

Stedenbouwkundig Uitgangspunten voor nieuwbouw Arent Krijtsstraat 1



gemeente Diemen
13 februari 2018

H1. Inleiding

Aanleiding van deze studie

Het al jaren leegstaande kantoorgebouw op de locatie Arent Krijtsstraat 1 is grotendeels gesloopt om plaats te maken voor een herontwikkeling met woningbouw. Projectontwikkelaar AM is juridisch eigenaar van de gronden. AM heeft op 5 april 2017 een aanvraag omgevingsvergunning voor het afwijken van het geldende bestemmingsplan ingediend voor het realiseren van een woongebouw van 66 woningen. Het ontwerpbesluit afwijken bestemmingsplan en ontwerpbesluit hogere grenswaarden hebben gecoördineerd ter inzage gelegen. Hiertegen zijn 33 zienswijzen ingediend. Bij de behandeling van de vereiste verklaring van geen bedenkingen in de informatieve raad van 14 september 2017 is gebleken dat er in de raad grote twijfels waren over de beoogde hoogte van het hoogbouwdeel (11 bouwlagen). Naar aanleiding hiervan heeft AM na bestuurlijk overleg met de gemeente het college verzocht de besluitvorming over de lopende vergunningaanvraag aan te houden, zodat AM zich kon herbezinnen over de bouwhoogte van het bouwplan. Dit heeft ertoe geleid dat de verklaring van geen bedenkingen in de raad niet in stemming is gebracht. Tijdens de inhoudelijke bespreking van het bouwplan in de raad bleek dat de ambitie om op deze plek een hoogbouwplan te realiseren met een volume van 11 bouwlagen dat dienst doet als oriëntatiepunt op een hoger schaalniveau (goed waarneembaar vanaf de ringweg en de trekvaart), niet werd omarmd.

Bij collegebesluit van 24 oktober 2017 (besproken in de informatieve raadsvergadering van 16 november 2017) is gekozen is om te starten met een nieuw, haalbaar bouwplan, waarbij vooraf enkele duidelijke kaders zijn opgesteld voor de herontwikkeling:

- a. Structuurvisie: Poort westkant; ruimtelijke en functionele opwaardering entreegebied; poortwerking door (hoogte)accent.
- b. Verdichting van stedelijk gebied. Optimaal gebruik maken van de schaarse ruimte.
- c. Parkeren: parkeernorm voor bewoners van minimaal 0,45 parkeerplaats per woning; geen parkeerontheffingen voor bewoners voor openbare parkeerplaatsen = Parkeren Op Eigen Terrein (POET).
- d. Financieel realiseerbaar plan, wat neerkomt op 51 woningen van gemiddeld 72m² GBO.
- e. De esthetische kwaliteit van het bouwplan dient minimaal gelijkwaardig te zijn als het bouwplan, waarvoor op 5 april 2017 vergunning is aangevraagd.

De aangepaste parkeernorm betekent dat er geen halfverdiepte parkeergarage nodig is en dat de bouwmassa daardoor kleiner wordt. Doordat een goedkopere parkeeroplossing kan worden gerealiseerd, is een geringer aantal woningen noodzakelijk voor het creëren van een financieel realiseerbaar plan.

Nieuwe Stedenbouwkundige uitgangspunten

Voor de herontwikkeling zijn door de gemeente nieuwe stedenbouwkundige uitgangspunten opgesteld, waarbij zo dicht mogelijk is aangesloten bij de ‘Stedenbouwkundige onderbouwing nieuwbouw Arent Krijtsstraat’ van 16 augustus 2017. Op onderstaande punten zijn, mede vanwege de zienswijzen tegen het vorige bouwplan, aanpassingen doorgevoerd op dit document:

1. De eerder gestelde ambitie om op deze locatie op het hogere schaalniveau van geheel Diemen en de Metropoolregio Amsterdam een hoogbouw volume te realiseren is losgelaten.
2. De footprint van de nieuwbouw is groter dan het oude kantoorgebouw en de rooilijnen van het vorige bouwplan zijn aangepast. Dit komt voort uit de gedachte dat de nieuwbouw, nog nadrukkelijker dan in het vorige plan, aansluiting moet zoeken met de aangrenzende straatruimten. Doel is om de rooilijnen van de aangrenzende straten zoveel mogelijk te volgen, zodat weer een logisch geheel ontstaat.

Voor de ontwikkeling van de locatie Hoek Arent Krijtsstraat – Hartveldseweg is er alles aan gelegen om een passende nieuwbouw te realiseren die recht doet aan de plek. Met name gezien de ligging direct bij de entree van Diemen, aan de her in te richten Oost-west as (Hartveldseweg / Muiderstraatweg) en op het kruispunt van Diemen Centrum en Diemen Zuid. Basis vormt een oplossing waarbij de hoek Hartveldseweg - Arent Krijtsstraat wordt gemarkeerd, maar waarbij ten opzichte van eerdere uitgangspunten, nadrukkelijker is gekozen voor aansluiting op de heersende bouwhoogte, rooilijnen en bouwstijl van de aangrenzende woonbuurten.

Doelstelling

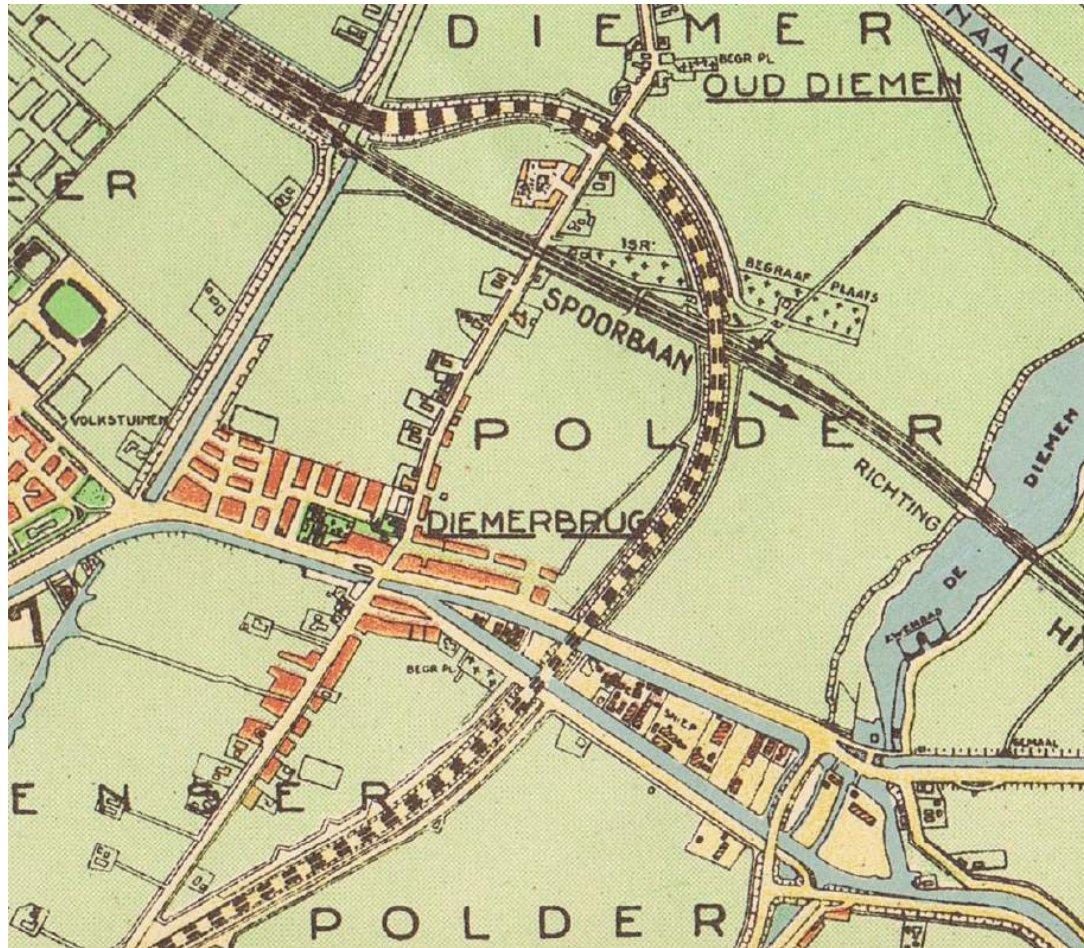
In deze stedenbouwkundige uitgangspunten wordt bepaald hoe een nieuwe invulling voldoet aan een passende positionering, bouwmassa en bouwhoogte voor de locatie Arent Krijtsstraat 1. Deze locatie wordt in zijn ruimtelijke context beschreven. Daarbij wordt gekeken naar de prominente ligging van het kavel in Diemen, de mogelijke opbouw in volume en bouwhoogtes, een optimalisering van de woningdichtheid (nabijheid OV-halte), een logische footprint binnen de structuur van de openbare ruimte en ten slotte naar een aantrekkelijke relatie tussen bebouwing en de aangrenzende openbare ruimte.

