

Weesp Amstellandlaan

Ruimtelijk Kader

9 februari 2022



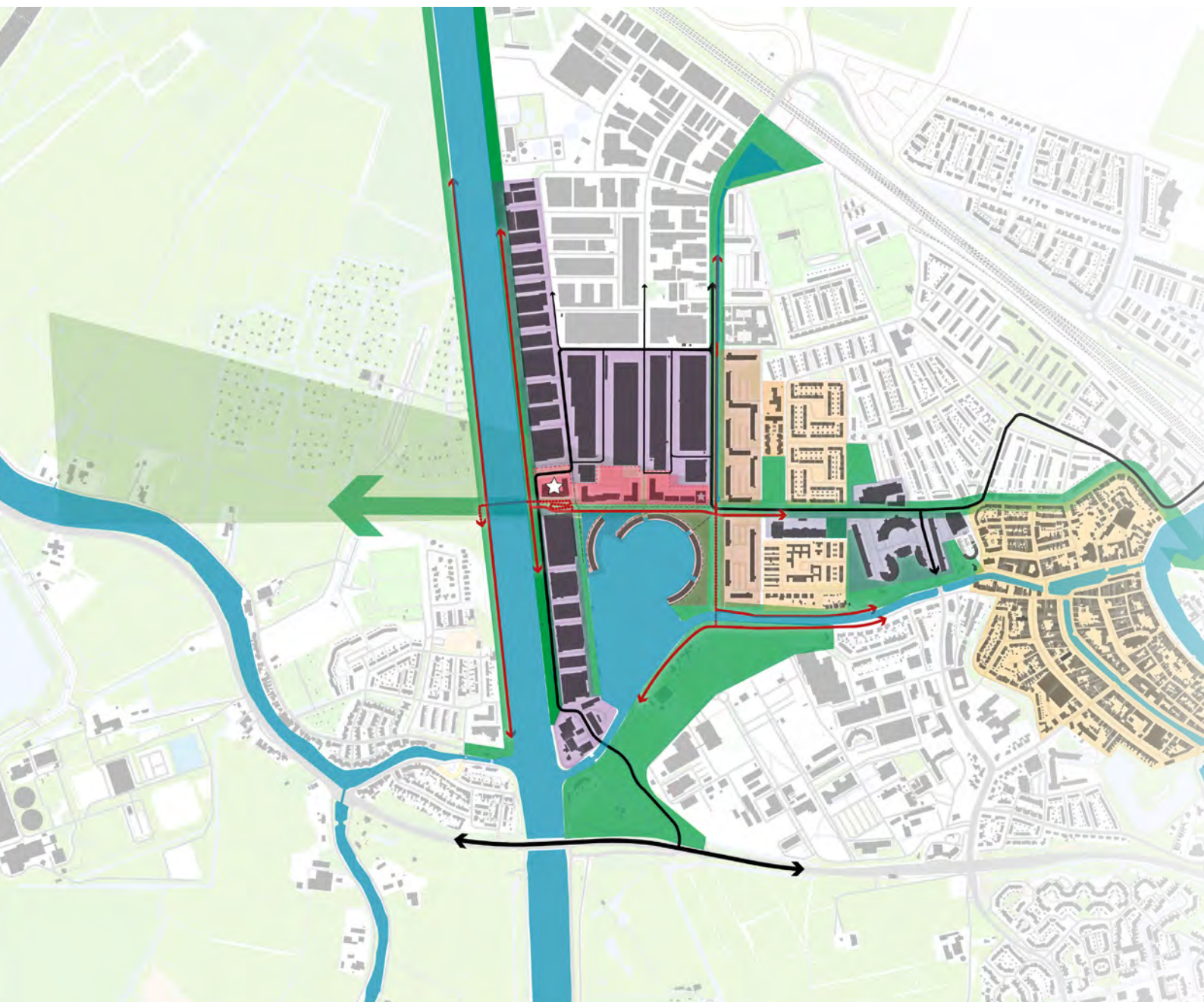
Gemeente Weesp



atelier
DUTCH

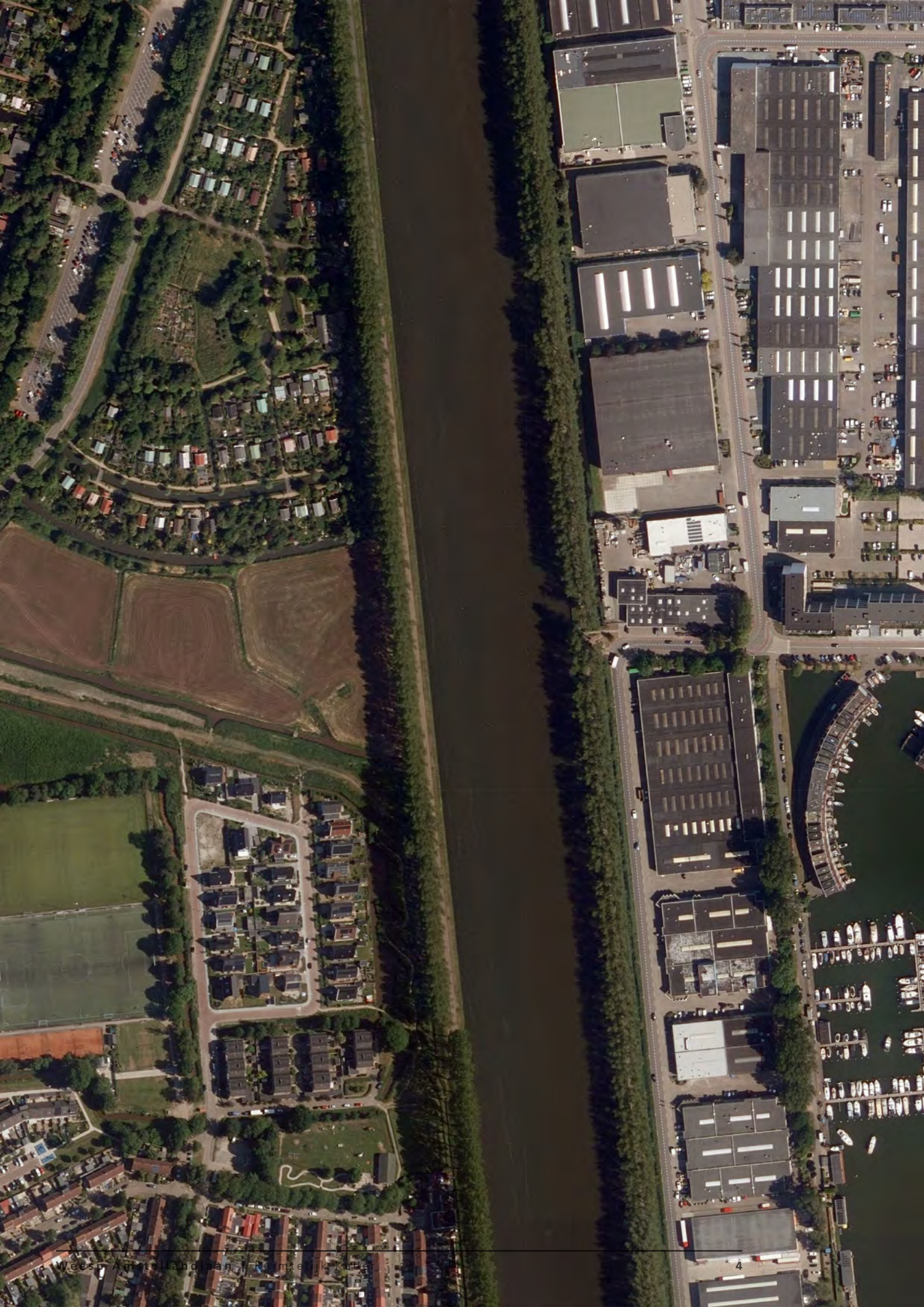
Architectuur
Stedenbouw
Landschap





Inhoud

1. Huidige situatie	6
1.1 Plangebied	6
1.2 Eigendom	8
1.3 Beschrijving plangebied	9
2. Beleidsuitgangspunten	14
3. Concept	18
4. Bebouwing	22
4.1 Algemeen	22
4.2 Programma	23
4.3 Stedenbouwkundige randvoorwaarden	24
<i>Randvoorwaarden bebouwing</i>	26
4.4 Architectuur en beeldkwaliteit	29
<i>Referentiebestek Architectuur en beeldkwaliteit</i>	29
4.4 Architectuur en beeldkwaliteit	30
4.5 Scharnierpunt	33
4.6 Duurzaamheid	33
5. Openbare ruimte	34
5.1 Algemeen	34
5.1 Verkeersstructuur	34
5.2 Groene inrichting	36
Overzichtskaart	38





1. Huidige situatie

1.1 Plangebied

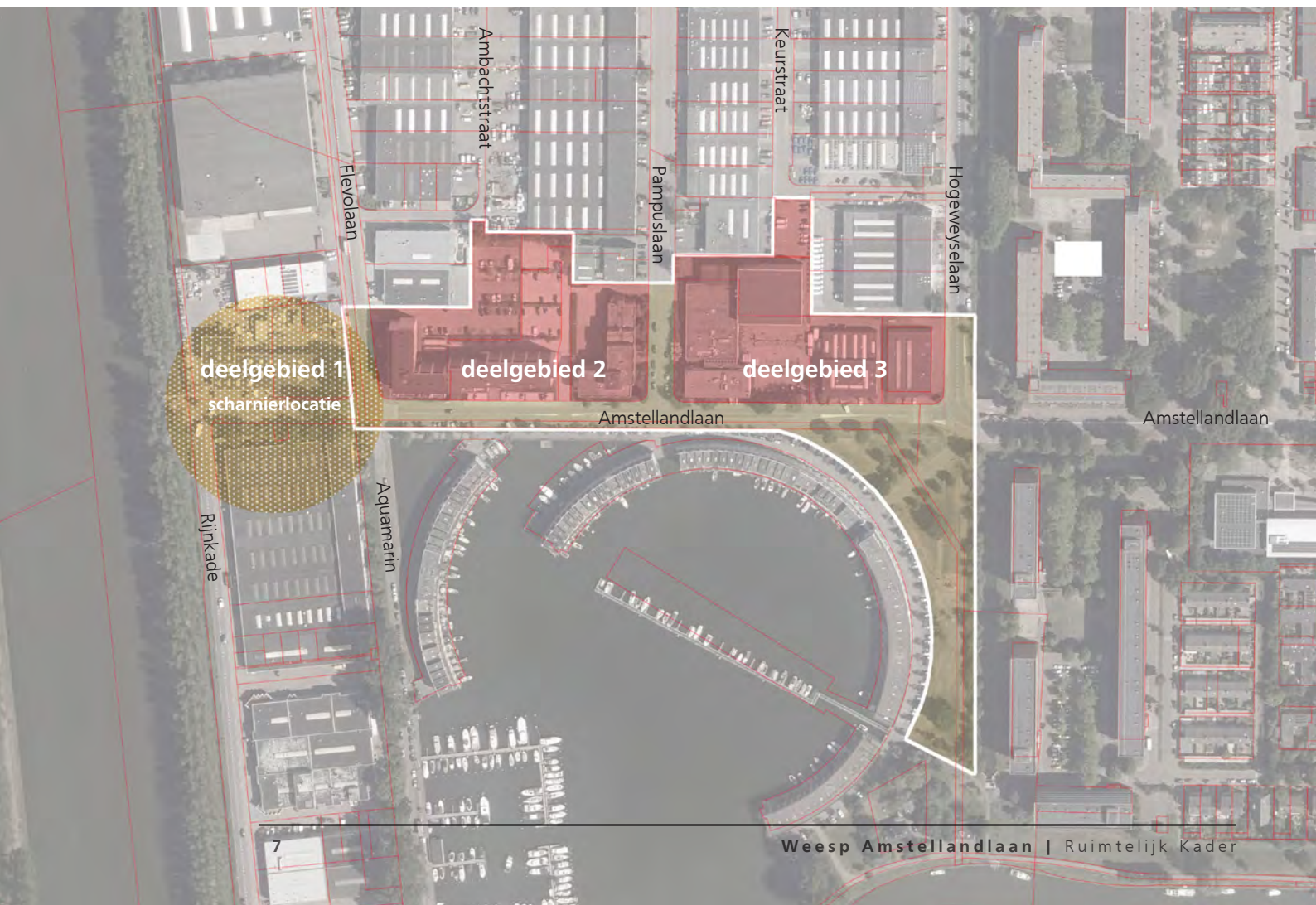
Het plangebied ligt aan de rand van industrieterrein Noord van de gemeente Weesp, aan de oostzijde van het Amsterdam-Rijnkanaal. Aan de oostzijde grenst het plangebied aan de Hogeweyselaan. Aan de westzijde wordt het plangebied begrensd door het Amsterdam-Rijnkanaal. Ten noorden van het plangebied ligt het bedrijfsterrein: het plangebied bestaat uit de zuidelijke uitgiftevelen van de bedrijfsbebouwing aan de Flevolaan, Pampuslaan en Hogeweyselaan, en wordt doorsneden door deze lanen. Aan de zuidzijde van het plangebied ligt de Amstellandlaan in oostwest-richting, en binnen het plangebied ligt alle openbare ruimte daaromheen. De zuidelijke begrenzing wordt gevormd door Aquamarin.

ligging plangebied



Opgemerkt moet worden dat het plangebied inclusief het noordelijk blok van de Rijnkade het zogenaamde Scharnierpunt (zie onderstaande tekening gebied 1) betreft. Dit punt bevindt zich tussen twee bedrijventerreinen, Rijnkade en bedrijventerrein Noord. Benadrukt wordt dat het Scharnierpunt zijn uitwerking in een specifiek stedenbouwkundig plan krijgt. Er worden dus geen kaders in onderhavig document hiervoor opgenomen. In dit ruimtelijk kader is dit gebied opgenomen vanwege de integraliteit van het gebied en om een aanzet te geven voor een ruimtelijke inpassing rond het Scharnierpunt. De aanzet in dit document is de start voor het opstellen een thematische ruimtelijk document voor het gebied 'Scharnierpunt' met daarin effecten en (on)mogelijkheden voor voorzieningen. : Bij de uitwerking van het Scharnierpunt is de bedrijvigheid en bereikbaarheid van de Rijnkade en bedrijventerrein Noord voor zwaar verkeer van belang. Dit verkeer zal er nog blijven. Bij de ruimtelijke invulling van dit gebied zal in participatie daarom onderzocht worden hoe dit gecombineerd kan worden met de zware verkeersbewegingen. Daarnaast zal gekeken worden hoe de hinder die bestaande woningbouw ondervindt van dit verkeer kan worden voorkomen.

