Gemeente Amsterdam



Investeringsnota

Klaprozenbuurt 22 januari 2020


Buiksloterdijk
Buiksloterbreek
Matjoleinstraat
Kamperfoelieweg
Metaalbewerkerweg
Zijkanaal 1
GVB
FEBO
Draaierweg
Slijperweg
TenneT
Gamma
Praxis
Polijsterweg
Floraweg
Klimopweg
Klaprozenweg
Ridderspoorweg
2

Inhoud

Samenvatting 13

1. Inleiding 15
1.1 Ligging 15
1.2 Bestaande situatie 17
1.3 Opgave 17

2. Historie & context 19
2.1 Historie Buiksloterdijk en landschapsanalyse 19
2.2 Plangebied in zijn omgeving 21
2.3 Relevant beleid 21
2.4 Planhistorie Klaprozenbuurt 25

3. Visie 27

4. Programma 31
4.1 Wonen 31
4.2 Werken 34
4.3 Maatschappelijk 37
4.4 Ongedeelde wijk 40

5. Participatie 43
5.1 Intensief participatietraject naar stedenbouwkundig schetsontwerp 43
5.2 Van schetsontwerp naar concept stedenbouwkundig plan 45
5.3 Resultaten van de inspraakperiode 45

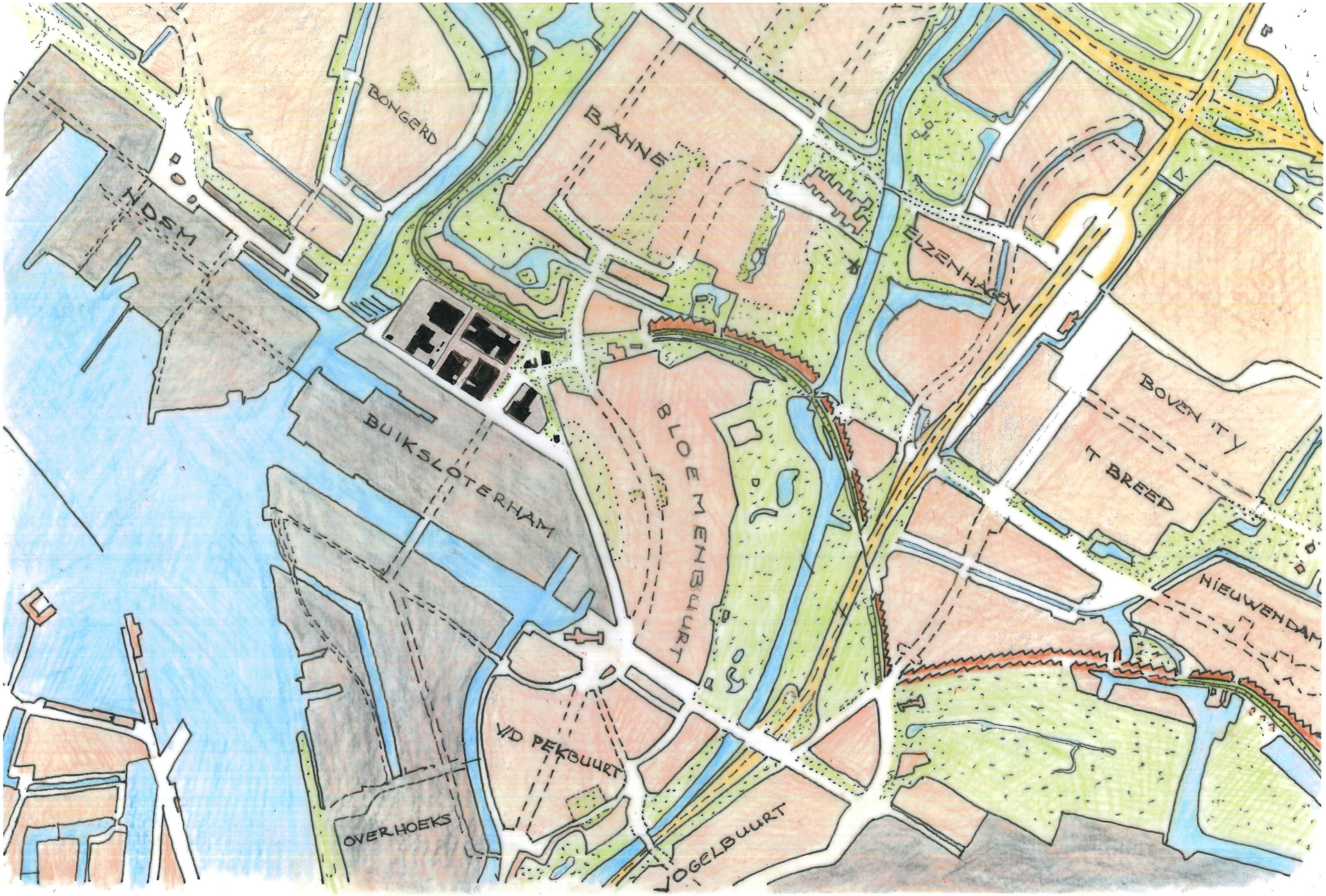
6. Stedenbouwkundig ontwerp 49
6.1 Versterking van de landschappelijke kwaliteiten en de Waterlandse Zeedijk: Buiksloterdijkpark 49
6.2 Verbindingen tussen Klaprozenbuurt, Oud Noord en de Noordelijke IJ-oevers 55
6.3 De Klaprozenbuurt 61

7. Aspecten 71
7.1 Groen en natuur 71
7.2 Duurzaamheid 73
7.3 Fietsverkeer 78
7.4 Autoverkeer 79
7.5 Parkeren 80
7.6 Openbare ruimte, profielen 81
7.7 Bovenwijkse nutsvoorzieningen 81
7.8 De ondergrond en water 84
7.9 Nieuw over oud, uitgeefbaar terrein 92
7.10 Beheerparagraaf 94
7.11 Bezonning 94

8. Ontwikkelstrategie en spelregels 97
8.1 Ontwikkelstrategie 97
8.2 Bouwblokken en spelregels 99

9. Planvormingsproces 105
9.1 Planning 105
9.2 Juridisch planologisch kader 105
9.3 Financiële uitvoerbaarheid 105

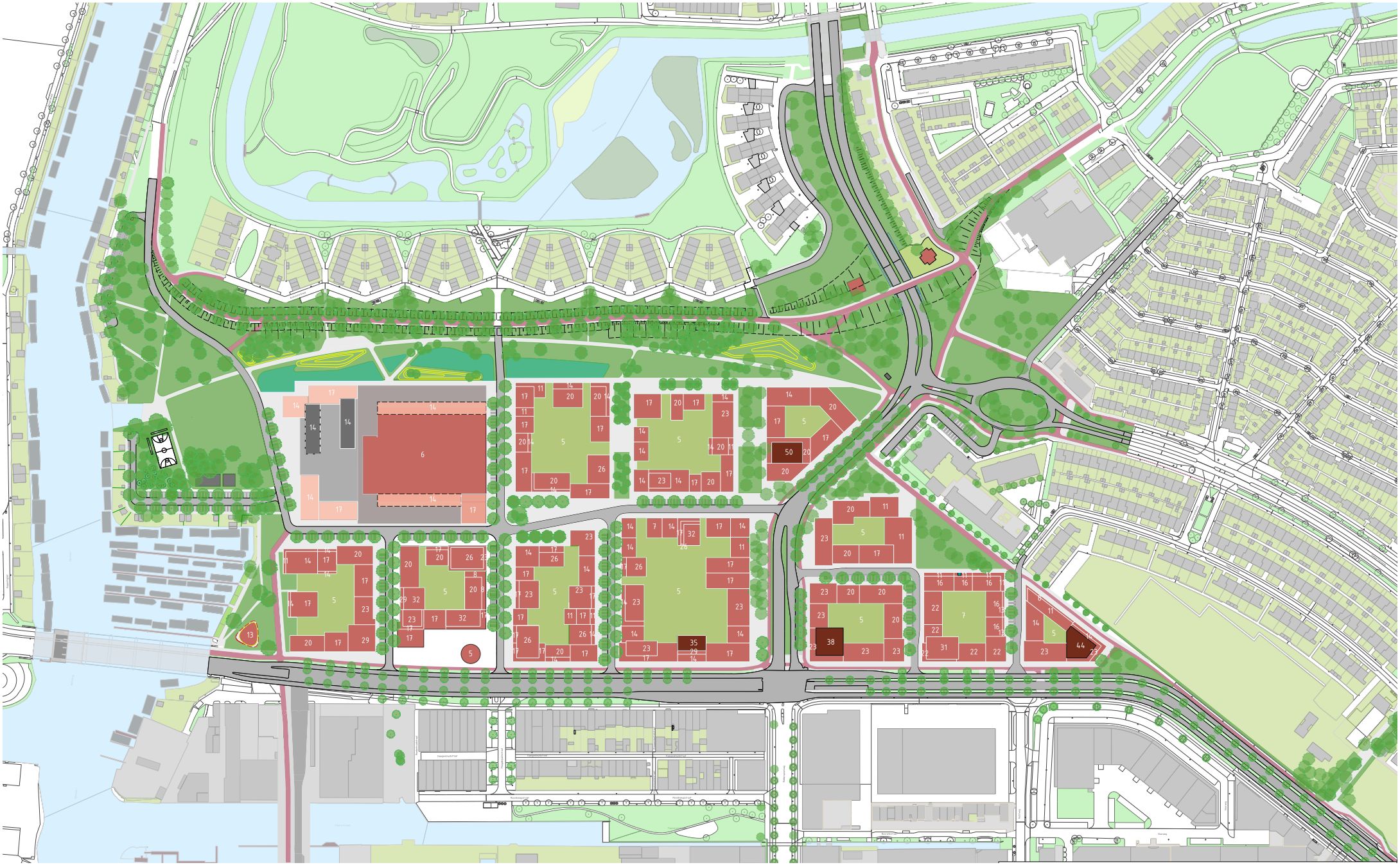
Colofon 109



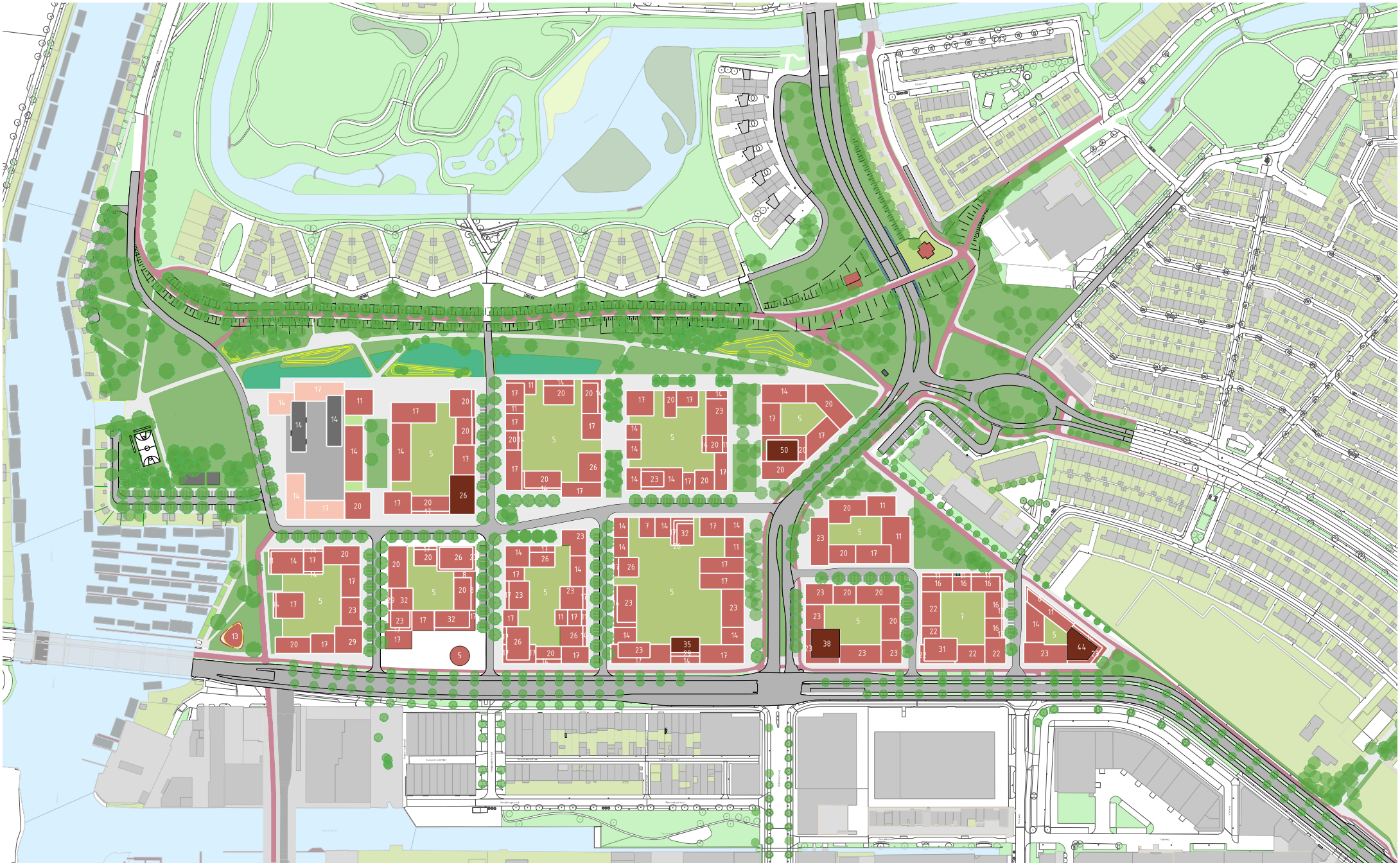
Huidige situatie Klaprozenbuurt in Amsterdam Noord



Toekomstige situatie Klaprozenbuurt in Amsterdam Noord



Plankaart met handhaving GVB



Plankaart met uitplaatsing GVB



Luchtfoto huidige situatie Klaprozenbuurt, vanaf noordoosten



Impressie toekomstige situatie Klaprozenbuurt



Luchtfoto huidige situatie Klaprozenbuurt, vanaf zuidwesten



Impressie toekomstige situatie Klaprozenbuurt


marqt

Samenvatting

Winkelen op de Klaprozenweg en daarna een drankje doen op een terras. Picknicken in het nieuwe Buiksloterdijkpark met de buren, fietsen door een groene oase naar school of werk. Kinderen spelen op een van de pleintjes tussen de compacte gebouwen. Aantrekkelijke woningen voor starters, stellen, gezinnen en ouderen. Bedrijvigheid op de begane grond. Dat is het beeld van de toekomstige Klaprozenbuurt in Amsterdam Noord. In deze nieuwe stadsbuurt komen tweeduizend woningen en veel ruimte voor bedrijven en voorzieningen. Tussen de gebouwen, erop en eromheen heel veel groen. De Klaprozenbuurt in Amsterdam Noord ligt als een puzzelstukje tussen de Noordelijke IJ-oevers (NDSM, Buiksloterham) en de oudere woonbuurten van Noord (Bloemenbuurt, Banne). Tussen de Klaprozenweg, Zijkanaal I met zijn haven voor woonschepen, de Buiksloterdijk en de Bloemenbuurt. Het is nu nog een ruim opgezet bedrijventerrein; 43.000 vierkante meter bedrijvigheid, met meubelzaken, ambachtelijke bedrijven, garages, een GVB-busremise en andere nutsfuncties. In de toekomst is er in de Klaprozenbuurt 250.000 vierkante meter bruikbare oppervlakte: 80% wonen, 15% economische en 5% maatschappelijke functies. De ruimte voor economische functies zal ongeveer gelijk zijn aan de huidige ruimte voor bedrijvigheid in het gebied. Het merendeel van de bestaande bedrijven, mits zij geen milieuhinder produceren, kan terugkeren in de toekomstige situatie. Op de begane grond op de Klaprozenweg komen bedrijven en winkels zodat het een levendige straat wordt. De Klaprozenbuurt krijgt twee nieuwe supermarkten en ook nieuwe horeca. Er komen twee basisscholen en voorzieningen voor zorg en welzijn.

Wonen

De Klaprozenbuurt van de toekomst is een stadsbuurt met compacte gebouwen van verschillende hoogte. Er komen circa tweeduizend woningen bij: 40% sociale huurwoningen, 40% middeldure huur en koop en 20% vrije sector woningen. Aantrekkelijk wonen voor starters, stellen, ouderen en gezinnen die ‘de stad aan hun voeten’ willen hebben. De sociale huur is gericht op de doorstroming van te groot wonende ouderen en te klein wonende gezinnen vanuit de omliggende buurten, zoals de Banne, de Bloemenbuurt en de Van der Pekbuurt. Het woningaanbod zal bijna geheel bestaan uit appartementen van verschillende grootte. De Klaprozenbuurt moet een wijk worden waar de oude en nieuwe bewoners van Noord zich thuis voelen en allen gebruik maken van de voorzieningen en het groen.

Bewegen in het groen

De Klaprozenbuurt wordt ook een buurt die uitnodigt tot bewegen. Aan de noord- en westrand van de buurt komt het Buiksloterdijkpark. In dit dijkpark krijgen sport en spel ruim baan, met voetbalveldjes, natuurlijke speeltuinen. Het park krijgt ook een belangrijke ecologische functie. De Klaprozenbuurt wordt autoluw en aantrekkelijk ingericht voor fietsers en voetgangers, alleen bezoekers parkeren op straat. Auto’s staan geparkeerd in garages of op eigen terrein. De Kadoelerscheg is binnen handbereik voor een hardloopronde of een fietstocht naar Waterland. De buurt wordt toegankelijk ingericht voor ouderen en mindervaliden.

Participatie

In het najaar van 2018 heeft het bewonersinitiatief ‘de Groene Draak’ een visie opgesteld voor het gebied. Ook een groep bewoners uit de Buiksloterham kwam met een eigen visie. Deze visies en schetsen vormden samen met die van het projectteam, de basis om samen aan een ontwerp te werken. Drie architecten uit de buurt hebben dit begeleid en zij maakten een stedenbouwkundig schets ontwerp. Het eindresultaat is op 26 maart 2019 aan de buurt gepresenteerd en werd zeer positief ontvangen. Hierna heeft de gemeente het schetsontwerp verder uitgewerkt tot concept stedenbouwkundig plan en voor inspraak vrijgegeven. De betrokken bewoners waren het op een aantal vlakken niet eens met hoe de gemeente deze uitwerking had opgepakt en er kwamen dan ook veel inspraakreacties binnen. Het plan is vervolgens verder aangepast en verbeterd, met het voorliggende plan als resultaat. Na vaststelling van het stedenbouwkundig plan/ investeringsbesluit is de participatie niet voorbij. Ook bij de uitwerking van de plannen zal de omgeving en andere belanghebbenden weer worden betrokken.

Planning

Zodra het investeringsbesluit is genomen door de gemeenteraad en het bestemmingsplan onherroepelijk is verklaard, kan de transformatie van het bestaande bedrijventerrein écht starten. Het uitgangspunt is dat erfpachters en eigenaren hoofdzakelijk zelf het initiatief nemen voor herontwikkeling. De gemeente stelt kaders, maakt de verandering mogelijk en bereidt ingrepen in de openbare ruimte voor. De bestaande partijen in het gebied bepalen zelf het tempo van de transformatie. Naar verwachting start de transformatie aan de oostzijde van het plangebied, en gaat de ontwikkeling stapsgewijs westwaarts.



Luchtfoto plangebied vanaf noordzijde, 2019

1. Inleiding

Voor u ligt de Investeringsnota Klaprozenbuurt met ook het stedenbouwkundig plan Klaprozenbuurt. De investeringsnota is de doorvertaling van het concept Stedenbouwkundig Plan Klaprozenbuurt dat in de zomer van 2019 ter inzage heeft gelegen. De Klaprozenbuurt heeft overkoepelende opgave de transformatie van het bestaand bedrijventerrein rondom de Metaalbewerkerweg naar een gemengde stadsbuurt met aan de noord- en westrand van het plangebied de aanleg van het Buiksloterdijkpark. De investeringsnota beschrijft de context en achtergrond, de totstandkoming van het plan en bevat een programmatisch, stedenbouwkundig, milieu- en civieltechnisch en financieel kader dat leidend is voor de toekomstige ontwikkeling van de Klaprozenbuurt. De investeringsnota is daarmee het kader voor de aanvraag van omgevingsvergunningen voor transformatie en ontwerpen van de openbare ruimte. De gebiedsontwikkeling zal stapsgewijs plaatsvinden.

1.1 Ligging

De Klaprozenbuurt is het bedrijventerrein ten noorden van de Klaprozenweg in het noordelijk deel van de Buiksloterhampolder, inclusief de directe landschappelijke omgeving daarvan. De situering van het plangebied in de stad is bijzonder: het ligt als een puzzelstukje tussen de Noordelijke IJ-oevers (NDSM, Buiksloterham) en de oudere woonbuurten van Noord (de Banne en Floradorp/Bloemenbuurt) in. In de overgang naar deze bestaande groene woongebieden liggen twee grote landschappelijke structuren langs het plangebied: het Zijkanaal I en de Buiksloterdijk. Het projectgebied wordt begrensd door de Klimopweg, Heggerankweg (achterpad), Klaprozenweg, Zijkanaal I, Buiksloterdijk (Waterlandse Zeedijk), Kamperfoelieweg, Marjoleinstraat en de Floraweg.



Luchtfoto plangebied, 1969



Uitsnede plangebied met kavelgrenzen

1.2 Bestaande situatie

Het projectgebied is nu grotendeels een extensief gebruikt bedrijventerrein met grondgebonden bedrijven, in totaal circa 43.000 m^2 bvo. Op een aantal kavels is ook een bedrijfswoning op de eerste verdieping gebouwd. Bedrijvigheid in het projectgebied bestaat voor een aanzienlijk deel uit productiegerelateerde bedrijven, zoals autogarages en ambachten.

Het projectgebied is daarnaast als enige locatie in Noord (inclusief een deel van de Buiksloterham) aangewezen voor perifere detailhandel. Perifere detailhandelsvestigingen zijn winkels waar volumineuze goederen worden verkocht, zoals bouwmarkten en meubelwinkels. Naast de genoemde bedrijvigheid bevindt zich nog een aantal specifieke bovenwijkse nutsfuncties op het bedrijventerrein: een GVB-busremise inclusief werkplaats, een TenneT 150kV-schakelstation, een gasontvangst- en een gasdrukregelstation van de Gasunie en Liander en een LPG/benzine station.

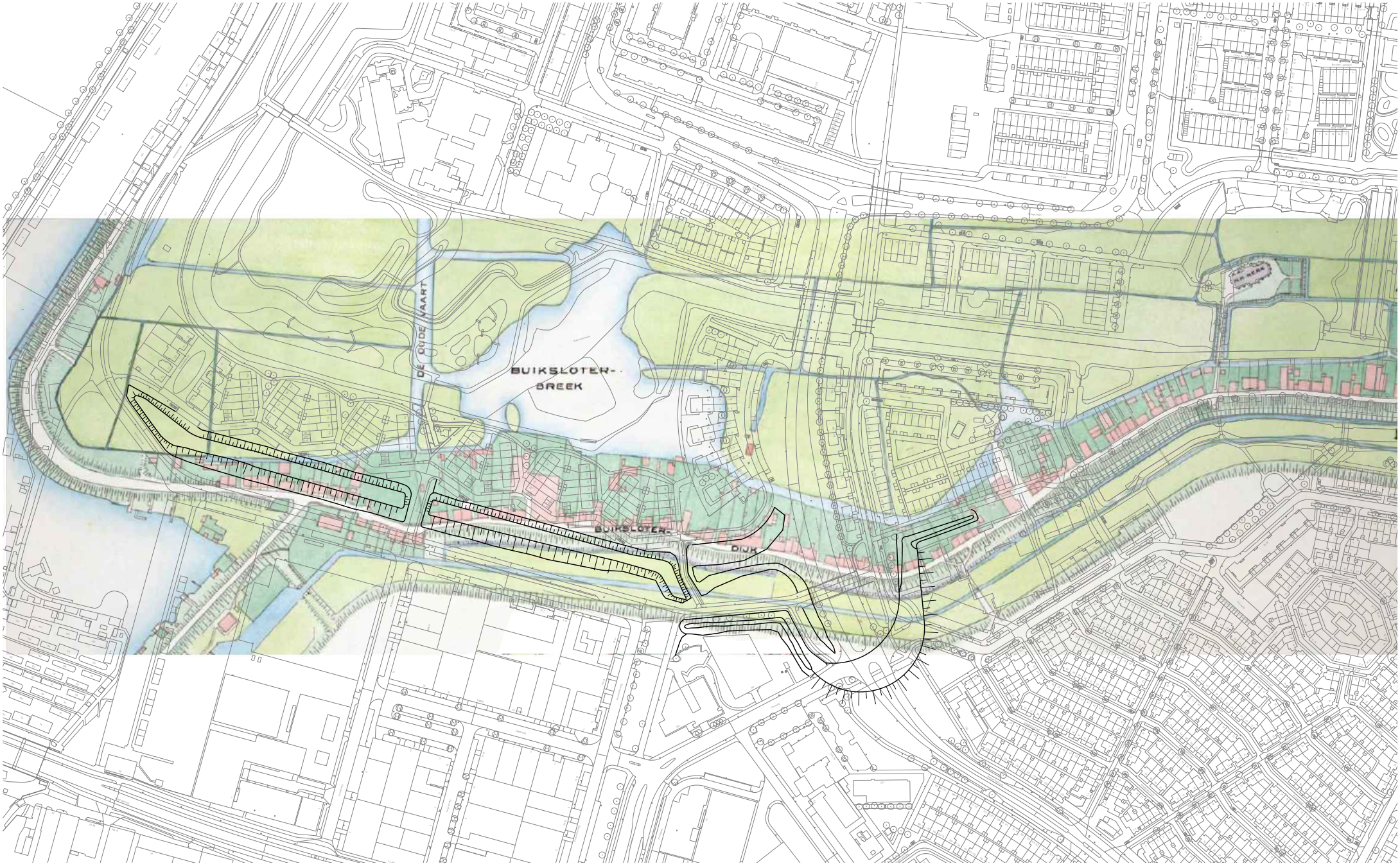
Aan de oostzijde van het projectgebied ligt het N.J. Schaap Schooltuincomplex, waar kinderen van de basisscholen in Amsterdam Noord natuuronderwijs krijgen. Hier is ook een locatie van het Leger des Heils gevestigd. De noordoostzijde van het plangebied bestaat voornamelijk uit versnipperd groen en infrastructuur. Hier loopt de brede verkeersader van de Kamperfoelieweg, waarop de Floraweg aansluit en daarnaast verschillende fietsverbindingen.

De noord- en westzijde van het projectgebied hebben landschappelijke kwaliteiten. Boven de Metaalbewerkerweg ligt, verborgen onder een in de 60'er jaren aangelegd verkeerstalud, het oorspronkelijk dijklandschap van de Waterlandse Zeedijk. Het groene landschap kenmerkt zich door dichtgegroeide groepen bomen en struiken, en een oost-west fietsverbinding. De westzijde heeft het karakter van een waterlandschap met het Zijkanaal I. Aan dit kanaal ligt een woonschepenhaven met ongeveer veertig ligplaatsen en een ruim 1.5 hectare groot grasveld met een kleine speelgelegenheid ('het Landje'). Naast het Landje en aan de oever van Zijkanaal I liggen nog eens circa vijftien woonboten.

Het projectgebied kent een zeer versnipperde eigendomssituatie van ruim 50, voornamelijk kleine, kavels in eigendom bij circa 35 verschillende erfpachters en eigenaren. De Waterlandse Zeedijk is in beheer bij het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, maar volledig in eigendom van de gemeente Amsterdam.

1.3 Opgave

De opgave van het project Klaprozenbuurt is de transformatie van een extensief gebruikt bedrijventerrein naar een gemengde stadsbuurt met ruimte voor wonen, werken en voorzieningen. Er kunnen circa 2.000 woningen worden gebouwd in de Klaprozenbuurt, waarvan 40% sociale huurwoningen, 40% middeldure woningen en 20% vrije sector. De Klaprozenweg en de Floraweg krijgen het karakter van een stadsstraat met winkels en voorzieningen in de plint, en verbeterde verblijfskwaliteit. Er komt een cluster voor dagelijkse detailhandel met twee supermarkten, ambachtelijke, productieve en creatieve bedrijvigheid en perifere detailhandel (bouwmarkten, meubelwinkels). Aan de noord- en westzijde van het plangebied wordt het Buiksloterdijkpark aangelegd, met de nu verscholen Waterlandse Zeedijk als drager van het park. Aan de noordoostzijde van het plangebied wordt de auto- en fietsinfrastructuur van de Kamperfoelieweg en omgeving verbeterd. De Klaprozenbuurt wordt zo zorgvuldig mogelijk in het bestaande stedelijk weefsel gepast en er worden nieuwe langzaam verkeersverbindingen met en tussen bestaande buurten gerealiseerd.



Op deze gecombineerde kaart uit 1925 met de kaart van nu is te zien hoe het aangelegde verkeerstalud uit de 60'er jaren als een rechte streep ligt over de zigzaggende middeleeuwse dijk met dijkwoningen.

2. Historie

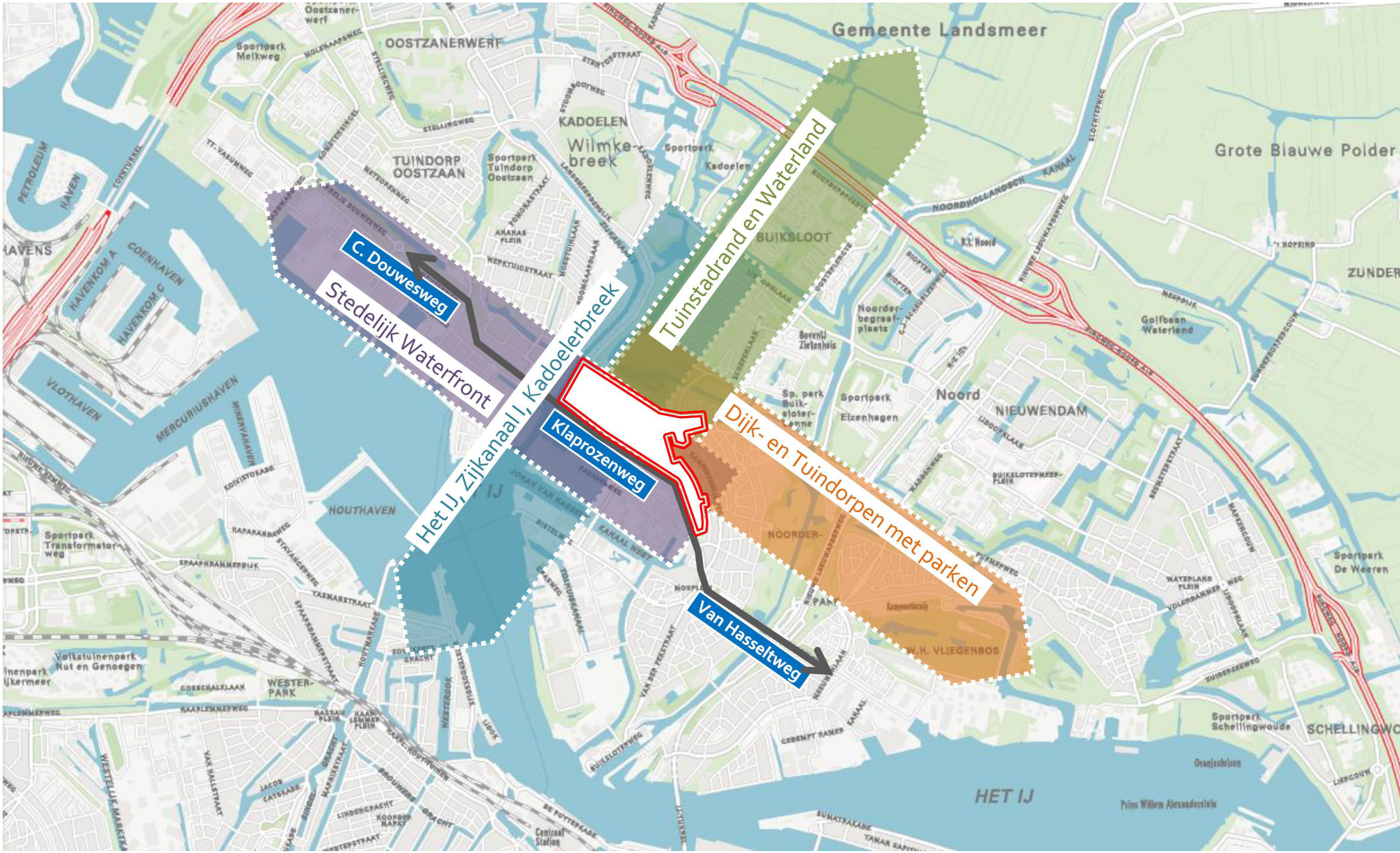


Amsterdam, 1860, mooi zichtbaar is de Waterlandse Zeedijk en de pas aangelegde polder Buiksloterham. Aan de westkant is te zien hoe vanaf de bocht (Nesserhoek) zicht was over het IJ

2.1 Historie Buiksloterdijk en landschapsanalyse

De Klaprozenbuurt ligt in buitendijks gebied. De scheiding tussen buitendijks en binnendijks is de Buiksloterdijk. Deze dijk is onderdeel van de in de Middeleeuwen aangelegde Waterlandse Zeedijk, die is afgebouwd rond 1300. De Waterlandse Zeedijk is een uniek cultuurhistorisch en landschappelijk element, waaruit de ontstaansgeschiedenis van Noord is af te lezen: een stadsdeel dat ontstaan is langs de kenmerkende dijkdorpen in een structuur van lintbebouwing. De dijk is aangewezen als provinciaal monument. Aan de veilige landkant van de dijk zijn in de loop van de tijd dijkwoningen gerealiseerd. Zij kenmerken zich door de typerende Waterlandarchitectuur, met zijn geschilderde houten gevels en veel dwarskappen. Achter de dijk ligt hier de Buiksloterbreek en iets verderop de Kadoelerbreek. Zijkanaal I volgt de oude kustlijn van de middeleeuwse dijk. Vroeger spoelde het zoute water van de Zuiderzee tot aan de voet van deze dijk. De oorspronkelijke zigzaggende middeleeuwse Waterlandse Zeedijk is in de 60'er jaren vervangen door een verkeersdijk voor auto's die zou aansluiten op de Nieuwe Purmerweg. De oorspronkelijke dijkwoningen op de dijk zijn destijds gesloopt. De autoweg erop is er nooit gekomen.

In het buitendijkse gebied van zowel de Klaprozenbuurt als de Buiksloterham is rond 1850 een polder (Buiksloterham) aangelegd en is het land later opgehoogd met slib uit het IJ, waardoor er insteekhavens mogelijk werden. Vanaf de jaren '60 is het bestaand bedrijventerrein stapsgewijs tot ontwikkeling gekomen. Dit gebied aan het IJ was tot voor kort het domein van bedrijven. In Buiksloterham is een proces van verdichting en transformatie gestart, de Klaprozenbuurt volgt hierin.



Ligging plangebied t.o.v. vier windrichtingen

2.2 Plangebied in zijn omgeving

Het plangebied ligt ingeklemd tussen de verstedelijkende Buiksloterham, de Bloemenbuurt en de Banne. Ten westen van Zijkanaal I ligt het NDSM-gebied.

Buiksloterham ontwikkelt zich in verhoogd tempo tot een gemengd hoogstedelijk woongebied. Op moment van schrijven wordt een herijking van het Investeringsbesluit uit 2006 voorbereid. Er komen, naast bedrijvigheid en maatschappelijke voorzieningen, circa 8.000 woningen in de Buiksloterham. Langs de Klaprozenweg zijn aan de zuidzijde zelfbouwwoningen gerealiseerd en nog in ontwikkeling. Aan de westzijde van de Buiksloterham, ter hoogte van de TenneT-kavel wordt de 'Westelijke Ontsluitingsweg' gerealiseerd.

De Banne is een typische naoorlogse woonwijk uit de jaren '60-'70. Tussen de dijk en de Buiksloterbreek is in de 90'er jaren een buurtje gerealiseerd met laagbouwwoningen en terraswoningen naar ontwerp van Ashok Bhalotra. De verkaveling is dwars op de dijk en vouwt zich open naar de Buiksloterbeek, een park dat binnenkort wordt vernieuwd. Sinds 2003 is er een proces van stedelijke vernieuwing gaande in de Banne. Sloop-nieuwbouw heeft nieuwe aantrekkelijke groene woonbuurtjes opgeleverd en er is een nieuw met woonappartementen gemengd winkelcentrum gerealiseerd. Aangrenzend aan het plangebied is in 2010 de Marjoleinbuurt gerealiseerd, een modern tuindorp met bebouwing van twee lagen en een kap.

De Bloemenbuurt is oorspronkelijk tuindorp van Noord dat in 2014 tot het Beschermde Stadsgezicht van Amsterdam Noord gaan behoren. Met de toekenning zijn twee gebouwen die direct aan het projectgebied grenzen aangemerkt als markant gebouw. Ten opzichte van deze gebouwen zullen ontwikkelingen in het projectgebied met extra zorg moeten worden omgeven. In het tuindorp is al enige jaren geleden een zeer geleidelijk proces ingezet van omzetting van sociale huur- naar koopwoningen. Dit wordt in overleg tussen gemeente en corporatie bepaald. Nog steeds is het aandeel sociale huur in Bloemenbuurt gemiddeld hoog. Er wonen relatief veel ouderen en te klein wonende gezinnen.

Zowel Banne als Bloemenbuurt zijn aangewezen als strategische 'ontwikkelbuurten', omdat ze kampen met een concentratie van sociaal-economische problematiek (hoge werkloosheid, bijstandsafhankelijkheid, etc)

2.3 Relevant beleid

Structuurvisie Amsterdam 2040

De centrale ambitie van de Structuurvisie Amsterdam 2040 is dat Amsterdam zich verder ontwikkelt als kernstad van een internationaal concurrerende, duurzame metropool. Om economisch sterk en duurzaam te zijn, wil Amsterdam onder meer een intensiever gebruik van de bestaande stad. De structuurvisie, vastgesteld in 2011, wijst het projectgebied aan als locatie die zich in de periode 2030-2040 transformeert naar een werk-woongebied (zie p. 172 van de structuurvisie).

Koers 2025

In 2016 stelde de gemeenteraad Koers 2025 vast, een integrale inventarisatie van woningbouwlocaties in Amsterdam. Deze ontwikkelingsstrategie heeft als doel de druk op de woningmarkt in Amsterdam te verlagen door de woningvoorraad jaarlijks met circa 5.000 woningen te laten groeien. Koers 2025 operationaliseert de Structuurvisie en de ambitie voor de bouw van 50.000 woningen in een ontwikkelstrategie voor de stad tot 2025. In dit document is het projectgebied als ontwikkellocatie aangewezen. Vaststelling van Koers 2025 heeft de transformatie van het projectgebied naar een stedelijk woonwerkmilieu daarmee versneld. Uit Koers 2025 vloeit de opdracht voor dit project voort.

Ruimte voor de Economie van Morgen

Na Koers 2025 heeft het vorige College het visiedocument Ruimte voor de Economie van Morgen vastgesteld. Deze visie biedt economische bouwstenen voor nieuwe gebiedsontwikkeling, gezien de grootschalige transformatie van bedrijventerreinen en kantoorgebieden naar woonwerkmilieus. Amsterdam moet naast kantoorruimte ook ruimte bieden aan bedrijvigheid voor praktisch geschoold werk. Ruimte voor de Economie van Morgen wijst het projectgebied aan als 'productieve wijk'. Productieve wijken zijn woon-werkwijken die bedrijven met ruimtelijke behoefte aan bedrijfsruimte integreren in een nieuw stedelijk woonmilieu. Het grootste deel van Amsterdam, tot en met de gordel van de negentiende eeuw, is gebouwd zonder fysieke scheiding tussen werken en wonen. Nieuwe productieve wijken keren terug naar dit principe, waarin ruimte is voor bestaande bedrijvigheid, zoals ambachten en lokale productie. Voortbordurend op de Ruimte voor de Economie van Morgen wordt de "Bedrijvenstrategie, Amsterdam duurzaam productief" ontwikkeld. Één van de speerpunten uit deze strategie wordt dat



Uitsnede structuurvisiekaart Amsterdam 2040. Klaprozenbuurt is aangewezen als werk-woonlocatie

transformatiegebieden zoals Klaprozenbuurt maximaal de kansen moeten benutten om (bestaande) bedrijvigheid goed met wonen te combineren in de toekomstige situatie. Zo dienen transformatiegebieden straks specifiek te programmeren en te bestemmen op (productieve) bedrijfsruimten.

Woonagenda 2025

Nieuwbouw draagt bij aan een gemengde stad. In de Woonagenda 2025 staat de prognose dat er in 2025 een tekort is aan sociale en middeldure huurwoningen. Ter voorkoming van dat tekort heeft de gemeente een stedelijk uitgangspunt voor de programmering van nieuwbouw geformuleerd: 40% sociale huurwoningen, 40% middeldure woningen (huur en koop) en 20% dure woningen (huur en koop). Daarnaast draagt de ontwikkeling van nieuwbouw bij aan de 'ongedeelde stad', een stad met zo min mogelijk ruimtelijke en sociale segregatie. Het woningbouwprogramma van de Klaprozenbuurt houdt het stedelijk uitgangspunt '40-40-20' op gebiedsniveau aan.

