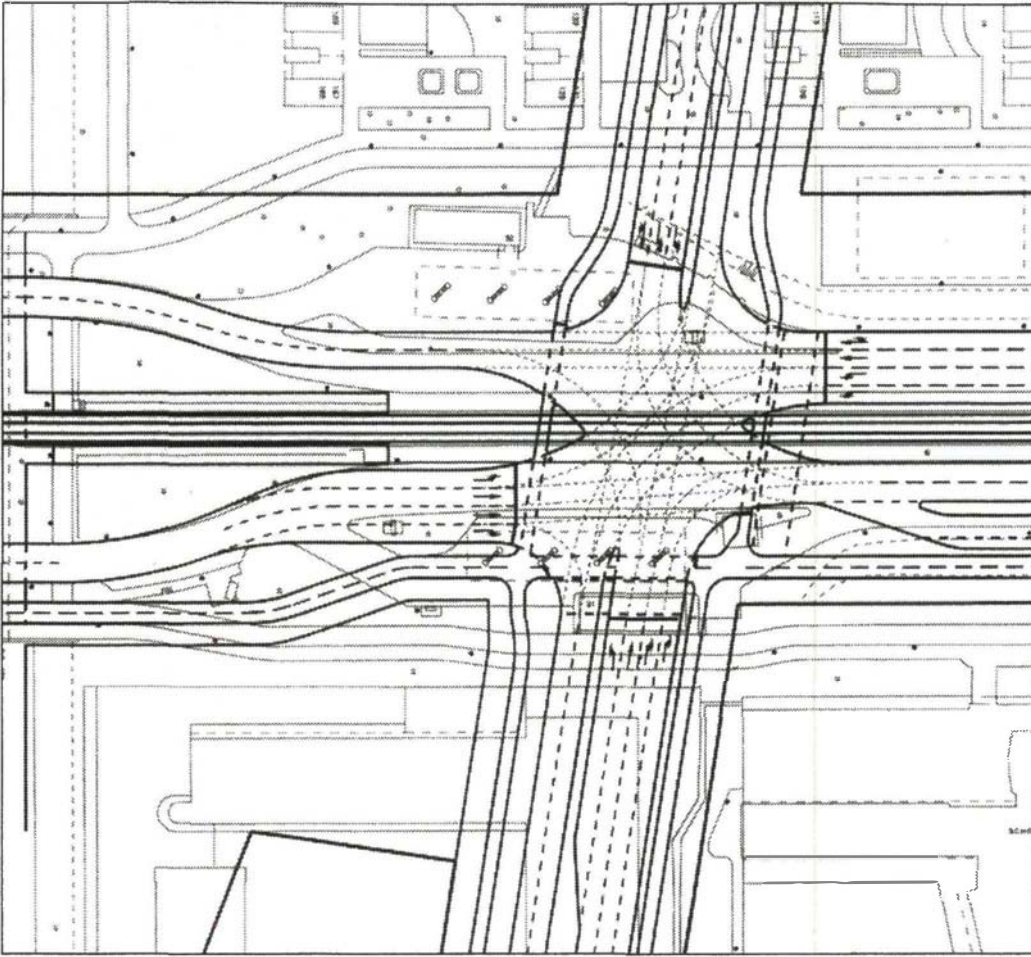
De belangrijkste kruisingen in het netwerk

1 De kruising van de verlengde Jan Tooropstraat met de Cornelis Lelylaan

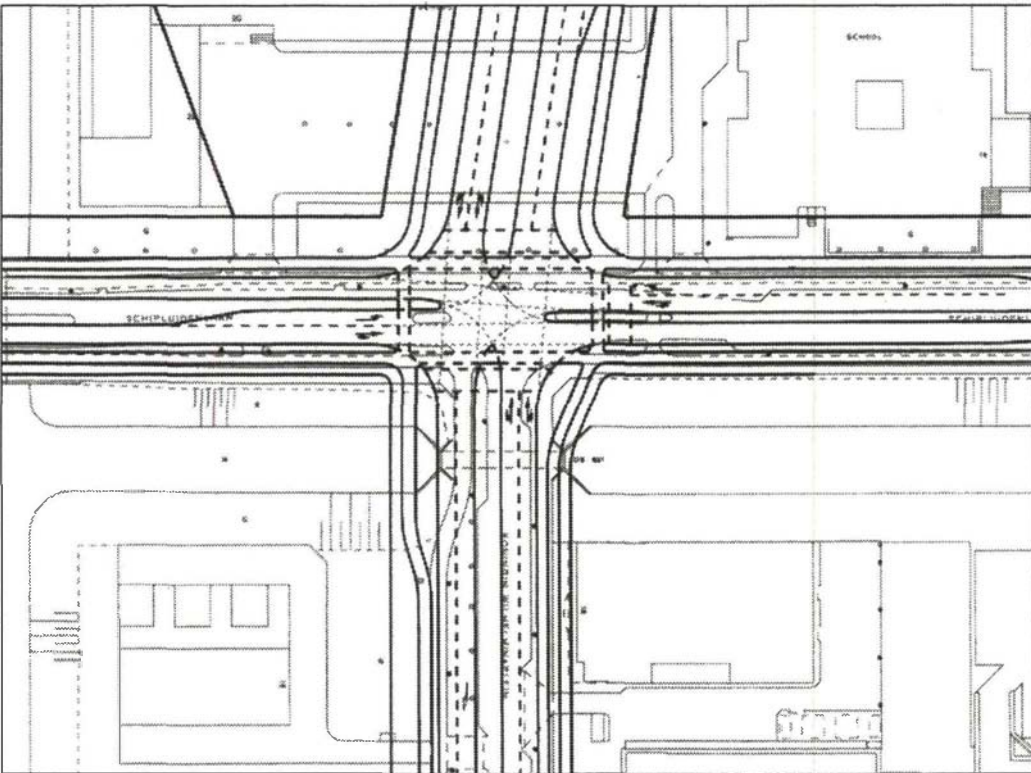
Deze kruising wordt gelijkvloers uitgevoerd, waardoor het verkeer rechtstreeks naar de deelgebieden Stationstorens en de Vier Poorten en verder richting Koningin Wilhelminaplein kan worden geleid. Uit de verkeersprognoses blijkt dat het noodzakelijk is de kruising met verkeerslichten te regelen. Voor de tram betekent deze kruising een extra kans op oponthoud. Door de verkeerslichten zodanig af te stellen, dat aan de doorstroming van het tramverkeer absolute prioriteit wordt gegeven, zal de tram in het algemeen zonder oponthoud de kruising kunnen passeren.

2 De kruising van de verlengde Jan Tooropstraat met de Schipluidenlaan

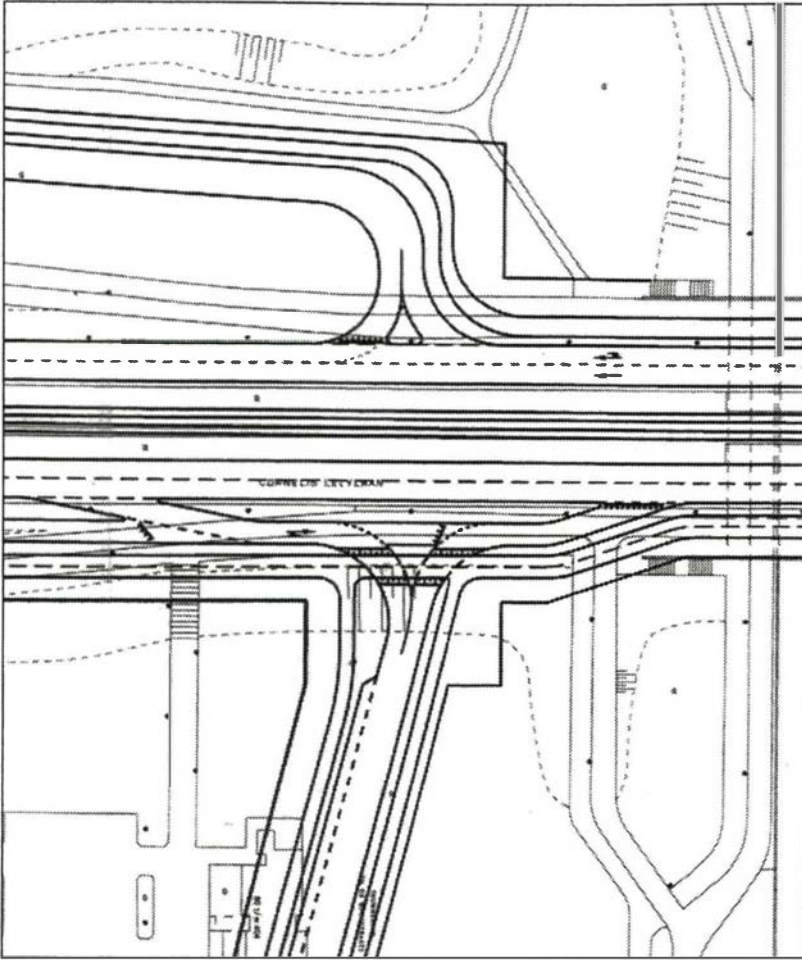
Via deze kruising zal het verkeer in de richting van de parkeergarage op het Koningin Wilhelminaplein de Schipluidenlaan oversteken. Uit berekeningen van de verkeersintensiteit is gebleken dat voor een goede afwikkeling van het verkeer een verkeerslichtenregeling op dit punt ongewenst is. Bij de definitieve uitwerking van de kruising kan echter blijken dat om andere redenen (bijvoorbeeld om redenen van verkeersveiligheid) verkeerslichten gewenst zijn.



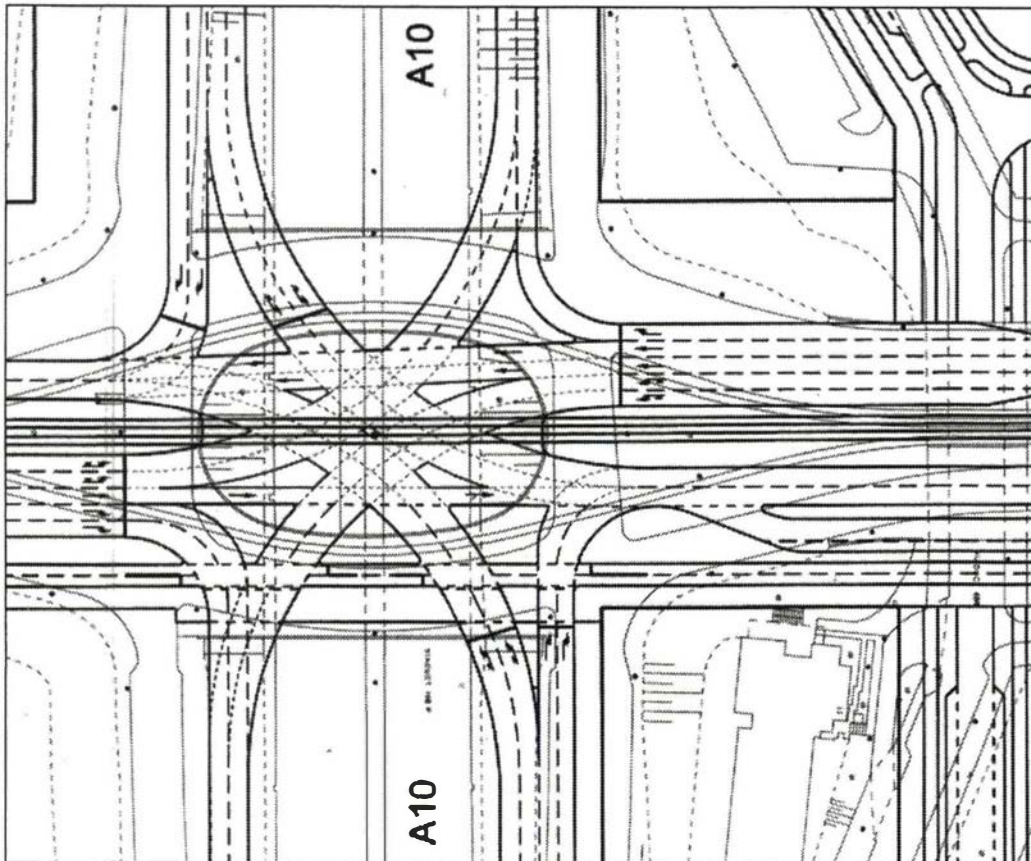
Kruising Lelylaan / Jan Tooropstraat



Kruising Jan Tooropstraat / Schipluidenlaan



Aansluiting van de verlengde Schipluidenlaan op de Lelylaan en de nieuwe afslag vanaf de Lelylaan