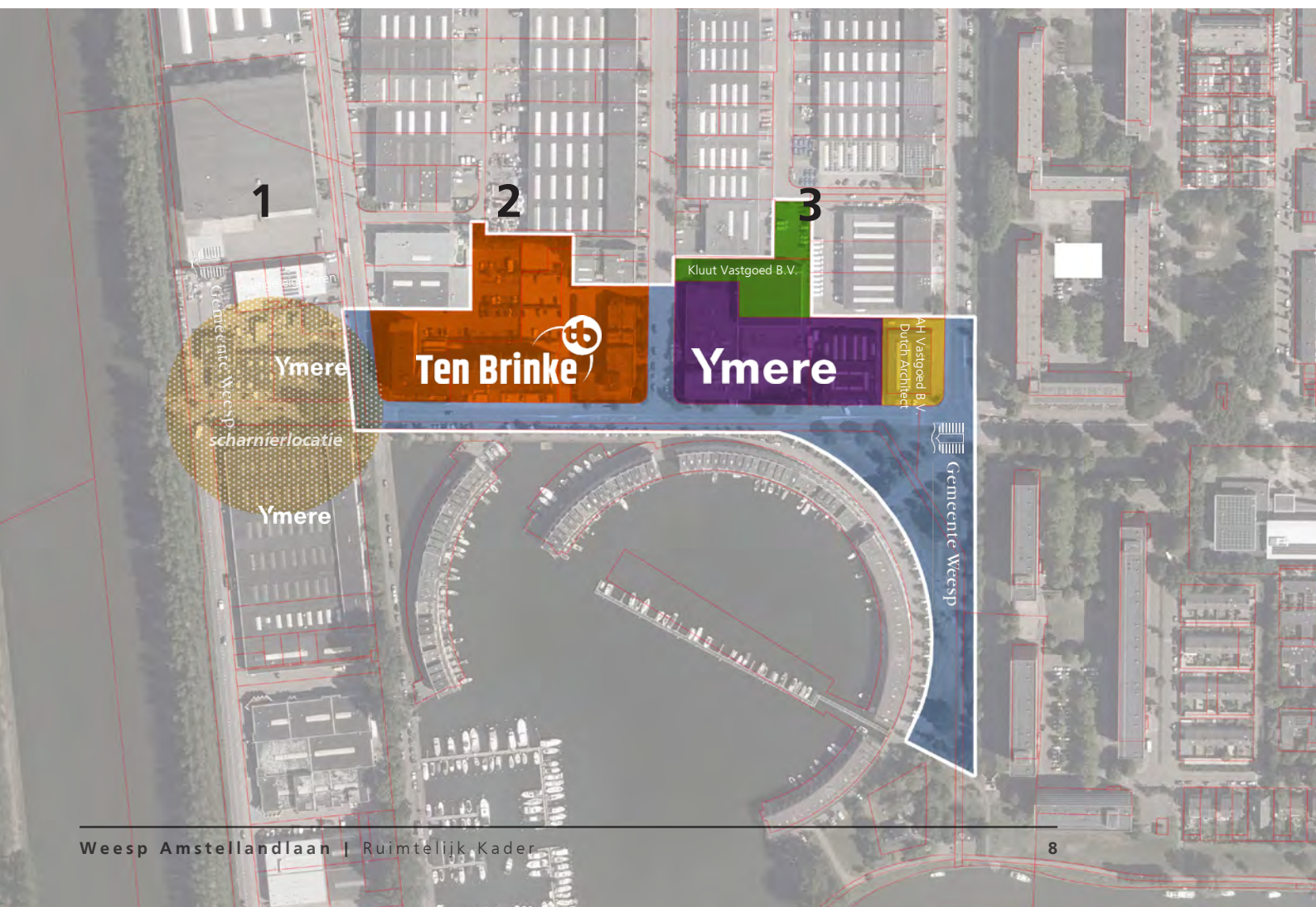
plangebied



1.2 Eigendom

Alle openbare ruimte is in eigendom van de gemeente. De uitgiftevelen hebben meerdere particuliere eigenaren. Deelgebied 1 heeft een aantal verschillende eigenaren, waaronder ook de gemeente. Deelgebied 2 is in eigendom van Ten Brinke Vastgoedontwikkeling en deelgebied 3 is grotendeels in eigendom van woningcorporatie Ymere en enkele overige eigenaren. De drie deelgebieden worden afzonderlijk ontwikkeld en beschouwd, maar dienen gezamenlijk als één ruimtelijke eenheid herkenbaar te zijn.

eigenaren



1.3 Beschrijving plangebied

De Amstellandlaan is de ontsluitingsweg voor zowel het bedrijventerrein als de aangrenzende woonwijken. Het is één van de hoofdverkeersaders van de gemeente. Aan de noordzijde van de Amstellandlaan bevinden zich (leegstaande) kantoorpanden en kleinschalige bedrijvigheid. Aan de zuidzijde van de weg ligt het woongebied Aquamarin. In de voormalige haven van Weesp is een woonwijk gerealiseerd op en aan het water. Aan de westzijde van het plangebied ligt het Amsterdam-Rijnkanaal. Door het gebied (en het Scharnierpunt dat tussen 2 bedrijventerreinen, Rijnkade en bedrijventerrein Noord ligt) loopt de Rijnkade/Amstellandlaan/Flevolaan, één van de hoofdontsluitingswegen van Weesp en het bedrijventerrein, waarover zwaar verkeer rijdt. Langs de Flevolaan in noordelijke richting liggen meer bedrijfspanden, waarbij de kantoorfunctie van ondergeschikt belang is. Aan de oostzijde grenst het plangebied aan de Hogeweyselaan, ook een hoofdontsluitingsweg met aan de westzijde bedrijfsgebouwen en aan de oostzijde hogere woonbebouwing.

Het openbaar gebied aan de zuidzijde van de Amstellandlaan maakt ook onderdeel uit van het plangebied. Dit openbaar gebied wordt geïntegreerd in de planvorming omdat het in de toekomst haar openbare verblijfsfunctie behoudt maar het gebruik ervan verandert. Het betreft dus zeker geen locatie waarop bebouwing mogelijk wordt gemaakt. De openbare ruimte binnen het plangebied vormt één samenhangend geheel met de bebouwing.

Hoek Amstellandlaan - Hogeweyselaan



Hoek Amstellandlaan - Pampuslaan oostzijde



Hoek Amstellandlaan - Flevolaan



Hoek Amstellandlaan - Pampuslaan westzijde



Funcities



Stedenbouwkundige structuur



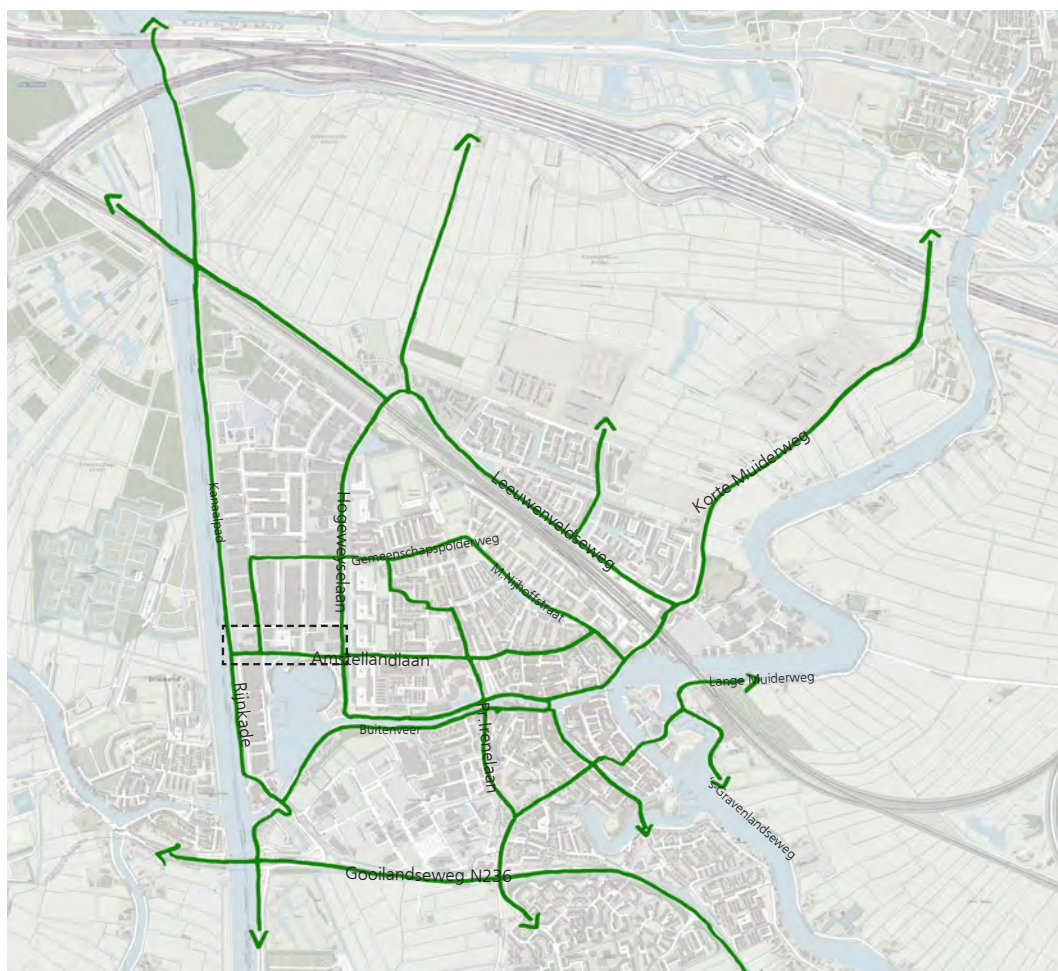
Groenstructuur



(bron: Amstellandlaan Schetsboek, juni 2019, SVP)






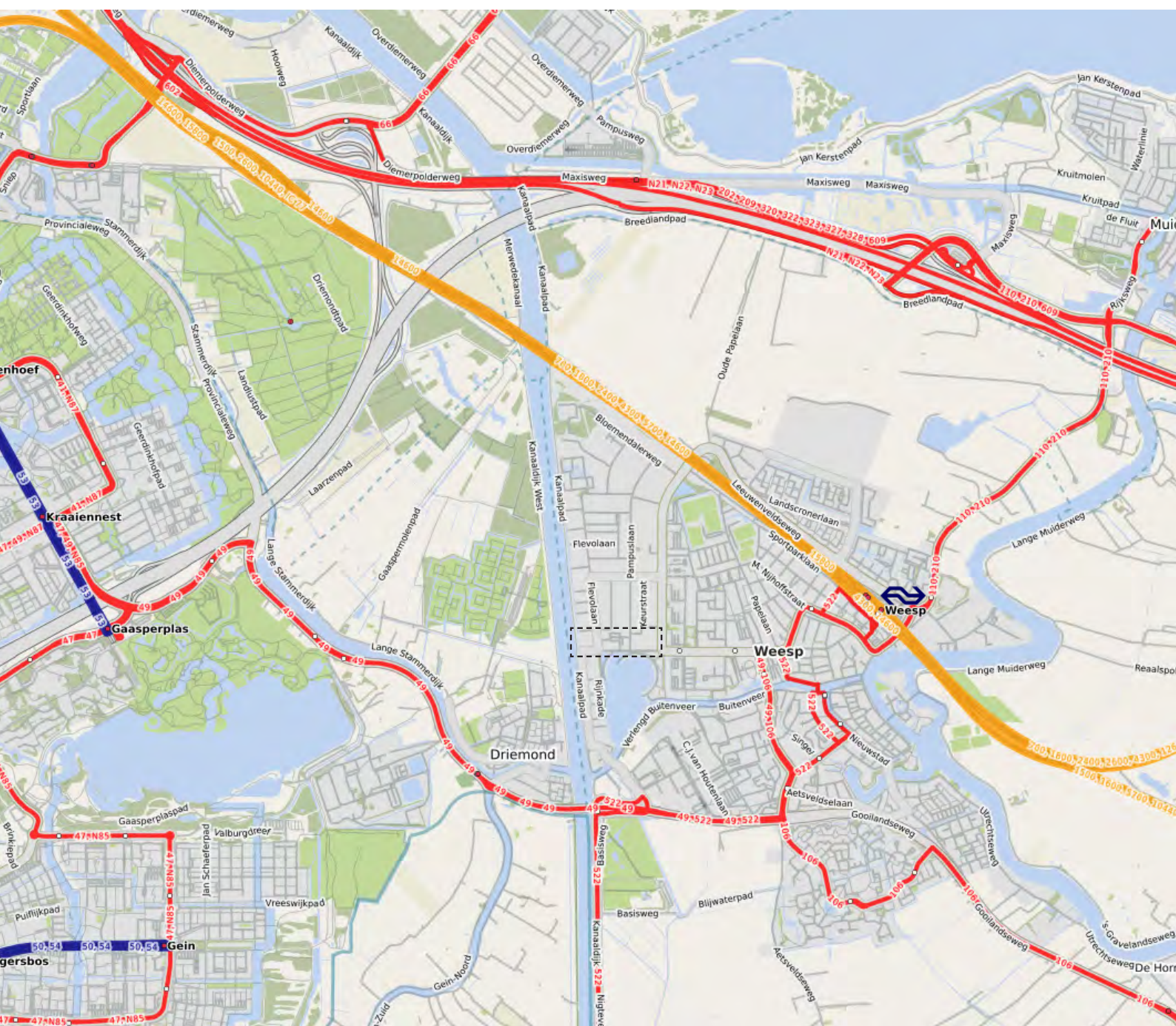
Autostructuur Weesp



Fietsstructuur Weesp

Openbaar Vervoer Weesp e.o.

-  spoorlijn met station
-  buslijn, met routenummer en halte
-  metrolijn, met lijnnummer en station



2. Beleidsuitgangspunten

De beleidsuitgangspunten voor de ontwikkeling komen voort uit verschillende beleidsterreinen waarbij geldt dat het op dit moment geldende beleid van toepassing is. Hier valt onder:

- De Structuurvisie Bedrijventerreinen 2010 (wordt in 2022 vervangen door een weesper paragraaf in de Amsterdamse bedrijvenstrategie)
- Regionale en gemeentelijke woonvisies 2016 en 2017
- Verordening doelgroepen woningbouw Weesp 2020
- Nota duurzaamheid Weesp
- Mobiliteitsplan 2021-2046 Weesp
- Parkeernormennota Weesp
- Groenbeleidsplan Weesp 2019
- Het Bomenbeleidsplan
- Nota Spelen
- Omgevingsvisie Weesp 2050

In de Structuurvisie Bedrijventerreinen 2010, de Kansenkaart Bedrijventerreinen Weesp (2021) en de Omgevingsvisie Weesp 2050 is te zien dat gebied 2 en gebied 3 van het plangebied is aangewezen als transformatiegebied. Dit ruimtelijk kader gaat uit van deze beleidsuitgangspunten en geeft de randvoorwaarden waaronder een transformatie van bedrijfsterrein naar woongebied mogelijk is.