Detailhandelsbeleid Amsterdam 2018-2022

Het nieuwe detailhandelsbeleid focust op twee doelen: Amsterdammers moeten hun dagelijkse boodschappen in de buurt kunnen doen en consumenten moeten de keuze hebben uit verschillende aantrekkelijke winkelgebieden verspreid over de stad. Het detailhandelsbeleid van Amsterdam 2018-2022 biedt ruimte voor detailhandel bij de ontwikkeling van nieuwe wijken. Het beleid zet in op fijnmazige winkelstructuren in de groeigebieden, zoals de Noordelijke IJ-oever. Het uitgangspunt van dit beleid is dat bestaande kansrijke winkelgebieden eerst worden versterkt. Dan is er meer ruimte voor de ontwikkeling van winkels met niet-dagelijks aanbod, die een bonte schakering kunnen vormen met andere bedrijvigheid en maatschappelijke voorzieningen. Er zijn meer mogelijkheden voor nieuwe winkels als het bestaande winkelgebied vrijwel aansluitend is op een nieuwe stadsstraat, die een belangrijke verbindingsfunctie heeft.

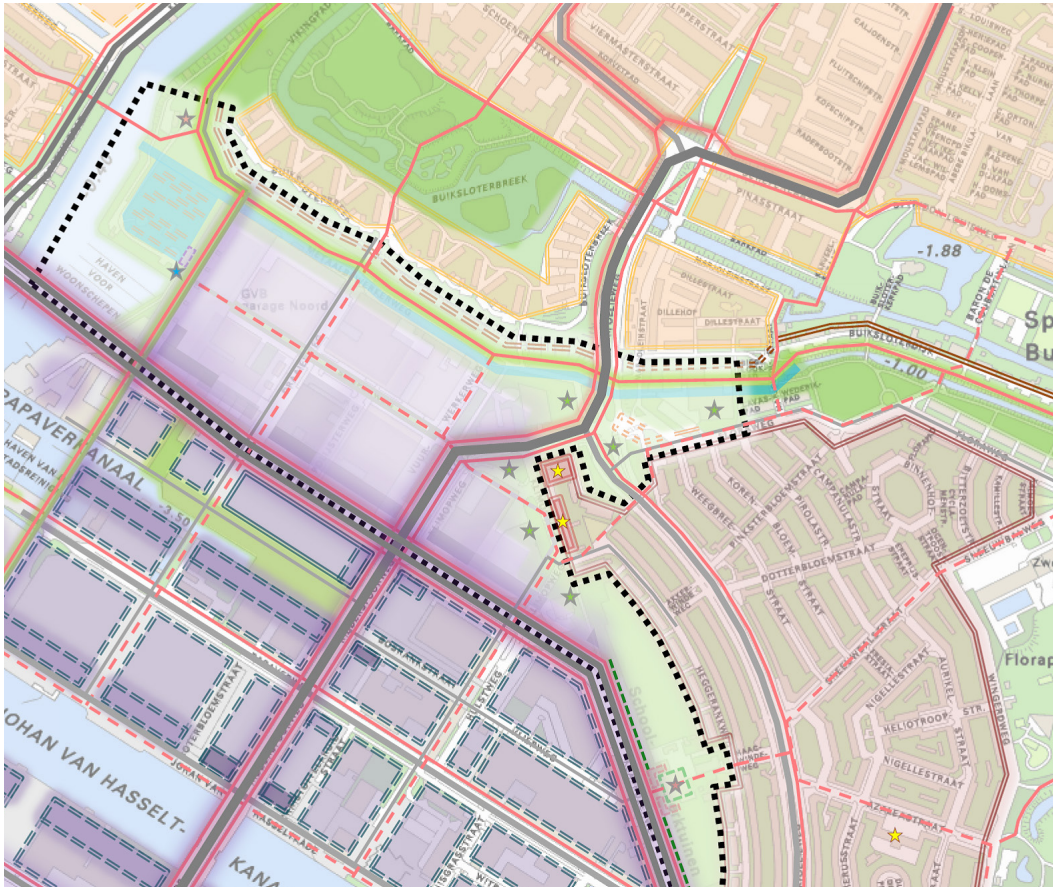
Agenda Duurzaamheid

De Agenda Duurzaamheid is in 2015 unaniem door de raad vastgesteld. De Agenda Duurzaamheid gaat over vijf thema's te weten: Duurzame energie, Schone lucht, Circulaire economie, Klimaatbestendige stad en Gemeente Duurzaam. Al deze thema's zijn relevant voor de Klaprozenbuurt, en nader uitgewerkt in hoofdstuk 7. Gemeente duurzaam wordt verder alleen niet apart genoemd omdat wat de gemeente zelf doet ook onder de andere vier thema's valt. Voor nieuwbouw is de belangrijkste en concreetste beleidsdoelstelling uit de Agenda Duurzaamheid het bouwen met een Energie-prestatie coëfficiënt (EPC) van maximaal 0,15. Op moment van schrijven wordt gewerkt aan de Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal 2050 die het beleidsthema (Duurzame) Energie zal komen te vervangen. Beleidsdoelstellingen uit deze routekaart zullen ook van toepassing zijn op de Klaprozenbuurt. Hetzelfde geldt voor het thema Circulaire Economie. Op basis van het rapport 'Bouwstenen voor de nieuwe strategie Amsterdam Circulair 2020-2025' wordt de nieuwe strategie circulaire economie 2020-2025 opgesteld.
Het Actieplan Schone Lucht is recent vastgesteld door de raad. In het actieplan Schone Lucht gaat het met name om op de ambitie om in 2030 alleen nog maar uitstootvrije voertuigen binnen de bebouwde kom te hebben rijden waardoor er hard gewerkt moet worden aan het faciliteren van elektrisch vervoer. In het coalitieakkoord van het huidige college zijn verder andere de ambities opgenomen om in 2022 250 MWp aan zonnepanelen te hebben staan, in 2030 55% minder CO_2 uit te stoten dan in 1900, in 240 volledig aardgasvrij te zijn en in 2050 95% minder CO_2 uit te stoten dan in 1990.

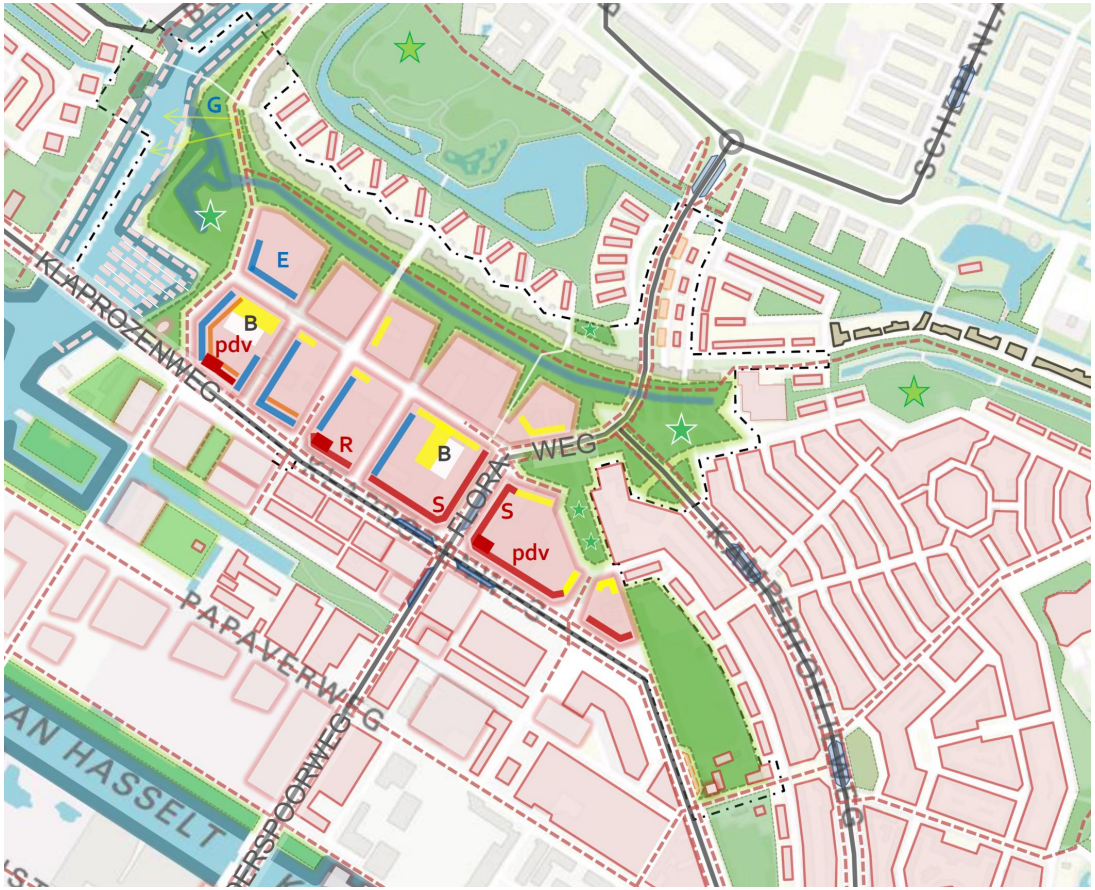
Tien geboden voor de Waterlandse Zeedijk

In 2005 heeft het stadsdeel Noord een visie opgesteld voor de Waterlandse Zeedijk. In deze visie zijn tien geboden (geen wetten, maar richtingwijzers/uitgangspunten) geformuleerd hoe de Waterlandse Zeedijk haar vooraanstaande positie in Noord kan hervinden en/of accentueren. Enkele van de relevante geboden betreffen:

1. De Waterlandse Zeedijk is een cultuurmonument – in stand houden en ervaarbaar maken van dit cultuurhistorische kralensnoer staat voorop.
2. De Waterlandse Zeedijk is wat overig Amsterdam-Noord niet is – de dijk vormt over grote lengte een herkenbare verhoging: een tribune voor Amsterdam Noord. Bebouwing bestaat hoofdzakelijk uit individuele gebouwen met tuinen, met de voorzijde op de dijk, voornamelijk aan de noordzijde op de dijk. Dijk en bebouwing hebben in het algemeen een groen en dorps karakter.
3. De Waterlandse Zeedijk is een begaanbare en prettige route voor langzaam verkeer, zowel recreatief als anderszins.
4. De dijk moet als lijn herkenbaar zijn – ook wanneer de ontbrekende stukken aangeheeld zijn, blijft de Waterlandse Zeedijk een snoer van kralen, die elk hun eigen verhaal vertellen.
5. De verschillende delen van de dijk moeten ten opzichte van elkaar herken-



Plankaart principenota, vastgesteld op 9 januari 2018



Plankaart projectnota, vastgesteld op 5 februari 2019

baar zijn als verschillend, maar wel verwant – dit hangt samen met het vorige uitgangspunt.

6. Ontwikkelingen in de omgeving van de Waterlandse Zeedijk moeten worden vormgegeven vanuit de centrale positie van de dijk – dit uitgangspunt heeft betrekking op wat er gebeurt in de omgeving van de Waterlandse Zeedijk. Het vormt als het ware een extra doelstelling: namelijk dat de herkenbaarheid van de Waterlandse Zeedijk ook voor ontwikkelingen in de omgeving een van de doelen is.

In de visie wordt het in het plangebied gelegen deel van de Waterlandse Zeedijk als een van de knelpunten beschouwd, waar de herkenbaarheid kan worden versterkt. Er worden ook verschillende oplossingsrichtingen aangedragen, die zijn meegenomen in het landschappelijk-stedenbouwkundig voorstel in dit plan.

2.4 Planhistorie Klaprozenbuurt

Principenota Klaprozenbuurt

Na de aanwijzing van het plangebied als versnellingslocatie in Koers 2025, is door stadsdeel Noord en Team Ruimte voor de Stad (de stuurgroep voor de uitvoering van Koers 2025) opdracht gegeven tot het opstellen van een principenota. Met de vaststelling van de principenota Klaprozenweg Noordoost (later hernoemd naar 'Klaprozenbuurt') op 9 januari 2018, is de verkennende fase van het project Klaprozenbuurt afgerond. De principenota beschrijft de huidige situatie van het plangebied, en introduceert de vijf hoofdambities van het plan (zie hoofdstuk 3).

Projectnota Klaprozenbuurt

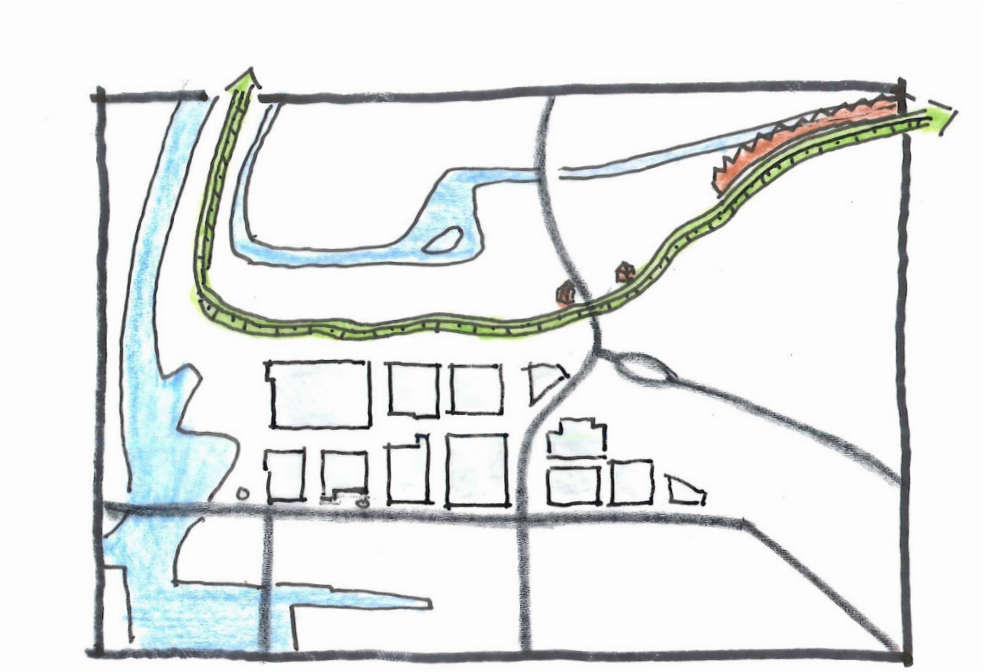
Op 5 februari 2019 is de projectnota Klaprozenbuurt vastgesteld door het College van B&W. In deze tweede planfase is de (financiële en technische) haalbaarheid van het project aangetoond. Er zijn in deze planfase verschillende onderzoeken uitgevoerd om de haalbaarheid van het project aan te tonen, zoals luchtkwaliteits-, bodem- en verkeersonderzoek. In de projectnota is het programma voor het project Klaprozenbuurt vastgelegd op grofweg 250.000 m² bruto vloeroppervlak, met een verdeling van 80% wonen, 15% economie en 5% maatschappelijke voorzieningen (zie hoofdstuk 4). In de projectnota zijn er nog nauwelijks stedenbouwkundige uitgangspunten vastgelegd, om maximaal ruimte te bieden aan het participatief ontwerp traject (zie hoofdstuk 5). De gepresenteerde Stedenbouwkundig Programma van Eisen kaart (SpvE-kaart) is daarom in de projectnota zoveel mogelijk geabstraheerd. Ten opzichte van de principenota zijn de plangrenzen licht gewijzigd. Een deel van de Kamperfoelieweg is toegevoegd, terwijl het Over 't Y-college uit het plangebied is gehaald.

Wet voorkeursrecht gemeenten

De gemeenteraad heeft op 15 maart 2017 een Wet voorkeursrecht gemeenten (Wvg) gevestigd op het merendeel van de percelen in het projectgebied. De Wvg bepaalt dat vastgoedeigenaren en erfpachters, als zij hun grond en/of vastgoed willen verkopen, deze altijd eerst aan de gemeente te koop moeten aanbieden. Dit verschaft de gemeente een betere positie op de grondmarkt, wat mogelijkheden biedt de gewenste transformatie te begeleiden in samenwerking met de erfpachters en eigenaren. Voor de huurders (bedrijven) in het projectgebied heeft de Wvg geen directe gevolgen.



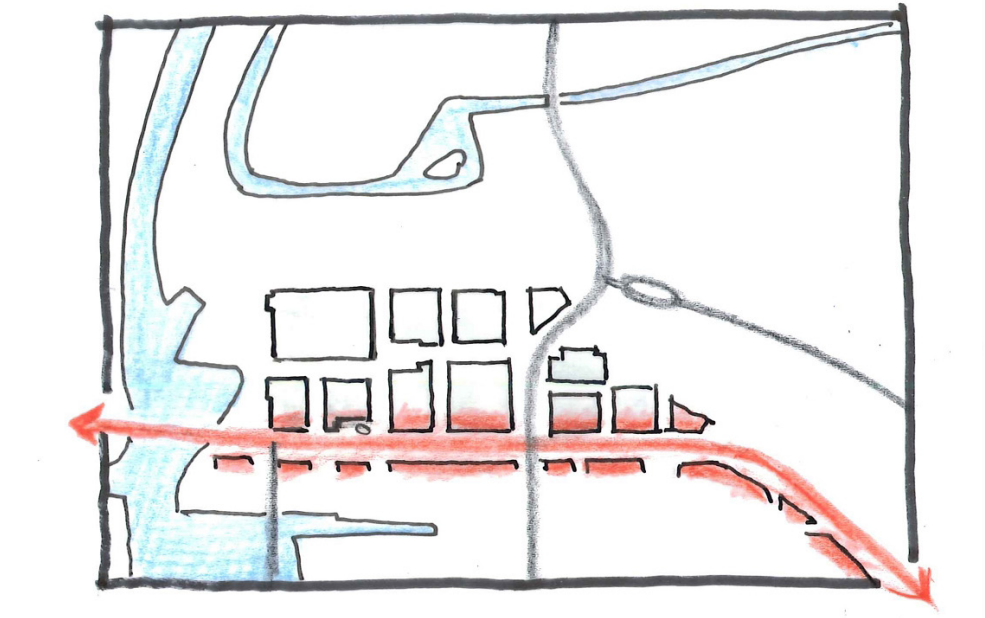
Vestiging Wet voorkeursrecht gemeenten, schuin gearceerd zijn de percelen waarop de wet rust



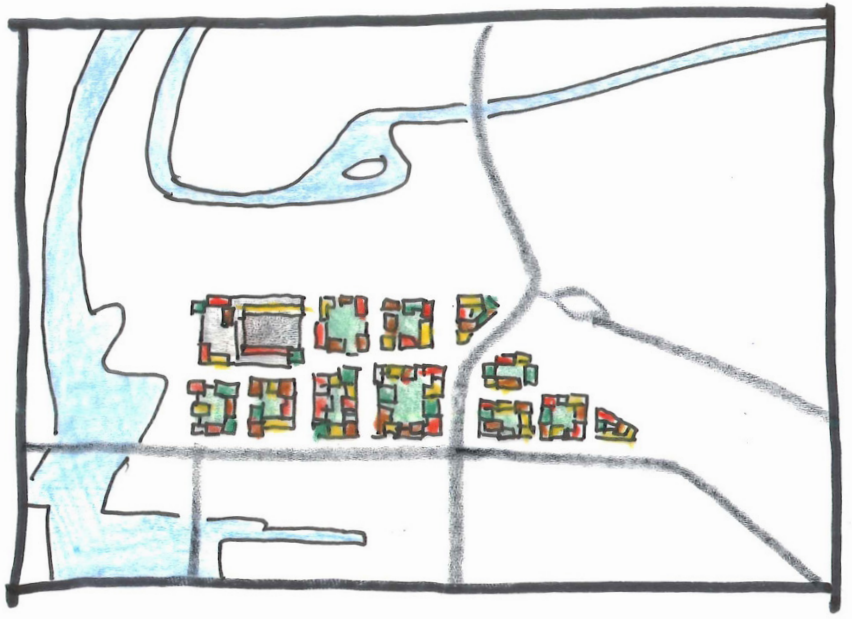
Versterken van de herkenbaarheid van de Waterlandse Zeedijk



Bijdragen aan de woningbouwontwikkeling



De Klaprozenweg als stadsstraat



Een kwalitatief hoogwaardig en flexibel stedelijk milieu

3. Visie

Het vertrekpunt van het plan is de wens van de gemeente om, conform Koers 2025, het bedrijventerrein te veranderen en te verdichten tot een stedelijke gemengde stadsbuurt. De inzet van het stedenbouwkundig plan is om het gebied te verdichten van circa 43.000 m^2 bruto vloeroppervlak (bvo) naar 250.000 m^2 bruto vloeroppervlak. Doel is de realisatie van een kwalitatief, hoogwaardig en flexibel stedelijk milieu, dat aansluit op bestaand stedelijk weefsel. Vanwege het beperkte grondbezit van de gemeente wordt de transformatie in hoofdzaak gedaan in samenwerking met de bestaande erfpachters en eigenaren via zelfrealisatie.

Naast deze verdichtingsoperatie biedt het project de kans om de stad als geheel te versterken. Dit gaat over het versterken van de landschappelijke kwaliteiten en de herkenbaarheid van de lange lijn van de Waterlandse Zeedijk, het versterken van de hoofdgroenstructuur door de aanleg van het Buiksloterdijkpark en het verbeteren van de verbindingen tussen Oud Noord en de IJ-oevers. Doel is een 'ongedeelde wijk' in goede samenhang met de omliggende buurten.

In de twee voorgaande fases van de planvorming zijn vijf ambities voor de transformatie van de Klaprozenbuurt vastgelegd:

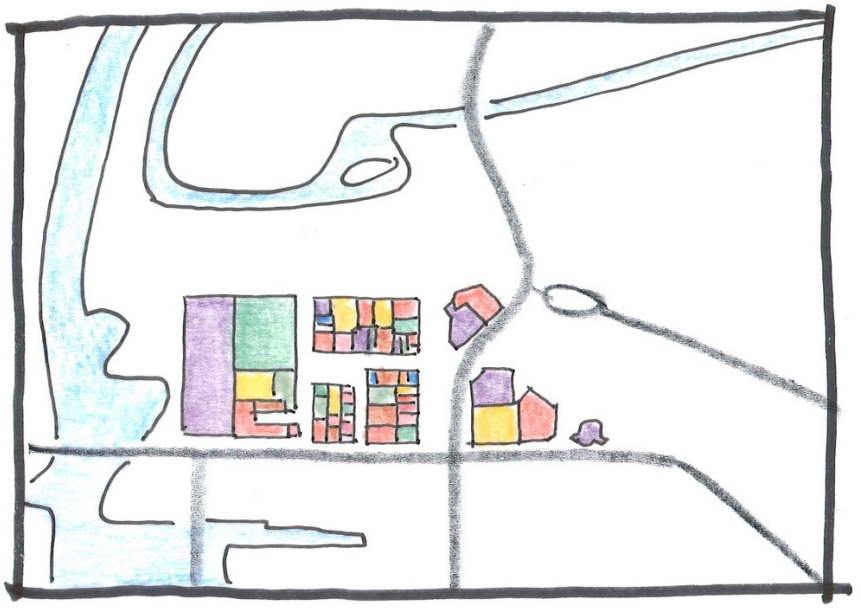
1. Bijdragen aan het tempo en volume van de woningbouwontwikkeling door de realisatie van circa 250.000 m^2 bvo aan programma voor wonen, werken en voorzieningen;
2. Realisatie van een kwalitatief hoogwaardig en flexibel stedelijk milieu met een gevarieerde functiemix;
3. Realisatie van een ongedeeld stedelijk gebied door een sociaal-economisch gemengde bevolkingsopbouw in het projectgebied en goede fysieke en sociale samenhang met de omliggende buurten;
4. Realisatie van de Klaprozenweg als stadsstraat, waardoor een verbindende werking van deze weg tussen het oude en nieuwe deel van Noord wordt bereikt;
5. Versterken van de landschappelijke kwaliteiten van het groen en de herkenbaarheid van de Waterlandse Zeedijk.

Tijdens het participatietraject hebben omwonenden van de Klaprozenbuurt hier nog twee ambities aan toegevoegd:

6. De Klaprozenbuurt als integraal plan voor alle drie de buurten (Buiksloterbreek, woonboten Zijkanaal I en het noordelijk deel van de Buiksloterham) samen, waarbij de groene verbinding centraal staat. Niet steen en groen in harde confrontatie maar harmonieus door elkaar. Geen barrières in het groen. De Klaprozenbuurt als één groen 'tapijt' waarop gewoond, geleefd en gewerkt wordt. De groene Buiksloterdijk is het landschappelijke element dat uitzicht biedt naar alle kanten en waar nieuwe en bestaande buurten samen komen.
7. De Klaprozenbuurt is het begin van de groene Kadoelerscheg. Deze stedelijke wijk met parkachtige ruimten maakt de koppeling tussen stad en het metropolitane groene landschap. Met een been in de stenen omgeving die met het centrum van de stad verbonden is en met het andere been in de groene scheg die naar het Waterland leidt.



Realisatie van ongedeeld stedelijk gebied in goede samenhang
met omliggende buurten



Zelfrealisatie door bestaande erfpachters en eigenaren

De ruimtelijke hoofdingrepen van het Stedenbouwkundig Plan zijn:

1. Versterking herkenbaarheid Waterlandse Zeedijk en aanleg Buiksloterdijkpark.

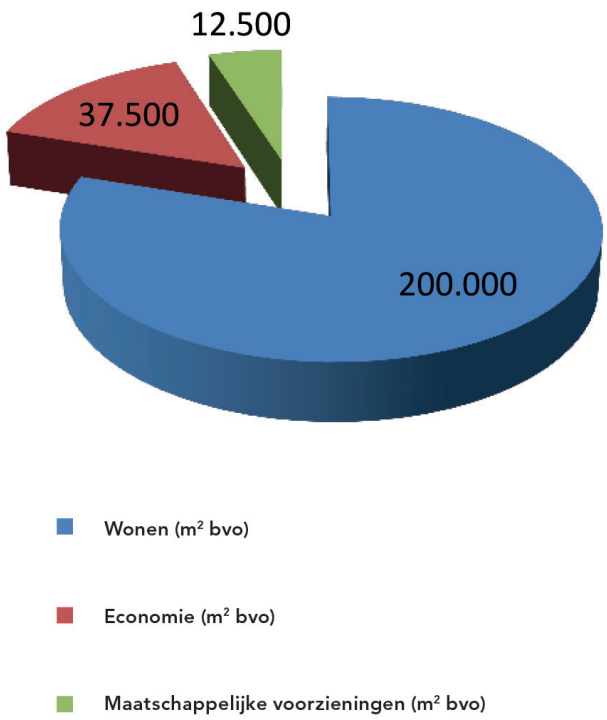
De nu verborgen oude Waterlandse Zeedijk krijgt haar oorspronkelijke verloop terug en wordt zichtbaar gemaakt en onderdeel van een doorgaande fietsroute oost-west. De dijk wordt aangezet met een lange rij bomen op de dijk. Bij de Kamperfoelieweg komt een herkenbaar en markant gebouw in Waterland-architectuur om de dijk te markeren. Aan de zuidkant van deze dijk komt een buurtpark, het Buiksloterdijkpark. Het water van Zijkanaal I wordt betrokken in het dijkpark.

2. Verbindingen Oud Noord met de IJ-oevers

De Klaprozenbuurt sluit aan op de woonbuurten van Oud Noord en op het nieuwe woon-werkgebied van de Buiksloterham. De Klaprozenweg verandert van een uitsluitend drukke verkeersader naar een stadsstraat met ook aantrekkelijker verblijfsklimaat en winkels en bedrijfsruimten in de plint. Het verbeteren van de oversteekbaarheid is hierbij in het bijzonder aandachtspunt (omdat dit lastig te realiseren is ivm de recent aangelegde busbaan Klaprozenweg). Nieuwe verbindingen tussen Oud Noord en de IJ-oevers zijn de openbare route vanuit Floradorp door de schooltuinen naar de Buiksloterham en vanaf de Landsmeerdijk een fiets-voetpad langs Zijkanaal I naar Buiksloterham en het IJ. De Floraweg krijgt een stedelijker karakter met voorzieningen in de plint, waardoor de bestaande woonbuurten beter in verbinding komen te staan met de Noordelijke IJ-oevers. De Bloemenbuurt krijgt een entreeplein bij de gewijzigde aansluiting op de Floraweg.

3. Klaprozenbuurt als stedelijke gemengde stadsbuurt

Het bedrijventerrein met lage bebouwing en lage dichtheid wordt getransformeerd in een woon-werkgebied met middelhoge bebouwing en hoge dichtheid. De gekozen stedenbouwkundige typologie is die van dcs6 gesloten bouwblokken. Een groot deel van het plangebied krijgt winkel- en bedrijfsruimten in de plint, met woningen daarboven. Uitgangspunt is zelfrealisatie waardoor de huidige kavelstructuur uitgangspunt is.



Woonprogramma 3+ kamerwoningen (gezinnen)	gemiddeld aantal m² (gbo)	% van programma wonen
SOCIALE HUUR		40
(75% wordt ontwikkeld voor een corporatie en 25% voor particuliere beleggers)		
1-kamerwoningen/studio's	25	10
2-kamerwoningen	45	10
3-kamerwoningen	60	10
> 3-kamerwoningen	75	10
MIDDELDUUR		40
Koop		
minimaal 55 m², maximaal € 297.000,-	55	20
Huur		
appartementen tot 70 m²	50	10
appartementen vanaf 70 m²	80	10
VRIJE SECTOR		20
Koop/huur appartementen tot 90m²	85	3
Koop/huur appartementen vanaf 90 m²	115	17
		100%

4. Programma

In de voorgaande fase van de planvorming is het totale programma voor het plangebied Klaprozenbuurt vastgelegd op 250.000 m^2 bvo. Er is daarnaast onderzocht welke mix van economische functies wenselijk is en ruimtelijk inpasbaar is, om de overkoepelende opgave van een gemengde stadsbuurt te realiseren. In totaal is er straks ongeveer 37.500 m^2 ruimte beschikbaar voor economische functies, ongeveer gelijk aan het bestaande aantal m^2 bedrijvigheid in het gebied. Het merendeel van de bestaande bedrijvigheid, mits zij geen milieuhinder produceren, kan terugkeren in de toekomstige situatie. De ruimteclaim vanuit de het Sociaal Domein, team Maatschappelijke Voorzieningen, betreft bijna 5% van het totaal programma (12.500 m^2 bvo). De programmaverdeling betreft kortom 80% woon-, 15% werk- en 5% maatschappelijke functies.

4.1 Wonen

Woningbouwprogramma: 40-40-20

Stadsdeel Noord streeft al sinds de start van de planvorming een grote diversiteit in huishoudtypen na, zowel naar inkomen als naar huishoudgrootte en – samenstelling. Hiertoe biedt de locatie van de Klaprozenbuurt mogelijkheden. Het ligt gevoelsmatig dichtbij de stad, zeker wanneer er een nieuwe fietsbrug over het IJ komt bij het Stenen Hoofd. Ook liggen er plekken vlakbij met stedelijke aantrekkingskracht, zoals het NDSM-terrein. Het gebied is aantrekkelijk voor starters, stellen en gezinnen die de 'stad aan hun voeten' willen hebben. De locatie biedt een kans om in te zetten op kleine woonruimtes voor starters (zoals ex-studenten in creatieve beroepen en young internationals). Daarnaast biedt de locatie kansen voor stellen en gezinnen die, gelet op de m^2-prijzen, de nabijheid van de stad belangrijker vinden dan een groot woonoppervlak. Er zijn niet alleen kleine en middelgrote woningen gewenst, maar ook aanbod voor gezinnen en ouderen. Het woningaanbod zal bijna geheel bestaan uit appartementen. Bij het Buiksloterdijkpark liggen vooral de kansen voor grotere gezinswoningen terwijl de omgeving van de Klaprozenweg zich meer leent voor kleinere woningen voor jongeren, alleenstaanden, ouders en starters"

In de Klaprozenbuurt komen circa 2.000 woningen. Het woonprogramma van de Klaprozenbuurtkomt overeen met het uitgangspunt uit de Woonagenda en de Spelregels voor woningbouwprogrammering: 40% sociale huurwoningen (waarvan 75% gebouwd voor corporaties), 40% middeldure woningen en 20% vrije sector woningen. Hiermee wordt ook de beoogde sociaaleconomische menging gewaarborgd. In het middeldure segment wordt ingezet op huur en koop. In het dure segment wordt voornamelijk ingezet op koop.

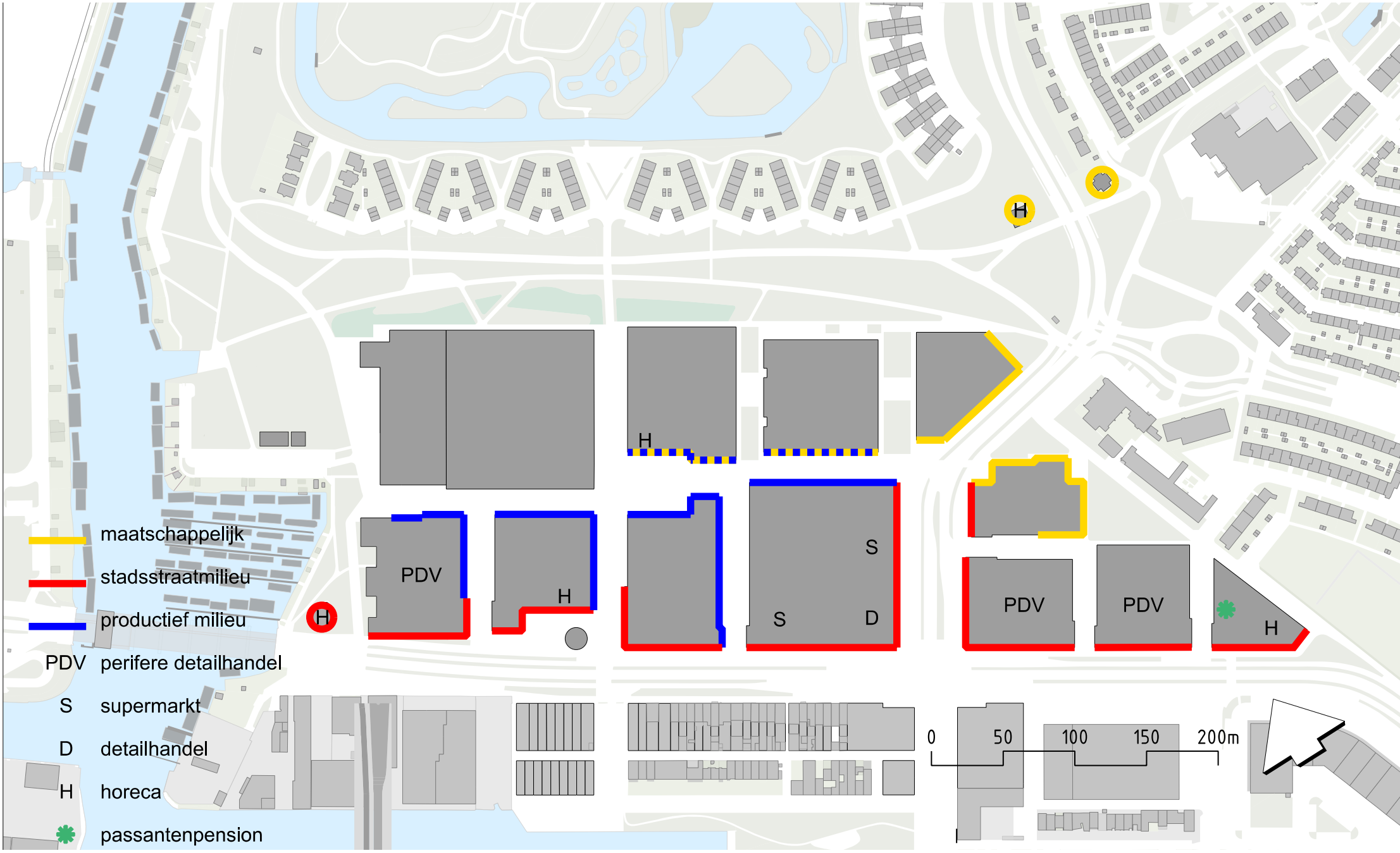
Sociale huur

Het is de wens om zoveel mogelijk sociale huurwoningen in eigendom te laten komen bij corporaties, zodat de verhuur als sociale woningen voor langer dan vijftien jaar kan worden gewaarborgd. Inzet is om tenminste 75% van de sociale huur te ontwikkelen voor corporaties. Een substantieel deel van het programma sociale huur kan worden gerealiseerd op de kavel waar nu het Ymere regiokantoor gevestigd is. Op deze kavel is een hoogteaccent voorzien van 16 lagen.

Een belangrijke ambitie binnen het woonprogramma is de doorstroming van te groot wonende ouderen en te klein wonende gezinnen vanuit de omliggende buurten, zoals de Banne, de Bloemenbuurt en de Van der Pekbuurt. Samenwerking tussen de verschillende corporaties is hierbij essentieel. De aanwezigheid van gezinnen met kinderen draagt bij aan het draagvlak voor de voorzieningen, de buurtbinding en sociale cohesie in de buurt. Bij het sociale programma wordt rekening gehouden met een evenwichtige spreiding over de buurt.

Kwetsbare groepen

Tien procent van alle sociale huurwoningen moet met voorrang worden toegewezen aan kwetsbare groepen. De omliggende buurten kennen op dit moment een zeer hoog percentage kwetsbare groepen. Deze groepen bestaan vooral uit alleenwonenden en gezinnen. Voor kwetsbare groepen is een lage huur een belangrijke voorwaarde. Hier wordt een extra financiële inspanning van de corporaties gevraagd om de huren ook in de Klaprozenbuurt kunstmatig laag te houden.



Grove verdeling van het programma werken en maatschappelijk over het plangebied.

Ouderen
Er is gekozen voor relatief veel ouderenwoningen zodat ouderen kunnen doorstromen. Hiervoor zijn niet alleen de middelgrote sociale huurwoningen, maar ook de kleinere studio's geschikt. De veelal grote sociale huurwoningen die hierdoor vrijkomen in een van de omliggende buurten zijn dan beschikbaar voor gezinnen. Daarnaast biedt de nieuwbouw in de Klaprozenbuurt kansen voor geclusterde woningen voor ouderen met voorzieningen in de directe nabijheid. Met de ontwikkelende corporaties maken we afspraken over een passende huurprijs die rekening houdt met de huidige huur van ouderen, zodat doorstroming daadwerkelijk plaats vindt.

Jongeren
Voor starters, alleenwonenden en stellen is er in principe al voldoende aanbod in de sociale huurvoorraad van de omliggende buurten. Ook voor studenten is er de laatste jaren veel aanbod bijgekomen in Noord, bijvoorbeeld op de NDSM-werf en in het CAN-gebied. Langs de IJ-oevers en in de Klaprozenbuurt is nu veel ambachtelijke en productieve bedrijvigheid gevestigd waar jongeren werken en dat moet zo blijven. Daarom ligt het hier nu meer voor de hand om voor jongeren te bouwen, dan voor studenten. Inzet is daarbij om daar waar mogelijk voorrang te bieden aan jongeren uit Noord.

Sociale huurwoningen gebouwd voor beleggers
De éénkamer sociale huurwoningen van 25 vierkante meter (gbo), te ontwikkelen door particulieren, bieden mogelijkheden voor mensen die voor werk naar Amsterdam komen. Deze worden niet aangeboden via woningnet, ook is er geen woonduur nodig. Daarnaast is het bij deze woningen bijvoorbeeld ook mogelijk om afspraken te maken met particuliere beleggers over de woningtoewijzing aan jongeren uit Noord of ouderen uit de omliggende wijken.

Middelduur
In het middensegment wordt ingezet op twee- en driekamerwoningen. Middeldure woningen, zowel huur als koop bieden kansen voor de instroom van werkenden naar Amsterdam en voor stellen om de eerste stap te zetten in het samenwonen.

In lijn met de Spelregels voor woningbouwprogrammering gaat de Klaprozenbuurt voor de categorie middelduur uit van zowel koop- als huurwoningen. De maximale verkoopprijs voor huizen in de middensector ligt op het moment van vaststelling van deze Investeringsnota op € 297.000,-. Daarnaast geldt als voorwaarde dat een middeldure koopwoning in de Klaprozenbuurt minimaal 55 m^2 (gbo) groot is en er geldt een eigen woningplicht met een woonduur van minimaal 3 jaar. De maximale verkoopprijs van een middeldure koopwoning wordt jaarlijks vastgesteld. De afspraak ten aanzien van de minimale woninggrootte geldt tot en met 2022. Daarna wordt aan de hand van marktontwikkelingen bekeken of dit moet worden bijgesteld.

Middeldure huurwoningen moeten minimaal 25 jaar in het middensegment blijven, en mogen daarna worden uitgepond. De gemiddelde aanvangshuur zal liggen op een huurprijs van € 877,- (prijspeil 2019) zodat de woningen ook betaalbaar zijn voor middeninkomens zoals bijvoorbeeld van leraren, agenten en verpleegkundigen.

Vrije sector
In het vrije sector segment (huurprijs > € 1.001 per maand / koopprijs > € 297.000,-) wordt ingezet op zowel huur als koop, waarbij de voorkeur geldt voor zoveel mogelijk koop. Er dient een goede mix te komen van middelgrote en grotere woningen. In ieder geval komt er een substantieel deel koopwoningen van meer dan 100 m^2 bvo met als doelgroep gezinnen.