Kruising Lelylaan / A10-west

3 De kruising van de Lelylaan met de A10

Het verkeersknooppunt Lelylaan is in zijn huidige staat niet op de verwachte groei van het verkeer berekend. De dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer (dIVV) heeft becijferd dat, rekening houdend met de autonome ontwikkeling, de gewijzigde verkeersstromen ten gevolge van het beleid 'Duurzaam Veilig' en de verdichting in het plangebied en op het KW-plein, het knooppunt in 2010 de grotere verkeersbelasting bij lange na niet kan verwerken. Nu al treden regelmatig verstoringen op, die deels aan de gebrekkige capaciteit van het knooppunt zelf zijn te wijten (voor zover de stremmingen het gevolg zijn van knelpunten op de afvoerende wegen buiten het plangebied, vallen ze buiten het bestek van dit RPvE). Een ingrijpende reconstructie en reorganisatie van het verkeersknooppunt is daarom geboden. Voorgesteld wordt om het huidige 'ei' te vervangen door een stervormig georganiseerd knooppunt. Hierin worden de afslaande verkeersstromen als het ware voor elkaar langs geleid. Driedubbele winst is het gevolg. In de eerste plaats maakt een andere regeling van de verkeerslichten het mogelijk de verkeerscapaciteit van het kruispunt uit te breiden, voldoende om de verwachte verkeersintensiteiten te verwerken. In de tweede plaats is de verkeersorganisatie van de 'ster' zo effectief, dat voor de nieuwe fietsroute in twee richtingen die over het kruispunt leidt, in de verkeerslichtenregeling voldoende tijd beschikbaar is. Fietsers zullen in twee stappen, telkens een afslag met éénrichtingsverkeer passerend, het kruispunt oversteken. Bijkomend voordeel is dat de dubbele tramkruising wordt vervangen door een enkele kruising. In de nieuwe situatie kan de tram dus niet meer tussen twee kruisingen worden gevangen. Door afstelling van de verkeerslichten kan aan de tram prioriteit worden gegeven, zodat het oponthoud binnen de perken blijft.

In de derde plaats wordt aanzienlijke ruimtewinst geboekt, omdat bij reconstructie het kruispunt veel compacter kan worden uitgevoerd.

4a De aansluiting van de verlengde

Schipluidenlaan op de Lelylaan

De aansluitingen op de Lelylaan tussen Andreasterrein en Rembrandtpark zijn niet als volledig kruispunt uitgevoerd, omdat dit de doorstroming van het verkeer en van de tram te veel zou belemmeren. Verkeerskundig gezien is hiervoor bovendien geen reden.

Door de voorgestelde vormgeving wordt het verkeer dat van de Lelylaan afslaat eerst de parallelweg opgeleid, alvorens het fietspad te kruisen. Doordat het verkeer op de ventweg voorrang moet verlenen aan dit uitvoegende verkeer, zal er geen oponthoud of filevorming op de Cornelis Lelylaan ontstaan. Het autoverkeer dat de Lelylaan vanaf de Schipluidenlaan oprijdt, kruist eerst het fietspad en moet samen met het verkeer vanaf de ventweg invoegen tussen het verkeer op de Lelylaan.

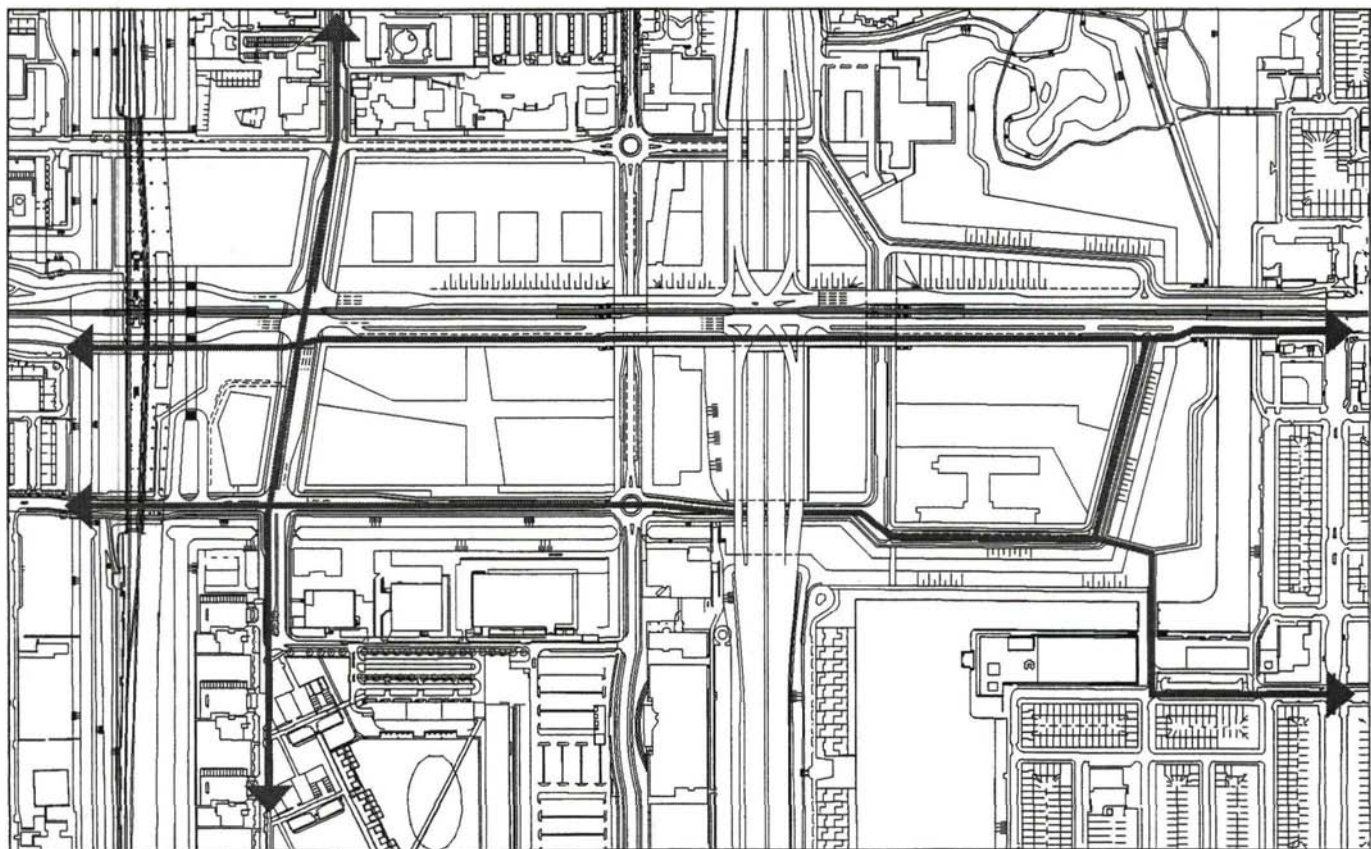
4b De nieuwe afslag van de Lelylaan naar de

Nachtwachtlaan

Deze nieuwe afslag voor het autoverkeer, die langs het Rembrandtpark voert, is noodzakelijk om de nieuwe woonbuurt op de Andreaslocatie rechtstreeks te ontsluiten. Zonder deze afslag zou het verkeer bestemd voor het Andreas-ensemble via de verlengde Tooropstraat door de buurt moeten worden omgeleid. Doordat afslaand verkeer vanaf de Cornelis Lelylaan geen ander verkeer hoeft te kruisen, kan dit verkeer zonder oponthoud voor achteropkomend verkeer te veroorzaken de Cornelis Lelylaan verlaten. Verkeer vanaf de Nachtwachtlaan dat de Lelylaan wil oprijden heeft voldoende uitzicht om op een veilige manier in te voegen.

7.1.3 - Categorisering van wegen / Het nieuwe raamwerk zorgt voor een efficiënte afwikkeling van het verkeer op verschillende niveaus. De ringweg A10 vervult een functie voor het verkeer op regionale en zelfs landelijke schaal. De Lelylaan functioneert op het niveau van het stadsdeel en verbindt het landelijke met het lokale schaalniveau. De overige straten in het plangebied functioneren op wijk- en buurtniveau. Hierbij kan nog onderscheid worden gemaakt in gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen met respectievelijk een maximumsnelheid van 50 en 30 kilometer per uur. Overeenkomstig Duurzaam Veilig wordt het verkeer zo veel mogelijk geconcentreerd op wegen van het hoogste schaalniveau om de woonbuurten tussen deze wegen te ontzien.

Ringweg A10, Lelylaan en de gebiedsontsluitingswegen vormen een samenhangend netwerk voor de afwikkeling van het verkeer, dat dient te worden afgestemd op de overige projecten in het stadsdeel. De overige straten worden zodanig vormgegeven dat een aangepast verkeersgedrag voortvloeit uit de (duurzaam veilige) inrichting. Naast afwikkeling van het verkeer heeft het netwerk ook ten doel de bebouwing te ontsluiten. Dit is een van de redenen waarom de Schipluidenlaan wordt verlengd. Bij voorkeur zijn het wegen van de laagste orde die voorzieningen ontsluiten.