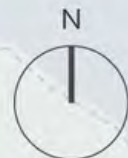
Kansenkaart Bedrijventerreinen Weesp

Bedrijfsterrein Noord



Omgevingsvisie Weesp 2050
(concept ontwerp augustus 2021)





LEGENDA

Visiekaart Weesp

Omgevingsvisie Weesp 2050

(concept ontwerp augustus 2021)

- | | | | |
|--|--|--|--|
| | Overnachtingsaccommodatie | | Ontwikkeling stationskwartier |
| | Industrieel erfgoed | | Potentiële passages (tunnels en bruggen) |
| | Cultuurhistorisch object (molen) | | Stadsstraat / aanloopstraat |
| | Ontsluiting landschap | | (Autovrije) winkelstraat |
| | Verduurzaming bedrijventerrein | | Boulevard |
| | Intensivering bedrijventerrein | | Route voor zwaar logistiek |
| | Mengen: werken - werken | | Buurt met overwegend werken |
| | Mengen: werken - voorzieningen | | Buurt met overwegend wonen |
| | Mengen: wonen - werken | | Buurt met wonen en werken |
| | Mengen: wonen - werken - voorzieningen | | Spoorzone |
| | Subcentrum | | Plein / ontmoetingsplek |
| | Verdichtingszone (wonen) | | Begraafplaats |
| | Transformatiegebied | | Aardkundig monument |
| | Intensiveringszone (werken) | | Droge Ecologische Hoofdstructuur |
| | Centrumgebied | | Landschapspark |
| | Vernatten (veengebieden) | | Wijkgroen (vergroenen) |
| | Bebossen (landbouwgrond) | | Wijkgroen (kwaliteitsimpuls) |
| | Versterken biodiversiteit | | Wijkgroen |
| | Multifunctioneel agrarisch gebruik | | Sport en recreatie |
| | Fietsknooppuntennetwerk | | Volkstuin |
| | Rondje Diemerscheg (fiets) | | Rivieren(landschap) |
| | Hoofdbomenstructuur (HBS) | | Polderlandschap |
| | | | Meren en veenplassen |
| | | | Historische vs. na-oorlogse bebouwing |
| | | | Stelling van Amsterdam |
| | | | Nieuwe Hollandse Waterlinie |

3. Concept

In essentie bestaat de transformatie van gebied 2 en 3 uit:

1. Het creëren van een nieuw woonmilieu als overgang van de Amstellandlaan en Aquamarin naar de bedrijfsbebouwing ten noorden daarvan.
2. De transformatie van de openbare ruimte van de Amstellandlaan en het zuidelijk deel van de Pampuslaan, niet alleen functioneel maar ook wat openbare inrichting betreft.

Het concept voor de transformatie wordt uitgelegd aan de hand van een aantal principes:

1. De Amstellandlaan als een veilige groene as voor fietsers en wandelaars

Ook al wijst de openbare inrichting op een zware verkeerskundige functie, met een brede asfalt rijbaan en een verhoogde middengeleider (deels), toch maakt dit deel van de Amstellandlaan geen onderdeel uit van de hoofdverkeersstructuur van Weesp. Het zwaar verkeer en langzaam verkeer komen samen in het gebied Scharnierpunt zijn niet gescheiden van elkaar en kruisen elkaar. Dit geeft onveilige situaties ten aanzien van de externe veiligheid. Om het doorstromen van het zwaar verkeer, welke van belang is voor de bedrijvigheid, te waarborgen en tegelijkertijd te komen tot verbeteringen voor het langzaam verkeer zal in het nog op te stellen plan voor het Scharnierpunt onderzoek plaatsvinden naar het scheiden van deze verkeer stromen en een vergroting van de externe veiligheid. In dit document wordt net als in de kansenkaart bedrijventerreinen een aanzet hiervoor gegeven. Op de locatie van Het Scharnierpunt (westelijk deel) kan de ruimte gevonden worden om de bajonet te verleggen en op een andere wijze de Rijnkade en de Flevolaan te verbinden. Waarbij rekening dient te worden gehouden met de ter plaatse gevestigde ondernemingen. Bij verleggen hoeft niet perse sprake te zijn dat voor deze ondernemingen geen plaats meer zou zijn. In het opstellen van het apart en specifiek stedenbouwkundig plan voor het Scharnierpunt, zoals in 1.1 genoemd, zullen deze partijen betrokken worden.

In het algemeen ligt er een kans om de openbare ruimte van de Amstellandlaan opnieuw in te richten, vanaf de Hogeweyselaan tot aan het Amsterdam-Rijnkanaal. De Amstellandlaan is een belangrijke oostwest-verbinding voor fietsers die vanaf het oude centrum van Weesp naar het Amsterdam-Rijnkanaal (Kanaalpad) gaan. Er ligt vanaf het centrum naar het westen toe een vrijliggend fietspad, in een groenstrook met bomen. Ten westen van de Hogeweyselaan wordt deze hoofdfietsroute meer diffuus. Hier is de fietsroute niet meer vrijliggend, maar is deze onderdeel van een stenig profiel, gedomineerd door asfalt en parkeerplaatsen. Om Weesp goed te verbinden met de recreatieve routes aan het Amsterdam-Rijnkanaal, en eventueel met een fietsbrug hier overheen, wordt voor de Amstellandlaan maximaal ingezet op een veilige fietsroute. Door dit te doen kan niet alleen een vrijliggend fietspad ingepast worden, maar kan ook meer groen toegevoegd worden en wordt de externe veiligheid in het gebied vergroot door de scheiding van de langzaam en zwaar verkeer stromen. Dit verhoogt de verblijfskwaliteit, passend bij het nieuw te creëren woonmilieu. Vanzelfsprekend is het uitgangspunt om de parkeermogelijkheid van de woningen van Aquamarin niet te beperken. Het eventueel door trekken van de fietsroute over het Amsterdam-Rijnkanaal worden gezien in relatie tot de twee bestaande oversteken bij de N236 en het spoor. Zoals eerder vermeld zal dit worden uitgewerkt in het apart stedenbouwkundig plan dat voor het Scharnierpunt wordt opgesteld, apart van dit ruimtelijk kader.

De nieuwe beoogde verkeersstructuur gaat uit van:

- het verleggen van de bajonet Rijnkade/Amstellandlaan/Flevolaan
- het doortrekken van de hoofdfietsroute tot aan (of over) het Amsterdam-Rijnkanaal
- het verkeersluw maken van de Amstellandlaan
- het creëren van een knip tussen Pampuslaan en Amstellandlaan (autovrij inrichten) (dit kan door de Keurstraat te verbinden met de Pampuslaan)

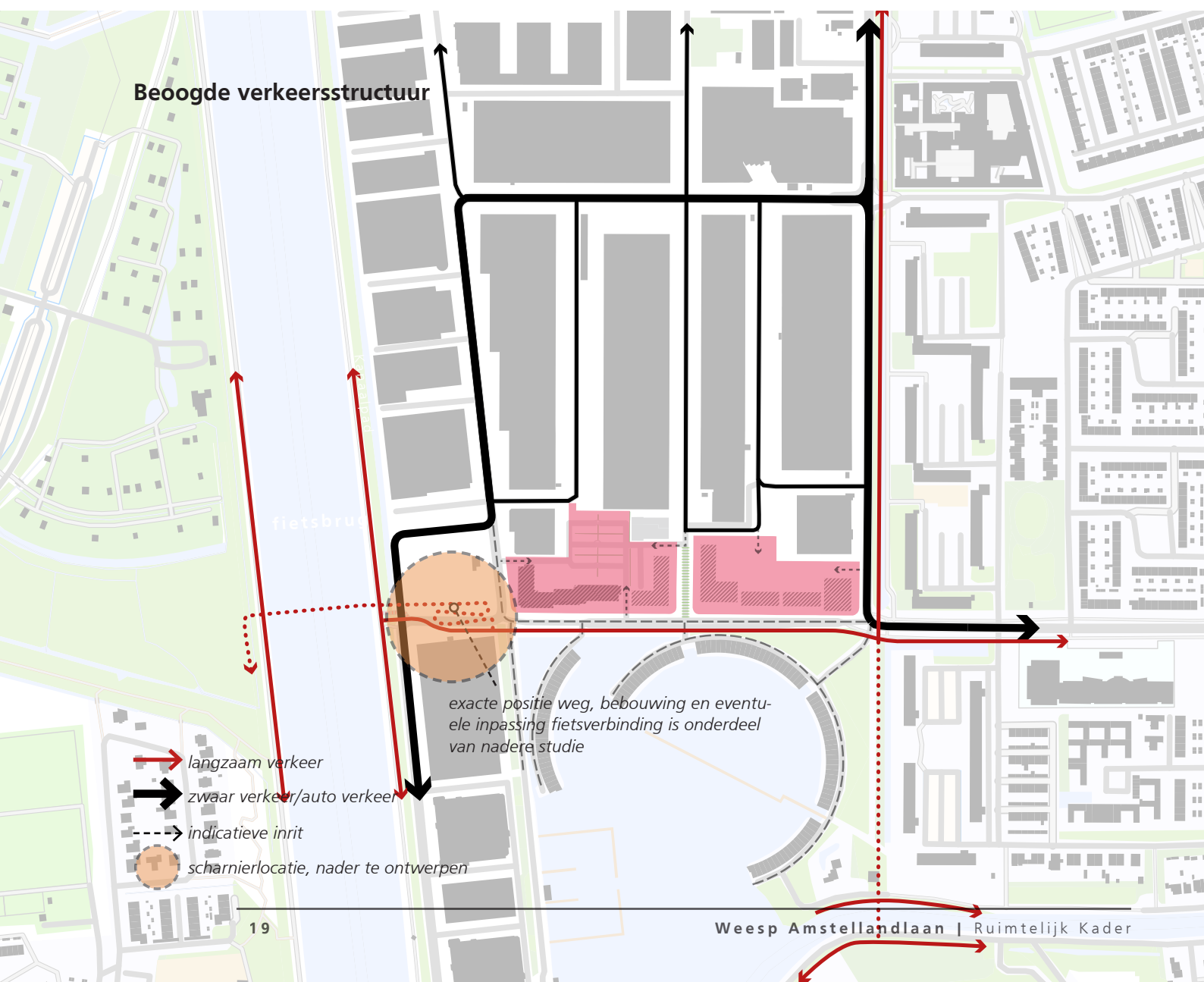
Principe 1: Creëer een veilige fietsroute op de Amstellandlaan, tot aan (of over het) Amsterdam-Rijnkanaal met behoud van doorstroming van het zwaar verkeer, en richt de openbare ruimte van de Amstellandlaan veilig groen in.



Amstellandlaan, ten oosten van de Hogeweyselaan



Amstellandlaan, ten westen van de Hogeweyselaan



2. Een nieuw woonmilieu met eenheid binnen diversiteit, met een gebouwtypologie die werken en wonen met elkaar verbindt

Het bedrijfsterrein van gebied 2 en 3 langs de Amstellandlaan kleurt naar woningbouw. Niet alleen de functie verandert, maar ook de bebouwingstypologie. Het is van belang dat een goede overgang wordt gecreëerd van bedrijven naar woningbouw. Aan de noordzijde kijken de nieuwe woningen uit op de bedrijfsbebouwing. Het ligt voor de hand om aan deze niet-bezonde zijde de ontsluiting te leggen (galerijen of portieken), alsmede de geluidsongevoelige woonfuncties (berging, badkamer, etc.). Aan de Amstellandlaan komt in de nieuwe situatie (nieuwe) hogere bebouwing, en dus moet er ook een passende overgang gemaakt worden van de lagere bedrijfsbebouwing naar de hogere woonbebouwing.

De Amstellandlaan (en Herensingel en Platanlaan) wordt de oostwest-ruggengraat, een oost-west-as die verschillende sferen doorsnijdt en aan elkaar koppelt. Een as die Weesp aan het Amsterdam-Rijnkanaal legt, die Weesp verbindt met het landschap rond Driemond en de Gaasp (en uiteindelijk de Diemerscheg). Het plangebied krijgt ten opzichte van de andere woonsferen aan deze as een 'zelfstandige ruimtelijke bebouwingstypologie': de woongebouwen staan niet in een strakke rooilijn, en hebben geen vaste bouwhoogte. Het nieuwe woonmilieu is een 'beëindiging' van de velden van het bedrijfsterrein, met een overgang in functie en bouwhoogte, en met een wisselende rooilijn en bouwhoogte die reageert op de ruimtelijke kenmerken van de Amstellandlaan en Aquamarin. De bebouwing staat in de oorspronkelijke rooilijn op de hoekpunten die als ankerpunt fungeren voor de nieuwe bebouwingsstrook, en ligt ertussenin verder terug om ruimte te maken naar de bestaande woningen van Aquamarin. Aan het eind van de as, aan het Amsterdam-Rijnkanaal, is een hoger bebouwingsaccent stedenbouwkundig passend. Deze vormt vanuit verschillende richtingen een oriëntatiepunt, maakt een passende beëindiging van de oostwest-as, en creëert de mogelijkheid om te wonen met uitzicht op het landschap.

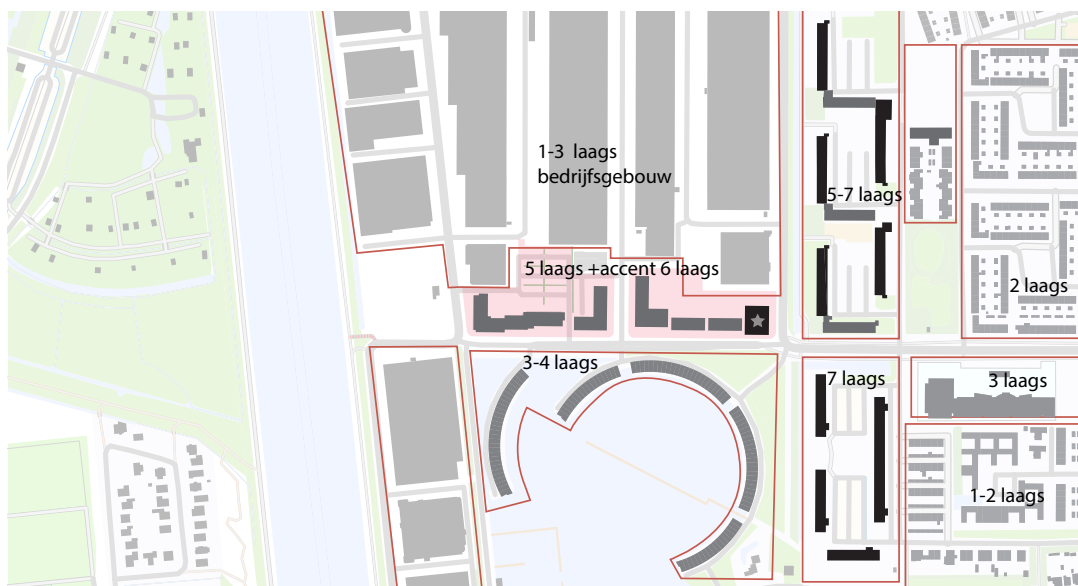
Principe 2: Ontwikkel voor de nieuwe bebouwing een zelfstandige bebouwingstypologie t.o.v. de andere woonsferen in Weesp. Deze is ruimtelijk passend in de structuur van Bedrijfsterrein Noord en volgt de huidige structuur, maar is programmatisch en typologisch complementair hieraan.