Programma niet-woonfuncties	Productie	Creatief milieu	Stadstraat milieu	Totaal Economie	Voorzieningen	totaal niet woonfuncties
m^2 bvo	11.900	7.000	18.600	37.500	12.500	50.000
% van het totale volume	5%	3%	7%	15%	5%	

Tabel: Verdeling niet-woonprogramma

Economisch programma	bvo	Type economie	Locaties
Productieve bedrijven t/m milieucategorie 3.1. (inclusief gecomprimeerde TenneT en Liander/Gasunie)	11.900	Productiemilieu	
Creatieve bedrijven	7.000	Creatief milieu	Op de verdieping
Horeca	2.000	Stadsstraatmilieu	Stadstraatplint, detailhandelcluster en bijzondere plekken
Detailhandel, supermarkt	3.300	Stadsstraatmilieu	Stadstraatplint detailhandelscluster
Detailhandel dagelijks overige detailhandel	700	Stadsstraatmilieu	Stadstraatplint detailhandelscluster
Detailhandel niet-dagelijks (bestaand)	1.000	Stadsstraatmilieu	Boven de Stadstraatplint
PDV of te verplaatsen detailhandel bestaand	1.900	Stadsstraatmilieu	Stadstraatplint
PDV (bestaande bouwmarkten; nieuwe stijl)	4.700	Stadsstraatmilieu	Stadstraatplint
Persoonlijke dienstverlening	1.400	Stadsstraatmilieu	Stadstraatplint
Zakelijke Dienstverlening	2.400	Stadsstraatmilieu	Boven de stadstraatplint
Commerciële sport	1.200	Stadsstraatmilieu	Stadstraatplint en op de bovenliggende verdieping
Totale programma economie	37.500		

Tabel: Economisch programma

4.2 Werken

Voor een levendige buurt met goede voorzieningen is het streven om 20% niet–woonfuncties te realiseren. Het gaat om 15% economie en 5% voorzieningen. Op basis van de nota Ruimte voor de economie van Morgen, een studie in het kader van Koers 2025, is het gebied aangemerkt als ‘productiemilieu’. In overleg met Economische Zaken is ook 8.000 m^2 ‘creatief’ milieu toegevoegd aan het economisch programma. Het economisch programma bevat voor een substantieel deel ook (dagelijkse, niet-dagelijkse en perifere) detailhandel, horeca en persoonlijke en zakelijke dienstverlening. Dit noemen we ‘stadstraatmilieu’, omdat het de levendigheid van de Klaprozenweg en de Floraweg moet vergroten. Binnen het economisch programma wordt daarmee een mix van economische functies nagestreefd, waaronder 11.900 m^2 bvo productief (ambachtelijk), 7.000 m^2 bvo creatief en 18.600 m^2 bvo stadstraatmilieu.” In hoofdlijn komt het economisch programma op de begane grond terecht.

Omdat er in Amsterdam al veel bedrijven moeten verplaatsen en dreigen te verdwijnen, is het de inzet bestaande bedrijvigheid zo veel mogelijk de kans en mogelijkheid te bieden terug te keren in de nieuwe situatie. Het aandeel economie in de totale programmaverdeling kan daarom altijd groter worden (zie ook paragraaf 8.2). De bestaande bedrijvigheid past binnen het productieve, stadsstraat milieu en soms ook binnen het creatieve milieu en wordt opnieuw bestemd in het nieuwe bestemmingsplan. Ook is er ruimte voor nieuwe economie. Nieuwe

bedrijvigheid is het detailhandelscluster en creatieve bedrijvigheid. Hoewel we het projectgebied nu bestemmen met een geschikte verdeling aan economisch programma, richten we de (met name plint-) structuur zo in dat deze in de toekomst relatief eenvoudig kan verkleuren. Als voorbeeld hiervoor dient de rijkheid van Amsterdamse stadswijken als De Pijp of Oud West.

Productief milieu

Productieve wijken zijn woon-werkwijken die bedrijven met ruimtelijke behoefte, aan bedrijfsruimte integreren in een nieuw stedelijk woonmilieu. Het grootste deel van Amsterdam, tot en met de gordel van de negentiende eeuw, is gebouwd zonder fysieke scheiding tussen werken en wonen. Nieuwe productieve wijken keren terug naar dit principe, waarin ruimte is voor bestaande bedrijvigheid, zoals ambachten en lokale productie, maar ook nieuwe opkomende productiemethoden zoals 3d-printen. Menging van woonwijken met bedrijfsruimte wordt in deze tijd mogelijk doordat delen van productieprocessen schoner worden en door technologische mogelijkheden voor isolatie en emissiebeperking. Bedrijven dienen wel in milieucategorie 3.1.of lager te vallen. Een deel van de plinten in het gebied wordt voor een productief werkmilieu gereserveerd. Bij productief milieu kan verder worden gedacht aan:

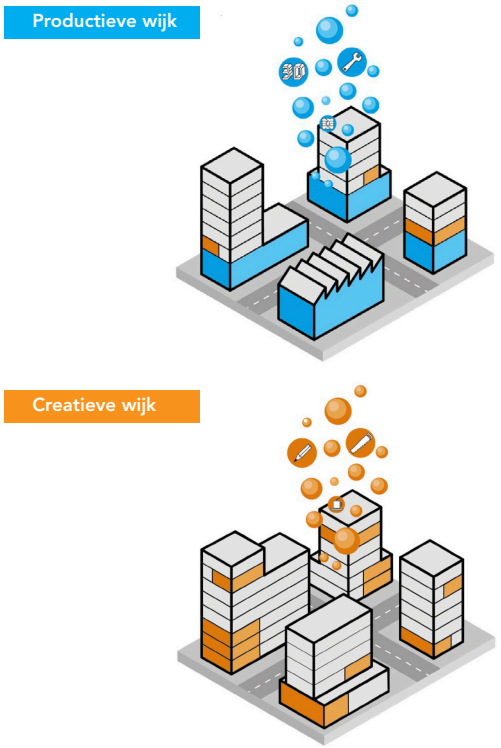
- Een hogere begane grond.
- Hoog belastvermogen vloeren.
- Voorzien van laad- en losdeuren (industriedeuren/overhead deuren). Laden en lossen vindt wel op eigen terrein plaats, waarbij overlast voor omwonenden wordt beperkt en verkeersveiligheid geborgd blijft.
- Vele mengvormen met kantoren, wonen, daktuin of anderszins in of op eenzelfde gebouw.
- Soms ook volledige bedrijfsverzamelgebouwen.
- Ook bij de inrichting van de openbare ruimte wordt reklening gehouden met het inpassen van deze bedrijvigheid, bijvoorbeeld door bredere stoepen te maken.
- Voor productie gerelateerde bedrijvigheid is een passend huurprijsniveau (lager dan kantoren/winkels) van belang.

Het streven is aan het westelijk deel van de Klaprozenweg een aantal productiebedrijven te situeren die passen binnen een stadstraatplint, waar het maakproces goed kan worden geëtaleerd (bijv. ambachtelijke bedrijven).

Conform de Bedrijvenstrategie en Ruimte voor de Economie van Morgen spant de gemeente spant zich zoveel mogelijk in de productieve bedrijvigheid plek te bieden via publiek- en privaatrechtelijke middelen en overig instrumentarium.

Creatief milieu

Creatieve wijken zijn woon-werkwijken die door menging met kleinschalige zelfstandige kantoorruimtes of bedrijfsverzamelgebouwen voorzien in de behoefte aan informeel stedelijk werkmilieu. Hiermee sluiten ze programmatisch aan op het bestaande centrummilieu binnen de ring A10, waar al veel kleinschalige creatieve bedrijven en zakelijke diensten gevestigd zijn. Op de bovengelegen etages is ook ruimte voor creatieve bedrijvigheid in een meer kantoorachtige setting zoals bijvoorbeeld architectenbureaus of bedrijfs/kantoorverzamelgebouwen.



Principetekeningen productieve wijk en creatieve wijk, Ruimte voor de Economie van Morgen

Cluster dagelijkse detailhandel Klaprozenbuurt

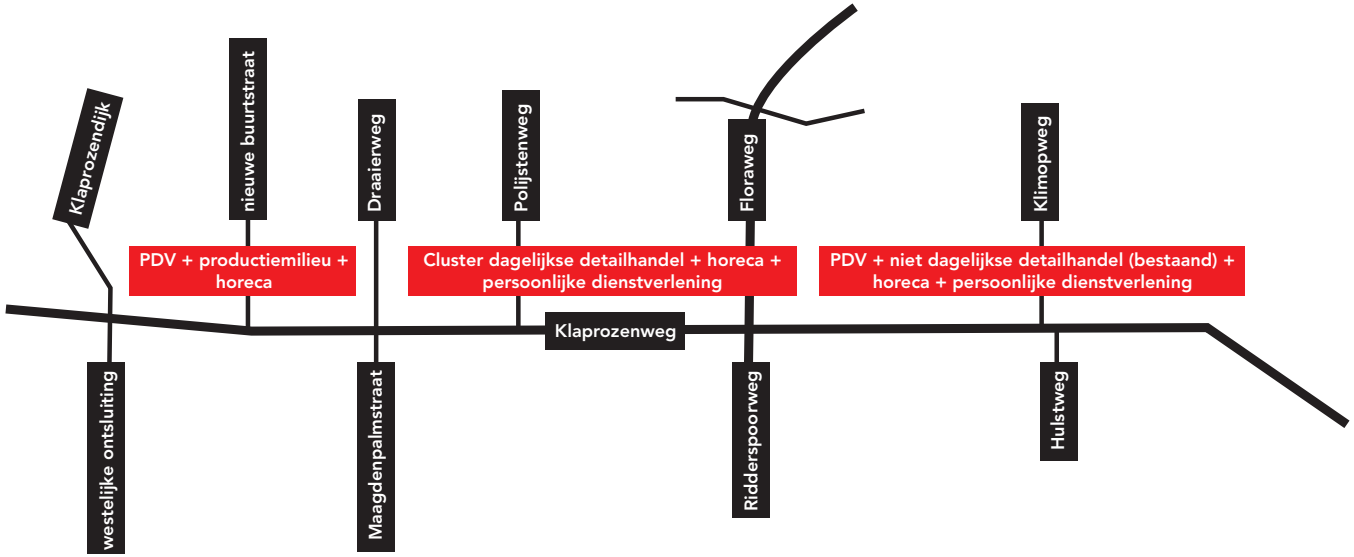
Eind 2018 is de rapportage Programmering voorzieningen Amsterdam-Noord verschenen, een Distributie Planologisch Onderzoek (DPO) voor heel Amsterdam Noord, als nadere invulling van het Detailhandelsbeleid 2018-2022. Uit het DPO blijkt dat er in het gebied rond de Klaprozenweg op basis van de extra woningbouw ruimte is voor een uitbreiding van 4.375 m² bvo (3.500 wvo) aan dagelijkse detailhandel. De uitbreidingsruimte van 4.375 m² geldt voor de Klaprozenbuurt en het zuidelijk gelegen projectgebied Buiksloterham samen. De ontwikkeling van de Klaprozenweg tot stadsstraat biedt uitstekende mogelijkheden voor de vestiging van een dagelijks detailhandel cluster, waaronder twee supermarkten. De kruising Floraweg - Klaprozenweg vormt het hart van de toekomstige stadsstraat en het bouwblok ten westen daarvan is vanwege de strategische ligging gekozen als locatie voor de twee nieuwe supermarkten en de overige 700 m² dagelijkse detailhandel. Het is zowel vanuit de Klaprozenbuurt als vanuit de Buiksloterham een goed bereikbare, centrale locatie voor voetgangers en fietsers. Ook is er een halte voor de regionale HOV buslijn en de lokale busverbinding naar het CS. Door clustering van het dagelijkse aanbod blijven de loopafstanden beperkt en kan horeca de functie van rust- en ontmoetingspunt voor de bewoners uit de buurt vervullen.

Door deze invulling kan er interactie ontstaan met de aangrenzende woonbuurten. De Adviescommissie Detailhandel Noord-Holland Zuid heeft hierover positief geadviseerd.

PDV in de Klaprozenbuurt

De directie Economische Zaken heeft onderzoek gedaan naar toekomstige gewenste PDV-locaties (perifere detailhandel voorziening) in de regio Amsterdam. Ten aanzien van deze specifieke detailhandel is de gedachte dat, om ruimte te maken voor de nieuw te bouwen woningen, de nu aanwezige PDV gedeeltelijk zal moeten verdwijnen en gedeeltelijk in een andere vorm in het gebied zal terugkeren. Voor het project Klaprozenbuurt is PDV-programma van 6.600 tot 7.900 m² bvo voorzien.

Binnen het plangebied kan een deel van de bestaande PDV-locaties (in ieder geval 6.600 m² bvo, waarvan 4.700 m² bvo voor twee bouwmarkten) zich opnieuw vestigen binnen het gebied. Deze worden aaneengesloten met minstens 5 kleinere woonwinkels. Dit moet uiteraard passen binnen de ruimte van de opdracht om het gebied te transformeren naar een gemengde stadsbuurt, waardoor het perifere



Schematische weergave niet-woonprogramma Klaprozenweg

winkelkarakter wijzigt. De entree van de winkel en het kassafront (maximaal 20 meter voor bouwmarkten) worden in de stadsstraatplint geplaatst met woningen erboven. Parkeren voor werknemers en klanten moet op eigen terrein plaatsvinden, conform de op 29 november 2017 vastgestelde Nota Parkeernormen Auto.

Stadstraatmilieu Klaprozenweg

Langs de gehele Klaprozenweg (noordzijde) en een aanzienlijk deel van de Floraweg wordt niet-woon programma op de begane grond geprogrammeerd (afgewisseld met entrees van woongebouwen), zodat er actieve en levendige plinten ontstaan. In de stadsstraatplint aan de Klaprozenweg kunnen van oost naar west drie zones worden onderscheiden.

Oostelijk deel

In het oostelijk deel van de plint is plaats voor PDV, waaronder een bouwmarkt. Verder kunnen bestaande winkels in niet-dagelijkse goederen, ook van elders uit het plangebied, zich hier aan de stadsstraat vestigen. Ook is er een mogelijkheid voor horeca met ruimte voor een mooi terras op de zon op de hoek van de stadsstraat, aangrenzend aan het groen van de schooltuinen. In dit deel is daarnaast ruimte voor commerciële sport.

Middendeel

Het cluster dagelijkse detailhandel is gesitueerd in het blok ten westen van de Floraweg. Hier is in principe plaats voor twee supermarkten van circa 1500 en 1800 m2 bvo in het westelijke blok aan de Floraweg/hoek Klaprozenweg. In hetzelfde blok is daarnaast ruimte voor 700 m2 aan dagelijkse detailhandel en voor persoonlijke dienstverlening, zoals een kapper of schoonheidssalon. Verder is hier ruimte voor horeca met terras. Dit draagt bij aan een aantrekkelijk verblijfsgebied. Stedenbouwkundig kan hierbij gedacht worden aan een combinatie van een stadsstraat en een winkelpleinachtige opzet (zoals op IJburg). Deze zone loopt door tot aan de Draaierweg.

Westelijk deel

Aan de westzijde van de Draaierweg is ruimte voor PDV. Daarnaast is er, deels ook aan de stadsstraat, ruimte voor productiebedrijven waar in de etalage zichtbaar is wat er wordt gemaakt. Aan het plein bij de Klaprozenweg is ruimte voor horeca; hier is ook een horecapaviljoen gesitueerd. Tot slot is er in de stadsstraat ruimte voor commerciële sport, zakelijke dienstverlening en creatieve bedrijvigheid.

Horeca

Op dit moment is er 2.000 m^2 bvo horeca opgenomen in het plan. Er is al circa 500 m^2 bvo aan horeca aanwezig en/of vergund. Dit betreft onder meer het – weer terug te bouwen- horecapaviljoen ten westen van het TenneT-terrein (De Klaproos). Horeca is een goede toevoeging voor de stadsstraat. Een lunchroom of een koffietentje veraangenaamt het winkelen. Daarbij kan een buurtcafé met terras op bijzondere plekken, zoals aan een pleintje of aan het park, zorgen voor levendigheid.

Niet met wonen mengbare bedrijven

Bedrijven die niet mengbaar zijn met wonen (over het algemeen vanaf milieucategorie 3.2 en hoger) kunnen in de toekomst niet meer opnieuw in het plangebied worden ingepast. Dit geldt slechts voor een klein aantal bedrijven in het gebied. In sommige gevallen is het ook mogelijk om de bedrijfsvoering aan te passen zodat het bedrijf wel te combineren valt met woningbouw, bijvoorbeeld door geluids- of geurmaatregelen te treffen.

4.3 Maatschappelijk

Op basis van de toevoeging van 2.000 woningen is er ook behoefte aan maatschappelijke voorzieningen: alleen woningen maken een wijk niet compleet. Bij het voorziene programma aan maatschappelijke voorzieningen voor Klaprozenbuurt is daarnaast gekeken naar de relatie met de benodigde en beoogde voorzieningen in het omliggende gebied, zowel in het bestaande woongebied Bloemenbuurt als in de aanpalende ontwikkelgebieden (m.n. Buiksloterham). Van belang voor een ongedeelde wijk is een woning- en voorzieningenaanbod waar zowel bestaande bewoners van Noord als nieuwe bewoners gebruik van kunnen maken.

Onderwijs en kinderopvang

Bij volledige realisatie van het beoogd woonprogramma, ook in naastgelegen projectgebieden, is er behoefte aan twee alles-in-één-scholen met kinderopvang, een gymzaal en buitenruimte. De eerste school dient zo snel mogelijk te worden gerealiseerd, omdat deze een basisschool zal huisvesten die binnenkort moet verhuizen. De tweede basisschool betreft een strategische reservering op de lange termijn. Op basis van de toekomstige vraag naar onderwijs, afhankelijk van de woningbouwontwikkeling in Noord, wordt bekeken of deze tweede basisschool nodig blijkt. Inpassing van basisscholen in de Klaprozenbuurt is lastig, vanwege het



Beoogde locaties scholen

Maatschappelijke voorzieningen					
Maatschappelijke voorzieningen	Aantal	M² bvo gebouw		M² terrein	
		Per voorz	Totaal	Per voorz	Totaal
Alles-in-één-school	2	3.600	7.200	1.700	3.400
Passantenpension	1	1.800			
Buurtkamer	1	120			
Woonbehandellocatie jeugd	1	200			
Eerstelijns zorgvoorzieningen	1	150 tot 1100 m² bvo			
Apotheek	1	100			
Madi/wijkzorg	1	150			
Maatschappelijk overig (nader in te vullen)		1.830			
Speelplek	6 á 7			150	1.000
Speelveld	2			1.000	2.000
Sporten in openbare ruimte					2.000
Ruimte voor (anders) georganiseerde buitensport:					10.000 *Bovenplans in Noord in te passen*
Nieuw openbaar groen					17.000
Bestaand groen, ingrijpend te verbeteren					28.000

Tabel Maatschappelijke Voorzieningen

versnipperd grondeigendom en het ontbreken van gemeentelijke kavels, en door drie milieutechnische beperkingen:

1. Scholen mogen niet in de nabijheid van hoge druk aardgasbuisleidingen worden gebouwd.
2. Er mogen geen scholen worden gebouwd in de nabijheid van drukke wegen ivm luchtkwaliteit (minimaal 50 meter afstand of achter eerstelijnsbebouwing).
3. In verband met magneetvelden mogen scholen niet te dicht tegen hoogspanningsleidingen worden gebouwd die nu onder de grond liggen.

Vanwege deze milieutechnische beperkingen kan in de huidige situatie op geen enkele plek in het plangebied een basisschool worden ingepast. Er zullen dus aanvullende ingrepen moeten worden gedaan om een basisschool mogelijk te maken.

De beoogde locatie voor de **eerste basisschool** is de Gamma-kavel binnen de zogenaamde Klimopwegdriehoek, aan de oostzijde van het plangebied. Hier kan een stand-alone school worden ingepast en is al buitenruimte in de openbare ruimte aanwezig. Om dit mogelijk te maken zal er een hoge druk aardgasbuisleiding worden verlegd. Hiervoor zijn extra financiële middelen nodig. Bij de inpassing van de school wordt daarnaast rekening gehouden met het beleid omtrent luchtkwaliteit, dat wil zeggen dat de school niet in de eerstelijnsbebouwing naast de Floraweg zal komen.

Voor de **tweede basisschool** is een strategische reservering gemaakt op het zuidelijk deel van de vrijgekomen TenneT-kavel. Deze kavel kan pas op de lange

termijn tot ontwikkeling worden gebracht. Een andere kavel is tegen die tijd ook denkbaar mits daar de kans op ontwikkeling van de school zich voordoet.

Zorg en Welzijn

- In de Klimopwegdriehoek komt een passantenpension van 1800m2 bvo. Dit is een bovenwijkse maatschappelijke zorgvoorziening. Een passantenpension biedt tijdelijke woonruimte aan mensen zonder zorgindicatie die dakloos zijn geworden.
- Er is in het plan maximaal 1.400m2 bvo gereserveerd voor eerstelijnsvoorzieningen, maatschappelijke dienstverlening en wijkzorg. Het ligt voor de hand deze voorzieningen te positioneren in nabijheid van ouderenwoningen.
- Aan de rand van het gebied ligt een schooltuinencomplex. De gemeente wil deze voorzieningen graag behouden en ook goed ontsluiten voor de nieuwe bewoners met een voet-fietspad. Deze nieuwe langzaam verkeersverbinding zorgt tevens voor een goede ontsluiting tussen de Buiksloterham en de Bloemenbuurt. Centraal in het complex staan verschillende gebouwen voor maatschappelijke zorg (Leger des Heils), natuur- en milieueducatie (NME), en de werktuinen zelf. Het Leger des Heils heeft aangegeven haar huidige Noorderburgh-locatie te willen uitbreiden. Daarnaast is het de bedoeling om het van de achterkant-situatie aan de Klaprozenwegzijde meer een voorkant te maken, waarbij de schooltuinen zich meer opent naar de buurten. In samenwerking met de betrokken partijen wordt dit plan verder uitgewerkt.

Jeugd

In de Klaprozenbuurt komt een woonbehandellocatie voor jeugd. Dit is in feite een grote woning waar jonge Amsterdammers (leeftijd 4-23) onder begeleiding wonen. Daarnaast wordt een reservering gemaakt voor een jongerenvoorziening, afhankelijk van de behoefte wordt door het stadsdeel aan te geven of deze benodigd is.

Kunst en cultuur

Er worden geen nieuwe voorzieningen voor kunst & cultuur in het gebied gepland. De productieplinten bieden wel potentie voor de huisvesting van culturele ondernemers, voorzieningen en eventueel broedplaatsen. Ook zijn er kansen voor tijdelijke initiatieven in (tijdelijk) leegkomende bedrijfsruimten en openbare ruimten. Hiervoor zal, op basis van tijdelijke leegstand, contact worden gelegd met Bureau Broedplaatsen. Bij het Landje wordt al een tijdelijk initiatief ontwikkeld. Er wordt een speelgelegenheid van 12 boomstammen gecreëerd en een heuvel met onderdoorgang door middel van een rioolbuis aangelegd. Door bewoners zelf wordt een zitkuil gemaakt. Initiatieven voor kunst in de openbare ruimte worden meegenomen in de vervolgfase.

Sport en spel

In Klaprozenbuurt komen 6 à 7 speelplekken en er worden 2 sport-speellocaties ingericht in het Buiksloterdijkpark zoals een voetbal- en basketbalveldje. Door het realiseren van 3.000 m2 groen zijn er voldoende plekken in de openbare ruimte voor sport en spel. De benodigde metrages voor georganiseerde buitensport zijn niet in het plangebied te realiseren. In het Buiksloterdijkpark komen wel kleinere sport en speelvelden. Hier moeten ook wadi's worden gerealiseerd in het kader van rainproof. Over de inpassing van buitensport wordt op een ander schaalniveau nagedacht in Noord, dit valt buiten project Klaprozenbuurt.

4.4 Ongedeelde wijk

In Amsterdam Noord wordt veel inzet gepleegd op de thematiek 'ongedeelde wijk'. Doel van dit programma is dat bestaande wijken profiteren van de grootstedelijke ontwikkelingen en investeringen in Amsterdam Noord. Hierbij gaat het om thema's als wonen, economie, sociaal en maatschappelijk.

Ook de Klaprozenbuurt moet een 'ongedeelde wijk' worden, in functies (wonen, werken), maar ook in soorten bewoners. Gestreefd wordt naar een levensloopbestendige wijk, waar zowel instroom van nieuwe stedelingen als doorstroom van bestaande bewoners van Noord mogelijk is. Het is de ambitie om het invloedgebied, de Volewijck en de Banne, in sociaal, fysiek en economisch opzicht mee te laten profiteren van de ontwikkeling van de Klaprozenbuurt. De Klaprozenbuurt moet ook een wijk van deze bewoners worden. Een wijk waar de oude en nieuwe bewoners zich thuis voelen en allen gebruik maken van de voorzieningen en de verblijfsruimte. Het woonprogramma speelt zoveel mogelijk in om doorstroming vanuit Bloemenbuurt en de Banne naar de Klaprozenbuurt te bevorderen. Door

40% sociale huur te realiseren, kan een deel van de sociale huur uit de omliggende wijken (met een bovengemiddeld aandeel sociale huur) worden verhuurd in het middensegment en/of verkocht worden. Zo worden kwetsbare groepen over een groter gebied verspreid. Dit heeft een positieve invloed op de draagkracht van omliggende wijken. Daarnaast wordt er extra aandacht besteed aan het bevorderen van doorstroming van oudere bewoners uit de omliggende wijken. Dit brengt een natuurlijke verbinding tussen het oude en het nieuwe gebied tot stand. Ook in de bestaande buurten worden ingrepen gedaan om deze beter te laten aansluiten bij de Klaprozenbuurt. Zo wordt het woonprogramma van de Klaprozenbuurt in kwetsbare groepen in samenhang bekeken met dat van de omliggende buurten.

De Klaprozenbuurt kent een toereikend aanbod van scholen, zorg-, welzijn-, sportvoorzieningen die ook gebruikt kunnen worden door bewoners uit omliggende buurten. De openbare ruimte en infrastructuur zorgen voor een betere verbinding tussen de Klaprozenbuurt en de omliggende buurten. Er wordt een fietsverbinding gerealiseerd langs de schooltuinen, die de Bloemenbuurt met de Buiksloterham verbindt. Er komen daarnaast betere noord-zuid en oost-west fietsverbindingen, onder meer langs Zijkanaal I en ter hoogte van de Draaierweg. Het dijkpark functioneert straks als groene ontmoetingsruimte voor bestaande en nieuwe bewoners.

Het project zet in om zoveel mogelijk van de bestaande bedrijvigheid plek te bieden in de toekomstige situatie, zodat de werkgelegenheid in Noord behouden blijft. Er wordt daarnaast horeca en detailhandel toegevoegd. Het invloedgebied kenmerkt zich door een veelal praktisch geschoolde bevolking en relatief hoge (jeugd) werkloosheid. Het economisch programma kan straks werkgelegenheid bieden voor bewoners uit de omliggende buurten.









Bijeenkomsten met bewoners

5. Participatie

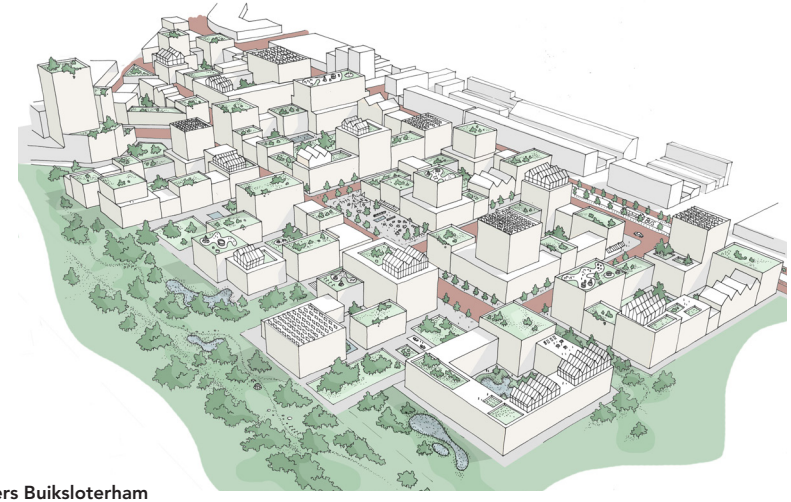
5.1 Intensief participatietraject naar stedenbouwkundig schetsontwerp

In de voorbereiding op het stedenbouwkundig plan is stevig ingezet op co-creatie en participatie met de buurt en belanghebbenden. De basis van het voorliggend stedenbouwkundig ontwerp is een stedenbouwkundig schetsontwerp dat is opgeleverd na een intensief participatietraject. In het najaar van 2018 heeft het bewonersinitiatief 'de Groene Draak' (met daarin omwonenden uit de Buiksloterbreek, bewoners van de woonboten van Zijkanaal I en bewoners van het Marjoleinterrein) een visie opgesteld voor het plangebied. Ook een groep bewoners uit de Buiksloterham stelde in dezelfde periode een visie op voor de Klaprozenbuurt.

De visie en schetsen van zowel bewoners als het projectteam vormden het vertrekpunt voor een intensief participatief ontwerptraject. Het programma gold als programmatisch kader. De insteek van dit ontwerptraject was een interactief proces met een kerngroep van circa 20 vertegenwoordigers van verschillende groepen belanghebbenden (bewoners uit de Buiksloterbreek, Buiksloterham, het Marjoleinterrein en de bewoners van de woonboten langs Zijkanaal I) die hun 'achterban' informeerden over de voortgang van het proces. Bijzonder aan dit traject was dat de opdracht van het begeleiden van het participatietraject en het maken van een stedenbouwkundig schetsontwerp is gegeven aan drie architecten uit de buurt, die door de bewoners zelf zijn voorgedragen: Auguste van Oppen van Beta-Office, Tjeerd Haccou van Space & Matter en Hannah Schubert van BplusB. Onder supervisie van Ruimte en Duurzaamheid hebben zij het traject richting stedenbouwkundig schetsontwerp succesvol begeleid. Het eindresultaat is op 26 maart 2019 gepresenteerd aan de buurt en belanghebbenden en zeer positief ontvangen. In het participatief ontwerptraject werd geen overeenstemming bereikt met omwonenden over twee belangrijke onderdelen van het plan:
Het zichtbaar en toegankelijk maken van de oever van Zijkanaal I, als onderdeel van het Buiksloterdijkpark, en de dijkwoningen aan weerszijden van de Kamperfoelieweg en een aantal ingrepen in de directe omgeving daarvan (Zie verder onder 5.3 en 5.4.).



Plan bewonersinitiatief 'De Groene Draak'



Plan bewoners Buiksloterham



Stedenbouwkundig schetsontwerp, 26 maart 2019

5.2 Van schetsontwerp naar concept stedenbouwkundig plan

Na 26 maart is het stedenbouwkundig schetsontwerp verder aangescherpt, verfijnd en getoetst op technische en financiële haalbaarheid. Er zijn enkele kwalitatieve en noodzakelijke verbeteringen gemaakt. Het schetsontwerp was met relatief weinig financiële en technische beperkingen opgesteld. Over enkele onderdelen van het plan zijn nog diverse participatiebijeenkomsten georganiseerd met specifieke doelgroepen, zoals de woonbootbewoners van Zijkanaal I en de bewoners van de Marjoleinbuurt en het oostelijk deel van de Buiksloterbreek.

Ten opzichte van het stedenbouwkundig schetsontwerp zijn enkele wijzigingen gedaan in de fase richting een concept stedenbouwkundig plan. De belangrijkste wijzigingen waren:

- Het programma is op basis van stedenbouwkundige uitgangspunten nauwkeuriger verdeeld over de kavels en bouwblokken. Gedurende het participatietraject is uitgegaan van een floor space index (fsi) van 3 voor ieder kavel afzonderlijk. Dit is in de vervolgfase nauwkeuriger verdeeld en daar waar mogelijk is er verdicht. Verdichting (een hogere fsi) is op sommige plaatsen nodig om voor de erfpachters en eigenaren een reële businesscase te creëren. Immers, als het voor hen niet lucratief is om te ontwikkelen, komt de transformatie van de Klaprozenbuurt niet van de grond.
- Het gecomprimeerde TenneT elektriciteitsverdeelstation is ingetekend en de directe omgeving daarvan is gewijzigd, onder meer door het verwijderen van een tussenstraat ten behoeven van een hof.
- Er is voor bijzondere bebouwing (inclusief een woontoren) gekozen aan de Floraweg 198 en 200, waarbij de maximum bouwhoogte naar beneden is bijgesteld.
- De toegangsweg naar de Buiksloterdijk langs Zijkanaal I gaat niet over een deel van de Metaalbewerkersweg maar ligt in het verlengde van de Slijperweg. De toegangsstraten naar de Klaprozenbuurt vanaf de Klaprozenweg krijgen een vernauwing bij de aansluiting. Hierdoor is er een groter contrast tussen de stadsstraat en de buurtstraten: er wordt een intiem gevoel gecreëerd.
- De verkaveling rondom de GVB busremise is zodanig aangepast dat de GVB nog een tijd lang gehandhaafd kan blijven.
- Omdat een variant voor het deels openbaar en zichtbaar maken van de oever van Zijkanaal I pas na de presentatie van het schetsontwerp is besproken, is deze pas in het Concept Stedenbouwkundig Plan ingetekend.
- Bij Bloemenbuurt is een entreeplein met een circuit vergelijkbaar met die bij het Tropenmuseum bedacht, dit was geen onderdeel van het schetsontwerp.

5.3 Resultaten van de inspraakperiode

Op 2 juli 2019 heeft het college van burgemeester en wethouders ingestemd met vrijgave voor inspraak van het concept stedenbouwkundig plan Klaprozenbuurt. De inspraakperiode duurde van 3 juli t/m 3 september 2019. Als onderdeel van de inspraakprocedure is er op 9 juli 2019 een inloopmarkt georganiseerd.

Mede door het intensieve participatietraject en de uitgebreide communicatie richting de buurt zijn er veel inspraakreacties binnengekomen op het concept Stedenbouwkundig Plan. De betrokkenheid uit de buurt is uitermate groot.

In totaal zijn er 63 reacties namens bewoners en belanghebbenden uit de omgeving binnengekomen (inclusief woonbootbewoners die wel binnen de plangrenzen vallen), en 15 reacties namens erfpachters, eigenaren en huurders in het plangebied zelf. Daarnaast zijn er nog 5 inspraakreacties binnengekomen, die door grote groepen buurtbewoners zijn ondertekend. Gezamenlijk zijn deze vijf inspraakreacties maar liefst 448 keer ondertekend. Het gaat om gebundelde inspraakreacties uit de Marjoleinbuurt en Buiksloterbreek-Oost, de Buiksloterbreek, Buiksloterham en woonbootbewoners van Zijkanaal I.

Geconcludeerd kan worden dat een groot deel van de omwonenden het niet eens was met de wijze waarop het stedenbouwkundig schetsontwerp is vertaald naar concept stedenbouwkundig plan (CSP).

De hoofdlijnen van de inspraakreacties op het concept stedenbouwkundig plan waren:

- Vanuit bewonersgroepen die actief hebben bijgedragen in het participatietraject waren veel het niet eens met de wijzigingen die zijn doorgevoerd ten opzichte van het schetsontwerp. Dit uitte zich in kritiek op het (participatie)proces.
- Er was veel (verwachte) weerstand op de keuze voor het openbaar maken van de oever, die ondanks duidelijke signalen van woonbootbewoners, na advies van het Dagelijks Bestuur wel stond opgenomen in het concept Stedenbouwkundig Plan.
- De dijkwoningen aan weerszijden van de Kamperfoelieweg werden gezien als ‘geforceerde bouwkavels’ die ten koste gaan van bestaand groen, en daarnaast onnodig om de herkenbaarheid van de Waterlandse Zeedijk te accentueren.
- Bewoners uit de Marjoleinbuurt en Buiksloterbreek-Oost waren het niet eens met veel voorgestelde ingrepen in hun directe omgeving.

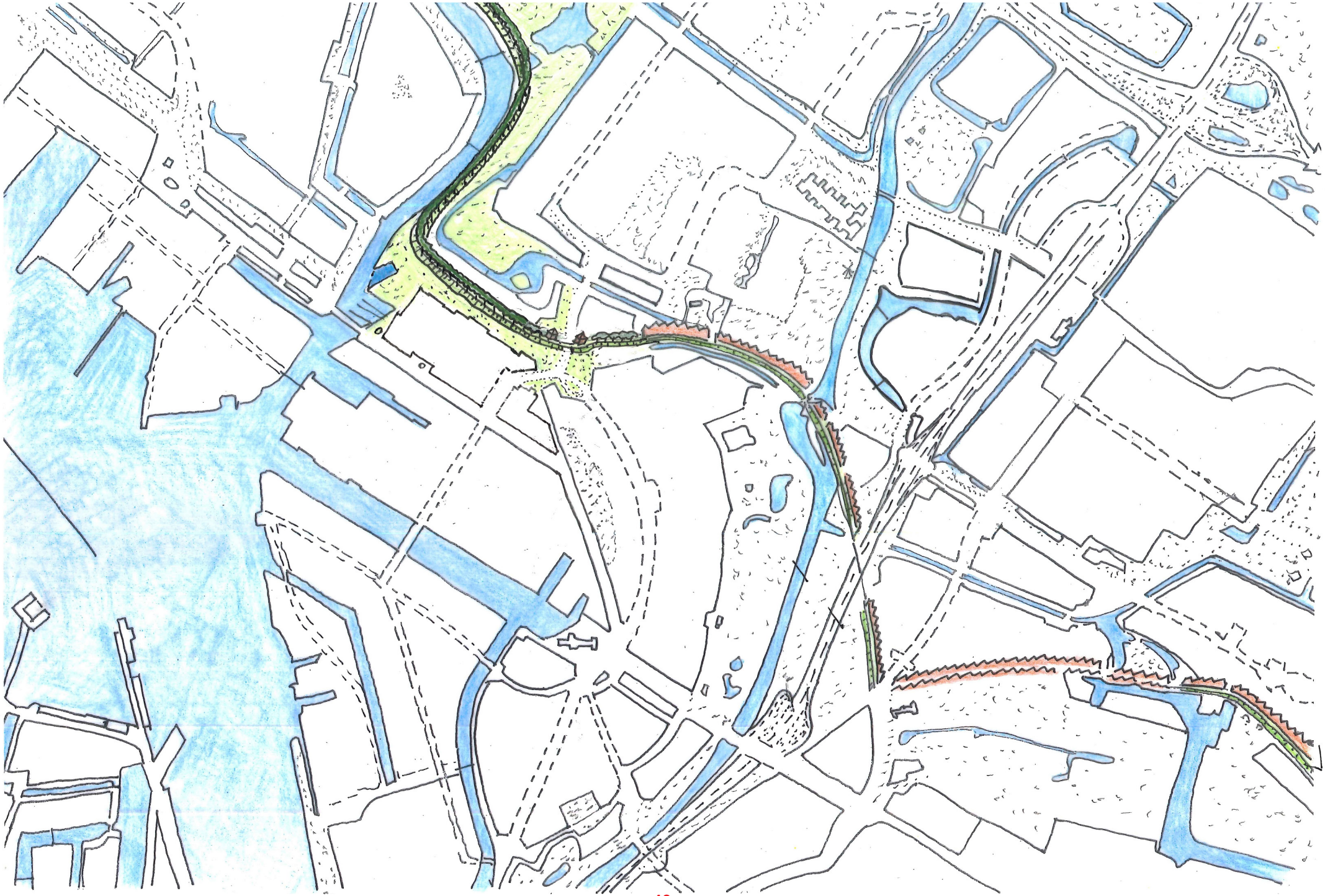


Plankaart concept SP

- Er was kritiek vanuit bewoners op dichtheid en bouwhoogten. Eigenaren en erfpachters hadden juist kritiek dat er te weinig dichtheid en programma was ingetekend op hun kavels. In combinatie met de hoge grondprijzen en diverse programmatische, stedenbouwkundige en duurzaamheidseisen zou dit leiden tot een onrendabele businesscase (en dus geen transformatie).
- Er waren zorgen over de toename van verkeersbewegingen over de toch al drukke verkeersaders van de Klaprozenweg en Kamperfoelieweg.