Binnen deze Stedenbouwkundige uitgangspunten zijn meerdere oplossingsmodellen mogelijk voor het positioneren van de benodigde bouwmassa c.q. aantal noodzakelijke woningen.

De Stedenbouwkundige uitgangspunten betreffen hoofdlijnen, zodat er vrijheidsgraden zijn voor ontwikkelaar en architect voor het maken van een goed (en financieel realiseerbaar) gebouwontwerp en eventueel varianten.

H2. Historie

Omstreek 1900 was Diemen nog een landelijk dorp met als kern Diemerbrug. Naarmate er door de industrialisering en gunstige ligging meer bedrijven en mensen naar Diemen kwamen, ontstond er een sterke behoefte aan nieuwe woningen. Tot dan toe was er voornamelijk kavelgewijs gebouwd. De bebouwing bestond in wezen uit lintbebouwing langs de Ouddiemerlaan en de Hartveldseweg - Muiderstraatweg. Oude gebouwen van voor 1900 treffen we dan ook voornamelijk langs deze straten aan. Centrum West, toen ook wel 'De nieuwe buurt' genaamd, is één van de eerste 'planmatige' uitbreidingen van Diemen. Het plan bestond uit een reeks van straten die haaks gepositioneerd stonden op de Hartveldseweg (parallel aan de Ringvaart van Watergraafsmeer en de Ouddiemerlaan). De Hartveldseweg, lang de route naar Amsterdam langs de trekvaart, was vanaf 1920 langzaam omgetoverd tot winkelstraat. De Arent Krijtsstraat werd daar als winkelstraat aan toegevoegd. De nieuwe buurt is in 3 fases gebouwd, het eerste deel tot aan de Raadhuisstraat werd in de jaren 30 gebouwd, 'overwegend' in Amsterdamse schoolstijl, en in de 2e wereldoorlog weer deels gesloopt. Er werd in 1943 een geschutskoepel geplaatst aan het begin van de Hartveldseweg. Enige tijd later kreeg de burgemeester Geer van Oudegein een onaangenaam bericht van de Raumungskommissar uit Den Haag: alle woningen winkels en bedrijven tussen de Jan Bertsstraat en Diemerkade moesten worden afgebroken vanwege het schootsveld. De mensen uit de woningen werden gehuisvest in huizen van gedeporteerde joden uit Amsterdam. Alleen de bebouwing tussen J. Bertsstraat en de Schoolstraat stamt nog uit die tijd. Het gesloopte deel werd in de jaren 50 opnieuw opgebouwd, nu in Delftse School stijl.

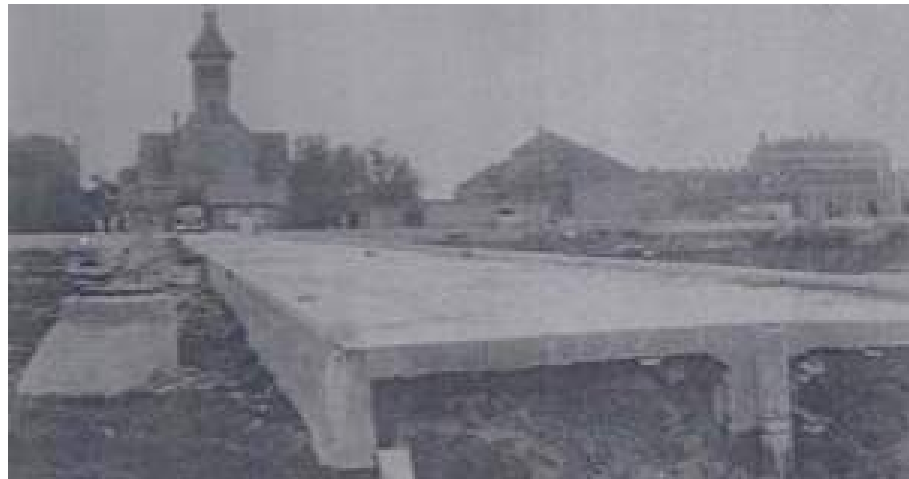


Plan voor de Nieuwe buurt

Een bijzonder aspect bij de aanleg van de Nieuwe buurt was de voor die tijd revolutionaire onderheide wegen. De gemeentearchitect Jan de Boer bedacht begin jaren '30 een geheel nieuwe funderingsmethode voor wegen op een slappe ondergrond. In samenwerking met de plaatselijke aannemer Van Hes maakte hij een plan, waarbij het wegdek, bestaande uit gewapend beton, zou rusten op heipalen die doorliepen tot op de eerste zandlaag. De J. van Soesdijkstraat aan de noordzijde van het kavel heeft nog zo'n onderheide constructie. De onderheide constructie in de Arent Krijtsstraat is begin 2000 vervangen voor een evenwichtsconstructie van piepschuim.



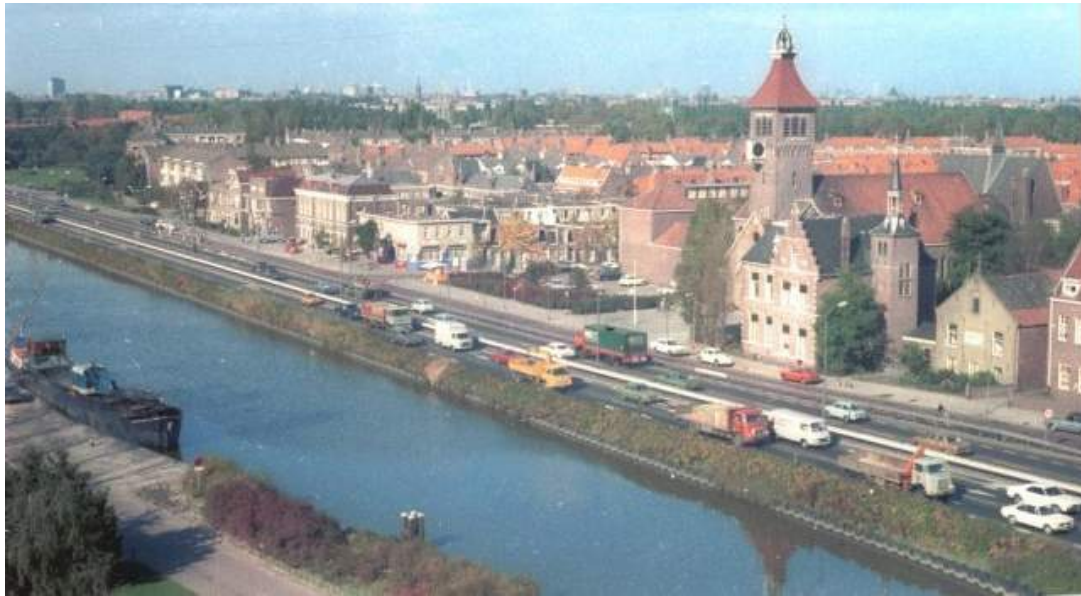
Beeld na sloop in Tweede Wereldoorlog



Onderheide constructie

Na de 2e Wereldoorlog transformeert de Hartveldseweg - Muiderstraatweg zich van een uitvalsweg met prominente statige panden, naar achtereenvolgens een Rijksweg en een snelweg die dwars door de gemeente loopt. De ontwikkeling tot snelweg betekent in de praktijk dat de route een harde grens vormt die het dorp in tweeën splitst. De relatie met het water verdwijnt naar de achtergrond. Er worden panden toegevoegd aan het oude lint die eerder sober en goedkoop aandoen dan voornaam, zoals de vooroorlogse bebouwing dat was. Eind jaren '80 worden de snelwegen rond Amsterdam aangelegd. Dit betekent dat de Muiderstraatweg / Hartveldseweg niet langer de verkeersader vormt tussen Amsterdam en Utrecht / Almere. In ruimtelijke zin betekent dit een belangrijke verbetering voor de leefbaarheid van Diemen Centrum.

