Inventarislijst
TABBLAD NR. 15

23 maart 1994

(A) cc PVB → Wim Muld

NOTITIE SDW/Projekten LdK + FtB Nrdmr ....

Aan: **Stafleden en**
Van Herwaarden, Mulder, Van Liere, Castelijn, Van Klaveren, Lenters, Van Lieshout) beheerders afwezig.
Van: 10.2.e [redacted] namens Ter Bruggen
Datum: 14 maart 1994
Betreft: **UITNODIGING EN AGENDA STAF-SDW VERNIEUWING BIJLMER**
23 maart 1994, 13.30-15.00 uur, kamer 331 Stadsdeelkantoor

---

1. Opening en vaststelling agenda.

2. Evaluatie vorig overleg d.d. 10.2.94. terughoudend beheerders
inhoudelijke planbespreking
instelling BOOR overleg + 1xlig PreBOOR overleg fin toets.
fin toets PreBOOR.

3. Opzet en voortgang intern overleg:
- BOOR (Beheer en Ontwerp Openbare Ruimte) techn inh bespreking infra tg
- PVB (Proces Voortgang Bewaking Vernieuwing Bijlmer): opgestart PL wvb pl coord adhoc

4. Planvorming aktiegebieden:
- bespreken van de voortgang van de planvorming Amsterdamse Poort, Ganzenhoef, Hoogoord en Kraaienest.
SPVE 2½ fase 5 nog niet gestart

5. Beoordeling van stedebouwkundige en inrichtingsplannen:
- criteria, werkwijze, rapportage beoordeling plannen door SDW; fase 4
- notitie De Rijk d.d. 18.2.94 bijgaand. fase 1 - 3 (PVE fase)

6. Vertegenwoordiging SDW in Projektgroepen:
- taakverdeling/verantwoordelijkheden ontwerpers en coordinator.
- nav gesprek vz PG GHW / Coord VB 20 / LdK mns FtB.

7. Rondvraag.

8. Afspraak volgend overleg < periodiciteit / dag/tijd.
Sluiting.

Bijlage: notitie De Rijk d.d. 18.2.94.

Notitie inzake het beleid beheer en onderhoud openbare ruimte in relatie tot de ontwikkeling van stedebouwkundige plannen

Aan : Stafleden, Van Herwaarden, Mulder, Van Liere, Castelijn, 10.2.e
Van : A.H.M. de Rijk
Datum : 18 februari 1994

De Stadsdeelraad heeft de eerste fase van de discussie kerntaken afgerond met het besluit de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren door in de komende jaren meer financiële middelen beschikbaar te stellen en kosten te besparen door middel van verhoging van de efficiency en herinrichting van de openbare ruimte. Door herinrichting van de openbare ruimte kan worden bespaard door enerzijds toepassing van groeninrichtingen en verhardingsconstructies die minder onderhoud kosten en anderzijds door de omvang van het openbaar areaal te verminderen.

De plannen die tot op heden in het kader van de Vernieuwing Bijlmer zijn ontwikkeld, leiden echter niet tot bezuinigingen in het onderhoud. ?
De sector Stadsdeelwerken zal moeten onderzoeken of de omvang van het openbaar areaal bij de verdere uitwerking van de plannen Vernieuwing Bijlmer kan worden verminderd. Hieronder worden enkele voorstellen gedaan die op haalbaarheid en effect nader moeten worden onderzocht.

1. **Parkeren op eigen terrein**
   Oorspronkelijk diende in de Hoogbouw van de Bijlmer op eigen terrein, in parkeergarages, te worden geparkeerd. Het wijzigen naar het systeem parkeren op maaiveld behoeft niet te betekenen dat niet meer geparkeerd wordt op het eigen terrein. Door het terrein, dat voor parkeervakken en het ontsluiten van parkeervakken nodig is, toe te voegen aan de kavels worden de aanlegkosten van de openbare ruimte en de kosten voor het toekomstige onderhoud verlaagd. Omdat er geen hogere kosten voor de grondexploitatie zijn, zou het mogelijk moeten zijn, om het voor parkeren bestemde terrein niet in de grondexploitatie door te berekenen. Dit betekent uiteraard dat de grondprijs per vierkante meter, die voor Zuidoost reeds lager is dan voor de rest van Amsterdam, wordt verlaagd.
   Bij laagbouwwoningen zou het parkeren op eigen terrein, direct aan huis kunnen worden gerealiseerd. Bij flats kunnen op het in erfpacht uit te geven terrein parkeerplaatsen worden gerealiseerd en geëxploiteerd door de bewoners. (In Amsterdam West, Wittgenstein, zijn op deze wijze parkeerterreinen ingericht, die door middel van een slagboom zijn afgesloten)