Alle inspraakreacties zijn gevat en beantwoord in de Nota van Beantwoording Klaprozenbuurt. De volgende aanpassingen zijn gedaan in het definitief stedenbouwkundig ontwerp:

- Met name rondom de 'Kamperfoelieknoop', het deelgebied met de kruising Floraweg-Kamperfoelieweg en in de omgeving van de Marjoleinbuurt en het oostelijk deel van de Buiksloterbreek-Oost zijn aanpassingen gedaan, in overleg met de bewoners. Door bewoners is het idee voor een autotunnel ingebracht. Dit heeft geleid tot een ander voorstel voor versmalling de Kamperfoelieweg, waarbij de weg als coupure door de dijk kruist. Fietsverkeer kruist de Kamperfoelieweg nu bovenlangs over een fietsbrug (ipv onderlangs via een fietstunnel zoals in het concept plan). Dit zorgt voor een continue dijkbeleving.
- Het fietspad en de vijf woningen langs de Kamperfoelieweg komen te vervallen. In het CSP werd beoogd de Kamperfoelieweg meer onderdeel te maken van het stedelijk weefsel; dit blijkt echter een complexe operatie met veel maatschappelijke weerstand, en het beoogd effect is te gering.
- De ontsluiting van de Marjoleinbuurt is op verzoek van bewoners anders georganiseerd. De Marjoleinstraat wordt een twee-richting straat met een keerpunt en een passeerhaven. De voorgestelde autoroute langs de Buiksloterdijk komt hiermee te vervallen.
- Nagenoeg alle dijkbebouwing is uit het plan gehaald, vanwege de maatschappelijke weerstand en op basis van advies van de commissie integrale ruimtelijke kwaliteit (het CIRK). Er blijven twee markante bebouwingselement over: een gebouw van anderhalve verdieping (1 laag plus kap) met een typische Waterland-architectuur dat die als schakelelementen dienen om de buurten aan elkaar te binden en de dijk te accentueren. In het gebouw aan de westzijde van de Kamperfoelieweg komt bij voorkeur openbaar programma, als onderdeel van het park. De dijk wordt ook helderder gemaakt en op een andere manier verheft in het landschap, door aanpassingen in de maaiveldhoogten.
- Het schakelpunt met bijzondere bebouwing op de kavels van de Floraweg 198 en 200 (de 'Ymeretoren') is meer onderdeel van de Klaprozenbuurt geworden. Er blijft wel een hoogteaccent, maar deze is verder van de Bloemenbuurt afgeschoven. Er is gekozen voor bebouwing die meer aansluit op de stedenbouwkundige typologie van de Klaprozenbuurt.
- Op verschillende plekken zijn de bouwhoogten aangepast. Op een aantal plekken langs de Klaprozenweg springt de set-back al bij vier lagen naar achteren, waar dit eerst nog vijf lagen waren.
- Op basis van de inspraakreactie van TenneT wordt een strategische reservering gemaakt voor de gehele noordelijke TenneT-kavel. Op die manier blijft TenneT op termijn zelf in de lead bij het comprimeren waardoor haar bedrijfsvoering conform veiligheidseisen en milieuvoorschriften geborgd blijft. Ambitie is wel de TenneT-gebouwen (net als andere nutsfuncties) zo veel mogelijk te omzomen; een ruimtelijk voorstel kan pas in later stadium worden ontwikkeld (ten tijde van herontwikkeling).
- Bij het GVB is de mogelijkheid toegevoegd dat zij ook extra kunnen bebouwen. Deze keuze is aan het GVB.
- Het Slijperplein is aangepast, omdat er vanuit wordt gegaan dat het GVB moet kunnen blijven functioneren. De weg onder het GVB is iets verschoven t.o.v. het CSP. Het plein is naar het zuiden gezakt. De nieuwe vorm van het Slijperplein schakelt de verschoven (nieuw aan te leggen) weg aan de bestaande weg en borgt de kwaliteit van het plein in beide planscenario's (met handhaving en uitplaatsing het GVB).
- Samen met de woonbootbewoners is er een alternatieve variant voor het Landje en de oever van Zijkanaal I ontworpen. Een recente ontwikkeling is dat er hier mogelijk een woonboot kan worden verworven, waardoor er een andere insteekhaven kan worden gecreëerd en er geen verplaatsing van ligplaatsen noodzakelijk is. In deze variant ontstaat er ook een (zicht)relatie tussen het water van Zijkanaal I en het Buiksloterdijkpark. Deze variant kan op meer steun rekenen van de bewoners. Beide varianten worden ter besluitvorming voorgelegd (Zie verder hoofdstuk 6.1).



Herstel van de Waterlandse Zeedijk met bomen en coupure

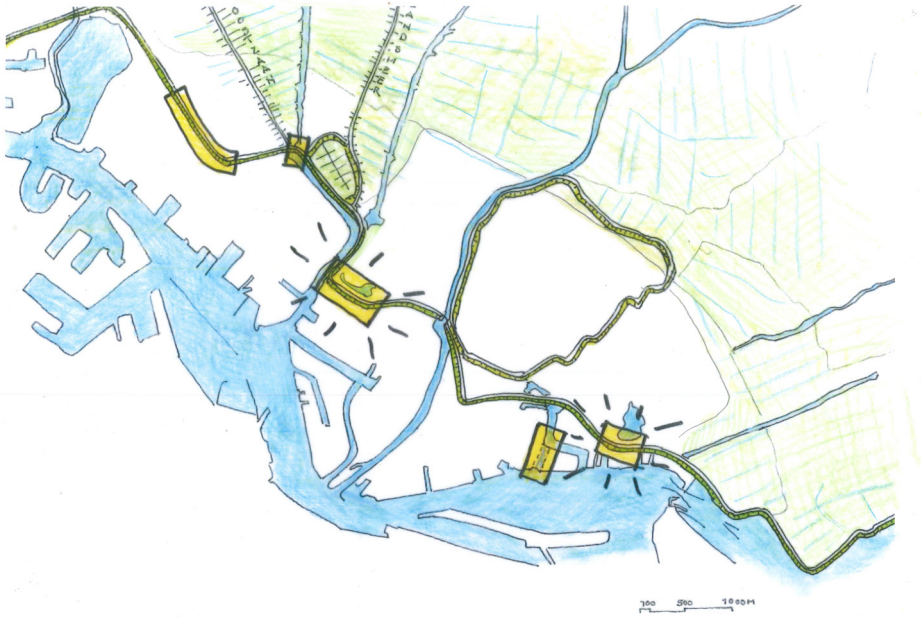
6. Stedenbouwkundig ontwerp

Het plangebied ligt als een puzzelstukje tussen de Noordelijke IJ-oevers en de bestaande woongebieden van Noord. Naast de transformatie van het bedrijventerrein naar een gemengde stadsbuurt met de toevoeging van circa 2.000 woningen, liggen er meerdere kansen om de stad als geheel te versterken, en de verschillende buurten beter met elkaar in verbinding te brengen. Dit hoofdstuk zet het stedenbouwkundig ontwerp Klaprozenbuurt uiteen, te beginnen met de randen van het plangebied: de Waterlandse Zeedijk, het nieuwe Buiksloterdijkpark en de verschillende verbindingen tussen Oud en Nieuw Noord. Daarna wordt ingezoomd op de transformatie van het bedrijventerrein met daarin twee mogelijke scenario's (een plan met en een plan zonder GVB-remise).

6.1 Versterking van de landschappelijke kwaliteiten en de Waterlandse Zeedijk: Buiksloterdijkpark

Een belangrijk uitgangspunt in stadsdeel Noord is versterking van de Waterlandse Zeedijk als ruimtelijk ervaarbaar element en als doorgaande fiets- en wandelroute. In de huidige situatie raak je als fietser en voetganger op een aantal plekken de zeedijk kwijt, bijvoorbeeld in het plangebied rondom de Kamperfoelieweg en meer oostelijk in Noord langs de dijk bij de Schellingwouderbreek. De zeedijk is daar verstopt, niet aanwezig of mist ruimtelijke kwaliteit. Oostelijk van de Kamperfoelieweg lijkt de Buiksloterdijk nu te eindigen. De dijkbebouwing eindigt en de dijk verheft zich niet meer in zijn omgeving. In het plangebied is vanaf de Metaalbewerkersweg de Waterlandse Zeedijk niet zichtbaar. De dijk die daar nu verstopt achter de bosschages ligt, is aangelegd als een talud voor een grote verkeersweg die er nooit is gekomen. Dit wegtalud heeft een ander verloop en is veel hoger dan de historische dijk. Rijdend over de Kamperfoelieweg is de dijk niet zichtbaar.

In het stedenbouwkundig ontwerp wordt de Waterlandse Zeedijk als landschappelijk element zichtbaar en ervaarbaar gemaakt door het verplaatsen van de bestaande fiets- en wandelroute van onder naar boven op de dijk. Daarnaast wordt het oorspronkelijk wegtalud verlaagd en getailleerd zodat er een smallere zichtbare landschappelijke verhoging ontstaat. Ook krijgt de dijk, net als de vroegere middeleeuwse dijk, een licht-knikkend verloop. Daarbovenop worden bomen geplant. Dit beplantingsvoorstel gaat verder dan het plangebied zelf: het gaat door richting de Kadoelerbreek. Enkele delen van het bestaande landschap met bosschages en bomen blijven gehandhaafd. De nieuwe Buiksloterdijk wordt de drager van het toekomstige Buiksloterdijkpark.



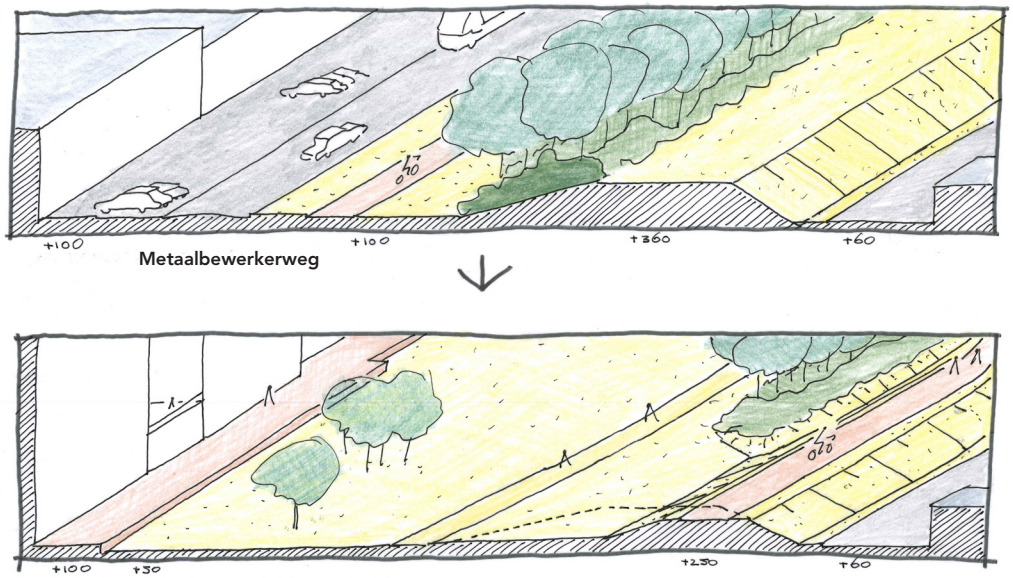
De twee punten waar je als fietser en voetganger de Waterlandse Zeedijk kwijt raakt



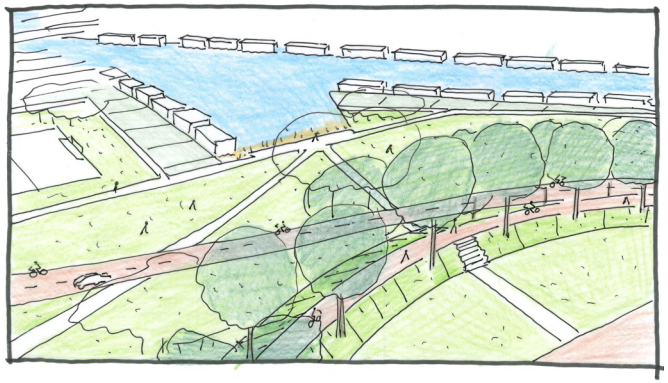
Impressie Buiksloterdijkpark

Buiksloterdijkpark

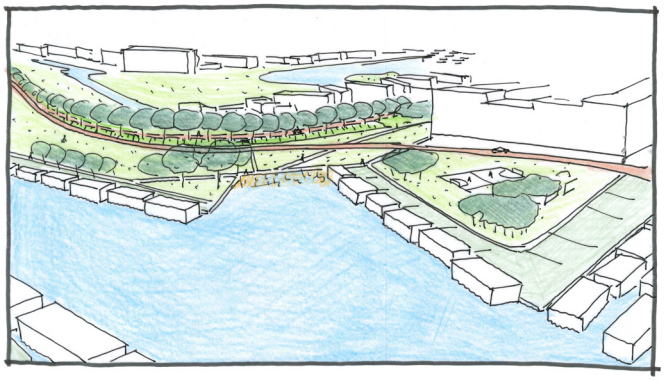
De dijk wordt in het plan onderdeel van het groengebied en de Metaalbewerkersweg verdwijnt voor nieuw groen. Zo ontstaat buitendijks een parkgebied aansluitend aan de dijk. De dijk geeft dit parkgebied structuur en identiteit. Het is de drager van het park. Het 'landje' bij Zijkanaal I ligt op het schakelpunt met de huidige hoofdgroenstructuur. Voorstel is om de hoofdgroenstructuur hier uit te breiden. Het Buiksloterdijkpark vervult straks een belangrijke ecologische functie: de bijzondere flora en fauna wordt de ruimte geboden in het park. Dit park straalt door tot aan de Slijperweg, midden in de Klaprozenbuurt. De straten tussen de Slijperweg en het park zijn autovrij en groen ingericht. Alleen op de Draaierweg naar de Buiksloterbreekbuurt zijn auto's toegelaten. Het groen langs Zijkanaal I en het aanwezige Lindelaantje sluiten aan op het nieuwe dijkpark. Het groen wordt hiernaast zo veel mogelijk de buurt in getrokken, door daktuinen, natuurinclusief bouwen en zoveel mogelijk groene gevels.
Het park krijgt een belangrijke ontmoetings- en recreatieve functie: er is ruimte voor sport- en spel en er wordt stevig ingezet op verblijfskwaliteit. Bestaande en nieuwe bewoners kunnen elkaar ontmoeten in het groen.



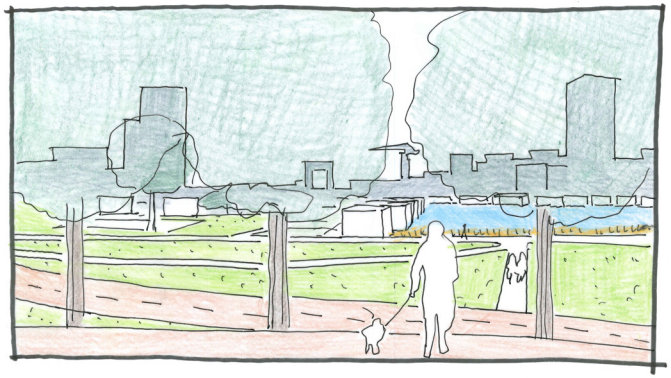
Van weg en verkeerstaluddijk naar park en Buiksloterdijk.



Variant A: Zicht op dijk en insteekhaven



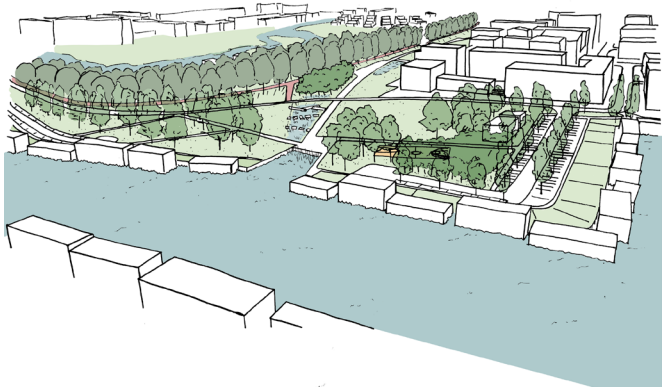
Variant A: Zicht op dijkpark en insteekhaven vanaf Zijkanaal I



Variant A: Zicht vanaf dijkniveau richting insteekhaven en Zijkanaal 1



Variant B: Zicht op dijk en inham



Variant B: Zicht op dijkpark en inham vanaf Zijkanaal I



Variant B: Zicht vanaf dijkniveau richting inham en Zijkanaal 1

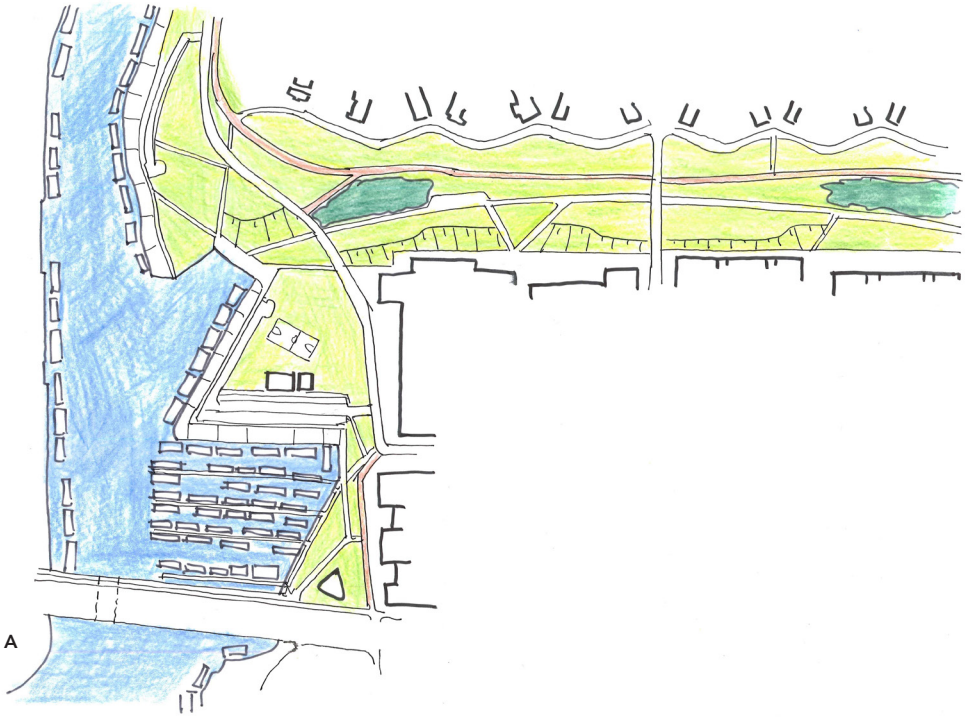
Kop van het Buiksloterdijkpark

Vanaf de oorspronkelijke dijk was er vroeger bij de bocht bij het landje prachtig zicht over het IJ. (Zie ook paragraaf 2.1). Door de doorgaande rij woonboten is er nu geen zicht meer op het water. Een van de ambities van het plan is om de oever van Zijkanaal I (deels) openbaar en zichtbaar te maken en daarmee Zijkanaal I te betrekken bij het Buiksloterdijkpark. Deze Investeringsnota laat twee mogelijkheden zien voor het zichtbaar en openbaar maken van de oever.

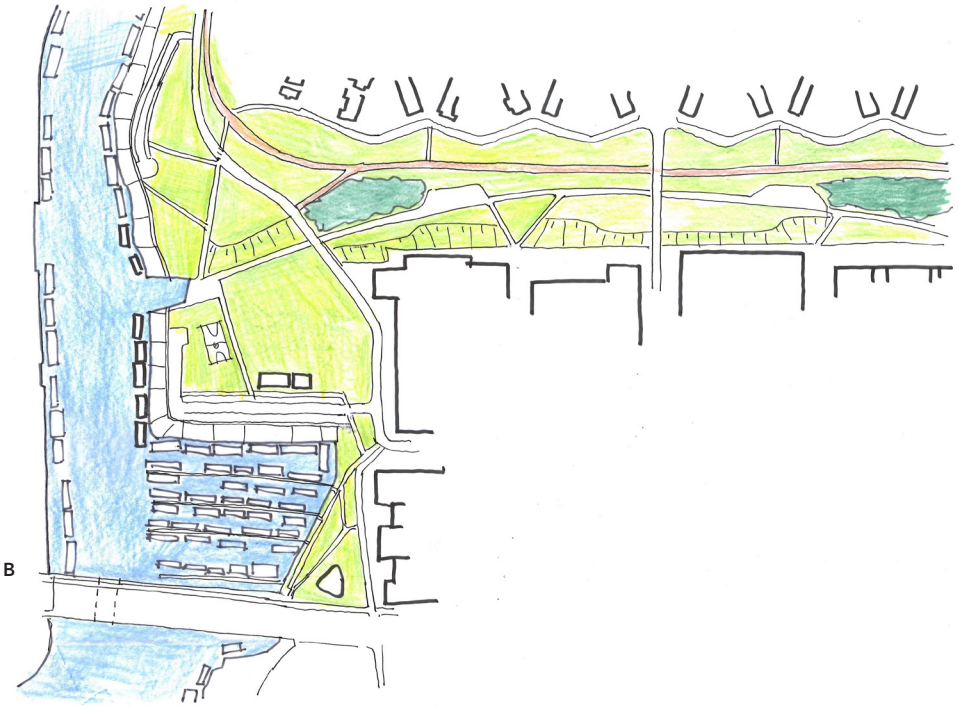
Na ambtelijk en bestuurlijk overleg was in het Concept Stedenbouwkundig Plan een insteekhaven opgenomen waarbij zes woonboten (inclusief tuinen) worden verlegd (variant A). Uitgangspunt is dat er straks evenveel ruimte is voor de boten en hun tuinen, maar dat er vanaf het park ook mooi zicht is richting Zijkanaal I. Het water kan vanaf veel verschillende punten worden ervaren door de gebruikers van het park. De nieuwe plek aan het water is tevens het eindpunt van het gebogen wandelpad door het Buiksloterdijkpark. Ook is er zicht vanaf de brug van de Klaprozenweg over Zijkanaal I op het park en de dijk en vice versa..

Tegen dit voorstel is veel weerstand bij de woonbootbewoners. Zij willen niet ver¬plaatst worden en stellen vraagtekens bij de meerwaarde van het openbaar maken van de oever op deze wijze, omdat het uitgraven ook ten koste gaat van een deel openbare ruimte. In samenspraak met hen is daarom een andere variant getekend (variant B) waarbij geen boten worden verlegd en één woonboot door de gemeente wordt verworven en een kleinere inham wordt gemaakt. Deze variant biedt minder ruimtelijke kwaliteit dan variant A, omdat er minder zichtrelaties ontstaan tussen de dijk en Zijkanaal I. De stadsdeelcommissie en de stedelijke wethouders hebben gekozen voor de variant B omdat deze meer instemming van bewoners heeft en daarmee meer recht doet aan het inge¬zette participatietraject.

Na vaststelling van het Investeringsbesluit wordt in samenwerking met omwonenden en belanghebbenden een landschappelijk ontwerp gemaakt voor het Buiksloterdijkpark. Het is een wens voor de toekomst om het dijkpark aan de voet van de dijk door te trekken over de Floraweg en aan te laten sluiten op het groengebied iets verderop. Een andere wens is om de hoofdgroenstructuur langs Zijkanaal I door te trekken naar het IJ in combinatie met een fietsroute, eventueel straks aan te sluiten op een tweede brug over het IJ richting Centrum-West.



Variant A



Variant B

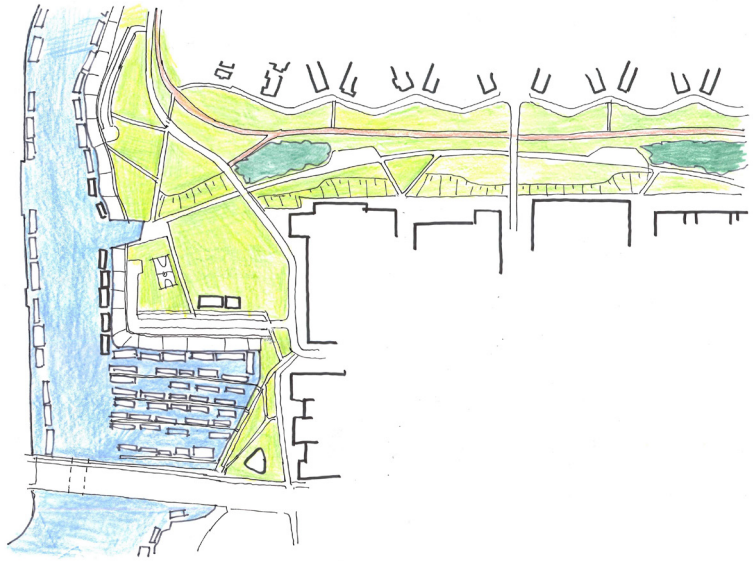


Nieuwe verbindingen tussen oud Noord en de IJ-oevers

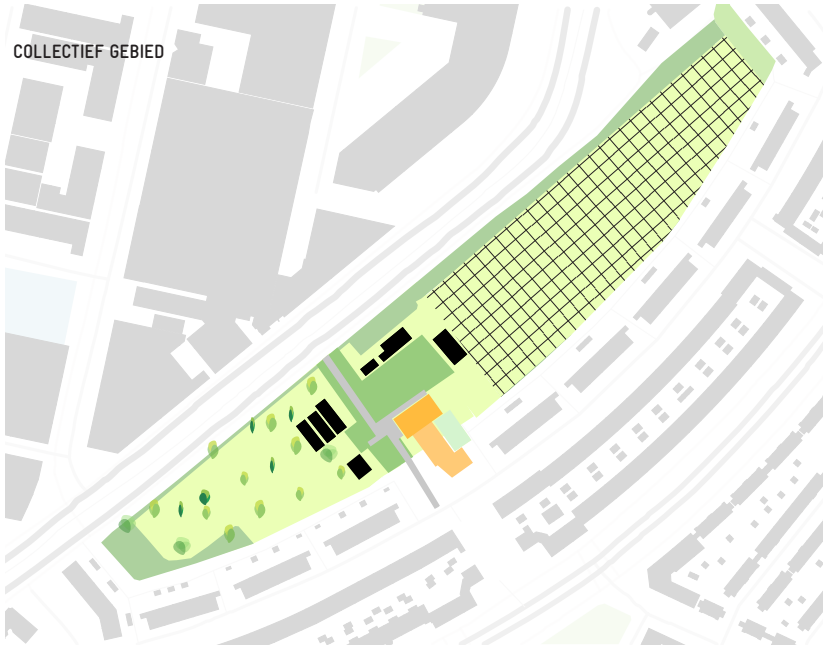
1 Herstel dijkroute

2 Doorsteek naar toekomstige westelijke ontsluiting Buiksloterham

3 Openbare route door schooltuinen



Doorsteek naar toekomstige westelijke ontsluiting Buiksloterham



Schetsmatige impressie voorstel schooltuinen [credits; bureau SLA]

6.2 Verbindingen tussen Klaprozenbuurt, Oud Noord en de Noordelijke IJ-oevers

Het gezicht van Oud Noord is de oude zeedijk met zijn dijkhuizen, de tuindorpen en de naoorlogse wijken. Door de Waterlandse Zeedijk weer herkenbaar te maken in het landschap krijgt Oud Noord ook hier een gezicht. Nieuwe verbindingen tussen Oud Noord en de IJ-oevers zijn de nieuw aan te leggen openbare routes vanuit de Bloemenbuurt door de schooltuinen en langs Zijkanaal I naar het fiets-voetpad langs het IJ. De Bloemenbuurt krijgt een entreeplein en op het snij- of schakelpunt van met de Waterlandse Zeedijk en de Floraweg.

De Klaprozenweg verandert in het stedenbouwkundig ontwerp van een barrière, een verkeersader, in een levendige stadsstraat en het bedrijventerrein transformeert van een monofunctioneel werkgebied naar een stedelijke gemengde woonwerkbuurt.

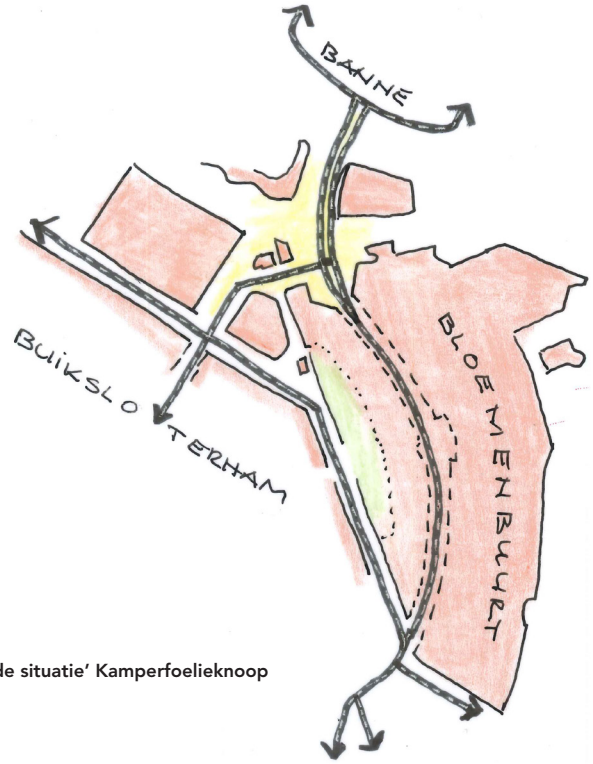
Routes

In het verlengde van de Westelijke Ontsluiting Buiksloterham, langs het Zijkanaal I, komt een langzaam verkeersroute die de verbinding legt tussen de groene Kadoelerscheg en de Buiksloterham. Aan deze route bij de Klaprozenweg ligt horecapaviljoen de Klaproos. Dit alzijdige paviljoen staat net als het Blauwe Theehuis in het Vondelpark vrij in de groenstrook. De fietsverbinding sluit aan op een doorgaande fietsroute langs het IJ en op de eventueel toekomstige brug over het IJ ter hoogte van het Stenen Hoofd.

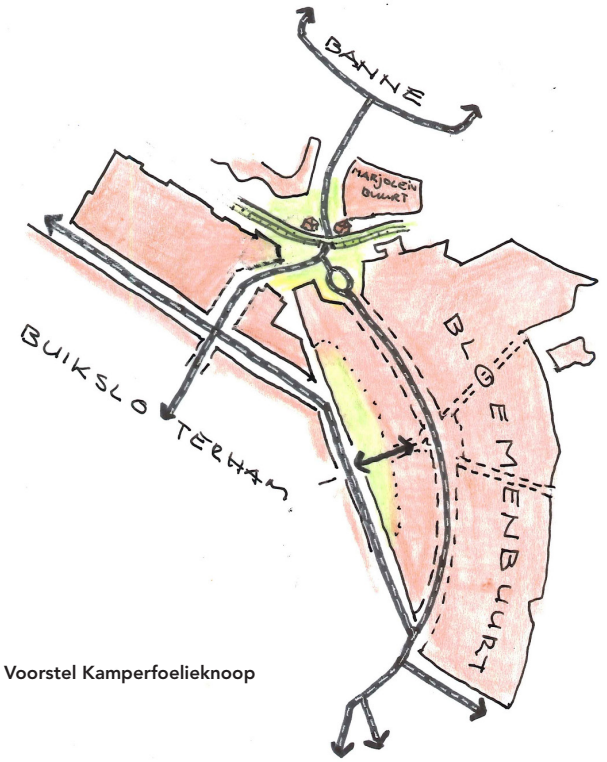
Het schooltuinencomplex heeft een bijzondere functie voor het onderwijs in Noord. De tuinen liggen echter verborgen achter de Klaprozenweg, en zijn alleen toegankelijk via de Heggerankweg. Om de Buiksloterham te verbinden met de Bloemenbuurt, wordt er een langzaam verkeersdoorsteek door het schooltuinencomplex gemaakt. Het schooltuinencomplex krijgt daarnaast meer een voorkant, een gezicht, naar de stadsstraat Klaprozenweg. De bestaande maatschappelijk opvang van het Leger des Heils, met als gebouweigenaar Eigen Haard, wordt in samenwerking met de betrokken partijen uitgebouwd, om meer hulpbehoevenden te kunnen opvangen.



Zicht vanaf het entreeplein Bloemenbuurt naar de dijk, de tunnel en de twee waterlandiconen



'Bestaande situatie' Kamperfoelieknoop



Voorstel Kamperfoelieknoop



Voorbeeld van een knip/coupure in de dijk met brug



Durgerdam, voormalig raadhuisje



Hoek Buiksloterweg/Ranonkelkade, combinatie van waterlandarchitectuur met Amsterdamse school

Kamperfoelieknoop

De Kamperfoelieknoop is de kruising van de Waterlandse Zeedijk met de Kamperfoelieweg. In deze knoop komen de Klaprozenbuurt, de Bloemenbuurt en de Marjoleinbuurt samen. De Waterlandse Zeedijk is hier nu onzichtbaar, zowel vanaf de dijk als de Kamperfoelieweg. Inzet van het plan is om de dijk hier dominant en zichtbaar te maken en de verschillende buurten een gezicht aan deze knoop te geven. In het Concept Stedenbouwkundig Plan (CSP) was de dijk continu, maar moesten de fietser en wandelaar de dijk af en via een tunneltje onder de weg door. In het huidige stedenbouwkundige ontwerp kunnen de fietser en wandelaar ongestoord doorfietsen en doorwandelen over de dijk en gaat de auto met een knip/coupure eronder door. De wandel- en fietsroute zijn in het nieuwe stedenbouwkundige ontwerp letterlijk superieur aan de autoweg. In het CSP was het dak van het fietstunneltje het hoogste punt en in het stedenbouwkundige ontwerp is de dijk het hoogste punt. De dijk verheft zich in het landschap en is hierdoor beter zichtbaar. In het CSP werd de dijk aangezet met dijkwoningen, in het stedenbouwkundig ontwerp met twee gebouwen die net als de eerdere dijkwoningen in hun architectuur refereren aan de Waterland-architectuur. Mooi zou zijn om hier nieuwe iconen te maken die refereren naar Waterlandarchitectuur, zoals het voormalig raadhuisje van Durgerdam of de hoek van de Buiksloterweg met de Ranonkelkade.

Bij de kruising Floraweg-Kamperfoelieweg is nu de Kamperfoelieweg de doorgaande route, maar gaat het grootste deel van het autoverkeer over de Floraweg. Straks wordt de Floraweg, die overloopt in de Kamperfoelieweg, de doorgaande route. De ingreep is vergelijkbaar met de gerealiseerde herinrichting van de oostelijke kruising waar de Kamperfoelieweg nu een zijweg is van de Klaprozenweg. De noord-zuid hoofdroute loopt straks van het Mosplein naar de Banne via de Klaprozenweg, Floraweg, Kamperfoelieweg richting de Banne Buikslootlaan.

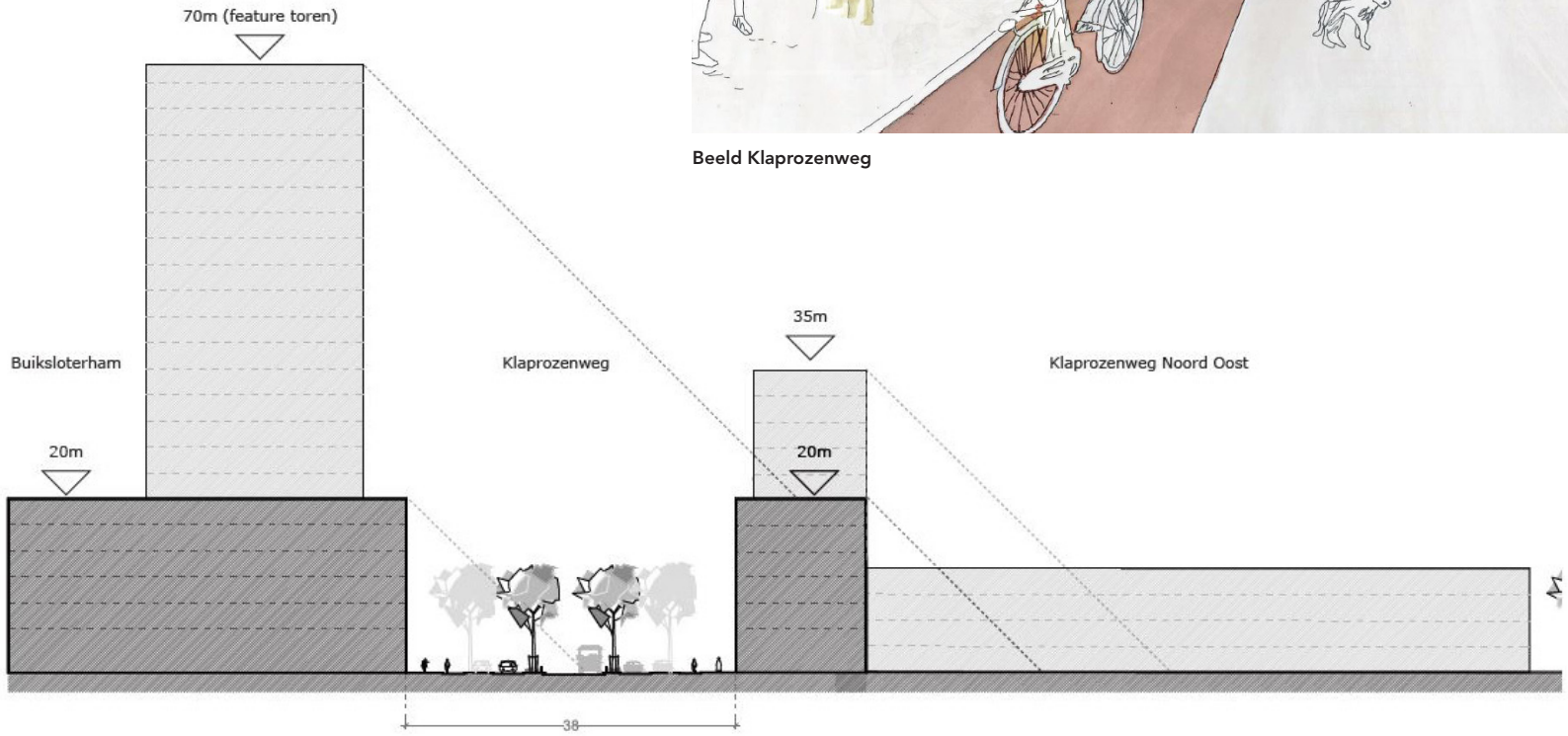
In dit stedenbouwkundige ontwerp wordt voorgesteld om de Bloemenbuurt een entreeplein te geven bij de gereconstrueerde dijk. Dit circuit volgt de lijn van de huidige bebouwing. Het is vergelijkbaar met het circuit bij het Tropenmuseum. De Marjoleinbuurt komt aan de voet van de Buiksloterdijk te liggen. De bebouwing van de Klaprozenbuurt wordt richting de andere bebouwing geschoven waardoor het onderdeel wordt van de rest van de buurt.



Voorbeeld brede stoep, terugspringende blok, hoek Rijnstraat IJsselstraat



Beeld Klaprozenweg



Profiel Klaprozenweg, 38 meter breed, plint met setback voor hogere bebouwing

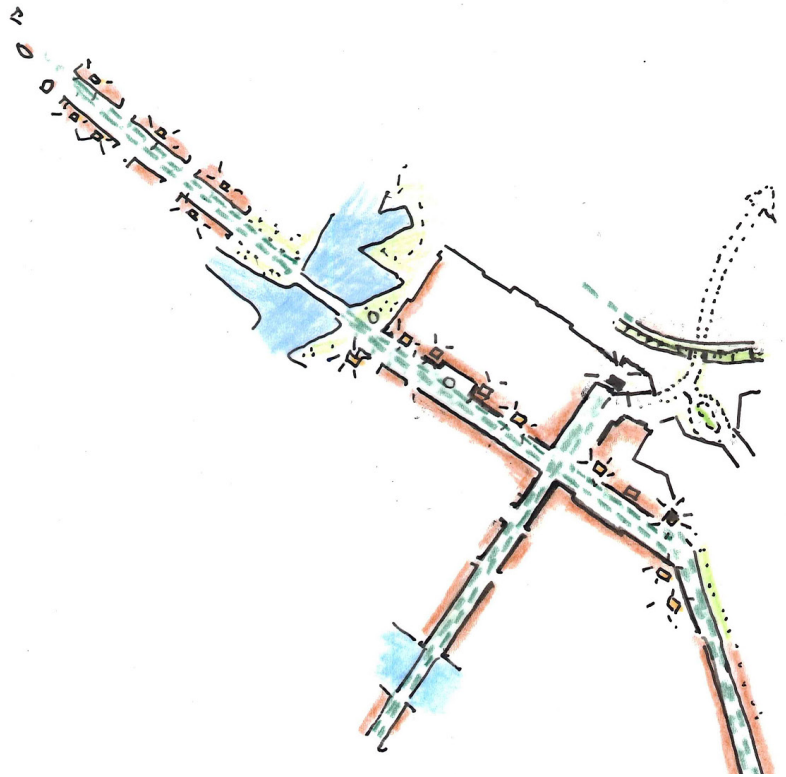
Stadsstraat Klaprozenweg, een groene stadsstraat

De Klaprozenweg vormt de projectgrens aan de zuidkant van het gebied, nu nog een doorgaande weg gedomineerd door auto's en een vrije busbaan. De Klaprozenweg heeft conform stedelijk vastgesteld beleid de status van 'plusnet' auto en 'plusnet' OV. Volgens dit beleid is de weg ook opnieuw ingericht en opgeleverd in 2018, met onder andere een vrij liggende busbaan. Deze nieuwe situatie wordt gehandhaafd.