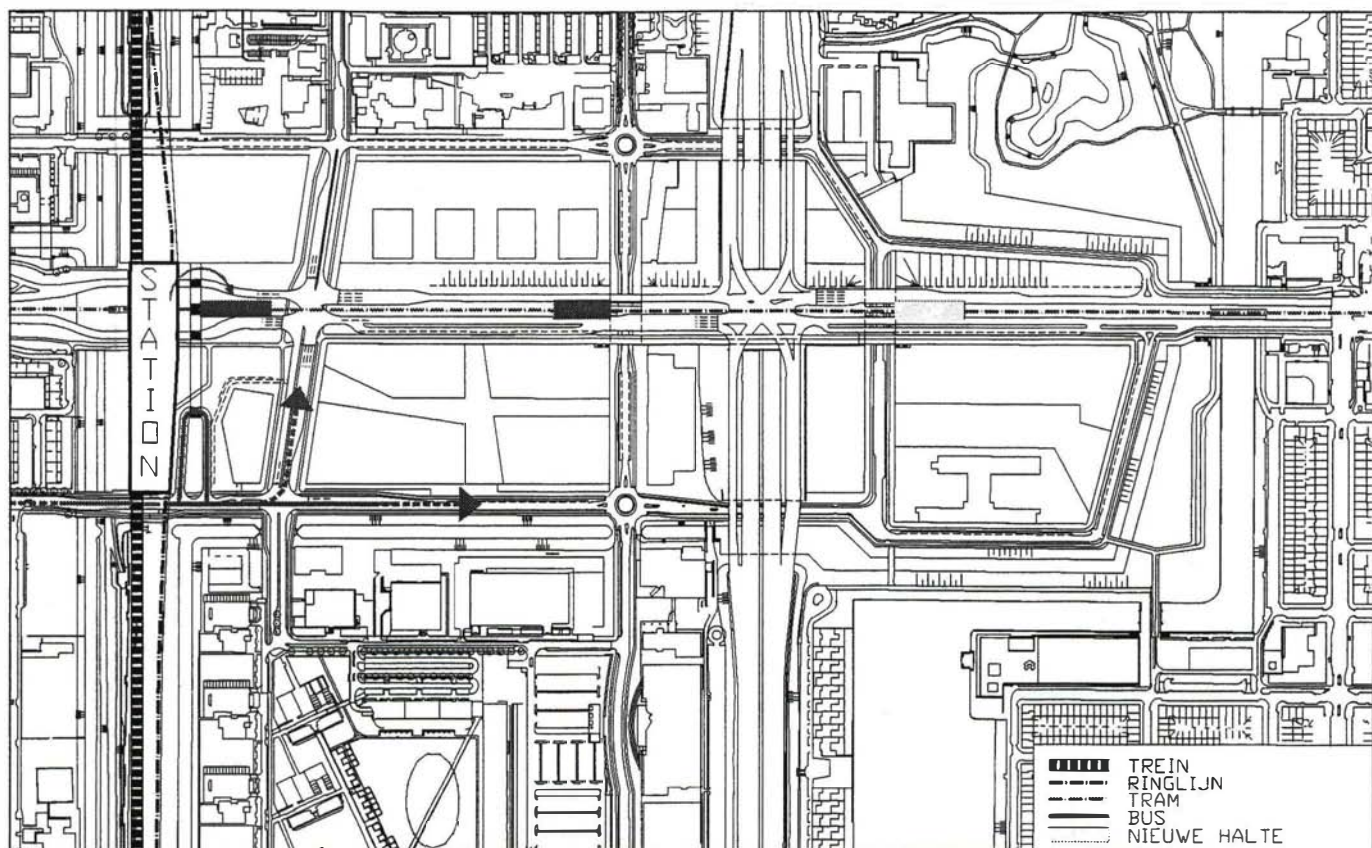


Het netwerk van fietsroutes door het plangebied

7.1.4 - Een stelsel van logische en veilige fietsroutes / Verschillende fietsroutes doorkruisen het plangebied. Samen vormen ze een logisch systeem. Nieuw is de route langs de Cornelis Lelylaan, die over het kruispunt met de ringweg A10 naar de stad leidt. De fietsroute is onderdeel van het stadsstraatprofiel aan de zuidzijde van de laan. Aan de voet van de stedelijke bebouwing van de Vier Poorten en het Andreas-ensemble en gepaard aan ventwegen, legt de route een logische en sociaal veilige verbinding tussen het station Lelylaan en de vooroorlogse stad. Dit is een aanzienlijke verbetering, zeker als men bedenkt hoe de bestaande route parallel aan de Lelylaan zich vanuit het westen langs Heras-hekwerk door een soort niemandsland slingert om ten slotte dood te lopen op de Delflandlaan. De nieuwe route voert in één rechte lijn naar de overkant van de ringweg.

De tegenhanger van deze fietsroute is een sterk verbeterde versie van de bestaande route langs de Schipluidenlaan. Komende van het station splitst de route zich nu nog onmiddellijk na de onderdoorgang van de ringweg in twee richtingen. De ene leidt via de Nachtwachtlaan en langs de begroeiing van het Andreasterrein omhoog naar de Lelylaan, de andere als eenzaam fietspad tussen het groen door naar de brug over de Westlandgracht. In de nieuwe situatie wordt deze splitsing zo lang mogelijk uitgesteld. De fietsroute loopt mee met de verlengde Schipluidenlaan op korte afstand van het Andreas-ensemble tot vlakbij de bestaande brug. Pas daar splitst de route zich in twee richtingen, rechtsaf over de brug naar Oud Zuid en het Vondelpark en linksaf naar het Surinameplein. Dankzij de bundeling met het autoverkeer en de aangrenzende stedelijke bebouwing is de nieuwe fietsroute overzichtelijker en veiliger geworden.

Maar wat net zo belangrijk is, is dat de fietser in de toekomst zal kunnen kiezen uit twee routes naar het Surinameplein, die elkaar aanvullen. Nu staat hem of haar uitsluitend het fietspad langs de Nachtwachtlaan ter beschikking. In de nieuwe situatie wordt fietsers de keuze geboden: ofwel de rechtstreekse route over de kruising met de ringweg A10, ofwel langs de Schipluidenlaan onder het donkere viaduct door, maar wel mooi langs het water van de Westlandgracht. Het stelsel van fietsroutes wordt gecompleteerd door een nieuwe fietsroute haaks op de genoemde routes langs de verlengde Jan Tooropstraat. Deze route vervangt de bestaande fietsroute achter langs het station.



Het systeem van het openbaar vervoer

7.1.5 - *Het openbaar vervoer* / De tramlijn over de Lelylaan ondergaat op twee plaatsen wijzigingen. Ten eerste wordt de tramhalte, die nu nog onder het spoorviaduct ligt een kleine twintig meter opgeschoven naar het oosten. Daar ligt de halte duidelijk zichtbaar vanaf het station aan het plein en tegenover het nieuwe opleidingscentrum van het ROCA. Daarnaast wordt de aanleg van een derde tramhalte binnen het plangebied voorgesteld (de tweede is de bestaande halte bij de Derkinderenstraat) aan de oostzijde van de ringweg vlakbij het Andreas-ensemble. Met de ontwikkeling van deze nieuwe woonbuurt voldoet de halte aan de eis dat zich binnen een straal van 400 meter voldoende woningen moeten bevinden. De nieuwe halte is bovendien vereist wanneer wordt besloten tot de ontwikkeling van een 'Park and Ride'-garage in het plangebied. De lijnvoering van de lijnbussen die door het plangebied rijden en die in ieder geval bij het station halteren, is veel dynamischer. De routing moet in een later stadium worden uitgewerkt. Aan weerszijden van de trambaan over de Lelylaan is, conform het vigerende structuurplan, een reservering opgenomen voor de aanleg van spoorlijn ten behoeve van sneltram of metro (de zogeheten Oost-westlijn).

7.1.6 - P + R garage / De herprofilering van de Lelylaan leidt tot vervanging van de viaducten over de A10 en de Nachtwachtlaan. Deze reconstructie geeft de kans om het dijklichaam van de Lelylaan tussen de ringweg A10 en de Nachtwachtlaan af te graven. Op deze locatie, gunstig gelegen pal tegen het verkeersknooppunt aan en dichtbij de nieuwe tramhalte, is een parkeergarage gepland, waar automobilisten van de snelweg kunnen overstappen op de tram om hun reis te vervolgen. Er wordt onderzoek uitgevoerd naar de optie om deze parkeergarage in te richten als een 'park and ride'-garage voor bezoekers van de binnenstad.

De P&R-garage moet ruimte bieden aan 250 voertuigen. Autoverkeer vanaf de ringweg dient de ventweg van de Cornelis Lelylaan te nemen en kan vandaar direct de P&R-garage inrijden. Het verkeer verlaat een niveau lager de garage en kan via de Nachtwachtlaan terugrijden naar de aansluiting met de ringweg A10.

7.2 - Sociale veiligheid / De Nota van Uitgangspunten Lelylaan besteedt ruime aandacht aan de sociale onveiligheid in het plangebied. De veiligheid op straat, en meer in het algemeen in de openbare ruimte laat in de huidige situatie veel te wensen over. Het RPvE doet voorstellen, waarmee de sociale veiligheid kan worden verbeterd. In de toelichting op de planstructuur, maar ook elders in de tekst zoals onder de paragraaf woningbouwprogramma, is dit aspect terloops aan de orde gekomen. In deze paragraaf wordt er nog eens apart bij stil gestaan en worden de verschillende aandachtspunten samengevat.

Zichtbaarheid, territorialiteit, attractiviteit en toegankelijkheid / Sociale (on)veiligheid is moeilijk meetbaar en nog moeilijker te definiëren. Soms slaat het op feitelijke onveiligheid, maar veel vaker gaat het om situaties, die als onveilig worden ervaren, kortom om een gevoel van onveiligheid. Dat gevoel, die ervaring kan van persoon tot persoon verschillen. Het hangt af van factoren als leeftijd, sexe, bevolkingsgroep, maar ook van de inrichting van de openbare ruimte of het sociale leven op straat. Bij de ontwikkeling van het RPvE is de sociale veiligheid impliciet getoetst aan vier criteria, te weten: zichtbaarheid, territorialiteit, attractiviteit en toegankelijkheid. Deze criteria lopen als een rode draad door de verschillende voorstellen tot verbetering van de sociale veiligheid, die in het RPvE zijn uitgewerkt.

Oorzaken van sociale onveiligheid / De problematiek van de sociale onveiligheid in het plangebied kan worden herleid tot een aantal hoofdzaken (zie hiervoor ook de Nota van Uitgangspunten). Allereerst voldoen de fiets- en wandelroutes, die het plangebied doorkruisen en naar de vooroorlogse stad leiden, nauwelijks aan minimale eisen van sociale veiligheid. De doorgangen onder het viaduct van de ringweg zijn donkere obstakels. De routes aan weerszijden van

de Lelylaan roepen door hun vrije ligging op grote afstand van bebouwing en grotendeels aan het oog onttrokken door beplanting vooral 's avonds en 's nachts een gevoel van onveiligheid op. De route voor het langzaam verkeer die vanaf de Schipluidenlaan door onbewoond gebied langs het Andreasziekenhuis naar het Vondelpark voert is ook verbetering vatbaar. Deze bezwaren zijn des te ernstiger, daar deze routes als toegangswegen naar de vooroorlogse stad voor de Westelijke Tuinsteden van vitaal belang zijn. Niet alleen voor het autoverkeer, maar ook voor fietsers functioneert het plangebied als transitogebied.

Een tweede steen des aanstoots is de omgeving van het station Lelylaan. De bestaande situatie is onoverzichtelijk en wordt door velen als onveilig ervaren. Het station mist een duidelijke routing en entree. Woonbebouwing ligt op te grote afstand, waardoor het ontbreekt aan vanzelfsprekende controle.

In de derde plaats is veel groen in het plangebied een soort niemandsland: groenstroken, groene randen en restgroen waarvan niet duidelijk is waar ze toe behoren en wie ze onderhoudt. Dit verschijnsel doet zich door de hele wijk voor en in verhevigde mate rond het Andreasterrein en het viaduct van de ringweg.

Een daarmee verwant probleem is de vaak onduidelijke afbakening van het openbare domein en het privé gebied, zowel rondom instellingen en openbare gebouwen als bij binnenterreinen tussen woonblokken. Een situatie die gevoelens van onveiligheid in de hand werkt.

Een nieuwe fiets- en voetgangersroute langs de Lelylaan / Het voorgestelde fiets-

pad in twee richtingen aan de zuidzijde van de Lelylaan draagt in belangrijke mate bij aan verbetering van de sociale veiligheid. De bundeling van de voorheen door de Lelylaan gescheiden fietspaden verhoogt de onderlinge sociale controle. Dat de route in de nieuwe situatie met het autoverkeer mee over het viaduct over de ringweg naar de stad leidt is eveneens winst. De voorheen gescheiden verkeerssoorten worden weer samengevoegd, zonder dat daardoor de verkeersveiligheid in gevaar wordt gebracht. Bij de kruising met de A10 zal wel bijzondere aandacht moeten worden geschonken aan de beveiliging van de oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers.

De route biedt bovendien een goed alternatief voor de fietsroute, die onder de brede viaducten van de A10 doorloopt.

De uitvoering en inrichting van de zuidzijde van de Lelylaan als stadsstraat biedt de mogelijkheid om de sociale veiligheid te bevorderen. Het RPvE stelt voor om gebouwen met hun entrees en adressen aan de straat te leggen. Zo voorziet het programma voor de deelgebieden de Vier Poorten en Andreas-ensemble in een groot aantal woningen langs de Lelylaan. Het is helaas niet mogelijk om in de Vier Poorten woningen van aanvaardbare kwaliteit te maken in de onderste lagen van de bebouwing. Het redelijk grote aantal woningen en de gemeenschappelijke entrees zorgen echter wel voor concentratie van in- en uitlopende bewoners en bezoekers. Dit komt de sociale veiligheid zeker ten goede. Voor het doorgaand fietsverkeer moet bij de nadere uitwerking in de fase van het SpvE vooral gelet worden op de sociale controle vanuit het Andreas-ensemble.

