

Factsheet 4: Milieumaatregelen

Duurzaam bouwen

Bij ontwerp en bouw van de wijk is gekozen voor (toenmalige) uitgangspunten van Duurzaam Bouwen. Kernbegrippen daarbij: Integraal ketenbeheer (grondstoffen worden zoveel mogelijk binnen een kringloop gehouden, verspilling wordt tegengegaan, hergebruik bevordert); energie-extensivering (nadruk op energiebesparing en rendementsverbetering) en kwaliteitsbevordering (gebruik van zoveel mogelijk duurzame materialen). De zogenaamde DCBA-scorelijst van milieuadviesbureau BOOM, dat nauw betrokken was bij de planontwikkeling, werd als leidraad gebruikt. Streven was een zo hoog mogelijke score (A) te realiseren. In de praktijk viel de gemiddelde score iets lager (rond de B) uit, wat vooral verband hield met de hogere kosten van veel milieumaatregelen. Toch scoorde de wijk in een recent duurzaamheidsonderzoek van het IVAM een 8 op een schaal van 10, wat aangeeft dat de wijk nog altijd ruim voldoet aan criteria voor duurzaamheid.

Milieu- uitgangspunten.

Vijf milieuthema's stonden centraal bij de ontwikkeling van de wijk: bouwmaterialen, energie, water, groen en afval. Daarnaast speelde het thema verkeer een belangrijke rol in het ontwerp van de wijk.

Materialen.

ECO-plan maakte bij de keuze van bouwmaterialen gebruik van de milieuvoorkeurslijst van de gemeente Amsterdam (versie 1993). In deze lijst staan van alle bouwdelen (trappen, sanitair, schilderwerk, kozijnen) per onderdeel het soort materiaal van meest naar minst milieuvriendelijk. De keuze viel, mits de kosten dat toelieten, steeds op de meest milieuvriendelijke oplossing.

Voorbeelden van toepassingen hiervan zijn:

Keuze voor baksteen als gevelafwerking in plaats van kunststof gevel isolatie. Baksteen is duurder, maar ook duurzamer dan andere materialen.

Gebruik van 20% betonpuingranulaat in de woningen (met puin afkomstig van de sloop van de vroegere reinwaterkelders).

Gebruik van naald- en loofhout in plaats van tropisch hardhout, aluminium of kunststof voor kozijnen, deuren, trappen en als afwerkingsmateriaal. Kozijnen (draai-kiepramen) zijn gemaakt van ongeïmpregneerde Noors grenenhout, behandeld met watergedragen verf. Deuren met glas zijn van lariks. Voor gevelpuien is hemlock (een soort vurenhout) en Oregon pine gebruikt.

Gebruik van verf op waterbasis (deuren, kozijnen).

Rioleringsbuizen zijn niet verlijmd.

PVC-leidingen die in de woningen zijn toegepast, zijn geschikt voor hergebruik.

Keukenblokken (Bruynzeel, model Atlas), die demontabel zijn ontworpen en waarvan de onderdelen voor 70% opnieuw te gebruiken zijn.

Dakbedekking, waarvoor in plaats van bitumen, gebruik is gemaakt van milieuvriendelijker EPDM.

Energie.

De woningen zijn gebouwd volgens een energieprestatienorm (EPN) van 750 m³ (aardgas equivalent) per jaar. Afgezet tegen de toenmalige standaard van 1400 m³ (voor een gemiddelde etagewoning) betekende dat een forse energiebesparing. Deze norm werd gerealiseerd door:

Waterbesparende douchekoppen en waterbegrenzers. Doorstroombegrenzers leveren een gemiddelde besparing op van zo'n 30%.

Groen.

Bij de inrichting van het terrein is gekozen voor een overwegend groene invulling, met openbaar groen, privé- en nutstuinen.

De verschillende gebieden op het terrein worden van elkaar afgescheiden door hagen. Meidoornhagen begrenzen de overgang tussen verharde gedeeltes (paden en pleinen) en de groene, onverharde gedeeltes. Zij omzomen ook de zes gebieden op het terrein met nutstuinen. Ligusterhagen vormen de erfafscheiding tussen de privétuinen. Bepaald is dat de hoogte van de hagen maximaal 1.40 meter mag zijn. Het is bewoners niet toegestaan andere erfafscheidingen (schuttingen) te plaatsen. Langs de oostkant van het terrein (Van Hallstraat) ligt een hulsthaag. Hagen bieden nestruimte aan vogels en doorgaande routes voor kleine dieren. Ze vereisen geen milieuschadelijke materialen.

Er staan ruim 60 fruitbomen (hoogstam, appel- en perenbomen) op het terrein. Overige bomen op het terrein: Iepen (Westkant Waterpoortweg, en noordzijde Machinepompgebouw); Acacia's (binnenterrein), kastanjes (op de pleinen).