In opdracht van stadsdeel Noord is door Ruimte & Duurzaamheid in 2018 een visie opgesteld voor de Klaprozenweg met als doel er een stadsstraat van te maken vanaf de Van de Pekbuurt tot voorbij NDSM. Voor alle aanliggende gebieden, waaronder dus ook de Klaprozenbuurt gelden de volgende richtlijnen:

- Aan beide zijdes van de weg komt bebouwing met adressen aan de Klaprozenweg.
- De straat krijgt actieve en levendige plinten.
- Doel is het verbeteren van de oversteekbaarheid van de straat voor voetgangers en fietsers. De concentratie van het niet-wonen programma ligt aan de noordzijde van de straat, goed gelegen op de zon.
- Aan deze noordzijde wordt gestreefd naar een combinatie van entreeportieken met niet-woonfuncties op de begane grond met een plint van minimaal 4,5 meter hoog.
- Het hart van de straat bevindt zich op de kruising met de Ridderspoorweg/ Floraweg, eveneens als stadstraten aangemerkt, met een OV halte voor de deur. Hier komt ook het detailhandelcluster met twee supermarkten.
- Voor de plint van de stadsstraat aan de noordzijde kan gedacht worden aan de volgende functies: horeca, detailhandel, PDV, persoonlijke en zakelijke dienstverlening en commerciële sportvoorzieningen. Productiebedrijven, creatieve bedrijven (kleinschalige kantoorruimte veelal ook gelegen op hogere verdiepingen) en maatschappelijke voorzieningen kunnen elders in de Klaprozenbuurt een plek vinden.

Uitgangspunt is een 38 meter breed profiel met aan weerszijden van de weg een éénrichtingsfietspad. Het aantal autokruisingen door de middenberm zal niet verder toenemen en waar mogelijk worden bomen geplant, waardoor er een mooi laanprofiel ontstaat. Belangrijk aandachtspunt is het verbeteren van de oversteekbaarheid, maar zonder dat dit ten koste gaan van de doorstroomsnelheid van het



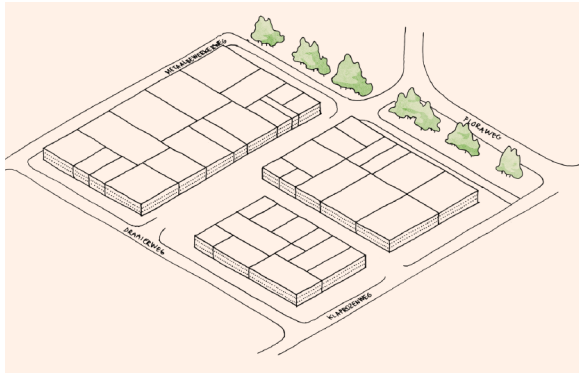
Klaprozenweg als groene stadsstraat met bomen en hoogte-accenten

OV. Conform verkeerskundig stedelijk beleid zijn openbare parkeervoorzieningen niet mogelijk langs de Klaprozenweg. Dit is wel een ruimtelijke wens, omdat dit een aangenamer verblijfskwaliteit realiseert voor de stadsstraat (Er ontstaat een natuurlijke barrière tussen auto en langzaam verkeer door geparkeerde auto's). Bevoorrading door middel van laad- en losstroken langs de Klaprozenweg is wel mogelijk.

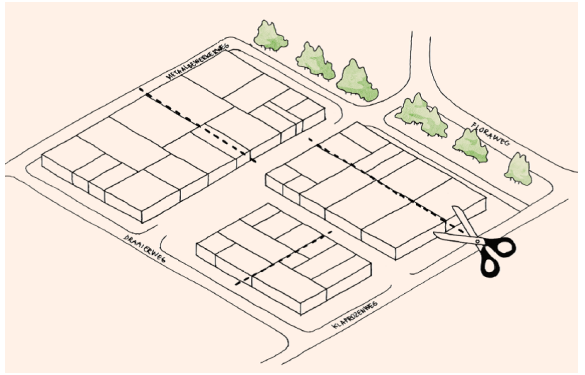
Op de kruisingen met belangrijke toegangswegen, zoals de Scheepsbouwweg, de TT Vasumweg, de Westelijke ontsluitingsweg, Floraweg en Ridderspoorweg komen stedenbouwkundige/architectonische accenten en wordt meer ruimte voor de voetganger gerealiseerd. Langs de Klaprozenweg is bebouwing van ca. 6 lagen dominant. Direct langs de straat is de hoogte van de bebouwing maximaal 22 m. hoog. Hogere bebouwing ligt terug in de tweede lijn middels een set back. Tegenover de zelfbouwwoningen is het in de eerste lijn deels vier lagen hoog.



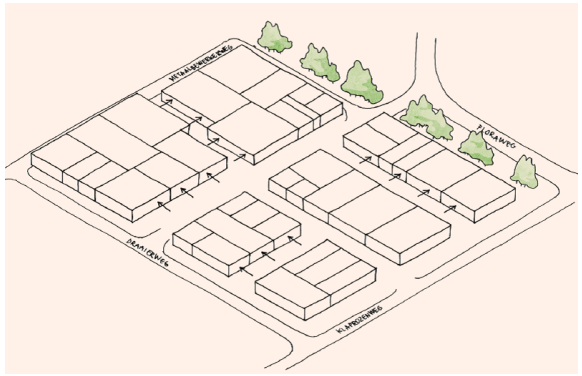
Huidige situatie



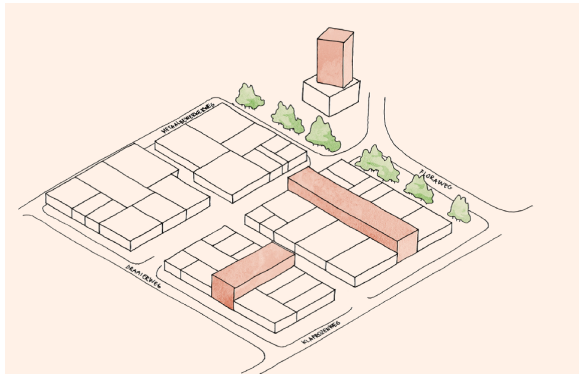
fsi = 3,0



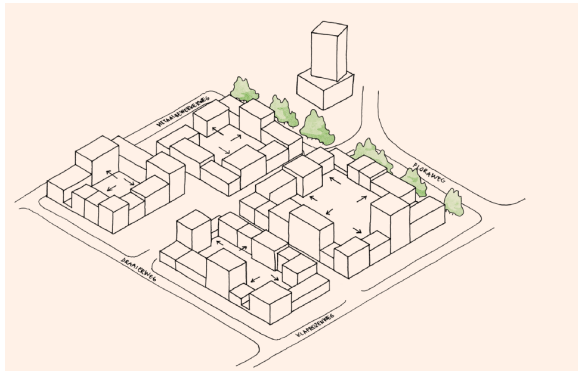
Stap 1 knippen



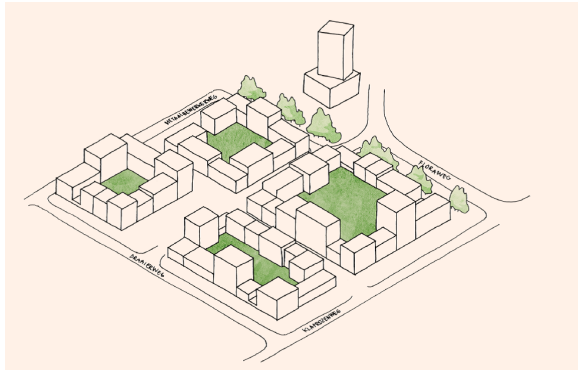
Stap 2 schuiven



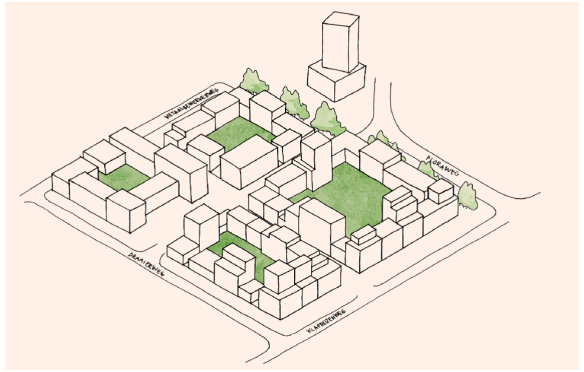
Stap 3 introductie bijzonder programma



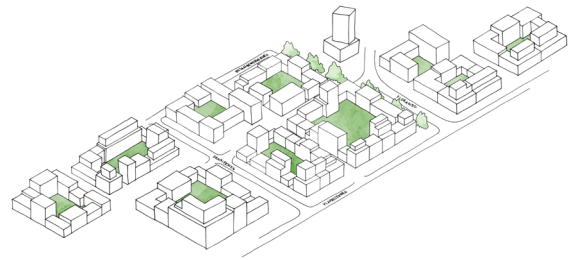
Stap 4 bouwvolume schuift naar de randen



Stap 5 groene binnenhoven en incisies



Stap 6 optimalisatie blokken



Dit concept doorzetten op de andere kavels

6.3 De Klaprozenbuurt

Het bedrijventerrein met lage bebouwing en lage dichtheid wordt getransformeerd naar een gemengde stadsbuurt met gevarieerde bebouwing en middelhoge dichtheid. Het grondbezit in de Klaprozenbuurt is sterk versnipperd en met name het hart van het gebied bestaat uit hoofdzakelijk kleine kavels. De ontwikkelstrategie zet in op zelfrealisatie door bestaande erfpachters en eigenaren. Het stedenbouwkundig ontwerp is tot stand gekomen middels een intensief participatietraject met de omgeving.

6.3.1 Het ontwerpproces in zes stappen

Vertrekpunt bij het ontwerp was het respecteren van bestaande kavelgrenzen en een zo gelijkmatig mogelijke verdeling van het programma over de bestaande kavels. Dit om de verschillende eigenaren en erfpachters ongeveer dezelfde ontwikkelmogelijkheid te bieden.
Hierna is het schetsontwerp verder vormgegeven via de volgende 6 stappen:

Bij de **eerste stap** worden er door slim te knippen ruimere bouwvelden met extra mogelijkheden gecreëerd. Door die uitbreiding van de mogelijkheden is er zowel ruimte voor een extra straat als ruimte voor extra programma. Enkele bestaande bouwblokken zijn in tweeën geknipt en er zijn (tussen)straten toegevoegd (verlengde Polijsterweg en Slijperweg), omdat er voor een stedelijk milieu kleinere bouwblokken nodig zijn ter bevordering van het woon- en leefklimaat.

Bij **stap 2** wordt er, door het schuiven met de bouwblokken ruimtelijke kwaliteit toegevoegd, door kleinere openbare ruimten/pleinen in het plan te introduceren.

Stap 3 is de introductie van bijzonder programma op enkele locaties, zoals hoogteaccenten langs de Klaprozenweg en de Floraweg. In twee bouwblokken is daarnaast extra uitgeefbaar terrein gecreëerd, dat onder meer kan worden ingezet voor de realisatie van sociaal en maatschappelijk programma.

De volgende **stap 4** in het ontwerp is het verschuiven van het bouwvolume naar de randen van de kavel, waardoor de stedenbouwkundige typologie van gesloten bouwblokken ontstaat. Gesloten bouwblokken zijn een beproefde stedenbouwkundige formule in Amsterdam: ze bieden de beste mogelijkheden om op de verdiepingen woningen te realiseren, en bedrijfs- en winkelruimten in de plinten. De geslotenheid van de bouwblokken levert altijd voorkanten aan de openbare ruime op (straat, groen en water), waarmee de buurt een continue levendig straatbeeld krijgt. De achterkant ligt aan een besloten hof binnen het bouwblok.

Het ontwerp vervolgt met **stap 5** middels de introductie van groene binnenhoven en/of daktuinen met openingen of incisies naar de straten. Deze incisies zijn geintroduceerd zodat er een relatie ontstaat tussen de collectieve binnen gebieden en het openbaar gebied. Dit verrijkt zowel het binnengebied als de aanliggende openbare ruimte. De meeste openingen of incisies liggen aan de parkzijde van de blokken. Vanuit sommige incisies is er via de opening enkel zicht en bij andere incisies is er ook een toegang vanuit het park. De binnenhoven bieden woonkwaliteit aan bewoners.

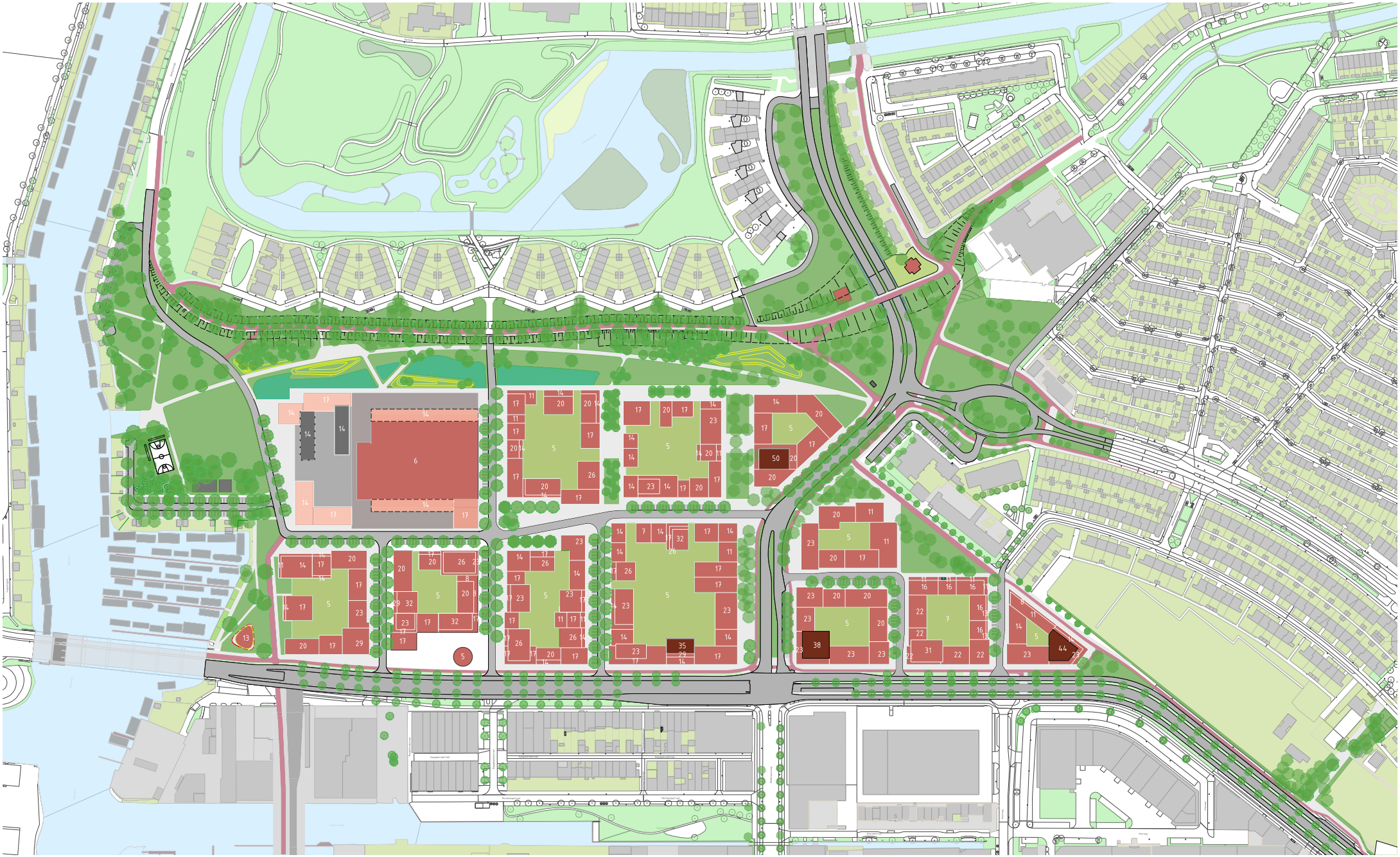
De laatste **stap 6** is het optimaliseren van de bouwblokken. Het programma is daarna uitgewerkt en nauwkeuriger verdeeld over de verschillende bouwblokken. Wat betreft de bouwhoogten is in hoofdlijn gekozen voor een geleidelijke overgang van de meer stedelijke Noordelijke IJ-oevers richting de lagere oude woonbuurten van Noord (Bloemenbuurt, Banne). Het plan als geheel krijgt een meer speels karakter, door verspringende rooilijnen en blokken in plaats van rechtlijnige blokken.

Deze strategie leidt tot een ruimtelijke opzet die ook ingezet wordt in de andere kavels van de Klaprozenbuurt. Hierdoor ontstaat op een vanzelfsprekende wijze een nieuwe herkenbare buurt met een parcellering die voortkomt uit de huidige kavelstructuur.

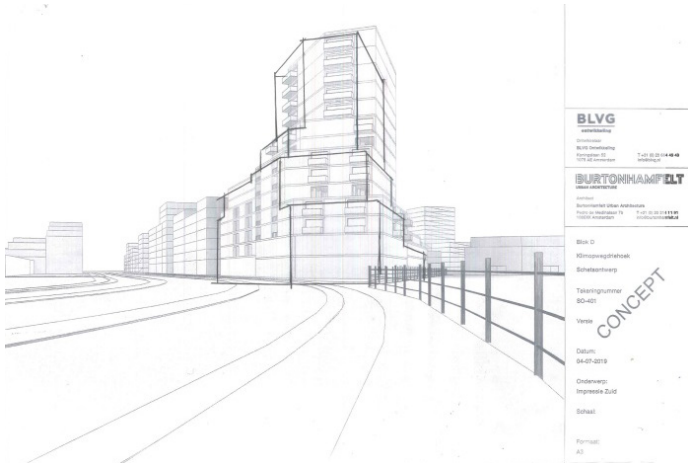
Vanwege de onduidelijkheid omtrent de toekomst rondom de GVB zijn er twee planscenario's opgesteld: één waarbij uit is gegaan van handhaving van de GVB remise op haar huidige locatie en één scenario waarbij de GVB busremise wordt uitgeplaatst. Het eerste scenario vormt het basisscenario waarmee rekening is gehouden in de grondexploitatie. Beide planscenario's zijn verder identiek, zodat in de uitwerking en uitvoering niet gewacht hoeft te worden op meer duidelijkheid omtrent de toekomst van de GVB busremise.

6.3.2 Bouwhoogten en hoogbouwelementen

De gebouwen in de bouwblokken van de Klaprozenbuurt zijn wisselend van hoogte. Het varieert van 3 tot 8 lagen. Enkele hogere gebouwen van 10 lagen zijn accenten in het weefsel. Echt hogere gebouwen liggen aan de grote stadsstraten:



Onderzoek GVB plan



Eerste schetsen van ontwikkelaar

de Floraweg en de Klaprozenweg. Langs de Klaprozenweg is bebouwing van ca. 6 lagen dominant. Deze afspraak geldt zowel voor de Klaprozenbuurt, Buiksloterham als NDSM. De afspraak voor de drie gebieden is dat de hoogte van de bebouwing hier maximaal 23 meter is aan de straat is, en met een setback verder omhoog kan.

Hoogteaccenten
Langs de Klaprozenweg worden enkele hoogteaccenten van maximaal 35 meter voorgesteld. Er wordt uitgegaan van een maximale bouwhoogte aan de rooilijn van de Klaprozenweg van 23 meter. De hogere bebouwing van maximaal 35 meter ligt terug in de tweede lijn. Hierdoor dringt de hoogbouw zich niet op aan de straat en is er ook een prettiger verblijfsklimaat op de straat die niet verstoord wordt door valwinden vanaf de hoogbouw. Er wordt uitgegaan van maximaal één hoogteaccent van 35 meter per bouwblok, met een uitzondering van 38 meter op de hoek Floraweg/Klaprozenweg. Er is daarnaast nog één gebouw van maximaal 35 meter voorzien langs de Slijperweg. Ook hier wordt een setback voorgeschreven.

In het plan zijn twee hogere accenten voorgesteld op bijzondere stedenbouwkundige posities. Deze posities bevinden zich op de as van de Ridderspoorweg/Floraweg en de knik van de Klaprozenweg.

As Ridderspoorweg/Floraweg
Op deze kavel wordt hoogbouw voorgesteld van maximaal 50 meter (16 bouwlagen). De kavel ligt op de as van de Ridderspoorweg/Floraweg. Tegelijkertijd ligt deze locatie op een redelijk ruime afstand van bestaande woningbouw (vanaf ca 130 meter), waardoor de schaduweffecten gering zijn. Ten oosten aan de overzijde van de Floraweg ligt de Nieuwe Augustinuskerk op circa 90 meter afstand.

Knik Klaprozenweg
Op de hoek waar de Klaprozenweg een bocht maakt, aan het begin van de toekomstige buurt, wordt een hoogteaccent van maximaal 44 meter voorgesteld. Een eerste schets van de ontwikkelaar toont een trapsgewijs gebouw waar uit wordt gegaan van een aantal set-backs, zodat de hoogbouw zich niet aan de straat op dringt en een gebaar maakt naar de Bloemenbuurt. Door de set-back ontstaat er een prettig verblijfsklimaat op straat.

Montages van de nieuwbouw vanuit Landsmeer en de Houthavens laten zien dat de nieuwe bebouwing van de Klaprozenbuurt zich voegt in de bestaande skylines. De hoogbouw is niet zichtbaar of voegt zich tussen vergelijkbare hoge elementen.

Vanuit de Bloemenbuurt, beschermd stadsgezicht, zijn beide torens vanuit vrijwel alle standpunten niet zichtbaar. De impact van de torens op dit beschermde stadsgezicht zijn daardoor miniem. Bij de montage hoek Kamperfoelieweg, hoek Azaleastraat piept de toren aan de Klaprozenweg net boven de bebouwing uit. Deze toren is wel goed zichtbaar vanuit de Dotterbloemstraat. Doordat dit contrast niet de regel, maar een uitzondering is, is het eerder een verrijking dan een verarming van het beeld. Vanaf de Buiksloterdijk vallen de torens weg achter de bomen. Ze zijn in de winter zichtbaar tussen de takken door. Hierdoor zijn ze niet hinderlijk aanwezig.

Wel zijn de hoogbouwelementen zeer gewenst aanwezig in de stadsstraten. De bijzondere punten in deze straten, de knik van de Klaprozenweg, de as van de Ridderspoorweg/Floraweg en de brug vanuit de Banne op de Kamperfoelieweg, krijgen een hoogbouw accent.

Het gebied kent een aantal gebruikers waarmee het ontwerp, en de verdere uitwerking, extra rekening gehouden moet worden. Dat zijn de GVB, TenneT en de combinatie Gasunie en Liander, allen gelegen aan de westkant van het bestaande bedrijventerrein.



Fotomontage vanaf Landsmeer



Fotomontage vanaf de Buiksloterdijk



Fotomontage vanaf de overkant IJ



Fotomontage vanaf de Klaprozenweg - Papaverweg



Fotomontage vanaf de brug Klaprozenweg



Fotomontage vanaf de Dotterbloemstraat



Fotomontage vanaf de Kamperfoelieweg





Fotomontage vanaf de brug Ridderspoorweg



Fotomontage vanaf de Kamperfoelieweg



Onderzoek zonder GVB plan

6.3.3 GVB garage

Aan de noordzijde van het plangebied, op de hoek Draaierweg - Metaalbewerkerweg bevindt zich een GVB garage. Het gebouw is 6.700 m^2 groot en staat op een kavel van 12.000 m^2. Er staan 's nachts gemiddeld 38 bussen gestald. Naast een stalling bestaat de garage ook nog uit een wasstraat en een onderhoudswerkplaats. Al sinds de start van de planvorming gaat de voorkeur uit naar uitplaatsing van de GVB garage naar een andere locatie. Enerzijds omdat er dan een fors extra programma kan worden gecreëerd, anderzijds omdat de functie niet makkelijk combineert met woningen vanwege een milieucontour (geluid) en overlast die de bewoners kunnen ervaren van aan- en afrijdende bussen.

Op dit moment komen er echter verschillende ontwikkelingen op het GVB af. Door de grote woningbouwopgave in Amsterdam wordt er steeds verder verdicht en worden de GVB remises, die zich voorheen nog aan de rand van de stad bevonden, verder naar buiten toe gedrukt. De vraag naar openbaar vervoer wordt door de groeiende stad bovendien groter. En tot slot staat het GVB voor een transitie naar 'emissievrij' rijden, wat gestalte zal krijgen door middel van een volledig elektrische bus vloot. Afspraken hierover tussen het GVB, de Vervoerregio en de gemeente Amsterdam gaan uit van 'Zero Emissie' in 2025.

Het GVB werkt op dit moment aan een strategische vastgoedvisie die antwoord moet geven op de vraag wat, gezien de toekomstige ontwikkelingen, de meest gunstige locaties zijn voor hun de busremises in de stad. Hier ligt een nog bredere strategische visie aan ten grondslag die gaat over het bereikbaar houden van de stad met het oog op de toekomstige gebiedsontwikkeling en de effecten van het elektrificeren van het busvervoer op de bedrijfsvoering. De verwachting is dat de strategische vastgoedvisie niet eerder dan medio 2020 zal worden vastgesteld. De eerste uitkomsten van het onderzoek wijzen erop dat er in ieder geval een remise in Noord nodig zal zijn, maar dit hoeft niet noodzakelijkerwijs de huidige locatie aan de Metaalbewerkerweg te zijn. Ook ziet het er naar uit dat er voor de werkplaats wel kansen zijn dat deze kan verplaatsen naar het zuiden van het IJ, mogelijk op de kavel die nu op oog is bij Station Sloterdijk.

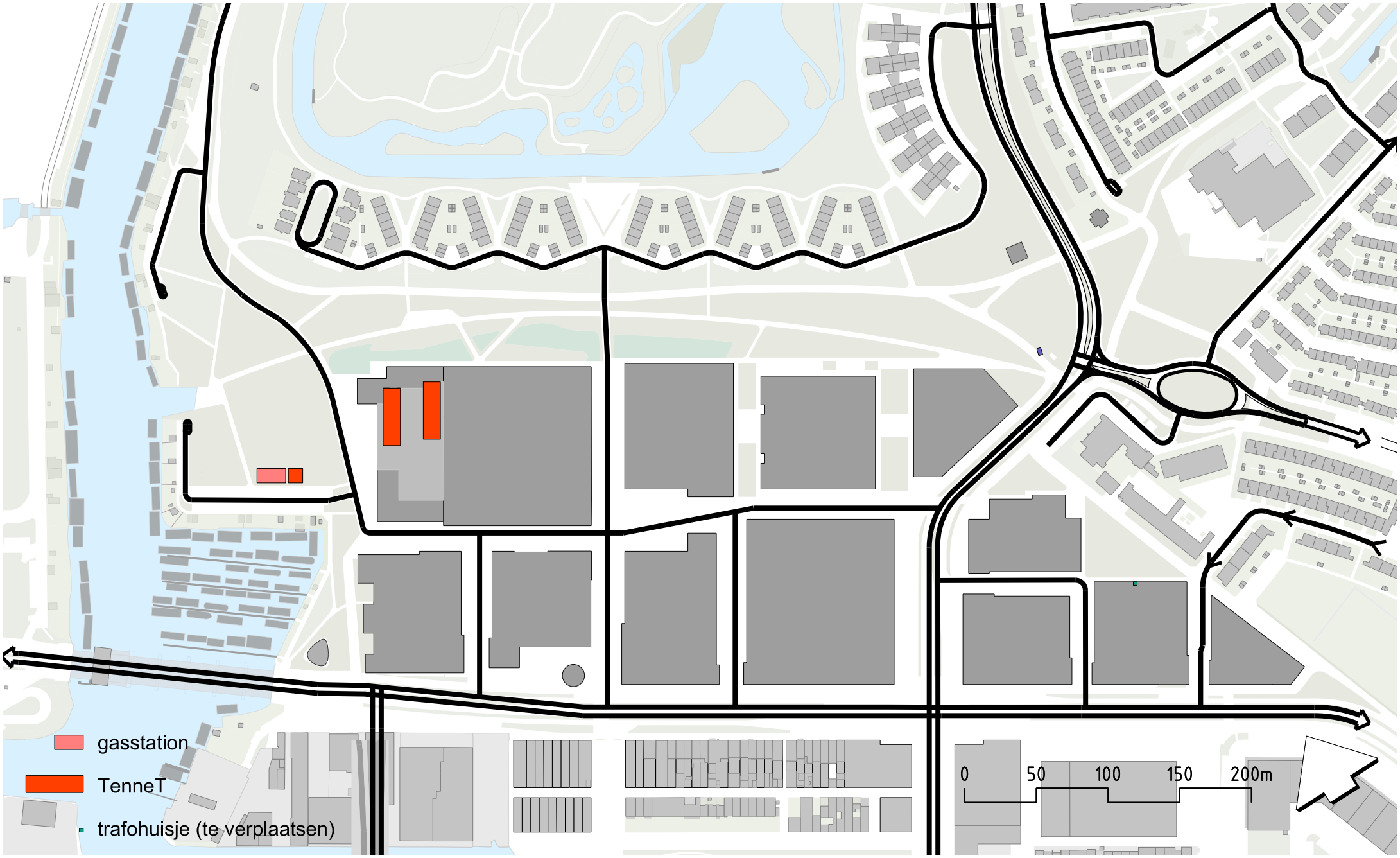
Voor het ontwerp en de ontwikkeling van de Klaprozenbuurt betekent dit dat we met betrekking tot het GVB de volgende uitgangspunten hanteren, die in nauw overleg met de GVB in de vervolgfasen verder moeten worden uitgewerkt:

- Handhaven van de GVB remise op de huidige locatie. Samen met de GVB wordt onderzocht of de in- en uitrit van de busremise kan worden verplaatst naar de Draaierweg, om zodoende ruimte te bieden aan het Buiksloterdijkpark. Dit lijkt kansrijk. Indien dit niet mogelijk blijkt, zal dit ten koste gaan van een deel van het Buiksloterdijkpark
- Elektrificeren van de volledige bus vloot waardoor de hindercontour versmald en woningbouw in de directe omgeving – met enkele bouwkundige maatregelen mogelijk is (zie verder hieronder);
- Op termijn verplaatsen van, in ieder geval, de werkplaats naar een locatie buiten het plangebied. Op de locatie van de werkplaats komt de verlengde Slijperweg. Mocht de werkplaats toch noodzakelijk blijven op het bedrijventerrein, wordt hier een andere locatie voor gezocht in het plangebied zelf.

Bij handhaving is verdichting op de GVB-kavel mogelijk. Aan de noord- en zuidrand is bebouwing mogelijk en op de kop aan het nieuwe Slijperplein. Dit is uiteraard afhankelijk van de wensen en mogelijkheden van het Gemeentelijk Vervoerbedrijf zelf.

Als blijkt dat de GVB garage inderdaad verhuist, zal het kavel worden verworven door de gemeente om deze uiteindelijk via een tender uit te geven. In dat geval wordt er een apart investeringsbesluit genomen voor het kavel van de GVB. In het huidige investeringsbesluit wordt dus niet uitgegaan van verplaatsing van de stalling, enkel van de werkplaats. Ook bij de berekening van het programma (250.000 m^2 en 2.000 woningen) is hier van uitgegaan. In de plankaart is een vergezicht gegeven van het plan met uitplaatsing van de GVB garage. Er wordt ook nog een mogelijkheid open gehouden om de GVB remise te verplaatsen naar het zuidelijk deel van de TenneT-kavel.

Er is akoestisch onderzoek gedaan naar de mogelijkheden voor woningbouw rondom de GVB busgarage. Uit dit onderzoek blijkt dat, als de GVB elektrificeert en gehandhaafd blijft op de huidige locatie, er nauwelijks geluidhinder wordt geproduceerd, zodat woningbouw in de directe omgeving mogelijk is. Met een maatwerkvoorschrift kan de geluidcontour nog verder worden verkleind. In onderstaand figuur is zichtbaar gemaakt hoe deze contouren lopen, de rode contour gaat uit van maatwerkvoorschriften, de gele contour geeft de grens voor woningbouw weer zonder extra afspraken.

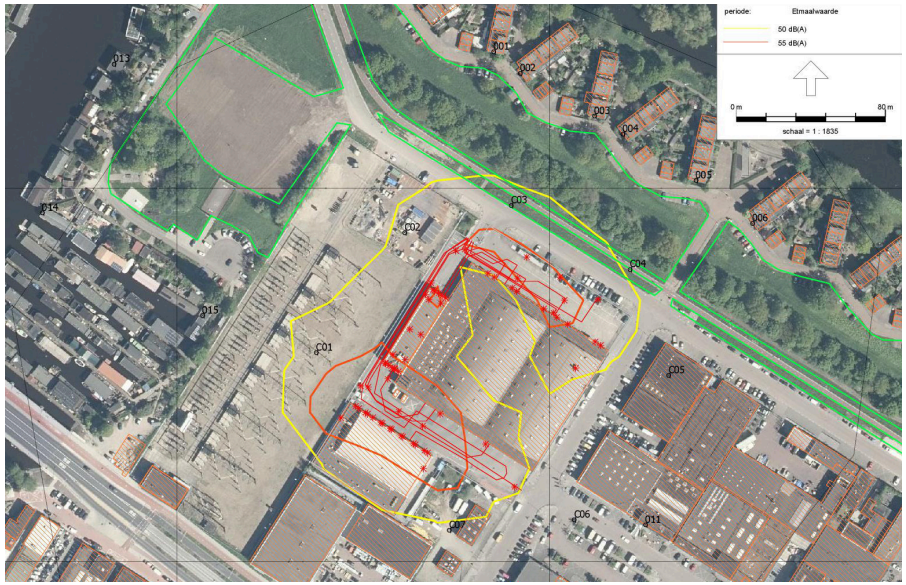


Nutsvoorzieningen

6.3.4 TenneT elektriciteitsverdeelstation

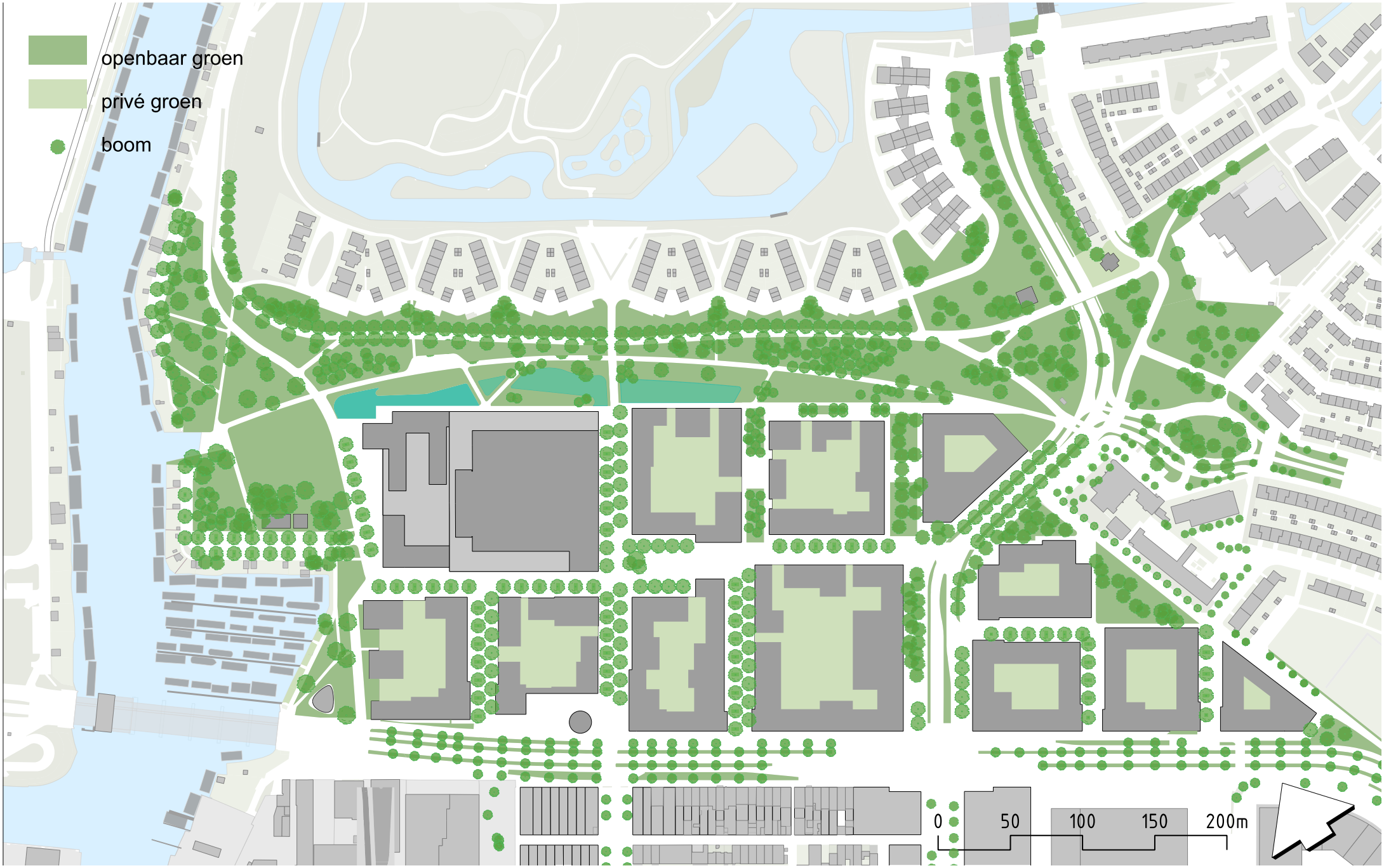
Aan de westzijde van het plangebied is een 150-kV schakelstation van TenneT gelegen. Dit station is gebouwd in 1966 en is uitgevoerd als openluchtinstallatie (Air Insulated Substation). De totale oppervlakte van het station is 17.000 m^2. Op initiatief van de gemeente worden met TenneT gesprekken gevoerd over het vervangen en comprimeren van de huidige openluchtinstallatie naar een zogeheten Gas Insulated Substation. Het gehele schakelstation kan dan worden gehuisvest in één gebouw aan de noordzijde van de kavel van TenneT. Ernaast is een identiek tweede gebouw noodzakelijk dat kan worden gebruikt in geval van calamiteiten. Ongeveer driekwart van de huidige kavel wordt daarmee vrijgespeeld voor nieuwe ontwikkelingen.

In zowel het stedenbouwkundig ontwerp als het investeringsbesluit wordt uitgegaan van deze comprimering van TenneT. Hiervoor wordt de hele noordelijke TenneT-kavel (blok H) gereserveerd. TenneT heeft aangegeven dat door voortschrijdende techniek en veiligheidseisen, maar ook de groeiende elektriciteitsbehoefte, op dit moment onduidelijk is hoe groot de gebouwen moeten zijn en hoeveel ruimte er daaromheen nodig blijft om voldoende en conform veiligheidseisen te kunnen blijven opereren. Pas op het moment van opdrachtverlening (na overeenstemming over de voorwaarden) kan TenneT een Programma van Eisen voor de GIS-stations opstellen. Dat is dan ook pas het moment dat TenneT mee kan werken aan een zorgvuldige stedenbouwkundige inpassing in de Klaprozenbuurt. Ambitie is wel om de gecomprimeerde stations zo veel mogelijk te omzomen met andere gebouwen, waardoor meer ruimtelijke kwaliteit ontstaat. Daartoe is een globaal voorstel gedaan op de plankaart, echter kan dit in de uitwerking van de plannen op termijn komen te wijzigen. Bepalend in de uitwerking van de plannen zijn straks in eerste instantie de bedrijfsvoering van TenneT.



Contouren GVB busremise bij elektrificering met enkele maatregelen, geel = 50dB (A), rood = 55dB (A)

Op de invulling van het blok met de TenneT- en GVB-kavels en een eventuele combinatie met de twee te verplaatsen gasstations (zie verder), wordt, vanwege milieutechnische beperkingen en onzekerheden omtrent beoogde verplaatsingen, nog nader gestudeerd. Er zijn in de toekomst nog andere scenario's voor verkaveling denkbaar. In de indicatieve verdeling van het programma over de bouwblokken is daarom vooralsnog uitsluitend bedrijvigheid opgenomen op het noordelijk deel van de TenneT-kavel (blok H) en geen woningen.



Groen en bomen

7. Aspecten

7.1 Groen en natuur

Groen in de stad heeft een hoge meerwaarde. In een stad met veel groen voelen mensen zich prettiger. Daarnaast kan het mogelijkheden bieden om te bewegen, te ontmoeten en tot rust te komen. Ook levert groen een bijdrage aan de biodiversiteit, de opname van regenwater en het tegengaan van hittestress.

Het plangebied telt circa 45.000 m^2 groen. Door de transformatie van bedrijventerrein naar stadsbuurt wordt er 17.000 m^2 groen toegevoegd aan de groenbalans. De omgeving van de Waterlandse Zeedijk (zo'n 28.000 m^2 groen) wordt ingrijpend verbeterd. Het gebied kent straks met het nieuwe Buiksloterdijkpark en de nieuwe inrichting van 'het Landje' kwalitatief goed ingerichte groengebieden. Er komt groen bij, bijvoorbeeld door de bestaande Metaalbewerkerweg te betrekken bij het park. Ook is er ruimte voor 17.000 m^2 ecosysteem groen, onder andere in de vorm van wadi's. Door groene gevels, daktuinen en natuurinclusief bouwen wordt het groen zoveel mogelijk het gebied in getrokken. De groennorm van 32.000 m^2 wordt door toevoeging van groen en kwalitatieve verbetering gehaald. Het voorstel is het Buiksloterdijkpark toe te voegen aan de Amsterdamse Hoofdgroenstructuur.

Ook daken en gevels kunnen bijdrage aan een groene wijk. Naast dat ze een toegevoegde waarde hebben voor de biodiversiteit en ze wat fijnstof kunnen afvangen kunnen groene daken ook een waterbergende functie hebben. De belangrijkste voorwaarde hiervoor is dat het dak sterk genoeg is. In het kader van Rainproof zullen we in bouwenveloppen de verplichting moeten gaan opleggen dat alle nieuwbouw zelfvoorzienend is in waterberging. In dit kader liggen grasdaken e.d. voor de hand. Bij lage daken waar andere gebouwen op uitkijken kunnen groene daken ook een toegevoegde waarde hebben voor beleving van de buurt. Het streven is daarom om met name de lage daken groen te maken en daarmee 40% groene daken te realiseren. Een combinatie van groene daken met zonnepanelen is mogelijk. Groene gevels zijn ook wat betreft de uitstraling zeer gewenst in de Klaprozenbuurt.