3. Parkeerplaatsen liggen uit het zicht

Het terrein achter de bebouwing aan de Amstellandlaan ligt lager dan de Amstellandlaan. Dit hoogteverschil is te gebruiken door het parkeren 'halfverdiept' ten opzichte van de Amstellandlaan te realiseren. In de huidige situatie is dit ook al het geval, maar door nieuwe bebouwing te realiseren, is er de kans deze op maaiveld half onder het gebouw te plaatsen. Enerzijds geeft dit de ruimte om voldoende parkeerplaatsen te maken, anderzijds worden de parkeerplaatsen kwalitatief hoogwaardig uit het zicht gelegd. Indien nodig is een tweede parkeerlaag 'half verhoogd' ten opzichte van de Amstellandlaan een optie, om aan de parkeernorm te voldoen. Parkeerplaatsen aan de Amstellandlaan dienen zoveel mogelijk beperkt te worden, om het groene en verkeersluwe verblijfskarakter te benadrukken. Een hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte past immers bij de nieuwe woonfunctie.

Principe 3: Maak gebruik van het terrein achter de (nieuwe) bebouwing om de benodigde parkeerplaatsen zoveel mogelijk uit het zicht te leggen, en maak daarbij gebruik van het hoogteverschil in het maaiveld.

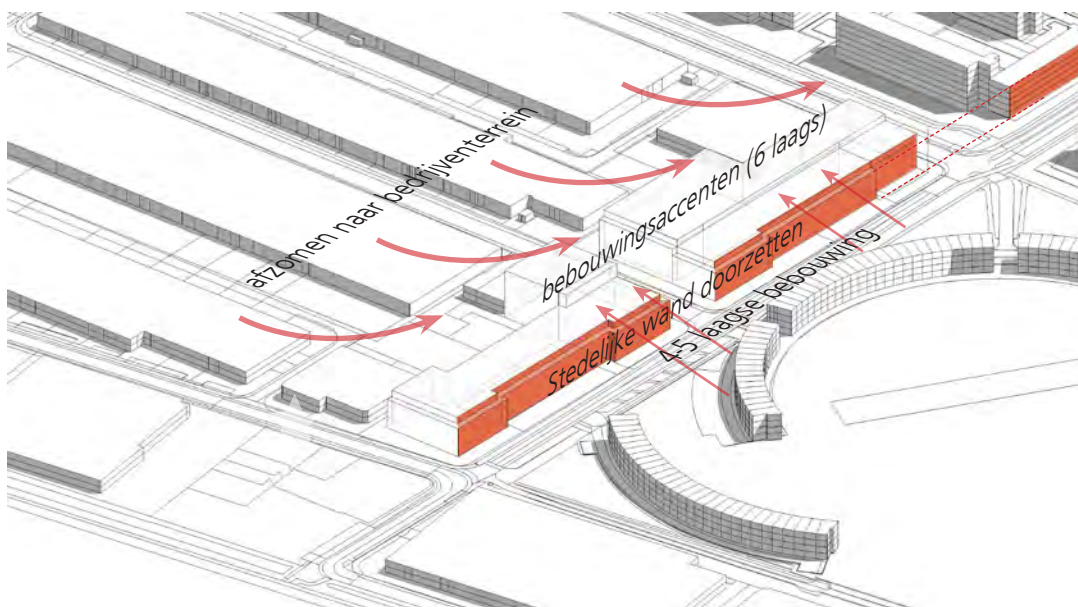
Deze principes worden in de volgende hoofdstukken vertaald naar randvoorwaarden voor de bebouwing en de openbare ruimte.



Omliggende bouwhoogtes (bebouwing op locatie indicatief)



verscheidenheid aan bouwtypologieën in de Oost-west as



Variërende wand Amstellandlaan doorzetten + toevoegen accenten

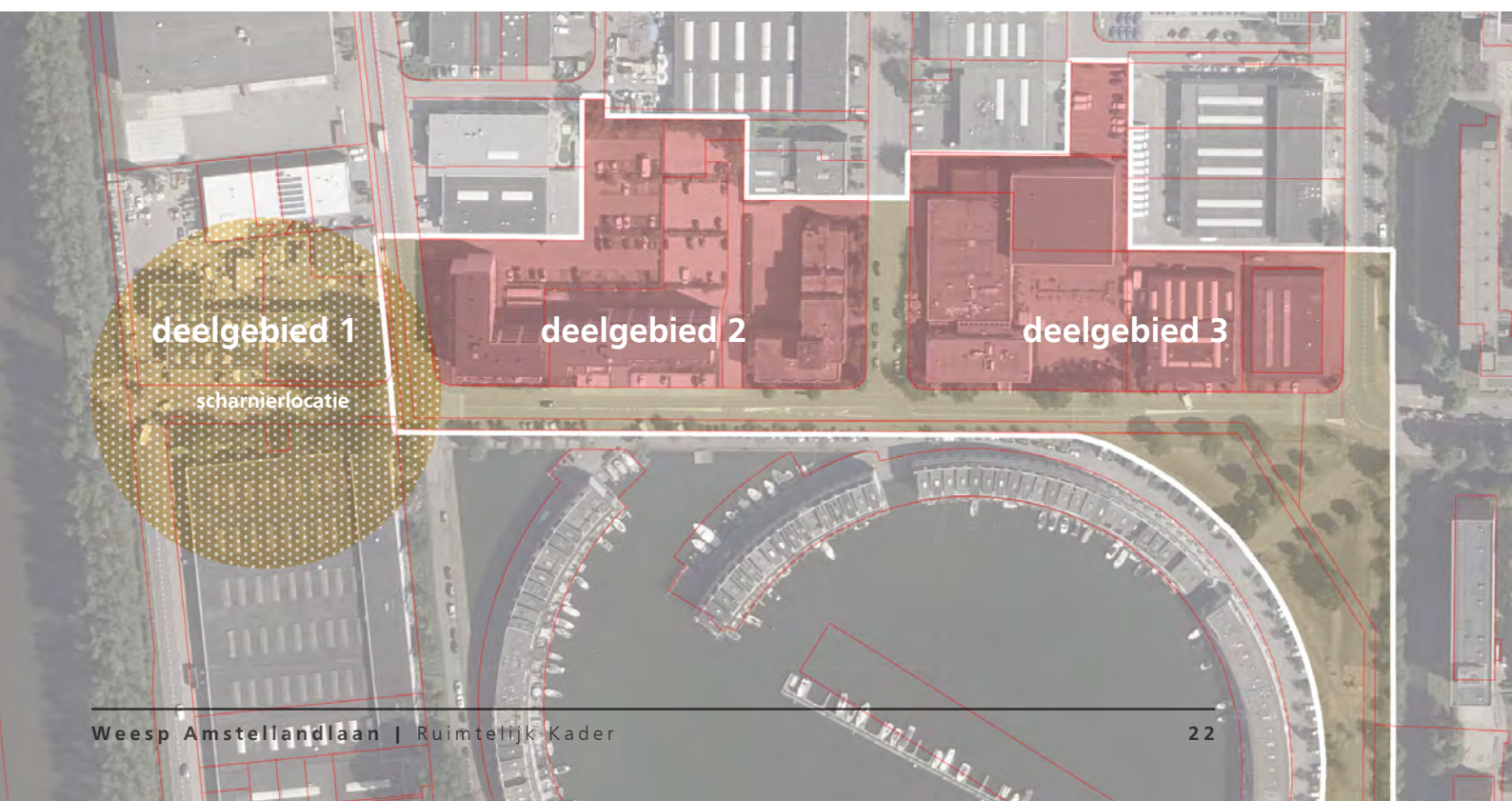
4. Bebouwing

4.1 Algemeen

- Deelgebied 2 en 3: Amstellandlaan (tussen Flevolaan en Hogeweyselaan, waar al deels transformatie naar woningbouw is uitgevoerd). Met name voor dit gebied is dit ruimtelijk kader opgesteld, waarmee toekomstige woningbouw van randvoorwaarden wordt voorzien

De uitgiftevelden hebben meerdere particuliere eigenaren. Deelgebied 2 is in eigendom van Ten Brinke Vastgoedontwikkeling en deelgebied 3 is in eigendom van woningcorporatie Ymere, Kluut Vastgoed B.V. en AH Vastgoed B.V.. De drie deelgebieden worden afzonderlijk ontwikkeld en beschouwd, maar dienen gezamenlijk als één ruimtelijke eenheid herkenbaar te zijn. Uitgangspunt voor de transformatie van het plangebied is derhalve een ruimtelijk integrale ontwikkeling. Wanneer een eigenaar alsnog beslist niet aan de integrale ontwikkeling deel te nemen, wordt het huidige bestemmingsplan gerespecteerd.

Wanneer transformatie van de locaties aan de Amstellandlaan plaatsvindt, worden anterieure overeenkomsten gesloten tussen gemeente en initiatiefnemers.



4.2 Programma

Context

Weesp is een relatief kleine gemeente in de Gooi en Vechtstreek met een variatie aan woningen. Weesp heeft als historische stad een langere bouwtijd met vooroorlogse binnenstad. De meeste gebouwen zijn gerealiseerd in de wederopbouwperiode in de jaren eind vijftig begin zeventig met veel appartementen in Hogewey en Noord, en een piek begin tachtiger jaren met Aetsveld een gemengde wijk van laagbouw en gestapelde woningen. Veel naoorlogse woningen zijn als sociale huurwoningen gebouwd, omdat veel bewoner in de industrie werkten. Dit segment is door verkoop echter aanzienlijk gedaald van 60 naar 34%. Vrij recent is de uitbreiding in de Bloemendalerpolder gestart met overwegend laagbouw in de vrijesector. De bevolkingsontwikkeling en de marktontwikkeling hebben er de gaandeweg toe geleid, dat er een woningtekort voor sociale en middeninkomens is ontstaan. Daarnaast blijft het aantal kleine huishoudens doorstijgen. Het aandeel ouderen kent tot 2040 een forse toename. Zowel voor ouderen als voor jongeren is er kwalitatief en kwantitatief woningtekort, zoals de regionale en lokale woonvisies aangeven. Recent onderzoek naar ouderenhuisvesting tot 2040 voor Weesp bevestigt dit nadrukkelijk. De betaalbaarheid staat onder druk door de verdubbeling van de woningprijs per vierkante meter in de afgelopen vijf jaar. Ook Weesp kent een uitstroom van middeninkomens uit de gemeente en de regio. Daarnaast zijn er meer sociale huishoudens dan woningen, omdat hun verhuisopties kleiner zijn. 55+huishoudens hebben opvallend veel thuiswonenden kinderen. De helft van de Weespers geeft zelf aan, dat zij een woning zoeken liefst binnen de gemeente (72%). De groeiende (financiële) onzekerheid maakt, dat mensen niet meer kunnen verhuizen of ervan afzien. Een deel vertrekt zogezegd uit de regio. De gemeenschap is vrij hecht, wat in sociaal opzicht voor de bewoners en hun welzijn van voordeel is en mogelijkheden voor zelforganisatie vergroot. Het woningtekort zet de woningmarkt op slot, leidt tot noodgedwongen vertrek en vermindert daarmee welzijn en dit vermogen tot zelforganisatie.