Er zijn 85 nutstuintjes op het terrein, die door bewoners worden onderhouden.

Vegetatiedaken.

De hoge gebouwen, de blokken 1 en 2, hebben een vegetatiedak, dat helaas voor de omgeving niet zichtbaar is. De vegetatiedaken waren alleen hier mogelijk, omdat ze niet gecombineerd kunnen worden met grijswateropvang (zie boven). In de hoogbouw was grijswateropvang niet rendabel vanwege het grote aantal woningen. De begroeiing van de daken bestaat uit mossen, vetplanten, kruiden en grasachtigen. Neerslag wordt op het dak opgeslagen, verdampt of omgezet in groei. Ook chemische stoffen uit het regenwater worden opgeslagen en deels omgezet in voor vegetatie opneembare stoffen. Hierdoor wordt de belasting van het oppervlaktewater beperkt. Andere voordelen: warmte-isolatie, vermindering van warmteverlies, geluidsdemping, verkoelende werking bij warm weer, luchtverbeterende werking.



Regenwateropvang op het terrein. Het binnenterrein is voor circa twee derde ongeplaveid; regenwater wordt hier direct opgenomen in de grond en hoeft niet te worden afgevoerd. Op de verharde delen van het terrein wordt het regenwater niet afgevoerd naar het riool, maar opgevangen in de Waterleliegracht. De gracht heeft een overloop naar de Haarlemmer trekvaart aan de overkant van de Haarlemmerweg. Dit beperkt de belasting van het riool en oppervlaktewater.



Gierzwaluw-nestkasten zijn ingebouwd in een deel van de kopgevels (noord- en oostzijde).

Afval.

Als een van de eerste wijken in Amsterdam kreeg het GWL-terrein een systeem van ondergrondse afvalinzameling. Inmiddels is ondergrondse afvalinzameling gangbaar in veel steden en wijken. De ondergrondse containers staan langs de randen van het terrein. Glas en papier worden gescheiden ingezameld. Grof vuil wordt twee keer per week opgehaald. Gescheiden inzameling van GFT afval (groente, tuin- en fruitafval) is inmiddels stopgezet in het stadsdeel.

Verkeer.

Het GWL-terrein is bijzonder vanwege het geheel autovrije binnenterrein; alleen nood- en hulpdiensten mogen het terrein op. Het autovrije maaiveld vrijwaart de wijk van uitlaatgassen, verkeerslawaaï, en rijen geparkeerde auto's. Kinderen kunnen veilig buiten spelen. De straten zijn aangelegd voor voetgangers en fietsers. Ze zijn niet berekend op zwaar verkeer. Voor bewoners heeft dit tot gevolg, dat autobezit en -gebruik minder vanzelfsprekend zijn.

Zo is er maar beperkt parkeergelegenheid in de wijk. Alleen aan de westkant van het terrein (Waterpoortweg en Waterkeringweg) zijn parkeerplekken. Op 600 woningen zijn er 129 parkeerplekken. Daarvan zijn vijf plekken gereserveerd voor autodelen (autoverhuurbedrijven Diks en Green Wheels). Twee plekken zijn gereserveerd voor invaliden (algemeen). De parkeernorm van 0,3 is -zeker voor een nieuwbouwwijk- bijzonder laag.

Betaald parkeren was in het stadsdeel al ingevoerd toen de wijk gebouwd werd. Er is sprake van een hoge parkeerdruk, vooral langs de Waterkeringweg. Dit komt ook door de vele bezoekers van onder meer café-restaurant Amsterdam en het nabij gelegen cultuurpark Westergasfabriek. Het aantal parkeervergunningen voor bewoners in de wijk is beperkt. Bewoners die in aanmerking willen komen voor een parkeervergunning komen op een wachtlijst. Op het bedrijventerrein aan de westkant van de wijk, is een parkeergarage, waar bewoners zonder parkeervergunning (tegen hogere kosten) een parkeerplek kunnen huren. Er bestaat verder een zekere handel in parkeervergunningen, waarbij bewoners met een 'geleende' vergunning hun auto in een van de omliggende wijken parkeren.

De fiets is voor de meeste bewoners van het GWL-terrein het voornaamste vervoermiddel, wat ook terug te zien is in het grote aantal fietsen dat geparkeerd staat op en langs het terrein.

Voor het openbaar vervoer zijn geen extra voorzieningen getroffen. Naast de wijk (Van Hallstraat) liggen een tramhalte (eindhalte tram 10) en bushaltes (lijn 21, van Hallstraat en Haarlemmerweg). Er is een directe verbinding met het Centraal station (lijn 21). Naar Station Sloterdijk is er -ondanks enkele pogingen en initiatieven daartoe- momenteel geen rechtstreekse bus- of tramverbinding.