Twee alternatieve fietsroutes / De mogelijkheid om onder de viaducten van de A10 door naar de binnenstad te fietsen of te wandelen blijft bestaan. In een later stadium (in de fase van de opstelling van het stedenbouwkundig programma van eisen) zal nader onderzoek worden gedaan naar de mogelijkheid om achter de wanden van de onderdoorgangen publieke of andere functies onder te brengen. De belangrijkste ingrepen, die tot nu toe worden voorgesteld om de sociale veiligheid op deze routes te verbeteren, worden hierna kort opgesomd.

De Schipluidenlaan wordt in de toekomst vrijwel rechtdoor met een kleine knik over het Andreasterrein geleid. Verbetering van het doorzicht onder het viaduct en bundeling van langzaam verkeer en autoverkeer komen de veiligheid ten goede. Herstructurering van het Andreasterrein tot woon- en werkgebied zorgt voor een toename van het dagelijkse verkeer op en langs deze route. Ook hier zal de komst van ingangen en adressen aan de straat de sociale veiligheid verhogen.

De fietsroute die aan de noordzijde van de Lelylaan onder het viaduct door loopt, gaat in de toekomst vergezeld van een nieuw aan te leggen autoweg langs het Rembrandtpark. Bovendien wordt de restkavel tussen Nachtwachtlaan en A10, die nu als parkeerterrein in gebruik is, in het RPVE bestemd voor nieuwe bebouwing, de Rembrandtparktoren. Beide veranderingen zorgen voor een betere inbedding van de route in het stedelijk weefsel en dientengevolge voor meer informele controle in dit gebied.

Station en stationsomgeving / De verbetering van de sociale veiligheid rond station Lelylaan is in essentie te herleiden tot twee uitgangspunten die aan de voorgestelde herinrichting ten grondslag liggen: de concentratie van reizigers en de bundeling van het reizigersverkeer en het scheppen van een overzichtelijke overstapruimte. Door de ruimten onder het spoorviaduct aan weerszijden van de Lelylaan af te sluiten en in gebruik te nemen als fietsenstalling en parkeergarage wordt de grief tegen het huidige onbestemde en daardoor onveilige gebied weggenomen. De opwaardering van stationsstoep tot plein, waaraan de centrale ingang naar het station komt te liggen maakt een einde aan de bestaande onduidelijkheid. De situering van plein en entree tussen tramhalte en bushalte zorgt voor concentratie en bundeling van overstapbewegingen aan één zijde van het station. Het nieuwe torengebouw tegenover het station met naar verwachting woningen en wellicht een hotel op de etages en horeca en winkels op de begane grond, draagt ook bij aan de verankering van het plein in het dagelijks leven van de stad.

De omgeving van het station Lelylaan heeft te kampen met overlast van leerlingen van de bestaande scholen aan de Schipluidenlaan. De meeste van deze scholen vertrekken op termijn uit het plangebied. De voorgenomen vestiging van het ROCA aan de noordkant van de Lelylaan maakt de aanleg van een rechtstreekse toegang vanaf de perrons naar het nieuwe schoolgebouw mogelijk.

Duidelijke begrenzing van het openbare en het privé-domein

/ Als algemene leidraad voor de inrichting en de organisatie van de deelgebieden geldt, dat de grenzen tussen de openbare straat en binnengebieden en binnenterreinen met een semi-openbaar of privaat karakter duidelijk worden gemarkeerd. De mogelijkheid moet worden gegeven om binnenterreinen op gezette tijden af te sluiten. Voor een nadere uitleg van de wijze waarop deze problematiek is opgelost wordt verwezen naar de beschrijving van de deelgebieden in hoofdstuk 4, Programma. Veel zal ook afhangen van de aandacht en uitwerking van het beheer en onderhoud in een later stadium en van de beheersvormen, die gekozen worden voor de veelal collectief gebruikte binnenterreinen.

7.3 - Milieu en duurzaamheid

/ Met het vaststellen van het Milieubeleidsplan Amsterdam 2000-2003 heeft het stadsdeel prioriteit gegeven aan de volgende milieudoelstellingen: duurzaam bouwen en renoveren, reductie energiegebruik en CO₂-emissie huishoudens, minder hinder van geluid, betrekken bewoners bij beheer omgeving, minder hinder van mobiliteit, verbeteren fiets- en voetgangersverkeer, groen en water, afval. In het kader van het project Lelylaan wordt ingezet op verbetering van de leefbaarheid en de duurzaamheid in het plangebied middels maatregelen op het gebied van stimulering van langzaam verkeer, functiemenging en verkeerslawaaai.

Verkeerslawaaai en geluidhinder

/ Het verkeer op de ringweg, de spoorlijn en de Lelylaan zal zoveel lawaai veroorzaken, dat bijzondere maatregelen zullen moeten worden getroffen om de geluidhinder binnen aanvaardbare perken te houden. De verkeersintensiteit op de overige wegen in het plangebied is niet van dien aard, dat hiervan veel geluidhinder valt te vrezen. Op grond van prognoses van de verkeersbewegingen in 2010 is de geluidbelasting op de gevelwanden in de verschillende deelgebieden bere-

kend. Voor rijkswegen (de ringweg A10) geldt een maximaal toelaatbare geluidbelasting van 55 db(A). Voor de overige wegen in het plangebied bedraagt de maximaal toegestane geluidbelasting 65 db(A). De verlengde Jan Tooropstraat maakt hierop een uitzondering, omdat het de aanleg van een nieuwe weg betreft. De geluidbelasting mag dan de 60 db(A) niet overschrijden. In het algemeen moet voor geluidwaarden boven de 50 db(A) binnen het kader van het bestemmingsplan ontheffing worden aangevraagd. Deze procedure moet in ieder geval gevolgd worden voor bebouwing langs de Lelylaan, de Derkinderenstraat, de Schipluidenlaan en de zuidwestpunt van het Andreasterrein. Vooral de het verkeerslawaaai veroorzaakt door de A10 is hieraan debet.

Het stedenbouwkundig plan zelf draagt bij aan reductie van de geluidhinder dankzij de zonering van de woongebieden. De deelgebieden met de meeste woningen, de Kam, de Vier Poorten en het Andreas-ensemble liggen op flinke afstand van de ringweg en de spoorlijn. Bovendien zorgt de tussenliggende bebouwing voor afscherming van het verkeerslawaaai. Het Andreas-ensemble gaat gedeeltelijk schuil achter de Nachtwachtstorens en het ROCA-complex werkt als geluidsbuffer voor het woongebouw de Kam. De meeste woningbouw in het plangebied is op deze manier misschien gevrijwaard van overmatige geluidhinder van ringweg en spoorlijn, het neemt echter niets weg van het verkeerslawaaai dat wordt veroorzaakt door de Lelylaan. Om het verkeerslawaaai in woningen langs de Lelylaan tot een aanvaardbaar niveau terug te dringen komen twee typen maatregelen in aanmerking. Ten eerste maatregelen, die het verkeerslawaaai aan de bron verminderen. Ten tweede maatregelen die de geluidhinder bij de ontvanger ofwel de woning terugdringen, zoals toepassing van gevelisolatie, suskasten, serres, en een uitgekiende organisatie van de woning.

Deze tweede categorie is het meest belovend. De woningen aan de zuidzijde van de Lelylaan (de deelgebieden de Vier Poorten en Andreas-ensemble) zijn gunstig georiënteerd. De gevels op het zuiden grenzen immers aan de geluidluwe

binnenterreinen. Alle reden om de woonfuncties zoveel mogelijk aan deze kant te oriënteren. De toepassing van serres is een andere probaat middel om de geluidhinder op aanvaardbare wijze te beperken. Ook voor de woningen in de stationstorens kan de categorie maatregelen bij de ontvanger soelaas bieden. Een derde categorie, de zogenaamde overdrachtsmaatregelen, zoals geluidsschermen, komen niet in aanmerking, omdat deze eenvoudig in strijd zijn met het karakter van de stedelijke ruimte en de met de verblijfskwaliteit die voor de Lelylaan worden nagestreefd.

In de fase van het SPvE zal van al deze mogelijkheden nader studie worden gemaakt. De resultaten zullen te zijner tijd worden voorgelegd aan het technisch ambtelijk vooroverleg geluidhinder Amsterdam (TAVGA).

Daarnaast zijn twee ontwikkelingen in de wet- en regelgeving met betrekking tot geluidhinder van belang. Ten eerste, dat met het van kracht worden van de korte termijnherziening van de Wet geluidhinder in 1999 een scheidingsconstructie zonder te openen delen niet langer als een gevel wordt beschouwd en dat hiervoor derhalve ook geen geluidbelasting wordt bepaald. En ten tweede dat naar verwachting vanaf 2002 het geluidhinderbeleid zal worden versoepeld. Het zogenaamde MIG-project (Modernisering Instrumentarium Geluidhinder) moet leiden tot meer gemeentelijke beleidsvrijheid bij het bepalen van geluidsniveaus.

Het is niet onwaarschijnlijk dat ondanks het treffen van diverse hinderbeperkende maatregelen een aanzienlijke geluidbelasting zal blijven bestaan. Daarbij dienen alle geluidsgevoelige ruimtes in de woning, zoals woon- en slaapkamers, aan de volgende eisen te voldoen:

- het geluidsniveau in deze ruimtes mag de maximale geluidsbelasting van $L_{Aeq} = 35$ dB(A) niet overstijgen;
- er dient minimaal één geluidluwe gevel te zijn om een rustige buitenruimte (tuin, balkon) aan te kunnen laten grenzen.

Beperking automobilititeit / In het Plan van Aanpak Duurzaam Bouwen van het stadsdeel wordt gesteld dat vervoermanagement een belangrijke bijdrage kan leveren aan de duurzame bereikbaarheid van het stadsdeel. Er worden verschillende instrumenten waarmee deze doelstelling kan worden gerealiseerd, zoals telewerken, het afsluiten van collectieve contracten voor veelvuldig gebruik van het openbaar vervoer en het bevorderen van autodelen.

Het zijn beslist instrumenten waarmee binnen het plangebied de automobilititeit enigszins aan banden kan worden gelegd. De grootste winst wordt namelijk geboekt door de keuze om het plangebied gelegen vlakbij het station Lelylaan te verdichten en functies compact te mengen. De logistieke reorganisatie van het vervoersknooppunt station Lelylaan moet leiden tot grotere efficiëntie en comfort van deze overstapplaats en moet het gebruik van het openbaar vervoer stimuleren. De aanleg van veilige en directe fietsroutes, die het gebied in alle richtingen doorkruisen en met de omgeving verbinden kan eveneens de automobilititeit terugdringen.

Duurzaam bouwen / Als minimumeisen voor woningbouw gelden uiteraard de eisen uit het (onlangs herziene) Bouwbesluit, waaronder een energieprestatienorm van 1,0 (zie verder in deze paragraaf).

Voor utiliteitsbouw wordt gebruik gemaakt van de Gids duurzame utiliteitsbouw Amsterdam 1998 en het Nationale Pakket Duurzame Utiliteitsbouw. In de Gids wordt een overzicht geboden van de duurzaamheids thema's die aan de orde zijn bij de realisatie van nieuwbouw of verbouw van utiliteitsgebouwen. Het Nationaal Pakket Duurzame Utiliteitsbouw biedt de mogelijkheid van maatoplossingen voor onder andere kantoren, sportgebouwen, horecagebouwen en winkels.

Voor de inrichting van de openbare ruimte wordt in principe de milieuvoorkeurslijst materiaalgebruik openbare ruimte van de Milieudienst gehanteerd. Tropisch hardhout en materialen met de laagste milieuscore mogen niet worden toegepast.

Zuinig energiegebruik / Reductie van het energiegebruik en de CO₂-emissie van huishoudens is als prioriteit door het stadsdeel geselecteerd uit het Milieubeleidsplan. Juist bij nieuwbouw en renovatie van woningen en utiliteitsgebouwen is veel winst te behalen om dat doel te bereiken.