Veel dieren voelen zich thuis in en om de stad, zolang ze goede schuilplekken en broedplekken hebben die ze veilig kunnen bereiken. Een goede infrastructuur zonder barrières en met ecologische verbindingszones is daarvoor essentieel. Tuinen en gebouwen kunnen met kleine ingrepen zo worden ingericht dat dieren zich er thuis voelen. Zwaluwpannen, vleermuiskasten, bijenstenen, nestkasten en vlindervoegen zijn allemaal voorbeelden van diervriendelijk ontwerpen voor vogels en insecten. Het uitgangspunt bij nieuwbouw in de Klaprozenbuurt is dat er natuurinclusief gebouwd wordt[1]. Aan iedere ontwikkeling in Klaprozenbuurt wordt gevraagd dit onderwerp te implementeren door minimaal 3 maatregelen per kavel te nemen.



Voorbeeld van een natuurinclusieve maatregel

1 Meer informatie over natuurinclusief bouwen is te vinden via bijgaande link: https://issuu.com/gemeenteamsterdam/docs/brochure_nibeo-definitief-web02_1



Voorbeeld van een groene gevel

7.2 Duurzaamheid

Amsterdam wil duurzaam groeien. Een belangrijke keuze is om vooral binnen bestaand stedelijk gebied deze groei te laten plaatsvinden, zodat groengebieden buiten de stad groen kunnen blijven. In de stad zelf neemt het draagvlak toe voor voorzieningen, openbaar vervoer en de deeleconomie. De herontwikkeling van het plangebied draagt aan deze duurzame groei bij door een stedelijke dichtheid in het plangebied mogelijk te maken. In aanvulling hierop heeft Amsterdam een duurzaamheidsbeleid bestaande uit de onderstaande zeven aandachtsgebieden, die hieronder voor het project Klaprozenbuurt nader worden uitgewerkt.

Energie

Amsterdam heeft als doel om in 2030 55% en in 2050 95% minder CO_2-uitstoot te realiseren ten opzichte van 1990. Daarnaast streeft de stad naar 100% gebruik van duurzame energie in 2050. Deze doelen worden in 2019 verder uitgewerkt in een Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal en lokale klimaatakkoorden. In 2040 wil Amsterdam aardgasvrij zijn. Deze ambities zijn vastgelegd in het coalitieakkoord "Een nieuwe lente en een nieuw geluid".

Als onderdeel voor het bereiken van deze doelen streeft de gemeente Amsterdam naar klimaatneutrale gebouwen onder het adagium "klimaatneutraal is het nieuwe normaal". Daarbij is er maar één moment om een gebouw optimaal klimaatneutraal te maken en dat is het moment van nieuwbouw. Veel energiebesparende maatregelen brengen aanzienlijk hogere (maatschappelijke) kosten met zich mee als ze pas later aangebracht of verbeterd worden. Dit geldt met name ook voor de meest basale energiebesparende maatregelen zoals extra goede isolatie. Klimaatneutraal betekent een EPC 0. Een EPC van 0,15 is het maximum in Amsterdam. Op 1 juli 2020 wordt de EPC vervangen door de BENG. BENG staat voor Bijna Energieneutrale gebouwen. De gemeente zal richtlijnen opstellen over hoe de ambitie in EPC in de ander te vertalen. Bij verdere concretisering van de plannen zal gewerkt gaan worden met energie-eisen en ambities in de termen die de BENG gebruikt.

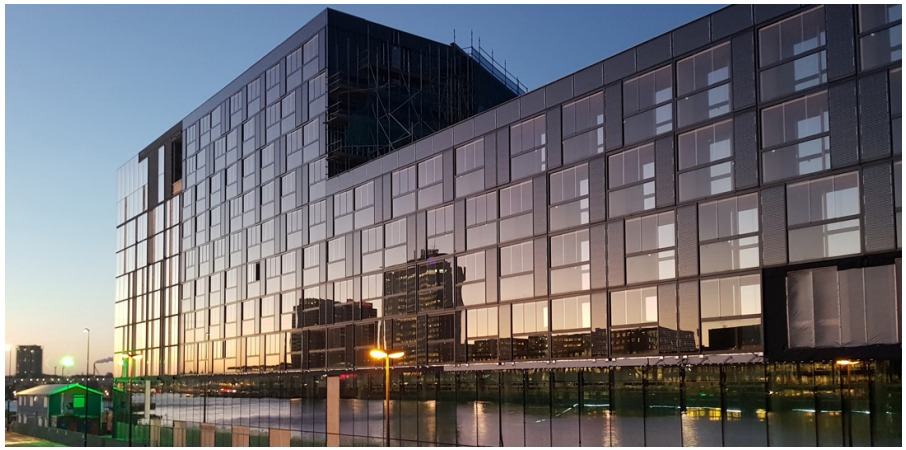
Verder geldt dat toepassing van conventionele koel- of verwarmingsinstallaties zoals HR ketels, (traditionele) elektrische boilers en conventionele koelmachines niet is toegestaan. Ook lokale biomassa gestookte stookinstallaties (o.a. pellet kachel)



Voorbeeld van een groen dak (Vivaldi Zuidas)



PV-panelen IJburg college



Voorbeeld van integratie zonnepanelen, hotel Jakarta

zijn niet toegestaan in verband met de negatieve effecten op de luchtkwaliteit. Er zullen geen nieuwe aansluitingen op gas worden gerealiseerd en uit oogpunt van de gebiedsontwikkeling wordt het bestaande netwerk bij voorkeur zo spoedig mogelijk afgebouwd. Er lopen daarnaast ook al leidingen van het stadswarmtenet door de wijk. De Klaprozenbuurt valt onder de concessie Noord voor aansluiting op stadswarmte en koude. Op grond van motie 1404 uit 2017 streeft de gemeente tegelijkertijd naar toepassing van lage-temperatuur warmtesystemen en de inzet van lokale duurzame bronnen. Mogelijk kan in de Klaprozenbuurt gebruik gemaakt worden van warmte en koude uit het IJ. Dit wordt de komende periode verder onderzocht.
De gebouwen dienen in ieder geval voorbereid te zijn op gebruik van lage temperatuur warmte.

Duurzame energie wordt (afgezien van stadswarmte) op het kavel opgewekt. Mede daarom dient de oriëntatie van gebouwen goed te zijn en is het van belang dat de daken optimaal geschikt te worden gemaakt voor opwekken van zonne-energie. Dat houdt ook in dat rekening gehouden wordt met beschaduwing. Naast zonne-energie kunnen de daken echter ook voor waterberging en het toevoegen van een ecologische meerwaarde worden gebruikt. Bij zonnepanelen in gevels dient extra aandacht besteed te worden aan de architectonische integratie.

Circulair Bouwen

In 2050 wil Amsterdam volledig circulair zijn. Vanwege de omvang van materieelgebruik in de bouw van gebouwen en wegen, is de bouwketen een van de twee ketens waar Amsterdam op focust bij het circulair maken van de stedelijke economie. Bij circulair bouwen worden materialen gebruikt die bij de productie een zo laag mogelijke milieu-impact hebben en voor gelijkwaardige toepassingen herbruikbaar zijn. Nog beter is het gebruik van gerecyclede materialen. Er zal een inventarisatie gemaakt worden van de grondstoffen die op dit moment in de buurt aanwezig zijn en vrijkomen bij sloop en herinrichting van de openbare ruimte. Als vervolg hierop zal gekeken worden in hoeverre deze grondstoffen opnieuw gebruikt kunnen worden, bij voorkeur in het gebied zelf.

Hout dat wordt gebruikt is aantoonbaar afkomstig van bossen die beheerd worden volgens de eisen van het FSC. Amsterdam heeft hiertoe in 2012 het FSC con-

venant getekend. Voor Noord zijn in het programma Circulair Buiksloterham en Noord een maximum MPG van 0,8 €/m2 een ambitie van 0,5 €/m2 vastgesteld. Hierbij hoeven zonnepanelen niet te worden meegeteld. Om uitwisseling van materialen en recycling beter mogelijk te maken, krijgen alle nieuwe gebouwen een materialenpaspoort, op te stellen door de ontwikkelende partij. Om gebouwen beter toekomstbestendig te maken wordt zo veel mogelijk demontabel en flexibel gebouwd. Dat laatste houdt in dat het mogelijk is in de toekomst gebouwen voor andere functies te gebruiken. Demontabel wil zeggen dat de gebruikte materialen bij sloop of renovatie goed van elkaar te scheiden en daardoor goed herbruikbaar zijn. Om vervuiling van het oppervlaktewater tegen te gaan worden geen uitlogende materialen zoals lood, koper en zink gebruikt aan de buitenzijde van gebouwen.

Bodem

Gestreefd wordt naar een gesloten grondbalans (circulair). Onderzocht wordt of kan worden aangesloten op het raamsaneringsplan dat in Buiksloterham wordt uitgewerkt, zodat verontreinigde grond die vrijkomt uit saneringsspots of vanwege grondverbetering dicht bij kan worden verwerkt in landaanwinningen. Ook wordt onderzocht of het zand dat vrijkomt bij het afgraven van de dijk kan worden verwerkt als schone goed doorlatende leeflaag in de woonstraten.

Schone lucht

Vuile lucht is een sluipmoordenaar. Het is na roken, ongezonde voeding en gebrek aan beweging het vierde gezondheidsrisico in Amsterdam. Daarom heeft het college het actieplan Schone Lucht opgesteld. In 2030 wil Amsterdam alleen nog maar uitstootvrije voertuigen toelaten. Naast regelgeving zijn daar ook voldoende voorzieningen voor elektrisch laden voor nodig. De Klaprozenbuurt wordt daarom voorbereid op elektrisch vervoer. Dat betekent dat bij realisatie al bij minimaal 10% van de parkeerplekken in de openbare ruimte en algemeen toegankelijke parkeergarages elektrisch kan worden geladen. Afhankelijk van de vraag naar elektrisch laden wordt op termijn het aantal laadplekken verder uitgebreid. Alle parkeergarages worden voorbereid op 100% elektrisch laden. Dat betekent dat er minimaal loze leidingen liggen en ruimte is voor een regelinstallatie. Bij VvE's maakt het reglement elektrisch laden mogelijk. Dit moet er toe leiden dat kopers en huurders met een vaste parkeerplaats op ieder moment eenvoudig een laadpunt kunnen aanvragen. Zie ook de Richtlijn voorbereiding laadpunten in nieuw te bouwen of grondig te renoveren parkeervoorzieningen (2018). Deeloplossingen voor mobiliteit worden aangemoedigd bij herontwikkelingsgebieden. Onderzocht wordt of er een mobility hub op de Klaprozenweg kan komen.

Klimaatadaptatie

De voorspellingen voor de toekomst zijn dat het weer extremer wordt. De zomers worden warmer en mogelijk droger en de winters zachter en natter. Buien worden heviger en hevige buien komen vaker voor.

In het extremer wordende klimaat en door de verder verdichtende stad is een extra inspanning nodig o.a. om de stad hemelwaterbestendig te maken en schade te voorkomen. Er wordt bij de inrichting van de buitenruimte (privaat en publiek) rekening worden gehouden met het tijdelijk opvangen van extreme buien. In paragraaf 7.8 onder het kopje hemelwater wordt hier verder op ingegaan.

Alhoewel de gevolgen van hevige neerslag groot kunnen zijn, zullen toekomstige stadsbewoners naar verwachting het meest last hebben van zogenaamde



Figuur: voorbeeld van elektrische deelmobiliteit

hittestress. Het beste middel tegen hittestress is veel groen in de buurt. Wat dat betreft kan er nooit te veel groen in de wijk zijn.

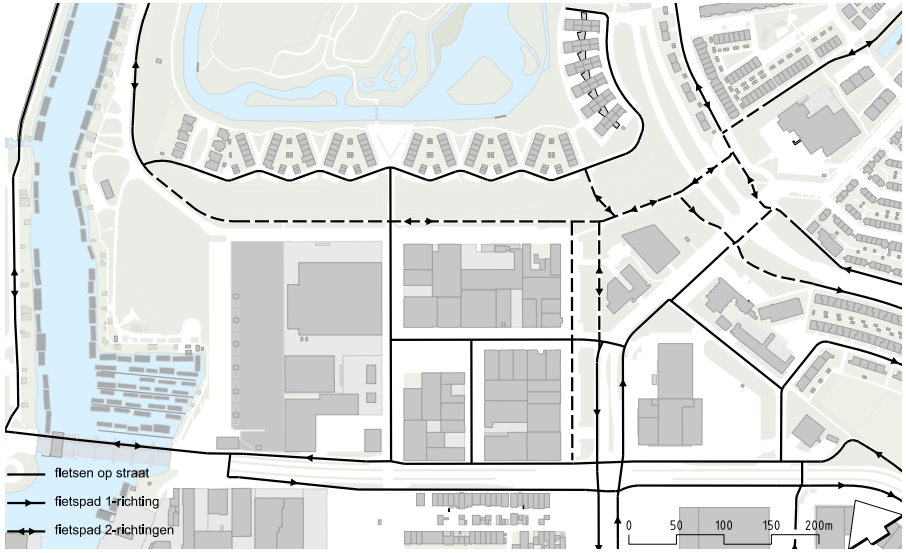
Afval

De gemeente Amsterdam streeft ernaar om afval zoveel mogelijk bij de bron te scheiden. De essentie van het beleid is dat bewoners hun glas, papier, en plastic dichtbij de woning kwijt kunnen in ondergrondse containers, en dan nog resterende afval elders in de wijk kunnen brengen. In principe worden ondergrondse containers geplaatst. Bij de locatiekeuze voor de containers wordt rekening gehouden met maximale loopafstanden en ondergrondse mogelijkheden. Het totaal aantal containers wordt als volgt bepaald:

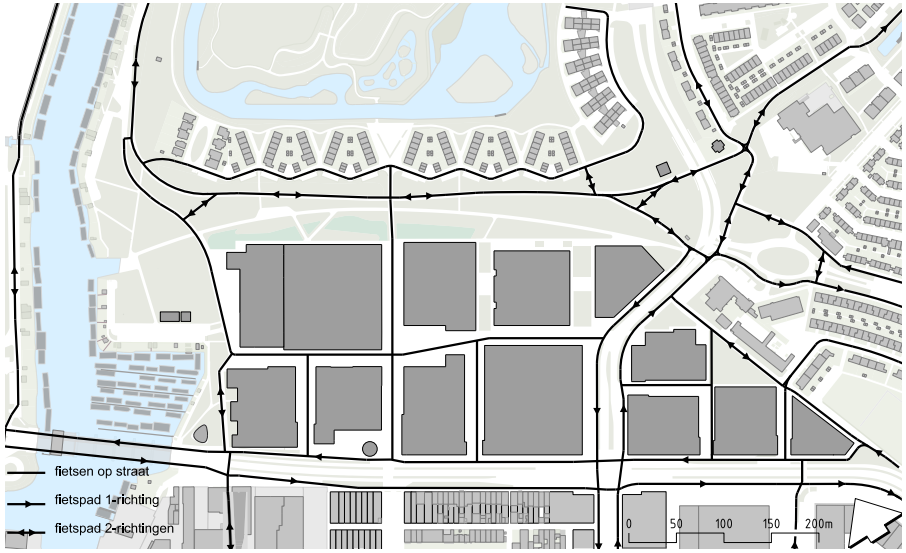
- Restafval: 1 container per 100 huishoudens
- Papier: 1 container per 200 huishoudens
- Plastic: 1 container per 200 huishoudens
- Glas: 1 container per 200 huishoudens
- Textiel: 1 container per 750 huishoudens

Grote milieuwinst kan behaald worden met apart inzamelen van groente, fruit en etensresten (GFE). De gemeente Amsterdam zamelt deze fractie momenteel nog niet apart in. In de naastgelegen buurt Buiksloterham gaat echter wel GFE apart ingezameld worden, al is nog niet precies duidelijk op welke wijze. Voor de Klaprozenbuurt kan mogelijk aangesloten worden bij deze ontwikkeling.

Basis	Ambitie
Energie	
EPC maximaal 0,15	Klimaatneutraal bouwen (EPC ≤ 0)
NIeuwbouw krijgt geen aardgasaansluiting	Lage temperatuur warmte
Geen lokale biomassa	Duurzame warmte en koude (uit het IJ)
Geen elektrische boilers	
Niet traditioneel koelen	
Lage temperatuur warmteafgifte	
Circulair Bouwen	
Een MPG van 0,8 €/m² (exclusief zonnepanelen)	Een MPG van 0,5 €/m² (exclusief zonnepanelen)
Aantoonbaar FSC-hout toepassen	Sloopafval hergebruiken in de wijk
Geen uitlogende materialen aan de buitenzijde	Flexibel (toekomstbestendig) bouwen
Materialenpaspoort	Demontabel bouwen
Inventarisatie van in de buurt aanwezige grondstoffen die vrij gaan komen	
Bodem	
Contactrisico met vervuilde grond vermijden	Gesloten grondbalans.
Schone lucht	
10% van de algemeen toegankelijke parkeerplaatsen heeft een elektrische laadvoorziening	Een mobility hub binnen de wijk
Voorbereid op 100% elektrisch laden	
Bij vaste parkeerplekken de mogelijkheid van een laadpunt (bij oplevering) tegen beperkte meerkosten voor de toekomstige bewoner	
Ruimte voor deelvoertuigen	
Groen en Ecologie	
Natuurinclusief bouwen (per kavel 3 maatregelen)	Groene gevels
40% Groene daken	
Klimaatadaptatie	
60 mm regen in een uur zonder schade kunnen vasthouden in de openbare ruimte en op de kavels	Gevoelige objecten zoals elektriciteitskasten op een kleine verhoging plaatsen of waterdicht maken
Afval	
Ruimte en voorzieningen voor gescheiden afvalinzameling van huishoudelijk afval in de openbare ruimte	Ruimte in de openbare ruimte reserveren om in de toekomst meer fracties in te kunnen zamelen dan nu het geval is
Voldoende geschikte ruimte in woningen om afval te kunnen scheiden	Aansluiten bij de inzameling van GFE in Buiksloterham



Fietsverkeer bestaand

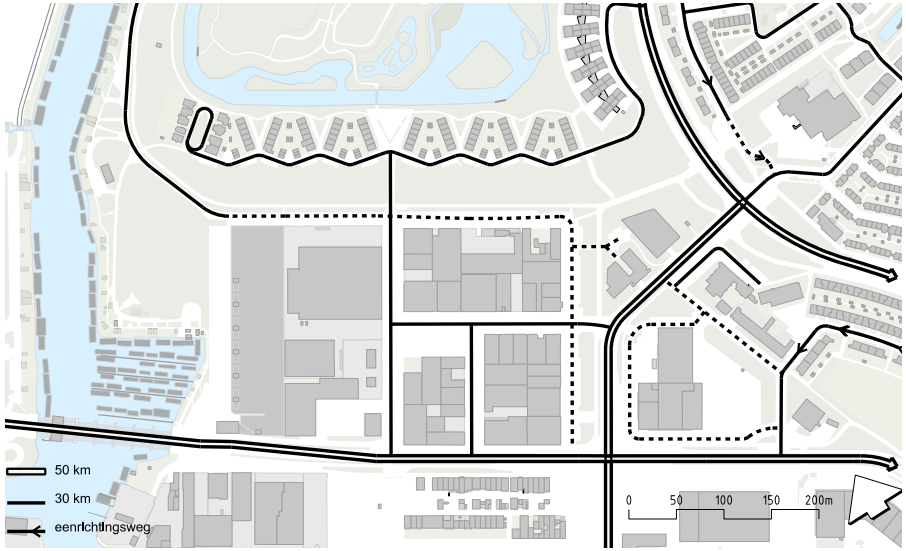


Fietsverkeer nieuw

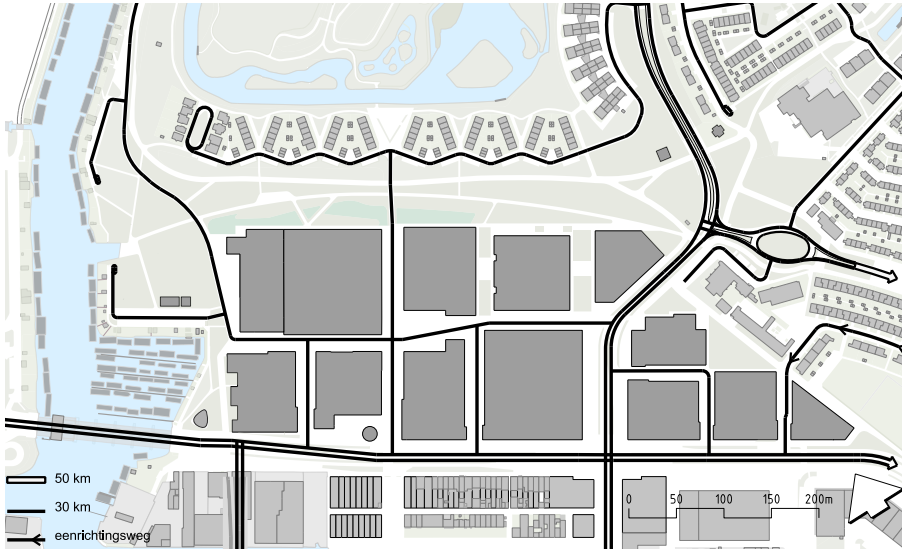
7.3 Fietsverkeer

Met name aan de randen van het plangebied worden aanpassingen gedaan in het fietsnetwerk, om de verschillende buurten in betere verbinding met elkaar te brengen. Hierbij is rekening gehouden met bestaand beleid over het fietsnetwerk. De aanpassingen in het fietsnetwerk op een rij:

- Het fietspad parallel aan de Waterlandse Zeedijk komt op de getailleerde dijk te liggen. Er wordt óver de Kamperfoelieweg heen gestoken (ipv de huidige situatie met een fietstunnel onderlangs).
- Er komt een nieuwe fietsroute vanaf de Landsmeerdijk richting Buiksloterham (parallel aan Zijkanaal I).
- De Klaprozenweg krijgt aan twee zijden een fietsroute; grotendeels is dit nu al het geval. Aanpassingen in de fietsinfrastructuur op de brug over Zijkanaal I is geen onderdeel van project Klaprozenbuurt.
- Aansluitend op de aanpassingen bij de kruising Kamperfoelieweg-Floraweg inclusief het entreeplein komen de fietsverbindingen hier ook anders te liggen.
- De fietsroute aan de achterzijde van het oude politiebureau wordt door-getrokken.
- Er wordt een voet-fietspad-doorsteek gemaakt door het hart van de school-tuinen, om de Buiksloterham in betere verbinding te stellen met de Bloemen-buurt.



Autoverkeer bestaand



Autoverkeer nieuw

7.4 Autoverkeer

De Klaprozenweg heeft conform stedelijk vastgesteld beleid de status van 'plus-net' auto en 'plusnet' OV. Zoals beschreven in het voorgaande hoofdstuk blijft het bestaand, recent opgeleverde wegprofiel gehandhaafd.

De belangrijkste verkeerskundige aanpassing vindt, zoals beschreven, plaats bij de kruising Floraweg-Kamperfoelieweg. Vanaf het Mosplein richting het noorden wordt de route Mosplein-Klaprozenweg-Floraweg-Kamperfoelieweg de hoofdroute (ipv Mosplein-Kamperfoelieweg). De Bloemenbuurt krijgt een entreeplein met een rotonde.

Behalve de Floraweg en de Klaprozenweg wordt het gehele gebied een 30-km zone. De belangrijkste aanpassingen in het bestaande stratenpatroon zijn:

- Het opheffen van de Vuurwerkerweg en het versmallen van de Floraweg;
- Het doortrekken van de Polijsterweg naar het noorden;
- Het doortrekken van de Slijperweg naar het westen over de kavels van GVB en TenneT;
- Het opheffen van de Metaalbewerkersweg;

Alle straten worden in principe twee-richtingsstraten. Bij het opstellen van het maaiveldontwerp voor het hele plangebied, na vaststelling van het investeringsbesluit, zal er ook een verkeerscirculatieplan worden opgesteld die de samenhang bekijkt tussen alle 30km wegen in het gebied en de Klaprozenweg en Floraweg. Hierdoor wordt meer inzicht gekregen in de effecten van de aansluitingen op de doorstroomcapaciteit van de Klaprozenweg en Floraweg, en het benodigde ruimtebeslag van de kruispunten. Ook worden de effecten van het rijden van de GVB bussen door de stadsbuurt in deze studie meegenomen.

7.5 Parkeren

Amsterdam autoluw

De gemeente wil de stad bereikbaar en leefbaar houden met voldoende en aantrekkelijke openbare ruimte en meer ruimte voor de fietser en voetganger, spelende kinderen en groen. Met de verwachte groei van de stad (woningen, kantoren etc.) is het noodzakelijk dat Amsterdam grenzen stelt aan het aantal geparkeerde auto's in de openbare ruimte.

Parkeren

De Klaprozenbuurt wordt een zogenaamde 'productieve wijk' met bedrijven en voorzieningen op de begane grond en woningen erboven. Volgens de Nota Parkeernormen Auto, die op 29 november 2017 is vastgesteld door de gemeenteraad, worden in nieuwe situaties geen vergunningen voor parkeren op straat meer uitgegeven. Bewoners en werknemers van bedrijven dienen op eigen terrein te parkeren. Alleen voor bezoekers en laden/lossen worden parkeerplekken op straat gecreëerd, maar dat laatste kan ook inpandig of op eigen terrein. De toekomstige bewoners van de Klaprozenbuurt krijgen dus geen parkeervergunning of parkeerontheffing om in de openbare ruimte te parkeren. Op het moment van schrijven van de investeringsnota geldt er in het gehele projectgebied betaald parkeren met uitzondering van de strook langs de woonboten in Zijkanaal I. De verwachting is dat uiteindelijk ook hier betaald parkeren wordt ingevoerd. Aan de woonbootbewoners zullen, als uitzondering op bovenstaande regel, wel parkeervergunningen worden afgegeven.

Parkeernormen auto

Voor de Klaprozenbuurt geldt een maximum parkeernorm van 1 parkeerplaats per woning, de minimale parkeernorm verschilt per woningtype en functie. De parkeernormen voor woningen en bedrijven zijn weergegeven in onderstaande tabel:

sociale huur	**n.v.t.**	**minimaal 0 pp per woning***
middeldure huur/koop	**n.v.t.**	**minimaal 0 pp per woning**
vrije sector	**< 30 m² bvo**	**minimaal 0,1 pp per woning**
vrije sector	**30 – 60 m² bvo**	**minimaal 0,3 pp per woning**
vrije sector	**> 60 m² bvo**	**Minimaal 0,6 pp per woning**

Tabel: Minimale parkeernormen voor wonen

Bij een woningprogramma van 2000 woningen en een 40-40-20 verdeling, betekent dit dat er 400 vrije sectorwoningen komen en dat er minimaal tussen de 120 en 240 parkeerplaatsen op eigen terrein moeten worden gerealiseerd voor de bewoners (uitgaande van een minimale grote van 30 m² voor de vrije sector woningen).

De norm voor bezoekers van bewoners is 0,1 parkeerplaats per woning, deze parkeerplaatsen komen op maaiveld. Uitgaande van 2.000 woningen betekent dit dat er 200 bezoekersparkeerplaatsen in de openbare ruimte worden aangelegd (plus de parkeerplaatsen bij de woonboten). Het bezoekersparkeren wordt hoofdzakelijk via dwars parkeren geregeld, zodat er maar aan een kant van de straat geparkeerde auto's staan.

Parkeernormen fiets

Uitgangspunt is dat ook het fietsparkeren voor bewoners op eigen terrein wordt opgelost. Bij de uitwerking van de bouwplannen zal conform het Bouwbesluit 2012 aandacht worden besteed aan voldoende en goed bereikbare (fietsen) bergingen. De gemeente Amsterdam geeft de voorkeur aan een gezamenlijke fietsenstalling boven individuele fietsenbergingen (zie bouwbrief 2015-130). Hierbij moet ook voldoende ruimte gecreëerd worden voor bijzondere modellen, zoals bakfietsen en gemotoriseerde tweewielers. In de Nota Parkeernormen Fiets & Scooter zijn concrete normen in relatie tot woninggrootte en voorzieningen vastgesteld. Conform de Nota Parkeernormen Fiets en Scooter worden ook in de openbare ruimte de benodigde fietsparkeervoorzieningen gerealiseerd.

< 50 m²	**2**	**Nvt**
50 – 75 m²	**3**	**2,7 m²**
75 – 100 m²	**4**	**2,7 m²**
100– 125 m²	**5**	**2,7 ,m²**
> 125 m²	**6**	**2,7 m²**

Tabel: Aantal fietsparkeerplekken per woning (in gezamenlijke berging)

7.6 Openbare ruimte, profielen

Voor de inrichting van de openbare ruimte zijn een aantal leidende principes gehanteerd:

- Door de bouwblokken slim te schuiven zijn kleine openbare ruimten en pleinen geïntroduceerd (zie paragraaf 6.3). Deze dienen als ontmoetingsruimte voor de buurt.
- Het groen wordt zo veel mogelijk de buurt in getrokken; bij de straten met productieve bedrijvigheid geldt dit in mindere mate (ivm de aard van deze bedrijfsvoering).
- De leidraad Puccini wordt gehanteerd in de uitwerking. Dit is een menukaart voor keuzes in de materialisering. Het dijkpark geldt als verbijzondering.
- Het parkeren wordt zoveel mogelijk aan de schaduwzijde (westkant) van de straat geregeld via dwars-parkeren.
- Sport en spel is zoveel mogelijk terug te vinden in het Buiksloterdijkpark. Conform de Bewegende Stad nodigt de buurt uit tot beweging.

Bewegende stad

In Amsterdam doet een op de drie volwassenen te weinig aan beweging en een kwart van de kinderen heeft overgewicht. Het stedelijk programma De Bewegende Stad wil daar verandering in aanbrengen. Een gezonde en groene leefomgeving is een randvoorwaarde voor een gezonde leefstijl. Klaprozenbuurt wordt een wijk waar de openbare ruimte uitnodigt tot bewegen. Onderdeel van het programma is 'De Amsterdamse beweeglogica', die een relatie legt tussen de inrichting van de stad en de keuze van mensen om te bewegen:

- De bewegende stad geeft ruim baan aan de fietser en de voetganger.
- In de bewegende stad is sport om de hoek.
- In de bewegende stad is een speeltuin voor jong en oud.

De Klaprozenbuurt wordt een buurt die uitnodigt tot bewegen. Het plan voldoet aan vrijwel alle bouwstenen van De Bewegende Stad. In het dijkpark krijgen sport en spel ruim baan, met een aantal voetbalvelden, natuurlijke speeltuinen en waterpartijen. De Klaprozenbuurt wordt autoluw en aantrekkelijk ingericht voor fietsers en voetgangers. Er komen ruimschoots langzaam verkeersverbindingen met omliggende wijken. De Kadoelerscheg is binnen handbereik voor een hardloopronde of een fietstocht naar Waterland. De buurt wordt toegankelijk ingericht voor ouderen en mindervaliden, zodat een levensloopbestendige wijk ontstaat.



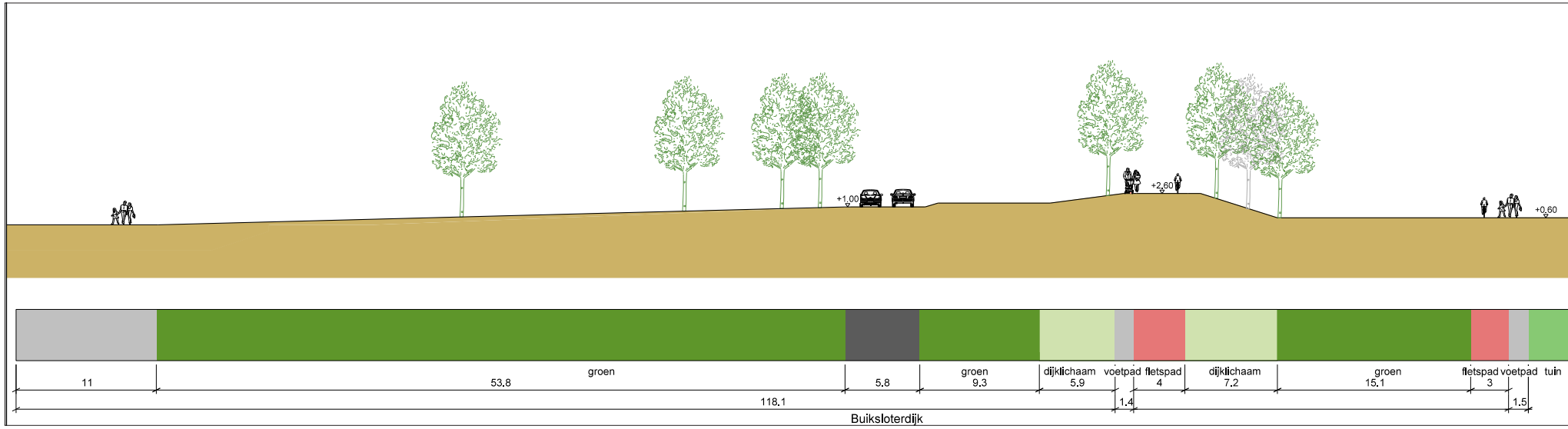
Spelen

7.7 Bovenwijkse nutsvoorzieningen

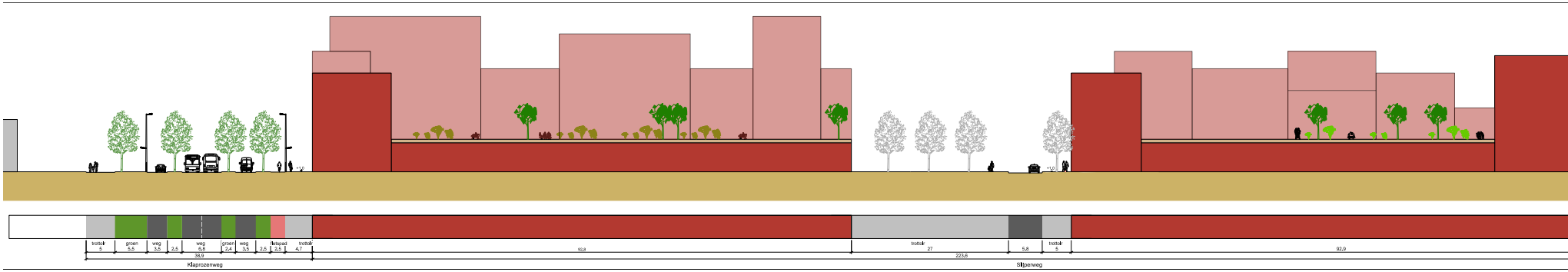
In het westelijk deel van de kernzone bevinden zich een schakelstation van TenneT, een ontvangst- en verdeelstation van Gasunie/Liander en de busremise van GVB. Deze bovenwijkse nutsvoorzieningen brengen voor de transformatie van de Klaprozenbuurt extra randvoorwaarden, kosten en ook onzekerheden met zich mee. Daarom zal dit deelgebied in een latere fase worden uitgevoerd. Mogelijk is dan meer bekend over eventuele verplaatsing van de GVB-remise.

In principe worden de bovengrondse stations ingepast door te comprimeren (Tennet), verplaatsen (Gasunie en Liander) of vooralsnog te handhaven (remise). Oostelijker bevindt zich een rioolgemaal van Waternet dat ook wordt gehandhaafd.

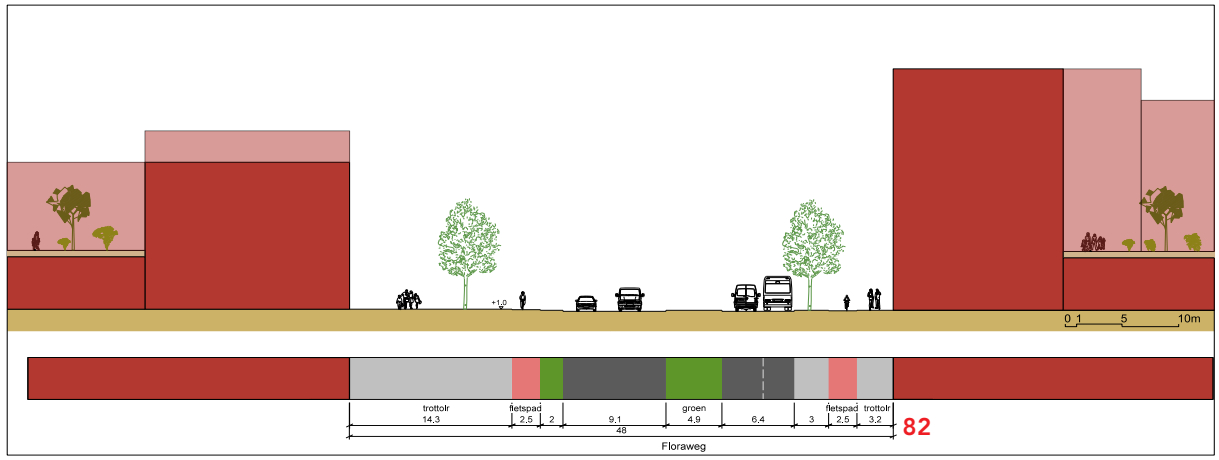
Van en naar deze stations lopen grote transportleidingen door de Klaprozenbuurt, die gezien de kosten bij voorkeur worden ingepast maar deels ook zullen moeten worden verplaatst. De gemeente is (of gaat) met betreffende nutspartijen in overleg om de investeringen en kansen op korte en op middellange termijn te verkennen. Deze keuzes hangen sterk samen met de ondergrond en de wijze waarop die geschikt kan worden gemaakt voor de transformatie van het gebied (zie volgende paragraaf).