2. **Beperking van scheiding verkeersoorten.**
   Door de woonstraten in te richten als woonerven met een breedte van vijf tot zes meter, met aansluitend op een aantal plaatsen parkeervakken voor de auto's van bezoekers, kan het verhardingsopppervlak aanzienlijk worden verminderd. Geen separate stroken aanleggen voor voetgangers. Een voetpad moet weer een minimale breedte hebben in verband met kinder- en invalidewagens en vraagt weer om autowerende maatregelen.

3. **Meer bomen en groen op eigen terrein en minder in openbaar gebied**
   Door kavels met diepe voortuinen uit te geven kunnen deze worden gebruikt voor zowel het parkeren van auto's als voor het inrichten met groen en bomen. De aanplant van bomen en groen in het openbaar gedeelte van de woonstraat zal dan minder noodzakelijk zijn.

4. **Maximalisering verkaveling**
   Zoals reeds in de punten 1 en 3 is aangegeven leidt maximalisering van verkaveling tot besparing van kosten beheer en onderhoud

5. **Groen-/recreatie combineren met zones waar niet gebouwd mag worden.**
   Stroken langs de dreven tevens gebruiken voor de aanleg van groen en recreatievoorzieningen. Het aanleggen van groenstroken buiten deze gebieden zoveel mogelijk beperken. Het doortrekken van groenzones die in de bestaande en blijvende hoogbouw aanwezig en nodig is, mag niet leiden tot meer openbare ruimte in de nieuwbouw gebieden dan voor de buurt noodzakelijk is.

6. **Minimalisering versnippering groen**
   Groenstroken bij de ontsluitingswegen tussen rijweg, fiets- en voetpad zoveel mogelijk beperken.

A.H.M. de Rijk

- grote laves
- smalle straten
- groen in de geluidszones

Structuurschets

STAF-SDW VERNIEUWING BIJLMER

VERSLAG 2E STAF-OVERLEG, gehouden op 23 maart 1994

Aanwezig:	Ter Bruggen, De Rijk, Van Herwaarden (ged.), Mulder, Van Liere, Van Lieshout, 10.2.e
Afwezig:	Van der Lee, Noordermeer, Van Klaveren, Lenters, Castelijn
C.c.:	aanwezigen, afwezigen, 10.2.e, 10.2.e, 10.2., 10.2.e
Volgend overleg:	p.m.

---

1. Doelstelling STAF-SDW Vernieuwing Bijlmer.
In dit overleg zullen hoofdlijnen, uitgangspunten en kaders van de vernieuwingsplannen worden besproken en vastgesteld, mede ter ondersteuning van de SDW-deelnemers in de Projektgroepen. Van het 1e overleg d.d. 10.2.1994 is geen verslag gemaakt.

2. Relatie met het BOOR-overleg.
Het BOOR-overleg (Beheer en Ontwerp Openbare Ruimte Vernieuwing Bijlmer) is te beschouwen als een werkgroep van de STAF-SDW Vernieuwing Bijlmer. In het BOOR-overleg worden de plannen inhoudelijk besproken en beoordeeld op financieel/technische beheer- en onderhouds-merites, binnen de door de STAF-SDW bepaalde kaders.

3. Deelname.
Ter Bruggen zal de "beheerders" vragen aktiever deel te nemen aan het overleg over de Vernieuwing Bijlmer.

4. Beleid beheer en onderhoud in relatie tot stedebouwkundige plannen.
De betreffende notitie van De Rijk zal in het volgende STAF-overleg worden besproken met Bux en/of 10.2.e van WW. 10.2.e nodigt uit.

5. Kosten-rapportage beheer en onderhoud in stedebouwkundige plannen.
In overleg met Bux van WW zal Van Beek hierover contact opnemen met Rotterdam. Indien mondeling overleg zinvol lijkt, deelname van ontwerper, beheerder en coordinator.

6. Bijlmer Sport Centrum.
In de door Zaal te trekken programma-werkgroep zal Van Beek deelnemen ten behoeve van terugkoppeling naar de Projektgroep Amsterdamse Poort.

7. Gulden Kruis.
Staf-SDW is voorstander van het in beheer geven van aan te leggen parkeerplaatsen bij en voor de kerk. Mulder en 10.2.e koppelen terug op PG.