Programma

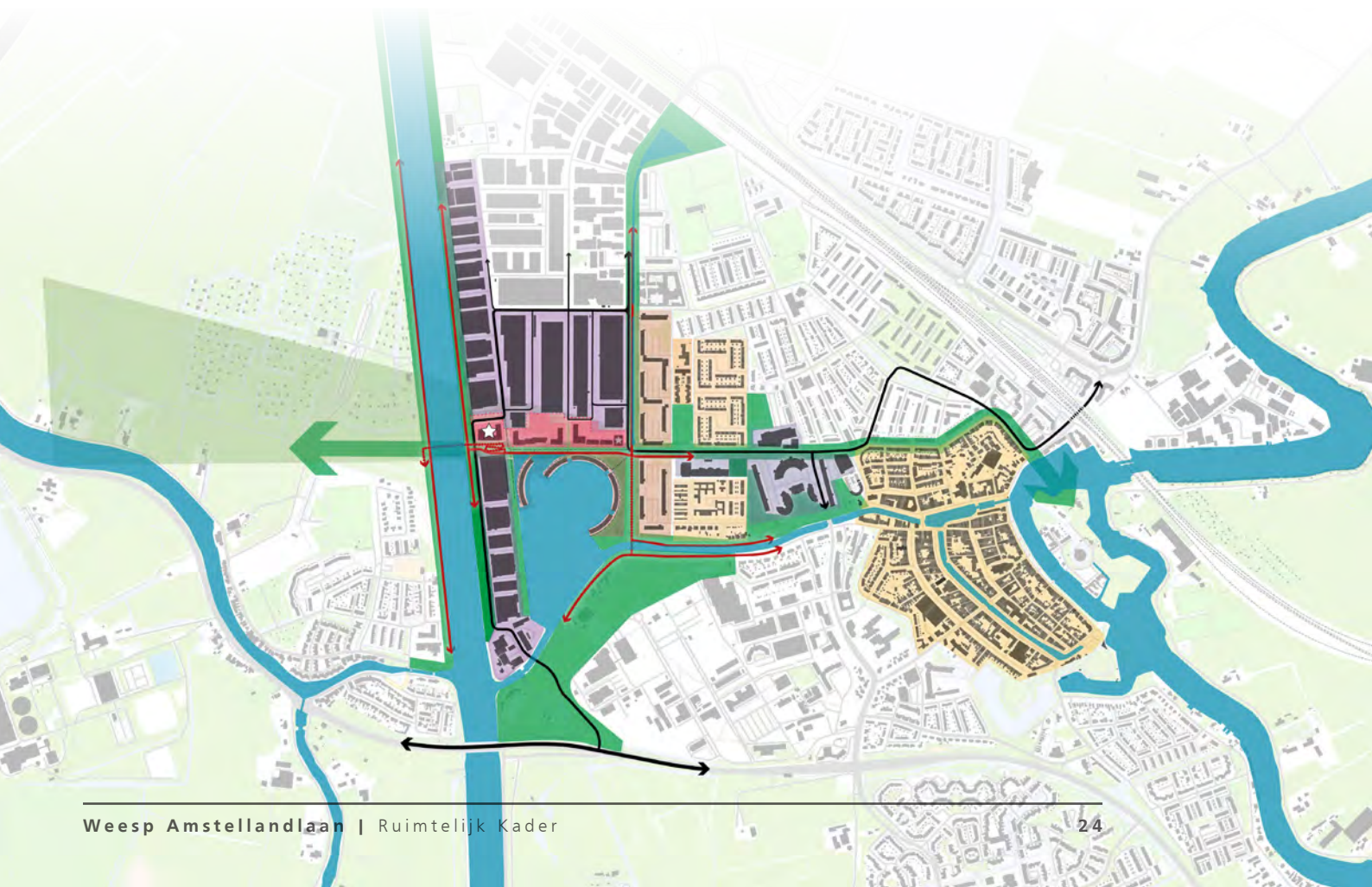
Het bedrijfsterrein verkleurt naar woningbouw. Niet alleen wordt de functie omgezet, maar er wordt ook een nieuwe bebouwingstypologie geïntroduceerd. Om een evenwichtige bevolkingssamenstelling en sociale netwerken te handhaven is het zaak om langs de Amstellandlaan een variatie aan woningen te bouwen veelal voor kleinere huishoudens - jong en oud - in combinatie met bijpassende voorzieningen, die het wonen ondersteunen. Voor het woningbouwprogramma wordt uitgegaan van gestapelde woningbouw. Een aanzienlijk deel van die huishoudens zal bestaan uit sociale en middeninkomens; voor sociale woningen ligt de ondergrens op 1/3 deel. Als Covid een ding heeft aangetoond, is het wel de noodzaak van deze woningen voor vitale beroepen in zorg, veiligheid, welzijn en onderwijs. Een groot punt van zorg is de stijgende trend aan werknemerstekorten versterkt door een tekort aan woonruimte voor deze doelgroep. Daarnaast leidt hybride werken tot meer eisen aan woonruimten voor werk aan huis. In het plangebied heeft reeds transformatie naar woningbouw plaatsgevonden. De gemeente Weesp beoogd dat voor het nog te transformeren plangebied (2 en 3 samen) een groter deel van het totale woningdeel op minimaal 1/3 in het sociale segment en een behoorlijk deel in het middensegment moet worden gerealiseerd, alvorens de gemeente medewerking wil verlenen. De woningen moeten daarnaast voldoen aan hogere eisen qua toegankelijkheid en energieverbruik / klimaatadaptatie om toekomstbestendig te zijn, omdat woningen lang meegaan. Investerings in nieuwbouw hebben op termijn voordeliger en doelmatiger dan aanpassingen in de toekomst voor zover dat al mogelijk is. Het is daarbij van belang dat een goede overgang wordt gecreëerd van de te handhaven bedrijven naar de nieuwe woningbouw. De programmering van de begane grond van de nieuwe bebouwing ('plint') vraagt bijzondere aandacht. Op de begane grond van de bebouwing komen bij voorkeur andere functies dan woonfuncties, zoals kleinschalige woon- en buurtgerelateerde voorzieningen.

4.3 Stedenbouwkundige randvoorwaarden

Het plangebied ligt aan de belangrijke oostwest-as van Weesp, en krijgt ten opzichte van de andere woonsferen aan deze as een 'zelfstandige ruimtelijke bebouwingstypologie'. Het nieuwe woonmilieu is een 'beëindiging' van de velden van het bedrijfsterrein, met een overgang in functie en bouwhoogte, en met een wisselende rooilijn en bouwhoogte die reageert op de ruimtelijke kenmerken van de Amstellandlaan en Aquamarin.

De rooilijn is gedefinieerd als onderdeel van het bouwvlak, waarbinnen de bebouwing geplaatst kan worden (en niet mag overschrijden). Op de kaart is aangegeven waar de bebouwing in de rooilijn moet staan: op de hoekpunten die als ankerpunt fungeren voor de nieuwe bebouwingsstrook staat de bebouwing (tweezijdig) in de oorspronkelijke rooilijn. Ertussenin ligt de bebouwing verder terug om ruimte te maken naar de bestaande woningen van Aquamarin. Op deze wijze komen de woongebouwen niet in een strakke rooilijn te staan, maar ontstaat een gevarieerde gevellijn. Ook hebben de gebouwen geen vaste bouwhoogte. De bebouwing blijft laag waar dat gewenst is (het dichtst bij Aquamarin) en kan hoger zijn waar dat kan (enkele accenten richting bedrijfsterrein ten noorden).

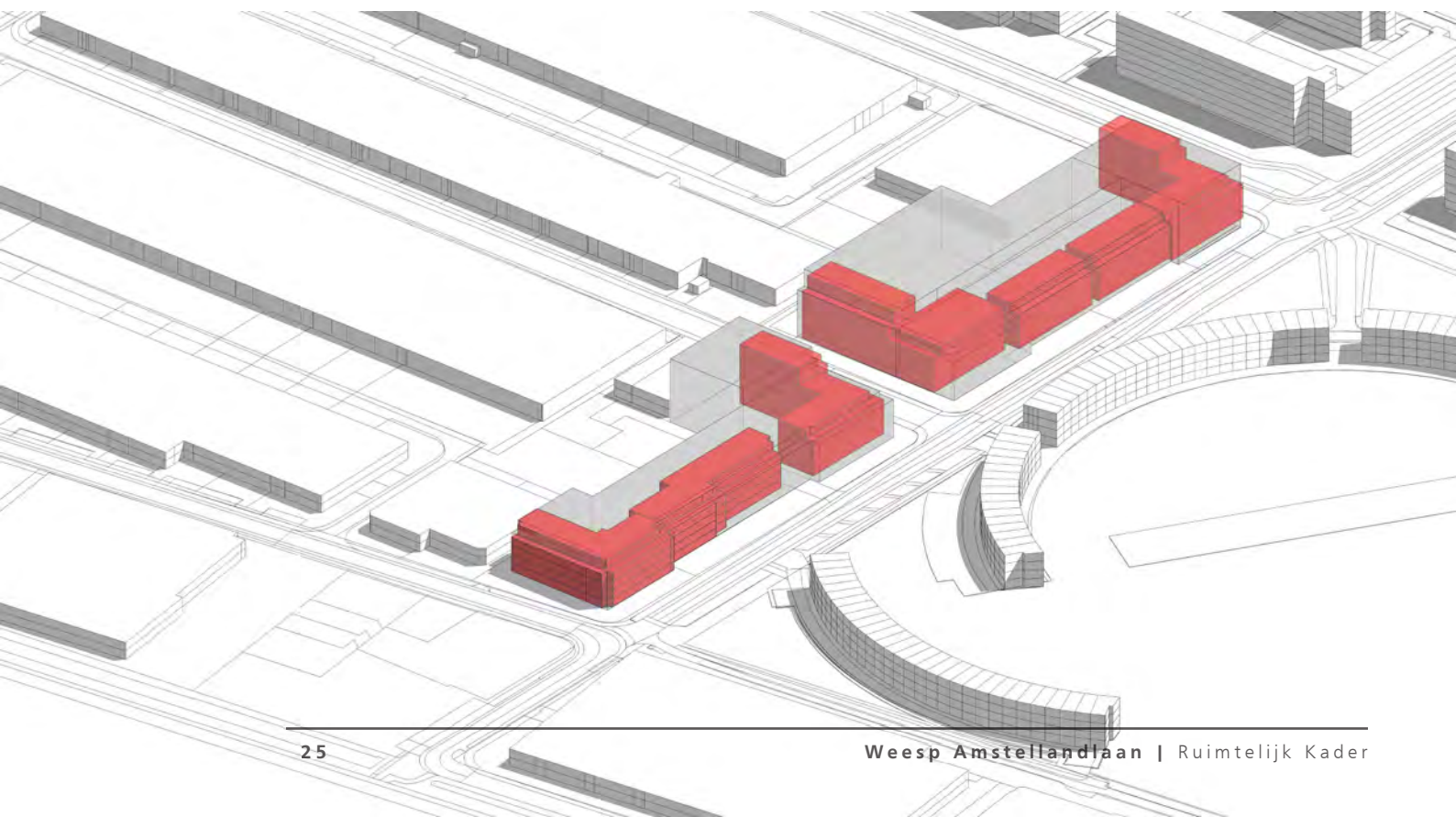
Uitgangspunt is dat de bebouwing eenduidig en harmonieus is, ingetogen wat hoofdvorm en architectuur betreft, en zich aanpast aan de stedenbouwkundige structuur van de stad. Ook is de bebouwing passend bij de schaal van de context, i.e. Aquamarin, de (ver)nieuwbouw op de hoek met de Flevolaan en de overige huidige bebouwing.











Stedenbouwkundige randvoorwaarden:

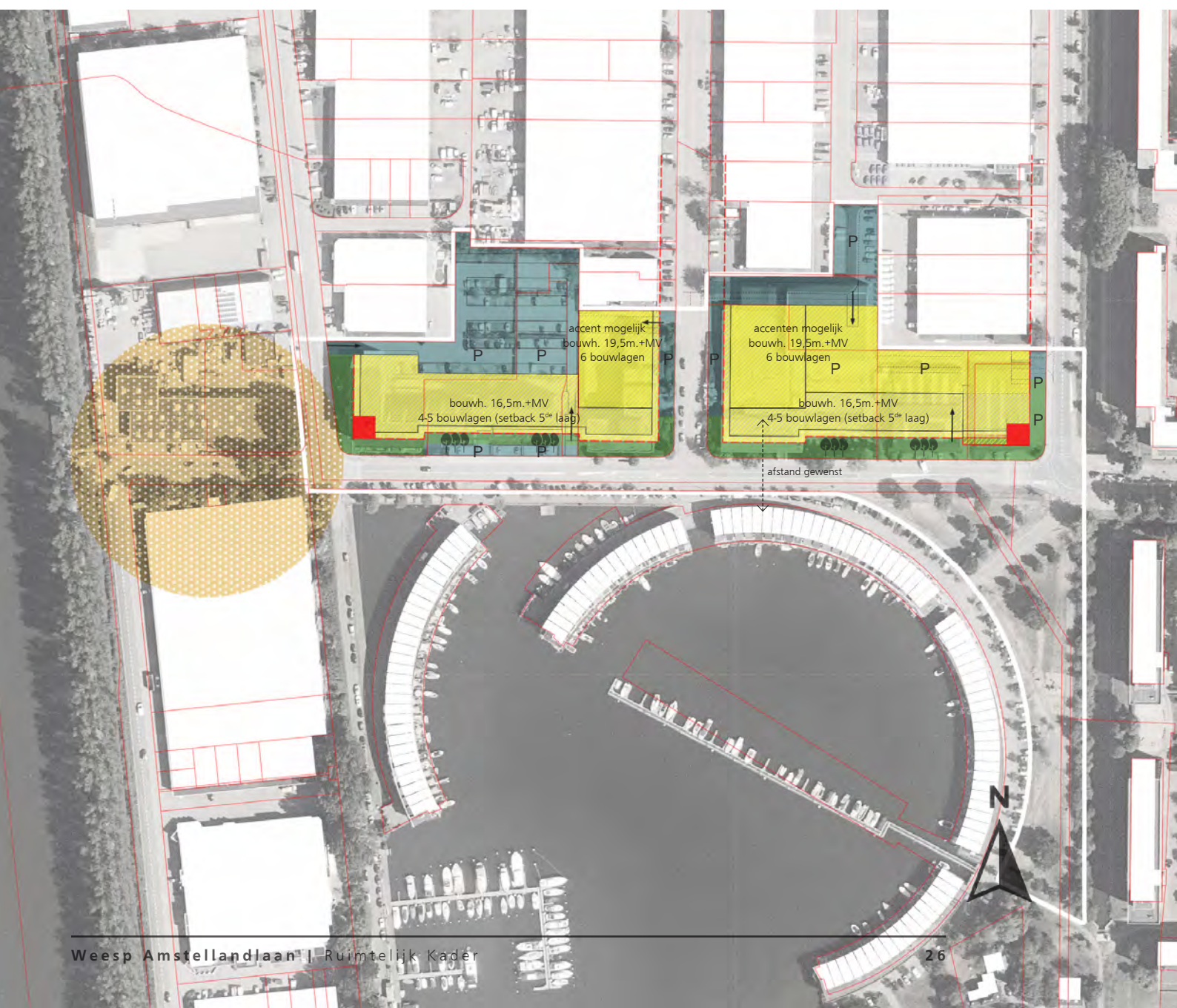
- Een ruimtelijk integrale ontwikkeling van het gebied als geheel. De drie deelgebieden worden afzonderlijk ontwikkeld en beschouwd, maar dienen gezamenlijk als één ruimtelijke eenheid herkenbaar te zijn. Ook dient een initiatiefnemer niet alleen de eigen bebouwing te beschouwen, maar ook breder te kijken en de openbare ruimte mee te nemen in de visievorming
- Woonbebouwing wordt gerealiseerd met een eigen stedenbouwkundige typologie en bebouwingstypologie (in afwijking van de bedrijfsbebouwing), en in een schaal die passend is bij de schaal van de context (i.e. Aquamarin en de (ver)nieuwbouw op de hoek met de Flevolaan)
- Op de begane grond van de bebouwing komen bij voorkeur andere functies dan woonfuncties zoals kleinschalige woon- en buurtgerelateerde functies.
- Geen strakke rooilijn, maar een gevarieerde gevellijn.
- De rooilijn is gedefinieerd als onderdeel van het bouwvlak, bebouwing mag de rooilijn niet overschrijden. Soms ligt de bebouwing verder terug om ruimte te maken naar de bestaande woningen van Aquamarin. Waar een teruggelegen rooilijn is, wordt het voorterrein ingericht met groen en eventueel parkeren.
- Verplichte rooilijn: Op de kaart is aangegeven waar de bebouwing in de rooilijn moet staan: op de hoekpunten die als ankerpunt fungeren voor de nieuwe bebouwingsstrook staat de bebouwing (tweezijdig) in de oorspronkelijke rooilijn.
- De diepte van de bebouwing is vrij
- Iedere woning dient een goede buitenruimte te hebben
- Voor de transformatie van kantoren naar woningen is een bestemmingsplanwijziging nodig. De omgevingsdienst heeft aandachtspunten meegegeven voor onderzoeken die noodzakelijk zijn bij de bestemmingsplanwijziging. Dit betreft milieuonderzoeken voor a) Geluid: invloed rail- en verkeerslawaaï en de invloed van en op omliggende bedrijven op de gevels van de nieuwbouw; b) Externe veiligheid; c) Luchtkwaliteit; d) Bodem; e) Asbest.