De locatie waar voorheen het kantoorgebouw van de Arent Krijtsstraat 1 stond, werd pas later in de jaren '70 bebouwd. Opvallend daarbij is de relatief 'willekeurige' aansluiting van de bebouwing met de omgeving, zoals we dat wel vaker zien bij jaren '70 en '80 bebouwing. De bebouwing keert zich eerder af van de straat, dan dat het er een functionele relatie mee aan gaat. Hierdoor ontstaat een harde breuk met de omliggende woonbuurt en worden de straten eigenlijk niet goed afgemaakt. Zo mist de Arent Krijtsstraat een goede aanhechting op de Hartveldseweg. Het belang van de Arent Krijtsstraat als toegangsweg naar het centrum van Diemen is moeilijk afleesbaar in de stedenbouwkundige opbouw door het ontbreken van flankerende bebouwing en geprononceerde bebouwing op de hoek. Bekijken we het originele stedenbouwkundig plan van voordat de buurt afgebroken werd in de oorlog, dan zien we een heldere verkaveling met straten geflankeerd door bebouwing. Dit maakt dat de toegangswegen helder gemarkeerd zijn tot op de hoeken van de Hartveldseweg, zoals dat verderop in Centrum West ook nog het geval is.



De snelweg door Diemen

Toen het kantoorgebouw van Arent Krijtsstraat 1 gebouwd werd, vormde de locatie een deel van de bebouwing aan de doorlopende snelweg dwars door Diemen. In de loop van de tijd is deze context sterk veranderd. De locatie ligt nu ook weer bij een snelweg, maar die ligt nu in noord-zuid richting en wat verder weg. De locatie is met de aanleg van de A10 veel nadrukkelijker een entree van Diemen geworden. Voor Diemen als geheel, komende vanaf de A10 of vanuit de Watergraafsmeer (onderdoorgang). Maar ook voor Diemen Centrum (gewenste route via de Arent Krijtsstraat) of Diemen Zuid (kruispunt met brug).

Vertaling historie in stedenbouwkundige uitgangspunten

Wat betekent dat voor een eventuele nieuwe invulling van het kavel in stedenbouwkundig opzicht? Hoe moet worden aangesloten op het niveau van de buurt en de actuele dorpskarakteristieken? Of op de aanstaande herinrichting van de Hartveldseweg / Muiderstraatweg als centrale boulevard van Diemen? En op welke wijze moet worden omgegaan met het actuele gegeven dat de plek onderdeel uitmaakt van de entree van Diemen? Al deze aanleidingen moeten leiden tot een vernieuwd, logisch en afleesbaar geheel. Het eenvoudigweg kopiëren van het oude stedenbouwkundige plan met overeenkomstige bouwhoogtes, of het plan uit de jaren '70 als uitgangspunt nemen, ligt niet voor de hand. De positie van het kavel is een geheel andere geworden.

De hoek Arent Krijtsstraat is in de loop van de tijd belangrijker geworden door de bouw en ontwikkeling vanaf de jaren '60 van het winkelcentrum Diemen Centrum. Het vormt een belangrijke toegangsweg naar het centrum. In de ontsluitingsopzet van Diemen Centrum is de ontsluitingslus Arent Krijt – Wilhelminaplantsoen - Pr. Beatrixlaan – Pr. Bernhardlaan steeds belangrijker geworden om de aangrenzende woonstraten en vooral de historische Oud-Diemerlaan te ontlasten. De centrale functie van deze straat, waar overigens ook ander niet-woonprogramma aan voorkomt (winkels, horeca, kantoren), moet voelbaar gemaakt worden vanaf de entree.

Op het niveau van de Metropoolregio heeft de locatie ook een andere positie ingenomen. Zo is Diemen steeds centraler komen te liggen en omsloten geraakt door Amsterdam. Waar deze locatie zich voorheen bevond in het buitengebied van de stad, is het nu in vele opzichten een locatie geworden op zeer korte afstand van het centrum van Amsterdam, op een zeer directe wijze ontsloten voor het openbaar vervoer middels hoogwaardig openbaar vervoer (tramlijn 9). Met de toenemende verstedelijking en de daarbij behorende grote vraag naar woningen in en rond Amsterdam dienen gemeentes met dergelijke, door het OV goed ontsloten locaties, zorgvuldig om te gaan. Locaties als deze zijn vanuit volkshuisvestingsperspectief ook naar de toekomst zeer waardevol voor de woningvoorraad en vragen om een passende intensivering.

H3. Acteren op vier schaalniveau's

1. Schaalniveau Diemen / Amsterdam

De locatie ligt aan de entree van Diemen vanuit het westen - Amsterdam. Hier komt men vanuit de Watergraafsmeer, onder de A10 door, Diemen binnen. De entree naar het dorp is ongedefinieerd door de brede opzet en de onsamenvhangende, teruggelegen bebouwing. De ruimte wordt voornamelijk gedomineerd door asfalt en afslagvakken en zelfs restanten van het snelwegmeubilair uit de jaren '80. Ook als men hier afslaat van de A10, komt men uit in deze 'onbestemde' ruimte. Die loopt tot de kruising met de Arent Krijtsstraat. Het mooie laanprofiel van de Hartveldseweg begint pas na de kruising. Met name ter hoogte van het gesloopte kantoorpand ontbreekt het aan een heldere bebouwingswand ter begeleiding van de infrastructuur, waardoor de belangrijkste entree naar het centrum in ruimtelijke zin niet opvalt. De bebouwing bestaat deels uit strokenbouw (met een open structuur met grote raampartijen, een horizontale en verticale geleding en een kap: een typische jaren '50 stijl) en het alzijdige volume van het kantoorpand.

In de Structuurvisie (2011) wordt de westelijke entree van Diemen nabij de A10 betiteld als een belangrijke 'poort' Diemen in. Een locatie waar Diemen zich kan en zou moeten presenteren aan de omgeving. Op deze locatie, waar een aantal grote infrastructurele lijnen (Weespertrekvaart, A10, met de oude ringvaart) bij elkaar komen, kan een hoogteaccent sterk bijdragen aan een betere ruimtelijke oriëntatie van de diverse verkeersgebruikers, juist ter hoogte van de belangrijkste entreestraat richting Diemen Centrum: de Arent Krijtsstraat.

