

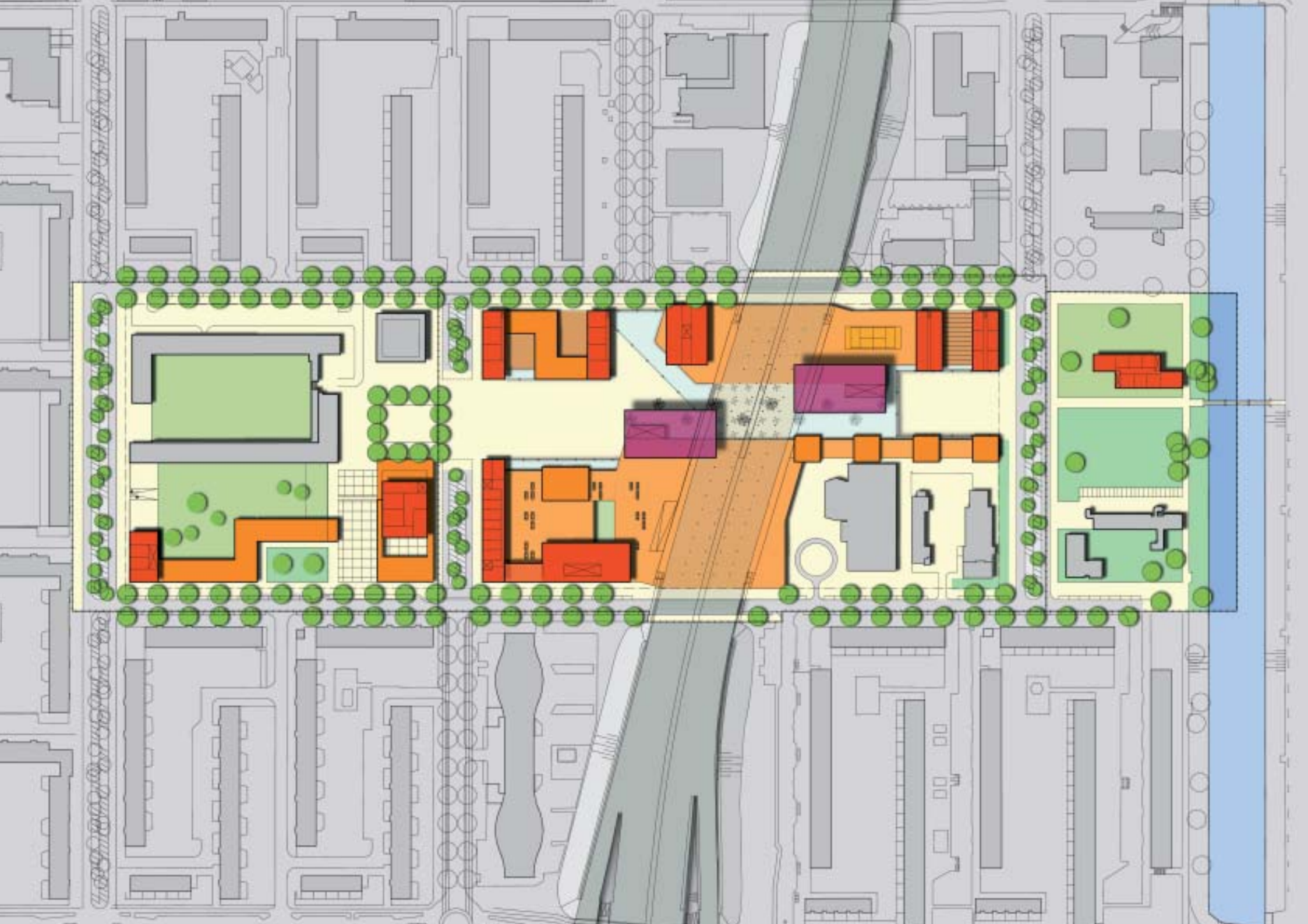


Uitwerkingsplan Hart Delflandpleinbuurt

Oktober 2005



ParkStad/Delflandplein/
Staalmanpleinbuurt



Uitwerkingsplan

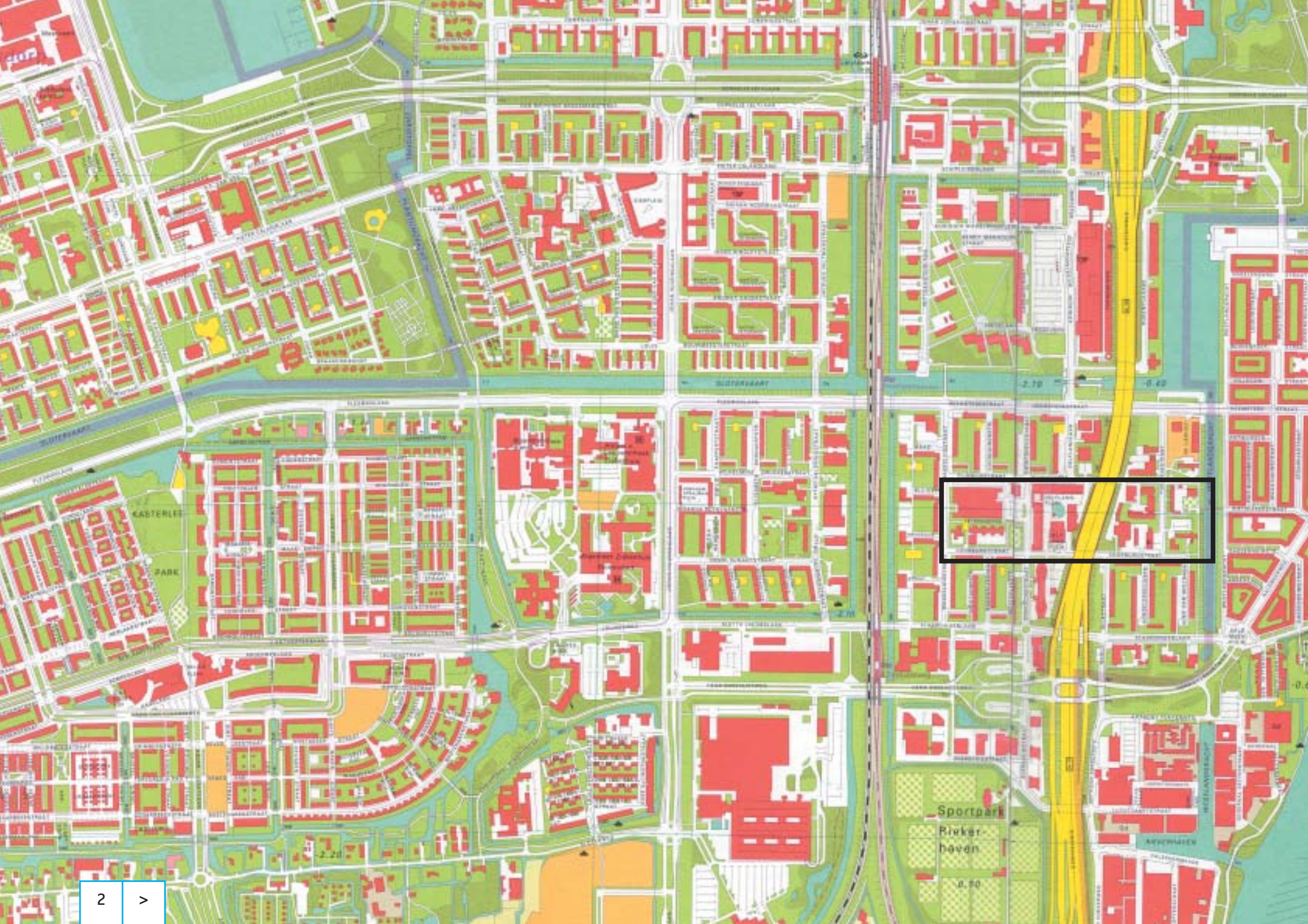
Hart Delflandpleinbuurt

Oktober 2005

Vastgesteld door stadsdeelraad Slotervaart d.d. 12 oktober 2005



ParkStad/Delflandplein/
Staalmanpleinbuurt



Inhoudsopgave

	Samenvatting	4
1	Inleiding	8
2	Projectkader	12
3	Het plan	24
4	Planfacetten	44
5	Civiel technische randvoorwaarden	54
6	Milieumaatregelen	58
7	Planning, herhuisvesting en communicatie	64
8	Exploitatie	72
	Bijlage: planning	78

Samenvatting



Dit is het Uitwerkingsplan Hart Delflandpleinbuurt, dat voortvloeit uit het in maart 2002 vastgestelde Vernieuwingsplan voor de Delflandplein- en Staalmanpleinbuurt. In het Vernieuwingsplan is de basis gelegd voor verandering van de buurt, want de Delflandpleinbuurt is toe aan vernieuwing.

De woonomgeving is voor velen minder aantrekkelijk geworden en de laatste jaren is er sprake van een toename van sociale problemen. Het winkelcentrum trekt bovendien steeds minder publiek, waardoor de buurt het risico loopt belangrijke voorzieningen kwijt te raken. Door het plein te vernieuwen kan de neergaande beweging worden omgebogen. De Delflandpleinbuurt moet weer een aantrekkelijke, veilige en levendige buurt worden voor verschillende soorten bewoners. Een kloppend hart van de buurt, met een nieuw winkelcentrum, kantoren, woningen, een brede school, hotel en andere voorzieningen.

De afgelopen jaren is door stadsdeel Slotervaart en consortium DeltA10 (Far West en Bouwbedrijf De Nijs & Zn) hard gewerkt aan dit ambitieuze plan. De basis voor deze samenwerking ligt in de gezamenlijke voorbereiding en financiering van de onderheiding van de A10, uitgevoerd tijdens het groot onderhoud aan de A10 in 2001. De herprofilering van de A10 werd toen als buitenkans gezien om een onderdoorgang in de toekomst mogelijk te maken en het stadsdeel heeft voor het project van het

Ministerie van VROM een prijs gekregen voor optimaal grondgebruik.

Met de onderheiding is het mogelijk geworden om (op een later tijdstip) een extra verbinding te realiseren tussen de vooroorlogse en naoorlogse stad. In de totstandkoming van het stedenbouwkundig plan is dit als uitgangspunt genomen, alsmede het openen en zichtbaar maken van een nieuw plein naar de omliggende buurten aan de westzijde van de A10.

In plaats van 'met de rug' gekeerd te zijn naar de omliggende buurten wordt het plein 'open gemaakt'. Deze openheid was een kenmerk in de vooroorlogse ontwerpen van de pleinen en straten door Van Eesteren. Hiermee worden de nadelen door de latere komst van de snelweg hersteld. Vanaf de snelweg zal het gebied herkenbaar zijn door net naast de A10 twee markante torens te plaatsen.

Mede door de goede bereikbaarheid is het plein een goede vestigingsplaats voor kantoren en commerciële voorzieningen. Bovendien heeft het voordelen om juist bij

Opzet en Leeswijzer

In dit Uitwerkingsplan zijn alle aspecten die samenhangen met de ontwikkeling van dit gebied beschreven en de resultaten van diverse onderzoeken samengevat. De belangrijkste onderdelen zijn: de stedenbouwkundige visie, de programmatische uitgangspunten, de fasering inclusief een sociaal plan voor de huidige bewoners en ondernemers, omgang met wettelijke randvoorwaarden en de financiële haalbaarheid.

Het Uitwerkingsplan bestaat uit acht hoofdstukken. Hoofdstuk 1 beschrijft de opgave en de werkwijze bij het maken van het Uitwerkingsplan. In hoofdstuk 2 wordt de bestaande situatie in beeld gebracht en het beleidskader geschetst. Hoofdstuk 3 geeft inzicht in de hoofdlijnen van het plan. In dit hoofdstuk wordt tevens het te realiseren programma uitgewerkt. Het hoofdstuk beschrijft onder andere het geplande aantal woningen (515), de reservering voor detailhandel, horeca en leisure. Maar beschrijft ook de vierkante meters bedrijfsruimten en de te realiseren parkeervoorzieningen. In hoofdstuk 4 komen verschillende facetten van het stedenbouwkundig plan aan bod. In de hoofdstukken 5 en 6 worden de civiel- en milieutechnische randvoorwaarden, eisen en doelstellingen geformuleerd die van belang zijn voor de uitwerking van het deelgebied. Hoofdstuk 7 gaat in op het proces; de planning van de vernieuwing, de fasering van de herhuisvesting en de wijze waarop in de komende periode met bewoners en andere belanghebbenden wordt gecommuniceerd. In hoofdstuk 8 en de bijbehorende financiële paragraaf komen de financiële aspecten van het project aan de orde.

het Delflandplein aan de A10 dergelijke functies te concentreren in plaats van in de woonbuurten zodat parkeer- en verkeersoverlast kan worden vermeden.

In de toekomst krijgt het gebied een aantrekkelijk winkelcentrum als onderdeel van een groot complex van woningen (515), kantoren en zakelijke dienstverlening (44.000 m²), bedrijven (3500 m²), hotel (23.000 m²) en leisure (2500 m²). Ook worden er nieuwe voorzieningen voor de buurt gecreëerd zoals een groot diensten-centrum voor ouderen en een nieuwe Brede School. De bijbehorende parkeerbehoefte wordt grotendeels in gebouwde voorzieningen – dus uit het zicht – opgelost. Door de toevoeging van fors economisch programma zal het plein ook meer werkgelegenheid bieden dan nu het geval is.

Ingrijpend onderdeel van de opgave is de sloop van twee flats met 138 woningen en het huidige winkelcentrum.

De sloop van de beide flats is gekoppeld aan de oplevering van het sociale huurwoningenprogramma in het Zuidblok, zodat de bewoners die dat willen in een keer kunnen verhuizen naar een nieuwe woning.

Voor de ondernemers wordt individueel een vergoedingsregeling uitgewerkt, die gebaseerd zal zijn op wet- en regelgeving en afspraken die gebruikelijk zijn bij vergelijkbare projecten.

Voor het winkelcentrum en voor de gebruikers van HVO is gekozen voor de realisatie van twee noodvoorzieningen in de vorm van een tijdelijk winkelcentrum en een tijdelijke woonvoorziening.

De planvorming heeft veel tijd gekost. Er zijn verschillende varianten onderzocht, waaronder een alternatief voorstel van bewoners. De variant die in het plan is uitgewerkt, is zowel kwalitatief als financieel het meest kansrijk.

Ten aanzien van de financiële haalbaarheid en risico's

voldoet het plan aan de contractuele afspraken van het Stadsdeel en DeltA10. De grondexploitatie is sluitend en het consortium kan een positieve vastgoedexploitatie realiseren. Ook de reeds geïnvesteerde kosten in de onderheiding van de A10 en planontwikkelingskosten door het stadsdeel en DeltA10 kunnen worden terugverdiend.

Met de realisatie van dit plan wordt beoogd dat een 'verborgen' gebied rondom een snelweg met een niet floreerend winkelcentrum verandert in een aantrekkelijke en duurzame buurt van het stadsdeel.



1

Inleiding



De Delflandplein-/Staalmanpleinbuurt is één van de gebieden in het stadsdeel Slotervaart waar een proces van stedelijke vernieuwing in gang is gezet. In een periode van ongeveer 15 jaar zullen beide buurten in fasen vernieuwen. De uitwerking van het deelgebied Hart Delflandpleinbuurt is hiervan een onderdeel. Ruimtelijke vernieuwing en optimalisering, verbetering van het woningaanbod, economische versterking en de ontwikkeling van een goed en gericht aanbod aan sociale voorzieningen gaan hierbij hand in hand.

De Delflandpleinbuurt is toe aan vernieuwing. De woon-omgeving is voor velen minder aantrekkelijk geworden en de laatste jaren is er sprake van een toename van sociale problemen. Het winkelcentrum trekt bovendien steeds minder publiek, waardoor de buurt het risico loopt belangrijke voorzieningen kwijt te raken.

De opgave

1.1

Het Uitwerkingsplan Hart Delflandpleinbuurt is een uitgewerkt deelplan dat voortvloeit uit het in maart 2002

vastgestelde Vernieuwingsplan voor de Delflandplein- en Staalmanpleinbuurt. In het Vernieuwingsplan is voor het Hart Delflandpleinbuurt de volgende visie geformuleerd:

‘De Delflandpleinbuurt moet weer een aantrekkelijke, veilige en levendige buurt worden voor verschillende soorten bewoners. Het deelgebied Hart Delflandpleinbuurt wordt een kloppend hart van de buurt, met een nieuw winkelcentrum, kantoren, woningen, een brede school, hotel en andere voorzieningen. Boven de winkels en voorzieningen komen woningen voor mensen die de nabijheid van deze functies belangrijker vinden dan een groene omgeving. De entrees van de woningen aan het

plein worden duidelijk herkenbaar en representatief. De barrièrewerking van de A10 wordt verminderd doordat een ruime onderdoorgang de buurt delen verbindt. Rond het hart ligt een buurt met stedelijk milieu. Langs de straten komen op de begane grond naast woningen ook kleinschalige bedrijven (o.a. een bedrijfsverzamelgebouw). Nabij het plein worden woningen voor ouderen geconcentreerd.’*

*samengevat uit Vernieuwingsplan Delflandplein-/Staalmanpleinbuurt, maart 2002

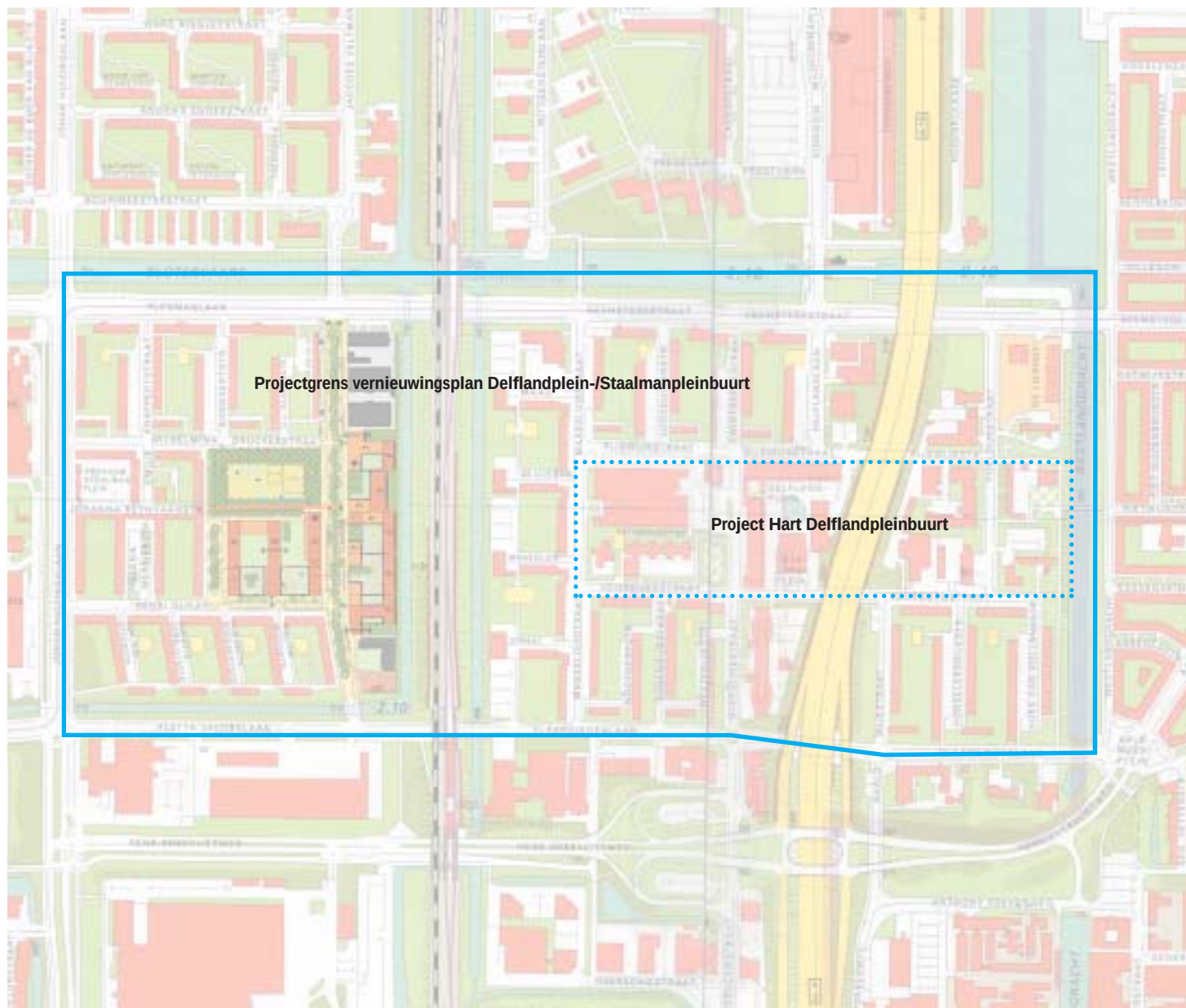


Ligging vernieuwingsgebied

1.2

De Delflandpleinbuurt ligt gunstig ten opzichte van het centrum van de stad en de snelwegen rondom. De buurt is goed bereikbaar met het openbaar vervoer. Tram, metro en busverbindingen zijn aanwezig en het NS-station Lelylaan ligt op loopafstand.

De noordzijde van de buurt grenst aan de Slotervaart. Aan de zuidzijde van de buurt loopt de Vlaardingenlaan. Aan de westzijde van de buurt bevindt zich de groene spoordijk en aan de oostzijde ligt de Westlandgracht.



Hart Delflandpleinbuurt in het vernieuwingsgebied

stedelijke vernieuwing als kader

1.3

De visie voor de vernieuwing van de Westelijke Tuinsteden is omschreven in de nota Richting ParkStad 2015, een gezamenlijk product van Bureau ParkStad, de centrale stad, de vier stadsdelen en de corporaties Alliantie/de Dageraad en Far West. Op basis daarvan is het Vernieuwingsplan Delflandplein-/Staalmanpleinbuurt gemaakt.

De stedelijke vernieuwing is een integraal proces met drie pijlers: fysieke, economische en sociale vernieuwing. De fysieke ingrepen in het deelgebied Hart Delflandpleinbuurt worden geflankeerd door een programma voor sociale vernieuwing (het Meerjarenprogramma Sociaal) in het hele vernieuwingsgebied. Het economisch programma heeft betrekking op de te behouden functies en te realiseren ruimte voor winkels, commerciële voorzieningen, bedrijven en kantoren. De inzet van de stedenbouwkundige uitwerking is het creëren van een duurzaam, aantrekkelijk en goed functionerend hart van de buurt.

Opdrachtgeverschap

1.4

Voor het centrumgebied van de Delflandpleinbuurt – begrensd door de Rijswijkstraat, Overschiestraat, Voorburgstraat en de Poeldijkstraat – is het consortium DeltA10 (een combinatie van Far West en Bouwbedrijf M.J. de Nijs & Zn) opdrachtgever. Dit consortium is samen met de gemeente Amsterdam de financier van de onderheiding van de A10. De samenwerking tussen

het stadsdeel en het consortium DeltA10 bij de ontwikkeling van met name de onderheiding zijn op 8 september 2000 vastgelegd in een raamovereenkomst. In de overeenkomst zijn inspanning- en planningsafspraken vastgelegd over het door het consortium te maken commercieel ontwikkelingsplan en een door het stadsdeel te vervaardigen en ter besluitvorming te brengen Nota van Uitgangspunten (Vernieuwingsplan). Ook is vastgelegd dat het consortium een financieel haalbaar plan moet kunnen maken inclusief het terugverdienen van de reeds gedane investeringen onder de A10. Op de raamovereenkomst volgde een samenwerkingsovereenkomst waarin nadere afspraken zijn vastgelegd over de ontwikkeling van het centrumgebied. Deze overeenkomst is op 26 juni 2003 ondertekend. Uitgangspunt is dat het consortium DeltA10 het vastgoed in het centrumgebied ontwikkelt. Verder staat in de overeenkomst dat het stadsdeel toewerkt naar een neutrale grondexploitatie en dat het consortium mag toewerken naar een vastgoedexploitatie met een positief saldo voor zowel woningbouw als commercieel vastgoed. De kosten van de onderheiding van de A10 worden ondergebracht in de grondexploitatie. Beide partijen worden in staat gesteld om deze kosten terug te verdienen.

Far West is opdrachtgever voor de woningen in het gebied tussen de Overschiestraat en de Maassluisstraat en het gebied tussen de Poeldijkstraat en de Westlandgracht.

Het stadsdeel is opdrachtgever voor de openbare ruimte en voor het welzijnscluster, het schoolbestuur is opdrachtgever voor de nieuwe Sint Jan de Doperschool en Care West is opdrachtgever voor het zorgvoorzieningsprogramma.

Na vaststelling van het Uitwerkingsplan door de stadsdeelraad worden de vervolgsafspraken voor de uitvoering vastgelegd in een realisatieovereenkomst.

2

Projectkader



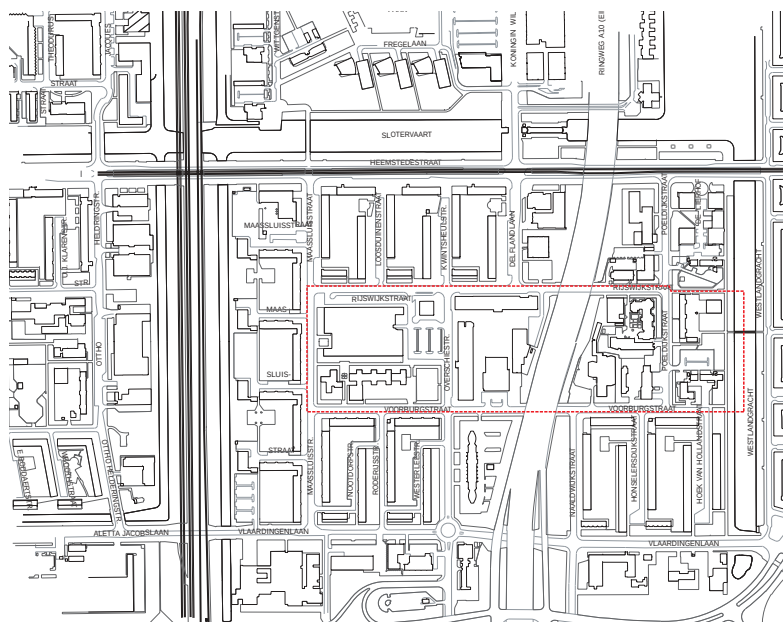
Stedelijke vernieuwing betekent transformatie van de bestaande stad waarbij aansluiting wordt gezocht bij de huidige kenmerken van de buurt. Stedelijke vernieuwing is ingebed in (landelijke) regelgeving, de uitgangspunten en doelstellingen die door het stadsdeel zijn geformuleerd en de afspraken die zijn gemaakt in het kader van de stedelijke vernieuwing van de Westelijke Tuinsteden als geheel.

Bestaande situatie

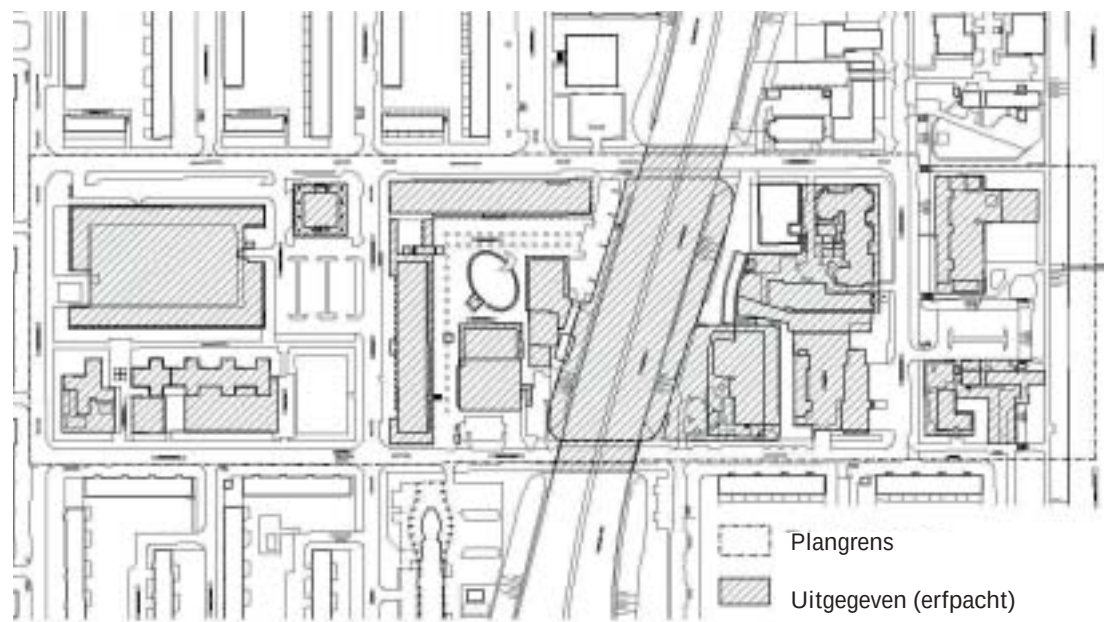
2.1

Het plangebied en de plangrens

Het deelgebied Hart Delflandpleinbuurt wordt begrensd door de Westlandgracht, de Voorburgstraat, de Maassluisstraat en de Rijswijkstraat. De A10 doorsnijdt het plangebied. De weg is een barrière die de buurtdelen scheidt en op grotere schaal ook afstand schept tussen de buurten in Nieuw West en de oudere delen van de stad. In 2001 is de A10 over de gehele breedte van het plangebied voorzien van een onderheiding zodat beide buurtdelen verbonden kunnen worden.



Bestaande situatie inclusief plangrens



Plangrens

Uitgegeven (erfpacht)

Eigendomsgrenzen

Eigendomsgrenzen

Binnen de projectgrenzen komen verschillende eigenaren en eigendomssituaties voor. De meeste gronden zijn in eigendom van de gemeente en zijn in erfpacht uitgegeven.