7.4 - Handhaving of sloop van het Andreasziekenhuis / Het staat al geruime tijd vast dat het Andreas-ziekenhuis tegen het einde van het jaar 2004 het plangebied zal verlaten om de fusie met het Lucas-ziekenhuis kracht bij te zetten in een grotendeels nieuw gebouwencomplex.

Aanvankelijk werd voetstoots uitgegaan van sloop van alle gebouwen op het Andreasterrein. Maar tijdens het planproces zijn de argumenten gegroeid die pleiten voor behoud van het hoofdgebouw. Vanuit kringen van monumentenzorg en door bewoners werd eveneens op handhaving aangedrongen. Enerzijds vanwege de waarde die het hoofdgebouw vertegenwoordigt als kenmerkend voorbeeld van het functionalisme in de ziekenhuisbouw en anderzijds vanwege de grote behoefte aan betaalbare ruimte voor kunstenaars en startende ondernemers waarin deze gebouwen kunnen voorzien. Handhaving van het hoofdgebouw houdt de geschiedenis van het gebied, waarin verder vrijwel alles wordt gesloopt, nog enigszins levend. De discussie beperkt zich tot de vraag of het hoofdgebouw (circa 17.000 m²) gehandhaafd moet worden. De voormalige zusterflat en de laagbouw, waaronder de kapel en het restaurant, schieten of bouwkundig tekort of moeten plaats maken voor de aanleg van het nieuwe tracé van de verlengde Schipluidenlaan. Het Andreasterrein is ongeveer zeven hectare groot en de grond met alle opstallen is reeds door de gemeente verworven.

Een jong monument / Typologisch is er sprake van een zuiver en vrijwel ongeschonden H-vormig ziekenhuis dat zowel in de ontwikkeling van de naoorlogse ziekenhuisbouw als in het oeuvre van Duintjer, wiens architectenbureau verantwoordelijk is voor het ontwerp, een belangrijke plaats inneemt. Het hoofdgebouw bestaat uit een zeven lagen tellend beddenhuis en een vier lagen hoog noordelijk gelegen behandelhuis, onderling verbonden door een tussenbouw. Naar de mening van Bureau Monumentenzorg moet het Andreaszienhuis, opgeleverd in 1969, hoog worden gewaardeerd. Het Bureau beveelt dan ook aan het hoofdgebouw op de gemeentelijke monumentenlijst te plaatsen. Daarbij merkt zij op dat, nu ziekenhuisgebouw en terrein hun oorspronkelijke functie zullen verliezen, behoud van het bestaande alleen mogelijk is door een wijziging van het gebruik. Aan verbouwing valt derhalve niet te ontkomen.

Stedenbouwkundige inpassing / Het stedenbouwkundig atelier Lelylaan heeft de effecten van sloop dan wel behoud van het hoofdgebouw van het ziekenhuis onderzocht voor de stedenbouwkundige plannen op het Andreasterrein. Het voorgestelde tracé van de verlengde Schipluidenlaan respecteert de monumentale ligging van het huidige beddenhuis van het ziekenhuiscomplex in de as van de Schipluidenlaan. De weg wordt met een flauwe knik langs het hoofdgebouw geleid. De aanleg van het tracé nodigt uit tot het maken van een nieuwe architectonische verbijzondering op de kop van het beddenhuis, als monumentale beëindiging van de zichtlijn. Handhaving van het hoofdgebouw is dus geenszins een concessie aan de opzet van het raamwerk, maar eerder een aanleiding die kan worden uitgebuit in een nieuwe stedenbouwkundige compositie. Vanuit stedenbouwkundig oogpunt bestaat er dus zeker geen voorkeur voor sloop van het hoofdgebouw. De kapel en het restaurant staan de verlenging van de Schipluidenlaan wel in de weg en kunnen onmogelijk worden gehandhaafd.

Hergebruik: twee varianten / Het adviesbureau Rigo heeft verschillende varianten voor hergebruik van het hoofdgebouw en de daarmee gemoeide kosten onderzocht. Het hoofdgebouw verkeert in een goede bouwtechnische staat. Twee van de onderzochte varianten genieten de voorkeur. Beide passen ze binnen de randvoorwaarden van het project Lelylaan en binnen het gemeentelijk beleid.

1 Hoogwaardige kantoorontwikkeling

In deze variant wordt het gehele hoofdgebouw bestemd voor hoogwaardige kantoren. De afmetingen van het beddenhuis en het behandelhuis zijn zonder veel aanpassingen geschikt voor gebruik door kantoren. De ligging vlakbij de ringweg is ook gunstig. De vereiste investeringen kunnen beperkt blijven tot inpanidige verbouwing en kwaliteitsverhoging. Daar staat het bezwaar tegenover dat in het plangebied al veel hoogwaardige kantoorruimte zal worden aangeboden. Het aantal woningen daalt aanzienlijk terwijl het Andreasterrein toch vooral een woonbestemming dient te krijgen. Voor de sociale veiligheid langs de doorgaande fietsroute over het Andreasterrein zijn woningen bovendien verre te prefereren boven kantoorruimte.

2 Een woonwerkcomplex

Deze variant gaat uit van herbestemming van het hoofdgebouw voor woon- en werkfuncties. Het beddenhuis met uitzicht over het water wordt gerenoveerd als woongebouw. Het lagere behandelhuis en de tussenbouw, die in de schaduw van het beddenhuis liggen, kunnen worden verbouwd tot bedrijfsverzamelgebouw. Het tussenlid kan als ook als onderkomen dienen voor buurtvoorzieningen.

De woonwerkbestemming past bij het toekomstige karakter van het Andreasterrein. Het aantal woningen op het Andreasterrein daalt van 400 naar 310 ten opzichte van de variant dat het hoofdgebouw wordt gesloopt. Daar staat tegenover dat het aantal vierkante meters voor kleinschali-

ge bedrijvigheid stijgt met ruim 5000 m². Daarnaast kan het bedrijfsverzamelgebouw, door een variabele huur te vragen, bijdragen aan het economische klimaat van het gebied, ruimte bieden aan startende ondernemers en als broedplaats dienen voor kunstenaars. Het behandelhuis zorgt op deze manier voor functiemenging in het hoogstedelijke milieu dat de gemeente op deze plek voor ogen staat.

Sloop van het hoofdgebouw / Sloop van alle ziekhuisgebouwen heeft als onmiskenbaar voordeel, dat het terrein vrij kan worden ingedeeld. Bovendien kunnen een kleine honderd woningen meer worden gerealiseerd dan bij behoud van het hoofdgebouw. Maar sloop betekent echter ook minder ruimte voor kleinschalige bedrijvigheid en gezien de vastgoedprijzen van nieuwbouw geen ruimte voor startende ondernemers en goedkope ateliers voor kunstenaars.

Besluitvorming / De bewonersgroep Lelylaan, die via het open planproces nauw betrokken is bij de planvorming, wil het ziekenhuisgebouw vanwege het historisch belang behouden met als bestemming broedplaats of bedrijfsverzamelgebouw voor kleinschalige bedrijven. Dit is ook de tendens op informatieavonden voor bewoners, afkomstig uit zowel het stadsdeel Slotervaart/Overtoomse Veld als uit de stadsdelen Oud Zuid en De Baarsjes.

Het bestuur wordt gevraagd bij de besluitvorming over het RpvE een separaat besluit te nemen over sloop dan wel handhaving van het hoofdgebouw, zodat tijdig duidelijk is welke variant uitgewerkt kan worden.

7.5 - Kabels en Leidingen / In het plangebied zal voldoende ruimte gereserveerd moeten worden voor de aanleg van kabels en leidingen. De gemeentelijke instantie PROCUWO (projectcoördinatie uitvoering werken openbare weg) heeft een inventarisatie gemaakt van aanwezige en te verplaatsen kabels en leidingen.

In het kader van het A4-project, een grootscheepse operatie om zuiveringsinstallaties van rioolwater op te heffen en te verplaatsen, worden plannen voorbereid om evenwijdig aan de Westlandgracht, onder de westelijke groenstrook van het Andreasterrein, de Lelylaan en het Rembrandtpark, een dubbele persleiding aan te leggen. Voor de bouwplannen heeft de aanleg van deze persleiding geen gevolgen. Er dient op te worden gelet dat de groeninrichting hier niet onder lijdt. Bij de uitwerking van de plannen in het vervolg zullen hierover in overleg met DWR-water en DWR-riolering nadere afspraken worden gemaakt.

NUON-warmte heeft te kennen gegeven dat ze graag bereid is tot levering van warmtekrachtkoppeling.

7.6 - Waterkering en waterberging / Het water in het plangebied bevindt zich op twee niveaus: dat van de Westlandgracht, dat ligt op het hoge peil van het water in de vooroorlogse stad en dat van de watergangen langs de Schipluidenlaan en door het Andreasterrein, dat op het lagere waterpeil van de Westelijke Tuinsteden ligt. De kademuur van de Westlandgracht fungeert als waterscheiding. Aan de oost- en zuidzijde van het Andreasterrein liggen de twee waterpeilen heel dicht bij elkaar. Vanwege deze precare situatie zal bij ondergrondse werkzaamheden hiermee terdege rekening dienen te worden gehouden. De dienst Riolering en Waterhuishouding heeft daarom een minimaal benodigd profiel van de waterkering gegeven, die momenteel niet noopt tot aanpassing van het profiel ter plaatse. In samenhang met de aanleg van de eerder genoemde rioolpersleiding zal een en ander in de fase van het SpvE nader uitgewerkt worden.

De waterbergingscapaciteit van het oppervlaktewater dat in het raamwerk is opgenomen voldoet aan de eisen van het waterschap.

8 - Plan van aanpak en fasering

Nadat het Ruimtelijk Programma van Eisen Lelylaan bestuurlijk is goedgekeurd breekt een nieuwe fase aan in de planvorming en de voorbereiding van de ontwikkeling van het plangebied Lelylaan: de fase van het opstellen van Stedenbouwkundige Programma's van Eisen (SPvE's) voor de verschillende deelgebieden. De grondexploitatie, die bij dit RPvE hoort dient als overkoepelend financieel kader, waaraan de deexploitaties van de SPvE's getoetst zullen worden.

Samenwerkingsvormen / Het streven is om de afzonderlijke SpvE's, zeven in getal, op te stellen en uit te werken in nauwe samenspraak met andere partijen. De vorm waarin deze samenwerking gestalte zal krijgen en de wijze waarop de verantwoordelijkheden zullen worden gedeeld is nog onderwerp van discussie..

Planning en fasering / De planning is opgebouwd per deelgebied waarbij voor elk deelgebied op basis van de gegevens die op dit moment bekend zijn, de vroegst mogelijke termijn waarop de uitvoering kan beginnen, is aangehouden. Bij de fasering van de deelgebieden is niet alleen rekening gehouden met planproces, besluitvormingsproces en wettelijke regelingen, maar ook met het feit dat de deelgebieden binnen het totale plangebied een grote onderlinge samenhang vertonen. Een voorbeeld. De nieuwbouwlocatie ROCA ten oosten van de spoorlijn kan pas worden ontwikkeld als de bestaande waterloop is verlegd naar de westzijde van het spoor. Met het bouwrijp maken niet eerder worden begonnen dan nadat de twee westelijke flatgebouwen leeg zijn opgeleverd. De belangrijkste elementen die bij de planning een rol hebben gespeeld zijn: het planvormings- en besluitvormingstraject, de beschikbaarheid van de locatie, (d.w.z. de verwerking, oplevering, het slopen, indien nodig een sanering en vervolgens het bouwrijp maken), het financiële kader (en alle procedures die daarmee samenhangen), de besluitvorming over het juridische en planologische kader en de vergunningen. Niet alleen voor het bouwen van de woningen, de voorzieningen en de kantoren, maar ook voor de uitvoering van infrastructurele werken zijn aannames gedaan. Het is gewenst dat de infrastructuur, als drager van het ruimtelijk kader, zo spoedig mogelijk in uitvoering genomen wordt. Dat gebeurt vanaf 2004.