Dit hoogteaccent moet functioneren als een markering van het kruispunt, een aankondiging van Diemen bij de ringweg en een oriëntatiepunt voor het boot- en fietsverkeer langs de Ringweg A10 richting Diemen. Het is sterker voor de opbouw als het volume een hoogteaccent krijgt dat met name is gericht op de hoekmarkering van Hartveldseweg en Arent Krijtsstraat. Daarbij moet zoveel mogelijk de richting van de Arent Krijtsstraat voelbaar opgepakt worden en moet een opbouw met een front uitsluitend gericht op de Hartveldseweg vermeden worden. Een dergelijk frontale opbouw gericht op de Hartveldseweg zou een te groot contrast vormen en de continuïteit van de straatwand aan de Hartveldseweg teveel aantasten. Een hoogteaccent opgenomen in een opbouwend volume en met een duidelijke oriëntatie aan de Arent Krijtsstraat, vormt enerzijds een genuanceerde aankondiging van de Arent Krijtsstraat en levert een interessant en dynamisch straatbeeld aan de Hartveldseweg op. De bouwhoogte kan geleidelijk oplopen naar de hoek tot 7 a 8 bouwlagen. Dit accent moet functioneren als een verbijzondering, en niet als een verstoring. Dit is goed mogelijk indien het hogere bouwdeel zoveel mogelijk richting het kruispunt wordt geplaatst, de aansluiting op de rooilijn van de Hartveldseweg ten oosten van de Arent Krijtsstraat goed voelbaar gemaakt wordt en de samenhang binnen de architectuur van het hoogteaccent sterk samenhangt met de rest van het gebouw en de aangrenzende bebouwing. In aansluiting op de bestaande aangrenzende bebouwing mag de nieuwbouw maximaal 4 bouwlagen zijn. Daarmee wordt de nieuwbouw, behalve een accent in de omgeving, ook een logische voortzetting van de aanwezige gebouwstructuur.

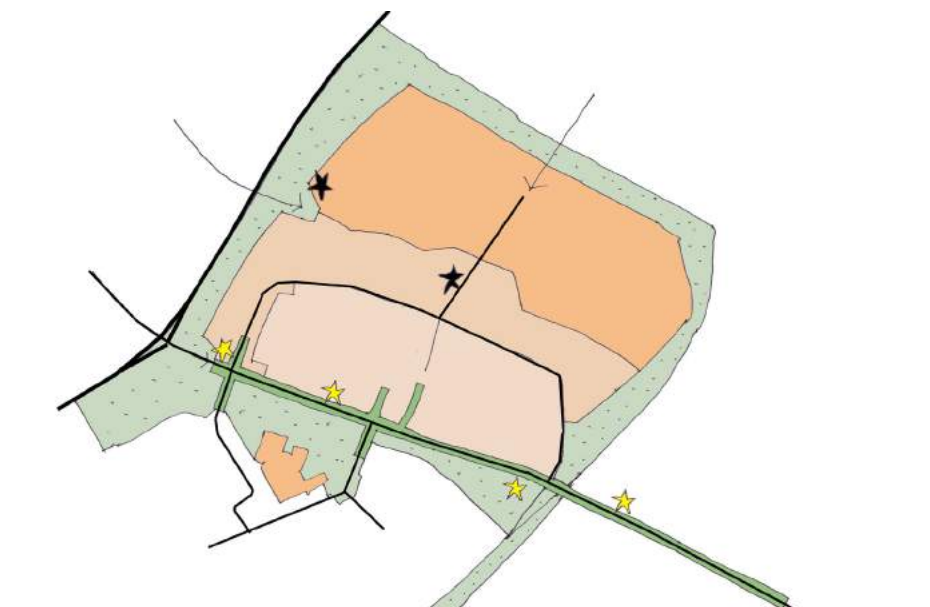
Conclusie 1e niveau: hoekaccent binnen totaalstructuur
Op dit schaalniveau past een hoogteaccent van 7 tot 8 bouwlagen waarmee een hoekmarkering ontstaat op het belangrijke kruispunt van de Arent Krijtsstraat en de Hartveldseweg. Het vormt een accent, dus in de basis lopen de bebouwingswanden van deze straten zoveel mogelijk door, in positie, richting en hoogte. Er ontstaat hiermee op straatniveau een aangenaam samenhangend beeld, terwijl op afstand een hoger volumedeel zorgt voor accentwerking en oriëntatie.



Groei Diemen: situatie 1949



situatie 1988



Markering bij entree vanaf A10, aan de centrale oost-west-as

2. Oost-west as / Muiderstraatweg – Hartveldseweg

De Hartveldseweg kent een open deel bij de entree aan de A10 en een meer gesloten laanstructuur langs de vaart. Deze overgang ligt nu iets oostelijk van het kruispunt Arent Krijtsstraat-Boven Rijkersloot en de Hartveldseweg. Hierdoor duurt het lang voordat je ‘gevoelsmatig’ het dorp in rijdt (pas na de Arent Krijtsstraat). Deze overgang ligt na het kruispunt, als je de belangrijkste toeleidende straat naar het centrum al gepasseerd bent. Ruimtelijk zou het sterker zijn als deze overgang voor het kruispunt komt te liggen. Voor de ontwikkeling van de Oost-west as is het sterker om de straatwand van de Hartveldseweg in opbouw voort te zetten ten westen van het kruispunt Arent Krijtsstraat, alsmede belangrijke inrichtingseigenschappen als de laanbeplanting, materialisering en de wegingdeling. Daarmee wordt het intieme profiel, de opbouw van ‘panden’ met een wisselende ‘korrel’ en diversiteit in bouwstijlen van de Hartveldseweg verlengd en komt de afslag Arent Krijtsstraat in het dorp te liggen (en niet half op een overgang). Naast een betere oriëntatie zorgt dit er ook voor dat er meer continuïteit ontstaat langs de Middenweg – Hartveldseweg. De breuk die de A10 tussen Diemen en Amsterdam vormt, wordt op deze wijze verkleind.

In Diemen komt veel hoogbouw voor, terwijl de eerste indruk met name wordt gevormd door een lagere ‘dorpse’ bouwhoogte. Langs de Muiderstraatweg en Hartveldseweg (de centrale toegangsweg) is de opbouw herkenbaar, namelijk een centraal deel met laagbouw (2 tot 2 bouwlagen met kap) en een kerk, terwijl naar de buitenranden de bouwhoogte wat toeneemt (van 3 lagen met kap tot incidenteel 5 bouwlagen). In de opbouw is de jaren ‘50 bouw aan de Arent Krijtsstraat zeer karakteristiek. En erg herkenbaar bij de aansluiting op de Hartveldseweg. Het vormt een subtiële overgang met de oudere (lint) bebouwing.

Belangrijk is een nadrukkelijke samenhang met de straatwand ten oosten van de locatie. Dit kan door in het volume aan de Hartveldsewegzijde de gevelrichting van de gevel ten oosten van de Arent Krijtsstraat nadrukkelijk op te pakken. Daarnaast zal de bouwhoogte op geleidelijke wijze moeten oplopen. Dit kan middels een trapsgewijze opbouw, maar ook door geleiding in het hoofdvolume, setbacks of verdraaiingen. In de basis is de bouwhoogte maximaal 4 bouwlagen (aansluitend op bebouwing ten westen van de locatie), waarbij de hoogte naar de hoek kan oplopen. Eventuele hogere volumes moeten ondergeschikt blijven aan de totale straatwand, dus niet te frontaal of expressief, maar juist zich voegend in dezelfde stijl en met een passende geleiding. Ook een architectuurstijl die een eigentijdse verwijzing vormt naar de jaren ‘50 stijl van de aangrenzende gevels, is van groot belang. Dit heeft sterk met materiaal- en kleurkeuzes te maken, maar ook met de verfijning bij dakbeeindigingen, baksteenvlakken, raampartijen, daklijsten en entreepartijen.

Voor de positionering van de nieuwbouw is de rooilijn van de strook aan de Hartveldseweg ten oosten van de Arent Krijtsstraat bepalend. Door enerzijds een aansluiting te zoeken ten opzichte van deze rooilijn en anderszijds naar voren te springen ten opzichte van de strook ten westen van de locatie, wordt de laanstructuur van de Hartveldseweg verlengd over het kruispunt en krijgt de open ruimte richting de Ringweg een duidelijk begin. Door deze vooruitgeschoven positie van de nieuwbouw dient er nadrukkelijk aandacht te worden besteed aan de kop van het gebouw in de richting van de Ringweg. Deze komt duidelijk in het zicht en vormt een markering. Dit dient als een front te worden vormgegeven (geen zijgevel).