Infrastructuur en ontsluiting

De weginfrastructuur van de Delflandpleinbuurt wordt gevormd door een rechthoekig patroon van ruim opgezette stad- en woonstraten.

Het Hart Delflandpleinbuurt is uitstekend ontsloten voor het autoverkeer. Via de Henk Sneevlietweg staat de buurt in directe verbinding met de A10 West. De Heemstedestraat en de Vlaardingenlaan zijn verbindingen met Oud Zuid, de binnenstad, de rest van Nieuw West en het buitengebied. Binnen Nieuw West

zijn de Delflandlaan en de nabij gelegen Huizingalaan belangrijke noord-zuidroutes. Ook andere aansluitingen met de A10 West, de A4 en de stad zijn via deze routes te bereiken.

De bereikbaarheid van de Delflandpleinbuurt per metro, bus en tram is goed. Het hart van de Delflandpleinbuurt is via korte loopafstanden bereikbaar met het openbaar vervoer. Een aantal tram- en buslijnen passeren het gebied op korte afstand via de doorgaande routes (Vlaardingenlaan, Heemstedestraat). Iets verder weg liggen metrohaltes.

De Heemstedestraat, de Maassluisstraat, de Overschiestraat/Delflandlaan en de Vlaardingenlaan sluiten aan op belangrijke fietsroutes in en door het stadsdeel. In het plangebied ligt net ten noorden van de Professor Einsteinschool een wandelpad (Abtswoudepad). Over

de Westlandgracht ligt een brug voor voetgangers en fietsers, die de Delflandpleinbuurt koppelt aan Oud Zuid.

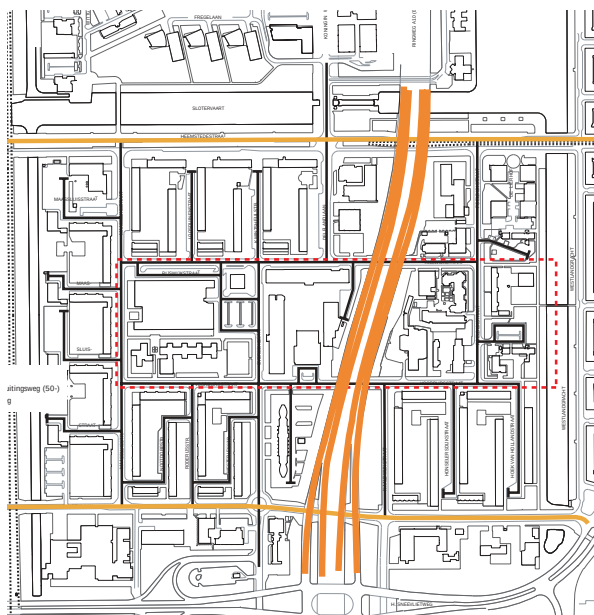
Maaiveldhoogte

Het Hart Delflandpleinbuurt kan voor wat betreft de maaiveldhoogte in twee delen worden gesplitst. Het deel ten westen van de Poeldijkstraat inclusief de Poeldijkstraat zelf kent een hoogte van 0.70 tot 0.90 meter onder NAP. In het terrein ten oosten van de Poeldijkstraat varieert het maaiveld van 0.70 onder tot 0.70 meter boven NAP. Dit hoogteverschil van circa anderhalve meter wordt veroorzaakt door de waterkerende functie van de strook langs de Westlandgracht.

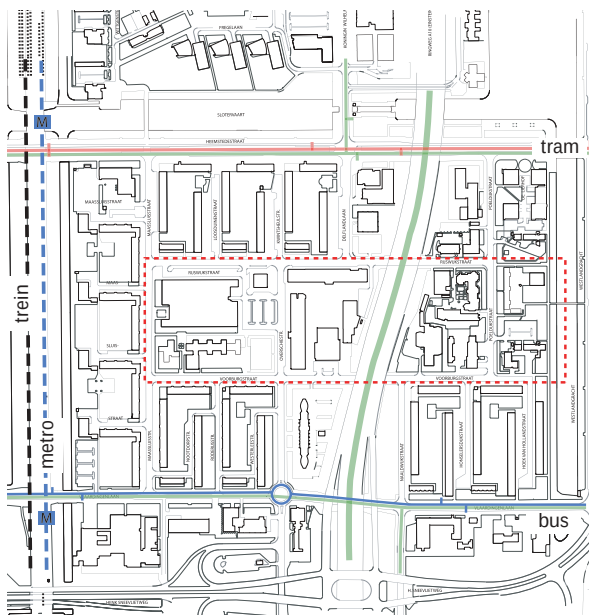
Kabels en leidingen

In het gebied zijn ten behoeve van de huidige bebouwing leidingen en kabels aanwezig voor alle nutsvoorzieningen. Daarnaast liggen er nog een aantal leidingen en kabels in het gebied met een doorgaande transportfunctie, waarmee in de planvorming rekening dient te worden gehouden. Alle leidingen en kabels binnen het gebied zijn geïnventariseerd en in tekening- en weergegeven.

Voor de planvorming dient met de volgende belangrijke doorgaande leidingen en kabels rekening te worden gehouden: waterleiding onderin het talud aan de oostzijde van de A10, een transportriool onder de huidige rijweg van de Overschiestraat en glasvezelverbindingen in diverse straten, waaronder de Overschiestraat en de Rijswijkstraat.



Verkeers- en vervoerskaart huidige situatie

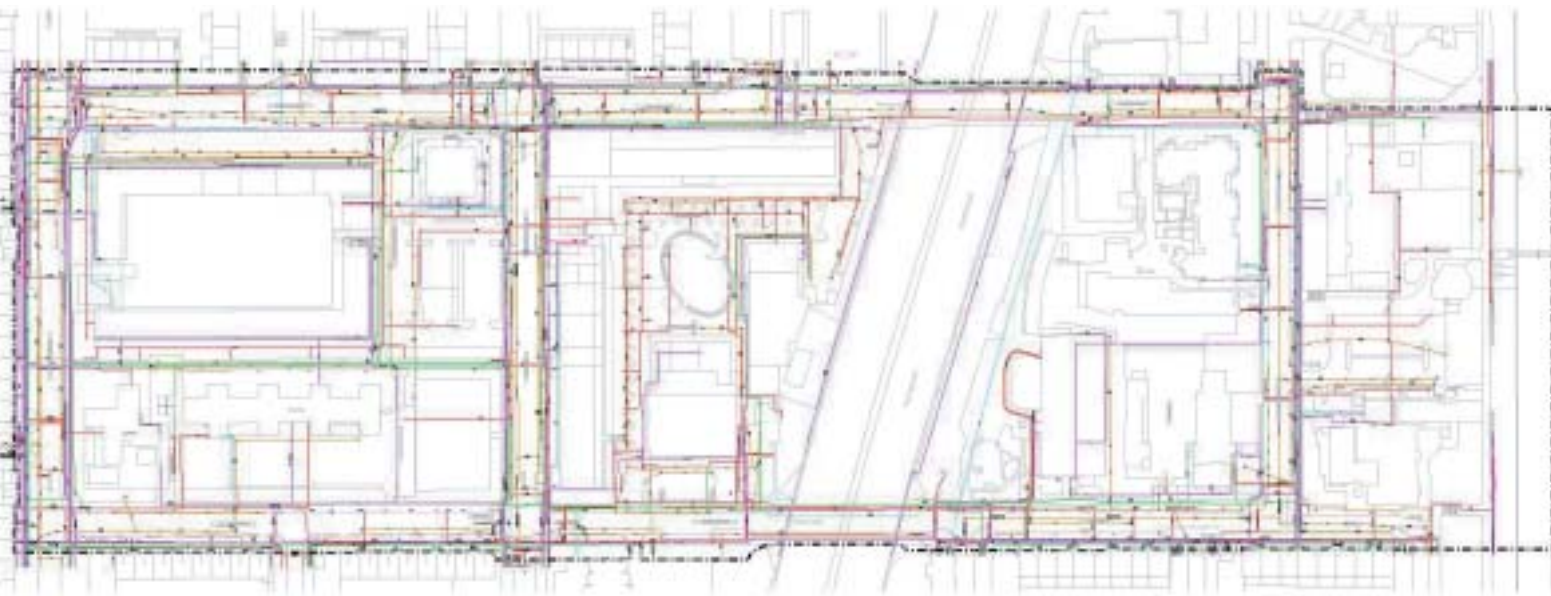


Openbaar vervoer huidige situatie



	Voetpaden/fietspaden	11.202 m ²
	Rijweg (betonklinkers/asfalt)	15.230 m ²
	(Rij-) verharding op erfpachtterrein	1.737 m ²
	Parkeervakken	4.293 m ²
	Openbaar groen	15.217 m ²
	Groen op erfpachtterrein	3.177 m ²
	Water	2.704 m ²
	Bomen in verharding	204 stuks
	Bomen in groen	122 stuks
	Speelplaatsen	562 m ²
	Verharde sportvelden	2.236 m ²
	Kunstwerken/bruggen	30 m ²
	Bebouwing	24.490 m ²
	Rijkswaterstaat	10.088 m ²
	RWS dubbelgrondgebruik	1.640 m ²
	Plangebied	119.492 m ²

Ruimtegebruikskaart huidige situatie



	Riolering
	Waterleiding
	Kabelnet
	Gasnet GEB
	Gasunie
	PTT
	DKRV
	PEN
	KTA
	Stadsverwarming
	Olieleiding
	Huisvuilafvoer
	PTT + KTA

Kabels en leidingen huidige situatie

Bestaand programma

2.2

Wonen

Binnen de plangrenzen staan anno 2005 in totaal 419 woningen. Er bevinden zich 160 etagewoningen met lift in de particuliere huursector in het blok tussen de Maassluisstraat, de Rijswijkstraat, de Overschiestraat en het Abtswoudepad. Het gaat om 30 driekamerwoningen en 130 vierkamerwoningen.

Op het Delflandplein staan twee galerijflats met lift met in totaal 138 huurwoningen. Dit zijn 6 tweekamerwoningen die tot de kernvoorraad behoren, 42 driekamerwoningen en 90 vierkamerwoningen. Deze flats zijn recent verworven door Far West.

Tussen de Poeldijkstraat en de Westlandgracht staan ook twee galerijflats waarvan één binnen het plangebied.

Deze telt 121 huurwoningen en is eigendom van een woningcorporatie die woonruimte verhuurt aan studenten.

Bedrijvigheid

In het deelgebied Hart Delflandpleinbuurt zijn veel verschillende typen ondernemingen gevestigd. In totaal staan er circa 200 ondernemingen ingeschreven in het handelsregister.

De belangrijkste economische clusters zijn:

- Detailhandel en de bijbehorende consumentendienstverlening aan het Delflandplein. Hier zijn circa 25 ondernemers gevestigd. Iets meer dan de helft zijn winkeliers, de overige zijn horeca of consumentgerichte diensten, zoals een kapper en een apotheek. Het winkelcentrum beslaat circa 2400 m² verkoop vloeroppervlak (vvo) detailhandel, circa 650 m² vvo horeca en 500 m² vvo consumentgerichte dienstverlening.

- Confectiegroothandel in de Rijswijkstraat. Hier is een verzameling van confectiehandelaren gevestigd, de MOD-groep. Het betreft ruim 70 kleinschalige ondernemingen.
- Kantoren in het verzamelgebouw aan de Rijswijkstraat 175
- Het HEM-hotel aan de oostkant van de A10.

Sociale voorzieningen

In de Delflandpleinbuurt staan twee basisscholen: de Professor Einsteinschool en de Sint Jan de Doperschool. Beide zijn omgevormd tot brede school. Zo geeft de Professor Einsteinschool onderdak aan een kleine buurtontmoetingsruimte. Daarin is een lokaal in gebruik voor peutergroepen in het kader van de voorschool en wordt ook een opvoedspreekuur gehouden. De school heeft ook een peutergroep van de voorschool in de dependance in de Staalmanpleinbuurt. In de Sint Jan de Doperschool is eveneens een peuterlokaal in het kader van de voorschool gevestigd en wordt daarnaast naschoolse opvang georganiseerd.

In de buurt zijn het mobiel jongerenteam van Impuls en het sportbuurtwerk van Sciandri actief. Zij organiseren allerlei sportieve activiteiten op pleinen, in speeltuinen, op sportvelden en in een gymzaal.

Op het gebied van gezondheid en zorg zijn er twee huisartsenpraktijken, een fysiotherapiepraktijk en een apotheek. Aan de Heemstedestraat is een zorgsteunpunt gevestigd. In samenwerking met buurtbeheer is er bij het winkelplein een veiligheidssteunpunt en in de Heemstedestraat een buurtconciërge.

In de buurt zijn ten slotte nog een katholieke kerk en HVO (Huis Voor Onbehuisden) De Veste gevestigd.

Beleidskader

2.3

Het Uitwerkingsplan moet voldoen aan bestaand beleid, waarvan de belangrijkste nota's hier worden vermeld. Er is onderscheid gemaakt tussen beleid van ParkStad en van het stadsdeel. Verder staan in deze paragraaf de notities die specifiek voor het plangebied zijn geschreven. Tot slot worden overige factoren genoemd die het project beïnvloeden.



Parkstad

2.4

Richting ParkStad 2015

Dit ontwikkelingsplan voor de vernieuwing van de Westelijke Tuinsteden is vastgesteld in juli 2001. In het rapport zijn de gemeenschappelijke standpunten van de vier stadsdelen en de centrale stad over de vernieuwing opgenomen. Er wordt ingegaan op de inhoudelijke, procesmatige en financiële aspecten van de vernieuwing. De volgende uitgangspunten zijn geformuleerd:

- Voor de zittende bewoners moet een wooncarrière in de wijk mogelijk zijn;



Parkstad 2015

- Bij gedwongen verhuizing zijn desgewenst de herhuisvestingsmogelijkheden binnen Nieuw West gegarandeerd;
- De vestigingsmogelijkheden voor midden- en hogere inkomensgroepen worden verbeterd;
- Er moet een grote variatie aan woon- en werkmilieus komen;
- Economische vernieuwing moet leiden tot meer arbeidsplaatsen in ParkStad;
- Kwaliteit van de groen- en waterstructuur ParkStad wordt versterkt, de bereikbaarheid verbeterd;
- De maatschappelijke voorzieningen moeten worden afgestemd op de vraag c.q. de behoefte van huidige en toekomstige bewoners.



Wensbeeld auto VVPP

Verkeers- en Vervoersplan ParkStad (VVPP)

In maart 2003 zijn er aanvullingen gepresenteerd op de notitie Richting ParkStad 2015. Een belangrijke aanvulling is het Verkeers- en Vervoersplan ParkStad (VVPP). Het VVPP is een uitwerking van het Amsterdamse Verkeers- en Vervoersplan (AVVP). Het VVPP geeft het raamwerk voor de infrastructuur in de Westelijke Tuinsteden in de toekomst en is daarmee het kader voor de stedelijke vernieuwing.

De Basis

Dit ontwikkelingsprogramma van ParkStad is vastgesteld in 2001. In dit plan zijn de ambities voor de versterking van de sociale structuur vastgelegd. Het

- Auto(snel)weg met afslag
- Hoofdnet auto
- Kruispunt
- Hoofdnet auto nieuw (nader toe te passen)
- Overige gebiedsontsluiting voor auto

toekomstperspectief voor Amsterdam is een sociaal sterke stad die grote aantrekkingskracht heeft op verschillende groepen mensen, bedrijven en organisaties. Om dit toekomstperspectief voor de Westelijke Tuinsteden te realiseren, zijn maatregelen nodig, onder andere om de sociale samenhang te bevorderen. Maatregelen ook om uiteenlopende bevolkingsgroepen nieuwe kansen te bieden tot participatie en zelfontplooiing. In overleg met de bij de sociale vernieuwing betrokken partijen is in de Westelijke Tuinsteden gekozen voor een aantal thema's:

- Jongeren en het creëren van kansen;
- Ouderen zo lang mogelijk zelfstandig;
- Bevorderen van integratie en participatie;
- Vergroten van werkgelegenheid en sociale activering;
- Verbeteren van de veiligheid en van een schone en mooie leefomgeving;
- Bevorderen van sportparticipatie;
- Verbeteren van voorzieningen, de zorg en de maatschappelijke dienstverlening.

Naast De Basis wordt het beleidskader gevormd door verschillende beleidsnota's op het gebied van onderwijs en welzijn die op stadsdeelniveau zijn vastgesteld.

Het Kloppend Hart en Leisure

In februari 2002 heeft de stadsdeelraad de nota Visie op leisure in Amsterdam Nieuw West vastgesteld als toetsingskader bij de ontwikkeling van plannen. Tevens is door het Bestuurlijk Overleg Parkstad (BOP) besloten dat het Osdorpplein ontwikkeld zal worden als Kloppend Hart voor de Westelijke Tuinsteden met een groot winkelcentrum en leisure (recreatie- en vrijetijdsbesteding). Om deze ontwikkeling mogelijk te maken is vastgelegd dat dit plein een aantal exclusieve functies zal hebben. Vestiging van bedrijven gericht op leisure elders is toegestaan mits deze niet concurrerend zijn.

Stadsdeel Slotervaart 2.5

Speelvoorzieningen

In 1996 is de nota 'Spelen in de buurt' door de stadsdeelraad vastgesteld. In deze nota zijn spreiding van locaties en doelgroepen benoemd. In navolging op deze nota is op 19 november 2003 door de stadsdeelraad het Speelplaatsen Beleidsplan vastgesteld. Dit beleidsplan regelt de benodigde hoeveelheid en spreiding van speelruimte in het stadsdeel op basis van drie leeftijdsgroepen: 0-5 jaar, 6-11 jaar en 12-18 jaar. Bij de inrichting van de openbare ruimte moet hiermee rekening worden gehouden.



Groencompensatiebeleid

De nota 'Groencompensatie op maat' is op 16 december 1998 vastgesteld door de stadsdeelraad. De nota stelt voorwaarden voor groencompensatie. Dit betekent dat het groen dat verdwijnt wordt gecompenseerd binnen het plan.

Nota Kleinschalige Bedrijvigheid

Als beleidskader voor de programma's van de economische functie gelden de beleidsnotitie 'Kleinschalige bedrijfshuisvesting in Amsterdam' (gemeenteraad 2000), de Nota Kleinschalige Bedrijvigheid van het stadsdeel (stadsdeelraad 2001) en de Nota Werken aan Werk (gemeenteraad 2002). Als één van de beleidsmaatregelen om het nijpende tekort aan klein-

schalige bedrijfsruimten tegen te gaan, is aan 27 concentraties van kleinschalige bedrijfshuisvesting planologische bescherming tegen herbestemming geboden. In het Hart Delflandplein ligt de beschermde locatie Rijswijkstraat, waar circa 45 kleinschalige confectionairs zijn gevestigd.

Kantorenbeleid

Op 25 november 2003 heeft het dagelijks bestuur besloten de actualisatie van de Nota kantoren en bedrijven Westelijke Tuinsteden ('Strategische visie Park-Stad: werken aan werk') te hanteren als leidraad. Hierin is een kantoorprogramma van maximaal 30.000 m² bvo kantoren en 10.000 m² bvo kleinschalige bedrijfsruimte opgenomen voor de Delflandpleinbuurt.

Nota Detailhandel en Horeca

In de nota Detailhandel en Horeca (2001) staan de uitgangspunten voor detailhandel en horeca in het stadsdeel beschreven. Het stadsdeel voert een concentratiebeleid. Dat wil zeggen dat het stimuleert dat de detailhandel zich concentreert op enkele winkelpleinen. Uitgangspunt voor het Delflandplein is dat dit plein een buurtsteunpunt wordt met een supermarkt en enkele ondersteunende diensten. Naar aanleiding van diverse extra onderzoeken naar de mogelijkheden voor het Delflandplein heeft de stadsdeelraad in december 2004 besloten het beleid voor de detailhandel op het Delflandplein aan te passen en een buurtwinkelcentrum van maximaal 3750 m² bvo detailhandel toe te staan met een aanbod van dagelijkse goederen.

Zorgen voor de toekomst

In de notitie 'Zorgen voor de toekomst', vastgesteld door de stadsdeelraad in mei 2004, wordt geschetst hoe zorg- en welzijnsvoorzieningen het beste vorm kunnen krijgen. Rekening houdend met de bestaande capaciteit voorzieningen worden bij de herinrichting van de zorg- en welzijnsdiensten vijf woonzorgzones onderscheiden. De Delflandpleinbuurt vormt samen met de Koningin Wilhelminapleinbuurt één woonzorgzone. Het deelgebied Hart Delflandpleinbuurt is aangemerkt als locatie waar een aanbod van voorzieningen voor zorg en welzijn wordt geclusterd in een gezondheidscentrum, gecombineerd met een dienstencentrum en een concentratie van zorgwoningen. Care West is de zorgaanbieder die de investeringen hiervoor gaat doen en de zorg gaat leveren.

Integraal Huisvestingsplan 2002-2017

In het integraal huisvestingsplan voor primair onderwijs, peuterzalen en naschoolse opvang staat welke huisvestingsingrepen nodig zijn op de korte, middellange en lange termijn. Ook worden de scenario's voor samenwerking van onderwijs, peuterspeelzalen/voorscholen en naschoolse opvang beschreven. Dit herhuisvestingsplan is ook van toepassing op de nieuwe brede school, Sint Jan de Doper. Deze school krijgt een nieuw gebouw in het gebied.

Kunst

Door het stadsdeel is in 2004 de beleidsnotitie 'Kansen in de kunst, kunst- en cultuurbeleid stadsdeel Slotervaart/Overtoomse Veld' vastgesteld. Het stadsdeel heeft kunst en cultuur bovendien benoemd als een ontwikkelthema in de stedelijke vernieuwingsbuurten. Daarom zal worden gestreefd naar kunsttoepassingen in de Delflandpleinbuurt. Er zal worden gezocht naar middelen om dit mogelijk te maken.



Plangebied

2.6

Vernieuwingsplan Delflandplein-/Staalmanpleinbuurt

Het Vernieuwingsplan is in maart 2002 vastgesteld door de stadsdeelraad. In dit plan zijn de uitgangspunten voor de vernieuwing in de Delflandpleinbuurt en de Staalmanpleinbuurt opgenomen. Hier komen het sociale programma, de typering van de leefmilieus, het ruimtelijk kader, programmatische uitgangspunten, procesmatige en financiële aspecten van de vernieuwing aan bod.

Wat betreft de stedenbouwkundige uitwerking staat centraal het optimaal benutten van kansen op en rond het Delflandplein zelf, intensivering en sterke menging van functies, integratie van de A10 zodat de fysieke aanwezigheid vermindert en het benutten van de locatie door aan de A10 twee hoogteaccenten te creëren.

Onderwijsvoorzieningen worden gestapeld gebouwd in combinatie met ander functies, zoals wonen en buurtgerichte voorzieningen. Speelvoorzieningen bij scholen zullen dubbel worden gebruikt. Op de begane grond van ruimtes die bedoeld zijn voor publiek gebruik komen functies die bijdragen aan het verblijfsklimaat.

Plan Openbare Ruimte

Het Plan Openbare Ruimte beschrijft de invulling van de openbare ruimte van het vernieuwingsgebied en is richtinggevend voor de Uitwerkingsplannen. Dit plan is op 22 oktober 2003 door de stadsdeelraad vastgesteld.

Meerjarenprogramma Sociaal

Voor het vernieuwingsgebied Delflandplein-/Staalmanpleinbuurt als geheel is een Meerjarenprogramma Sociaal (MPS) ontwikkeld, waarin de doelstellingen uit het Vernieuwingsplan op het gebied van welzijn, werkgelegenheid, zorg en onderwijs zijn geconcretiseerd. Het Meerjarenprogramma Sociaal is in mei 2004

besproken in de raadscommissie en zal in het najaar van 2005 worden geactualiseerd.

In het MPS zijn de ambities verwoord van de sociale pijler voor de vernieuwing in de Delflandplein-/Staalmanpleinbuurt. De thema's genoemd in De Basis en de uitgangspunten van het Vernieuwingsplan zijn hierin verder uitgewerkt. Het MPS dient als kader voor alle Uitwerkingsplannen in het vernieuwingsgebied, aangezien veel van het beleid niet is uit te splitsen per plangebied.

Het programma valt in twee deelprogramma's uiteen:

- het Sociaal Investeringsplan, dat is gericht op de sociale cohesie en een stabiele samenleving (het Meerjarenprogramma Sociaal)
- het Sociaal Voorzieningen Plan, dat is gericht op realisatie van een sociale infrastructuur in de vorm van voorzieningen of gebouwen

Deze twee deelprogramma's zijn voor een groot deel onlosmakelijk met elkaar verbonden. Zonder goedgebouwde sociale infrastructuur zal het verwezenlijken van inhoudelijke doelen moeizaam verlopen. Zo zal het niet mogelijk zijn de wens om ouderen zo zelfstandig mogelijk te laten wonen te verwezenlijken zonder dat er een goede infrastructuur is in de vorm van zorgsteunpunten en gezondheids- en dienstencentra in de directe omgeving.

Notitie Interim beheer

Bij stedelijke vernieuwing is het nodig om extra aandacht te besteden aan de leefbaarheid, veiligheid en sociale cohesie van een buurt. Dit noemen we interim beheer.

Uitgangspunt is dat een buurt voor bewoners leefbaar, veilig en toegankelijk blijft tijdens de periode waarin gewerkt wordt aan de vernieuwing. Het interim beheer is er voor bewoners en gebruikers van de buurt en

Programma vernieuwingsplan (incl. bestaand programma)

68.650 m ² bvo (bruto vloeropp.)	Wonen, dat is een toename van 35.150 m ²
55.700 m ² bvo	Kantoren en bedrijven, toename max. 40.000 m ²
3.000 tot 9.000 m ² bvo	Winkels, horeca en leisure, dat is een toename van max. 6.000 m ²
5.100 m ² bvo	Buurtgerichte voorzieningen, een vermindering van ongeveer 4.500 m ² als gevolg van sloop van bestaande voorzieningen
12.500 m ² bvo	Hotelfunctie, een toename van 7.000 m ²
22.365 m ² bvo	Gebouwde parkeervoorzieningen

Totaal 173.315 m²



Plankaart vernieuwingsplan

wordt daarom waar mogelijk samen met hen vormgegeven. In het beheer wordt aangesloten bij de bestaande organisatievormen en initiatieven. Voor het vernieuwingsgebied zijn afspraken gemaakt over beheer en de verschillende activiteiten en verantwoordelijkheden van het stadsdeel en de consortia. Deze afspraken zijn vastgelegd in een interim beheernotitie (december 2004). Vanaf 2005 wordt jaarlijks een werkplan opgesteld waarin de interim beheeractiviteiten staan beschreven.



Plankaart POR

Helder stratenplan

- Straat
- Stoep, wandelpad
- Straatbomen
- Verbeteren onderdoorgangen
- Voorstel ventwegen en Poeldijkstraat doortrekken

Forse openbare ruimtes

- Staalmanpark en grasbermen
- Voorstel uitbreiding Staalmanpark
- Delflandplein en Rijswijkstraat
- Woonpark Maassluisstraat
- Woonpark Westlandgracht
- Water
- Zichtlijn

Verschiedende woonmilieus

- Tuinstedelijk, groen hof op zuiden georiënteerd
- Gesloten bouwblok, binnenplaats
- Woon/werkmilieu spoorzone, patio's en daktuinen
- Woonpark Maassluisstraat, terpen in het groen
- Woonpark Westlandgracht, tuinen met doorzicht naar gracht

Sport en spel

- Schoolplein, sportveld, speelplaats
- Speelplaats
- Speelplek in buitenruimte woningen

Functiemenging

- Wonen, bedrijven, praktijken op begane grond
- Terras

Overige factoren die het project beïnvloeden

2.7

Watertoets (AGV/DWR)

Zoals overeengekomen in de Startovereenkomst Woningbouw in de 21e eeuw, dient in het kader van de Watertoets in ruimtelijke plannen een waterparagraaf te worden opgenomen. In deze paragraaf dienen alle aspecten aan bod te komen met betrekking tot de waterhuishouding. Een en ander is gerelateerd aan de vastgestelde gemeentelijke grondwaternorm. De bere-

keningen worden getoetst door het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht en de Dienst Waterbeheer en Riolering (DWR). Damping van water of toename van het verhard oppervlak moet binnen hetzelfde watersysteem gecompenseerd worden. Compensatie van toename van verhard oppervlak betekent dat minimaal tien procent van de toename van het verhard oppervlak elders binnen hetzelfde watersysteem aan open water moet worden aangelegd.

Inpassing A10 (Rijkswaterstaat)

De A10 West is in het begin van de jaren '70 aangelegd. Momenteel rijden er dagelijks zo'n 180.000

auto's over de A10 West en naar verwachting zal dit in 2010 zijn toegenomen tot 200.000 auto's. Zonder extra maatregelen neemt de overlast toe voor woningen langs deze snelweg. De Gemeente Amsterdam heeft een saneringsplan opgesteld voor de geluidhinder. Naast vliesgevels worden nieuwe geluidsschermen geplaatst die maximaal 6 meter hoog zijn. Ter hoogte van het Delflandplein komen schermen van 6 meter hoog waarvoor aan beide kanten van de A10 West een reservering moet worden aangehouden van 5.5 meter voor de fundering van de schermen. Deze fundering is inmiddels aangelegd om toekomstige ontwikkelingen mogelijk te maken.



Ringweg A10



Geluidsschermen

Tijdens het groot onderhoud aan de A10 West is tussen de Rijswijkstraat en de Voorburgstraat een betonnen tafel gemaakt. Onder het wegdek van de A10 West is in het bestaande dijklichaam een kolommenwoud op een stramien van 7,5 bij 8,5 meter gekomen. Bij afgraving komt er een ruimte tevoorschijn. Onder het laagste punt is de vrije hoogte circa 4.5 meter.

In het stedenbouwkundig plan is uitgegaan van het benutten van deze ruimte voor parkeergarages, een passage met winkels en andere voorzieningen. In de fase van de bouwplanontwikkeling dienen hierover zowel technische als juridische afspraken met Rijkswaterstaat te worden gemaakt.