Zeven Stedenbouwkundige Programma's van Eisen / Praktische overwegingen hebben tot een verdeling van het plangebied in zeven gebieden geleid, waarvoor afzonderlijk Stedenbouwkundige Programma's van Eisen zullen worden opgesteld. De SpvE's corresponderen dus niet geheel met de deelgebieden. De drie deelgebieden langs de ringweg A10 zijn samengevoegd tot één SpvE. Bovendien zal apart een SpvE worden opgesteld voor de gehele infrastructuur. Drie SpvE's, het Andreas-ensemble, ROCA en de hoofdinfrastructuur, worden om verschillende redenen in de planning voorgetrokken. Met de voorbereiding van deze Stedenbouwkundige Programma's van Eisen zal zo spoedig mogelijk worden begonnen. Hierna wordt een en ander kort toegelicht. Tevens wordt ingegaan op de fasering van ieder SPvE afzonderlijk.

1 Het Andreas-ensemble

Het SpvE omvat naast het Andreas-ensemble ook de strook grond van het Rembrandtpark, omdat deze vereist is voor de aanleg van een weg ten behoeve van de ontsluiting van de locatie. Zoals het er nu naar uitziet, wordt de bouwlocatie uiterlijk op 1 oktober 2004 door het ziekenhuis geheel leeg opgeleverd. Voortvarende ontwikkeling van deze (woningbouw)locatie is van groot belang om te voorzien in de dringende behoefte aan woningen voor de herhuisvesting van urgente woningzoekenden uit andere stedelijke vernieuwingsgebieden in Nieuw West. Wanneer mocht worden besloten tot behoud van het hoofdgebouw van het ziekenhuis zal van het uitwerken van de plannen voor hergebruik, verbouwing en de toekomstige beheersvorm een apart project worden gemaakt.

Vanaf 2003, wanneer het ziekenhuis het eerste niet bebouwde gedeelte van het terrein zal opleveren, kan een begin worden gemaakt met het bouwrijp maken en de uitvoering van infrastructuurle werken. Het hoofdgebouw zal eind 2004 leeg worden geleverd. Aangezien het Andreas-ensemble bij behoud ook gebruikt zal worden voor de (her)huisvesting van andere functies uit het plangebied Lelylaan is het wenselijk dat er snel met de nieuwbouw en / of verbouwing wordt begonnen. De infrastructuurle werken binnen het Andreas-ensemble vertonen sterke onderlinge samenhang, het nieuwe waterloopsysteem kan pas functioneren als het aangesloten wordt op het Rembrandtpark. Daarna kan pas het oude watersysteem opgeheven worden. Dan pas kan het tracé van de Nachtwachtlaan worden verlegd.

2 Het ROCA

Dit is het tweede deelgebied, waarvoor met urgentie een SpvE moet worden gemaakt. Het ROC heeft plannen voor reorganisatie van haar vestigingen in Amsterdam en is bereid om zo snel mogelijk in de ontwikkeling van het nieuwbouwcomplex te participeren. Bovendien kan met snelle uitvoering van de plannen op deze prominente zichtlocatie vlakbij het station een voorbeeld gesteld worden voor de ontwikkeling van de rest van het plangebied.

Met het ROC zal een overeenkomst moeten worden gesloten over de aankoop van de grond voor de nieuwbouw en de verkoop van schoolgebouwen die het ROC elders in het stadsdeel achterlaat. Voorts zal er een werkgroep moeten worden geformeerd, die zich samen met het ROC gaat buigen over de concretisering van de ideeën om een multifunctioneel gebouw te ontwikkelen.

Om deze locatie geschikt te maken voor nieuwbouw moeten in elk geval twee flats en een benzinestation gesloopt worden. Op basis van een sloopbesluit zou dat medio 2004 het geval kunnen zijn. Ook moeten de huidige waterlopen worden verlegd. Dan pas kan begonnen worden met het bouwrijp maken. Start bouw staat voor het voorjaar van 2005 op de rol.

3 De hoofdinfrastructuur

De opstelling van een SPvE voor de hoofdinfrastructuur is een verhaal apart. Het SPvE omvat de opstelling van een samenhangend plan voor de reconstructie van de gehele Lelylaan en het verkeersknooppunt met de A10, de verlengde Jan Tooropstraat en de Schipluidenlaan met inbegrip van de verlenging langs de Andreas-locatie. Tijdige ontwikkeling van de plannen voor de hoofdinfrastructuur is van vitaal belang, omdat alle andere plannen hiervan afhangen.

Met de drie wegbeheerders (respectievelijk Rijkswaterstaat Directie Noord-Holland, de Dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer – dIVV – en de sector Stadsdeelwerken van het stadsdeel Slotervaart/Overtoomse Veld) wordt overlegd over de verder ontwikkeling van de plannen voor de hoofdinfrastructuur.

Wat betreft de tram vindt overleg plaats met het GVB en dIVV over het realiseren van een extra tramhalte ter hoogte van het Andreasterrein en over verplaatsing van de tramhalte bij het station Lelylaan. Ook de uitvoering van de gelijkvloerse kruising Lelylaan met de verlengde Jan Tooropstraat en de inrichting van het stationsplein inclusief tram- en bushaltes dient met dIVV en GVB nader uitgewerkt te worden. Vanzelfsprekend worden de plannen voorgelegd aan de verkeerscommissies van het stadsdeel en de centrale stad.

De uitwerking van de wijzigingen van de waterlopen, die in het RPvE worden voorgesteld zal in nauw overleg met DWR geschieden. Het RPvE doet een aantal voorstellen ter versterking van de ecologische zones. De werkzaamheden zullen in 2004 aanvangen. Uitvoering daarvan zal in nauw overleg met de sector Stadsdeelwerken van het stadsdeel geschieden. Ook de plannen voor de P+R-garage ten behoeve bezoekers van de binnenstad behoren tot het takenpakket van dit SPvE.

De reconstructie van de Lelylaan en de kruising met de ringweg A10 moet zo snel mogelijk worden aangepakt, omdat de Lelylaan de drager is van het gehele raamwerk. De start van het werk is voorzien

in het jaar 2007. De oplevering van infrastructurele werken, inclusief de aanleg van kabels en leidingen, dient aan te sluiten op de oplevering van de woningbouw en van de overige nieuwe functies in het plangebied

4 Kantoortorens langs de A10

Het SpvE omvat drie deelgebieden, te weten de Nachtwachtstorens, de Rembrandtparkstoren en Trivium 2. Voorwaarde voor de ontwikkeling van deze locaties is het verleggen van de op- en afritten zo dicht mogelijk tegen de ringweg aan. De drie deelgebieden hangen nauw met elkaar samen, aangezien ze tegen het talud van de A10 liggen aangeleid en omdat er een interne verhuizing wordt voorgesteld van het Bastionhotel van de huidige locatie (Nachtwachtstorens) naar De Rembrandtparkstoren aan de andere kant van de Lelylaan. Het huidige hotel voldoet niet aan de uitgangspunten van het stedenbouwkundig programma. Het begin van de bouwwerkzaamheden is te verwachten in het jaar 2007.

5 De Kam

De ontwikkeling van het SPvE voor dit deelgebied is afhankelijk van de sloop van de laatste flatgebouwen aan de Jongkindstraat van woningbouwvereniging Patrimonium en van de verplaatsing van de het verzorgingstehuis de Riekerhof. Patrimonium is een samenwerkingsverband aangegaan met andere woningbouwverenigingen in Nieuw West en heeft zich verenigd in het consortium Far West. Dit consortium opteert voor de ontwikkeling van dit gehele deelgebied als compensatie voor de grond en woningen die zij afstaat voor het deelgebied ROCA en de aanleg van de verlengde Jan Tooropstraat.

Ook ontwikkelingen in het ouderenbeleid nopen de Riekerhof om uiterlijk in 2015 een nieuw gebouw te betrekken, dat moet voldoen aan de nieuwe wettelijke normen. Bij voorkeur wil de Riekerhof opnieuw in het plangebied gevestigd worden. De wensen van De Riekerhof zullen nader uitgewerkt moeten worden en in relatie tot een ouderenhuisvestingsplan voor Nieuw West worden geconcretiseerd.

Uitgangspunt in de huidige planning is, dat gestart wordt met nieuwbouw in de Kam vanaf eind 2008. Bewoners van de huidige portiekflats moeten tegen die tijd zijn geherhuisvest. De verwijdering van de oren is pas mogelijk als de verlengde Jan Tooropstraat volledig in gebruik is genomen.

6 De Vier Poorten

De belangrijkste voorwaarde voor de voortgang van het planvormingsproces en dus ook voor een succesvolle uitwerking van het SpvE is de verplaatsing van de zittende instellingen en bedrijven. Voor de verplaatsing van het ROC is de tijdige oplevering van de nieuwbouw langs de spoorlijn maatgevend. Voor de drie overige scholen wordt in overleg met de schoolbesturen verplaatsing naar locaties elders in Nieuw West onderzocht. Om deze ketenverplaatsing van scholen te organiseren is bij Bureau Parkstad een locatiemanager scholen aangesteld. Deze heeft als opdracht een plan op te stellen voor de uitplaatsing van scholen in de Westelijke Tuinsteden en daarbij voorrang te geven aan de uitplaatsing van de drie scholen aan de Schipluidenlaan.

Met de eigenaren van het bedrijfsverzamelgebouw in het oostelijk deel van het deelgebied zal in onderhandeling moeten worden getreden. Het huidige gebouw voldoet niet aan de stedenbouwkundige uitgangspunten van het RPvE. De nieuwe bestemming (menging van woningbouw en kantoren) geeft vermoedelijk onvoldoende grond voor onteigening, gelet op de kantoorfunctie van het gebouw. Een nadere uitwerking van het SpvE voor dit onderdeel van de opgave en de precieze bestemming van de grond ter plaatse van het verzamelgebouw kan hierover definitief uitsluitel geven.

Op deze locatie zijn verschillende scholen gevestigd. De eerste verhuizing zal die van het ROC zijn naar de nieuwbouw ten noorden van de Lelylaan, vervolgens wordt de Zeevaarschool gesloopt en de verlengde Jan Tooropstraat aangelegd. Een en ander betekent dat er niet eerder dan het jaar 2008 begonnen kan worden met de bouw van het nieuwe complex.

7 Stationstorens

Dit SpvE omvat behalve de stationstorens ook het stationsplein en de inrichting van de loze ruimten onder het spoorviaduct en de nieuwe routing voor het langzaam verkeer langs de spoordijk. Het is evident dat deze opgave alleen maar tot een goed einde kan worden gebracht in samenwerking met de verschillende organisaties van de Nederlandse Spoorwegen (onder welke NS-Vastgoed als gegadigde voor de ontwikkeling van de torens) en het GVB als medebeheerder van het stationsgebouw.

Evenals in het Roca gebied geldt hier voor het bouwrijp maken dat er eerst verplaatsingen nodig zijn en dat infrastructuur moet worden aangelegd. Met name het vertrek van het benzinstation en het doortrekken van de Jan Tooropstraat zijn van invloed op het uitvoeringsproces. Het plan- en besluitvormingsproces is daarop afgestemd. De start bouw is gepland in 2007.

Een bestemmingsplan / De afdeling Ruimtelijke Ordening van het stadsdeel Slotervaart/Overtoomse Veld heeft de voorbereidingen getroffen voor het maken van een bestemmingsplan voor het gehele plangebied Lelylaan. Het bestemmingsplan zal deels bestaan uit een globaal eindplan, deels uit een globaal plan met uitwerkingsplicht.