Maximale bouwenvelop (grijs) met indicatieve bebouwing (rood)



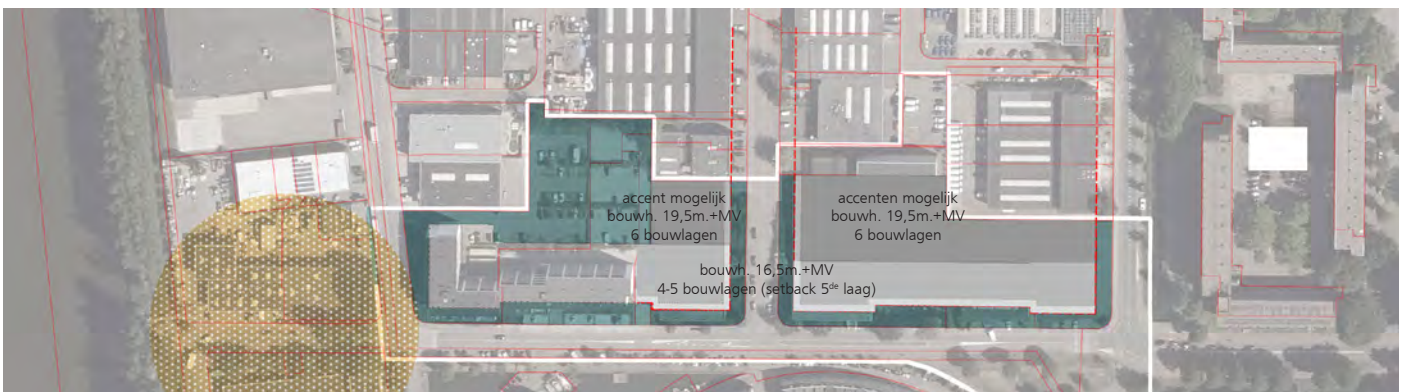
Randvoorwaarden bebouwing

	bouwvlak		encroachment zone (eigen terrein) <i>groen in te richten</i>
	bouwhoek <i>verplichte rooilijn, tweezijdige oriëntatie</i>		sprong in rooilijn gewenst <i>in te richten - groen</i>
	rooilijn <i>uiterste bebouwingslijn (niet te overschrijden)</i>		terrein <i>achter bouwblok - in te richten</i>
P	Parkeren indicatief <i>Parkeren op eigen terrein</i>		toegang tot kavel (indicatief, positie n.t.b.) <i>t.b.v. parkeren achterterrein</i>
	scharnierlocatie - nader te ontwerpen	bouw. 19,5m.+MV 6 bouwlagen maximaal toegestane bouwhoogte	



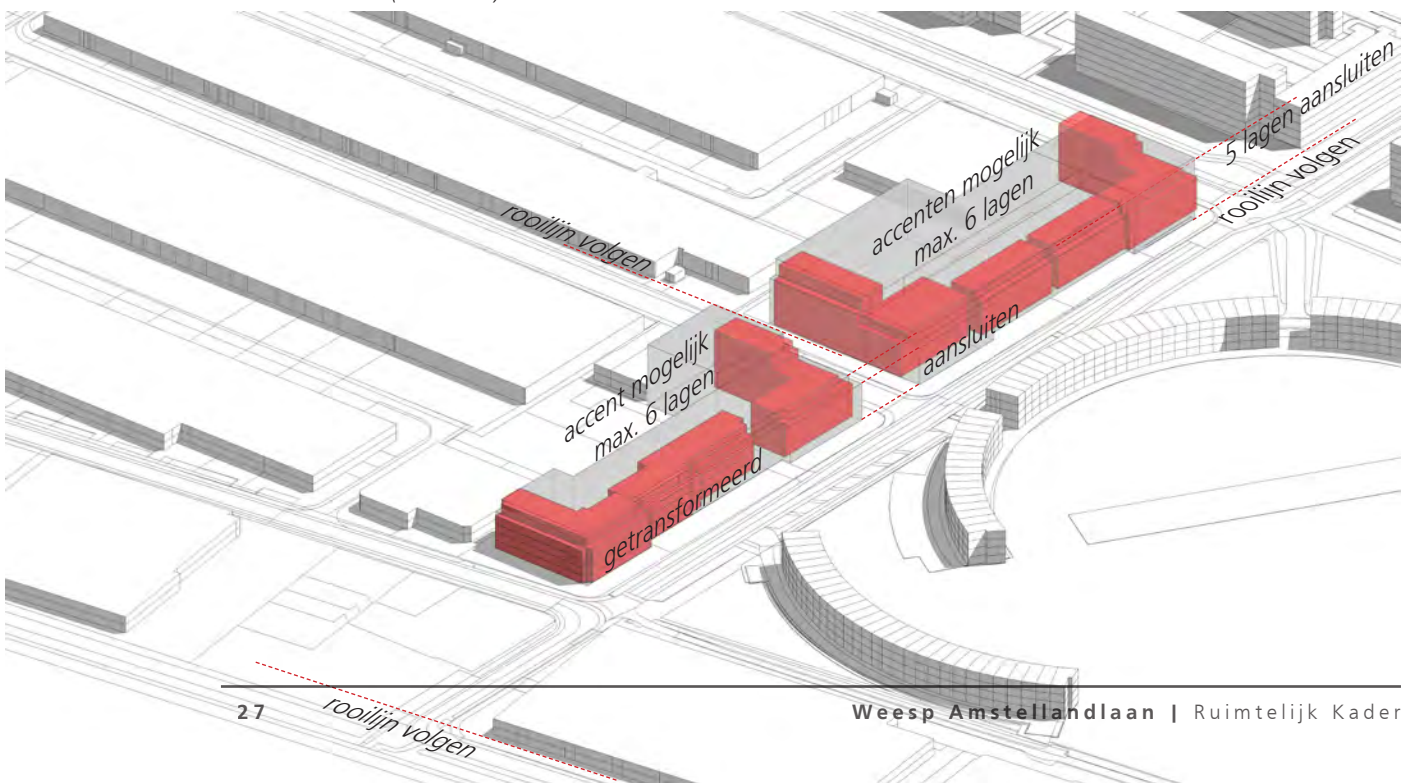
Bouwhoogte

- Rekening houdend met de maximale waarden zoals aangegeven in de volgende 3 bullets. Hierbinnen is variatie in bouwhoogte gewenst.
- Langs de Amstellandlaan aansluiten in bouwhoogte op context: maximaal 4 bouwlagen en daarboven een setback (5de laag). Totale bouwhoogte maximaal 16,5 meter +MV (gemeten vanaf Amstellandlaan)
- Aan de noordzijde van het plangebied: accenten mogelijk van maximaal 6 bouwlagen. Totale bouwhoogte accenten maximaal 19,5 meter +MV (gemeten vanaf achterterrein)
- Halfverdiepte parkeergarage/verhoogde plint wordt aangemoedigd. Deze telt niet mee in het aantal bouwlagen



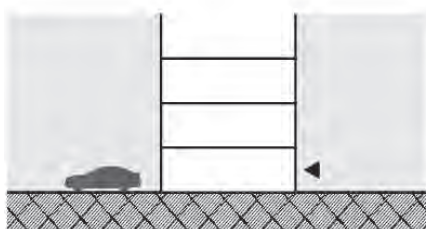
Bouwhoogtes

3D Bouwvolume (maximaal)



Parkeren

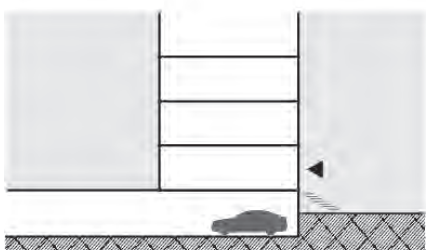
- Parkeren dient volledig op eigen terrein en zoveel als mogelijk uit het zicht gerealiseerd te worden.
- Maak gebruik van het terrein achter de (nieuwe) bebouwing en van het hoogteverschil in het maaiveld om de benodigde parkeerplaatsen zoveel mogelijk uit het zicht te leggen
- Het aantal parkeerplaatsen dient te voldoen aan de parkeernorm van de gemeente, welke wordt afgegeven op basis van de ingeschatte parkeerbehoefte.
- Parkeren halfverdiept of verdiept is wenselijk (niet verplicht)
- Parkeren direct aan de Amstellandlaan of een parkeergarage op begane grond (dichte gevel aan Amstellandlaan) is niet wenselijk
- Fietsparkeren: voor appartementen (met berging) dient 0,75 fietsparkeerplaats per kamer per appartement gerealiseerd te worden, bij voorkeur te realiseren op eigen terrein of in het gebouw (max. 25% van gevellengte)
- Voor bezoekers-fietsparkeren wordt uitgegaan van 1 fietsparkeerplaats per appartement. Deze zijn (deels) op openbaar gebied te realiseren



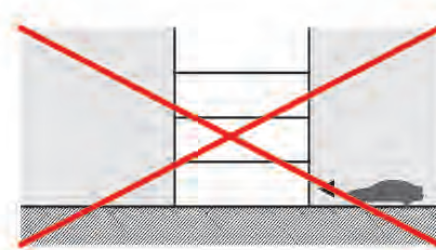
parkeren op achterterrein



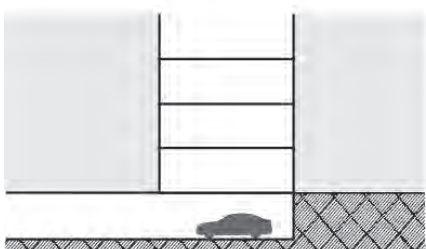
Parkeren gebruikmakend van hoogteverschil



Parkeren Halfverdiept



Parkeren direct aan Amstellandlaan



Parkeergarage op bg

Wenselijke parkeerprincipes

4.4 Architectuur en beeldkwaliteit



Referentiebeelden Architectuur en beeldkwaliteit

getoonde beelden gaan over architectuur, geleding,
kleur- en materiaalgebruik - niet over bouwmassa

4.4 Architectuur en beeldkwaliteit

Niet alleen voor de hoofdvorm en massa, maar ook voor de architectuur van de woongebouwen geldt het uitgangspunt dat deze eenduidig, harmonieus en ingetogen is. De architectuur mag ten opzichte van de omgeving een eigen modern-eigentijdse signatuur hebben, maar voegt zich tegelijk naar de architectuur en de schaal van de context (i.e. Aquamarin en de (ver)nieuwbouw op de hoek met de Flevolaan). De architectuur en uitstraling van de gebouwen is representatief naar de openbare ruimte, en oriënteert zich hierop (geen blinde gevels naar de openbare ruimte of bergingen direct aan de openbare ruimte). De hoofdentree ligt ook aan de openbare ruimte en is duidelijk herkenbaar. De architectuur is ingetogen stoer en heeft een duidelijke geleding, zowel verticaal als horizontaal. Het kleur- en materiaalgebruik gaat uit van natuurlijke materialen in de materiaaleigen kleuren (baksteen, hout, glas) en/of wit keim- of stucwerk.

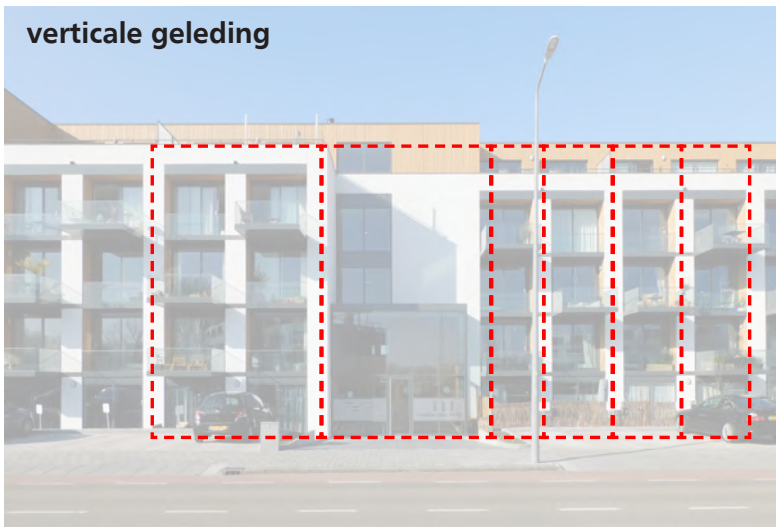
Architectonische randvoorwaarden:

- Eenduidige en ingetogen architectuur
- Architectuursignatuur: modern – eigentijds
- Geleding van het gebouw, verticaal en horizontaal
- Gebouwen zijn representatief naar de openbare ruimte, en oriënteren zich hierop.
- Hoofdentree aan de openbare ruimte, duidelijk herkenbaar. Ook de individuele woningen op de begane grond krijgen een entree aan de Amstellandlaan
- Geen blinde gevels of bergingen direct aan de openbare ruimte toegestaan – een collectieve fietsenstalling is wel toegestaan voor maximaal 25% van de gevellengte
- Kleur- en materiaalgebruik: natuurlijke materialen in de materiaaleigen kleuren (baksteen, hout, glas) en/of wit keim- of stucwerk
- Bijzondere architectuur gewenst op de hoek Amstellandlaan/Hogeweyselaan

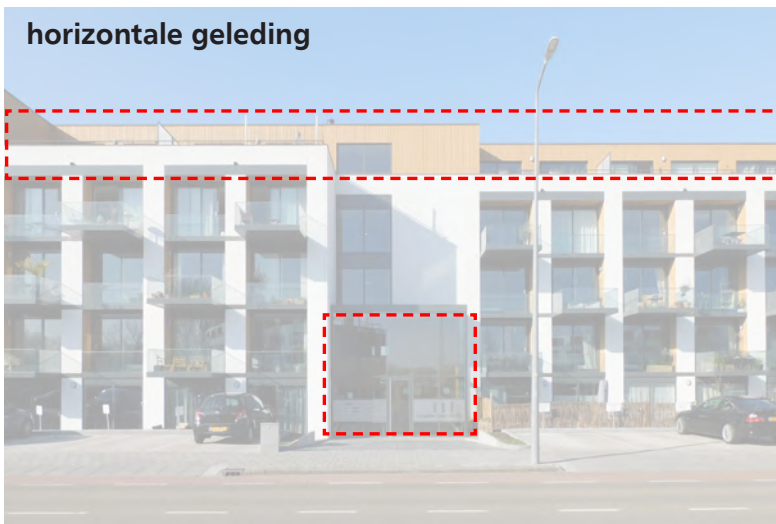
referenties: bestaande projecten



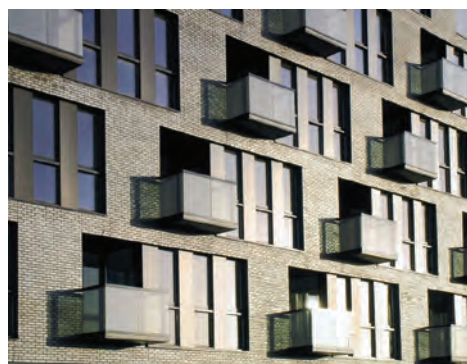
verticale geleding



horizontale geleding



Referentiebeelden Architectuur en beeldkwaliteit



getoonde beelden gaan over architectuur, geleding,
kleur- en materiaalgebruik - niet over bouwmassa

4.5 Scharnierpunt

Gebied 1, aan het Amsterdam-Rijnkanaal, is een bijzondere locatie die vraagt om een bijzondere uitwerking, wat tot uitdrukking kan komen in het programma, de bouwhoogte en de beeldkwaliteit.