Aangrenzende projecten

Ten noorden van het Hart Delflandpleinbuurt ligt het deelgebied Noordstrook. Het Uitwerkingsplan voor dit deelgebied is in 2004 goedgekeurd. In 2006 wordt het eerste bouwblok gesloopt en begin 2007 start de bouw van het eerste nieuwe bouwblok. De realisatie van fase 1, 2 en 3 loopt tot 2009.

Ten zuiden van het Hart Delflandpleinbuurt ligt het deelgebied Zuidblok. In augustus 2003 is hiervoor begonnen met het Uitwerkingsplan. Dit project zal naar verwachting in de periode 2006-2008 worden uitgevoerd. De stadsdeelraad besluit in het najaar van 2005 over dit plan.

Ten westen en ten zuidoosten van het Hart Delflandpleinbuurt liggen respectievelijk de deelgebieden spoorzone Delflandpleinbuurt en het Westland. Hiervoor moet de planvorming nog starten.



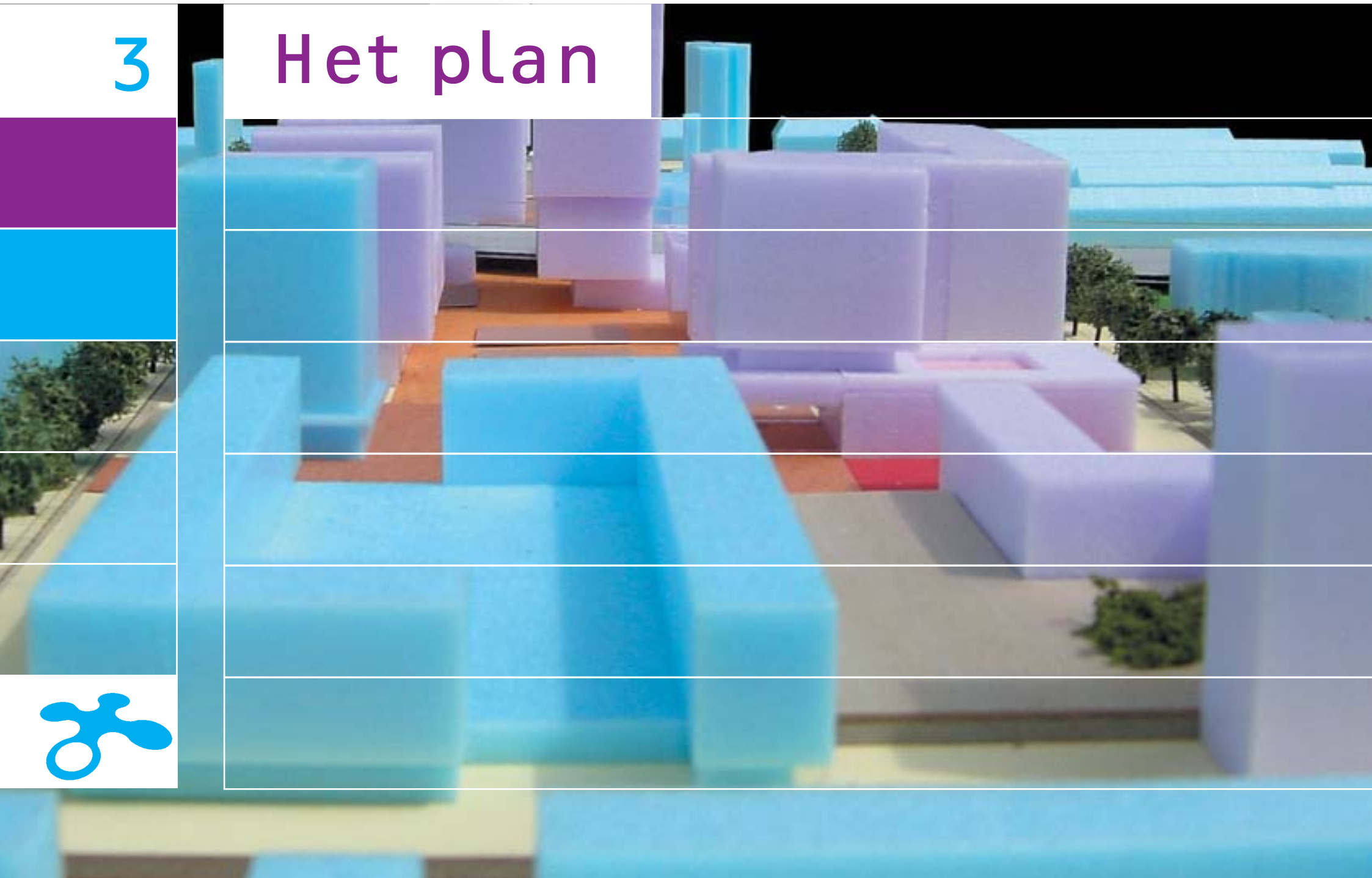
Noordstrook



Zuidblok

3

Het plan



Het stedenbouwkundig plan is ontwikkeld op basis van een analyse van het gebied. Het plan geeft een beeld van de opbouw en rangschikking van de gebouwen en de inrichting van de openbare ruimte. De stedenbouwkundige opzet biedt ruimte aan tal van functies: het programma. Het plan en het programma vormen de kern van de vernieuwing van de buurt. Een reeks van activiteiten op de terreinen welzijn en economie completeren het beeld.

Stedenbouw

3.1

Analyse

Bij het maken van een stedenbouwkundig plan is een analyse van de huidige ruimtelijke structuur een belangrijk startpunt. De huidige situatie in stedenbouwkundige en cultuurhistorische zin kan voor de Delflandpleinbuurt niet los gezien worden van het Algemeen Uitbreidingsplan, het AUP.

AUP

Vanaf 1929 wordt het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) van Amsterdam ontwikkeld dat voorziet in nieuwe woonwijken aan de zuid- en westzijde van de bestaande stad. Einde jaren '40 is begonnen met de uitvoering van dit plan. Dankzij de heldere structuur

voorziet het AUP in goede ruimtelijke en functionele relaties tussen de buurten onderling en tussen de oude en de nieuwe stad.

Het AUP is op hoofdlijnen gerealiseerd zoals voorgesteld, maar de stadsstraat is opgewaardeerd tot de huidige, op een talud gelegen, ringweg A10 West. Hierdoor wordt de Delflandpleinbuurt rigoreus in tweeën gesneden. De visuele relaties tussen de gebieden aan weerszijden van de A10 zijn verdwenen door de verhoogde ligging van deze rijksweg.

De resterende relaties tussen de verschillende buurten zijn de fysieke verbindingen onder de A10 bij de Rijswijkstraat en de Voorburgstraat. Deze onderdoorgangen zijn donker en onaantrekkelijk om doorheen te gaan. Langs de ringweg zijn, mede door de hoge geluidsbelasting, bijzondere functies gevestigd, zoals een hotel, een brandweerkazerne, kantoren en bedrijven.

Delflandpleinbuurt

Tijdens het verkavelen van het AUP waren de begrippen wijkgedachte en tuinstad de heersende principes. De wijkgedachte ging ervan uit dat de nieuwe wijken bewust los werden ontwikkeld van de historische binnenstad. Elke wijk kreeg zijn eigen kern en voorzieningen. Rondom de kern kwam een krans van buurten, elke buurt werd weer onderverdeeld in zogenaamde wooneenheden. Deze wooneenheden (ook wel stempels genoemd vanwege de repeterende toepassing) werden doorgaans gevormd door vier gebouwen, elk met verschillende woningtypes, rondom een gemeenschappelijke openbare tuin. De Delflandpleinbuurt is volgens



Plankaart Algemeen Uitbreidingsplan (AUP)

deze gedachte gebouwd. Door de eerder genoemde verandering van een stadsstraat naar een snelweg op een viaduct functioneert de buurt echter niet zoals destijds gepland.

Hart Delflandpleinbuurt

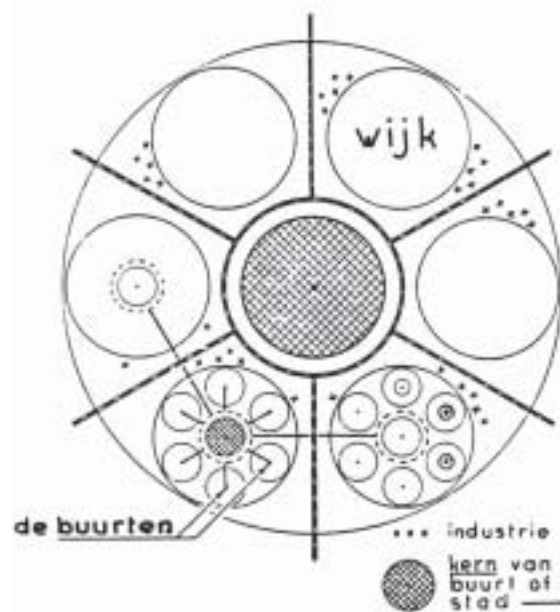
Het Uitwerkingsplan Hart Delflandpleinbuurt bestaat uit drie deelgebieden: Deelgebied A ligt ten westen van de Overschiestraat. Deelgebied B ligt ten oosten van de Overschiestraat inclusief het huidige winkelplein: het Delflandplein. Deelgebied C is de strook langs de Westlandgracht.

Deelgebied A wordt omsloten door de Overschiestraat, de Voorburgstraat, de Maassluisstraat en de Rijswijkstraat. Feitelijk bestaat het uit vijf gebouwen: twee

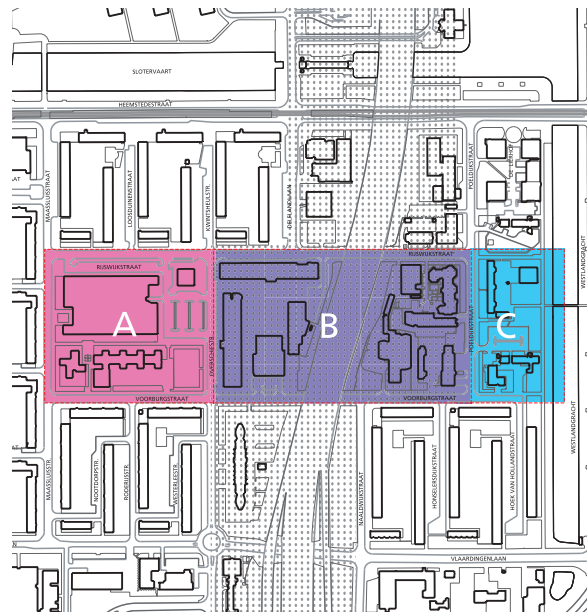
flats met etagewoningen met op de begane grond ondernemingen in de modebranche, een kantoorgebouw, de Professor Einsteinschool en een buurthuis. Hier is ruimte voor meer bebouwing.

Deelgebied B ligt tussen de Overschiestraat en de Poeldijkstraat. Het wordt doorsneden door de A10 West. Het bestaande Delflandplein ligt ingeklemd tussen de bebouwing en de A10. Vanaf de doorgaande wegen is het winkelplein nauwelijks te zien. De twee bestaande galerijflats aan de Rijswijkstraat en de Overschiestraat staan tussen het winkelplein en de omliggende buurt in. Het plein wordt gedomineerd door verkeerslawaaï van de A10 omdat het nu niet wordt afgeschermd door bebouwing. De weg is daarnaast een barrière. De uitdaging is een aantrekkelijk nieuw plein

te creëren en de weg te integreren in het project. In gebied C, de zone langs de Westlandgracht, kunnen tussen ranke flats ruime doorzichten naar het water worden gecreëerd. Deze zijn nu niet aanwezig onder andere door de ligging van de Sint Jan de Doperschool.



Schema wijkgedachte



Opdeling Hart



Concept/visie

De A10 doorsnijdt nu de Delflandpleinbuurt. Door het maken van een nieuwe doorgang onder de A10 in de vorm van een passage kan de relatie tussen de beide buurtdelen de westzijde van de A10 en de oostzijde inclusief de vooroorlogse stad aan de overzijde van de

Westlandgracht, weer worden hersteld en is er ook een aanleiding om juist hier het vernieuwde en uitgebreide commercieel centrum te situeren. De nieuwe doorgang onder de A10 is het brandpunt van het centrumplan. Hier bevinden zich ook de ingangen van de openbare parkeergarages. Hoge torens rondom de A10 en een

reeks van hoge schijven rondom de doorgang zorgen voor een stedelijke woon, winkel en werkgebied. De knik die de A10 West maakt ter plaatse van het Delflandplein, geeft aanleiding om hier twee hoogteaccenten te plaatsen. Deze twee gebouwen vormen een entree van de stad. De torens aan weerszijden van de A10 zijn zodanig geplaatst dat ze goed in het zicht staan over de A10 rijdend van zowel de zuidkant als komend vanaf de Coentunnel.

In de stedenbouwkundige visie staat centraal het openen en zichtbaar maken van een nieuw winkelplein naar de omliggende buurten aan de westzijde van de A10. Het huidige Delflandplein wordt min of meer omgedraaid: in plaats van met de rug naar de omliggende buurten, krijgt het nieuwe plein zoveel mogelijk openheid.

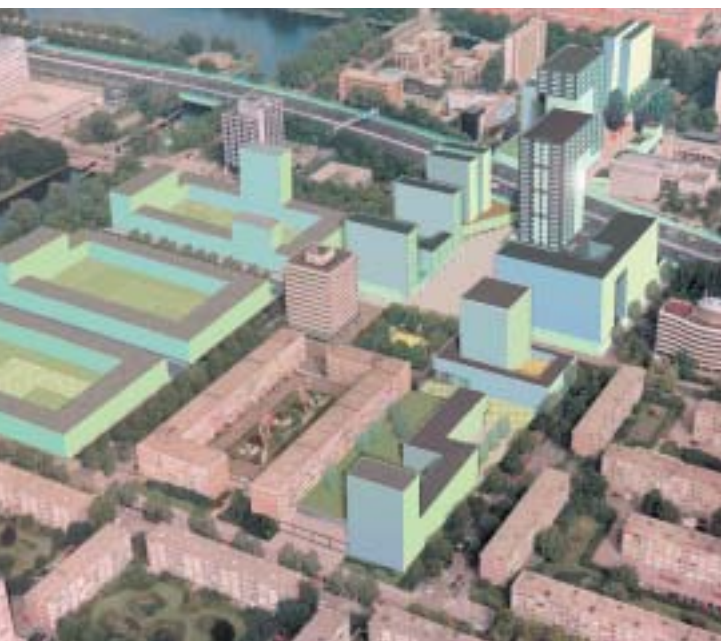
Vanaf de Delflandlaan en de Overschiestraat is het plein direct te bereiken en zichtbaar. Zo kan het plein samen met de onderdoorgang de spil van het plan worden. Door de aangrenzende bebouwing ontstaan wanden die nodig zijn om een goed begrensde pleinruimte te maken met publieksfuncties. De hoge gebouwen langs de A10 gaan voor een belangrijk deel het beeld van het plein bepalen.

De intensieve nieuwe bebouwing is als losse volumes geplaatst op een twee lagen hoge plint. Deze plint zorgt ervoor dat de A10 wordt ingepakt en daardoor nauwelijks zichtbaar is. De recent geplaatste geluidsschermen en de vernieuwing van het wegdek leiden tot een geluidsreductie op het plein.

Rondom de Overschiestraat komt aan de westzijde een plein met speelvoorzieningen en aan de oostzijde ligt het winkelplein. Beide pleinen vormen een geheel, waarmee de barrière van de Overschiestraat wordt



Impressie nieuwe Delflandplein



Montage uitwerkingsplan in huidige situatie

opgeheven. De Overschiestraat wordt zodanig ingericht dat deze geen functie meer heeft voor doorgaand auto-verkeer.

Aan weerszijden van het centrum zijn er twee verschillende woonmilieus. Aan de oostzijde ligt Westlandgracht. Hier ontstaat een transparante overgang van de Westelijke Tuinsteden naar Oud Zuid. De Westlandgracht wordt een parkzone met schijfvormige bebouwing. Deze staat haaks op de Westlandgracht zodat het zicht op het water en de overkant maximaal is. Voor de fysieke koppeling wordt gebruik gemaakt van de huidige brug over de Westlandgracht.

Aan de westzijde ligt er een stedelijk gebied. Bebouwing van 5 lagen met hoogteaccenten tot 40 meter sluiten aan bij de stedelijke bouwblokken van de Noordstrook en het Zuidblok.

Verkavelingsplan

In dit Uitwerkingsplan is een conceptverkaveling uitgewerkt. In het vervolg van de planvorming zal het plan in fasen worden uitgewerkt tot concrete bouwplannen. In die gefaseerde ontwikkeling zal worden ingespeeld op specifieke programma's van eisen en worden ontwerpmaatregelen getroffen om aan (nieuwe) eisen zoals op het gebied van geluid van de A10 te voldoen.

Gebied A (rondom voormalige locatie van de Professor Einsteinschool)

Voor de ontwikkeling is rekening gehouden met een groot aantal programmatische uitgangspunten. In het gebied moet naast een school, woningen en bijbehorende parkeervoorzieningen ook een schoolplein met voldoende zon, een buitenruimte behorende bij een kinderdagverblijf en een speelruimte in de vorm van een voetbalkooi worden gerealiseerd. Er is daarbij gekozen voor een duidelijk onderscheid tussen het

westelijke deel met alleen woningen en het oostelijke deel, waar de brede school met woningen komt. Het speelterrein van de school ligt tussen beide delen in. De volumes zijn zo gesitueerd dat met de bouw van de nieuwe Sint Jan de Doperschool kan worden begonnen, terwijl de huidige Professor Einsteinschool er nog naast staat.

De Sint Jan de Doperschool komt prominent aan de hoek Overschiestraat/Voorburgstraat. Daarboven zijn in een hoogteaccent woningen opgenomen. Uitgangspunt is dat het speelterrein ook buiten de schooluren toegankelijk is voor kinderen.

Parkeren voor de nieuwe woningen wordt opgelost op het terrein tussen de bestaande flat en de westelijke nieuwbouw. Hier komt een halfverdiepte parkeervoorziening voor circa 150 auto's. De entree van de garage ligt aan de Maassluisstraat. De ruimte binnen het blok is niet-openbaar terrein en wordt groen ingericht.

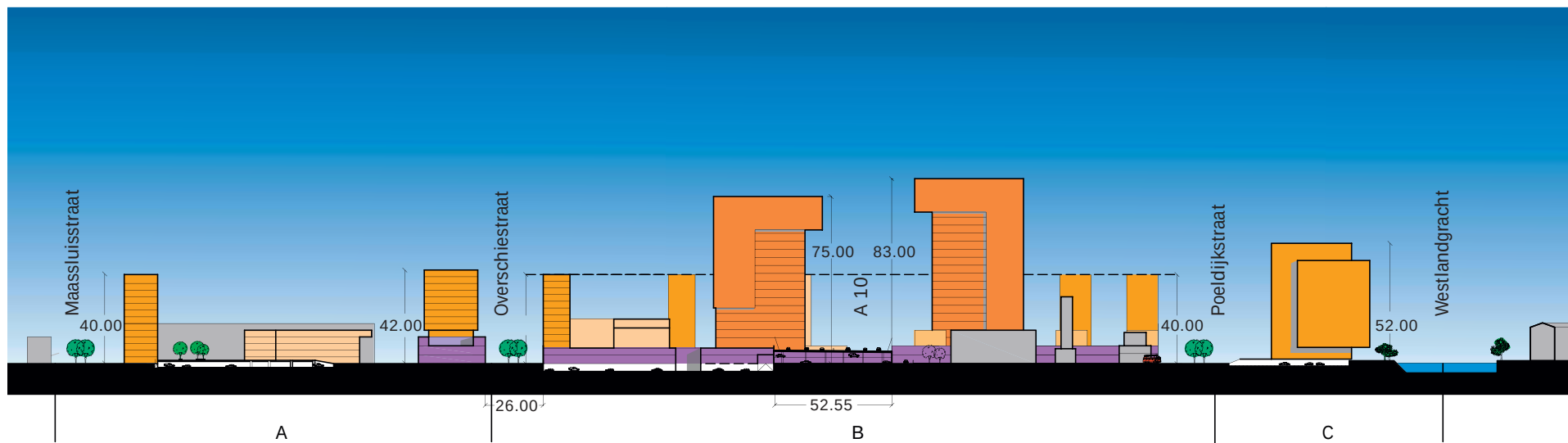
Voor de hoogte van de bouwblokken wordt de hoogte uit de omgeving aangehouden. De bebouwing in het westelijke deel is zes lagen hoog met een accent op de hoek van de Maassluisstraat die verwijst naar de torens langs het spoor. Bovenop de school komen negen lagen met woningen. Zo vormt dit bouwblok een stevige wand langs de Overschiestraat en het plein aan de overzijde. Tevens vormt het een verwijzing naar het bestaande kantoorgebouw op de hoek Overschiestraat/Rijswijkstraat. Het dak van de school wordt ingericht als een vijfde gevel omdat hierop veel woningen uitkijken.

Gebied B (centrumgebied)

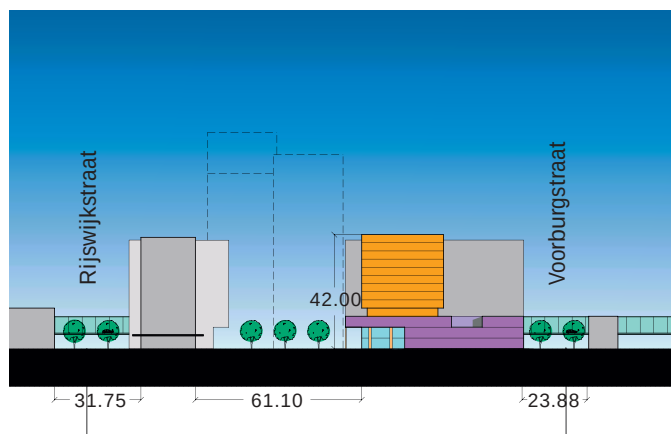
In de plint zijn openbare functies opgenomen zoals winkels, een hotel, horeca en leisure. Er is daarnaast ook ruimte voor (kleinschalige) bedrijvigheid op het



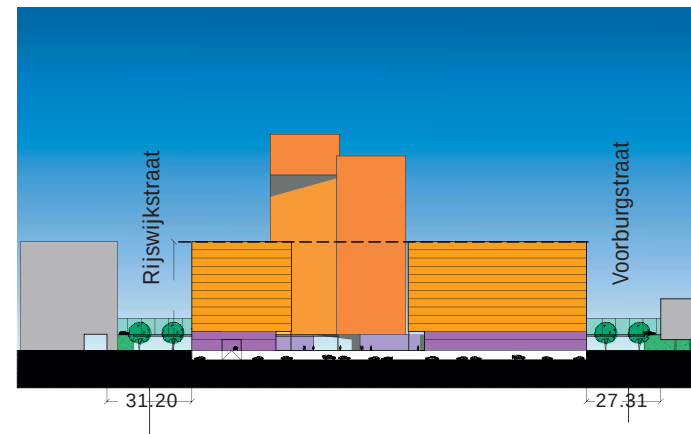
Stedenbouwkundig verkavelingsplan



Profiel A



Profiel B



Profiel C

gebied van sociale en zakelijke dienstverlening. In de plint komen ook de entrees naar de bovengelegen woningen.

Uitgangspunt is om de trekkers (zoals supermarkten) op strategische plekken te situeren. De winkels liggen met hun entrees aan het winkelplein. Aan de Rijs-wijkstraat en de Voorburgstraat liggen de inpandige expeditiehoven. Aan de Overschiestraat en de Rijs-wijkstraat liggen de entrees van bedrijven en dienstverlening. Het zwaartepunt van winkels ligt aan de westzijde. Aan de oostzijde ligt het zwaartepunt bij het hotelprogramma met verschillende voorzieningen. Het HEM-hotel valt buiten de grenzen van het Uitwerkingsplan.

Het zwaartepunt van het bouwprogramma (de twee torens) ligt direct aan de passage onder de A10. Aan deze passage, gedeeltelijk onder de A10 en gedeeltelijk erbuiten liggen diverse winkels en bedrijven en de bevinden zich de entrees van het hotel en kantoren in de torens. Onder de A10 wordt - nagenoeg onzichtbaar - een openbare parkeergarage opgenomen, met in- en uitgang voor voetgangers in de passage onder de A10.

Rondom het winkelplein wordt de plint twee bouwla-gen hoog. Boven de winkels komen ruimtes met voor-zieningen voor de winkels, kantoorruimten, dienstver-lening, leisure, enzovoort. Op de daken kunnen sportaccommodaties, daktuinen en terrassen komen. Aan de zuidwestkant van de A10 komt bovenop de plint een parkeervoorziening ten behoeve van de woningen of kantoren. Dit is op het niveau van de A10.

Bovenop de plint komen middelhoge gebouwen in 11 woonlagen of 9 kantoorlagen. Ze vormen daarmee een tweede horizon op ca. 40 meter vanaf het maaiveld. De

Impressie torens vanaf de A10 West

twee hoge torens langs de A10 steken als bakens boven alles uit. De bovenste lagen steken uit over de snelweg. In de oostelijke toren is een hotel gepland en in de westelijke toren zijn kantoren gepland.

De plattegrond van niveau 1 (Programmakaart parkeer-voorzieningen kelder op pagina 39) laat zien hoe de verdeling van de parkeergarages is. Er komen twee afzonderlijke, geheel verdiepte, garages. Uitgangspun-ten bij het verder uitwerken van de garages is een logi-sche indeling, een goede sociale veiligheid en de voor-waarde dat er geen congestie mag ontstaan op de openbare weg. De entrees en de opstelmaten in de garages zijn zo ruim dat er geen wachtende auto's op straat zullen staan.

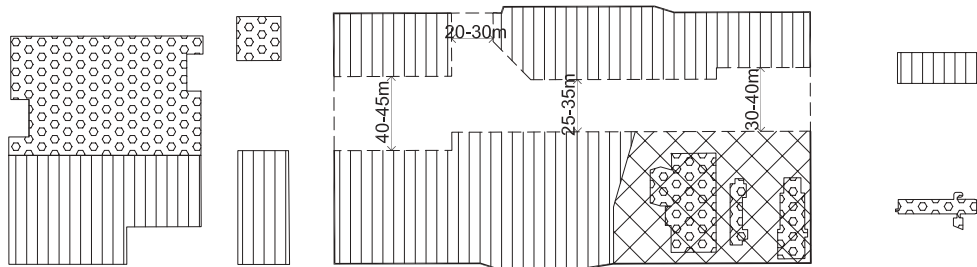
Gebied C (Westlandgracht)

Het nieuwe woongebouw aan de Westlandgracht krijgt de entree op de begane grond. Dit is het niveau van het

pad langs de Westlandgracht. Uitgangspunt is dat de begane grond zo transparant mogelijk wordt vormgege-ven. De nieuwe bebouwing bestaat uit een schijf met een hoogte van 54 meter. Als gevolg van de hoge geluidsbelasting worden de woningen voorzien van bij-zondere voorzieningen waardoor elke woning een geluidsluwe zijde krijgt, georiënteerd op de Westland-gracht.

Van het huidige niveauverschil tussen de Westland-gracht en de polder van de Westelijke Tuinsteden wordt gebruikgemaakt om de parkeervoorziening halfverdiept te bouwen. Door middel van een vegetatiedak wordt dit ingericht als onderdeel van het woonpark. De garage is bestemd voor de auto's van de bewoners van de nieuwe woningen. De entree van de garage ligt aan de Poel-dijkstraat.



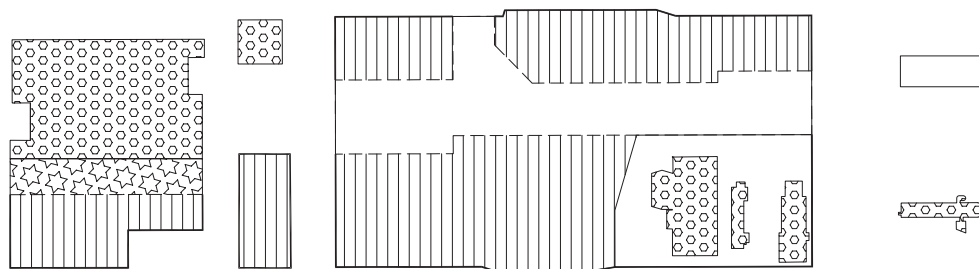


Niveau 7 meter

Aangegeven is hier de minimum pleinruimte, de vorm van de pleinruimte is indicatief. Ook zijn de rooilijnen voor de bebouwing weergegeven.

NIVEAU 7m

-  bestaande bebouwing
-  locatie Hem-Hotel en Brandweer
kazerne
hotel volume incl. uitbreiding max.
12,500m²
-  plint, 7m hoog
-  bebouwing in rooilijn
-  plein, indicatief

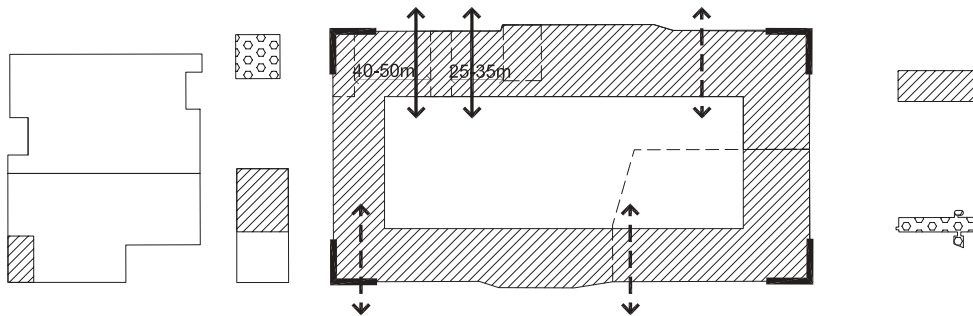


Niveau 20 meter

Binnen de Delflandpleinbuurt is 20 meter (5 à 6 lagen) een veel voorkomende hoogte. Dit is ook in het Hart het geval.