8. Toetsingsprocedure Centraal Fonds.
In de planning zal rekening gehouden worden met deze toetsingsprocedure voor o.a. flat-sloopprojekten.

9. Vertegenwoordiging SDW in Projektgroepen.
Naar aanleiding van overleg tussen Roovers, 10.2.e en De Rijk zal Ter Bruggen hierover praten met Van Herwaarden en Mulder.

10. Volgend Staf-overleg.
Binnen 4 weken door 10.2.e te regelen, met ad hoc-deelname WW.

133
idem
131

Notitie inzake het beleid beheer en onderhoud openbare ruimte in relatie tot de ontwikkeling van stedebouwkundige plannen

Aan : Stafleden, Van Herwaarden, Mulder, Van Liere, Castelijn, 10.2.e
Van : A.H.M. de Rijk
Datum : 18 februari 1994

De Stadsdeelraad heeft de eerste fase van de discussie kerntaken afgerond met het besluit de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren door in de komende jaren meer financiële middelen beschikbaar te stellen en kosten te besparen door middel van verhoging van de efficiency en herinrichting van de openbare ruimte. Door herinrichting van de openbare ruimte kan worden bespaard door enerzijds toepassing van groeninrichtingen en verhardingsconstructies die minder onderhoud kosten en anderzijds door de omvang van het openbaar areaal te verminderen.

De plannen die tot op heden in het kader van de Vernieuwing Bijlmer zijn ontwikkeld, leiden echter niet tot bezuinigingen in het onderhoud.
De sector Stadsdeelwerken zal moeten onderzoeken of de omvang van het openbaar areaal bij de verdere uitwerking van de plannen Vernieuwing Bijlmer kan worden verminderd. Hieronder worden enkele voorstellen gedaan die op haalbaarheid en effect nader moeten worden onderzocht.

1. **Parkeren op eigen terrein**
   Oorspronkelijk diende in de Hoogbouw van de Bijlmer op eigen terrein, in parkeergarages, te worden geparkeerd. Het wijzigen naar het systeem parkeren op maaiveld behoeft niet te betekenen dat niet meer geparkeerd wordt op het eigen terrein. Door het terrein, dat voor parkeervakken en het ontsluiten van parkeervakken nodig is, toe te voegen aan de kavels worden de aanlegkosten van de openbare ruimte en de kosten voor het toekomstige onderhoud verlaagd. Omdat er geen hogere kosten voor de grondexploitatie zijn, zou het mogelijk moeten zijn, om het voor parkeren bestemde terrein niet in de grondexploitatie door te berekenen. Dit betekent uiteraard dat de grondprijs per vierkante meter, die voor Zuidoost reeds lager is dan voor de rest van Amsterdam, wordt verlaagd.
   Bij laagbouwwoningen zou het parkeren op eigen terrein, direct aan huis kunnen worden gerealiseerd. Bij flats kunnen op het in erfpacht uit te geven terrein parkeerplaatsen worden gerealiseerd en geëxploiteerd door de bewoners. (In Amsterdam West, Wittgenstein, zijn op deze wijze parkeerterreinen ingericht, die door middel van een slagboom zijn afgesloten)

2. **Beperking van scheiding verkeersoorten.**
   Door de woonstraten in te richten als woonerven met een breedte van vijf tot zes meter, met aansluitend op een aantal plaatsen parkeervakken voor de auto's van bezoekers, kan het verhardingsopppervlak aanzienlijk worden verminderd. Geen separate stroken aanleggen voor voetgangers. Een voetpad moet weer een minimale breedte hebben in verband met kinder- en invalidewagens en vraagt weer om autowerende maatregelen.

3. **Meer bomen en groen op eigen terrein en minder in openbaar gebied**
   Door kavels met diepe voortuinen uit te geven kunnen deze worden gebruikt voor zowel het parkeren van auto's als voor het inrichten met groen en bomen. De aanplant van bomen en groen in het openbaar gedeelte van de woonstraat zal dan minder noodzakelijk zijn.

4. **Maximalisering verkaveling**
   Zoals reeds in de punten 1 en 3 is aangegeven leidt maximalisering van verkaveling tot besparing van kosten beheer en onderhoud

5. **Groen-/recreatie combineren met zones waar niet gebouwd mag worden.**
   Stroken langs de dreven tevens gebruiken voor de aanleg van groen en recreatievoorzieningen. Het aanleggen van groenstroken buiten deze gebieden zoveel mogelijk beperken. Het doortrekken van groenzones die in de bestaande en blijvende hoogbouw aanwezig en nodig is, mag niet leiden tot meer openbare ruimte in de nieuwbouw gebieden dan voor de buurt noodzakelijk is.