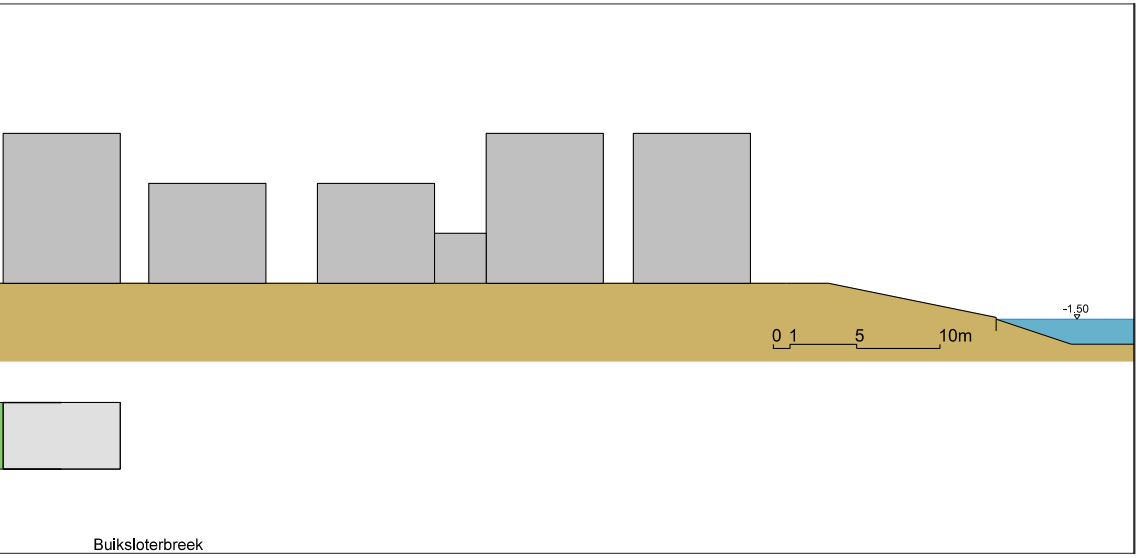
Profiel 1



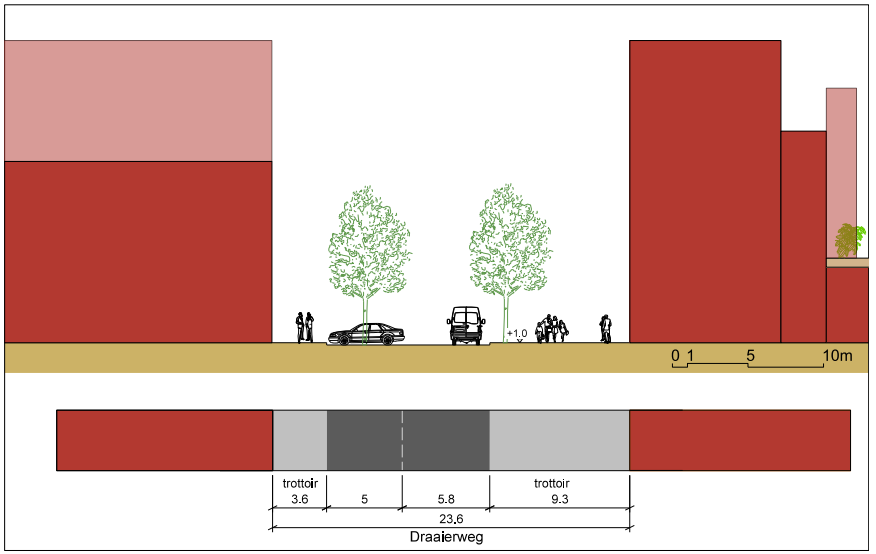
Profiel 3

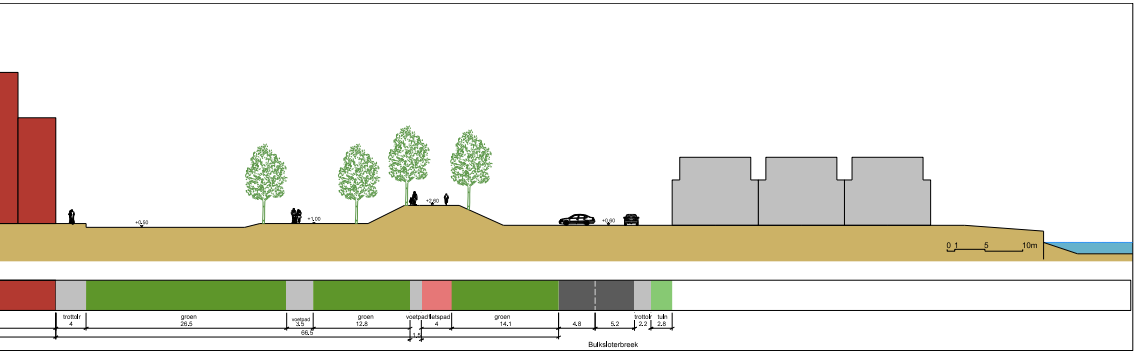


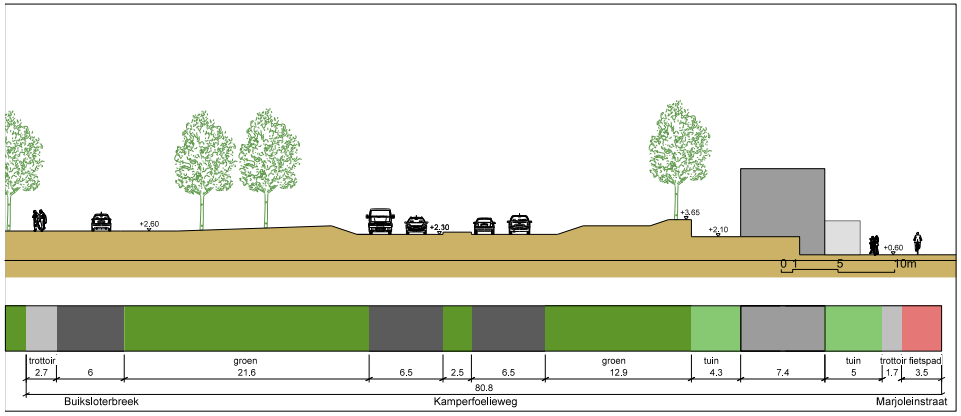
Profiel 4



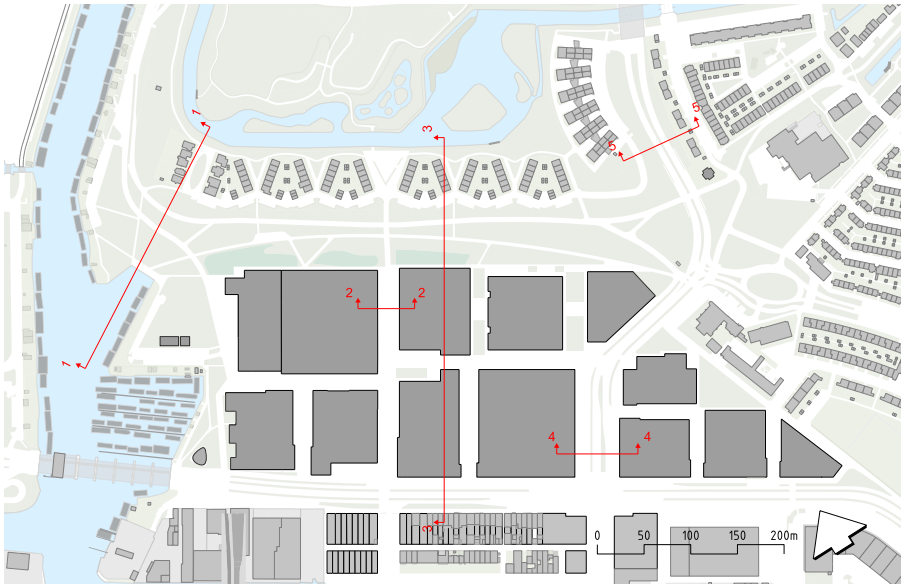
Profiel 2







Profiel 5



Profielen

Gasontvangst/gasdrukregelstation en hogedrukleidingen van Gasunie en Liander

Aan de Draaierweg bevindt zich een gasontvangststation van Gasunie en een gasdrukregelstation van Liander met aan- en afvoerleidingen onder hogedruk van 40bar, 8bar en 1bar. Deze blijven noodzakelijk in het landelijke netwerk dat pas in de komende 30 jaar wordt ontmanteld. Voor de ontwikkeling van de Klaprozenbuurt vormen deze stations en leidingen in toenemende mate een belemmering en zijn stap voor stap maatregelen nodig:

- Gelet op de Externe Veiligheid en Milieuzoneringen wijst onderzoek door LBP Sight uit dat de huidige locatie en buistracés kunnen blijven liggen om het beoogde programma (exclusief basisscholen) mogelijk te maken.
- De 40 bar leiding ter plaatse van de Gammakavel wordt, gelet op het Amsterdamse beleid voor Externe Veiligheid, verlegd voor de realisatie van de 1e basisschool in blok A4 (waar nu de Gamma zit). In overleg met Gasunie wordt een nieuw tracé bepaald.
- Wat betreft de 40 bar leiding langs de Metaalbewerkerweg is het uitgangspunt dit tracé (evenals de TenneTkabel van 150kV en Drinkwaterleiding van 400mm) te handhaven in combinatie met (of onder) een omvangrijke waterberging die in dit gebied noodzakelijk is om regenwater te bufferen bij incidentele piekbuien (Rainproof).
- De 40 bar leiding door de Vuurwerkerweg en Slijperweg kan pas komen te vervallen als de twee gasstations worden verplaatst. Tot die tijd beperkt het de mogelijkheden om de openbare ruimte (ondergronds en op maaiveld) in te richten of is tussentijds nog een verlegging noodzakelijk. In overleg met Liander en Gasunie wordt onderzocht of het dan niet voordeliger is om die verlegging al tegelijk met eerder genoemde verlegging vanwege de school uit te voeren, door middel van een rechtstreekse doorsteek onder de Draaierweg naar de hoofdleiding. Dan hoeft maar één keer een kostbaar afsluiterschema te worden aangelegd.
- Ook de hogedrukleidingen van 1 bar en 8 bar hebben geen functie voor de Klaprozenbuurt maar kosten wel ruimte in de ondergrond en verhogen de verlegkosten in de bouwrijpfase van de betreffende straten.
- In overleg met Gasunie, Liander en HHNK is binnen het plangebied de nieuwe locatie voor de gasstations gevonden. Na verplaatsing kan de ontwikkeling van het westelijk deel van het plangebied worden uitgevoerd.

Hoogspanningstracés (TenneT)

De drie 150kV kabeltracés, die het schakelstation verbinden met een onderstation aan de Papaverweg, de Hemwegcentrale en een schakelstation aan de Hoogte Kadijk kunnen worden gehandhaafd. Rondom deze tracés geldt een belemmeringsvrije zone van respectievelijk 17, 17 en 7,2 meter en magneetveldzone. Ten noorden van het huidige schakelstation zal het station worden gecomprimeerd in twee gebouwen aan de noordkant. Omdat dit minder goed te combineren is met woningbouw wordt nog onderzocht of de werkplaats van GVB en de gasstations hier kunnen worden ingepast.

Stadswarmteleiding

Deze leiding loopt onder Vuurwerkweg en moet worden verlegd om de rooilijn van blok D te kunnen opschuiven.

Transportleidingen Waternet

Ten noorden van de Metaalbewerkerweg ligt, naast de 40bar leiding van Gasunie en de 150 kV kavel van TenneT, een drinkwaterleiding 500mm van Waternet. De inzet is om deze leiding niet te verplaatsen.

7.8 De ondergrond en water

Hoewel de openbare ruimte bij huidig gebruik nog wel even mee kan, voldoet het niet aan het eindbeeld en wordt de impact op de ondergrond al snel groot zodra er nieuwe bewoners komen die van groen willen genieten, kunnen parkeren en aangesloten zijn op alle nutsvoorzieningen. Zodra het wegdek open gaat om bouwrijp te maken of een boom te planten, zal het grondwaterpeil stijgen en zijn maatregelen nodig om aan de ontwateringsnorm te voldoen. Integraal ophogen is een beproefde methode maar voor dit transformatiegebied ontstaan dan te grote hoogteverschillen met de omgeving en tussen oud- en nieuwbouw onderling. Daarom wordt bij voorkeur het grondwaterpeil verlaagd. Hiervoor moet de bovenste bodemlaag worden vervangen met doorlatend zand aangevuld met drains. Bij beide methodes (ophogen of grondwaterpeil verlagen) kunnen de nutsbedrijven genoodzaakt zijn om kabels en leidingen (die een maximale en minimale gronddekking nodig hebben) te verplaatsen. Gelet op de vele bovenwijkse leidingen kan dat in de Klaprozenbuurt ingrijpend en kostbaar zijn.

Bodemlaag	Dikte (m)	Bovenkant (m NAP)	Onderkant (m NAP)	Geohydrologie
Ophooglaag, puin, stort-materiaal, baggerslib	1,0 à 1,5	Maaiveld	0 à 0,5	Antropogene laag
Klei, siltig zand en veen	5 à 6	0 à 0,5	-5,5 à -6,0	Slecht doorlatende laag
Holocene wadafzettingen	4 à 5	-5,5 à -6,0	-10,5 à -11,0	
Oude zeeklei	0,5 à 1	-10,5 à -11,0	-11,5 à -12,0	
Basisveen	0,5 à 1	-11,5 à -12,0	-12,0 à -13,0	
1e zandlaag	3 à 4	-12,0 à -13,0	-15,5 à -16,0	1e watervoerend pakket
Alleröd klei	2 à 3	-15,5 à -16,0	-17,0 à -17,5	
2e zandlaag	13 à 15	-17,0 à -17,5	-28,0 à -30,0	
Eemklei	13 à 15	-30,0		Slecht doorlatende laag

Schema bodemopbouw

De transformatie vraagt om een integrale aanpak van de bodem, het grond-,oppervlakte en regenwater en de kabels en leidingen, in relatie tot de ontwikkelstrategie van zelfrealisatie. Hierna worden de belangrijkste invalshoeken verkend in relatie tot het beleid en/of bevoegd gezag die randvoorwaardelijk zijn voor de ondergrond. Er zal gezocht worden – mogelijk per deelgebied- naar een optimum en de uitgangspunten voor dit investeringsbesluit benoemd.

Bestuurlijk ligt het plangebied geheel binnen de gemeente Amsterdam. Het plangebied valt onder de waterschappen Amstel, Gooi en Vecht (AGV) en Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK). Rijkswaterstaat (RWS) is de beheerder van het Zijkanaal I dat ten westen van het plangebied ligt.

Bodemopbouw

De Klaprozenbuurt is onderdeel van de Buiksloterhampolder en is tot halverwege vorige eeuw grotendeels opgehoogd met havenslib. Er zijn diverse watergangen geweest die tegenwoordig allemaal zijn gedempt. Het meest westelijke deel ('t Landje) is een aanplemping van zijkanaal I en de noordelijke strook van het plangebied ter plaatse van de dijk is in de periode 1960-1969 opgehoogd met zand. In de tweede helft vorige eeuw is het gebied verder opgehoogd tot circa + 1,0 m NAP. In juni 1962 is het stratenplan met straatnamen vastgesteld en is het gebied in ongeveer een decennium in gebruik genomen met huidige verkaveling en bebouwing als bedrijventerrein van in totaal circa 43.000 m^2 bvo.

De antropogene laag van 1 à 1,50 m dik bestaat uit siltig zand en op diverse locaties is op ongeveer 1 meter onder maaiveld een dunne laag puinresten of slakhoudend zand aangetroffen wat wijst op de scheiding in bodemlagen tussen het einde van de periode als slibdepot en de ophoging tot bedrijfsgebied in de jaren zestig. Daaronder bevindt zich een holoceen pakket tot circa NAP -12 m à NAP 13 m, bestaande uit zand, klei en veenlagen. Onder het basisveen is voornamelijk pleistoceen zand (de 1e zandlaag) aanwezig tot een diepte van circa NAP -30,0 m.

Bodemkwaliteit

In het hele plangebied (uitgezonderd de zone rond de dijk) is de bodem tot maaiveldniveau verontreinigd en slecht doorlatend. Volgens de bodemkwaliteitskaart van de gemeente Amsterdam wordt het bedrijventerrein getypeerd als "> Industrie ". Deze classificatie betekent dat de verwachte algemene bodemkwaliteit matig tot sterk verontreinigd is en dat eventueel vrijkomende grond niet zomaar overal kan worden toegepast. Verwijderen en afvoeren naar een verwerker is kostbaar en niet circulair. Om toch te voldoen aan de kwaliteit voor de nieuwe bestemming "wonen" zijn maatregelen nodig om contactrisico te vermijden.

Scenario	Effecten
0 – Huidige situatie, lekkende riolen	Grondwaterstand wordt beheerst door lekkende riolen, in delen van de buurt wordt de ontwateringsnorm niet gehaald
1 – Brede (>=20 m) cunetten, drainage (basisscenario)	Dankzij de brede cunetten en drainage is de ontwatering grotendeels voldoende. Er zullen 'zwakke' plekken zijn in onverharde gebieden en in straten waar geen drainage ligt.
2 – Smalle (=<10 m) cunetten, drainage	Afwateringcapaciteit van smalle cunetten is lager, vooral in ongedraineerde straten is de hogere grondwaterstand merkbaar.
3 – Brede cunetten, drainage, lage k (5 m/d i.p.v. 7 m/d)	Gering effect op de grondwaterstanden in vergelijking met Scenario 1
4 – Brede cunetten, geen drainage	Zonder drainage stijgen de grondwaterstanden in een groot deel van het gebied tot aan maaiveld, wat onacceptabel is.
5 – Brede cunetten, drainage, kelders (100%)	In de Klaprozenbuurt leidt aanleg van kelders tot een plaatselijke stijging van grondwaterstanden
6 – Smalle cunetten, drainage, kelders (onder 100% van de kavels)	Door het gecombineerde effect van kelders en smalle cunetten zijn de grondwaterstanden hoger dan in Scenario 2 of in Scenario 5, en wordt de ontwateringsnorm op meer locaties niet gehaald.

Dat kan bijvoorbeeld door het toepassen van een gesloten verharding en bebouwing (in feite de huidige situatie); door verwijderen van de grond en bouwen van een ondergrondse parkeergarage; door op te hogen met een leeflaag van schoon en doorlatend zand (0,5 meter in openbaar plantsoen en 1,0 meter in tuinen); of door het verwijderen van de bovenste grondlaag en vervangen met schoon en doorlatend zand (ook 0,5 resp. 1,0 meter).

In de openbare ruimte moet contactrisico dus worden voorkomen door een leeflaag van minimaal 0,5 meter in plantsoenen of boomvakken en bij werkzaamheden in de ondergrond, zoals grondverzet en kabels en leidingen, door sanering of ARBO-protocol.

Als bij de kavelontwikkeling geen tuinen in volle grond worden aangelegd zijn vanwege de classificatie "> Industrie " geen aanvullende maatregelen nodig omdat er geen contactrisico is onder een volledig bebouwde kavel. Om eventuele kelders te realiseren moet natuurlijk wel (verontreinigde) grond worden afgevoerd.
Uiteraard is gericht bodemonderzoek voor iedere grondtransactie of bouwproject verplicht en kan een ernstig geval (spot) naar voren komen die eerst moet worden gesaneerd.

Grondwater

De grondwaterzorgplicht vereist dat ontwikkelingen in het plangebied zowel tijdens uitvoering als in de eindsituatie geen verslechtering van de grondwatersituatie veroorzaken, ook niet voor naastgelegen gebieden. Conform gemeentelijke grondwaternorm (GRPA 2016-2021) is de minimale ontwateringsdiepte 0,5 m –mv en 0,9 m-mv daar waar bomen worden geplant. Naar verwachting wordt deze norm in 2021 bijgesteld naar 0,9 –mv. Volgens het stedenbouwkundig plan worden in vrijwel alle straten bomen geplant. Daarom is een ontwatering van minimaal 0,9 m uitgangspunt voor de transformatie van de Klaprozenbuurt.

Om dat te bereiken gaat de gemeente bij voorkeur uit van een integrale ophoging van het maaiveld met 1 meter. Echter voor de Klaprozenbuurt ligt dit niet voor de hand omdat de gemeente vanwege zelfrealisatie geen sturing heeft op de kavelsgewijze voortgang en volgorde van de bouw van de kavels en het op juiste hoogte aansluiten. Omdat het maaiveld niet wezenlijk kan worden opgehoogd zal het grondwaterpeil worden verlaagd door middel van zandcunetten en drainage.

Om de grondwatersituatie te beoordelen en de invloed van maatregelen te kwantificeren is op basis van de plankaart versie 27-6-2019 een grondwatermodel

opgezet (met softwarepakket MicroFEM) en meerdere scenario's doorgerekend. De resultaten zijn in onderstaande tabel samengevat.

Op basis van de modelstudie is de conclusie dat goed doorlatende cunetten noodzakelijk zijn aangevuld met een drain (aangelegd in een grindkoffer) om in de Klaprozenbuurt voldoende ontwateringsdiepte te realiseren. Daar waar bomen worden geplant zullen de cunetten dieper liggen tot NAP - 0,6 m en een minimale breedte van 5 m, ook voorzien van een drain in grindkoffer. Per straat zal in de vervolgfase een optimum worden uitgewerkt.
Bij de aanleg van cunetten en drainage wordt rekening gehouden met mogelijke aanwezigheid van mobiele verontreinigingen, om verplaatsing te vermijden. Bij aanleg van kelders wordt voorgeschreven om grondwaterneutraal te bouwen, dat wil zeggen met voorzieningen die grondwater om, onder of door het obstakel geleiden. Ook ondoorlatende kadeconstructies kunnen een blokkade veroorzaken voor de afstroming van grondwater. Eventueel nieuw aan te brengen kadeconstructies worden dus waterdoorlatend gemaakt.

Waterveiligheid

Het grootste gedeelte van het plangebied Klaprozenbuurt bevindt zich binnen dijkring 44. Het lager gelegen gebied ten noorden van de Klaprozenbuurt bevindt zich binnen dijkring 13. Daartussen, in de noordelijke rand van het plangebied, bevindt zich de Buiksloterdijk die sinds de jaren 70 is bedekt met een zandlichaam voor een tracé van een weg die er nooit gekomen is. Deze is onderdeel van de primaire waterkering "de Waterlandse Zeedijk", die is aangemerkt als provinciaal monument. Dijkring 13 en de Waterlandse Zeedijk vallen onder het HHNK. Volgens artikel 3.2 van de Keur is het verboden om zonder watervergunning van het HHNK gebruik te maken van de Beschermingszones aan weerszijden van de dijk.

Conform het theoretisch dwarsprofiel in de Legger ligt de kruin van de dijk over een breedte van 30 meter op +0,5 m NAP. Het bestaande zandlichaam is tot +3,8 m NAP hoog. Om weer een dijk in oorspronkelijke proporties te realiseren kan er dus veel worden af gegraven. Onderzocht wordt of het nodig is om te wachten op afwaardering naar een regionale waterkering. Dit is aan de orde als de Lekdijk en de waterkering in IJmuiden zijn verbeterd (uiterlijk in 2050) waarmee het beschermingsniveau van dijkring 44 hoger wordt en de taak van een deel van dijkring 13 over neemt. Eventuele afwaardering van de waterkering heeft geen directe gevolgen voor de waterhuishouding in het plangebied.

Bij Zijkanaal I wordt door het openen van de oever extra water gegraven. De positieve waterbalans (watercompensatie) kan ingezet worden ten behoeve van andere projecten in het peilgebied, bijvoorbeeld de Buiksloterham.

Op sommige plaatsen is het maaiveldniveau iets lager dan +1 m NAP. Om aan te sluiten bij de ambitie van het waterschap AGV op het gebied van waterveiligheid wordt een toekomstig maaiveldniveau van minimaal NAP+1,0 m nagestreefd, waarvoor plaatselijk geringe aanvullingen nodig zijn. Bij dit maaiveldniveau wordt dus een GHG nagestreefd tussen +0,1 m NAP en -0,4 m NAP (streefpeil oppervlaktewater).

Hemelwater

Waternet voert de gemeentelijke rioleringstaak uit namens de Gemeente Amsterdam. In nieuwe en her te ontwikkelen gebieden wordt over het algemeen aangestuurd op een gescheiden rioolstelsel, waarbij HWA-riool en DWA-riool worden aangelegd.

Om verontreiniging van afstromend hemelwater, oppervlaktewater, grondwater en de waterbodem te voorkomen is het gebruik van uitlogende materialen (PAK, lood, zink en koper) niet wordt toegestaan, conform de richtlijnen van Waternet/AGV.

Conform de doelstellingen van Amsterdam Rainproof en het GRPA 2016-2021 wordt de Klaprozenbuurt zodanig ontworpen dat een bui van 60 mm in 1 uur kan worden verwerkt zonder schade aan huizen en vitale infrastructuur te veroorzaken. Hierbij kan circa 20 mm in 1 uur worden verwerkt door het regenwaterriool en de andere 40 mm in de openbare ruimte.
Voor verwerking van het (overtollige) hemelwater geldt conform de NBW (Nationaal Bestuursakkoord Water 2001 en NBW-actueel 2008) de drietrapsstrategie 'vasthouden, bergen, afvoeren'. Deze drietrapsstrategie is verwerkt in een Rainproof oplossingenkaart. Op de oplossingenkaart is inzichtelijk gemaakt waar de kansen in het gebied liggen om water vast te houden of te bergen en waar het hemelwater naartoe kan worden afgevoerd.

De Klaprozenbuurt is qua bodemopbouw geen geschikt gebied voor infiltratie. Voor de nieuw te ontwikkelen kavels wordt ervan uitgegaan dat geen hemelwater actief wordt geïnfiltreerd in de bodem (freatisch pakket). Dit wordt als voorwaarde in de bouwregels opgenomen.

Rainproof Oplossingenkaart 62d
Klaprozenbuurt



Doel van de kaart:

Deze kaart geeft een overzicht van globale oplossingen hoe het overtollige regenwater tijdens een wolkbreuk kan worden verwerkt. Bij iedere aanpassing in de openbare ruimte dient naar dit wensbeeld te worden toegewerkt.

Algemeen:

Voor een overzicht van gebieden met risico op overlast en schade bij een wolkbreuk raadpleeg de Rainproof Factsheet .....
Neem hiervoor contact op met assetbeheer van Waternet. Zij kunnen ook ondersteunen met locatie specifieke oplossingen.

Legenda kaart:

Mogelijke maatregelen te vinden op www.rainproof.nl/toolbox/maatregelen

- waterspreidende buurtstraten (water bergen tussen stoepen, extra vergroenen, infiltreren indien mogelijk, drempels)
- waterafvoerende straten (geen obstructies, water tussen stoepen, in open goten en groenzones onder afschot afvoeren)
- waterbergende straten (bergen in groen, onder parkeervlakken, in stoepen en tussen stoepen (niet op rijweg bij hoofdwegen)
- waterbergend kansgebied (vergroenen, verdiepte maaiveld locaties)
- watertegenhoudende drempel
- uitloop / overloop
- verzamel afvoerpunt buurt
- (meer) infiltratie wenselijk in zomer
- grens buurt
- grens hydrologische wijk
- gebouwen
- water

Analyse van huidige Rainproof kenmerken:

....

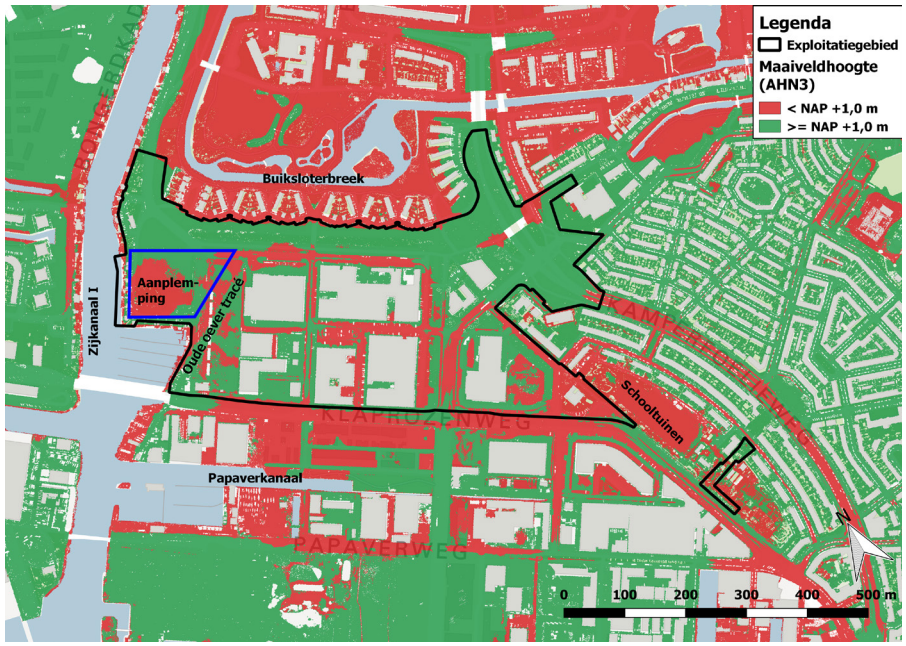
Fysieke Rainproof kenmerken:

....

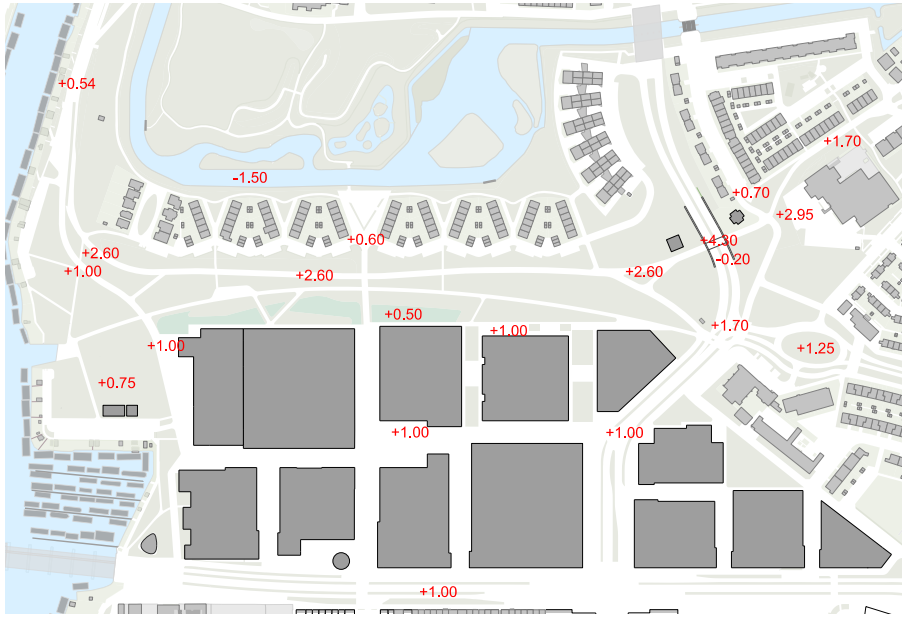
0 25 50 100 150 200 m

Versie 1 - 17 oktober 2019

Waternet Databeheer - IB20190106



In de rode gebieden is het huidige maaiveld lager dan NAP +1,0 m (op basis van AHN3). De grijze gebieden zijn de contouren van de bebouwing.



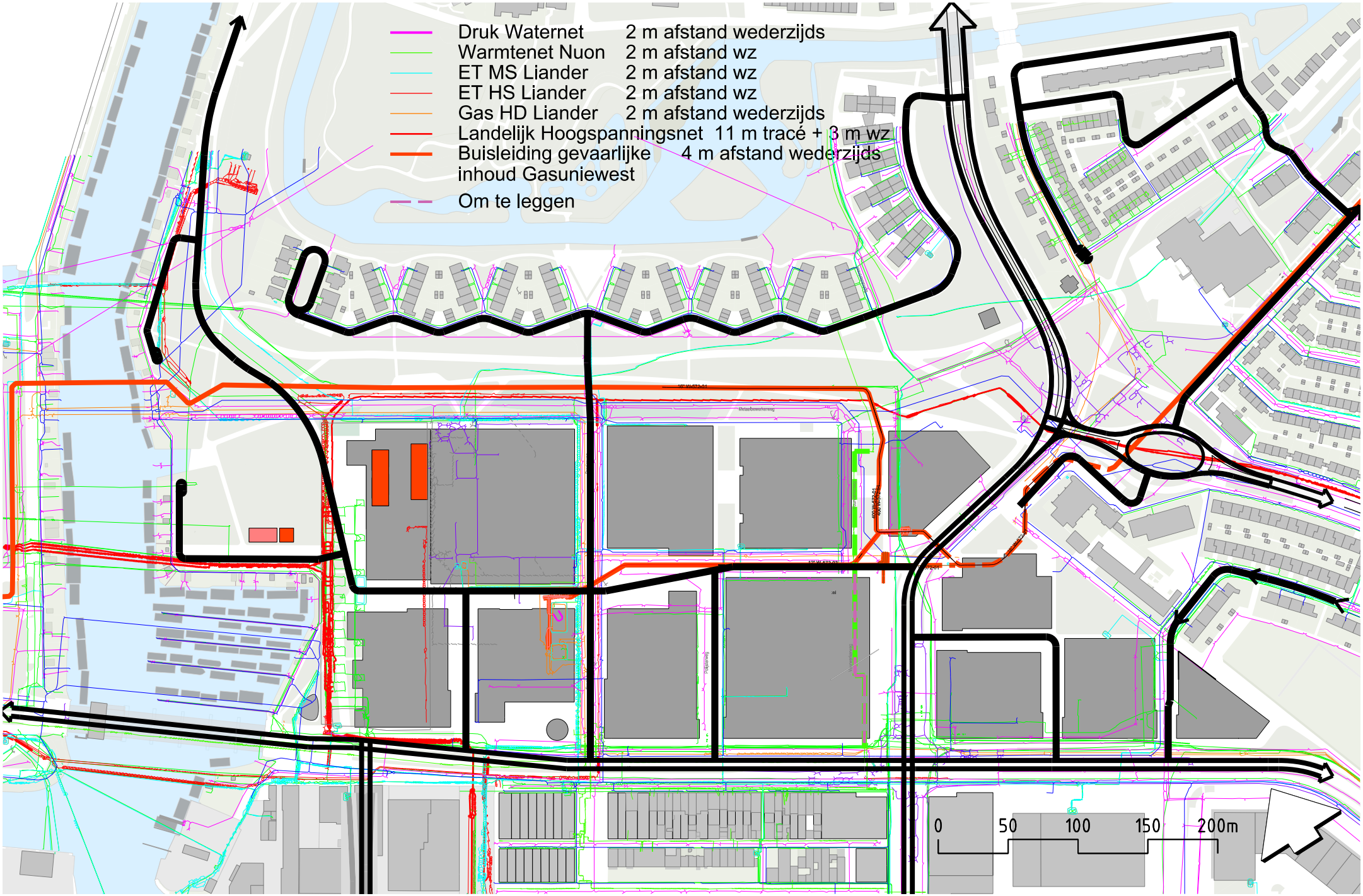
Toekomstige maaiveldhoogtes

Op basis van de oppervlakten zijn de hoeveelheden te bergen water berekend. Hieruit blijkt dat een aanzienlijk deel van het oppervlak nodig is als bergingsruimte bij extreme neerslag. Dit kan door dubbel gebruik, bijvoorbeeld een park, straat of parkeervak dat bij extreme neerslag vol loopt als tijdelijke waterberging om in de uren daarna langzaam af te voeren. Dit zal in de (straat)profielen worden uitgewerkt bij het opstellen van het maaiveldontwerp. Er wordt dan ook gekeken naar mogelijkheden om de bergingsbehoefte te verdelen (tussen deelgebieden) of reduceren (door de HWA iets ruimer te dimensioneren waarbij een groter deel van (extreme) neerslag door het riool kan worden afgevoerd). Andere optie is om neerslag over maaiveld af te voeren naar het oppervlaktewater.

In eerste instantie wordt per deelgebied bekeken of voldoende water kan worden geborgen, daarna kan worden doorgevoerd naar naastgelegen deelgebieden of het hele plangebied. Dit vindt plaats bij de civieltechnische uitwerking.
Ter indicatie: om in de openbare ruimte van 150.000 m^2 een bui van 60 mm/uur te verwerken is een berging nodig van 20.000 m^2 à 60.000 m^2, afhankelijk van de gekozen oplossingen. Dit is los van het regenwater dat tijdens die zelfde bui valt op de uitgeefbare kavels die samen ook 80.000 m^2 bestrijken.”

Momenteel is in Amsterdam een hemelwaterverordening in de maak, waarbij alle nieuw uit te geven kavels als waterneutrale kavels ingericht moeten worden. Dit betekent dat de kavels minimaal een bui van 60 millimeter (60 l/m^2) moeten kunnen verwerken op eigen terrein. De waterbergingsvoorziening moet na 60 uur weer leeg en beschikbaar zijn voor een volgende bui.

Hemelwater geborgen op de kavels mag via geknepen afvoer (bovengronds) aan openbare ruimte worden afgevoerd met een maximaal debiet van 1 l/m^2/uur (1 mm/uur). Deze eisen ten aanzien van particuliere hemelwaterverwerking worden opgenomen in een bouwregel/de kavelpaspoorten. Bij de herinrichting van kavels is het raadzaam om waterrobuust te bouwen, door de panden verhoogd ten opzichte van de weg te plaatsen door grondophoging en aandacht te hebben voor risico’s van verlaagde vloeren (kelders) en gebouwtoegangen. Hierdoor is er minder kans op schade op momenten dat het riool onvoldoende capaciteit heeft om de neerslag af te voeren. Bijkomend voordeel van grondophoging is een verbeterde ontwatering.


Druk Waternet 2 m afstand wederzijds
Warmtenet Nuon 2 m afstand wz
ET MS Liander 2 m afstand wz
ET HS Liander 2 m afstand wz
Gas HD Liander 2 m afstand wederzijds
Landelijk Hoogspanningsnet 11 m tracé + 3 m wz
Buisleiding gevaarlijke inhoud Gasuniewest 4 m afstand wederzijds
Om te leggen
0
50
100
150
200m

Droogte

Behalve extreme neerslag geven de klimaatscenario's van het KNMI aan dat tevens de kans op extreme droogte de komende jaren verder toe zal nemen. Hierdoor zal de druk op de beschikbaarheid van zoetwater in de steden tijdens extreme droogte in de toekomst toenemen. De stedelijke ondergrond is echter door verdergaande verharding en verdichting de laatste decennia steeds meer uitgesloten van de stedelijke waterkringloop. Dit geldt vooral in situaties waarbij de ondergrond (volledig) afgesloten wordt door kelders. Voor het plangebied Klaprozenbuurt wordt geadviseerd om op zoek te gaan naar alternatieve waterberging, zoals ondergrondse opslag van water en waterbergende daken."

Kabels en leidingen

Zowel bij integrale ophoging als verlagen van het grondwaterpeil door middel van zandcunetten is het de vraag of kabels en leidingen kunnen blijven liggen. Er valt hierin wel wat te sturen maar het maaiveldontwerp en bouwfasering zijn hierin ook bepalend. Om toch een indicatie van de impact en kosten te geven, zijn alle bestaande kabels en leidingen geïnventariseerd op basis van Oriëntatiemeldingen in 2019. De volgende Kabel en Leiding Beheerders hebben assets in het plangebied:

- Waternet Afvalwater (vrij-verval riolering en persleidingen);
- Waternet Drinkwater;
- Liander gas (hoge- en lagedruk);
- Liander elektra (laag- en midden spanning);
- Liander telecom; KPN;Tele2; Eurofiber; Reggefiber; Colt; A-Fiber; BT; RWS
- TenneT
- Gasunie
- NUON-Warmte

Naast het lokale ondergrondse distributienetwerk met huisaansluitingen bevinden zich ook (bovenwijkse) transportleidingen in het gebied. Deels liggen deze tamelijk apart maar in sommige straten komen alle smaken voor.

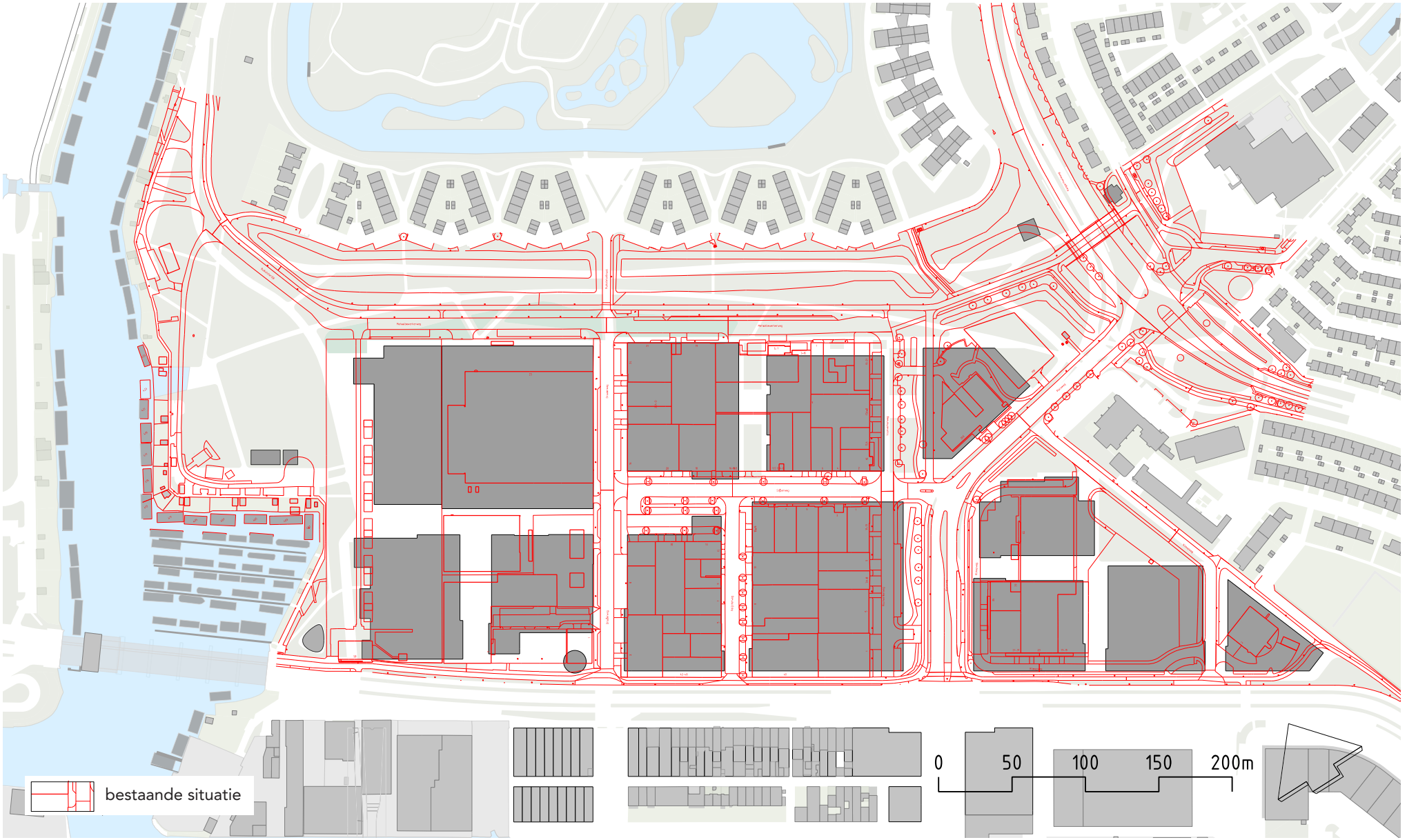
De aanpak van kabels en leidingen is per deelgebied verschillend.