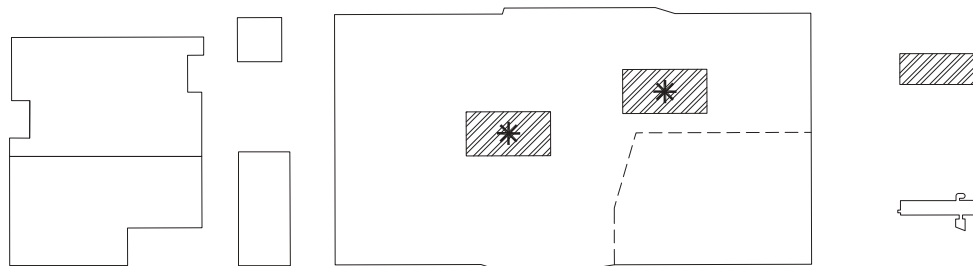
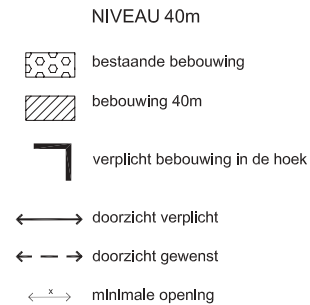
NIVEAU 20m

-  bestaande bebouwing
-  mogelijke bebouwing 20m
-  bebouwing in rooilijn
-  tuin



Niveau 40 meter

Er komen in het ontwerp verschillende hoogteaccenten voor, in de vorm van torens en schijven. De precieze plek voor de accenten in deelgebied B is nog nader te bepalen, maar moet in ieder geval aan de buitenzijde en in de hoeken worden gesitueerd. Daarnaast zijn in deelgebied B een aantal doorzichten verplicht en gewenst. Zo wordt voorkomen dat het gebied zich al te zeer afsluit van de directe omgeving.



Niveau 60-85 meter

Direct aan de A10 bepalen een tweetal torens van circa 80 meter het beeld. De exacte plaats is nog nader te bepalen. Aan de Westlandgracht komt een nieuwe schijf van 60 meter.



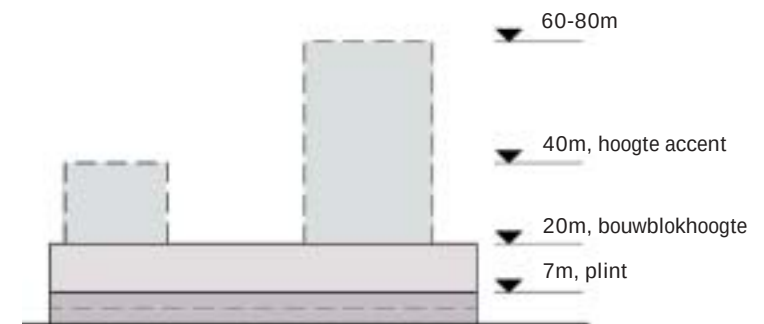
Stedenbouwkundige randvoorwaarden

De randvoorwaardenkaarten geven nauwkeurig de speelruimte weer voor architectonische uitwerking. De opbouw van de randvoorwaarden is specifiek voor dit plan ontwikkeld. Omdat de doorsnede essentieel is voor het ontwerp zijn de vier hoogtes die voorkomen in de doorsnede in vier kaarten weergegeven.

De doorsnede

De opbouw van de bouwmassa in de Delflandpleinbuurt is helder van opzet. Er zijn een viertal bebouwingshoogtes die voorkomen in de buurt:

- 7 meter voor plinten;
- 20 meter basishoogte voor stedelijke velden;
- 40 meter voor hoogteaccenten binnen stedelijke velden, voor de buitenrand van Hart Delflandplein;
- 60-85 m voor het centrum aan weerszijden van de A10 en de parkstrook langs de Westlandgracht.



Principe doorsnede t.a.v. bouwhoogten

Ontwerp openbare ruimte

Het Plan Openbare Ruimte (POR) legt de samenhang vast voor de openbare ruimte voor de gehele buurt. Dit plan heeft als basis gediend voor het ontwerp van de openbare ruimte. In het POR zijn de breedtes van de wegen, de posities van de bomen en de parkzones vastgelegd.

Verkeersstructuur

In het POR is vastgelegd dat de Overschiestraat in de toekomst geen doorgaande weg meer is. Dit heeft direct te maken met het Verkeer en Vervoersplan Park-Stad (VVPP). De Delflandlaan/Overschiestraat heeft in dit plan geen doorstroombaanfunctie. Deze functie wordt overgenomen door de Johan Huizingalaan. Onderzoeken naar de verkeersintensiteiten heeft aangetoond dat er weinig sluipverkeer van noord naar zuid zal zijn.

Langzaam verkeer

Het Abtswoudepad komt als voetgangersroute te vervallen. Door de sloop van de Sint Jan de Doperschool wordt een logische route gemaakt naar Oud Zuid. Deze route sluit aan op de reeks van open ruimtes onder de A10. De bestaande doorgaande wegen worden sterker neergezet met een eenduidig profiel over de hele lengte. De trottoirs worden breder en een groot deel van het parkeren verdwijnt van de straat.

Ten westen van de Overschiestraat (Deelgebied A) verdwijnt het bestaande parkeerpleintje. Samen met het winkelplein ontstaat een rechthoekige ruimte. In deze ruimte komt de voetbalkooi. De nieuwe Sint Jan de Doperschool en het kinderdagverblijf krijgen een speelterrein met voldoende zon aan de Voorburgstraat. Rondom de nieuwbouw en de bestaande bebouwing in

dit deelgebied komen nieuw ingerichte en ruime trottoirs die de nieuwe bebouwing omkaderen.

Het winkelplein heeft een grote betekenis als lunchplek voor alle werkenden in de nabijheid van het Delflandplein en zal ook in de toekomst een centrum zijn voor de integraal vernieuwde buurt.

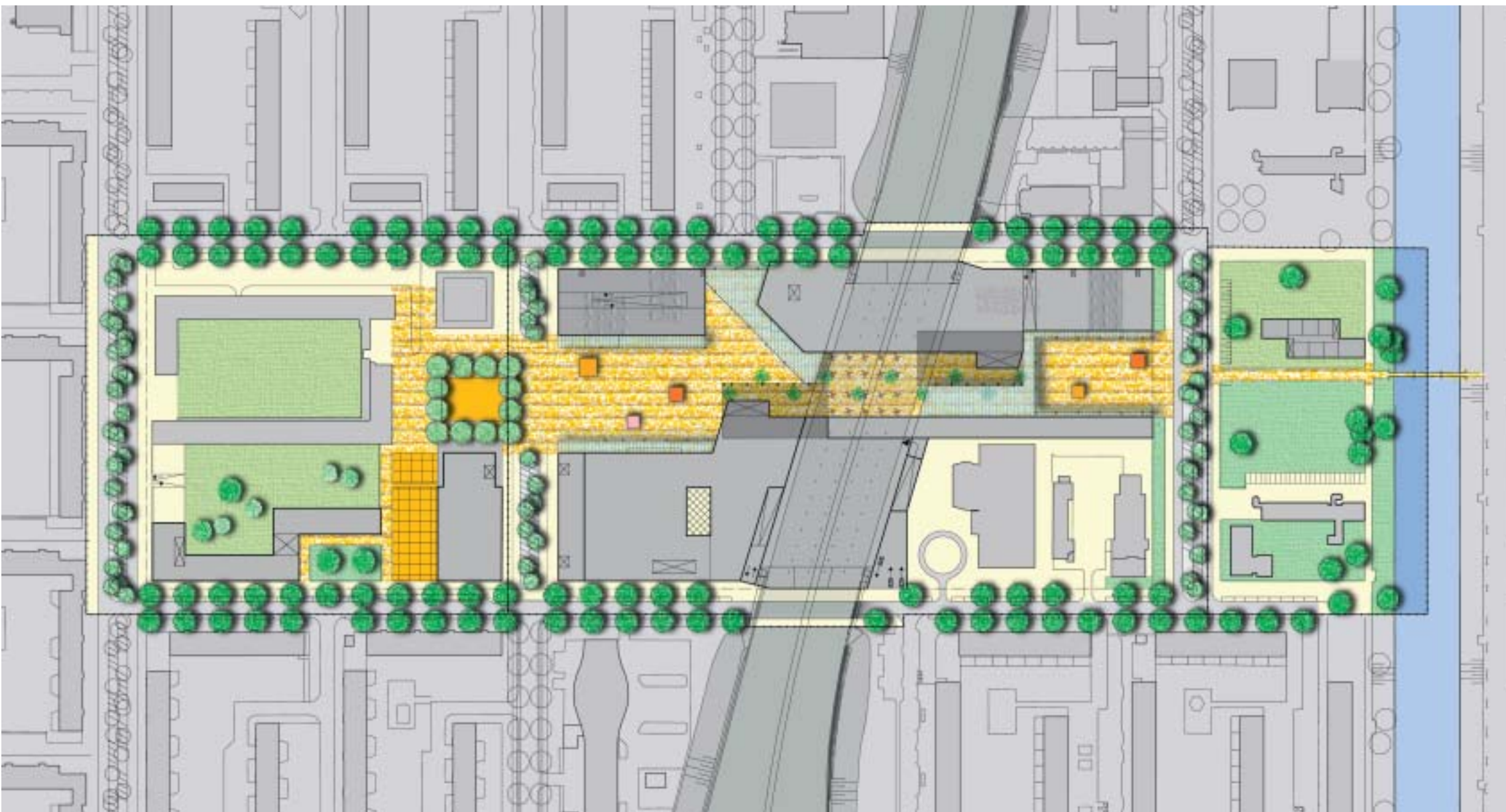
Het plein wordt ingericht met hoogwaardige materialen. Door de goede bezonning zijn er diverse plaatsen waar terrassen kunnen worden aangelegd. Onder de A10 komt een passage. Dit gebied wordt hoogwaardig en aantrekkelijk ingericht.

Langs de Westlandgracht komt een parkzone die loopt vanaf de Poeldijkstraat tot aan het water. De huidige inrichting van de strook direct aan het water voldoet goed aan het beeld dat past bij het een park: mooie bomen, gras, halfverharde paden, romantische verlichting en bankjes.

Ter verbetering van de sociale veiligheid worden de huidige onderdoorgangen van de Rijswijkstraat en de Voorburgstraat verbeterd door het aanbrengen van betere verlichting en het verwijderen van de parkeerplaatsen.

De straten worden opnieuw geprofileerd en de trottoirs worden verbreed. Het is mogelijk een vide te maken in de middenberm van de A10. Ook is het technisch mogelijk om openingen te maken in de betonwanden van de onderdoorgang waardoor doorzichten ontstaan. Deze aanpassingen zijn vooralsnog niet opgenomen in de financiering van het project. Een andere sterke verbetering bij de onderdoorgangen is het vernieuwen van de geluidsschermen: deze worden transparant, hoger en eigentijds vormgegeven.





Ontwerp openbare ruimte

Programma

3.2

Hieronder volgt het programma voor het Uitwerkingsplan Hart Delflandpleinbuurt. Gezien de lange looptijd van het plan kunnen nog verschuivingen optreden binnen het programma, mits deze verschuivingen plaatsvinden in overleg en met formele instemming van het stadsdeel. Dit geldt voor zowel de woningen als het economische programma.

Woningbouw

Voor de Delflandpleinbuurt worden in de nota Richting ParkStad 2015 twee leefmilieus onderscheiden: een centrummilieu voor het gebied tussen de Overschiestraat, de Rijswijkstraat, de Poeldijkstraat en de Voorburgstraat en een stedelijk milieu voor de rest van de buurt.

Het centrummilieu kenmerkt zich door een plein met daaromheen publieke functies, gecombineerd met kantoren, hotels en woningen. Goede bereikbaarheid en de nabijheid van winkels, voorzieningen en horeca

maken het centrum aantrekkelijk voor met name kleine huishoudens, waaronder ouderen en anderen die op zorg en dienstverlening zijn aangewezen.

In het stedelijke leefmilieu is sprake van een fijnmazige menging van buurtgerichte functies. Het levendige straatbeeld contrasteert met rustige binnenterreinen. Ook dit leefmilieu trekt kleine huishoudens, maar door de aanwezigheid van een basisschool is het gebied ten westen van het centrum ook geschikt voor gezinnen.

Aan de oostkant van het plangebied is aanleiding om van de leefmilieukaart af te wijken. In de zone tussen de Poeldijkstraat en de Westlandgracht vormen losstaande woongebouwen de overgang van de stedelijke woonbuurt naar een groen wandelgebied langs het water. Het toekomstige leefmilieu vertoont hier veel overeenkomst met parkwonen, een aantrekkelijk woonmilieu voor uiteenlopende doelgroepen.

Een groot deel van het volume sociale huurwoningen bestaat uit nieuwe, betere woonvormen voor mensen die op zorg en dienstverlening zijn aangewezen.

Deze woonvormen dienen aan te sluiten bij de ontwikkelingen in zorg en welzijn. Hieronder valt ook vervanging van het sociaal pension. De gewone sociale huur-

woningen zullen voor het grootste deel nodig zijn voor huishoudens uit het vernieuwingsgebied die vanwege sloop of renovatie een andere woning nodig hebben. Het aanbod voor grote gezinnen (5 kamer + woning van min. 100 m² GBO) bedraagt 20% van de zelfstandige sociale huurwoningen. Verder zullen de nieuwe woningen moeten zorgen voor meer differentiatie in de nu tamelijk eenzijdig samengestelde woningvoorraad. Nieuwbouw moet de doorstroming op de woningmarkt weer op gang brengen. De helft van de markt woningen moet bereikbaar zijn voor middeninkomens.

De woningen worden gebouwd conform de Basiskwaliteit Woningbouw Amsterdam 2003. Hierin zijn eisen opgenomen ten aanzien van oppervlakten, aanpasbaarheid en toegankelijkheid voor mindervaliden. Om deze kwaliteiten tot hun recht te laten komen, moet ook de ontsluiting aan bepaalde eisen voldoen. Op dit moment wordt er gewerkt aan de Basiskwaliteit Woningbouw Amsterdam 2005. Deze zal na vaststelling de versie van 2003 vervangen.

Aantallen en differentiatie

Het totale programma van het plangebied bevat 515 woningen, waarvan 29% (150) sociale huur en 71% (365 marktsector).

Van de 150 sociale huurwoningen zijn er 82 zelfstandige woningen en 68 woningequivalenten ten behoeve van onzelfstandige eenheden.

De 82 zelfstandige woningen zijn onderverdeeld in 25 woningen in beschermde omgeving (wibo's), 9 rolstoelgeschikte woningen (rowo's) en 48 gewone sociale huurwoningen.

De 68 woningequivalenten bestaan uit 44 woningequivalenten (= 88 eenheden) ten behoeve van de HVO en 24 woningequivalenten (= 48 eenheden) ten behoeve

Verdeling sociale huur- en markt woningen (zie ook programmakaart op pagina 37)

Woningen per blok

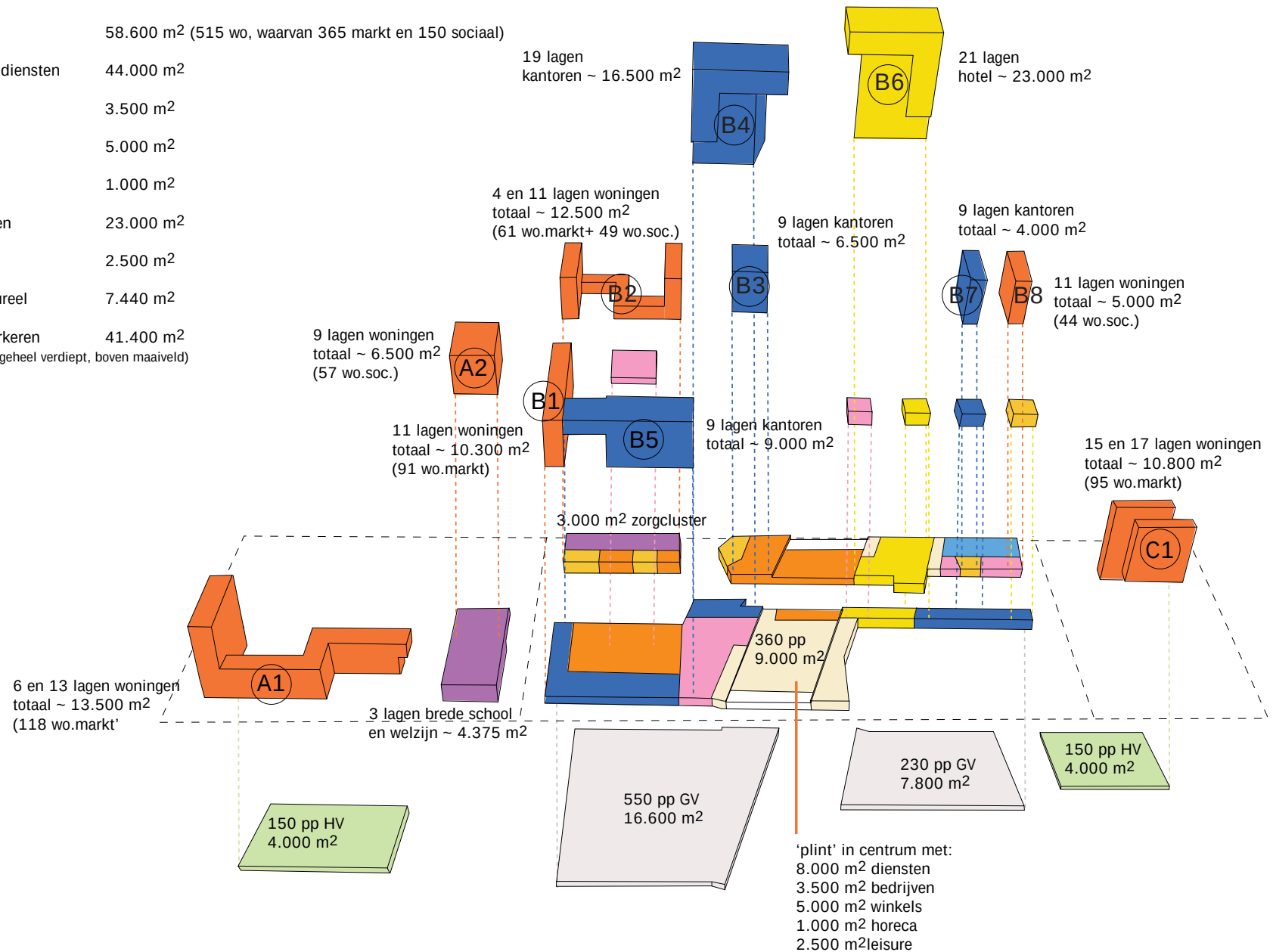
A1 (op huidige Einsteinschool locatie)	118	
A2 (boven de nieuwe St. Jan de Doperschool)		57
B1 (Delflandplein zuidzijde)	91	
B2 (Delflandplein noordzijde)	61	49
B8 (HVO pension)		44
C1 (Westlandgracht)	95	

Totaal

markt	sociaal
365	150

Programma totaal

	woningen	58.600 m ² (515 wo, waarvan 365 markt en 150 sociaal)
	kantoren en diensten	44.000 m ²
	bedrijven	3.500 m ²
	winkels	5.000 m ²
	horeca	1.000 m ²
	hotel en zalen	23.000 m ²
	leisure	2.500 m ²
	sociaal cultureel	7.440 m ²
	gebouwd parkeren	41.400 m ² (half verdiept, geheel verdiept, boven maaiveld)



Programmakaart

van psychogeriatrische patiënten. In totaal komen er dus 136 onzelfstandige eenheden in het plangebied. Het sociaal pension van HVO wordt gebouwd in de noord-oostelijke hoek van het centrumgebied. De verschillende woningen voor ouderen en gehandicapten komen in het westelijke deel van het centrumgebied, nabij het dienstencentrum. De overige sociale huurwoningen komen boven de nieuwe Sint Jan de Doperschool.

Economie

De ontwikkeling van het deelgebied Hart Delflandpleinbuurt is gericht op het uitbouwen van het stedelijk milieu. Het Delflandplein ontwikkelt zich tot economisch zwaartepunt. Hiervoor zijn kantoren, bedrijven en een bedrijfsverzamelgebouw opgenomen in het plan.

Kantoren en dienstverlening

In het Vernieuwingsplan wordt uitgegaan van 30.000 m² bvo kantoorruimte in het deelgebied Hart Delflandpleinbuurt. In het Uitwerkingsplan wordt 44.000 m² bvo kantoorruimte, inclusief dienstverlening toegevoegd.



In de plint aan en rond het plein is 8.000 m² bvo ruimte gepland voor dienstverlening. Hiervan is 300 tot 500 m² bedoeld als consumentgerichte dienstverlening. Vooral de consumentgerichte dienstverlening zal gevestigd zijn aan of zeer nabij het winkelplein.

De vergroting van het kantoorprogramma is ingegeven door de financiële uitgangspunten voor de ontwikkeling. Kantoorontwikkeling rond het Delflandplein en de Overschiestraat levert een substantiële bijdrage aan de positionering van de West-as; het kantorenlint langs het westelijke deel van de A10 met o.a. Queens Towers, Trivium en het World Fashion Centre. De nieuwe kantoren zullen, net als de genoemde kantoren, te categoriseren zijn in het middensegment. Het worden representatieve kantoren met een eigen entree en een herkenbare identiteit. De locatie is vooral geschikt voor middelgrote (500-5.000 m²) en kleinschalige (0-500 m²) kantoren. Het voornemen is om één van de kantoorgebouwen in te richten als kantoorverzamelgebouw met kleinschalige kantoren en kantoorachtige bedrijven. Doelgroepen zijn onder meer grote (inter)nationale gebruikers en hoofd- en regiokantoren



van bedrijven uit industriële branches, detailhandel, IT of zakelijke dienstverlening. Voor de kleinere kantoorruimtes zijn de doelgroepen zakelijke en financiële dienstverlening, consumentgerichte dienstverlening, handel, sociaal-maatschappelijke dienstverlening en gezondheidszorg. Vooral voor deze gebruikers is de nabijheid van voorzieningen, zoals het winkelcentrum Delflandplein, een pré.

In het kantorenlint langs de A10 passen grote kantoorgebouwen met een professionele uitstraling. Hierin kunnen grote bedrijven zich vestigen die veel ruimte nodig hebben, maar ook kleine kantoren die willen profiteren van de zakelijke uitstraling van een groot kantoorgebouw.

Bedrijven

De Rijswijkstraat is door de centrale stad en het stadsdeel aangewezen als beschermd gebied ten aanzien van kleinschalige bedrijvigheid. In het deelgebied Hart Delflandpleinbuurt wordt 3.500 m² bvo kleinschalige bedrijfsruimte (hindercategorieën 1 en 2) gerealiseerd in een bedrijfsverzamelgebouw. Hierbij gaat het om bedrijven uit de productie, handel, reparatie, bouw en installatie in zelfstandige units, waarvan mogelijk een deel kantoor met werkplaats, loods of magazijn. De unitgrootte ligt tussen 50 en 250 m².

Het bedrijfsverzamelgebouw met twee lagen is gepland aan de oostkant van de A10 aan de Rijswijkstraat. Dit bedrijfsverzamelgebouw kan ontwikkeld worden als bedrijvencentrum met gemeenschappelijke voorzieningen. Er is een onderzoek uitgevoerd naar de kansen en mogelijkheden van een dergelijk concept aan het Delflandplein. Conclusie daaruit is dat hiervoor goede mogelijkheden zijn. Voldoende parkeergelegenheid en

Referentiebeelden

een goede bereikbaarheid (laden en lossen) is hierbij van belang.

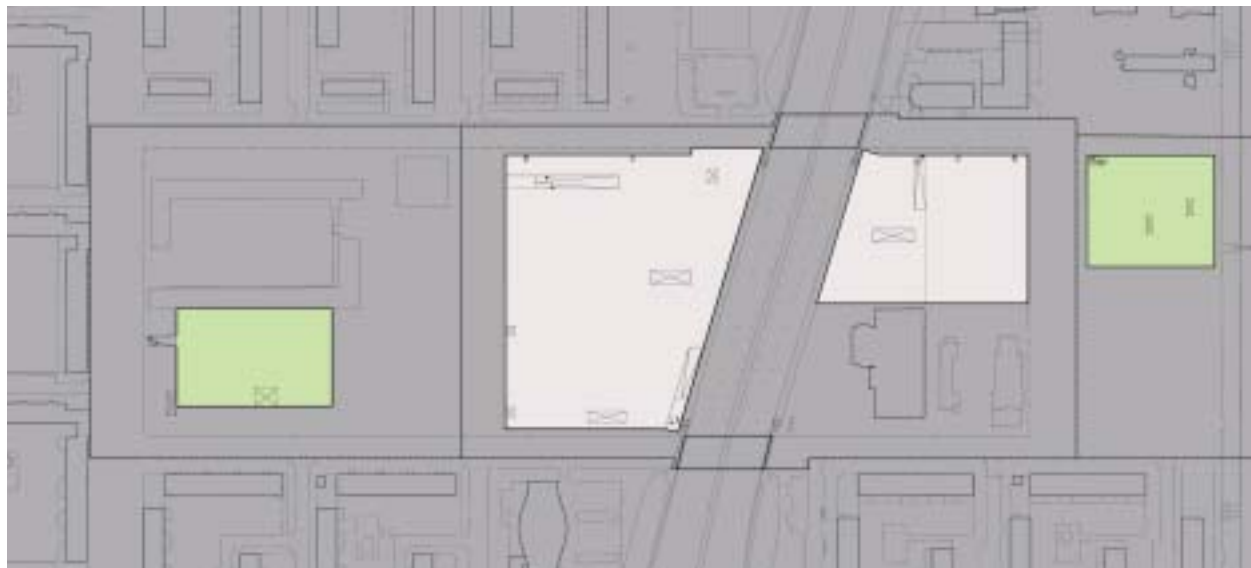
Het gebouw is in eerste instantie bedoeld voor starters en doorstarters. Daarom dient de huurprijs betaalbaar te zijn voor deze doelgroep (richtlijn 110 euro per m² per jaar prijspeil 2005). Bovendien zijn flexibele contracten (easy in, easy out) een vereiste. Indien noodzakelijk kan hiervoor subsidie worden aangevraagd bij de Dienst Economische Zaken van de Gemeente Amsterdam.

Hotel

In het Vernieuwingsplan wordt uitgegaan van een toename van 7.000 m² bvo hotelvoorzieningen. Er is in Amsterdam nog steeds een tekort aan hotelkamers. En een hotel met een restaurant en congresfaciliteiten draagt bij aan een levendig plein en is ook voor de kantoren aantrekkelijk. Daarom komt in de oostelijke toren langs de A10 een hotel van 23.000 m² bvo. De entree van het nieuwe hotel kan vanaf de Voorburgstraat of Poeldijkstraat aan de nieuw te realiseren openbare ruimte worden gerealiseerd.

Inclusief de mogelijke uitbreiding van het bestaande hotel is 35.500 m² bvo hotelprogramma in het plangebied toegestaan. De met de hotels verbonden publieksfuncties en horeca zijn gesitueerd aan de passage onder de A10.

	Gebouwd parkeren geheel verdiept		Woningen
	Gebouwd parkeren half verdiept		Winkels (detailhandel)
	Gebouwd parkeren bovengronds		Horeca en hotels
	Kantoren en bedrijven		Leisure
	Dienstverlening		Sociaal-culturele voorzieningen



Programma kelder (parkeervoorzieningen)



Programma begane grond



Programma eerste verdieping



Programma van de 2^e verdieping en hoger

Detailhandel

In het Vernieuwingsplan wordt uitgegaan van een toename van 3.000 tot 9.000 m² bvo winkels, horeca en leisure, waarbij het aantal m² detailhandel nader zal worden bepaald met in achtneming van het bestaande detailhandelsbeleid. Na vaststelling van het Vernieuwingsplan is onderzoek gedaan naar de gevolgen van de voorgestelde herstructurering van het Delflandplein op de overige detailhandel in het stadsdeel. Uit dit onderzoek is gebleken dat een beperkte uitbreiding tot een buurtwinkelcentrum mogelijk is. Als de detailhandel niet meer dan 3.750 m² bvo zal beslaan, doen zich geen structuurverstorende effecten voor in het totale detailhandelsaanbod in het stadsdeel. Ook de commissie Winkelplanning Amsterdam geeft in haar advies (maart 2005) aan dat het detailhandelprogramma maximaal 3.750 m² bvo zou moeten beslaan.

In het plan wordt uitgegaan van maximaal 5.000 m² bvo detailhandel, waarvan 1.200 m² voor non-food. Door de grootse herstructurering van de wijk, zowel in het Hart van de Delflandpleinbuurt als in de omringende deelgebieden, wordt 5.000 m² bvo aanvaardbaar geacht.

De detailhandel, horeca en consumentgerichte dienstverlening (300 tot 500 m²) vormen samen het winkelcentrum aan het Delflandplein. Alle ruimtes moeten

	Gebouwd parkeren geheel verdiept		Woningen
	Gebouwd parkeren half verdiept		Winkels (detailhandel)
	Gebouwd parkeren bovengronds		Horeca en hotels
	Kantoren en bedrijven		Leisure
	Dienstverlening		Sociaal-culturele voorzieningen

gelegen zijn op de begane grond, zo veel mogelijk aan de binnenzijde van het winkelplein. Aan de buitenrand van het winkelcentrum is plintruimte beschikbaar voor o.a. consumentendiensten. Voor één supermarkt is ruimte gereserveerd direct onder de A10, in de passage direct grenzend aan het Delflandplein.

Horeca (exclusief hotel)

In het plan wordt 1.000 m² bvo horeca gerealiseerd. Het horeca-aanbod moet in relatie staan tot de omvang van het aanbod aan detailhandel. Verschillende horecavormen zoals lunchrooms, cafetarias, broodjes-zaken en restaurants vergroten de aantrekkelijkheid van het winkelgebied en versterken daarmee de centrumfunctie. De aanwezigheid van daghoreca leidt in het algemeen tot een verlenging van de verblijfsduur in een winkelgebied.