Zoals in 1.1 aangegeven krijgt het Scharnierpunt zijn uitwerking in een apart en specifiek stedenbouwkundig plan. In dit ruimtelijk kader is dit gebied opgenomen vanwege de integraliteit van het gebied en om een aanzet te geven voor een ruimtelijke inpassing rond het Scharnierpunt. De aanzet in dit document is de start voor het opstellen een thematische ruimtelijk document voor het gebied 'Scharnierpunt' met daarin effecten en (on)mogelijkheden voor voorzieningen.

4.6 Duurzaamheid

In alle gevallen dient de ontwikkeling te voldoen aan de uitgangspunten van de Nota Duurzaam Weesp (september 2016) en aan de gestelde voorwaarden uit het Bouwregelgeving.

In de Nota van Duurzaamheid worden speerpunten benoemd en ambities uitgesproken om betere en bewustere keuzes te maken. Dit doen we door invulling te geven aan de thema's mobiliteit, energieopwekking, bouwen, leefomgeving en grondstoffenbeheer. Bij duurzame ontwikkeling is sprake van een ideaal evenwicht tussen ecologische, economische en sociale belangen. Alle ontwikkelingen die op technologisch, economisch, ecologisch, politiek of sociaal vlak bijdragen aan een gezonde aarde met welvarende bewoners en goed functionerende ecosystemen zijn duurzaam. Op het gebied van wonen ligt de ambitie op het duurzaam en energieneutraal bouwen van nieuwbouwwoningen. De gemeente is hier vooral de verbindende partij en biedt waar mogelijk ondersteuning.

Nieuwe ontwikkelingen vragen voorts om een inrichting vanuit een toekomstgerichte visie op bijvoorbeeld fietsparkeren en leenauto's als onderdeel van toekomstgerichte mobiliteitsconcepten. Er dienen voldoende laadpalen te komen: elektrificeren van mobiliteit zal een belangrijke vlucht nemen en bij de ontwikkeling dienen voldoende voorzieningen en maatregelen genomen zijn dit te faciliteren.

Verder dienen er maatregelen genomen te worden voor klimaatadaptatie (o.a. opvang piekbuien en tegengaan hittestress) en natuurinclusief bouwen. Een groene inrichting van de terreinen en de openbare ruimte kan hieraan bijdragen, en zorgt tevens voor een prettige woon- en verblijfsomgeving.

5. Openbare ruimte

5.1 Algemeen

De functie wijzigt van een gebied dat voornamelijk bedrijfsterrein is naar een woonfunctie ten noorden van de Amstellandlaan. Hiermee verandert ook de verkeerskundige functie van de Amstellandlaan. Er liggen kansen voor een herinrichting van de openbare ruimte, opdat deze beter past bij de nieuwe woonfunctie. Het doel is dat de Amstellandlaan een belangrijk voetgangers- en fietsersgebied wordt. Daartoe dient bij herontwikkeling integraal gekeken te worden naar niet alleen de bebouwing, maar ook naar de omliggende openbare ruimte. Bij herontwikkeling wordt dus ook de openbare ruimte meegenomen.

5.1 Verkeersstructuur

In het "Categoriseringsplan wegen" (uit 2000) staat de Amstellandlaan aangegeven als potentiële gebiedsontsluitingsweg (50km/uur). De wijziging van de functies rondom de Amstellandlaan vragen echter om een andere categorisering en daarmee inrichting van dit wegvak. De huidige verkeersstructuur is namelijk niet berekend op toename in verkeersbewegingen door nieuwbouw van woningen in het plangebied. Met andere woorden: er is onvoldoende ruimte om de Amstellandlaan veilig in te richten als erftoegangsweg en gebiedsontsluitingsweg tegelijk.

De gemeente zal in dat kader bestuderen of de huidige infrastructuur aangepast kan worden naar een verblijfsgebied. Dit betekent dat de wegen als erftoegangswegen worden ingericht met een maximumsnelheid van 30 km/u. Een aanpassing van de inrichting van de Amstellandlaan tot 30 km/u-gebied zorgt op deze wijze voor voldoende veiligheid en doorstroming.

Door de Keurstraat te verbinden met de Pampuslaan, kan het verkeer van het bedrijfsterrein gescheiden worden van het verblijfsgebied van de Amstellandlaan. De verkeerskundige knip tussen Pampuslaan en Amstellandlaan kan groen en autovrij ingericht worden, en draagt zo bij aan de verblijfskwaliteit.

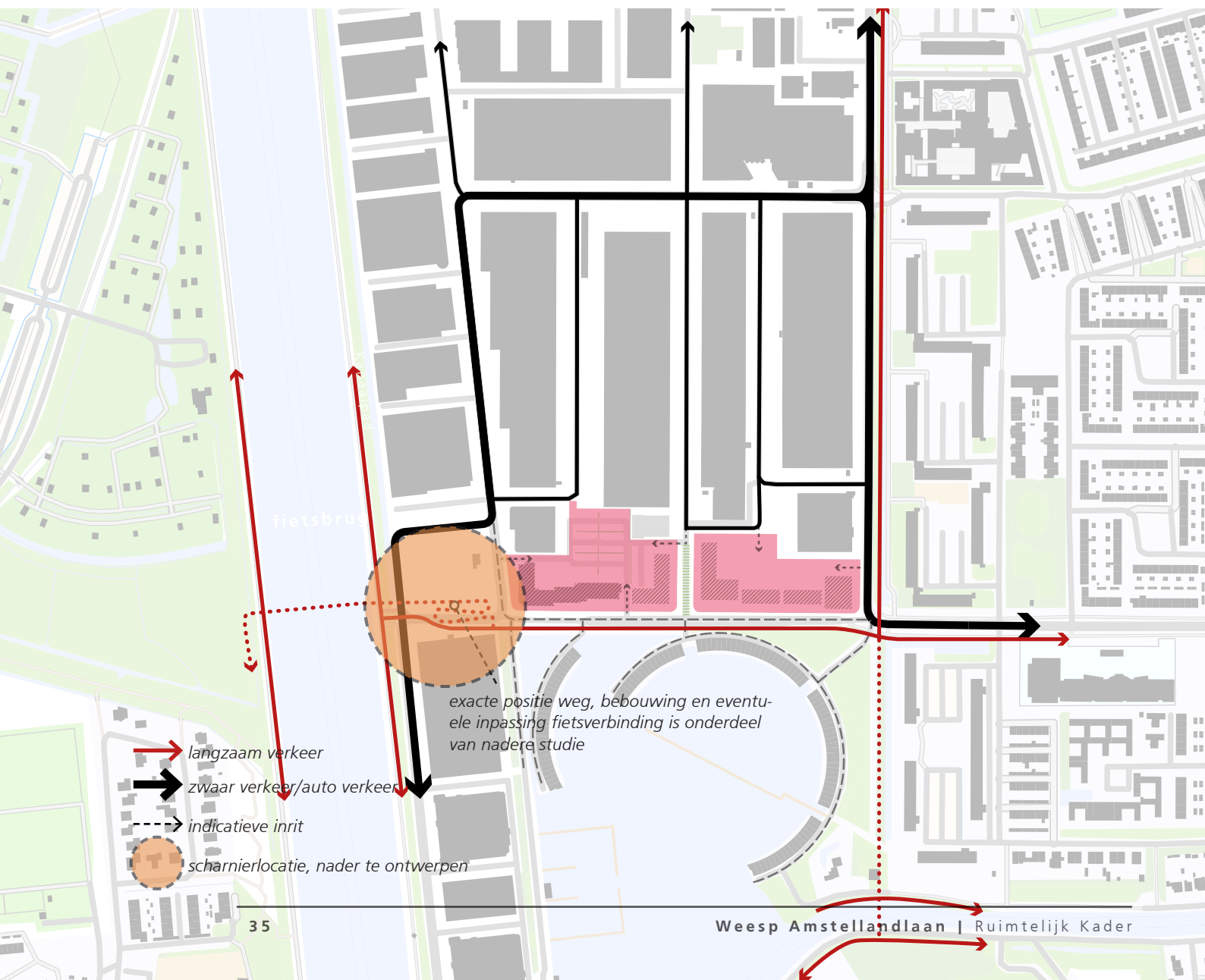
In het westelijk plangebied kan de ruimte gevonden worden om de bajonet Rijnkade/Amstellandlaan/Flevolaan te verleggen en op een andere wijze de Rijnkade en de Flevolaan te verbinden. Dit draagt bij aan de verkeersdoorstroming, de verkeersveiligheid en creëert de ruimte om de aanlanding van een eventuele fietsbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal in te passen. De positionering/inpassing van de weg in relatie tot de nieuwe bebouwing op het scharnierpunt vergt in een later stadium nadere uitwerking.

Door deze wijzigingen in de verkeersstructuur ontstaat de ruimte om een vrijliggend fietspad parallel aan de Amstellandlaan te realiseren tussen de Hogeweyselaan en het Kanaalpad aan het Amsterdam-Rijnkanaal. En zoals hierboven vermeldt: In het ruimtegebruik wordt rekening gehouden met de aanlanding van een eventuele fietsbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal.

De nieuwe beoogde verkeersstructuur gaat uit van:

- het verkeersluw maken van de Amstellandlaan
- het creëren van een knip tussen Pampuslaan en Amstellandlaan (autovrij inrichten)
- het verleggen van de bajonet Rijnkade/Amstellandlaan/Flevolaan
- het doortrekken van de hoofd fietsroute tot aan (of over) het Amsterdam-Rijnkanaal

Beoogde verkeersstructuur



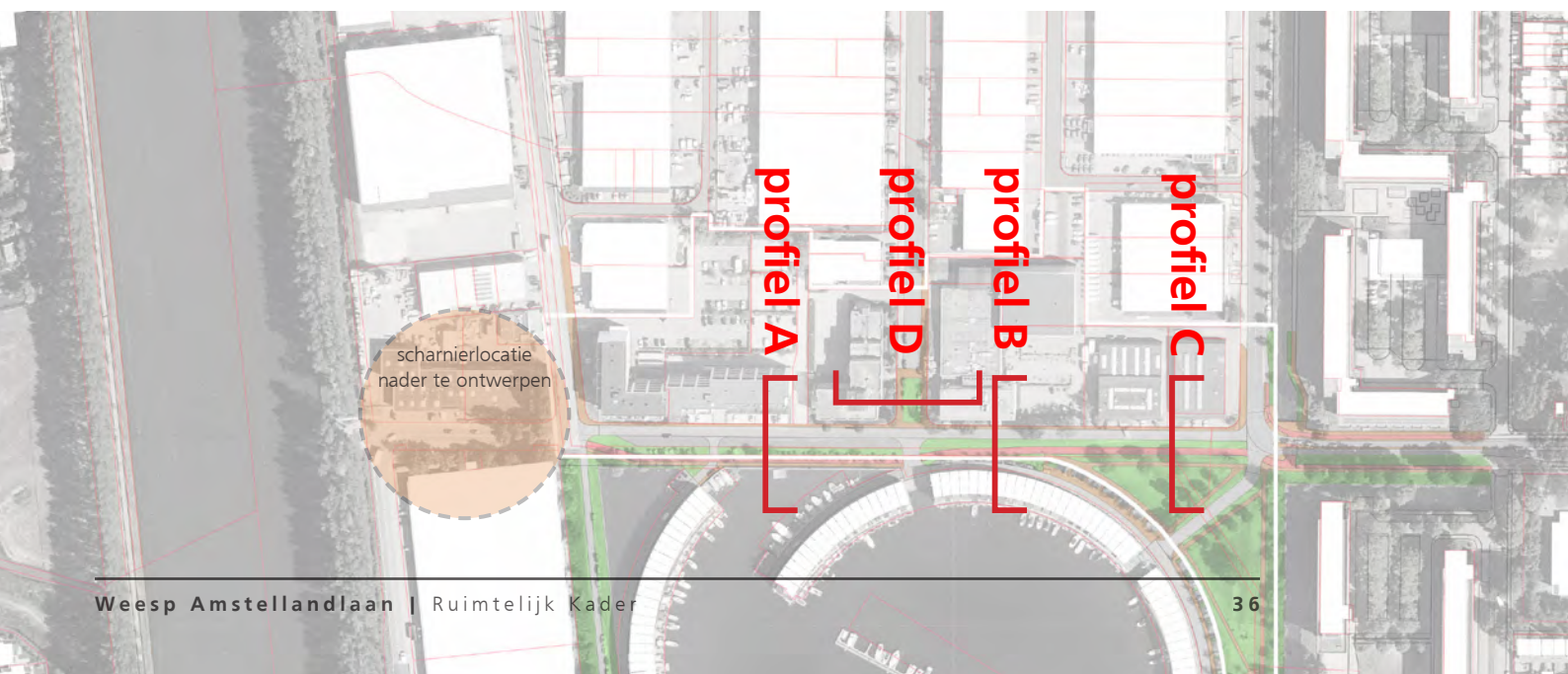
5.2 Groene inrichting

Een functiewijziging betekent niet alleen een verandering in de verkeersstructuur, maar biedt ook de kans voor een herinrichting van de openbare ruimte, met meer groen en een veilige fietsroute, opdat deze beter past bij de nieuwe woonfunctie. De openbare ruimte in het algemeen, en het groen in het bijzonder, zorgt voor de ruimtelijke verbinding tussen de verschillende bouwlocaties en de bestaande functies en voorzieningen in de omgeving. Het uitgangspunt is een groene, verkeersluwe en veilige leefomgeving voor de woningen aan de Amstellandlaan. Hierbij wordt ook het gemeentelijk groen op de kop van Aquamarin betrokken. Voor de herinrichting van het openbaar gebied wordt van het volgende uitgegaan:

- inrichten als erftoegangsweg, 30km/u
- versmallen rijbanen en verwijderen middengeleider ter hoogte van Pampuslaan
- aanleggen vrijliggend fietspad
- behoud parallelweg Aquamarin, behoud openbare parkeerplaatsen Aquamarin
- het toevoegen van groenstroken en bomen in het profiel van de Amstellandlaan
- een groene inrichting, gericht op verblijven, op de locatie van de knip tussen Pampuslaan en Amstellandlaan
- een herinrichting van het gemeentelijk groen op de kop van Aquamarin
- er dient rekening te worden gehouden met ruimte voor maatregelen om de commerciële voorzieningen in de plint bereikbaar te maken en te houden om de levendigheid van de plint te waarborgen

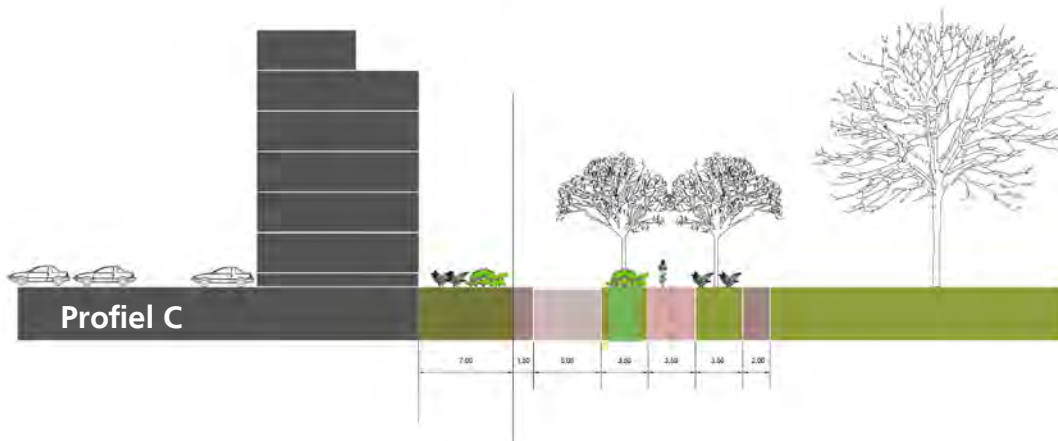
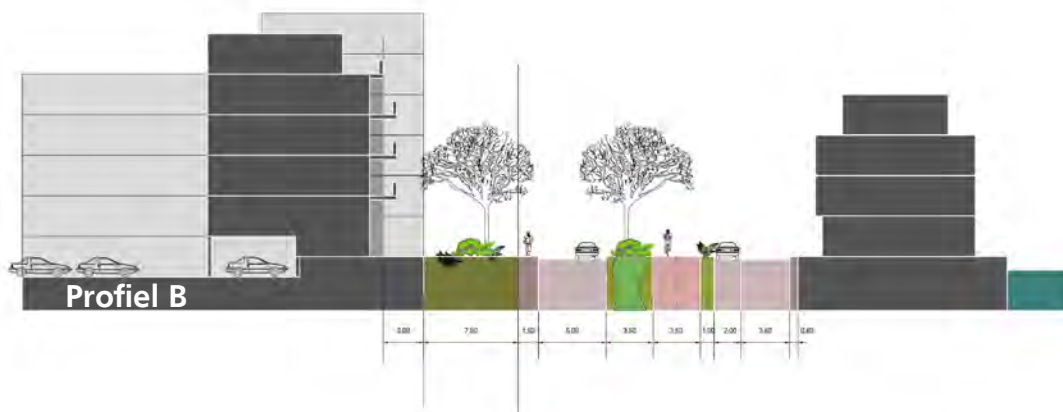
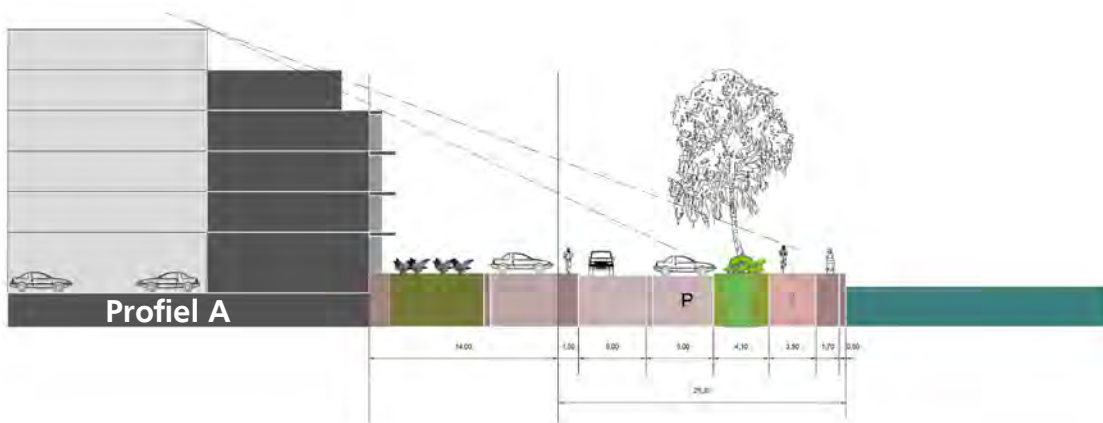
Een en ander wordt inzichtelijk gemaakt in de profielen.

Bij de inrichting van de eigen te transformeren kavels wordt ervan uitgegaan dat de initiatiefnemers aansluiten bij de groene inrichting van het openbaar gebied, en ook op het eigen terrein direct aan de Amstellandlaan zoveel als mogelijk groen, beplanting en bomen toevoegen. Het definitief ontwerp voor de openbare ruimte wordt gemaakt door de gemeente en afgestemd met de initiatiefnemers. Functies die in het gebied nodig zijn, zoals speelplekken en parkeervoorzieningen, worden opgenomen in het ontwerp en zijn gebaseerd op het vigerend beleid en bijbehorende normen. Wanneer transformatie van de locaties aan de Amstellandlaan plaatsvindt, worden anterieure overeenkomsten gesloten tussen gemeente en initiatiefnemers.

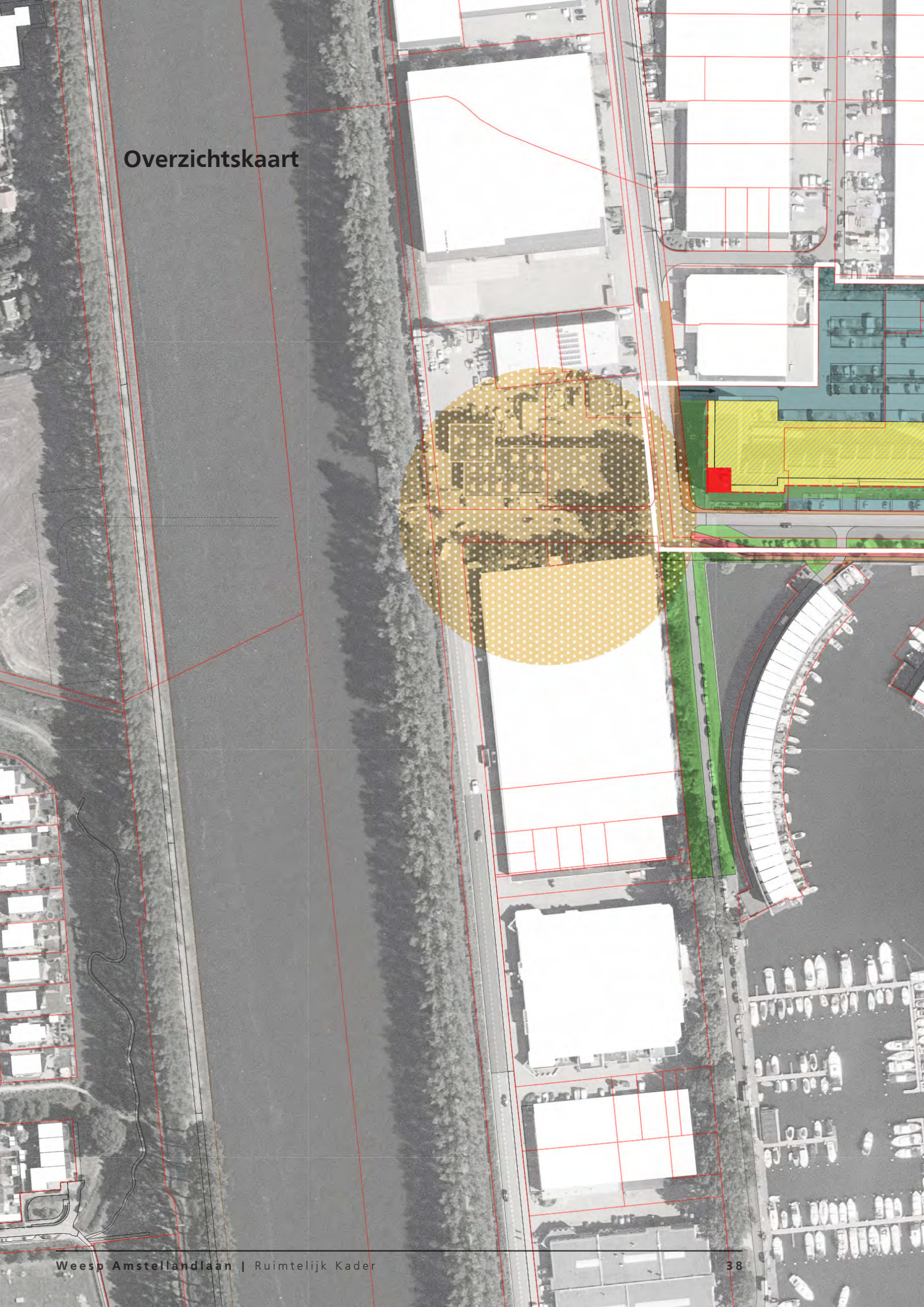


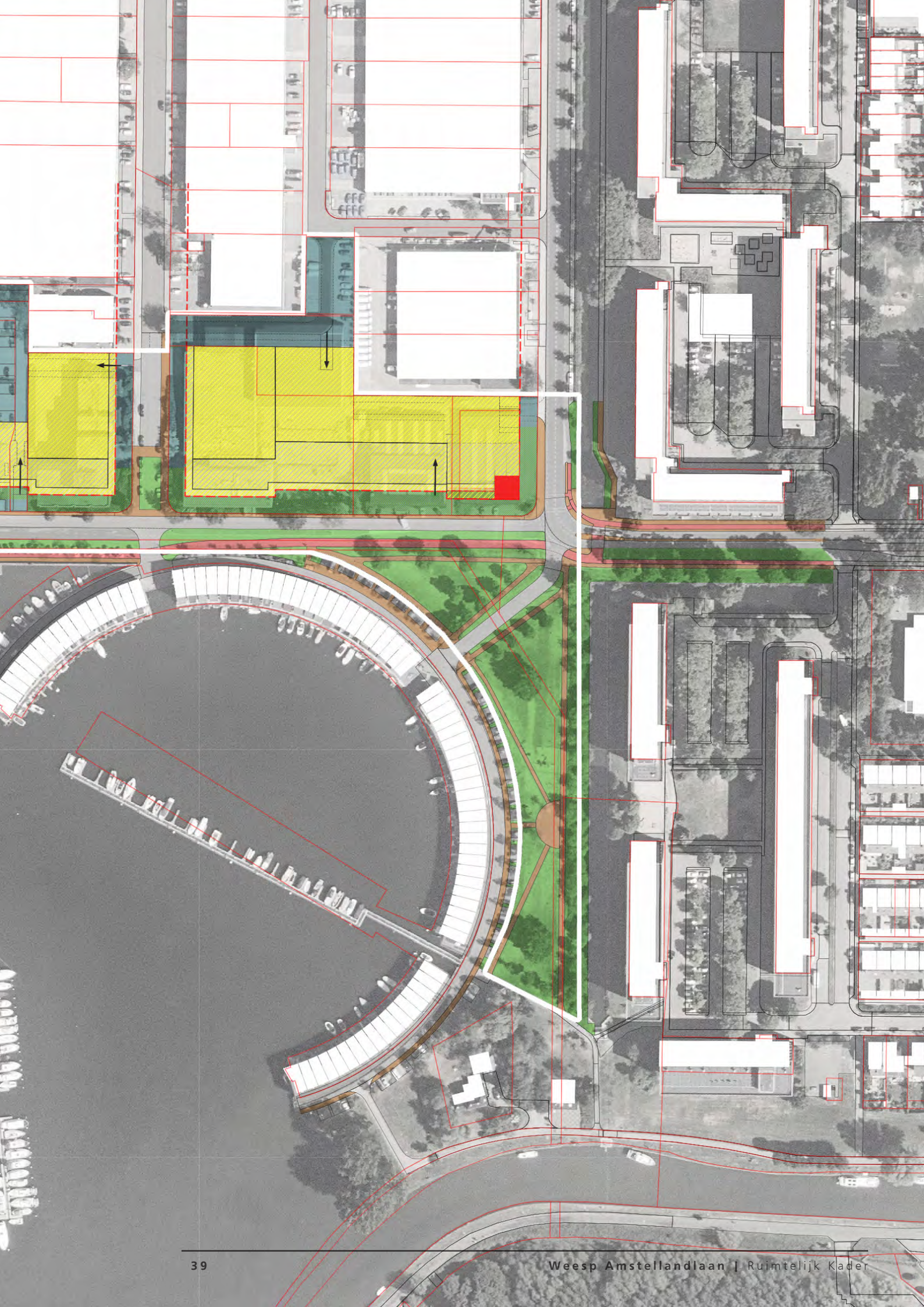
Profielen nieuwe situatie

Dit zijn principeprofielen. Deze profielen worden nader uitgewerkt conform uitgangspunten CROW-ASV



Overzichtskaart







Gemeente Weesp

atelier
DUTCH

Architectuur
Stedenbouw
Landschap

De Steiger 24 | 1351 AB Almere

Postbus 1181 | 1300 BD Almere

T 036 - 533 34 24 | info@atelierdutch.nl

www.atelierdutch.nl | www.facebook.com/atelierdutch

9 februari 2022

S-WEE-2021007

Rob van der Velden
Sander Maurits
Kelly Heere