Conclusie 2e niveau: organiserende rooilijnen

Op dit niveau ligt er een kans om de opbouw van de Muiderstraatweg – Hartveldseweg te versterken. Dit kan door de gevel aan Hartveldseweg te verleggen in de rooilijn van de overige bebouwing aan de Hartveldseweg en samenhang te zoeken in stijl, opbouw en hoogte, maar tegelijkertijd een verrijking aan te brengen met een hoogteaccent. Dit accent geeft het entreegebied meer ‘duiding’ en leidt de toegangsweg naar het centrum (afslag Arent Krijtsstraat) in ruimtelijke zin beter in. De bebouwing is maximaal 4 bouwlagen hoog bij de aansluiting aan de westzijde en kan oplopen naar het kruispunt tot 7 a 8 bouwlagen.



Rand aan de A10-zone: stroken en hoogbouw



Locatie aan de Hartveldseweg: dorp aan de A10



Markeren begin intieme Hartveldseweg ten opzichte van open entreezone

3. Arent Krijtsstraat

De Arent Krijtsstraat is een secundaire winkelstraat die de contouren van het originele plan van de Nieuwe buurt volgt. Zoals gezegd is dit deel in de 2e Wereld Oorlog volledig gesloopt en in de jaren '50 langs de lijnen van het oude verkavelingsplan herbouwd in Delftse School stijl. Uitzondering was het inmiddels gesloopte kantoorpand aan de Arent Krijtsstraat 1, dat in de jaren '70 is toegevoegd. Daar waar het jaren '50 deel netjes de straat definieert door bouwwallen staat het kantoorpand los in de ruimte. Hierdoor kent de Arent Krijtsstraat een rommelig begin en ontbreekt er een zekere mate van continuïteit in de richting van de Hartveldseweg, die in de rest van de straat wel aanwezig is.

De Arent Krijtsstraat kenmerkt zich door een intiem profiel. Dit ondanks de structurele afwezigheid van boombeplanting (enkele jonge exemplaren aan de oostzijde daargelaten). De intimiteit wordt in eerste instantie veroorzaakt door het kromme beloop richting het oostelijk gelegen centrumgebied. Maar de straat zelf is ook eenduidig van opzet door een continue begeleidende werking van strokenbouw, direct grenzend aan het trottoir van de straat. De architectuur is karakteristiek door een opbouw uit 3 tot 3,5 bouwlagen met kap, een bakstenen basis met daarin grote raampartijen. In hoofdlijnen kent de bebouwing een verticale geleiding. Ten noorden van de locatie, aan de Johan van Soesdijkstraat, ligt de bebouwing iets terug (een kopse kant van de strook aan de zijstraat) en staan enkele grote dennen. Deze ruimte kan een aangename uitzondering op de consequente stenige straatwand vormen. Het doorzetten van de straatwallen tot aan de Hartveldseweg, zoals dat ooit ook in het originele vooroorlogse plan was bedacht, is een belangrijk uitgangspunt bij nieuwbouw op deze locatie. Daarmee krijgt de Arent Krijtsstraat een duidelijk begin.

Op dit niveau is het van belang te zorgen dat de Arent Krijtsstraat wordt doorgezet tot aan de Hartveldseweg. De bouwhoogte van maximaal 4 bouwlagen aansluitend op de bestaande bouw voorkomt dat er een te groot contrast ontstaat in de opbouw. De huidige rooilijnen aan de straat verspringen enigszins, maar een overheersende richting is goed te bepalen en vormt de basis voor de positionering en richting van de nieuwe straatgevel. Hiermee krijgt de winkelstraat een helder begin en ontstaat een vanzelfsprekende route vanaf de tramhaltes aan de Hartveldseweg alsmede Diemen Zuid de Arent Krijtsstraat in. De ligging aan de belangrijke Hartveldseweg, de entree van Diemen, kan worden aangekondigd door de bebouwing op deze hoek hoger te maken. Dit markeert de straat en versterkt de oriëntatie.

Om de route te versterken is het in programmatische zin essentieel dat er een relatie ontstaat tussen het programma achter de gevel en de straat, dus dat de plint geactiveerd wordt door bijvoorbeeld entree's en raampartijen van woningen. Om de samenhang met de Arent Krijtsstraat en de Johan van Soesdijkstraat te verkrijgen is het belangrijk om aan te sluiten bij de bakstenen architectuur en bouwhoogtes in de straat.

In de openbare ruimte blijft er voldoende vrije ruimte voor fietsers en voetgangers (trottoir van minimaal 3 meter), ook bij balkons of bij (opgangen naar) de entrees van de woningen op begane grond. Op de hoek van de Hartveldseweg springt de bebouwing terug, zodanig dat er meer overzicht ontstaat op het kruispunt en een mooie oplossing de hoek om ontstaat. Deze terugspringende hoek biedt ook ruimte voor een open en overzichtelijke hoofdentree voor de nieuwbouw. Een aantrekkelijke verbijzondering in de plint.

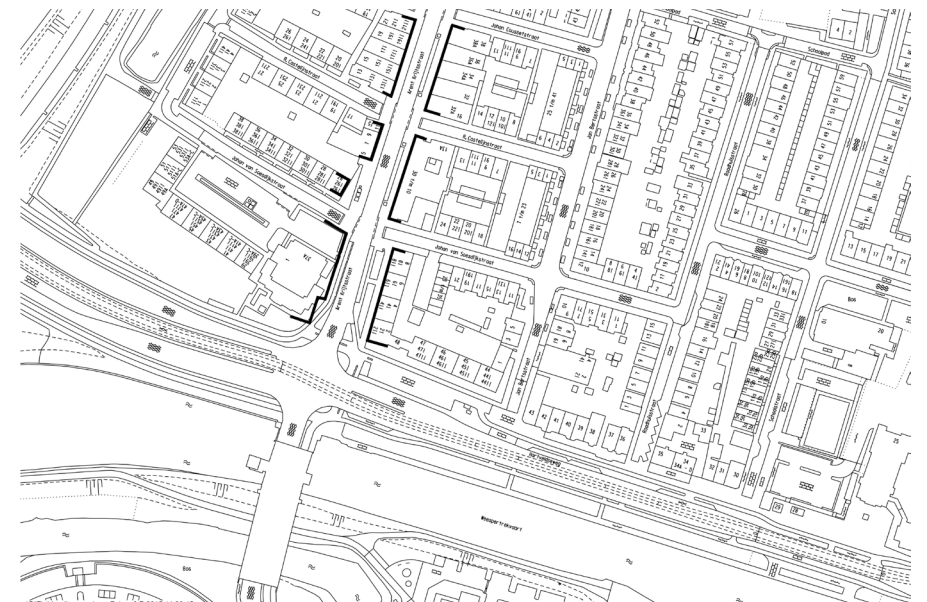
Conclusie 3e niveau: bouwhoogten afstemmen op straat
Het is van belang de opbouw in rooilijnrichting, hoogte en materialisering van de Arent Krijtsstraat door te zetten in de nieuwbouw en dat vervolgens het volume oploopt naar de Hartveldseweg. Het volume begint aan de noordzijde met maximaal 4 bouwlagen in de rooilijn en kan vervolgens oplopen tot 7 of 8 bouwlagen naar de Hartveldseweg, maar waarbij de eerste 4 bouwlagen als straatwand tot de hoek doorloopt. Een actieve plint met leefruimten, raampartijen en voordeuren is nodig voor een kwalitatieve openbare ruimte.



Arent Krijtsstraat wordt gevormd door knikkende korte stroken



Locatie aan de Arent Krijtsstraat: beëindiging in stijl



Helder profiel verlengen: rooilijn doorzetten, verbijzondering op de hoek

4. Parkeerhof aan de Johan van Soesdijkstraat

Om de hoek van de Arent Krijtsstraat vormt de Johan van Soesdijkstraat in de huidige situatie een luwe ruimte. Hier is het beeld eerder groen door voortuintjes met hagen en enkele bomen. Na het kantoorpand aan de Arent Krijtsstraat 1 verbreedt de ruimte zich in een ruim parkeerhof. Het hof wordt gevormd door de haakvormige jaren '50 appartementen bebouwing aan de Hartveldseweg. De onderste laag aan het hof bestaat uit garageboxen, daarboven bevinden zich nog 3 verdiepingen met appartementen en een kap. Aan de noordzijde van de Johan Soesdijkstraat staan appartementenstroken van 3,5 bouwlaag met kap met de voorzijde naar het hof gericht middels een bel-etage op eerste verdieping.