Leisure

Winkelen en leisure (vrijtijdsactiviteiten) groeien steeds meer naar elkaar toe. Consumenten combineren het winkelen vaker met andere vrijetijdsactiviteiten. Voor leisurefuncties is aan het plein 2.500 m² gepland.

Brede school

In de Delflandpleinbuurt staan twee basisscholen: de Professor Einsteinschool en de Sint Jan de Doperschool. Het stadsdeelbestuur heeft het besluit genomen om de Professor Einsteinschool te verplaatsen naar de Staalmanpleinbuurt. In de Delflandpleinbuurt zal de brede school worden ontwikkeld rond de Sint Jan de Doperschool, die zal verhuizen van zijn huidige locatie aan de Poeldijkstraat naar nieuwbouw op de hoek Voorburgstraat/Overschiestraat. Een brede school met buurtvoorzieningen bestaat uit:

- Brede school (inclusief voorschool en buitenschoolse opvang);
- Buurtontmoetingsruimte;
- Kleinschalige buurtgerichte jongerenvoorziening;
- Kinderdagverblijf;
- Openlucht sport- en spelvoorzieningen.

Er wordt één multifunctioneel gebouw gerealiseerd, waar de verschillende voorzieningen een eigen plek krijgen. Het gebouw wordt zo ontworpen dat gescheiden binnenruimtes eenvoudig met elkaar kunnen worden verbonden. Ruimtes kunnen flexibel worden gebruikt en inhoudelijke afstemming van dienstverlening is mogelijk. Bijkomend voordeel van een multifunctioneel gebouw is dat onderhoud en beheer zo efficiënt mogelijk kunnen worden geregeld.

Naast de sport- en spelvoorzieningen die in het Plan Openbare Ruimte zijn opgenomen zal ook de buitenruimte van de bovenbouwleerlingen van de brede school horen tot de openbare speelgelegenheden in de Delflandpleinbuurt. De buitenruimtes van de onderbouw, de voorschool en de kinderopvang worden niet openbaar toegankelijk.

De nu aanwezige buitenschoolse opvang in de Sint Jan de Doperschool blijft behouden. Het betreft hier opvang voor veertig kinderen verdeeld over twee groepen. Deze buitenschoolse opvang wordt geëxploiteerd door Impuls. In de Hart Delflandpleinbuurt is op dit moment geen kinderopvang met opvang voor de hele dag aanwezig. In het Vernieuwingsplan is rekening gehouden met realisatie van 500 m² bvo extra ten behoeve van nieuw te vestigen kinderdagopvang.

Bij de jongeren bestaat behoefte aan een eigen plek waar zij elkaar kunnen ontmoeten. Volgens de prognose



Voorbeelden van bedrijfsverzamelgebouwen



ses van toekomstige aantallen leerlingen is te voorzien dat deze behoefte in de toekomst blijft bestaan. In het Vernieuwingsplan wordt zowel voor de omgeving van het Staalmanplein als voor de omgeving van het Delflandplein een jongerenontmoetingsplek van 150 m² genoemd. Hiervoor is ruimte gereserveerd in de brede school Sint Jan de Doper. Ook hier geldt dat vanuit het oogpunt van efficiëntie en flexibel gebruik van ruimtes de jongerenruimte door een interne doorgang verbonden wordt met de rest van het gebouw, met name de buurtontmoetingsruimte. Omdat elders is gebleken dat een jongerenruimte bij voorkeur apart van andere doelgroepen zou moeten liggen, is een duidelijke eigen ingang hier van belang.

Vooruitlopend op de realisatie van de brede school

komt in 2005 in het ROC asa aan de Vlaardingenlaan een tijdelijke jongerenvoorziening. Deze jongerenvoorziening kent een proefperiode van anderhalf jaar. Als de proef slaagt, kan deze voorziening permanent worden en zal de gereserveerde ruimte in de brede school een andere bestemming krijgen.

Zorgcluster

Om de Delflandpleinbuurt geschikt te maken voor mensen van alle leeftijden en ook mensen die bijzondere zorg behoeven, zoals ouderen of gehandicapten, zijn bijzondere voorzieningen nodig. Deze voorzieningen vallen onder de noemers cure (eerstelijns voorzieningen) en care (dienstverlening, verzorging en verpleging).

Overzicht aantal vierkante meters bvo Brede School

Onderwijs 18 groepen	Gebouwde m ²	buitenruimte
kleuters	575	
overige groepen	1705	
speellokaal	90	
gymzaal	455	
pieklokalen	480	
toeslag 1 ^e tijdelijke groep	20	
buitenruimte kleuters		300
buitenruimte overige groepen		900
Welzijn	Gebouwde m ²	buitenruimte
voorschool en buitenschoolse opvang	300	160
kinderopvang	500	200
buurtontmoetingsruimte	100	
jeugdontmoetingsruimte	150	
Totaal Welzijn / Onderwijs	4375	1560

De stedelijke vernieuwing vindt plaats in een periode dat er ook sprake is van zorgvernieuwing. Dit biedt kansen. In de notitie Zorgen voor de toekomst is het Hart Delflandpleinbuurt aangemerkt als locatie waar een aanbod van voorzieningen voor zorg en welzijn wordt geclusterd in een gezondheidscentrum, gecombineerd met een dienstencentrum. Deze voorzieningen zijn bestemd voor de bewoners van de Delflandpleinbuurt en de Koningin Wilhelminapleinbuurt.

Daarnaast komt in het Hart Delflandpleinbuurt in elk geval één zorgsteunpunt (kantoorunit voor verpleging, verzorging, alarmering, en dergelijke). Uitgangspunt is dat er een steunpunt komt in een straal van 250 meter rondom de woningen van mensen die zorg nodig hebben.

In de Delflandpleinbuurt wordt het niveau van de voorzieningen voor cure en care gerealiseerd zoals in het schema is weergegeven.

Naast het diensten- en gezondheidscentrum in de Hart Delflandpleinbuurt wordt 5.250 m² bvo gereserveerd voor herhuisvesting van het sociaal pension en de woonzorgfunctie van HVO De Veste.

Vooruitlopend op de vernieuwing is in de Heemstedestraat een zorgsteunpunt ingericht als uitvalsbasis voor zorgtaken aan vooral ouderen in de buurt. Aan het zorgsteunpunt is een advies- en informatiesteunpunt gekoppeld.

Zorgcluster Hart Delflandpleinbuurt*

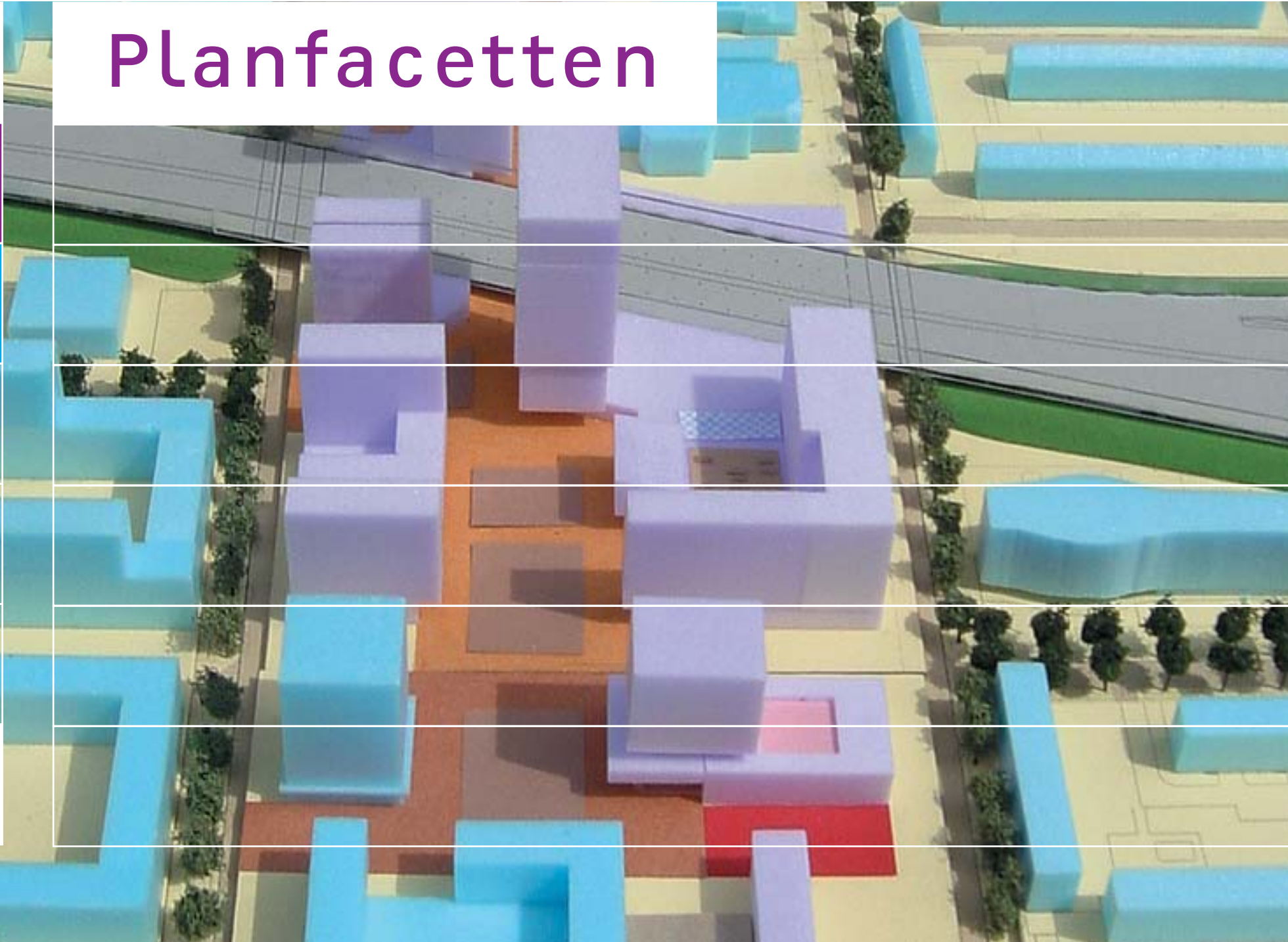
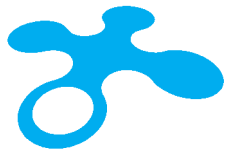
	in m ² bvo **
Gezondheidscentrum	
Basiszorg (huisartsen/wijkverpleging (samen 4,3 fte), algemeen maatschappelijk werk, tandarts, verloskundige, multifunctionele spreekkamers)	1056
Apotheek	320
paramedici (fysiotherapie, ergotherapie, mensendieck, podoloog, etc)	696
Totaal gezondheidscentrum	2072
Dienstencentrum	
Recreatieruimte met café/restaurant (maaltijdvoorziening) incl. internetcafé	536
Activiteitenruimte	112
Vergaderruimte	32
Kantoor/administratieve functies	32
Entree/balie/garderobe/invalidentoilet/berging	88
Totaal dienstencentrum	800
Zorgsteunpunt	
Zorgteam/ coördinatie/ kleedruimte/slaapwacht etc.	123
Spreekkamer	22
Kantoor (ouderen/cliëntenadviseurs, dienstverlening, buurtregisseur en huismeester)	48
Totaal zorgsteunpunt	193
Totaal zorgcluster	3065

* Indicatie vierkante meters volgens opgave Care West, 2004.

** Het ruimtebeslag voor het diensten- en zorgcentrum is exclusief parkeermogelijkheden, fietsenstalling etc.

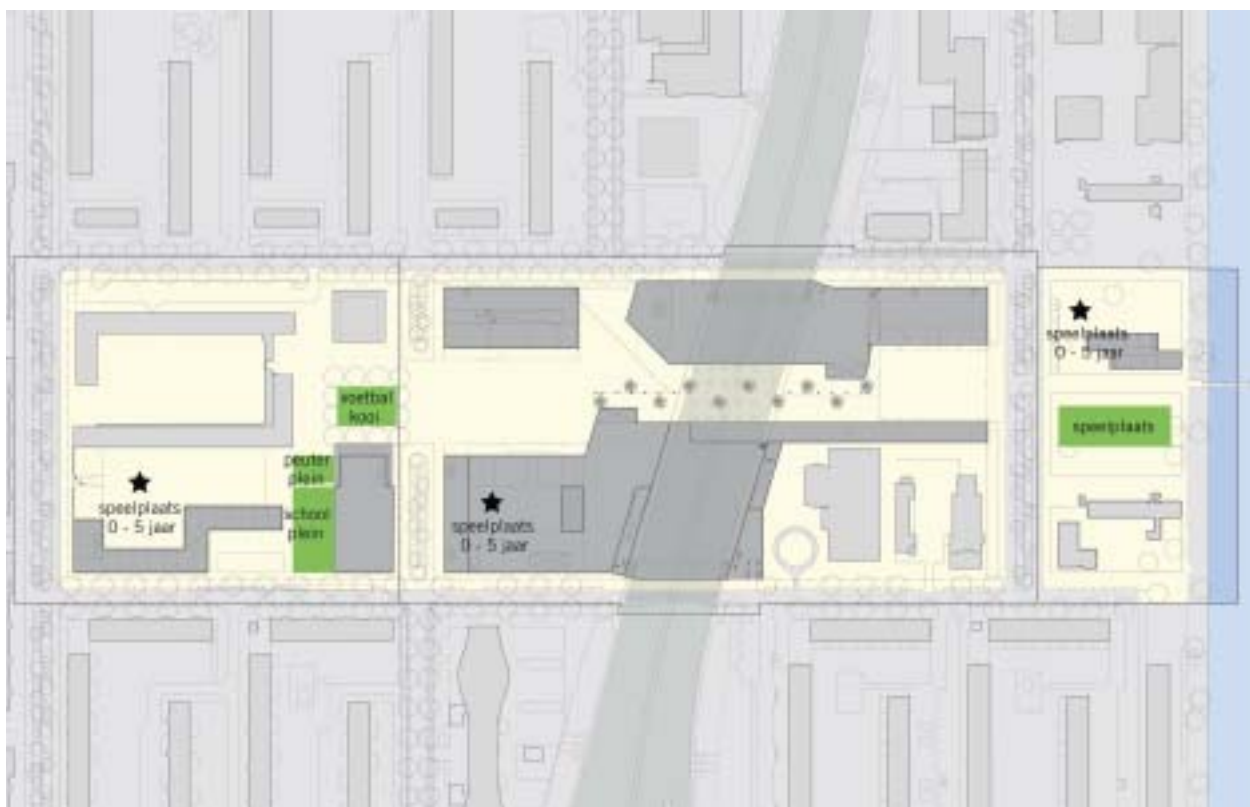
4

Planfacetten



Een aantal kenmerken en aspecten van het plan vraagt nog om een nadere uitwerking en toelichting als voorbereiding voor de stap naar het architectonisch ontwerp en de maaiveldinrichting.

De richtlijnen en kaders voor het ontwerp worden verder toegelicht.



Sport en spelvoorzieningen

Sociale kaders en richtlijnen

4.1

Sociale veiligheid

De sociale veiligheid in het Hart Delflandpleinbuurt zal sterk verbeteren. Dit komt door de volgende maatregelen:

- Nieuw te ontwerpen ruimtes krijgen altijd een duidelijke status: ofwel openbaar ofwel privé. De scheiding is duidelijk en herkenbaar;
- Nieuw te maken rooilijnen worden strak getrokken. Hierdoor komen er uitsluitend overzichtelijke hoeken, wat de sociale veiligheid sterk zal bevorderen;
- Door de gevels aan de straten, pleinen, passage en misschien onder de viaducten grotendeels te openen is er goed zicht op de publieke ruimtes. De onderdoorgangen van de Rijswijkstraat en de Voorburgstraat worden sterk verbeterd en overzichtelijker gemaakt;
- Door de toevoeging van woningen en andere functies zal het aantal mensen op straat flink toenemen. Dit is de beste garantie voor een verbetering van de sociale veiligheid.

Sociale veiligheid is bij het ontwerpen, ook waar het gaat om de vormgeving van de details, een vanzelfsprekend uitgangspunt. Daarnaast wordt er gestreefd naar het verkrijgen van het politiekeurmerk Veilig Wonen voor het gehele plangebied.

Sport- en spelvoorzieningen

Om een optimaal gebruik en een goed informeel toezicht te garanderen worden de schoolpleinen, multifunctionele sportveldjes en spelvoorzieningen voor kinderen van 12-18 jaar geclusterd op centraal in de buurten gelegen plekken.

In de huidige situatie is bij de Professor Einsteinschool een groot verhard speelveld aanwezig. Het toezicht hierop is minimaal. In de nieuwe situatie wordt het speelveld verplaatst en gescheiden van het toekomstige schoolplein. Het schoolplein is, afgezien van het terrein, bestemd voor peuters en kleuters, onderdeel van het openbaar gebied. De brede school Sint Jan de Doper zorgt voor een vanzelfsprekende controle op het plein. Bij de Westlandgracht wordt een grasveld aangelegd, bijvoorbeeld om te vliegeren of een balletje te trappen. Tevens worden in het plangebied enkele kwalitatief goed ingerichte speelplaatsen voor kinderen van 6-11 jaar aangelegd. Deze speelplaatsen worden op onnadrukkelijke wijze in de ruimtes tussen de bebouwing en de trottoirs of wandelpaden opgenomen. Voor kinderen van 0-5 jaar wordt dichtbij huis, in de gemeenschappelijke private buitenruimte bij het woongebouw, ruimte gecreëerd om te spelen.

Openbare ruimte

4.2

Groen

Het oppervlak aan openbaar groen verandert van ca. 16.000 m² in de huidige situatie tot ca. 9.700 m² in de toekomstige situatie. Dit is een afname van 6.300 m². Het aantal bomen in het nieuwe plan daalt van 215 stuks naar 130 stuks. Het groencompensatiebeleid van het stadsdeel is hier van toepassing. Doelstelling van dit beleid is de kwaliteit van het groen te waarborgen. Er kan worden gedacht aan bijvoorbeeld het realiseren van vegetatiedaken, daktuinen en dergelijke. Bij de herprofilering van de doorgaande wegen worden veel bomen geplant. Aan weerszijden van de rijbanen komen grote bomen in de brede trottoirs van

de Rijswijkstraat en de Voorburgstraat. Waar mogelijk zullen bestaande bomen blijven staan. In de Maas-sluisstraat en Poeldijkstraat komt een dubbele bomenrij in een middenberm.

Verwacht wordt dat bij nadere invulling van het maai-veldontwerp het aantal nieuwe bomen hoger zal zijn dan de nu geplande 130 stuks. Het groen wordt weliswaar minder, maar verdwijnt zeker niet uit het straatbeeld. Langs de Westlandgracht ontstaat een parkachtige zone en het grote binnenterrein in het plandeel ten westen van de Overschiestraat krijgt een groen karakter. De inzet is in de stedelijke buurt groene rustpunten te creëren.

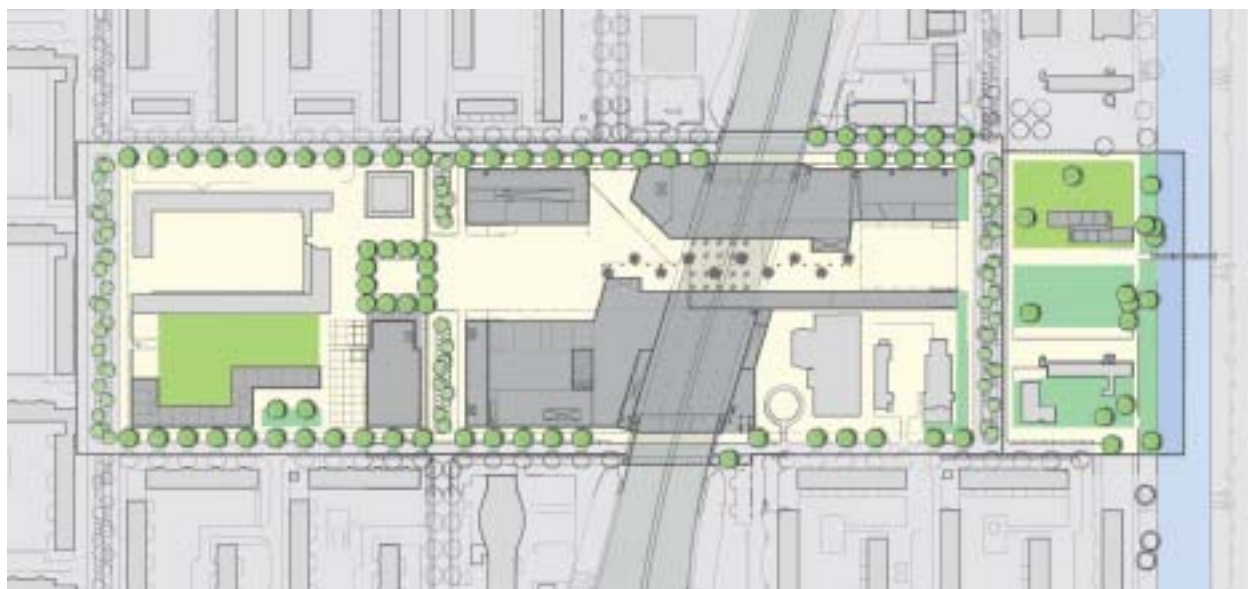
Langzaam verkeer

Voor voetgangers en fietsers wordt de kwaliteit van de inrichting van de straten verbeterd. De trottoirs worden

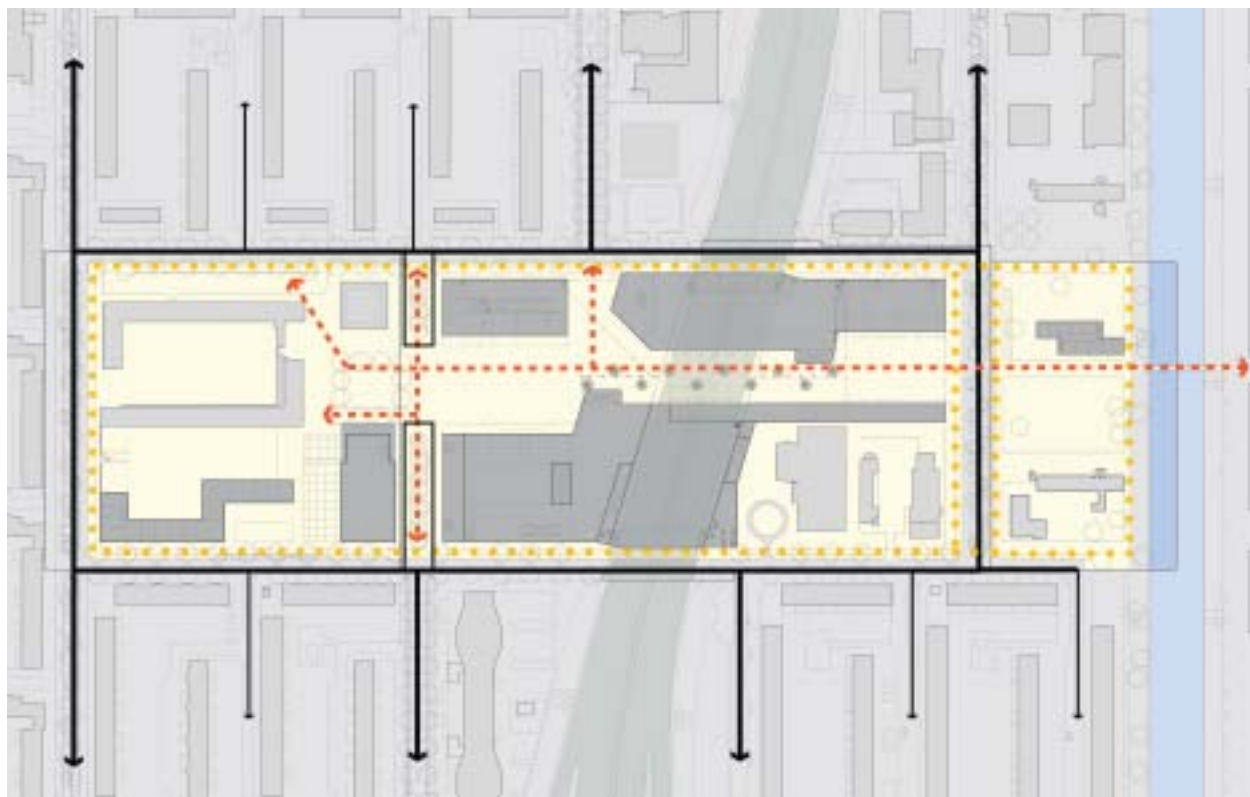
breder en aangenamer. Uit het straatbeeld verdwijnen veel auto's doordat de parkeerpleinen worden vervangen door parkeergarages.

Ook wordt de structuur van de routes sterk verbeterd. Vanaf de Delflandlaan komt een directe toegang tot het winkelplein. Langs de Delflandlaan komen vrij liggende fietspaden. Deze paden lopen door in de Overschiestraat. De route langs de Westlandgracht ligt nu verstopt, deze komt goed in het zicht door het transparant maken van de verkaveling langs de gracht. Tussen de brandweerkazerne en HVO De Veste komt een route voor langzaam verkeer, die loopt vanaf de Overschiestraat tot over de Westlandgracht.

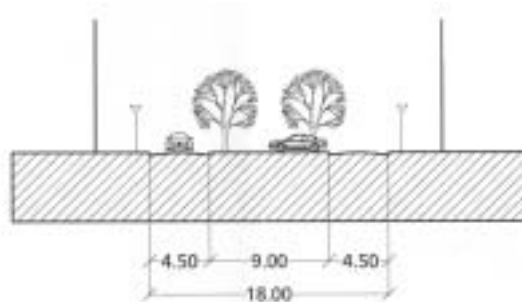
De huidige onderdoorgangen van de Rijswijkstraat en de Voorburgstraat worden aangepast. Ze worden lichter, overzichtelijker, schoner en veiliger en krijgen een beperkte gebruiksfunctie.



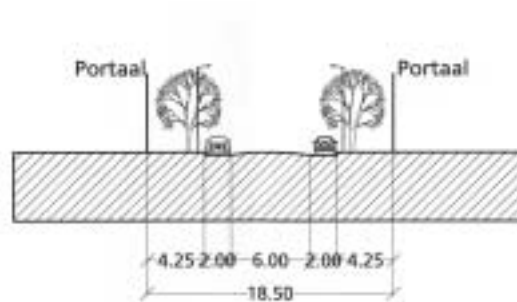
Groenvoorzieningen



Infrastructuur auto en langzaam verkeer



Profiel Maassluisstraat/Poeldijkstraat



Profiel Rijswijkstraat/Voorburgstraat

Verkeer, vervoer, parkeren

4.3

Autoverkeer

De buurt is een verblijfsgebied (maximale snelheid 30 kilometer per uur). Tijdens het uitvoeren van de nieuwbouwplannen worden de straatprofielen nog beter aan dit snelheidsregime aangepast. De Overschiestraat wordt zo ingericht dat de straat geen functie meer heeft voor doorgaand autoverkeer.

Parkeren

Voor de berekening van de parkeerbalans wordt de behoefte aan parkeerplaatsen in de eindsituatie afgezet tegen het aanbod van parkeerplaatsen.

Behoefte aan parkeerplaatsen

Voor de berekening van de behoefte wordt gebruik gemaakt van vastgestelde normen voor dit gebied en landelijke normen voor functies waar lokaal geen normen zijn vastgesteld (zie tabel Parkeerbehoefte). De normen zijn vastgelegd in het Vernieuwingsplan Delflandplein-/Staalmanpleinbuurt en aangevuld met de normen uit de A.S.V.V. (Aanbevelingen voor voorzieningen binnen de bebouwde kom) van de CROW (Stichting Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek). Bovendien is gekeken naar het autobezit van de flats aan de Rijswijkstraat. Op basis van het autobezit en de huidige bezettingsgraad in de buurt is voor deze bestaande bebouwing een norm bepaald. Voor het bestaande kantoorgebouw aan de Rijswijkstraat en de studentenflat aan de Poeldijkstraat zijn bovengenoemde standaardnormen toegepast.

Voor een deel van het programma wordt uitgegaan van

Parkeerbehoefte

	Norm	Programma nieuw en bestaand	Parkeerbehoefte privaat	Parkeerbehoefte openbaar *totaal	Parkeerbehoefte
Woningen sociaal	0,8 per woning (VP**)	82 ***		68	68
Bezoekersparkeren sociaal	0,2 per woning (VP)	150	30	30	
Woningen markt	1 per woning (VP)	365	365		365
Bezoekersparkeren markt	0,25 per woning (VP)	365	91	91	
Studentenwoningen	0,15 per woning (ASVV)	120	18	18	
Bestaande flats	0,7 per woning (norm o.b.v. stadsdeelonderzoek)	162	113	113	
Winkels	1,5 per 100 m ² (ASVV)	3000	45	45	
Supermarkt	3 per 100 m ² (ASVV)	2000	60	60	
Bestaand kantoor (Rijswijkstraat)	1 per 125 m ² (VP)	7500	60	60	
Kantoor	1 per 125 m ² (VP)	36000	288		288
Bestaande bedrijven (Rijswijkstraat)	1 per 125 m ² (VP)	2700	22	22	
Bedrijven	1 per 125 m ² (VP)	3500	28		28
Dienstverlening	1,7 per 100 m ² (ASVV)	8000	136		136
Soc. medische voorzieningen	1,7 per 100 m ² (ASVV) ****	3000	18	33	51
Scholen	0,5 per leslokaal (ASVV)	24	12	12	
Niet Onderwijzend personeel	0,5 per arbeidsplaats (ASVV)	5	3	3	
Cafe en Bar	5 per 100 m ² (ASVV)	500	25	25	
Hotelgasten	0,7 per kamer (40 m ² per kamer) (ASVV)	23000	403		403
Hotelpersoneel	0,5 per arbeidsplaats (ASVV)	40	20		20
Restaurant	12 per 100 m ² (ASVV)	500	60	60	
Leisure	1 per 100 m ² (ASVV)	2500	25	25	
Totaal			1258	665	1923

Toelichting tabel:

norm x programma = parkeerbehoefte privaat of openbaar.