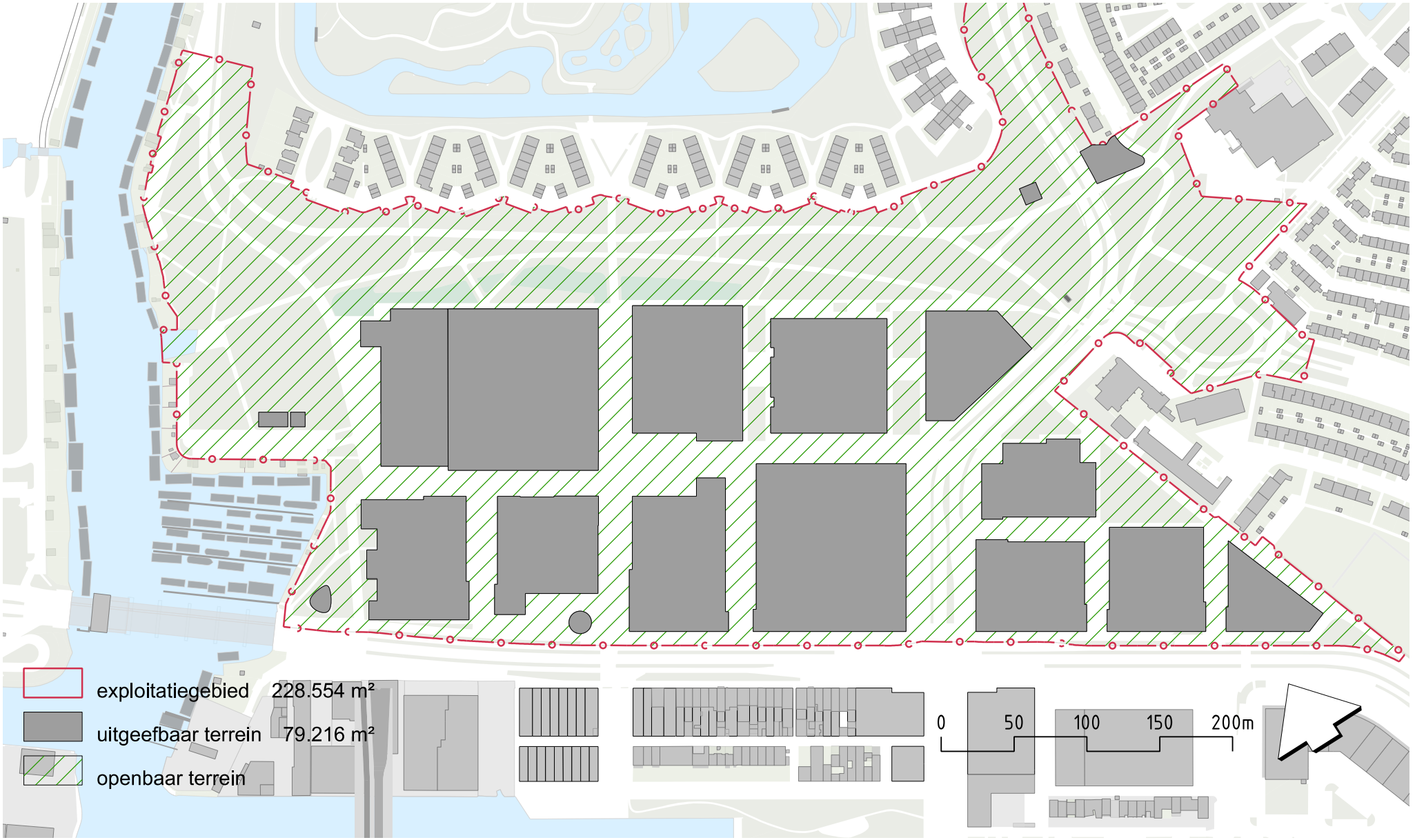
- In de kernzone blijft het huidige stratenpatroon in grote lijnen ongewijzigd zodat geen dwang ontstaat wanneer de particuliere erfpachters of ontwikkelcombinaties hun bouwplannen uitvoeren en de verkaveling geen aanleiding is om het huidige distributienetwerk met huisaansluitingen te verleggen. Wel zal het gebied worden ontwikkeld naar de actuele maatstaven voor ontwatering, Rainproof en bodemkwaliteit en wordt de openbare ruimte opnieuw ingericht in afstemming op de nieuwe woon-werkfunctie. Dit kan er toe leiden dat nutsbedrijven hun infrastructuur toch tijdelijk of definitief in een ander tracé moeten leggen. Bovendien zullen nutsbedrijven de netwerkcapaciteit willen uitbreiden zodra het aantal aansluitingen toeneemt door verdichting in het gebied.
- In het Buiksloterdijkpark kunnen verleggingen noodzakelijk zijn voor het realiseren van een park met waterberging, het herprofileren van de Waterlandse Zeedijk en omdat de Metaalbewerkerweg vervalt. Uitgangspunt is verleggingen te minimaliseren en hierop het maaiveldontwerp aan te passen.
- In de Floraweg/Kamperfoelieweg kunnen verleggingen nodig zijn door aanpassingen in de maaiveldhoogten aan het nieuwe dijkprofiel en wijzingen in de maaiveldinrichting omdat de doorgaande route wordt gewijzigd, de kruising aangepast en opstelstroken toegevoegd. Bovendien zullen in dit gebied nieuwe ondergrondse verbindingen nodig zijn, ondermeer om de 40 bar buisleiding van Gasunie naar toe te verhuizen om de school in blok A4 mogelijk te maken.

De (grote bovenwijkse) transportleidingen van Gasunie/Liander, TenneT, Drinkwater NUON Warmte worden bij voorkeur zoveel mogelijk ingepast. Toch kan nog niet worden uitgesloten dat alle transportleidingen 1 keer en lokale distributieleidingen 2 keer moeten worden verlegd. De gebruikelijke afspraken en procedures tussen nutsbedrijven en wegbeheerders zijn hierbij van toepassing (wenstrace, verlegregeling en Telecomwet).

Voordat een definitieve civieltechnische inrichting wordt uitgewerkt zal de gemeente in overleg treden met de nutsbedrijven om scenario's te verkennen en een optimale uitvoeringswijze te bepalen welke investeringen wanneer nodig zijn door de nutsbedrijven respectievelijk de gemeente.

7.9 Nieuw over oud, uitgeefbaar terrein




exploitatiegebied 228.554 m²
uitgeefbaar terrein 79.216 m²
openbaar terrein
0
50
100
150
200m

7.10 Beheefparagraaf

De transformatie naar een wijk met niet alleen bedrijven maar ook woningen en maatschappelijke voorzieningen stelt andere eisen aan de openbare ruimte, die veel intensiever zal worden gebruikt. Een groot deel van de openbare ruimte in de Klaprozenbuurt wordt de komende jaren duurzaam heringericht met meer groen en verblijfskwaliteit. Het huidige beheerareaal wordt uitgebreid met bijna 9.000 m2, omdat er minder uitgeefbaar terrein bestaat in de toekomstige situatie, en meer openbare ruimte. Dat betekent niet alleen investeringen in de aanleg van de openbare ruimte, maar ook een andere opgave voor het beheer van de openbare ruimte. Dit heeft consequenties voor de beheerbudgetten.

Om de heringerichte openbare ruimte langdurig in stand te houden, dient het te worden onderhouden op het kwaliteitsniveau 'Verzorgd'. Dit beheerniveau sluit aan op de algemene gemeentelijke onderhoudsambities voor woon-werkgebieden. Uit de beheerkostenraming blijkt dat er rekening moet worden gehouden met een structurele budgetverhoging, na volledige herinrichting van het plangebied Klaprozenbuurt.

De beheerkwaliteit met bijbehorende extra beheerkosten worden uiteengezet in een beheerparagraaf die als bijlage bij deze investeringsnota is gevoegd

7.11 Bezonning



21 maart 9:00 uur



21 juni 9:00 uur



21 maart 13:00 uur



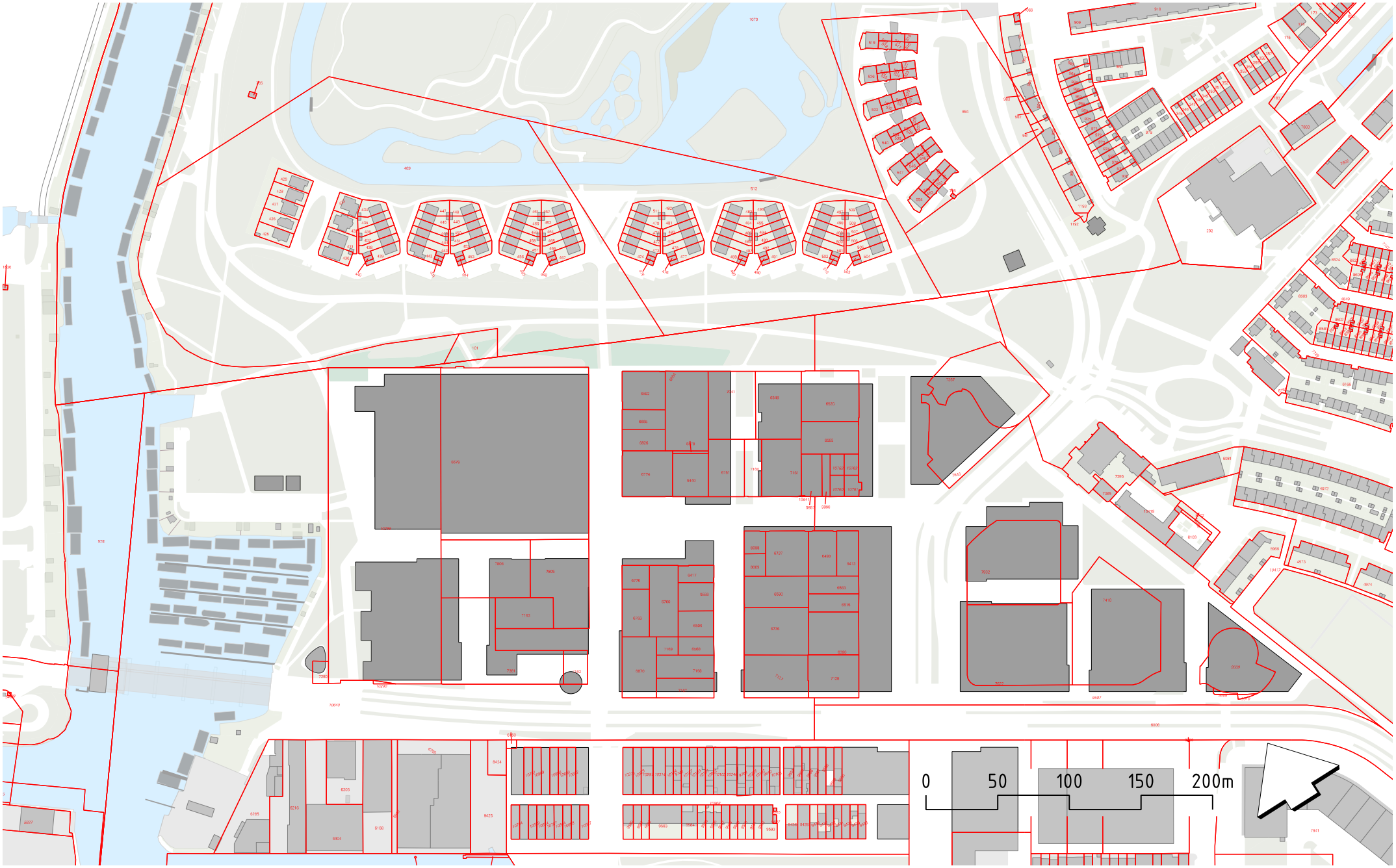
21 maart 17:00 uur



21 juni 13:00 uur



21 juni 17:00 uur



Kadastrale grenzen

8. Ontwikkelstrategie en spelregels

8.1 Ontwikkelstrategie

Het projectgebied kent een zeer versnipperde eigendomssituatie van ruim 50, voornamelijk kleine, kavels in eigendom bij circa 35 verschillende erfpachters en eigenaren. Zeven kavels zijn in vol eigendom, het merendeel van de kavels is in erfpacht uitgegeven. De bestaande openbare ruimte is in eigendom bij de gemeente. De gemeenteraad heeft op 15 maart 2017 de Wet voorkeursrecht gemeenten definitief op een groot deel van het projectgebied gevestigd. Voor vastgoedeigenaren betekent dit dat zij in principe hun vastgoed niet meer vrij kunnen verkopen aan een andere partij, maar dit aan de gemeente moeten aanbieden. Dit verschaft de gemeente een sterkere positie op de grondmarkt, waardoor er meer regie kan worden genomen in de gebiedsontwikkeling.

Gedurende het planvormingsproces is er veel overlegd met de bestaande erfpachters en eigenaren. Een aanzienlijk deel van de eigenaren en erfpachters van grond lijkt in principe bereid om te ontwikkelen. Verwacht wordt dat er desondanks ook een deel van de percelen zal moeten worden verworven, onder meer omdat:

- Een aantal eigenaren en erfpachters naar verwachting in de praktijk niet bereid en/of in staat zal zijn om zelf tot herontwikkeling over te gaan omdat hun percelen te klein zijn om zelfstandig te kunnen worden ontwikkeld ofwel omdat herontwikkeling op basis van de gemeentelijke uitgangspunten financieel voor hen niet aantrekkelijk of zelfs onrendabel is. Wel zal in deze gevallen eerst worden geprobeerd om deze partijen te stimuleren om met elkaar samen te laten werken en zal worden gezocht in hoeverre uitruil van programma mogelijk en nuttig is, zonder gevolgen voor het totale programma.
- Een aantal percelen nu in gebruik is bij nutsbedrijven voor wie zelfrealisatie geen optie is.
- Er maatschappelijke voorzieningen en openbare ruimten moeten worden gerealiseerd, waarvoor onvoldoende ruimte is in het bestaande openbare gebied; in die gevallen zal verwerving noodzakelijk zijn.

Daarom is de inzet om een mix van actief en passief grondbeleid te voeren, met als uitgangspunten:

- Zelfrealisatie in die deelgebieden waar dat mogelijk is en waar te verwachten valt dat erfpachters en vol eigenaren medewerking zullen verlenen aan de realisatie van de gemeentelijke plannen;
- Verwerving daar waar zelfrealisatie niet mogelijk is, ofwel omdat het ruimtelijk plan uitgaat van aanleg van openbare ruimte, omdat het om nuts- en/of voor woningbouw hinderlijke bedrijven gaat, of omdat partijen niet bereid en/of in staat zijn om zelf te herontwikkelen.

Dit betekent dat de herontwikkeling van het gebied in goed overleg met de bestaande erfpachters en eigenaren gestalte zal gaan krijgen. Deze partijen bepalen ook in grote mate het tempo van de herontwikkeling. Met deze partijen worden (proces) afspraken gemaakt over herontwikkeling, wat en wanneer er wordt gebouwd, de verdeling van de plankosten en een eventuele nieuwe of herziene erfpachtcanon. De gemeente neemt een actieve rol in als het gaat om het mogelijk maken van de herontwikkeling. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om door het verleggen van de kabels en leidingen cq. het ophogen van het maaiveld in de openbare ruimte en om het maken van afspraken met / verwerven van milieuhinderlijke bedrijven over beperking van hinder danwel uitplaatsing.

De ontwikkeling van het plangebied zal in fasen gebeuren. De inzet van de gemeente is om zoveel mogelijk samenwerking tussen erfpachters en eigenaren bij de gewenste herontwikkeling per huidig bouwblok te stimuleren Onderlinge samenwerking verdient de voorkeur gezien de geformuleerde stedenbouwkundige en programmatische uitgangspunten , de soms noodzakelijke verschuivingen van de kavelgrenzen en de ambitie om het hele gebied meer rainproof te maken. Wanneer de gemeente samenwerking op bouwblokniveau als randvoorwaarde zou stellen is het risico echter te groot dat veel erfpachters en eigenaren bij het maken van bouwplannen de realisatie hiervan moeten wachten op hun buren, en de transformatie traag of helemaal niet op gang komt. Samenwerking wordt daarom gestimuleerd per bouwblok, maar niet geëist.

Nadeel hiervan is dat bij die deelgebieden waar uitgegaan wordt van zelfrealisatie niet kan worden gekozen voor het ophogen van het hele terrein, maar moet worden uitgegaan van veel duurdere maatregelen om het gebied in de toekomst rainproof te maken.



Kavels Klaprozenbuurt, bouwblokken en codering

8.2 Bouwblokken en spelregels

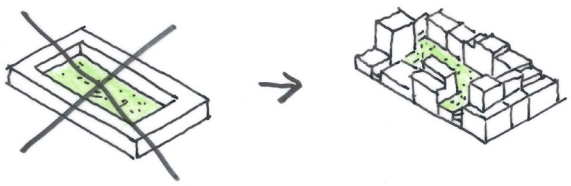
Een bouwblok bestaat uit meerdere bestaande percelen en gebouwen. Er worden 8 bouwblokken onderscheiden (blok A t/m J).

De ontwikkelstrategie zet in op een ontwikkeling per bouwblok. Samenwerking tussen de bestaande erfpachters en eigenaren zal veelal nodig zijn om te kunnen transformeren gezien de verschillende stedenbouwkundige en programmatische uitgangspunten, verschuivingen van de kavelgrenzen, en overige condities en spelregels. Samenwerking wordt daarom gestimuleerd per bouwblok, maar niet geëist. Dit zorgt er ook voor dat er stedenbouwkundige samenhang komt en dat er architectonische verschillen gemaakt worden. En dat er ook onderlinge afspraken gemaakt kunnen worden over het woon en niet-woonprogramma, zodat de lusten en lasten eerlijk worden verdeeld.

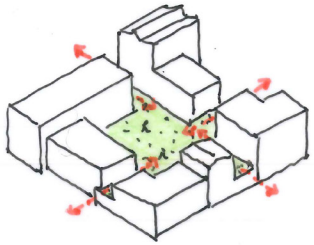
Interne natuurlijke prikkels voor samenwerking zijn een goedkopere en efficiënte gemeenschappelijke parkeeroplossing, warmtekrachtoplossing en sanering. Al deze drie elementen kunnen beter worden opgelost als het, in plaats van per gebouw, per bouwblok wordt opgelost.

Voor de verschillende bouwblokken geldt een indicatief programma. Voor het bouwblok met de bestaande GVB remise is vooralsnog geen programma opgenomen. Om zoveel mogelijk (bestaande) bedrijvigheid te behouden in het gebied, kan het aandeel werken binnen een bouwblok altijd groter worden dan opgenomen in de tabel, met uitzondering van de supermarkt en dagelijkse detailhandel.

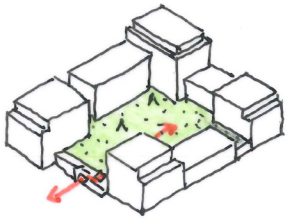
Programma Investeringsnota (excl. parkeren)	A	B	C1 C8	C9 C15	D	E	F	G	H	J	K	TOTAAL
BVO	71.000	20.000	22.500	20.000	40.000	24.000	0	25.000	3.500	26.600	400	253.000
Wonen	56.250	19.500	20.600	19.200	32.840	20.360	0	21.430	0	12.720	100	203.000
%												80%
Maatschappelijke voorziening basisschool	3.850	0	0	0	0	0	0	0	0	3.850	0	7.700
Maatschappelijke voorziening pasantenhotel	1.800	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.800
Maatschappelijke voorziening overig	600	500	1.250	300	0	0	0	0	0	150	200	3.000
Maatschappelijk programma	6.250	500	1.250	300	0	0	0	0	0	4.000	200	12.500
%												5%
Supermarkt	0	0	0	0	3.300	0	0	0	0	0	0	3.300
Detailhandel	0	0	0	0	700	0	0	0	0	0	0	700
Detailhandel niet dagelijks bestaand	1.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.000
PDV of te verplaatsen detailhandel	1.900	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.900
PDV, bouwmarkten	2.100	0	0	0	0	0	0	0	0	2.600	0	4.700
Bedrijven categorie (1, 2 of 3.1)	0	0	0	0	1.560	1.640	0	3.220	3.500	1.980	0	11.900
Creatief	1.200	0	500	500	500	500	0	0	0	3.800	0	7.000
Consument verzorgende dienstverlening	0	0	0	0	1.000	400	0	0	0	0	0	1.400
Zakelijke dienstverlening - kantoren	600	0	0	0	0	600	0	0	0	1.200	0	2.400
Commerciele sport	1.200	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.200
Horeca	500	0	150	0	100	500	0	350	0	300	100	2.000
Economisch Programma	8.500	0	650	500	7.160	3.640	0	3.570	3.500	9.880	100	37.500
%												15%



Het bouwblok bestaat uit een verzameling van verschillende gebouwen



Zichtrelatie binnengebied



Het binnengebied is bereikbaar vanuit het park

Spelregels bij transformatie

Een bouwblok is samengesteld uit verschillende kavels, die veelal zijn afgeleid van de bestaande kavels. Voor elke kavel geldt een maximale bouwhoogte en volumevoorstel. Voor het ontwerp van de bouwblokken en percelen zijn spelregels opgesteld. De spelregels zijn uitgangspunten waar, in bepaalde gevallen, gemotiveerd van kan worden afgeweken. Bij zelfrealisatie geldt dat niet alle spelregels juridisch afdwingbaar zijn – bijvoorbeeld als het gaat om de spelregels t.a.v. duurzaamheid. Initiatiefnemers zullen hier wel minimaal aan de wettelijke vereisten moeten voldoen. In geval van verwerving wordt de grond na aankoop getenderd, waarbij er wel meer eisen en ambities kunnen worden meegegeven.

Spelregels voor bouwblokken

1. Het collectief binnengebied van het blok dient als terras en /of tuin te worden ingericht. Hiervoor is een minimale gronddekking van 0.6 meter nodig. De daktuinen zijn ook nodig voor waterberging. De looppaden langs het collectief binnengebied en op het dak kunnen lager liggen dan de plantvakken. Maximaal 30 % van het binnengebied is verhard.
2. De collectieve binnengebieden zijn bij voorkeur een gebruiksruimte voor de bewoners van alle gebouwen van het bouwblok. Private zones in dit binnengebied liggen maximaal 5 meter uit de gevel. De zogenaamde incisies zijn altijd toegankelijk voor elke bewoner van het bouwblok.
3. Naast elkaar gelegen gebouwen hebben verschillende breedtematen. De lengte aan de gevel is maximaal de aangegeven kavelmaat. Elk gebouw heeft een eigen entree naar de straat en een eigen interne verticale ontsluiting. Deze ontsluiting is gekoppeld aan het collectieve binnengebied.
4. Elk gebouw heeft zijn eigen beeldtaal, zodat een gevarieerd straatbeeld ontstaat. Doorlopende verdiepingshoogtes en dakranden tussen aangrenzende gebouw(-delen) worden vermeden.
5. Elk gebouw heeft een plint, een middendeel en een bijzondere beëindiging, een eigentijdse interpretatie van de klassieke driedeling. Van deze regel mag gemotiveerd worden afgeweken.
6. Gebouwen richten zich in de architectuur naar de straat. Gevels aan de straatzijde onderscheiden zich van de zijgevels. Alle hoogteaccenten zijn alzijdig.
7. Accenten in de voorgevel (overstekken, erkers, balkons of geleding) steken maximaal 1,0 meter uit de rooilijn en vormen een integraal onderdeel van het gevelbeeld waarbij ze het gevelbeeld niet overheersen.
8. Groene voor- en achtergevels zijn zeer gewenst. Bij de gevels die niet aan de straatzijde liggen, is veel meer mogelijk: hier kan de gevellijn variëren en zijn grotere gevelaccenten mogelijk.
9. Terrasafscheidingen op het binnengebied gebruiken dezelfde materialen als die van het gebouw.
10. De rooilijn is niet de verplichte gevellijn, maar de maximaal mogelijke gevellijn. Onderbrekingen tussen gebouwen zijn mogelijk. Wel moet voor publiek altijd helder zijn waar de grens tussen openbaar en privé ligt.
11. De randbebouwing (vanaf de eerste verdieping) met uitzondering van de torens is maximaal 16 meter diep vanaf de aangegeven rooilijn. Eenzijdig georiënteerde woningen zijn ongewenst in verband met woonkwaliteit.

12. Op de plankaart is aangegeven waar de aaneengesloten gevelwand onderbroken wordt door zogenaamde incisies. Op deze plekken wordt maximaal één bouwlaag gerealiseerd, soms terugliggend ten opzichte van de naastgelegen bouwvolumes. Deze incisies zijn overwegend groen en vormen een podium vanwaar men vanuit het collectieve binnengebied visueel contact heeft met de openbare ruimte op het maaiveld. De incisies zijn vanuit het collectieve binnengebied toegankelijk voor elke bewoner van het bouwblok.
13. Op eigen terrein wordt er ruimte gereserveerd voor algemene nutsvoorzieningen in de plint/kelder/binnenterrein.
14. In samenwerking met de gemeente wordt het bouwplan (met eventuele kelders en grondverbetering rondom en onder de kelders) getoetst door middel van een geohydrologisch model om te bepalen of voldoende ontwatering en grondwaterdoorstroming aansluitend op de openbare ruimte mogelijk is.
15. Het aandeel werken binnen een bouwblok kan altijd groter worden dan opgenomen in de programmatabel, met uitzondering van de supermarkt en dagelijkse detailhandel.

Architectuur en plint

16. Voor de (perifere) detailhandel en andere bedrijvigheid geldt een maximale gevelbreedte van 20 meter
17. De plint is in architectuur gekoppeld aan het gebouw waar het onderdeel van uitmaakt en niet aan de plint van de naastliggende gebouwen. De gevels vormen één familie door een opbouw in een plint, middendeel en beëindiging. Het middendeel is in verhouding met plint en beëindiging. De minimum bouwhoogte van de plint is 3,5 meter. Langs de Klaprozenweg en Floraweg is de plinthoogte minimaal 4,5 meter.
18. De plinthoogten variëren. Naast elkaar liggende plinthoogtes zijn (in principe) nooit gelijk. Een sprong in hoogte is minimaal 30 centimeter.
19. Bij voorkeur werken er meerdere architectenbureaus aan een blok, zodat er sprake is van verschillende architectuur per kavel.
20. De gebouwen worden op een bijzondere manier beëindigd over maximaal twee lagen. De beëindiging kan worden vormgegeven door middel van uit stekende of terugliggende elementen (bv. Daklijst of set back), of in het gevelvlak zelf (bv. metselwerk)
21. De plinten hebben een open karakter waardoor zichtbaar wordt wat er achter de gevel gebeurt en er een relatie ontstaat tussen de functies op maaiveldniveau en de openbare ruimte.

Gevelgeleding en materiaalgebruik

22. De gevels van de gebouwen langs de rooilijn hebben geen horizontale geleding. De verticale en/of gridverdeling zorgt voor een rijkere beleving op straatniveau voor de voetganger en fietser.
23. Langs de rooilijnen van de bouwblokken zijn de gebouwen opgetrokken uit gevelmetselwerk. De kleur van de stenen varieert in roodbruine tinten. De gebruikte stenen zijn hoofdzakelijk gebakken bakstenen. Het is mogelijk om afwijkende materialen te gebruiken voor accenten in de gevel. Te denken valt aan dorpels en/of banden uit beton of natuursteen. Metalen en kunststof gevelafwerking is niet toegestaan.
24. Ter plekke van de incisies en de binnengebieden is een zachter, lichter, afwijkend materiaal mogelijk. Te denken valt aan een groene gevel of een houten afwerking. Ook is het mogelijk om met een verschil in detaillering de hoofdmaterialisering om te zetten.

Duurzaamheid en groen

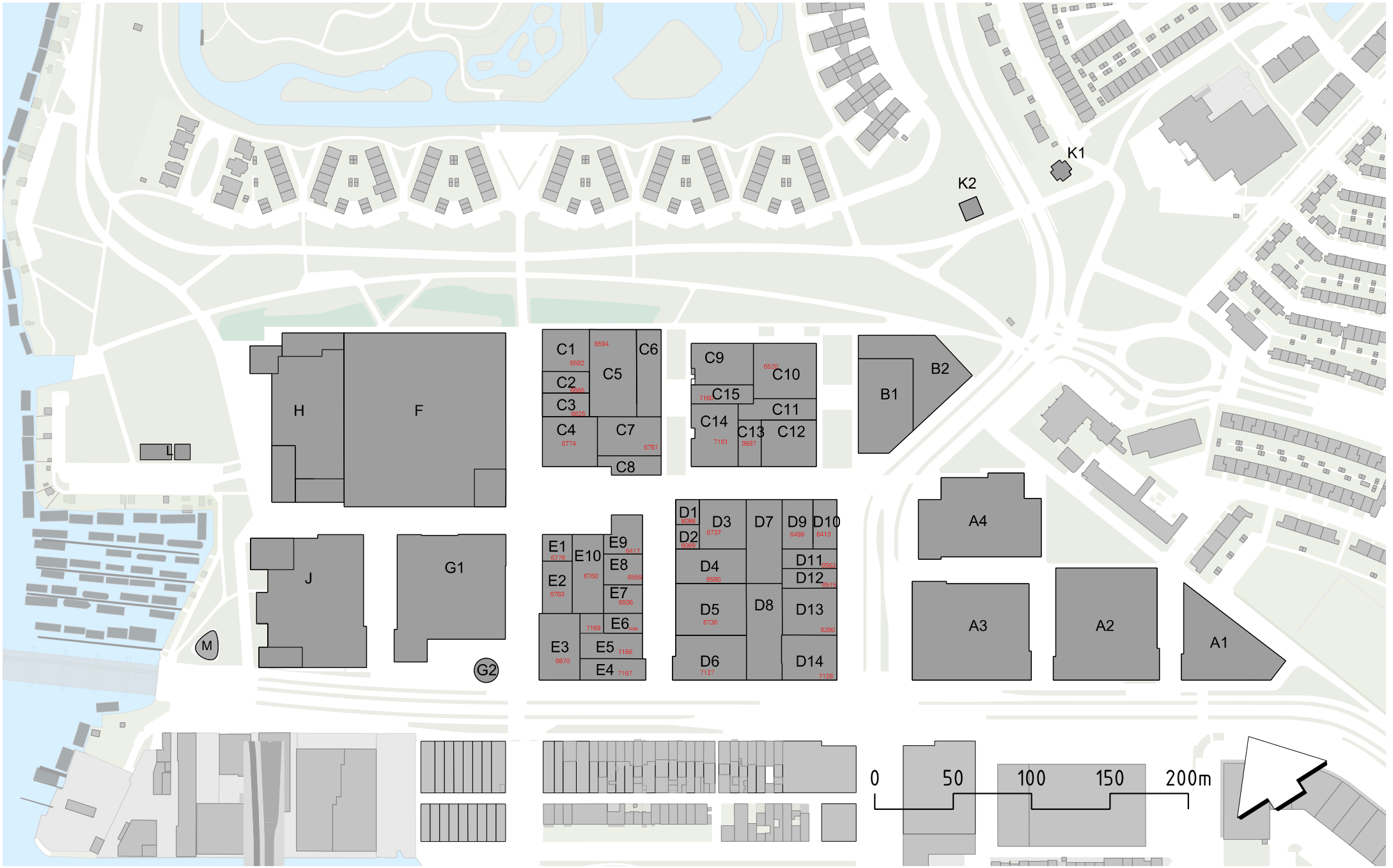
25. Minimaal 20 % van de gevels aan het binnengebied worden voorzien van een beplanting d.m.v. klimplanten of beplanting op de wanden. De gevels zijn hierop ontworpen.
26. Per kavel worden er minimaal 3 natuurinclusieve maatregelen geïntegreerd in de ontwikkeling.
27. Er wordt zo klimaatneutraal mogelijk gebouwd, bij voorkeur met een EPC van 0. Een EPC van maximaal 0,15.

28. Een MPG van 0,8 €/m^2 (exclusief zonnepanelen).
29. Het dakoppervlak bestaat voor 40% uit groen.
30. Ontwikkelingen zijn zelfvoorzienend in waterberging (rainproof), dat wil zeggen 60 mm/uur kunnen vasthouden en vervolgens vertraagd (24 uur) afgeven aan openbare ruimte/riool

Verkeer en parkeren

De nota Parkeernormen Auto beschrijft de parkeernormen voor bewoners en werknemers in de toekomstige situatie. Voor parkeren gelden verder de volgende spelregels.

31. Parkeergarages worden ontsloten vanaf de zijstraten en niet vanaf de Klaprozenweg.
32. Parkeren voor bewoners en werknemers dient op eigen terrein te worden gerealiseerd. Parkeergarages zijn ondergronds of op de verdieping. Op maaiveldniveau mag ook parkeren worden georganiseerd maar altijd omsloten door andere functies. Aan de gevel is er ruimte voor wonen en werken waardoor een levendige plint mogelijk is. Bij toepassing van ondergrondse garages zullen er maatregels moeten worden genomen om grondwaterstroming onder het gebouw te garanderen.
33. Direct achter de entree dient in de garage een vlakstand gerealiseerd te worden van minimaal 6 meter, aansluitend op het niveau van het trottoir.
34. Fietsparkeren is altijd inpandig en vindt bij voorkeur plaats in gemeenschappelijke fietsenbergingen, liefst op de begane grond, en zoveel mogelijk terugliggend van de rooilijn.
35. De parkeergarages worden voorbereid op 100% elektrisch rijden in de toekomst.


K1
K2
H
F
L
C1
C2
C3
C4
C5
C6
C7
C8
C9
C10
C11
C12
C13
C14
C15
B1
B2
A4
A3
A2
A1
J
G1
M
G2
E1
E2
E3
E4
E5
E6
E7
E8
E9
E10
D1
D2
D3
D4
D5
D6
D7
D8
D9
D10
D11
D12
D13
D14
0
50
100
150
200m

Kavelkaart

9. Planvormingsproces

9.1 Planning

In het eerste kwartaal van 2020 worden het bestemmingsplan en de Investeringsnota, inclusief stedenbouwkundig plan, vastgesteld door de gemeenteraad. Omgevingsvergunningen voor transformatie kunnen worden afgegeven na het inwerking treden van het bestemmingsplan.

Het tempo van de transformatie van de Klaprozenbuurt wordt in belangrijke mate bepaald door de bestaande partijen in het gebied. Het gebied zal globaal vanaf de Klimopwegdriehoek (het oosten) richting het westen ontwikkelen. De transformatie start (waarschijnlijk) met de transformatie van kavels A1 en A2; met deze partijen zijn de gesprekken het meest vergevorderd. Deelgebied B t/m E zal door het versnipperd grondbezit stapsgewijs tot ontwikkeling komen. De verwachting is dat de eerste gronden beschikbaar zijn in 2024, en dat daarna gestart kan worden met kavelontwikkeling in deelgebieden F t/m J.

De gemeente bereidt de civieltechnische ingrepen in de openbare ruimte voor. Na vaststelling van de Investeringsnota wordt gestart met het maaiveldontwerp. Dit ontwerp is leidend voor de wenstracé procedure en uiteindelijk het verleggen van een aantal belangrijke kabels en leidingen. Ook wordt er in samenwerking met de buurt een maaiveldontwerp gemaakt voor het Buiksloterdijkpark. De aanleg van het park gebeurt gefaseerd. Er wordt gestart met de herprofilering van de dijk inclusief het verplaatsen van het fietspad om gedurende de ontwikkelperiode een goede fietsverbinding door het gebied te houden . Het zuidelijk deel van het park, waar deze aansluit op bebouwing, wordt aangelegd zodra gebieden tot ontwikkeling komen. Er wordt nu van uitgegaan dat dit in de laatste 3 jaar van de ontwikkelperiode plaatsvindt.

Voor het tempo van de herontwikkeling is daarnaast bepalend de aanwezigheid van bedrijvigheid met een hindercontour. In delen van het gebied geldt dat woningbouw pas mogelijk is zodra bedrijven met een milieucontour uit het gebied zijn, of hun bedrijfsvoering hebben aangepast. De vroegst mogelijke start bouw is per deelgebied geïnventariseerd en staat weergegeven in het planningsschema.

9.2 Juridisch planologisch kader

Om de gewenste herontwikkeling volgens het stedenbouwkundig plan mogelijk te maken is het bestemmingsplan aangepast. In het bestemmingsplan is aan de oostzijde van het plangebied, in de zogenaamde Klimopwegdriehoek, voorzien in een rechtstreekse bestemming (Gemengd), om transformatie naar woningen en een aantal stedelijke voorzieningen mogelijk te maken.
Ten tijde van het vaststellen van het bestemmingsplan functioneert een groot deel van de bestaande bedrijven nog volgens de huidige bedrijfsvoering. Voor deze delen van het plangebied is het bestemmingsplan conserverend van aard en wordt er gewerkt met wijzigingsbevoegdheden. De wijzigingsbevoegdheden maken het programma mogelijk zoals dat in deze investeringsnota is beschreven. De voorliggende investeringsnota dient grotendeels als toetskader voor initiatieven.

9.3 Financiële uitvoerbaarheid

Afgezien van de openbare ruimte is de grond in het plangebied Klaprozenbuurt in erfpacht uitgegeven en in sommige gevallen geheel in eigendom bij particulieren. Als erfpachters hun kavel zelf willen ontwikkelen, zullen zij de erfpachtmeerwaarde van de ontwikkeling aan de gemeente moeten afdragen. Met (vol) eigenaren worden afspraken gemaakt over kostenverhaal via anterieure overeenkomsten of, indien nodig, een exploitatieplan. Samen vormen dit de inkomsten voor de gemeente om investeringen in de openbare ruimte, kabels en leidingen en verwervingen te doen. Het stedenbouwkundig plan en de daarbij behorende ontwikkelstrategie is doorgerekend en is financieel uitvoerbaar, zij het wel met een tekort op de grondexploitatie.

Ontwikkeling Klaprozenbuurt, indicatieve planning

ALGEMEEN

(Park, infra en overige blok-overstijgende werkzaamheden)

INVESTERINGS-BESLUIT
Q1-2020

MAAIVELD-ONTWERP GEREED VOOR WENSTRACE
Q2-2020

START KAVEL-ONTWIKKELING
Q2-2021

PRINCIPE PLANNING KAVEL ONTWIKKE-LING

START SLOOP → (3 maanden) → START BOUW-RIJP MAKEN → (1 jaar) → START BOUW → (2 jaar) → 1E BEWONER EN MAAIVELD GEREED

START KAVEL-ONTWIKKELING → (met of zonder sloop? 3 maanden) → START KAVEL-ONTWIKKELING → (met sloopwerkzaamheden totaal 3 jaar en 3 maanden / zonder sloopwerkzaamheden totaal 3 jaar) → KAVELONTWIK-KELING GEREED

2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034

KAVELONTWIKKELING

DEEL-GEBIED A

START KAVEL-ONTWIKKELING
Q2-2021 → KAVEL-ONTWIKKELING 50% GEREED
Q2-2024 → KAVEL-ONTWIKKELING 75% GEREED
Q3-2026 → KAVEL-ONTWIKKELING 100% GEREED
Q3-2027

UITGANGSPUNTEN DEELGEBIED A:
Alle werkzaamheden verdeeld in 3 fasen (50%-25%-25% van het bouwvolume)
De eerste fase kan zsm kan starten.
De tweede fase start 2 jaar na de eerste fase
De derde fase start 1 jaar na de tweede fase

DEEL-GEBIED B, C, D en E

UITGANGSPUNTEN DEELGEBIED B,C,D en E:
Alle werkzaamheden verdeeld in 4 fasen (10%-20%-30%-40% van het bouwvolume)
De eerste fase start 1 jaar na de start van deelgebied A.
De fasen zijn volgtijdelijk

START KAVEL-ONTWIKKELING
Q2-2022 → KAVEL-ONTWIKKELING 10% GEREED
Q3-2025 → KAVEL-ONTWIKKELING 30% GEREED
Q3-2028 → KAVEL-ONTWIKKELING 60% GEREED
Q3-2031 → KAVEL-ONTWIKKELING 100% GEREED
Q3-2034

DEEL-GEBIED G, H en J

UITGANGSPUNTEN DEELGEBIED G,H en J:
De grond komt op 1-1-26 beschikbaar, de start van de overige blokken wordt hierop afgestemd.
Alle werkzaamheden verdeeld in 3 fasen (33%-34%-33% van het bouwvolume)
Elke fase start 1 jaar na start vorige fase.

START KAVEL-ONTWIKKELING
Q1-2026 → KAVEL-ONTWIKKELING 33% GEREED
Q1-2029 → KAVEL-ONTWIKKELING 67% GEREED
Q1-2030 → KAVEL-ONTWIKKELING 100% GEREED
Q1-2031

BUIK-SLOTER-DIJKPARK

AANLEG FIETS-VERBINDINGEN EN DIJKLICHAAM
Q2-2022

civieltechnische werkzaamheden (inclusief definitieve maaiveldinrichting) af te stemmen op kavelontwikkeling

BUIKSLOTER-DIJKPARK GEREED
Q3-2034

UITGANGSPUNTEN BUIKSLOTERDIJKPARK
De fietsverbinding en dijklichaam kunnen starten als de ontwikkeling in deelgebied B,C,D en E is gestart
De definitieve maaiveldinrichting rondom de blokken wordt, net als de inrichting van de parkzone, afhankelijk van de kavelontwikkeling in fasen ingedeeld en waar mogelijk gecombineerd met de werkzaamheden in de parkzone en/of overige civieltechnische werkzaamheden

Colofon

TITEL	Investeringsnota Klaprozenbuurt
VERSIE	22 januari 2020
OPDRACHTGEVER	Grond & ontwikkeling, Gemeente Amsterdam
RUIMTE EN DUURZAAMHEID	Jan Brouwer Daiva Stumbraite Walter van Turnhout Niels Heijdenrijk Maarten de Bruijn Mark Schmeink Rober Heit
PLAN MAART 2019 (schetsontwerp)	Auguste van Oppen, BETA Tjeerd Haccou, Space&Matter Hannah Schubert en Gert-Jan Wisse, B+B
PROJECTMANAGEMENTBUREAU	Annique Guyaux Bas van Rossum Tom Brouwer
GROND EN ONTWIKKELING	Ed Koelé Dave Ooteman Ben Bolwijn
INGENIEURSBUREAU	Marcel Leenaars Michael Afanasyev Albert van Huizen Paul Elzenaar

Gemeente
Amsterdam