Tot voor kort vormde het kantoorgebouw een rommelige beëindiging van het hof doordat de contouren van het hof niet op een nette manier gedefinieerd werden door bouwwallen of een degelijk erfscheiding (muurtje met hekwerk), zoals gebruikelijk in vooroorlogse en jaren '50 buurtjes. De oude invulling van het kavel vormde een dissonant in de stedenbouwkundige verkaveling, die sterk voor verbetering vatbaar is. Bij een nieuwe invulling moeten de straatruimten beter worden begeleid en moet het zicht op het parkeerterrein worden geminimaliseerd.

Het huidige parkeerhof kan als geheel een betere uitstraling krijgen en is gebaat bij een sterke definitie middels bebouwing aan de oostzijde. Doel is dat de openbare ruimte van de straat en het hof op een nette manier omsloten wordt. Aan de Johan van Soesdijkstraat is een begeleidende bebouwingswand wenselijk om het zicht op het parkeerterrein te verminderen en het beeld vanuit de Arent Krijtsstraat meer continuïteit te geven. Deze sluit aan op de omliggende bouwhoogten (maximaal 4 bouwlagen). Voor het nieuwe parkeerterrein is het essentieel dat de afbakening met zorg wordt vormgegeven (hekje, muurtje, groen). De nieuwbouw aan de Arent Krijtsstraat oriënteert zich via de achterzijde ook op het hof. Het parkeren voor de nieuwbouw vindt hoofdzakelijk binnen het bouwvlak plaats (ca. 20pp), enkele parkeerplaatsen komen erbuiten op eigen terrein (ca. 3pp).

Het parkeren op eigen terrein kent zijn entree logischerwijze aan de oostzijde van het hof, aansluitend op het bestaande parkeerterrein. Hier zijn de minste conflicten met het voet- en fietsverkeer langs de hoofdwegen en is meer ruimte voor een zorgvuldige inpassing. Bijkomend voordeel is hier ook dat de toegang tot het parkeerterrein zich niet direct oriënteert op de omliggende bebouwing. De uitstraling van het luwe groene karakter van het hof zou middels een fraaie omlijsting van het hof aan de oostzijde versterkt kunnen worden.

In de Johan van Soesdijkstraat is het van belang dat de kopbebouwing zich opent middels ramen en bij voorkeur ook een entree en buitenruimten, zodat dit niet als een achterkant gaat functioneren. Via de gevel wordt men op een prettige manier de straat ingeleid. Direct aan de straatruimte sluit de bebouwing aan op de hoogtes van de bebouwing in de Johan Soesdijkstraat. Ook middels het kleur- en materiaalgebruik (bakstenen, kozijnwerk) wordt de samenhang met de omliggende bebouwing gezocht.

Conclusie 4e laag: inpassen parkeeroplossing

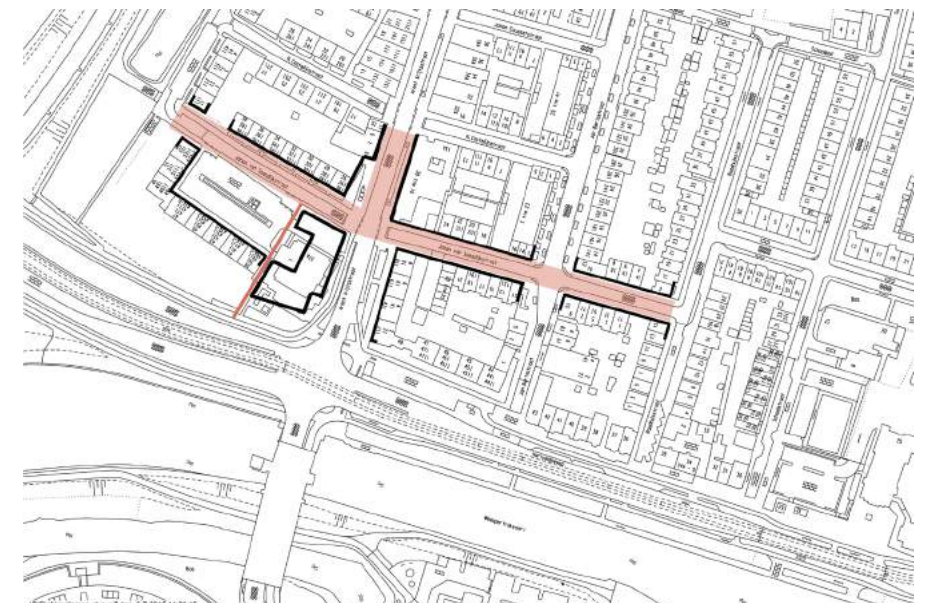
De westzijde van de kavel (oostzijde van het huidige parkeerhof) is de meest logische plek voor een parkeeroplossing. Deze moet vanaf het parkeerhof ontsloten worden. De erfgrans moet een vriendelijke vormgeving krijgen. De overgang Johan van Soesdijkstraat - Arent Krijtsstraat wordt versterkt door bebouwing (maximaal 4 bouwlagen) om het parkeerterrein te vouwen, met leefruimten en raampartijen op straatzijde georiënteerd.



De Johan van Soesdijkstraat is rustig, luw en groen



Overgang met ontwikkellocatie keurig afmaken



Locatie aan de Hartveldseweg: dorp aan de A10

H4. Uitwerking: architectuur

Wat betreft beeldkwaliteit wordt bepaald dat:

- het gebouw rondom een adequate aansluiting en afstemming op maaiveld en inrichting openbare ruimte inrichting moet krijgen. Dus aan alle kanten en op ooghoogte uitgewerkt. Dit betreft nuancering van plint ten opzichte van rest gebouw, nuancering en accentuering van entreepartijen, materialisering en detaillering van raampartijen en eventuele buitenruimten of trappartijen. Dit betreft ook een goed inzicht in het verloop van het peilniveau en een maatvoering van de aangrenzende openbare ruimte (stoepbreedte, afstand ten opzichjte van fietspaden, groen en erfafscheiding, etc.).

- het gebouw als geheel een architectonische eenheid vormt (dus niet opgebouwd uit verschillende eenheden met een eigen stijl), en waarbij de architectuur in stijlkenmerken sterk verband zoekt met de baksteen-architectuur van de aangrenzende jaren '50 wijk. Dus in de basis met een baksteen die goed aansluit bij de rood-bruine baksteenkleur van de jaren '50 bouw. Speelse metselverbanden nabij gevelopeningen of entrees en een verticale gevelcompositie met ramen.

- het gebouw een geleding en expressie moet krijgen die nadrukkelijk reageert op de omgeving. Belangrijkste aandachtspunten daarbij zijn:

- A. de zijkant van de strook aan de Hartveldseweg aan de westzijde vormt een front/kopgevel naar de entree van Diemen,

- B. het hoogteaccent vormt een front/kopgevel naar de kruising Arent Krijtsstraat-Hartveldseweg,

- C. de gevel aan de Hartveldseweg vormt een sterke eenheid (duidelijke opbouw plint - middenstuk - dak, eenvoudige verfijnde gevelbasis met ruimte voor verbijzonderingen middels loggia's of balkons), waarbinnen het hogere deel een verbijzondering/nuancering vormt (tot 7 a 8 lagen). Het is geen aparte toevoeging, maar juist een verlenging van de architectonische basis.