* Parkeerbehoefte openbaar = op straat of in de openbare parkeergarage.

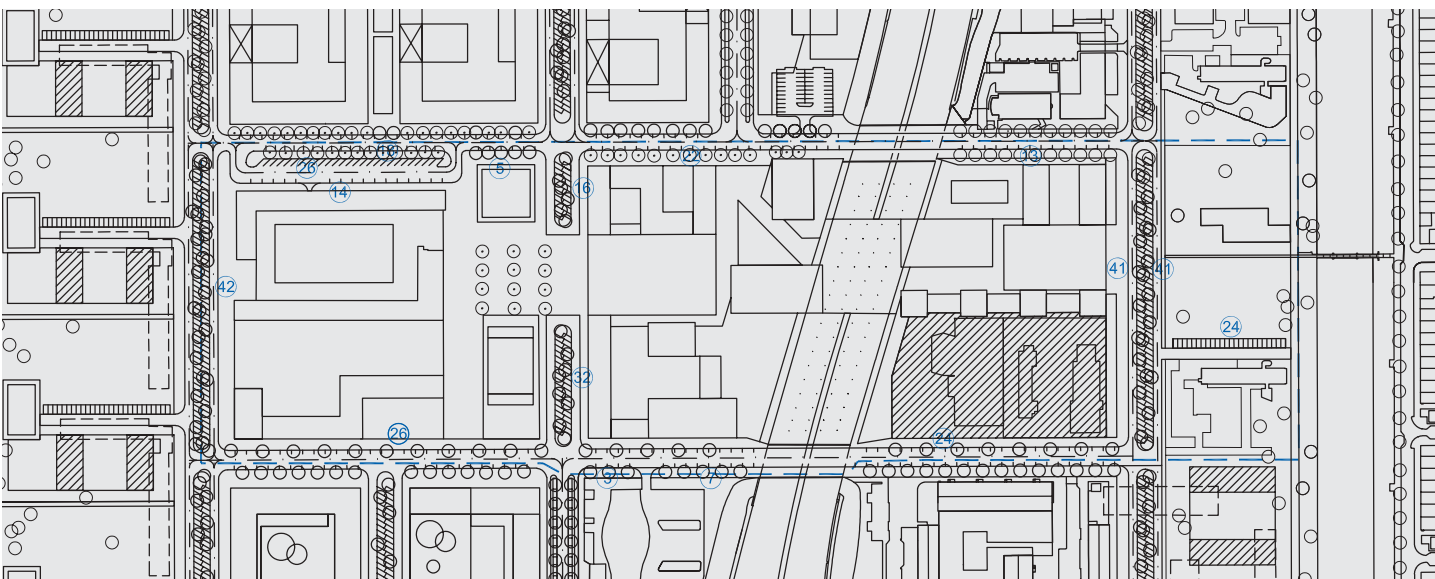
** VP= norm vastgesteld o.b.v. Vernieuwingsplan.

*** Hiervan zijn 44 plaatsen voor de HVO-woningen en 24 plaatsen voor de PG-woningen afgetrokken.

**** 65% van de auto's bij sociaal medische voorzieningen is van bezoekers.



Gebouwde parkervoorzieningen



Parkeren openbare ruimte

parkeren in de openbare ruimte of in de openbare garage. De commerciële ontwikkelingen, zoals het hotel, maar ook de marktwoningen, krijgen parkeerplaatsen in garages. In deze parkeerbalans is geen rekening gehouden met de behoefte van het huidige HEM-hotel. Het hotel heeft momenteel parkeerplaatsen op eigen terrein. De plannen van de huidige eigenaar voor de uitbreiding van het hotel voorzien tevens in een gebouwde parkeervoorziening op eigen terrein.

Vermenigvuldiging van bovengenoemde normen met het totale (bestaande en nieuwbouw) programma in het gebied resulteert in een parkeerbehoefte van 1923 parkeerplaatsen. Hiervan zijn 1258 plaatsen voor particulier gebruik en 665 voor openbaar gebruik.

Aanbod aan parkeerplaatsen

Binnen het plangebied bevinden zich in de eindsituatie parkeerplaatsen in nieuw te bouwen parkeergarages en op het maaiveld. Een deel van de parkeerplaatsen op het maaiveld wordt nieuw aangelegd, maar op een aantal plaatsen blijven bestaande plaatsen gehandhaafd.

In de te realiseren nieuwbouw worden 1440 parkeerplaatsen opgenomen in de vorm van garages. Dit aantal is opgebouwd uit:

- Locatie Einsteinschool (gebied A)
150 plaatsen;
- Plein westelijk van de A10 (gebied B)
550 plaatsen;
- Plein oostelijk van de A10 (gebied B)
230 plaatsen;
- Onder de A10 (gebied B)
215 plaatsen (openbaar toegankelijk);
- Op het dek westelijk van de A10 (gebied B)
145 plaatsen;

- Westlandgracht (gebied C)
150 plaatsen.

Daarnaast komen er in de eindsituatie, conform het Plan Openbare Ruimte, 354 plaatsen in de openbare ruimte, te weten:

- In straten rondom en in het plangebied
330 plaatsen;
- Parkeerplaatsen bij de studentenflat
24 plaatsen.

Het totale aanbod aan parkeerplaatsen komt hiermee op 1794 (1440+354). Daarvan hebben er 569 (354+215) een openbaar karakter en zijn 1225 plaatsen privaat.

Parkeerbalans

De behoefte aan openbare parkeerplaatsen bedraagt 665 (zie tabel Parkeerbehoefte). Dit is de behoefte als alle mensen die aanspraak kunnen maken op een openbare parkeerplaats tegelijkertijd met een auto aanwezig zijn. Onderzoek wijst uit dat dit niet het geval is. Hierdoor kunnen deze parkeerplaatsen door verschillende mensen worden gebruikt.

Gemiddeld zijn 50% van de bewoners die gebruik maken van openbare parkeerplekken gedurende een werkdag en op zaterdag niet thuis (richtlijnen CROW). Deze plekken kunnen worden gebruikt door bezoekers aan de winkels, voorzieningen en bijvoorbeeld door het personeel van de school.

's Nachts, op zaterdagavond en op zon- en feestdagen zijn gemiddeld 95% van de bewoners die gebruik maken van openbare parkeerplekken thuis. Voor de bewoners en hun bezoekers zijn volgens de norm 320 parkeerplaatsen nodig. Deze zijn beschikbaar in de openbare ruimte. Daarnaast zijn er op dit tijdstip voor bijvoorbeeld de horecavoorzieningen of de super-

Parkeerbalans

	Parkeerbehoefte openbare plaatsen	Gemiddeld gebruik tijdens werkdagen en zaterdag	Gemiddeld gebruik tijdens avonden en zondag
Woningen sociaal	68	34	68
Bezoekersparkeren sociaal	30	15	30
Bezoekersparkeren markt	91	46	91
Studentenwoningen	18	9	18
Bestaande flats	113	57	113
Winkels	45	45	0
Supermarkt	60	60	30
Bestaand kantoor (Rijswijkstraat)	60	60	0
Bestaand bedrijf (Rijswijkstraat)	22	22	0
Soc. medische voorzieningen	33	33	0
Scholen per leslokaal	12	12	0
Arbeidsplaatsen Niet Onderwijzend personeel	3	3	0
Café en Bar	25	25	25
Restaurant	60	60	60
Leisure	25	25	25
Totaal	665	504	460

markt (avonduren) 215 plaatsen beschikbaar in de openbare garage.

Door het dubbelgebruik van de openbare parkeerplaatsen zijn er op alle tijdstippen in de week voldoende parkeerplaatsen beschikbaar.

Voor privaat gebruik zijn 1258 parkeerplaatsen nodig. Deze bevinden zich allemaal in de garages, daar zijn 1225 plaatsen beschikbaar. Daarom worden in de uitwerking van het plan de mogelijkheden onderzocht om ook een deel van de private parkeerplaatsen dubbel te gebruiken. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om de bezoekersparkeerplaatsen bij de bedrijven en kantoren die s avonds en in het weekend door bewoners kunnen worden gebruikt.

Parkeerregime

Zolang het parkeren op het maaiveld gratis is, is het gebruik van openbare parkeerplaatsen niet te sturen. Er zullen parkeerplaatsen worden gebruikt door 'vreemdparkeerders' die gratis willen parkeren, maar elders een bestemming hebben. De invoering van een parkeerregime, bijvoorbeeld in de vorm van betaald parkeren, is noodzakelijk.

Wijzigingen programma

Bij de verdere planvorming en ontwikkeling van het Hart Delflandpleinbuurt kunnen wijzigingen optreden in zowel de samenstelling van het programma als in het bouwvolume.

Bij toename van de parkeerdruk kan de capaciteit worden vergroot door collectieve parkeergarages openbaar te maken of geschikt te maken voor dubbelgebruik.

Ontsluiting

De ontsluitingen van de gebouwen en bouwwerken zijn strategisch gelegen. Dat betekent dat alle voordeuren op maaiveldniveau uitkomen, een eventuele tweede entree (bijvoorbeeld gelegen in een garage of op een hoger gelegen verdieping) is ondergeschikt aan de voordeur. De entrees liggen telkens aan de openbare ruimte die het meest nodig heeft dat de functies daar liggen. In een aantal situaties heeft een bouwblok twee voorkanten. Het nieuwe gebouw op de hoek Rijswijkstraat/Overschiestraat, krijgt zowel een gevel aan het winkelplein als aan de Rijswijkstraat. Dankzij de ruime blokmaat kunnen twee functies met hun ruggen tegen elkaar ervoor zorgen dat er twee voorkanten aan het gebouw komen. Dit systeem geldt voor alle plintfuncties in het centrum. Daarbij kunnen de (centrale) entrees van de woningen een bijdrage leveren aan de levendigheid van de plek.

Een afwijkend ontsluitingssysteem geldt voor de twee torens. Deze hebben een tweelaagse lobby, met entrees aan de passage onder de A10. Uiteraard zijn de torens ook toegankelijk vanuit de parkeergarages. De in- en uitgangen voor de parkeergarages liggen aan de Rijswijkstraat, Overschiestraat en Voorburgstraat. De liften en trappen geven direct toegang tot de boven gelegen kantoor- of woonruimtes. Vanuit de parkeergarages geven de liften en trappen direct toegang tot het plein.

Toegankelijkheid

In het Hart Delflandpleinbuurt zal een deel van de zorgvernieuwing gestalte krijgen die voor het gehele stadsdeel gepland is, dit zal door zorgaanbieder Care West concreet worden ingevuld. Aan het winkelplein komt een gezondheids- en dienstencentrum en in het plangebied worden zorgwoningen gebouwd. De verwachting is dat de nieuwbouwwoningen rondom het



Delflandplein vanwege de nabijheid van zorg-, welzijns- en winkelvoorzieningen aantrekkelijk zullen zijn voor ouderen. Vanzelfsprekend zal een groot deel van de woningen worden aanpasbaar worden uitgevoerd en toegankelijk zijn voor mindervaliden.

Kwaliteit en gebruik daken

Zowel vanaf de A10 als vanuit de hogere bebouwing heeft men zicht op de daken van de plinten in het plangebied. In de uitwerking is er veel aandacht voor kwalitatief hoogwaardige ontwerpen voor deze daken

rondom het winkelgebied, zodat een deel ervan functioneel kan worden benut. Zo kunnen er bijvoorbeeld terrassen voor de horeca, grote gemeenschappelijke balkons voor de bewoners, parkeerplaatsen of sport- en spelterreinen worden gebouwd.

Beeldkwaliteit bebouwing

Voor de gehele Delflandpleinbuurt is een beeldkwaliteitplan opgesteld. Hierin wordt met name de stedenbouwkundige samenhang vastgelegd. Daarnaast wordt er ingegaan op samenhang in de blokopbouw en de bebouwingshoogte. De stijl van de architectuur moet aansluiten op de na-oorlogse bouwstijl van de Westelijke Tuinsteden. Voor de nieuwe bebouwing wordt uitgegaan van eigentijdse architectuur, die aansluit bij de gebouwen in de omgeving zoals enkele woon-, kantoorgebouwen op het Koningin Wilhelminaplein, het World Fashion Center en bestaande kantoren langs de A10. Het materiaalgebruik is duurzaam. De materia-

len worden zo gekozen dat ze mooi verouderen. Voor het centrumgebied is de eenheid en herkenbaarheid van de tweelaagse plint van belang. Deze plint verbindt het geheel en vormt een samenhangend architectonisch geheel. De gebouwen die zich als objecten boven de doorgaande plint presenteren, hebben een stedenbouwkundige samenhang door de hoogte van veertig meter die de meeste gebouwen hebben. De gevelopbouw mag ten opzichte van elkaar afwijken maar moet wel in samenhang worden ontworpen. Voor de Westlandgracht en rondom de Professor Einsteinschool dient het bij de bouw gebruikte materiaal te worden afgestemd op de nieuwe bebouwing van het Uitwerkingsplan Noordstrook en het Uitwerkingsplan Zuidblok.

Beeldkwaliteit openbare ruimte

Voor de inrichting van de directe woonomgeving, de straten, stoepen en parkeerplaatsen wordt gebruik

gemaakt van materialen die zijn omschreven in de Leidraad Openbare Ruimte van het stadsdeel. Het winkelplein vormt een uitzondering in die zin dat er hier bijzondere materialen mogen worden toegepast. De inrichting daarvan zal gebeuren met luxer materiaal dan de rest van de openbare ruimte. De bestrating van het plein wordt luxe uitgevoerd, verlichting en banken worden chiquer.

Kunst

Zowel aan de gebouwen als in de openbare ruimte biedt het ontwerp voor het Hart Delflandpleinbuurt mogelijkheden voor kunsttoepassingen. Er wordt gestreefd naar een kunstwerk op het winkelplein. Hergebruik van het bestaande kunstwerk op het Delflandplein lijkt, gezien de volledige integratie van het kunstwerk in de openbare ruimte, niet mogelijk. Wel kan overwogen worden om uit de overmaat aan opgeslagen kunstwerken binnen Amsterdam een nieuw kunstwerk te selecteren.

Voor de ontwikkeling van kunst aan gebouwen zal tijdens het ontwerpproces moeten worden onderzocht waar dit wenselijk en mogelijk is.



5

Civiel technische randvoorwaarden



Bij de planvorming is het noodzakelijk rekening te houden met een
aantal civiel technische randvoorwaarden. Tevens is het gewenst
dat er in een vroeg stadium periodiek afstemming plaatsvindt
tussen de betrokken partijen. Dit om te voorkomen dat er in de
resterende openbare ruimte op een later tijdstip aanpassingen
moeten worden gedaan die de kwaliteit van de openbare ruimte
niet ten goede komen.

Maaiveldhoogte

De toekomstige onderhoudshoogte voor het deelgebied Hart Delflandpleinbuurt met uitzondering van de strook langs de Westlandgracht is 0.70 meter onder NAP. Deze onderhoudshoogte is de hoogte ten opzichte van NAP van het maaiveld bij de scheiding tussen erfpachtterrein c.q. gevel en het openbare terrein. Gezien de hoogteverschillen in het terrein langs de Westlandgracht zal de onderhoudshoogte in dit gebied per nieuwbouwproject moeten worden vastgesteld.

Het gebied bevindt zich in een polder met een waterpeil van 2.10 meter onder NAP. Het grondwater bevindt zich op een hoogte van 1.90 tot 1.70 meter onder NAP. Het waterpeil van de Westlandgracht is 0.40 onder NAP.

Nutsgebouwen

Gezien de doelstelling van het vastgestelde Vernieuwingsplan Delflandplein-/Staalmanpleinbuurt om de

totale openbare ruimte te verminderen maar deze beter in te richten, is het noodzakelijk kritisch te kijken naar met name de gebouwde nutsvoorzieningen. Voorgesteld wordt om de gebouwde nutsvoorzieningen te integreren in de nog te realiseren nieuwbouw. Gedacht moet worden aan traforuimtes, onderstations voor stadsverwarming en verdeelkasten voor telefoon en kabeltelevisie. De financiering hiervan moet nog nader worden uitgewerkt in overleg tussen de ontwikkelcombinatie, het stadsdeel en de nutsbedrijven.

Kabels en leidingen

Bij het leggen en verleggen van leidingen en kabels zijn de regelingen en procedures van het Handboek Ondergrondse Infrastructuur van de gemeente Amsterdam van toepassing.

Bij de afstand tussen zowel de bestaande en nieuwe leidingen en kabels als de bestaande en nog te planten

bomen moet rekening worden gehouden met de benodigde extra ruimte voor stadsverwarming.

Leidingen en kabels worden alleen in openbaar terrein aangelegd. Beheerders van leidingen en kabels staan in principe niet toe dat deze in uitgegeven grond worden aangelegd.

In hoofdstuk 2 is aangegeven met welke bestaande leidingen en kabels rekening moet worden gehouden.

Hierbij dient te worden vermeld dat er in het plan ruimtelijk en financieel rekening is gehouden met het verleggen van de doorgaande waterleiding aan de onderzijde van het talud van de A10.

Openbare ruimte

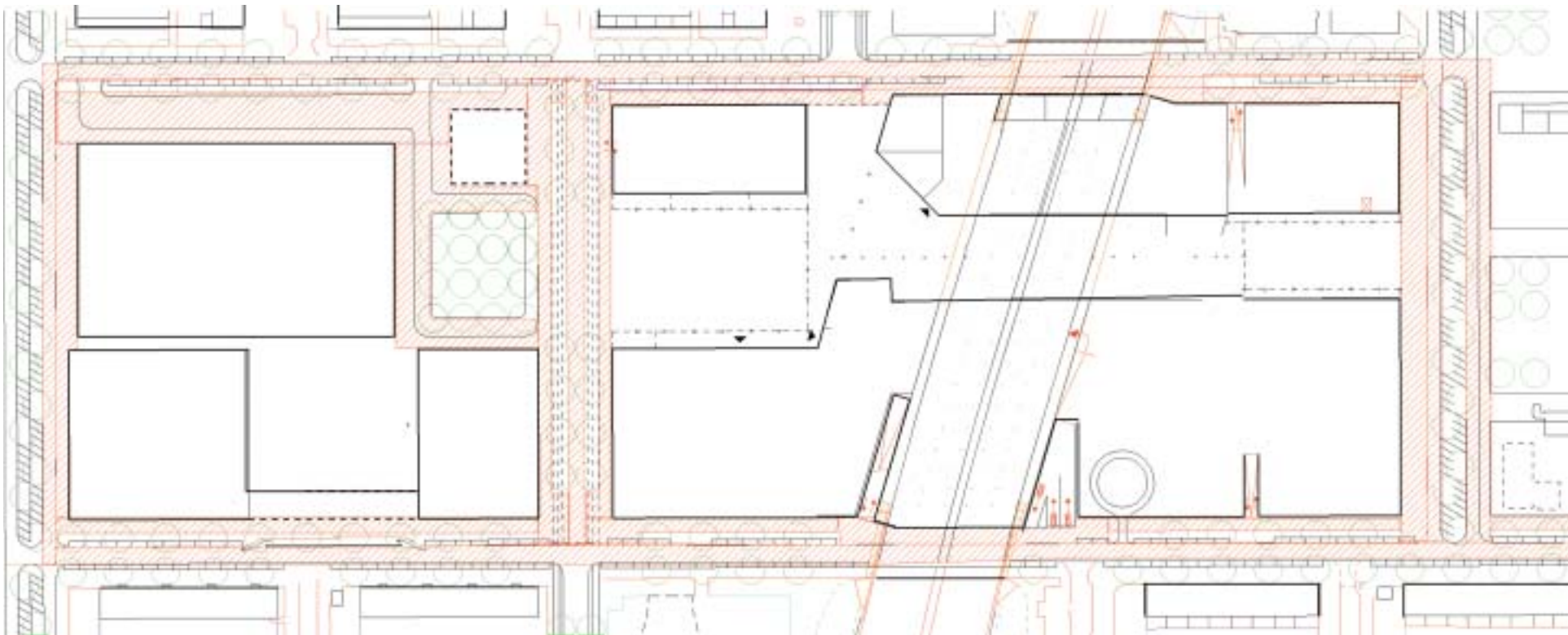
Openbaar groen en verharding wordt aangelegd, beheerd en onderhouden door of in opdracht van het stadsdeel. Groen en openbaar toegankelijke verharding boven gebouwde voorzieningen (zoals het winkelplein boven de parkeergarage) wordt aangelegd en onderhouden door het stadsdeel, mits is voldaan aan de randvoorwaarden van het stadsdeel ten aanzien van gronddekking en afvoer van regen- en grondwater. Als dit niet mogelijk is, moeten er afspraken worden gemaakt over alternatieve oplossingen voor aanleg, beheer en onderhoud.

Stadsverwarming

De gemeente Amsterdam en de consortia zijn in principe overeengekomen om centrale warmtelevering toe te passen, volgens de principes van Warmtenet. In de openbare ruimte en in de gebouwen dient hiermee rekening te worden gehouden (zie verder hoofdstuk 6, Milieumaatregelen).

Ondergrondse afvalcontainers

De stadsdeelraad heeft op 8 mei 1996 het besluit genomen om in het gehele stadsdeel ondergrondse



Kabels en leidingen

 Beschikbare ruimte voor leidingen en kabels

containers te plaatsen voor het gescheiden inzamelen van (huishoudelijk) afval. In de huidige situatie staan er in het deelgebied Hart Delflandpleinbuurt 25 ondergrondse afvalcontainers.

Als gevolg van het plan moeten er in de nieuwe situatie 29 vuilcontainers komen. In het maaiveldontwerp zullen de exacte locaties worden bepaald.

Waterhuishouding

De herinrichting van het deelgebied Hart Delflandpleinbuurt zal effect hebben op de waterhuishouding.

In het kader van de planvorming is een Quickscan Watertoets uitgevoerd naar drie verschillende aspecten:

- 1 Effecten van de grondwaterstromingen in de omgeving van het plangebied als gevolg van het aanleggen van ondergrondse parkeergarages.
- 2 De compensatie voor waterbergingscapaciteit in verband met de toename van verhard oppervlak.
- 3 De gevolgen van het aanleggen van een halfverdiepte parkeergarage in de veiligheidszone en waterkeringszone van de waterkering aan de Westlandgracht.

Ad 1 Door de aanleg van parkeergarages wordt de norm ten aanzien van de hoogst toelaatbare waterstand aan de oostzijde van de A10 vaker dan nu overschreden. In het plangebied ten westen van de A10 en buiten het plangebied wordt door de aanleg van de parkeerkelders geen stijging van de grondwaterstand verwacht. Om ongewenste veranderingen van grondwaterstanden aan de oostzijde van de A10 tegen te gaan, zal onderzoek moeten worden gedaan naar compenserende maatregelen zoals het aanbrengen van ruimte tussen de parkeerbakken in combinatie met grondverbetering om de grondwaterstro-

men te continueren. Omdat de locaties en afmetingen van de parkeerbakken nu nog voorlopig zijn, zal dit onderzoek worden verricht op het moment voorafgaand aan het indienen van de bouwaanvragen voor alle parkeerbakken aan de oostelijke zijde van de A10.

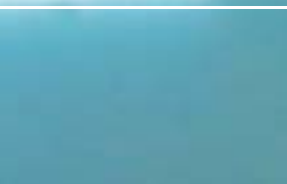
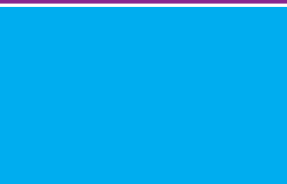
Ad 2 Door de toename van verhard oppervlak zal er compensatie moeten komen voor de waterbergingscapaciteit. De toename van de hoeveelheid verharding als gevolg van de planontwikkeling bedraagt ca. 12.000 m². Voor compenserende opvang van regenwater zal circa 1.200 m² extra open water worden aangelegd buiten het plangebied. Dit gebeurt gelijktijdig met het aanleggen van de ondergrondse parkeergarages in het Hart Delflandpleinbuurt. In overleg met de waterbeheerder zal de locatie hiervoor binnen het vernieuwingsgebied worden aangewezen.

Ad 3 De geplande halfverdiepte parkeergarage in de zone naast de Westlandgracht ligt gedeeltelijk in de veiligheidszone van de waterkering. Locatie en exacte afmetingen van de parkeergarage moeten nog worden uitgewerkt.

De voorwaarden waaronder vergunning kan worden verleend voor beide garages moeten nog worden vastgelegd in de te ontwikkelen Nota Keurontheffing Waterkeringen. Voorafgaand aan de bouwaanvraag zullen te zijner tijd de uitgewerkte plannen ter goedkeuring worden voorgelegd aan de Dienst Waterbeheer en Riolering (DWR).

6

Milieumaatregelen



In dit Uitwerkingsplan Hart Delflandpleinbuurt zijn diverse milieukwaliteiten verwerkt die het duurzaamheidsgehalte van het plan vergroten. De milieumaatregelen zijn waar mogelijk als facet meegenomen in andere hoofdstukken.

Bodem

De Dienst Milieu en Bouwtoezicht heeft voor de gehele Delflandpleinbuurt inventariserend historisch bodemonderzoek en een aanvullend historisch onderzoek uitgevoerd. Uit de onderzoeken bleek dat er geen aanleiding is om nu actie te ondernemen. Minimaal een half jaar voor de start van de bouwactiviteiten moet een indicatief bodemonderzoek worden uitgevoerd. Volgens de Bodemkwaliteitskaart van het stadsdeel bestaat de bodem van het plangebied grotendeels uit licht verontreinigde grond. Binnen de kaders van het Bodembeheerplan en de Bodemkwaliteitskaart kan de vrijkomende grond worden hergebruikt binnen het plangebied of elders in het stadsdeel. Op basis van deze kaart en het plan is verplaatsing van grond tot vier meter diepte op eenvoudige wijze mogelijk als uit historisch onderzoek blijkt dat het geen verdachte locatie betreft. Dit is kostenbesparend en beperkt milieubelastende transporten met grond. Omdat het zand onder de A10 West gedeeltelijk zal worden afgegraven en er ondergrondse parkeergarages komen, zal er per saldo een grote hoeveelheid grond worden afgevoerd naar buiten de plangrenzen.

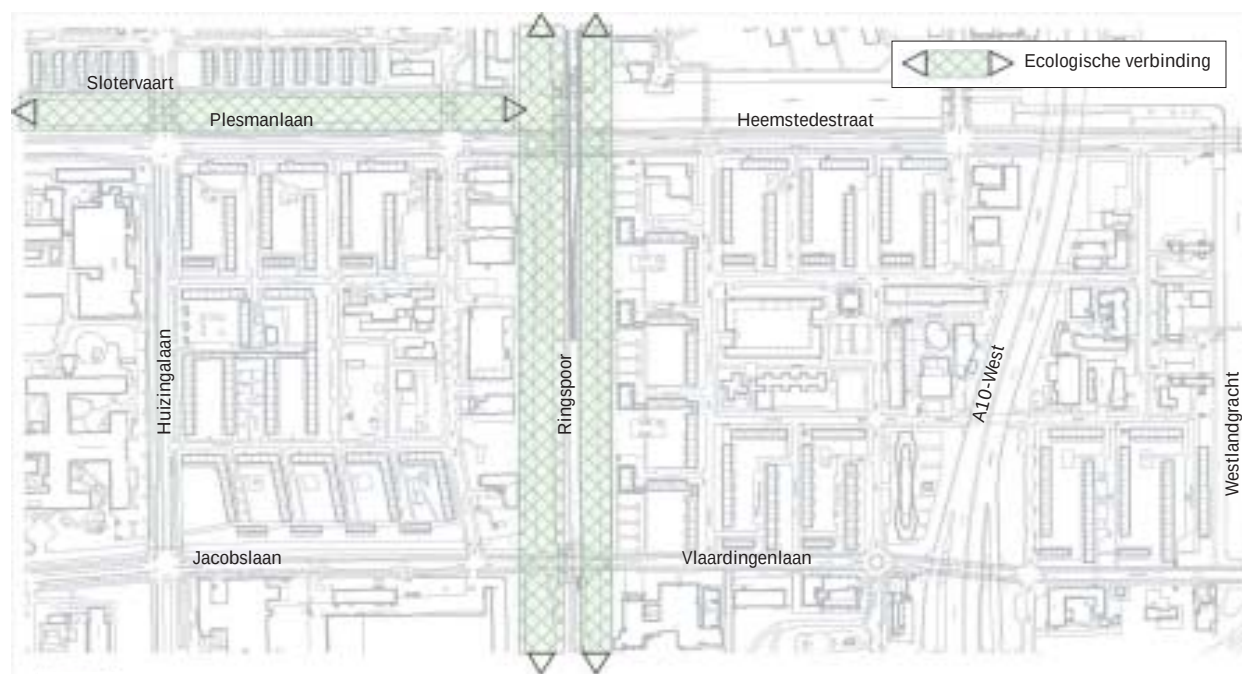
Ecologie

Begin 2003 heeft de stadsdeelraad bepaald dat de doorgaande ecologische route langs de A10 West uit de ecologische structuur van het stadsdeel wordt

gehaald. Ook is toen het besluit genomen om ter compensatie de belevingswaarde en gebruikswaarde van het groen langs de A10 in overleg met de bewoners te verbeteren. Deze verbeteringsmogelijkheden worden momenteel onderzocht. Gezien de onderheiding die bij het Delflandplein heeft plaatsgevonden zijn de mogelijkheden voor groen hier beperkt,

In het kader van de nieuwe Flora- en faunawet is een natuurtoets voor Delflandplein-/Staalmanpleinbuurt uitgevoerd. Het blijkt dat er vanuit de Flora- en faunawet geen belemmering is voor planvorming. Wel zal het op basis van deze wetgeving nodig zijn om bij de uitvoering rekening te houden met beschermde soorten zodat deze niet onnodig (ernstige) nadelige gevolgen ondervinden van de ruimtelijke ingrepen.