Bewaking van de kwaliteit en beheer van de buitenruimte / Op korte termijn zal een beleidsplan 'Openbare Ruimte' worden ontwikkeld, waarin de uitgangspunten en doelstellingen ten aanzien van de kwaliteit van de buitenruimte (openbaar, semi-openbaar en collectief) worden vastgelegd. In het kader van de stedelijke vernieuwing bestaat het voornemen om verschillende binnenterreinen (wellicht van het Andreas-ensemble, de Vier Poorten en de Kam) in erfpacht uit te geven. Dit heeft consequenties, die nu al nader onderzoek verdienen. Een van de belangrijkste gevolgen is dat de zeggenschap over de inrichting en het beheer van de in erfpacht uitgegeven terreinen wordt verlegd van de overheid naar private partijen. Dit betekent dat afspraken over inrichting en duurzame instandhouding van deze binnenterreinen moeten worden vastgelegd in overeenkomsten met de private partners. Ook de toegankelijkheid van daar gelegen speelplaatsen kan zo worden gegarandeerd. Deze afspraken kunnen in een later stadium in erfpachtcontracten worden geformaliseerd.

Verwerving en ontruiming / Tijdens het opstellen van de SpvE's zal worden onderzocht of de verwervingen en verplaatsingen in het plangebied aanleiding geven tot het maken van een verwervings- en ontruimingsplan. Gezamenlijke planontwikkeling met eigenaren van betreffende locaties is wellicht een serieuze optie. Bij de bepaling en precisering van de samenwerkingsconstructie tussen stadsdeel en marktpartijen zal aan deze mogelijkheid de nodige aandacht worden geschonken.

9 - Financiële paragraaf

De financiële paragraaf van dit Ruimtelijk programma van eisen, zijnde een tussenproduct tussen de Nota van Uitgangspunten Lelylaan en de Stedenbouwkundige Programma's van Eisen, bevat een raming van de kosten en de opbrengsten van het totale plangebied. Deze raming kan uiteraard niet anders dan globaal zijn. Op basis van het programma voor woningen, voorzieningen, kantoren en bedrijvigheid, en de voorgenomen structurele wijzigingen in weginfrastructuur, waterlopen, ecologische en groenzones, zijn de kosten berekend. De opbrengsten zijn gecalculeerd aan de hand van eenheidsprijzen die het Grondbedrijf heeft bepaald op basis van inzichten in trends ten aanzien van kantoren- en woningmarkt.

De exploitatie is vastgesteld op basis van het volgende programma:

| | |
|--------------------------|--|
| Woningen | 154.000 m ² (1232 woningen) |
| Kantoren / bedrijvigheid | 118.250 m ² (exclusief Queenstowers en Trivium 1) |
| Voorzieningen | 14.250 m ² |
| Onderwijs | 33.500 m ² |
| Totaal: | 320.000 m ² |

Dit programma wordt gerealiseerd in acht deelgebieden. De opbrengsten van deze acht deelgebieden samen bedragen f 316 miljoen. De kosten die gemaakt moeten worden zijn geraamd op f 248,8 miljoen. Dit brengt het nominale saldo op plus f 67,2 miljoen of op f 48,4 miljoen netto contante waarde per 1/1/2001.

Buiten de grondexploitatie moeten er kosten gemaakt worden voor infrastructurele ingrepen en aanleg van civiel technische werken. Deze kosten bedragen f 130,7 miljoen, netto contante waarde 1/1/2001 min f 99,5 miljoen.

Voorgesteld wordt het positieve saldo van de grondexploitatie van de acht deelgebieden in te zetten voor de bekostiging van de hoofdinfrastructuur.

Dekking voor de resterende kosten van de hoofdinfrastructuur kan gevonden worden in het Stadsvernieuwingsfonds waar f 65 miljoen is gereserveerd ten behoeve van het project Lelylaan.

Indien het hoofdgebouw van het Andreasziekenhuis behouden blijft, daalt het positieve saldo van de grondexploitatie met f 2,1 miljoen tot f 46,3 miljoen netto contante waarde.

Voor de woningbouw is uitgegaan van 30% sociaal en 70% vrije sector gelijkmatig verdeeld over het totale plangebied. Aangenomen is dat in het gehele plangebied bebouwd parkeren plaatsvindt.

Bij het opstellen van de grondexploitatie is gestreefd naar het geven van een zo volledig beeld. Dit betekent dat eerdere uitgaven uit het Stadsvernieuwingsfonds ten behoeve van verwervingen van het Andreasziekenhuis en de voormalige Zeevaart hogeschool, meegenomen zijn aan de kos-

tenkant. Huuropbrengsten van de tijdelijke verhuur van het Andreasziekenhuis, worden ten gunste van het svfonds gebracht.

De grondexploitaties van Trivium 1 en Queenstowers, reeds voltooide gebouwen centraal gelegen in het plangebied Lelylaan, zijn buiten beschouwing gelaten bij de berekening van de grondexploitatie Lelylaan. De grondexploitaties van deze gebouwen zijn in het jaar 2000 reeds generaliseerd ten gunste van het Vereveningsfonds (f45 miljoen nominaal per 1-1-2001). Geredeneerd vanuit het plan Lelylaan is dit niet geheel logisch omdat mede door het toegevoegde programma van deze hoogwaardige kantoren de verkeersdruk dermate gestegen is in het plangebied dat infrastructurele ingrepen nodig zijn.

Naast het stadsvernieuwingsfonds kunnen ook andere kostendragers gevonden worden.

Een tweede kostendrager kan gevonden worden in infrastructurele subsidiebijdragen. Met name de Gebundelde Doeluitkering is een fonds waaruit een bijdrage aan de infrastructuur kan worden verkregen.

Een derde kostendrager buiten het plangebied, is de grondexploitatie van het naast het plangebied Lelylaan gelegen Koningin Wilhelminaplein. Het voorgenomen kantorenprogramma op het Koningin Wilhelminaplein

genereert veel extra automobilititeit, zo wijzen onderzoeken uit, verkeer dat in het plangebied Lelylaan afgewikkeld moet worden. Om de auto's van de ringweg A10 zo snel mogelijk naar het KW-plein te kunnen leiden zal in het plangebied Lelylaan de Jan Tooropstraat worden doorgetrokken. Overleg vindt plaats over doorgelasting van de zuidelijke poot van de Jan Tooropstraat, een deel van de herprofilering van de Lelylaan alsmede het verwijderen van de zogenaamde oren, naar de grondexploitatie van het Koningin Wilhelminaplein

Tenslotte zal bij realisering van een P+R voorziening ten behoeve van bezoekers van de binnenstad, door de centrale stad een bijdrage worden geleverd aan de investeringskosten van deze voorziening.

Na dit planproduct zullen stedenbouwkundige programma's van eisen worden opgesteld. De grondexploitaties behorend bij deze SPvE's kennen een grotere mate van betrouwbaarheid dan de voorliggende grondexploitatie. Deze SPvE's zullen elk voor zich worden gematched met de grondexploitatie van het Ruimtelijk Programma van Eisen.

Concluderend kan worden gesteld dat op basis van de huidige grondexploitatie het plan uitvoerbaar is. Door het Grondbedrijf zal een risico-analyse worden gemaakt.

Geraadpleegde literatuur

Onderzoeken uitgevoerd in opdracht van de projectgroep Lelylaan

- West 8 landscape architects & urban planners: Variantenstudie Andreasterrein Rotterdam, oktober 1999
- Milieudienst Gemeente Amsterdam: historisch onderzoek Cornelis Lelylaan e.o., november 1999.
- Projectgroep Lelylaan: verslagen forumgesprekken over de thema's groen en openbare ruimte, functiemenging, en stationsomgeving, januari-februari 2000
- Projectgroep Lelylaan: verslag gespreksavond voor Marokkaanse en Turkse bewoners t.b.v. planvorming, februari 2000
- Van de Steege Makelaars Groep: Afzetadvies Project Lelylaan Stadsdeel Slotervaart/Overtoomse Veld, Amsterdam maart 2000;
- Oranjewoud: Groenonderzoek Lelylaan, april 2000.
- Droogh, Trommelen, Broekhuis: Eindrapportage stationsomgeving Lelylaan, mei 2000
- Dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer Gemeente Amsterdam: Acht verkeersmodellen Lelylaan en omgeving, mei 2000
- Holland Rail Consult: excursiegids stationsomgevingen ten behoeve van project Lelylaan, juni 2000
- Ingenieursbureau Amsterdam: Tunnel Lelylaan, civiel-technische haalbaarheidstudie, juli 2000
- Projectgroep Lelylaan: Nota van Uitgangspunten Project Lelylaan, vastgesteld door B&W juli 2000.
- Palmboom en van den Bout, stedenbouwkundigen BV: Amsterdam Lelylaan, stedenbouwkundige verkenning tussen NvU en RPvE, juli 2000.
- Stuurgroep Woningbouw Amsterdam: Afzetbaarheidsadvies Lelylaan, Amsterdam september 2000;
- Van Dijk, Van Someren en Partners: Quick Scan Hergebruik Andreasterrein, Amsterdam oktober 2000;
- Dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer Gemeente Amsterdam: Het elfde verkeersmodel Lelylaan en omge-

ving, oktober 2000.

- Witteveen + Bos: Kostenraming aanpassingen infrastructuurle voorzieningen, december 2000.
- OMEGAM: Rapport hydrologisch en geotechnisch onderzoek t.b.v. het project Lelylaan, 2000.
- Dienst Ruimtelijk Ordening Gemeente Amsterdam: Rapport onderzoek ecologisch potenties plangebied Lelylaan, 2000.

Algemeen

- Algemeen Uitbreidingsplan Amsterdam, Nota Van Toelichting, Amsterdam 1934.
- Stadsdeel Slotervaart/Overtoomse Veld: Structuurvisie Parkstad, Amsterdam, februari 1998.
- Stadsdeel Slotervaart/Overtoomse Veld: Doorschakelnotitie Stedelijke Vernieuwing, juli 1999
- Gemeente Amsterdam: Nota stedelijke Vernieuwing, Amsterdam december 1999;
- Bureau Parkstad: Richting Nieuw West, Amsterdam januari 2000;
- Bureau Parkstad: Leefmilieus Nieuw West, Amsterdam juli 2000;

Volkshuisvesting

- Stadsdeel Slotervaart/Overtoomse Veld: Ouderenhuisvesting in het stadsdeel Slotervaart/Overtoomse Veld, Amsterdam, januari 1998;
- Stadsdeel Slotervaart/Overtoomse Veld: Grote woningen in het stadsdeel Slotervaart/Overtoomse Veld, Amsterdam, maart 1998;
- Bureau P/A stedelijke woningdienst Amsterdam: Kernvoorraadmonitor Slotervaart/Overtoomse Veld update 2000, in opdracht van het dagelijks bestuur van stadsdeel Slotervaart/Overtoomse Veld, Amsterdam mei 2000;
- Stuurgroep Woningbouw Amsterdam: Afzetbaarheidsadvies Marktsectorwoningen Westelijke Tuinsteden 2000-2004, Amsterdam december 2000;

Economische Zaken

- Stadsdeel Slotervaart/Overtoomse Veld:
Detailhandelsnota Stadsdeel Slotervaart, vastgesteld door Stadsdeelraad Slotervaart / Overtoomse Veld, 1993
- Stadsdeel Slotervaart/Overtoomse Veld:
Horecabeleidsplan, vastgesteld in stadsdeelraad 1995
- Gemeente Amsterdam: De Amsterdamse kantorenmarkt 1998, Amsterdam 1997
- Decisio BV: Van tuinstad naar werkstad. Economische ontwikkelingsvisie Westelijke Tuinsteden, februari 1999
- Gemeente Amsterdam: Vestigingsbeleid leisure-bedrijven in Amsterdam, vastgesteld in gemeenteraad, 1999
- Gemeente Amsterdam: Hotelbeleid 1999-2003, juni 1999
- NEI-Kolpron Consultants BV: Inventarisatierapport, Toekomstvisie detailhandel en horeca stadsdeel Slotervaart / Overtoomse Veld, juni 2000
- Gemeente Amsterdam: Nota kleinschalige bedrijfspuisvesting in Amsterdam, vastgesteld in gemeenteraad, juli 2000
- Gemeente Amsterdam: Programma Ruimtelijke Investeringsen, juli 2000
- Boer Hartogh Hoofd: Afzetmogelijkheden kantoorruimte en bedrijfsruimte in Amsterdam Nieuw West, december 2000

- Bewonersgroep Eigenwijks: Verslag themabijeenkomst voorzieningen, november 2000.