- D. de gevel aan de Arent Krijtsstraat is genuanceerder/samengesteld en loopt in hoogte op naar het kruispunt (eventueel met setbacks). Balkons zijn mogelijk, maar zijn over de eerste 4 bouwlagen ingetogen en zijn ondergeschikt vormgegeven ten opzichte van het gevelvlak. De terugliggende hoekoplossing met een rijke entreepartij vormt een verbijzondering,

- E. de zijgevel van de strook aan de Arent Krijtsstraat aan de noordzijde ligt in het zicht en moet een onderscheid kennen tussen de voorzijde Arent Krijtsstraat en zijstraat Johan van Soesdijk, maar altijd met voldoende ramen en een speciale behandeling van het baksteenvlak. Met name op de begane grond.

- F. aan de zijde van het parkeerterrein zal het gebouw wellicht een meer open karakter kunnen krijgen (minder baksteen, meer glas - afhankelijk van de geluidsbelasting) en zullen oplossing voor bergingen geïntegreerd moeten worden.

Uitgangspunt voor het hele gebouw is een bekleding met duurzame materialen die in de tijd mooi verouderen. Met name de ligging aan een aantal drukke wegen en de snelweg is daarbij (in relatie tot mogelijke vervuiling) een belangrijk aandachtspunt in de uitwerking.

Conclusie beeldkwaliteit: interpretatie jaren 50-stijl met nadruk op top - midden - voet

De architectuur, in hoogte en rooilijn aansluitend op de andere straatwanden, bestaat in basis uit rood bruine baksteen met verticale raampartijen. De bebouwing kan in hoogte variëren, waarbij de architectuur de eenheid van het complex benadrukt door een consequente architectuurstijl. Bij meer hoogte van het volume neemt het belang van een goede dakbeëindiging toe. Dit kan middels geprononceerde goten of daklijsten. Balkons aan de Arent Krijtsstraat zijn in de eerste 4 bouwlagen (half)in pandig. Uitpandige balkons zijn elders mogelijk (enkel of per twee geschakeld), indien individueel vormgegeven als uitzondering in de gevel. De plint met de voordeuren en raampartijen op de begane grond, verdient, als directe aansluiting op de trottoirruimte, extra aandacht door omlijstingen, kozijnwerk met diepteverschil, vensterbanken en voordeuren met karaktervolle opgangen.



Architectuur met baksteen, details zijgevel, open verticale raampartijen



Gevelgeleding in strak gelid, expressieve elementen mogelijk

H5. Uitwerking: hoofdopzet

Hoogteaccent nader beschouwd.

Uitgangspunt is optimalisatie van het woningbouwprogramma en dus een intensief volume. Maatgevend zijn 51 woningen van gemiddeld 72m² GBO. Dit is op verschillende wijzen te verdelen over de kavel. Uitgangspunt is dat er een logische aansluiting komt op de aangrenzende bebouwing(shoogten) en een passend hoogteaccent op de hoek Arent Krijtsstraat - Hartveldseweg. Het geheel moet als een sluitsteen voor de omgeving functioneren.

Aan de Hartveldseweg is het structureel beter om de Arent Krijtsstraat aan te kondigen. Dit is de belangrijkste ontsluitingsstraat naar het centrum en kent middels de programmering ook een winkel- en horecafunctie voor de buurt. Door een hoogteaccent in de richting van deze straat te leggen (noord-zuid richting), wordt dit verband versterkt.

De samenhang van de straatwand aan de Hartveldseweg, een promenade met laanbeplanting en een belangrijke fiets- en wandelroute, direct langs de trekvaart, wordt op deze locatie versterkt. De wand van aaneengeschakelde gebouwen, hoofdzakelijk van baksteen, met een hoogte van 7 tot 12 meter, wordt doorgezet ten westen van het kruispunt met de Arent Krijtsstraat. Een volume bestaande uit 4 bouwlagen sluit aan op deze wand. Een hoogteaccent daarbij creëert aan het kruispunt een passende verbijzondering. Van belang is de balans tussen continuïteit en verbijzondering. Het hoogteaccent kan op de schaal van de Hartveldseweg wel 7 of 8 bouwlagen hoog zijn, maar alleen als die basis van 4 bouwlagen voelbaar blijft. Deze bouwhoogte van de basis, die, met name op de hoeken aangrenzend op de bestaande bouw (noord- en westzijde) nadrukkelijk moet worden gevolgd, maar ook in de gevelopbouw naar de hoeken, doorgezet moet worden, volgt de schaal en opbouw van de omliggende buurt. Hierin wordt ook inbegrepen de voortzetting van de architectuurstijl met bakstenen, geprononceerde dakbeëindiging (goten of lijsten), grote openingen (entree- en raampartijen) en een verticale gevelgeleding.

Behalve de bouwhoogte en -stijl, spelen ook de ligging en richting van de wanden een cruciale rol in de stedenbouwkundige inbedding van het nieuwe volume. Dit ervaar je sterk als je beweegt rondom het gebouw of als je het gebouw benadert: welke bouwlijnen pakt het op en welke verbanden worden daarmee gelegd. Belangrijk is het daarom om een aantrekkelijke overgang te creëren van de wijdere entreeruimte bij de afslag naar de intiemere laanstructuur van de Hartveldseweg langs de trekvaart. Juist op dit punt speelt de nieuwbouw een belangrijke bemiddelende rol, waarbij vast staat dat op enige wijze de gevellijn en -richting van de bebouwing ten oosten van het kruispunt Arent Krijtsstraat moet worden opgepakt.

Aan de Arent Krijtsstraat zelf loopt de gevelwand door tot het kruispunt, waarbij op een bepaald punt het gebouw terugspringt en ruimte maakt voor het kruispunt naar de Hartveldseweg. Het volume kan oplopen richting Hartveldseweg, maar vast staat dat de maximale bouwhoogte aan de noordzijde, aansluitend op de bestaande bouw, maximaal 4 bouwlagen mag zijn. Een doorlopende wand van 4 bouwlagen, met daarboven een terugliggend oplopend volume, maakt de continuïteit sterker en maakt het tegelijkertijd mogelijk om een mooie overgang te maken van 4 bouwlagen naar 7 of 8 bouwlagen.

Aan de Johan van Soesdijkstraat kan het bouwvolume van 4 bouwlagen doorlopen de hoek om. Daarmee wordt de Johan van Soesdijkstraat goed begeleid en ingeleid. Door een aantal woningen te oriënteren op de zijstraat ontstaat er meer relatie met de straat. Op de begane grond krijgen de woningen hier hun entree. Het maximaliseren van het aantal voordeuren aan het trottoir is een doel op zich, waarmee de levendigheid en sociale binding juist op de stoep optimaal wordt. Tevens biedt deze hoek-om-opbouw een zekere vorm van afscherming van het parkeerterrein op het binnenterrein (zoveel mogelijk uit het zicht houden).

Conclusie

Aan de Hartveldseweg wordt nieuwbouw voorgesteld in de lijn van de straatwand ten oosten van de Arent Krijtsstraat. Dit volume sluit qua bouwhoogte aan de westzijde zoveel mogelijk aan op de bestaande bebouwingsstrook (4 bouwlagen) en krijgt een hoogteaccent op de hoek met de Arent Krijtsstraat. Aan de Arent Krijtsstraat wordt een nieuwe rooilijn bepaald, die iets terugspringt ten opzichte van de rest van de straat, maar wel in dezelfde overheersende richting. Hier loopt het volume van maximaal 4 bouwlagen aan de noordzijde op naar een hoogteaccent van 7 of 8 bouwlagen op de hoek met de Hartveldseweg. Hiermee krijgt de straat een stevig accent, passend bij de schaal van de poort van Diemen. Een hoogbouwaccent wordt niet over de volle breedte aan de Hartveldseweg gepositioneerd, maar kan daar wel op de hoek staan of net daarachter, in de tweede linie. Dit hogere deel staat zoveel mogelijk in de richting van de Arent Krijtsstraat, zodat deze belangrijke straat overtuigender aangekondigd wordt. De hoeken krijgen speciale aandacht. De westelijke kopgevel wordt een voorkant, gericht op de entree van Diemen. Aan het kruispunt komt dus een hoogteaccent, springt de hoek terug (negatieve hoekmarkering) en zit op de begane grond de hoofdentree. Aan de noordzijde loopt het woongebouw door de hoek om, de Johan van Soesdijkstraat in. Hiermee wordt de straat maximaal begeleid en wordt het parkeerterrein uit het zicht gehouden.