Ecologische groenstructuur



Energie

In 2002 is het rapport Energievisie ParkStad uitgebracht. In dit rapport worden voorstellen gedaan op welke wijze een energie- en CO₂-reductie van 43% tot 49% kan worden behaald. Op basis van de aanbevelingen van de Energievisie wordt gestreefd naar toepassing van de volgende uitgangspunten:

- De geplande nieuwbouw van woningen in de Westelijke Tuinsteden voldoet aan de *Amsterdamse Basiskwaliteit Woningbouw*;
- Woningen die voor planmatig onderhoud in aanmerking komen, voldoen aan het *energiepakket planmatig onderhoud*;
- Woningen die voor grootscheepse renovatie in aanmerking komen voldoen aan het *energiepakket groot onderhoud*

Uit de Energievisie blijkt dat voor het realiseren van de geplande CO₂-reductie het gebruik van stadsverwarming essentieel is. Momenteel zijn de plannen voor stadsverwarming, in de vorm van levering van restwarmte van het Afval Energie Bedrijf (AEB), in een verbeterd stadium.

In het Bestuurlijk Overleg ParkStad (BOP) is in september 2004 besloten dat Westpoort Warmte, een samenwerking tussen AEB en NUON, de stadsverwarming gaat leveren voor alle nieuwbouw en grootschalige renovatie in het kader van de stedelijke vernieuwing. Voor de bouwkundige plannen van het Hart Delflandpleinbuurt moet rekening worden gehouden met stadsverwarming. Ook dient bij de inrichting van de ondergrondse infrastructuur ruimte te worden gereserveerd voor het benodigde leidingstelsel.

Duurzaam bouwen

De woningen worden gebouwd conform de Basiskwaliteit Woningbouw Amsterdam 2003. In de basiskwaliteit zijn onder andere maatregelen opgenomen die

gericht zijn op energiebesparing, op verantwoord gebruik van grondstoffen en op het beperken van de afgifte van schadelijke stoffen. Zo worden de woningen beter geïsoleerd dan nodig is om aan de wettelijk vereiste energieprestatie te voldoen, wordt er geen tropisch hardhout zonder FSC-keurmerk gebruikt en wordt er geen koper of zink blootgesteld aan hemel- of oppervlaktewater. Op dit moment wordt er gewerkt aan de Basiskwaliteit Woningbouw Amsterdam 2005. Deze zal na vaststelling de versie van 2003 vervangen.

In Parkstadverband vindt er bovendien overleg plaats over de relatie tussen stadsverwarming en het bouwen conform de Basiskwaliteit Woningbouw. Indien hierover op Parkstadniveau afspraken worden gemaakt, zijn deze ook van toepassing op dit project.

Er wordt naar gestreefd om ook de utiliteitsbouw aan te sluiten op het warmtenet.

Geluid

Het ontwikkelingsgebied ligt aan beide zijden van de rijksweg A10 West tussen aansluiting S107, Slotervaart en S106 Osdorp. Bij het geluidsonderzoek is alleen aandacht besteed aan rijksweg A10 West. De andere wegen worden ingericht als 30 km per uur straten. Uit het onderzoek blijkt dat ondanks de dubbellaags ZOAB op het A10 en het plaatsen van 6 meter hoge reflecterende schermen in het kader van de geluidssanering er in het ontwikkelingsgebied hoge geluidbelastingen blijft bestaan. Veel van de in het plan opgenomen bouwmassa's overschrijden de voorkeurswaarde die geldt voor gebieden in de zone van een buitenstedelijke (rijks-)weg. Voor deze zones geldt een voorkeurswaarde van 50 dB(A) en een ontheffingswaarde van maximaal 55 dB(A).

In het geluidsonderzoek is als uitgangspunt genomen

(in samenspraak met het TAVGA) dat er op de rijksweg middenbermbarriers aanwezig zijn. Dit in tegenstelling tot eerder geluidsonderzoek in 2003.

Deze middenbermbarriers veroorzaken een toename van de geluidbelasting met gemiddeld 2 tot 3 dB(A). De middenbermbarriers functioneren als 80 cm hoge (60 %) reflecterende schermen op de weg. Naast de autonome ontwikkeling is ook een variant in beschouwing genomen waarbij uit wordt gegaan van een snelheidsbeperking van 80 km/u voor al het verkeer op de rijksweg en andere maatregelen die gemeentebreed (in collectief verband) nagestreefd worden. Een van deze maatregelen is de middenbermbarriers absorberend uit te voeren en hiermee het negatieve effect zoals beschreven te compenseren (te noemen maatregel 1).

In het onderzoek zijn de bouwmassa's genummerd met een letter (A,B,C) en eventueel een cijfer.

Een aantal gebouwen, oorspronkelijk bedoeld voor woningen, heeft een niet geluidsgevoelige bestemming gekregen. Het betreft de blokken:

- B3, B4 en B5 met functie kantoorgebouw;
- B6 met functie hotel;
- B7 krijgt een logementfunctie voor daklozen die beschouwd mag worden als hotel en kan heel eventueel nog als woning worden uitgevoerd en is daartoe ook nog nader akoestisch onderzocht;
- B8 en B9 vallen buiten het plangebied.

Een aandachtspunt vormt het railverkeerslawaai voor complex A1. De afstand van dit complex tot de spoorlijn is het kleinst van alle bouwblokken. De geluidzone van de spoorlijn bedraagt 400 meter, waardoor de geluidbelasting op dit blok meer dan de voorkeurswaarde van 57 dB(A) kan bedragen.

Verder wordt een aantal specifieke maatregelen geno-

men (De hier opgenomen geluidsbelastingen gelden na een autonome ontwikkeling in 2016):

Complexen A

- De **laagbouw** van **Blok A1** is zonder problemen te realiseren met enkele dove gevels voor woningen of alternatieven in de vorm van een akoestisch dichte borstwering;
- Bij de **hoogbouw** van **Blok A1** is op één woning na een geluidluwe zijde te bewerkstelligen in combinatie met dove gevels aan de noord-, zuid- en oostzijde. Voor een enkele woning kan een dichte borstwering worden gerealiseerd;
- Voor de **hoogbouw** van **blok A2** worden op de noord-, zuid- en oostelijke gevel geluidbelastingen van meer dan 55 dB(A) ondervonden. De woningen dienen op

het westen te worden georiënteerd, omdat op de westgevel de belastingen veelal lager zijn 50 dB(A). Voor de onderste lagen geldt een belasting tussen de 50 dB(A) en 55 dB(A). Voor deze woningen dienen specifieke maatregelen genomen te worden om de waarden terug te brengen naar 50 dB(A). Na maatregel 1 is de geluidsbelasting op de gehele westgevel lager dan 50 dB(A);

- De **laagbouw** van **blok A2** met de beoogde locatie voor de Jan de Doperschool ondervindt een maximale geluidbelasting van 51 dB(A), waarvoor een hogere waarde kan worden aangevraagd. Bij scholen met dagonderwijs geldt namelijk een voorkeurswaarde van 50 dB(A) en een maximale ontheffingswaarde van 55 dB(A) gebaseerd op de werkelijk berekende dagwaarde (= etmaalwaarde circa 3 dB(A)). Op twee

gevels wordt een geluidbelasting van 50 dB(A) bewerkstelligd zodat hier in ieder geval een geluidluwe zijde kan worden geprojecteerd.

Complexen B

- Met het aanbrengen van een akoestisch dichte borstwering aan de beoogde luwe westelijke achterzijde van het **gebouw B1** kan bewerkstelligd worden dat, in combinatie met een uit te voeren dove oostzijde en kopgevels, aan de voorkeurswaarde wordt voldaan;
- Ondanks de hoge geluidbelastingen op **Blok 2** lijkt het gezien de hoogte van de overschrijdingen op de beoogde geluidluwe achterzijden van de twee hoogbouw blokken mogelijk met aanvullende maatregelen de voorkeurswaarde te bereiken. In de volgende fase moet dit nader worden uitgezocht. Op de laagbouw lijkt het



mogelijk aan de binnenzijde van de dichtgezette binnengebieden geluidgevoelige functies te creëren;

- Hoewel de geluidbelasting op de westgevel en beide kopgevels op **blok B7** meer dan 55 dB(A) bedraagt, en deze dus doof moeten worden uitgevoerd zijn aan de geluidluwe achterzijde voorzieningen mogelijk die de geluidbelasting op de bovenste vier bouwlagen terugdringen tot, bij voorkeur, 50 dB(A), de zogenaamde beoogde geluidluwe achterzijde.

Complex C

- De geluidbelasting op **blok C** bedraagt met uitzondering van de oostgevel op alle gevels meer dan 55 dB(A) en maakt aanvullende specifieke maatregelen noodzakelijk.

Voor zover maatregelen in de puntsgewijze benadering van de complexen niet zijn genoemd, moet naast de

maatregelen die betrekking hebben op de weg (geluidsscherm, 80km, etc) gedacht worden aan:

- Transparante afschermdende constructies;
- Akoestisch dichte borstweringen in combinatie met lamellen en het aanbrengen van absorberend materiaal en bij heel hoge geluidbelastingen het akoestisch dichtzetten van een half stramien en uitvoeren van een dichte borstwering e.d.;
- Het absorberend maken van reflecterende gevels;
- Het eventueel als alternatief aanbrengen van zaagtandprofielen en loggia's.

Bij realisatie van de bouwmassa's, waar maatregelen nodig zijn om de geluidbelasting terug te dringen tot de voorkeurswaarde van 50 dB(A) of te beperken tot een verkrijgbare hogere waarde, moet bij woningbouw rekening worden gehouden met een verhoging van de bouwkosten. Het opnemen van bijzondere gevelcon-

structies vergroot het geveloppervlak met 20% tot 30%. Dit betekent dat in ieder geval een toename van glazen delen en constructieve elementen (bijvoorbeeld metselstenen). Het doof inrichten van gevels ontslaat niet van de verplichting te garanderen dat het binnen-niveau tot een waarde van 35 dB(A) moet worden teruggebracht. Tevens impliceert Amsterdam-beleid dat voor woningen met een dove gevel een geluidluwe zijde met een maximale geluidbelasting van 50 dB(A) moet worden bewerkstelligd.

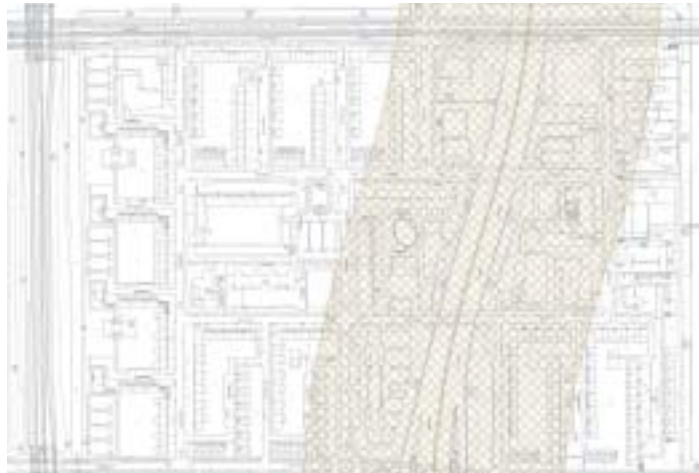
Luchtkwaliteit

In 2001 is de Europese richtlijn voor Luchtkwaliteit van kracht geworden. Deze richtlijn stelt grenzen aan de concentraties van verschillende stoffen in de lucht waaraan mensen mogen worden blootgesteld. De richtlijn stelt dat met name in de omgeving van woningen de

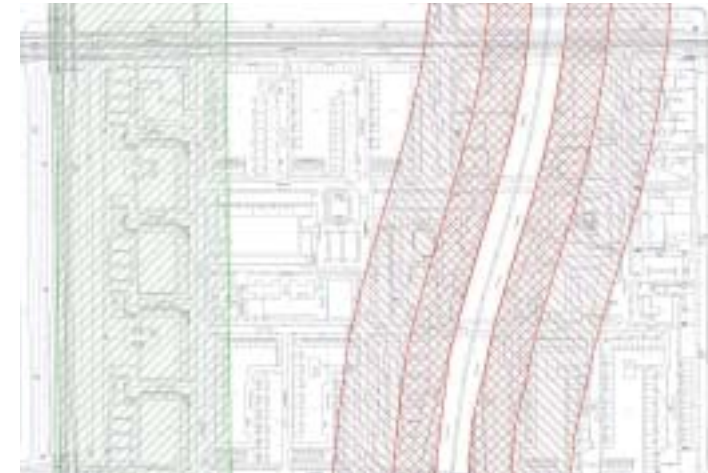


Geluidzones A10 en Ringspoor

-  Geluidzone A10 (500m)
-  Geluidzone Ringspoor (200m)



Zone Besluit Luchtkwaliteit (A10=150m)



Zones gevaarlijke stoffen

-  A10: Veiligheidszone waarbinnen onderzoek naar individuele verplicht is (50m)
-  A10: Zone waarbinnen onderzoek naar groepsrisico wordt aanbevolen (120m)
-  Ringspoor: Spoorwegrisicozone (200m)

normen niet mogen worden overschreden. Volgens het onderzoek van Ingenieursbureau Amsterdam (IBA) 'Onderzoek luchtkwaliteit A10 West' (2001) blijkt dat voor een locatie die vergelijkbaar is met het Hart Delflandpleinbuurt aan de westzijde van de A10 de luchtkwaliteitsnorm wordt overschreden tot op een afstand van ongeveer 60 meter vanaf de as van de weg en aan de oostzijde tot op ongeveer 80 meter. Binnen de genoemde zone van 60 tot 80 meter zal woningbouw niet zonder meer kunnen worden gerealiseerd. In 2003 is door het IBA onderzoek gedaan naar de luchtkwaliteit in Delflandplein-/Staalmanpleinbuurt (2003). Conclusie daarvan was dat de luchtverontreiniging op basis van de verwachte verkeersintensiteiten van het overige wegverkeer niet zodanig zijn dat de grenswaarden voor de luchtkwaliteit in dit gebied worden overschreden. Gezien de huidige ontwikkelingen én interpretaties van besluiten Luchtkwaliteit is nader onderzoek noodzakelijk. Resultaten van uit te voeren onderzoeken kunnen leiden tot wijzigingen in de definitieve stedenbouwkundige opzet van de bebouwing langs de A10. Begin augustus 2005 is het nieuwe Besluit luchtkwaliteit in werking getreden. Belangrijkste onderdeel van dit besluit is dat voor infrastructurele en woningbouwprojecten die de luchtkwaliteit verslechteren, compenserende maatregelen genomen mogen worden. Als de luchtkwaliteit per saldo gelijk blijft, kunnen de bouwprojecten doorgaan.

Staatssecretaris Van Geel (VROM) beschrijft in een brief aan de Tweede Kamer hoe gemeenten en provincies op hoofdlijnen moeten omgaan met de compensatiemogelijkheid. Proefprojecten moeten duidelijk maken hoe dat er in de praktijk uit ziet. Eén van die proefprojecten van VROM is het project Amsterdam A10 West waar het Hart Delflandplein onderdeel van uitmaakt. De Raad van State heeft inmiddels de moge-

lijkheid van compensatie aanvaard. Hoe de compensatie precies kan worden uitgevoerd, wordt pas duidelijk nadat de ervaring uit de pilotprojecten is verwerkt in de nieuwe Wet Luchtkwaliteit die in het najaar naar de Tweede Kamer gaat.

Voor compensatie in het Hart Delflandplein geldt in ieder geval dat:

- de compenserende maatregel onderdeel uitmaakt van het project;
- de maatregel werkelijk zal worden uitgevoerd;
- de compensatie gericht zal zijn op dezelfde omgeving die ook last heeft van de verslechtering van de luchtkwaliteit;
- de compensatie te maken heeft met dezelfde stof (een overschrijding van fijn stof mag bijvoorbeeld niet worden gecompenseerd met een verbetering van de NO₂-uitstoot);
- de verslechtering van de luchtkwaliteit en de compensatie daarvan bij voorkeur gelijktijdig zal plaatsvinden.

Externe veiligheid

De A10 West is vrijgegeven voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor het wegtransport van gevaarlijke stoffen over de A10 West is een risicoanalyse gemaakt voor het gedeelte tussen de Basisweg en de Nieuwe Meer, waarin zowel de huidige als de toekomstige situatie is doorgerekend. De risico's ten gevolge van het vervoer van gevaarlijke stoffen worden beoordeeld aan de hand van twee grootheden, te weten het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Het plaatsgebonden risico is beperkt tot de rijwegen van de A10, het groepsrisico wordt bekeken binnen een aandachtsgebied van minimaal 200 meter vanaf de buitenkant van de A10 en is in tegenstelling tot het plaatsgebonden risico geen wettelijk vastgestelde grenswaarde, maar een oriënteringswaarde. De Hart Delflandpleinbuurt valt binnen aan-

dachtsgebied voor het groepsrisico. Uit de risicoanalyse blijkt dat de oriënteringswaarde van het groepsrisico over het gehele gebied van de A10-West fors wordt overschreden. Door de stedelijke vernieuwing neemt de overschrijding verder toe. Indien de A10 West niet meer voor het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt gebruikt, is het probleem opgelost maar dit kan pas gebeuren als de Westrandweg in gebruik is genomen. Het Stadsdeel is van mening dat de uitvoering van de plannen voor het Hart Delflandpleinbuurt niet hoeft te wachten tot de A10 West als route voor gevaarlijke stoffen is komen te vervallen om de volgende redenen:

- Het niet bouwen is geen alternatief voor het oplossen van de overschrijding van de oriënteringswaarde van het groepsrisico.
- Er is een groot volkshuisvestelijk en stedelijk belang gemoeid met het uitvoeren de plannen voor het Hart Delflandpleinbuurt..
- De Gemeente Amsterdam onderzoekt op het ogenblik de mogelijkheden om het vervoer van gevaarlijke stoffen over de A10 West te reguleren, in afwachting van de oplevering van Westrandweg. Zo wordt op een concrete en effectieve manier het risico verlaagd.

Milieu Effect Rapportage (MER)

In een Milieu Effect Rapportage wordt een inschatting gegeven van de effecten van een bepaalde ingreep op het milieu. Een lichte MER-Beoordelingsprocedure is vereist als a) meer dan 2000 woningen toegevoegd worden, b) er sprake is van een 'stadsproject' (meer dan 200.000 m² bedrijfsoppervlak of meer dan 100 ha. gemengd centrumgebied) of c) op een recreatieve bestemming waar meer dan 250.000 bezoekers per jaar komen. Dit is allemaal niet het geval voor de nieuwbouw van het Hart Delflandpleinbuurt. Voor een echte MER procedure zijn overigens nog hogere drempelwaarden vereist; ook die worden niet overschreden.

7

Planning, herhuisvesting en communicatie



Na de vaststelling van het Uitwerkingsplan kan worden gestart met de voorbereidingen van de uitvoering. De logistieke planning van de sloop en nieuwbouw, een zorgvuldige uitwerking van de herhuisvesting van bewoners en winkeliers en aandacht voor heldere communicatie zijn hierin belangrijke aspecten.
In dit hoofdstuk wordt aan deze drie onderwerpen: planning, herhuisvesting en communicatie aandacht besteed.

Planning

7.1

Het Uitwerkingsplan vormt de basis voor de ontwikkeling van bouwplannen. Nadat het uitwerkingsplan is vastgesteld door de stadsdeelraad en de centrale stad wordt tussen partijen een realisatieovereenkomst afgesloten. In deze overeenkomst worden de vervolgafspraken vastgelegd.

Na vaststelling van het uitwerkingsplan kan worden begonnen met de architectenselectie voor de nieuwbouw van de Sint Jan de Doperschool. Zodra de architect is gekozen en het dagelijks bestuur akkoord is gegaan met de realisatieovereenkomst, wordt gestart met het ontwerptraject. In 2007 kan worden gestart met de nieuwbouw voor de Sint Jan de Doperschool. Als de nieuwbouw klaar is, kan de school verhuizen en

kan op de plaats van de oude school aan de Westlandgracht in 2010 gestart worden met de bouw van woningen.

In 2008 kan gestart worden met de bouw van de toren en de nieuwbouw voor het HVO aan de Oostkant van de A10. Deze nieuwbouw wordt in 2010 en 2011 opgeleverd.

Met de nieuwbouw van het Delflandplein – Centrumgebied West kan gestart worden in 2010. De Professor Einsteinschool verhuist in 2008 naar de nieuwbouw in de Staalmanpleinbuurt. Na de sloop van de school is deze locatie beschikbaar voor het huisvesten van tijdelijke winkels. Als het Delflandplein gereed is in 2014 kunnen de winkels terug verhuizen. Op de plek van de tijdelijke winkels kunnen in 2014 nieuwe woningen worden gebouwd.

Bestemmingsplan en bouwaanvragen

Voor de hele Delflandplein-/Staalmanpleinbuurt is een nieuw concept bestemmingsplan opgesteld. Op basis van de huidige planning zal het plan na de zomer 2005 in procedure worden gebracht. Vanaf het moment dat het bestemmingsplan geldig is of later onherroepelijk is vastgesteld, zullen bouwaanvragen worden getoetst aan het bestemmingsplan. Voor een deel van de plannen die snel gerealiseerd kunnen worden kunnen de bouwaanvragen worden ingediend en verleend op basis van het algemene uitbreidingsplan of op basis van een vrijstellingsprocedure. Hoe de exacte planologische procedure zal zijn, wordt nog nader uitgewerkt.

Herhuisvesting

7.2

Door de vernieuwing van het Hart Delflandplein zullen bewoners, winkeliers en ondernemers moeten verhuizen.

Herhuisvesting voor bewoners

In het Sociaal Plan ParkStad staan de rechten en plichten van de bewoners die door de vernieuwingsoperatie moeten verhuizen.

De belangrijkste onderdelen uit het sociaal plan zijn:

- Bewoners hebben voorrang bij de toewijzing van sociale nieuwbouwwoningen in de eigen vernieuwde buurt;
- Bewoners krijgen voorrang bij de toewijzing van resterende sociale nieuwbouwwoningen in vernieuwingsgebieden elders;
- Bewoners krijgen voorrang bij toewijzing van sociale woningen in de hele regio Amsterdam;

- Na verhuizing kunnen bewoners tot drie jaar na verhuizing gebruik maken van de mogelijkheid om terug te keren naar een nieuwbouwwoning in de Delflandplein/Staalmanpleinbuurt;
- Per huishouden is een vergoeding van € 5.000,- beschikbaar;
- Bewoners schrijven zelf in op een woning uit de Woonkrant, maar er is hulp en begeleiding door Far West bij het zoeken naar andere woonruimte. Ouderen krijgen extra hulp en begeleiding;
- Bewoners uit een vernieuwingsgebied krijgen een informatievoorsprong op koop- en huurwoningen. Zij worden als eerste op de hoogte gesteld van het beschikbare aanbod.

Daarnaast is er aanvullend de garantie van Far West dat bewoners kunnen terugkeren in de Delflandplein/Staalmanpleinbuurt. Dit kan door het aanbieden van een wisselwoning of door directe herhuisvesting in een nieuwbouwwoning.



Faseringskaart

Planningoverzicht bouw deelprojecten Hart Delflandpleinbuurt

ID	Activiteit	Start	Gereed	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
1	Nieuwbouw St Jan de Doperschool	november 2007	december 2009										
2	Centrum gebied Oost (HVO en Toren)	juli 2008	juli 2011										
3	Woningbouw Oostflank (Westlandgracht)	april 2010	oktober 2011										
4	Centrum gebied west (Delflandplein)	januari 2011	september 2014										
5	Woningbouw op de plek Einsteinschool	december 2014	december 2016										

Herhuisvestingsperiode

Deelgebied (per bouwblok)	Herhuisvestingsperiode	Uitloop herhuisvestingsperiode
Noordstrook 1	juli 2004 - juli 2005	juli 2005 - december 2005
Noordstrook 2	maart 2005 - maart 2006	maart 2006 - september 2006
Noordstrook 3	juli 2005 - juli 2006	juli 2006 - december 2006
Zuidblok 1	juli 2006 - januari 2008	januari 2008 - juli 2008
Zuidblok 2	juli 2006 - januari 2008	januari 2008 - juli 2008
Hart Delflandplein	januari 2009 - januari 2010	januari 2010 - juli 2010

Oplevering Nieuwbouwprojecten

Deelgebied (per bouwblok)	Oplevering
Noordstrook 1	november 2007
Noordstrook 2	juli 2008
Noordstrook 3	oktober 2008
Zuidblok 1	mei 2010
Zuidblok 2	mei 2010
Nieuwe St Jan de Doperlocatie	december 2009
Hart Delflandplein	september 2014
Westlandgracht	oktober 2011
Einsteinlocatie	december 2016

Oplevering nieuwbouw sociale huurwoningen

Deelgebied (per bouwblok)	Aantal
Noordstrook 1	143
Noordstrook 2	11
Noordstrook 3	0
Zuidblok 1	52
Zuidblok 2	53
Nieuwe St Jan de Doperlocatie	57
Hart Delflandplein	49
Totaal	365

Herhuisvesting in breder perspectief

De Noordstrook en het Zuidblok zijn twee nieuwbouwprojecten die voorafgaand aan het Hart Delflandpleinbuurt worden gerealiseerd. Voor de Noordstrook is het Uitwerkingsplan vastgesteld. Er worden daar in totaal 154 nieuwe sociale huurwoningen gebouwd. Een groot deel van deze woningen wordt gebruikt voor terugkeerders (via een wisselwoning) uit de Noordstrook zelf en een aantal voor het herhuisvesten van de bewoners uit het Zuidblok.

Het plan voor het nieuwe Zuidblok voorziet in de realisatie van 105 sociale huurwoningen, die kunnen worden aangewend voor herhuisvesting van de bewoners van de flats op het Delflandplein.

Voor de bewoners van de flats op het Delflandplein omvat de herhuisvestingsperiode in totaal 18 maanden. Hiervan zijn 12 maanden voor de daadwerkelijke herhuisvesting en 6 maanden voor eventuele uitloop. In die laatste 6 maanden worden bijvoorbeeld ook de tijdelijke contracten opgezegd. De herhuisvesting start in januari 2009 en loopt tot januari 2010 (exclusief uitloop).

In deze geplande uitlooperperiode worden de nieuwe sociale huurwoningen opgeleverd in het Zuidblok. Ook worden in de herhuisvestingsperiode van de bewoners van het Delflandplein sociale huurwoningen opgeleverd boven de nieuwe Sint Jan de Doperschool. En er worden rond die tijd nieuwe sociale huurwoningen opgeleverd in de Staalmanpleinbuurt. Als de opleveringen van het Zuidblok en/of boven de nieuwe Sint Jan de Doperschool vertragen, zal de planning van de uitplaatsing van bewoners op het Delflandplein daarop worden aangepast.

Niet alle te herhuisvesten huishoudens zullen kiezen voor doorstromen naar nieuwbouw. De ervaring uit

andere vernieuwingsgebieden leert dat 40% van de bewoners terugkeert in een nieuwbouwwoning in de buurt. Een deel zal de stadsvernieuwingsurgentie benutten om elders in Amsterdam een huurwoning te bemachtigen. Een ander deel zal Amsterdam inruilen voor een andere gemeente.

Far West en het stadsdeel benutten de periode tot aan de bestuurlijke besluitvorming in de stadsdeelraad om samen met bewoners, De Vereniging Flatbewoners Delflandplein en de bewonerscommissie van het Zuidblok, te komen tot een overkoepelend herhuisvestingsvoorstel. Hierbij worden het Hart Delflandplein en het Zuidblok samen bekeken. Gezien de grote hoeveelheid

opleveringen van nieuwe sociale huurwoningen in de beoogde herhuisvestingsperiode, het afgewogen pakket aan aanvullende maatregelen, het maatwerk bij herhuisvesting zijn er voldoende mogelijkheden om alle bewoners op een verantwoorde wijze te herhuisvesten.

Recent heeft een aantal malen overleg plaatsgevonden met de Vereniging Flatbewoners Delflandplein (VFD). De voorkeur van de VFD gaat uit naar het behoud van de flats.

In de overleggen is onder meer gesproken over de mogelijkheden om een groep van 50 tot 75 oudere bewoners collectief te laten verhuizen naar woningen

in de buurt, geschikt voor senioren en met een gelijkwaardige kwaliteit en woonlasten. Ook is gesproken over de mogelijkheden om mee te denken in de planvorming. Far West heeft de bewoners het aanbod gedaan om gezamenlijk een nieuw seniorencomplex te realiseren. Volgens de doorschuifplanning komt het Zuidblok hiervoor in aanmerking. Far West is tevens bereid om in een vroegtijdig stadium hier garanties voor af te geven. De VFD geeft de voorkeur aan verhuizen naar de Westlandgracht.

Herhuisvesting ondernemers

Uitgangspunt is dat de bestaande ondernemers zich in het nieuwe winkelcentrum kunnen hervestigen tegen dan geldende marktconforme huren passend bij een buurtwinkelcentrum.

Omdat het nieuwe winkelcentrum op vrijwel dezelfde plek wordt herbouwd, is een tijdelijk winkelcentrum nodig om de zaken voort te kunnen zetten. Het uitgangspunt is om in 2009 een tijdelijk winkelcentrum gereed te hebben op de locatie van de huidige Professor Einsteinschool. Met de ondernemers wordt overleg gevoerd over de indeling van dit tijdelijke winkelcentrum. DeltA10 zal hiervoor gezamenlijk met het stadsdeel een plan van aanpak opstellen. Naar verwachting functioneert het tijdelijke winkelcentrum in de periode van 2010 tot 2013.

Winkeliers zijn niet verplicht zich te vestigen in het nieuwe winkelcentrum en/of het tijdelijke winkelcentrum. Als een ondernemer niet wenst terug te keren op het plein zullen het stadsdeel en DeltA10 zich inspannen een alternatieve locatie voor de ondernemer aan te bieden.

Voor economische gevolgen van het verhuizen, wordt per ondernemer een financiële vergoeding afgesproken. Dit is maatwerk. Hierbij wordt uitgegaan van de



wet- en regelgeving en afspraken die gebruikelijk zijn bij vergelijkbare projecten. DeltA10 en het stadsdeel zullen een herhuisvestingplan voor ondernemers opstellen waarin de organisatorische, procesmatige en financiële uitgangspunten voor het herhuisvestingtraject worden vastgelegd. Naar aanleiding van onlangs geuite zorgen van de ondernemers over de bedrijfseconomische haalbaarheid van de winkeliers in een tijdelijk winkelcentrum wordt nader overleg gevoerd en indien noodzakelijk gezocht naar alternatieven.