Welzijn en Onderwijs

- Stadsdeel Slotervaart/Overtoomse Veld: Veiligheidsplan 1999-2003, februari 1999
- Stadsdeel Slotervaart/Overtoomse Veld: Kinderopvang: Lokatiekeuzen Rijkstimuleringsmaatregel buitenschoolse opvang, juni 1999
- Gemeente Amsterdam: Naar Betere Resultaten II 1999-2002, juni 1999
- Gemeente Amsterdam: GSB II, 2000
- Gemeente Amsterdam i.s.m. stadsdelen: Sociale Agenda, 2000
- Bureau Parkstad: Projectplan Sociale Activering Westelijke tuinsteden, maart 2000

Bijlage Sociaal Plan

Wat is een sociaal plan? / Een sociaal plan is een set afspraken tussen bewoners, corporaties en overheid over de positie van bewoners tijdens de herstructureringsoperatie. Het gaat daarbij om ingrepen aan de woongebouwen en de straten die gevolgen hebben voor bewoners zoals renovatie en sloop/nieuwbouw. In het sociaal plan wordt de positie van individuele bewoners omschreven. Het sociaal plan geeft informatie over stedelijke regels, zoals verhuiskostenvergoedingen en rechten van stadsvernieuwingskandidaten. Daarnaast geeft een sociaal plan de afspraken tussen de partijen weer die speciaal voor een plangebied gemaakt zijn. Dat kunnen afspraken zijn op het gebied van informatieverstrekking, begeleiding, wisselwoningen, huurverhogingen, terugkeermogelijkheden, herhuisvestingsperiode, extra financiële hulp, hulp bij verhuizing en beheer van complex en woonomgeving etc.

Waarom is een sociaal plan nodig? / Een sociaal plan is flankerend beleid. Het is een plan dat voorwaarden schept voor het mogelijk maken van een stedelijke vernieuwingsoperatie. Stedelijke vernieuwing grijpt diep in in het persoonlijk leven van bewoners. Het plan is dat de huidige bewoners in het plangebied Lelylaan moeten verhuizen. Het doel van een sociaal plan is vermindering van onzekerheid bij bewoners door informatie te geven en afspraken te maken.

Bewonersparticipatie maakt het mogelijk dat voor plannen in algemene zin draagvlak van bewoners kan ontstaan. Bewonersparticipatie alleen is echter niet voldoende. Bewoners moeten kunnen zien wat de vernieuwing in de buurt voor hen persoonlijk te bieden heeft.

Basis Sociaal Plan Westelijke Tuinsteden /

Bureau Parkstad heeft het initiatief genomen tot het maken van een basis sociaal plan dat geldt voor alle stedelijke vernieuwingsgebieden in de Westelijke Tuinsteden. Het is belangrijk dat een aantal basisafspraken overal hetzelfde is zodat bewoners van de Westelijke Tuinsteden dezelfde mogelijkheden hebben om gebruik te maken van de vernieuwing. Door een gezamenlijk basis sociaal plan te maken wordt de positie van bewoners onafhankelijk gemaakt van de activiteit van een bewonerscommissie of wijkcentrum.

Voor het basis sociaal plan is onderhandeld tussen Bureau parkstad namens de overheid, de drie consortia en de bewonersorganisaties het Samenwerkingsverband en Thuis in Eigen Toekomst. Nog niet over alle punten is overeenstemming. Bewonersorganisaties willen ook graag wijziging van een aantal stedelijke regelingen zoals een verhoging van de verhuiskostenvergoeding en een andere volgorde bij toewijzing van huurwoningen in de eigen buurt. Hieronder volgt een samenvatting van die onderdelen van het sociaal plan die aansluiten op het gemeentelijk beleid.

Uitgangspunten voor het basis sociaal plan /

1. In een zo vroeg mogelijk stadium duidelijkheid geven over de gevolgen van ingrepen en verhuismogelijkheden
2. Begeleiding bij het realiseren van woonwensen
3. Goed beheer van de woningen en woonomgeving tijdens de herstructureringsoperatie: voor ieder project een tijdelijk beheerplan

A Stedelijke afspraken voor stadsvernieuwingskandidaten

1. Voorrangpositie op de woningmarkt.
Stadsvernieuwingskandidaten kunnen als voorrangskandidaat reageren op het gehele aanbod in de woningkrant(en). Stadsvernieuwingskandidaten die langer dan 5 jaar in een bepaald stadsdeel wonen hebben bij inschrij-

ving op woningen in het eigen stadsdeel voorrang op andere stadsvernieuwingskandidaten.

2. Een passende woning

Bewoners komen in aanmerking voor een woning die past bij de grootte van het huishouden en bij de hoogte van het inkomen. De normen hiervoor staan in de Huisvestingsverordening en worden jaarlijks geïndexeerd.

3. Financiële vergoedingen

Conform regeling verhuis-en herinrichtingskosten, d.w.z. vanaf peildatum

f 8000,- bij sloop of ingrijpende renovatie

f 1000,- of f 3000,- bij renovatie tijdens bewoning (afhankelijk van de ingreep)

4. (Afhankelijk van inkomen) Individuele huursubsidie en woonlastenfonds

B Afspraken voor stadsvernieuwingskandidaten op niveau ParkStad

5. Begeleiding op maat

- Vaste begeleider van de corporatie
- Afspraken over prijs, kwaliteit en periode in renovatiecontract en wisselwoningcontract

6. Recht op terugkeer

- Garantie op herhuisvesting in Nieuw West
- Mogelijkheden voor terugkeer of direct doorschuiven worden vergroot door
 - Zo mogelijk eerst bouwen dan slopen
 - Fasering van de projecten
 - nieuwe huurwoningen in de woningkrant zonodig vroegtijdig aan te bieden

- zonodig een wisselwoning aan te bieden

c) Verlengd recht op terugkeer

De bewoner verhuist eerst als stadsvernieuwingskandidaat en kan (mits passend en zolang de voorraad strekt) op basis van de oude woonduur terugkeren naar de nieuwbouw die op die locatie wordt gebouwd. In feite wordt twee maal gebruikt gemaakt van de sv-urgentie. Er wordt slechts eenmaal verhuiskostenvergoeding uitgekeerd.

d) Informatievoorsprong bij koopwoningen

Voor koopwoningen wordt in eerste instantie alleen in buurtbladen geadverteerd.

1. Extra financiële bijdrage specifieke omstandigheden

Consortia stellen een Sociaal Fonds in van waaruit een bijdrage kan worden gegeven bij individuele knelpunten van bewoners. In de commissie Sociaal Fonds hebben consortia en huurders zitting en zij stellen gezamenlijk richtlijnen en criteria op voor het verlenen van een bijdrage.

2. Een herhuisvestingsperiode van 1 jaar

Voor alle projecten geldt een herhuisvestingsperiode van 1 jaar. Om 12 maanden te kunnen gebruiken voor het zoeken naar een andere woning worden huisbezoeken afgelegd in de periode tussen sloopbesluit en peildatum en hebben op de peildatum alle bewoners de individuele stadsvernieuwingsstatus. Bij bijzondere projecten (bijvoorbeeld met veel grote gezinnen of ouderen) kan deze verlengd worden tot 18 maanden.

3. Huurbevrozing na een genomen sloopbesluit

Bevrozing van de netto huur

4. Vergoeding voor zelfaangebrachte voorzieningen

Er is een regeling gemaakt waarin staat welke voorzieningen in aanmerking komen voor vergoeding. De vergoeding bedraagt de dagwaarde, die berekend wordt op basis van de nieuwwaarde minus een afschrijving van 10% per jaar.

C Status basis sociaal plan

Het basis sociaal plan is een set afspraken tussen overheid, consortia en bewoners. Daarnaast kunnen bewonersgroepen met corporaties en stadsdelen per deelgebied of complex aanvullende afspraken maken, maar die mogen niet strijdig zijn met het basisplan. Het basis sociaal plan:

- Geldt voor alle stedelijke vernieuwingsprojecten in de Westelijke Tuinsteden

- Geldt voor zowel complexen van corporaties als particuliere eigenaren: stadsdelen geven particuliere eigenaren alleen toestemming voor sloop als zij het sociaal plan onderschrijven

- Wordt jaarlijkse geëvalueerd

Herhuisvesting Johan Jongkindstraat / Uitvoering van het sloop- en bouwprogramma zoals dat is neergelegd in dit RPVE, betekent dat de 225 sociale huurwoningen en de 142 woningen voor ouderen in de Riekerhof gesloopt worden. Om zoveel mogelijk bewoners van slooppanden te kunnen herhuisvesten in nieuwbouw binnen het plangebied, wordt er gefaseerd gesloopt. Een deel van de woningen wordt in een vroeg stadium gesloopt. Dit betreft de meest westelijke blokken van Patrimonium aan de Johan Jongkindstraat. Voor de bewoners van deze woningen moet in 2003 vervangende woonruimte gevonden worden. De Oostelijke helft van de woningen van Patrimonium en ook de Riekerhof worden pas in een later stadium gesloopt. De herhuisvesting zal in 2006 plaatsvinden.

Dicht in de buurt worden in 2002 en 2003 nieuwbouwwoningen opgeleverd. Aan de Hoytemastraat worden 54 koopwoningen gebouwd. Wellicht bieden deze uitkomst voor een aantal bewoners. In de Jacques Veltmanstraat worden behalve koopwoningen ook 51 sociale huurwoningen gebouwd. Iets verder weg, in Overtoomse Veld Noord worden in 2003 in de sociale huursector ca. 70 nieuwbouwwoningen opgeleverd. Binnen het plangebied Lelylaan zelf worden in deze periode nog geen woningen opgeleverd. De sloopdatum van de eerste fase moet zo gekozen worden, dat deze goed aansluit op de opleveringen.

Voordat de Riekerhof en de oostelijke helft van de woningen worden gesloopt, worden er op het Andreasterrein al nieuwe woningen opgeleverd. Om ervoor te zorgen dat mensen kunnen doorstromen, is een goede afstemming van groot belang. Ook hier moet de sloopdatum worden afgestemd op de opleverdata. Het te bouwen programma moet zoveel mogelijk worden afgestemd op de herhuisvestingsopgave.

De status van stadsvernieuwingskandidaat geeft de huidige bewoners ook in de bestaande woningvoorraad voorrang

op andere woningzoekenden, bij voorbeeld voor woningen die vrijkomen in geliefde buurten als Nieuw Sloten en Oostoever. Bewoners van de Jongkindstraat die langer dan 5 jaar in dit stadsdeel wonen hebben bij inschrijving op woningen in het eigen stadsdeel voorrang op stadsvernieuwingskandidaten uit andere stadsdelen. Zij hebben wel concurrentie van stadsvernieuwingskandidaten uit de vernieuwingsgebieden Overtoomse Veld en Delflandpleinbuurt/Staalmanpleinbuurt.

Die voorrangpositie geldt ook voor de bestaande woningen in Overtoomse Veld Zuid. Wel moet er rekening mee gehouden worden dat Overtoomse Veld een stedelijk vernieuwingsgebied is. Het is niet wenselijk dat men binnen een paar jaar opnieuw moet verhuizen vanwege sloop. Het is wel een optie voor degenen die uiteindelijk terug willen keren binnen het plangebied Lelylaan.

Na besluitvorming over het RpvE, bestaat er meer duidelijkheid over de te Isopen flats. De intentie is om bij de uitwerking van de Stedenbouwkundige programma's het Sociaal Plan nader te concretiseren in overleg met de bewonerscommissie.