Maximale bouwhoogten

Voor de uitwerking zijn twee schema's opgesteld waarin de maximale bouwhoogten zijn opgenomen. Binnen deze contouren van logische bouwlijnen en maximale bouwhoogten is een opzet haalbaar voor 51 woningen van gemiddeld 72m² GB0.

Optie 1 bestaat uit 4 bouwlagen naar de randen en een maximale bouwhoogte van 7 bouwlagen op de hoek, enigszins terugliggend op de bovenste verdiepingen aan de Arent Krijtsstraat. Daarmee wordt de straatwand van de Arent Krijtsstraat gecontinueerd tot de hoek, maar kan op de hogere verdiepingen onopvallend het volume toenemen.

Optie 2 is een variant waarbij de mogelijkheid van 8 bouwlagen op de hoek mogelijk is, maar alleen onder de voorwaarde dat dat hogere volume niet te ver de Arent Krijtsstraat in loopt. Dus dan loopt het volume af tot 4 bouwlagen met een of meer tussenstappen, zodat een te groot contrast of weinig geleidelijke overgang wordt voorkomen.

Maaiveldinrichting

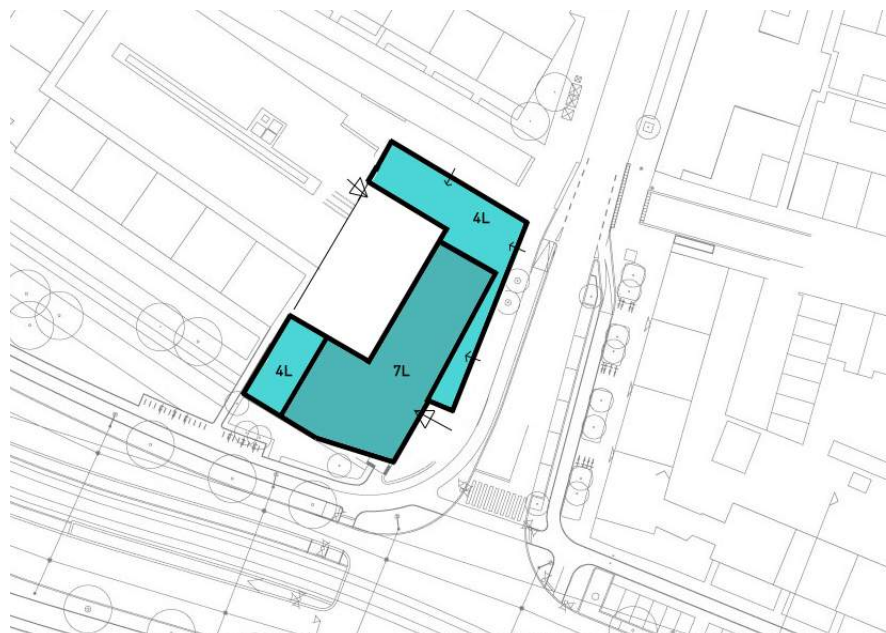
In het kader van de vernieuwing van de Oost-west-as (Hartveldseweg - Muiderstraatweg) is een herinrichting voorgesteld. Dit voorlopige ontwerp, waarbij ook het kruispunt Arent Krijtsstraat is opgenomen, is meegenomen als kader voor de nieuwbouwplannen op deze locatie. Het gaat uit van nieuwe positionering van de tramhaltes, een groene voorruimte tot de gevel aan de Hartveldseweg (eventueel met een individueel voorstoepje), vrijliggende fietspaden en een doorlopend trottoir de Arent Krijtsstraat in. Vanuit de ontwikkeling van Arent Krijtsstraat 1 wordt een minimale trottoirbreedte van 3,5 meter geclaimd, exclusief de ruimte die nodig is voor individuele opgangen naar voordeuren aan de Arent Krijtsstraat. Bij de hoofdentree van de nieuwbouw (in de zuidoosthoek) zal ook een fietsenstalling worden opgenomen in de openbare ruimte middels een aantal fietsnietjes of fietsrekken.

Parkeernorm

Het parkeren voor de nieuw te realiseren woningen kent een parkeernorm van minimaal 0,45 parkeerplaats per woning op eigen terrein. Deze lage parkeernorm sluit aan op de positie direct aan een OV-halte met tramlijn 9 naar Amsterdam CS en diverse andere buslijnen. Ook is de fietsrelatie vanuit hier met Diemen Centrum kort en naar Amsterdam direct. Daarnaast sluit deze parkeernorm aan bij de woningcategorieën. Er komen compacte huurwoningen, veelal starterswoningen, waarbij het autobezit laag zal zijn. Het parkeren wordt niet in de openbare ruimte opgelost, maar op eigen terrein.

Kabels en leidingen

Er moet een transformatiehuis opgenomen worden op de kavel, liefst als onderdeel van de nieuwbouw. Er wordt rekening gehouden met aanwezige ondergrondse infrastructuur. Zo loopt ten zuiden van de kavelgrens een kostbare dubbele waterleiding, waar minimaal 2 meter afstand van moet worden gehouden. Ook andere riool- en gasleidingen rondom de kavel vormen een beperking voor de bouw mogelijkheden. Zo kent de Johan van Soesdijkstraat een geheide constructie waaraan de riolering is opgehangen.



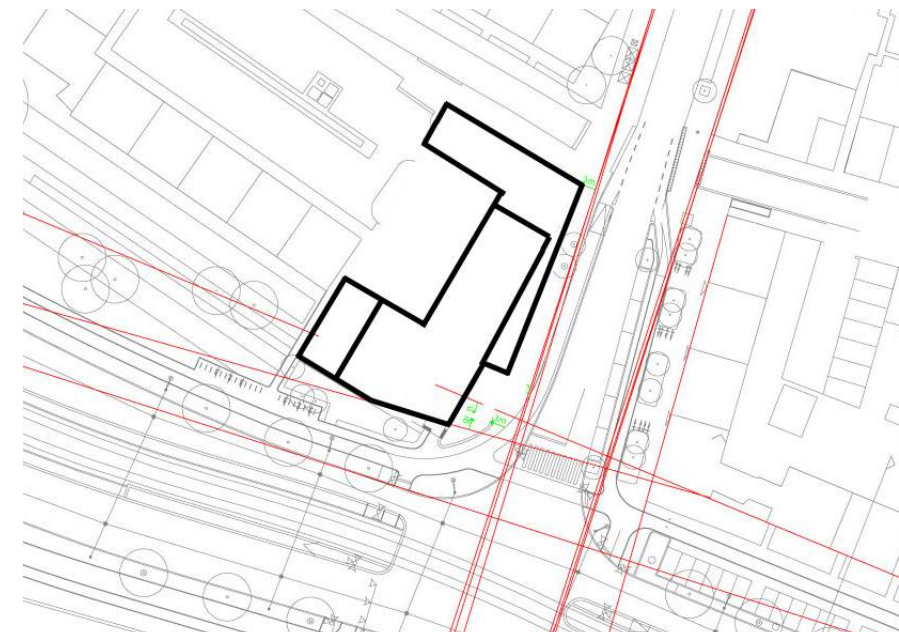
Optie 1 maximale bouwhoogten: basis max 4 lagen, haak max 7 lagen



Optie 2: aansluiten burens max 4 lagen, oplopend naar hoek max 8 lagen



Voldoende afstand (min 2m) houden tot de waterleiding aan de zuidzijde.



Oppakken gemiddelde rooilijn / gevelrichting aangrenzende straten



Voldoende inpassingsruimte, maaiveldinrichting nader uit werken