Voor het nieuwe winkelcentrum zal een brancheringsplan worden opgesteld. Hiervoor wordt een brancherings- en selectiecommissie opgericht. De brancheringscommissie bestaat uit vertegenwoordigers van de winkeliers, de ontwikkelaar, de gemeente, het Hoofdbedrijfschap Detailhandel en het MKB. De selectiecommissie bestaat uit vertegenwoordigers van de ontwikkelaar, de gemeente, het Hoofdbedrijfschap Detailhandel en het MKB en adviseert de verhuurder over de te selecteren toekomstige huurders. Daarnaast is van belang dat tijdig en uitvoerig wordt overlegd met de zittende (en potentiële) ondernemers over de opzet en inrichting van het winkelplein, zodat rekening kan worden gehouden met hun wensen.

Communicatie

7.3

In de fase van de totstandkoming van het Uitwerkingsplan zijn bewoners, ondernemers en belanghebbenden op een aantal momenten geïnformeerd. In november 2002 is het concept van het plan gepresenteerd aan bewoners en ondernemers tijdens een voorlichtingsavond. Daarop volgde een tweede avond

waarin de inhoudelijke voorstellen verder zijn toegelicht. Voor het centrumgebied was dat een voorstel, afgeleid van het commercieel ontwikkelingsplan. Voor de deelgebieden A en C werden verschillende stedenbouwkundige modellen gepresenteerd, waarop bewoners konden reageren. De discussie concentreerde zich echter op de voorgestelde sloop van de flats aan het Delflandplein. Velen zien dit als het knelpunt van het plan.

Op verzoek van de overleggroep Delflandpleinbuurt (vertegenwoordigers van de bewonerscommissies met als taak de procesbewaking) is in maart 2003 een aparte bijeenkomst belegd over de deelgebieden A en C. De volumestudie voor de toekomstige locatie van de Sint Jan de Doperschool (deelgebied A) is tot stand gekomen in nauw overleg met het schoolbestuur.

In juni 2003 presenteerden de bewoners een alternatief voorstel voor het centrumgebied. Op initiatief van de deelraad is dit alternatief op haalbaarheid beoordeeld om het te kunnen meenemen in het besluitvormingsproces.

In januari 2004 heeft het stadsdeel een voorlichtingsbijeenkomst georganiseerd voor alle ouders van de leerlingen van de Professor Einsteinschool. Met deze voorlichting is een brede groep allochtone bewoners uit de Delflandpleinbuurt bereikt. Tijdens deze voorlichting is ook aandacht besteed aan de plannen voor het deelgebied Hart Delflandpleinbuurt.

Intussen zijn ook aanvullende onderzoeken uitgevoerd naar de mogelijkheden één of twee flats te laten staan. Zowel het alternatieve voorstel als deze mogelijkheden zijn stedenbouwkundig en financieel niet haalbaar gebleken. Het uitvoeren van de diverse onderzoeken heeft tijd



gekost. Ook het aanpassen van het economisch programma (vanwege de recessie) en woonprogramma van het centrumgebied hebben veel tijd in beslag genomen. De vertraging die dat opleverde voor de planning is in augustus 2004 in een gesprek met de Vereniging Flatbewoners Delflandplein (VFD) toegelicht. Ook met de ondernemers vond een gesprek plaats. De aangepaste planning is toegelicht in de nieuwsbrief Meta-morfose van september 2004.

In november 2004 zijn bewoners en ondernemers van het Delflandplein en de leden van de stadsdeelraad op de hoogte gesteld van de plannen. Deze presentaties liepen vooruit op de inspraak. Ze waren bedoeld om te



informereren over de laatste stand van zaken rondom het plan voor het Delflandplein en de aanpassingen in het Concept Uitwerkingsplan toe te lichten.

In december 2004 werd Far West eigenaar van de flats aan het Delflandplein. Dit betekent dat er vanuit Far West meer communicatie met deze groep bewoners kan plaatsvinden. Met de VFD is vanaf dat moment door Far West en het stadsdeel overlegd over het beheer en de ontwikkeling van het plein, de woningen en de mogelijkheden voor herhuisvesting voor de bewoners. Naast de informatieavonden in november 2002 en 2004, zijn in november 2003, juli 2004 en maart 2005 aparte bijeenkomsten georganiseerd met ondernemers. Deze bijeenkomsten gingen over de stand van zaken ten aanzien van de toekomst van het plein, het beheer, het detailhandelsbeleid, de tijdelijke uitplaatsing en het tijdelijke winkelcentrum en de mogelijkheden voor herhuisvesting.

Naast de mondelinge communicatie wordt regelmatig schriftelijk over het Concept Uitwerkingsplan gecommuniceerd. De nieuwsbrief *Metamorfose* verschijnt enkele malen per jaar en wordt huis aan huis verspreid. Far West communiceert met haar bewoners via de nieuwsbrief *Far West Post*. Op de website voor het vernieuwingsgebied www.dpsp.nl staat een aparte pagina over het deelgebied Hart Delflandpleinbuurt.

Informatie, inspraak en besluitvorming

Na goedkeuring van het aangepaste Concept Uitwerkingsplan door het dagelijks bestuur van het stadsdeel en het management van DeltA10 wordt het Concept Uitwerkingsplan vijf weken ter inzage gelegd bij Eigenwijks en het stadsdeelkantoor. Zowel voorafgaand aan als tijdens de ter inzagelegging gaat een intensief informatie- en inspraaktraject van

start. Met aankondigingen in de *Westerpost*, een *Metamorfose*, een inspraakspecial die huis-aan-huis wordt verspreid en informatie op de website worden bewoners en ondernemers op de hoogte gebracht.

Het stadsdeel en DeltA10 zetten zich in om zo veel mogelijk mensen in en rondom de Delflandpleinbuurt te bereiken. Er worden inloopmiddagen en -avonden georganiseerd. Ten slotte komt er een plenaire inspraakavond.

De stadsdeelraad neemt na de zomer een besluit over het Uitwerkingsplan Hart Delflandpleinbuurt.

Communicatie in de uitvoeringsfase

Ook na de vaststelling van het Uitwerkingsplan blijven het stadsdeel en Far West zich inzetten om zo veel mogelijk bewoners, ondernemers en gebruikers actief te betrekken bij de vernieuwing van het Hart Delflandpleinbuurt.

Op diverse onderwerpen worden participatietrajecten georganiseerd met huidige en toekomstige bewoners. Het gaat bijvoorbeeld om de ontwikkeling van nieuwbouw, de inrichting van de openbare ruimte, de vormgeving van een buurtontmoetingscentrum, de ontwikkeling van het dienstencentrum of de inrichting van een zorgsteunpunt. Met geïnteresseerde bewoners van de flats aan het Delflandplein volgt nader overleg over onder andere herhuisvesting en interimbeheer.

Ook met de winkeliers van het Delflandplein wordt een werkgroep samengesteld. In dit overleg zullen zij minimaal eens per half jaar worden geïnformeerd over de stand van zaken met betrekking tot de voorbereiding of de uitvoering van het vernieuwingsproject. Daarnaast kunnen specifieke onderwerpen worden besproken over het tijdelijk beheer op en rond het plein, verhuizing en inrichting van het tijdelijk winkelcentrum en de wensen en behoeften over terugkeer naar het nieuwe winkelcentrum.

8

Exploitatie



Dit hoofdstuk bevat de financiële verantwoording van het Uitwerkingsplan en bestaat uit de volgende onderdelen: grondexploitatie en investeringen in welzijn en onderwijs door het stadsdeel.

Grondexploitatie

8.1

Het plangebied Hart Delflandpleinbuurt is een regulier grondexploitatiegebied. Het ACE is hier niet van toepassing. De grondexploitatie geeft inzicht in de grondkosten en grondopbrengsten van het plan. De bouwstenen van de grondexploitatie zijn het ruimtegebruik, het bouwprogramma en de fasering.

Plangebied en ruimtegebruik

Het bruto plangebied is circa 11 ha groot. Hiervan is 1,7 ha te handhaven. Het netto plangebied, het eigenlijke grondexploitatiegebied, is 9,3 ha groot. Het toekomstige ruimtegebruik van het grondexploitatiegebied is in onderstaande tabel weergegeven.

Programma

Het programma van het uitwerkingsplan heeft een gemengd karakter met wonen, werken en voorzienin-

gen. In onderstaande tabel is het programma weergegeven zoals opgenomen in de grondexploitatie van het uitwerkingsplan.

Programma	Aantal/m ² bvo
Woningen	515st
Kantoren/zakelijke dienstverlening	44.000
Bedrijven	3.500
Hotel	23.000
Detailhandel/horeca/leisure	8.500
Dienstencentrum	3.065
Voorzieningen onderwijs/welzijn	4.375
Gebouwd parkeren	1.440st

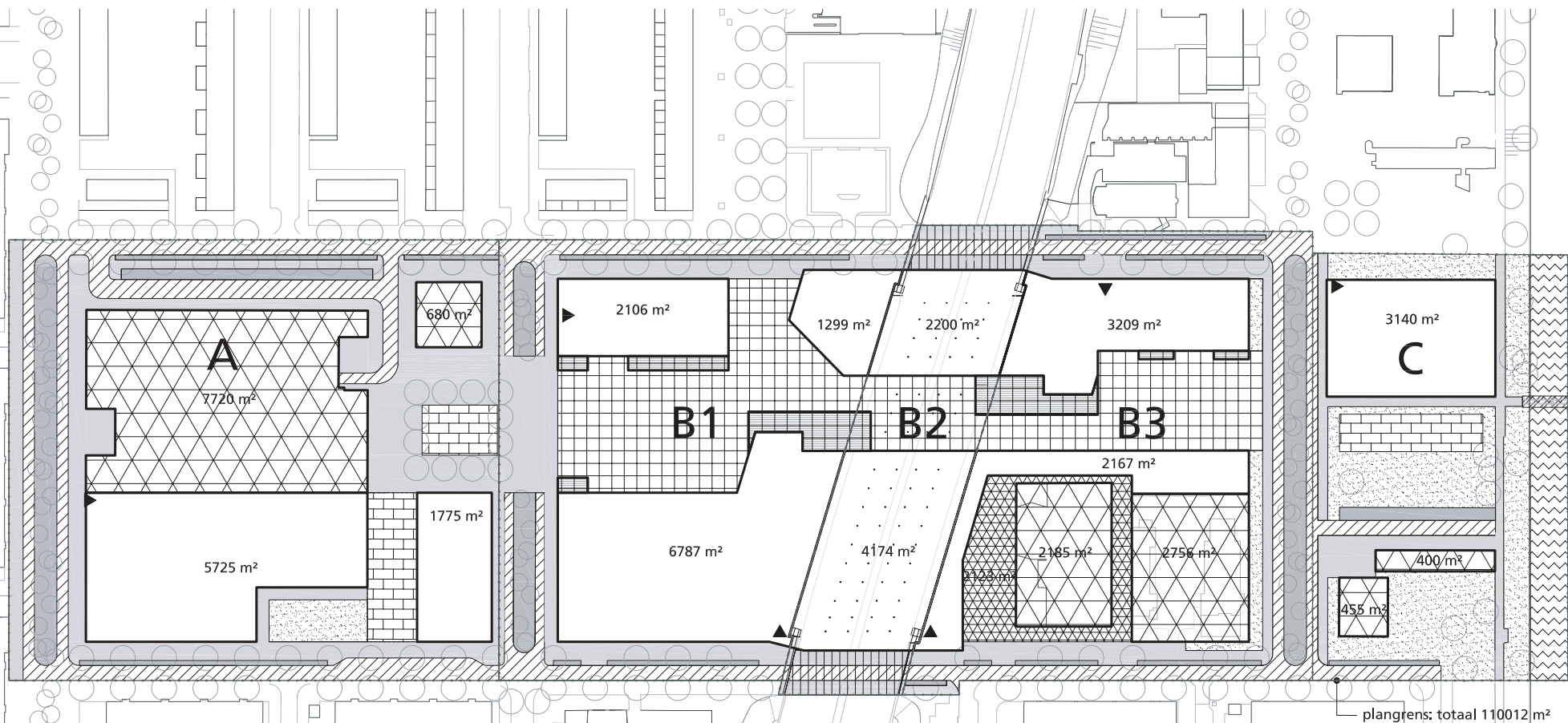
Fasering

Het plangebied valt uiteen in meerdere delen die in een periode van 10 jaar worden ontwikkeld. Het Centrumgebied Oost en de toekomstige schoollocatie in de Westflank worden in de periode tot 2010 ontwikkeld en gerealiseerd. Na 2010 volgt de realisatie van het Centrumgebied West, de Oostflank en het resterende deel van de Westflank. Zie hoofdstuk 7.1 voor een overzicht van de fasering van de deelgebieden.

Kosten, opbrengsten, resultaat en krediet

De kostenzijde van de grondexploitatie bestaat uit verwervingskosten, sloopkosten, grondwerken, rioleringen, maaiveldinrichting, apparaatskosten en een aantal bijzondere kosten, zoals de onderheiding rijksweg A10. De totale grondexploitatiekosten bedragen ca. € 67 miljoen nominaal (prijspeil 2005). Voor interim beheer van de openbare ruimte is conform de Parkstadsystematiek een normatief bedrag opgenomen. In de kosten

Ruimtegebruik	Ha	% van het geheel
Bruto plangebied	11,0	
Te handhaven	-1,7	
Netto plangebied	9,3	100
Uitgeefbaar	3,3	35
Verharding (bestrating e.d.)	4,7	51
Groen/water	1,3	14



A	34423 m²	B2	9707 m²	B3	24353 m²
B1	24148 m²				
C	17172 m²				

	Deelgebied A	Deelgebied B1	Deelgebied B2	Deelgebied B3	Deelgebied C	Totaal
uitgegeven gronden, bestaand	8400 m²	0 m²	0 m²	4941 m²	855 m²	14196 m²
uit te geven gronden, t.b.v. HEM	0 m²	0 m²	0 m²	2123 m²	0 m²	2123 m²
uit te geven gronden, nieuw	7500 m²	10192 m²	6374 m²	5376 m²	3140 m²	32582 m²
voetpaden	8428 m²	3751 m²	1161 m²	2614 m²	2134 m²	18769 m²
rijweg (klinkers)	5276 m²	2552 m²	595 m²	2865 m²	1077 m²	12365 m²
parkeervakken	2382 m²	1242 m²	0 m²	1964 m²	88 m²	5676 m²
openbaar groen	656 m²	0 m²	0 m²	688 m²	6261 m²	7605 m²
bomen	56	31	0	41	13	141
water	0 m²	0 m²	0 m²	0 m²	2594 m²	2594 m²
speelplaatsen	1781 m²	0 m²	0 m²	0 m²	858 m²	2639 m²
kunstwerken / bruggen	0 m²	0 m²	0 m²	0 m²	82 m²	165 m²
plein, luxe kwaliteit	0 m²	6411 m²	1577 m²	3782 m²	0 m²	11770 m²
rijkswaterstaat	0 m²	0 m²	0 m²	0 m²	0 m²	0 m²
vladuct	0 m²	0 m²	1625 m²	0 m²	0 m²	1625 m²
overbouwning	0 m²	856 m²	235 m²	588 m²	0 m²	1679 m²

is verder rekening gehouden met een bijdrage voor het Consortium Delta10 voor de gemaakte kosten in de onderheiding conform eerdere afspraken (raamovereenkomst september 2000 en samenwerkingsovereenkomst 26 juni 2003). Tevens is er een stelpost opgenomen voor locatie- en projectgebonden kosten.

De grondopbrengsten zijn gerelateerd aan het programma. De opgenomen grondprijzen zijn conform het vigerende grondprijnsbeleid. Aan de opbrengstenzijde is tevens een nominale eigen bijdrage – circa € 450.000 (prijsspeil 2005) – van het stadsdeel opgenomen van 10% van de maaiveldkosten. De totale opbrengsten (inclusief terug te vorderen BTW) bedragen ca. € 68 mln. nominaal (prijsspeil 2005).

De nominale kosten en opbrengsten zijn nagenoeg in evenwicht. Het grondexploitatie saldo op contante waarde bedraagt € +0,230 mln. positief (per 1-1-2005). Het overschot komt ten gunste van het Stimuleringsfonds Volkshuisvesting.

Grondexploitatie Hart Delflandpleinbuurt (prijsspeil 1-1-2005)

Kosten	€ 67,1 mln.
Opbrengsten	€ 68,4 mln.
Saldo Contante Waarde (t.g.v. Stimuleringsfonds)	€ +0,2 mln.

Het totale vernieuwingsplan Delflandplein/Staalmanplein heeft een door de gemeenteraad vastgestelde dekking uit het Stimuleringsfonds Volkshuisvesting van Å 7,9 miljoen (prijsspeil 2005) Gezien het positieve

grondexploitatie saldo is er geen sprake van een beslag op het Stimuleringsfonds. Geconcludeerd kan worden dat de grondexploitatie van het voorliggende uitwerkingsplan past binnen het financieel kader.

Er is op 23 oktober 2003 vooruitlopend op de totstandkoming en vaststelling van het uitwerkingsplan Hart Delflandpleinbuurt een aparte grondexploitatie 'Onderbouwing A10 Delflandplein' vastgesteld met een tekort op contante waarde per 1-1-2001 van € 2.028.398 (dekking Vereveningsfonds). Dit in verband met de fiscale afhandeling van de anticiperende investeringen (onderheiding) onder de rijksweg A10 tijdens het groot onderhoud van de A10 in 2001. Met de vaststelling van het uitwerkingsplan Hart Delflandpleinbuurt zal de grondexploitatie 'Onderbouwing A10 Delflandplein' worden afgesloten. De actuele boekwaarde van deze grondexploitatie, € 4,2 mln. negatief, is verwerkt in de grondexploitatie Hart Delflandpleinbuurt.

Risico-analyse

Het uitwerkingsplan is een ambitieus plan, wat gepaard gaat met risico's aan zowel de opbrengstenzijde als aan de kostenzijde. De financiële risico's worden echter door middel van procesafspraken met het consortium Delta10 zoveel mogelijk afgedekt. De essentie van de afspraken is dat de gemeente geen substantiële kosten maakt als er geen zekerheid is over de realisatie van het programma.

Investeringen welzijn en onderwijs stadsdeel

8.2

In dit Uitwerkingsplan is in totaal 7440 m² sociaal programma opgenomen (zorg en brede school). Voor een deel kunnen deze voorzieningen rendabel worden geëxploiteerd op basis van de bestaande bijdrageregelingen. Voor een deel kan dat niet, omdat de bestaande regelingen daar niet in voorzien. Daarvoor zijn extra gemeentelijke en/of rijksbijdragen nodig. Onderstaand wordt een indicatie gegeven van de omvang van het onrendabel deel van de benodigde investeringen. Deze indicatie is gebaseerd op uitgangspunten en voortschrijdend inzicht van Parkstad op het terrein van 'sociaal'.

Uitgangspunten

Als onrendabel deel van de investering wordt aange-merkt dat deel, waar geen dekking tegenover staat vanuit bekostigingsregelingen, reguliere bijdragen aan de stadsdelen en vergoedingen door de gebruikers/consumenten.

Op basis van ervaringen wordt aangenomen dat:

- De kosten van zorggebouwen voor 100% worden gedekt door bekostigingsregelingen (o.a. AWBZ, zorgkantoor, verzekeraars etc) en door de corporaties.
- De kosten van onderwijsgebouwen voor 100% worden gedekt door de bekostigingsregeling onderwijs
- De kosten van kinderopvanggebouwen voor 100% worden gedekt door de kinderopvanginstellingen
- De kosten van welzijnsgebouwen voor 50% worden gedekt door reguliere middelen van stadsdelen en gebruikers-/consumentenvergoedingen (huur, koop e.d.)

- De kosten voor bijzondere woningen (psychogeriatrische woningen, huisvesting voor onbehuisden, rolstoelwoningen) door zorgkantoor en corporaties worden gedekt.

Voor het sociale programma van het Hart Delflandplein-buurt betekent dit dat:

- Het gezondheidscentrum wordt gefinancierd door kostendekkende huuropbrengsten;
- De kosten voor exploitatie van het dienstencentrum worden gedekt uit huuropbrengsten, AWBZ-gelden en subsidies van het stadsdeel. Naar schatting is een kostendekkende huur (€ 130,- exclusief energie en BTW) niet op te brengen en zal er een onrendabele top zijn van 20%;
- De investering van het zorgsteunpunt wordt volledig gedekt uit AWBZ-gelden, de exploitatie uit de WMO;
- De hulp voor onbehuisden (HVO Querido) wordt volledig gefinancierd vanuit DMO;
- Voor wat betreft het totale Brede Schoolconcept wordt het pure onderwijsgedeelte, inclusief de gymzaal, qua investering gedekt vanuit de financiering volgens de Verordening Huisvestingsvoorzieningen primair onderwijs Amsterdam (voorheen de zogenaamde LONDO-norm). Hiervoor is ruimte gereserveerd in het Integraal Huisvestings Plan. De exploitatiekosten worden gedekt door de bijdrage van het Rijk in de zogenaamde Lumpsum-financiering;
- Voor het welzijngedeelte van de brede school, peuterspeelzaal en de buurtontmoetingsruimte is nog geen dekking gevonden. Bijdragen worden gevraagd uit Stenen voor Sociaal en ISV-gelden;
- De kinderopvang is een commerciële instelling en wordt geacht zelf de investerings- en exploitatiekosten te dragen.

Indicatie stichtingskosten en onrendabel deel van de investeringen

Stichtingskosten sociaal programma	Oppervlak in m ² bvo	Norm stichtingskosten	Opp. x normbedrag = prijs in euros
onderwijsdeel conform huisvestingsverordening	3325		4.720.000
voorschool inclusief ouderlokaal	300	1.664	499.200
buurtruimte	100	1.664	166.400
jeugd ontmoetingsruimte	150	1.415	212.250
kinderdagverblijf	500	1.415	707.500
Totaal brede school	3.875		6.305.350
Zorgsteunpunt	2.072	1.415	2.931.880
Dienstencentrum	800	1.415	1.132.000
Gezondheidscentrum	193	1.415	273.095
Totaal zorgprogramma	3.065		4.336.975
Onrendabel sociaal programma			
50% van m ² bvo welzijnsgebouwen		50% van 550 m ²	225
20% van m ² bvo dienstencentrum		20% van 800 m ²	160
		Totaal onrendabel m²	385

Indicatie onrendabel deel van de investeringen

Om een indicatie te geven van de stichtingskosten en het onrendabele deel van de investeringen wordt uitgegaan van een gemiddeld normbedrag. In de praktijk is gebleken (bron Parkstad) dat de stichtingskosten van welzijnsgebouwen en kinderdagverblijven, inclusief grond en exclusief BTW, tussen € 1.500,- en € 1.600,- per m² bvo bedragen.

Uit de tabel blijkt dat in het sociaal programma circa 385 m² onrendabel zal zijn. Vermenigvuldigd met de gemiddelde stichtingskosten (€1.550,-) wordt het onrendabele deel van de investeringen geschat op circa € 0,6 miljoen.

Conclusie

Om het vernieuwingsprogramma van maatschappelijke voorzieningen in de komende jaren in de Delflandpleinbuurt te kunnen uitvoeren, is een dekking nodig van de onrendabele investering in deze gebouwen. In Parkstadverband wordt werk gemaakt van een structurele financiering van deze onrendabele investeringen die immers aan de orde zijn bij alle sociale vernieuwingsplannen van de Westelijke tuinsteden. Daarnaast wordt getracht aanspraak te maken op incidentele subsidies waar mogelijk.

Bijlage: planning



Planning Hart Delflandpleinbuurt - 25 mei 2005

ID	Activiteit	Start	Gereed						2006					2007					2008			
				Mar	May	Jul	Sep	Nov	Jan	Mar	May	Jul	Sep	Nov	Jan	Mar	May	Jul	Sep	Nov	Jan	Mar
0	Delflandpleinbuurt/Staalmanpleinbuurt																					
1	Bestemmingsplan Delflandpleinbuurt / Staalmanpleinbuurt	3-1-2005	20-3-2008																			
2	verwerking reacties art 10 overleg	3-1-2005	12-8-2005																			
3	opdrachtverlening aanvullend onderzoek	24-2-2005	9-3-2005																			
4	aanvullend onderzoek, lucht kwaliteit en veiligheid	10-3-2005	24-8-2005																			
5	bijstelling voorontwerp BP	25-8-2005	21-9-2005																			
6	vrijgave inspraak BP op basis akkoord DB	22-9-2005	5-10-2005																			
7	inspraak plus verwerking reactie s	6-10-2005	28-12-2005																			
8	wethouder / DB akkoord Ter visie legging	29-12-2005	11-1-2006																			
9	1e tervisielegging ontwerp BP	12-1-2006	8-2-2006																			
10	bestuurlijke besluitvorming BP t/m de SDR	9-2-2006	14-6-2006																			
11	2e tervisielegging t/m goedkeuring GS	15-6-2006	24-1-2007																			
12	3e tervisielegging	25-1-2007	21-3-2007																			
13	bestemmingsplan geldig indien geen schorsingsverzoek	22-3-2007	22-3-2007																			
14	bestemmingplan t/m onherroepelijk	23-3-2007	20-3-2008																			
15	Hart Delflandplein - geheel																					
16	Uitwerkingsplan Delflandpleinbuurt	1-3-2005	7-12-2005																			
17	opstellen concept uitwerkingsplan tekst (incl fin paragraaf)	1-3-2005	1-4-2005																			
18	behandeling staf SV	22-4-2005	27-4-2005																			
19	behandeling bestuursgroep	28-4-2005	9-5-2005																			
20	goedkeuring stuurgroep	28-4-2005	12-5-2005																			
21	behandeling en goedkeuring DB	31-5-2005	7-6-2005																			
22	inspraak op basis vrijgeven DB	9-6-2005	14-7-2005																			
23	behandeling toetsteam parkstad	17-5-2005	28-6-2005																			
24	nota van beantwoording en verwerking reactie s	19-8-2005	1-9-2005																			
25	zomerreces	18-7-2005	1-9-2005																			
26	besluitvorming UWP DB	8-9-2005	13-9-2005																			
27	besluitvorming UWP RCIII	15-9-2005	28-9-2005																			
28	besluitvorming SDR	29-9-2005	12-10-2005																			
29	besluitvorming B&W	13-10-2005	7-12-2005																			
30	Ontwikkelingsovereenkomst Delflandplein	17-5-2005	13-10-2005																			
31	opstellen en bespreken ontwikkelingsovereenkomst	17-5-2005	12-10-2005																			
32	afsluiten ontwikkelingsovereenkomst	13-10-2005	13-10-2005																			

Project: Delflandpleinbuurt / Staalmanp
Date: 26-5-2005

Activiteit

bouw en oplevering

Mijlpaal

Samenvatting

Deadline

Project: Delflandpleinbuurt / Staalmanpleinbuurt
Date: 26-5-2005

Activiteit



bouw en oplevering



Mijlpaal



Samenvatting



Deadline



Planning Hart Delflandpleinbuurt

Activiteit	Begindatum	Gereed
Hart Delflandplein - Centrumgebied Oost	13 okt '05	29 aug '11
Stedenbouwkundige studie en opdrachtgeverschap	13 okt '05	12 jul '06
Contractvorming bouwenvelophe	22 jun '06	19 jul '06
ontwerp traject gebouwen	20 jul '06	21 nov '07
Maaiveldontwerp	5 apr '07	28 mei '08
Erfpachtcontract	7 jun '07	29 aug '07
Bestek aanbesteding en gunning	22 nov '07	30 jul '08
Verwervingen en ontruimingen	5 jun '06	21 dec '07
Tijdelijke huisvesting HVO	12 mrt '07	2 feb '11
Bouwrijp maken	4 sep '06	20 jun '08
Bouw	31 jul '08	27 jul '11
Woonrijp maken	18 aug '08	29 aug '11
Hart Delflandplein - Centrumgebied West	21 mei '07	5 dec '14
Stedenbouwkundige studie en opdrachtgeverschap	21 mei '07	15 feb '08
Contractvorming bouwenvelope	28 jan '08	22 feb '08
ontwerp traject gebouwen	25 feb '08	25 sep '09
Maaiveldontwerp	9 feb '09	2 apr '10
herhuisvesting	5 jan '09	2 jul '10
Erfpachtcontract	28 sep '09	18 dec '09
Bestek, aanbesteding en gunning	5 okt '09	8 okt '10
Bouwrijp maken	29 jun '09	31 dec '10
Bouw	3 jan '11	5 sep '14
Woonrijpmaken	21 mei '12	5 dec '14

Project: Delflandpleinbuurt/ Staalmanp
Date: 10 okt '05

Activiteit

bouw

Mijlpaal



Samenvatting

Deadline



Planning Hart Delflandpleinbuurt

[illegible]

Project: Delflandpleinbuurt/ Staalmanp
Date: 10 okt '05

Activiteit

Page 10 of 10

bouw

Mijlpaal



Samenvatting

Page 10 of 10

Deadline





Colofon

De stedelijke vernieuwing in de Delflandplein/Staalmanpleinbuurt is een gezamenlijk project van
Stadsdeel Slotervaart

Far West

De Dageraad

Het Uitwerkingsplan Hart Delflandpleinbuurt is een product van
Consortium DeltA10 (een combinatie van Far West en Bouwbedrijf M.J. de Nijs & Zn)

P/a Postbus 9865

1006 AN Amsterdam

Stadsdeel Slotervaart

Projectbureau Stedelijke Vernieuwing

Postbus 2010

1000 CA Amsterdam

Stedenbouwkundig plan

Kraaijvanger Urbis

Bureau voor Architectuur en stadsontwerp

Watertorenweg 336

3006 AA Amsterdam

Redactie en eindredactie

Luiting en Mol communicatie

Vormgeving

Studio Casper Klaasse, Amsterdam