6. **Minimalisering versnippering groen**
   Groenstroken bij de ontsluitingswegen tussen rijweg, fiets- en voetpad zoveel mogelijk beperken.

A.H.M. de Rijk

Notitie inzake het beleid beheer en onderhoud openbare ruimte in relatie tot de ontwikkeling van stedebouwkundige plannen

Aan : Stafleden, Van Herwaarden, Mulder, Van Liere, Castelijn, 10.2.e
Van : A.H.M. de Rijk
Datum : 18 februari 1994

De Stadsdeelraad heeft de eerste fase van de discussie kerntaken afgerond met het besluit de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren door in de komende jaren meer financiële middelen beschikbaar te stellen en kosten te besparen door middel van verhoging van de efficiency en herinrichting van de openbare ruimte. Door herinrichting van de openbare ruimte kan worden bespaard door enerzijds toepassing van groeninrichtingen en verhardingsconstructies die minder onderhoud kosten en anderzijds door de omvang van het openbaar areaal te verminderen.

De plannen die tot op heden in het kader van de Vernieuwing Bijlmer zijn ontwikkeld, leiden echter niet tot bezuinigingen in het onderhoud.
De sector Stadsdeelwerken zal moeten onderzoeken of de omvang van het openbaar areaal bij de verdere uitwerking van de plannen Vernieuwing Bijlmer kan worden verminderd. Hieronder worden enkele voorstellen gedaan die op haalbaarheid en effect nader moeten worden onderzocht.

1. **Parkeren op eigen terrein**
   Oorspronkelijk diende in de Hoogbouw van de Bijlmer op eigen terrein, in parkeergarages, te worden geparkeerd. Het wijzigen naar het systeem parkeren op maaiveld behoeft niet te betekenen dat niet meer geparkeerd wordt op het eigen terrein. Door het terrein, dat voor parkeervakken en het ontsluiten van parkeervakken nodig is, toe te voegen aan de kavels worden de aanlegkosten van de openbare ruimte en de kosten voor het toekomstige onderhoud verlaagd. Omdat er geen hogere kosten voor de grondexploitatie zijn, zou het mogelijk moeten zijn, om het voor parkeren bestemde terrein niet in de grondexploitatie door te berekenen. Dit betekent uiteraard dat de grondprijs per vierkante meter, die voor Zuidoost reeds lager is dan voor de rest van Amsterdam, wordt verlaagd.
   Bij laagbouwwoningen zou het parkeren op eigen terrein, direct aan huis kunnen worden gerealiseerd. Bij flats kunnen op het in erfpacht uit te geven terrein parkeerplaatsen worden gerealiseerd en geëxploiteerd door de bewoners. (In Amsterdam West, Wittgenstein, zijn op deze wijze parkeerterreinen ingericht, die door middel van een slagboom zijn afgesloten)

2. **Beperking van scheiding verkeersoorten.**
   Door de woonstraten in te richten als woonerven met een breedte van vijf tot zes meter, met aansluitend op een aantal plaatsen parkeervakken voor de auto's van bezoekers, kan het verhardingsopppervlak aanzienlijk worden verminderd. Geen separate stroken aanleggen voor voetgangers. Een voetpad moet weer een minimale breedte hebben in verband met kinder- en invalidewagens en vraagt weer om autowerende maatregelen.

3. **Meer bomen en groen op eigen terrein en minder in openbaar gebied**
   Door kavels met diepe voortuinen uit te geven kunnen deze worden gebruikt voor zowel het parkeren van auto's als voor het inrichten met groen en bomen. De aanplant van bomen en groen in het openbaar gedeelte van de woonstraat zal dan minder noodzakelijk zijn.

4. Maximalisering verkaveling
   Zoals reeds in de punten 1 en 3 is aangegeven leidt maximalisering van verkaveling tot besparing van kosten beheer en onderhoud

5. Groen-/recreatie combineren met zones waar niet gebouwd mag worden.
   Stroken langs de dreven tevens gebruiken voor de aanleg van groen en recreatievoorzieningen. Het aanleggen van groenstroken buiten deze gebieden zoveel mogelijk beperken. Het doortrekken van groenzones die in de bestaande en blijvende hoogbouw aanwezig en nodig is, mag niet leiden tot meer openbare ruimte in de nieuwbouw gebieden dan voor de buurt noodzakelijk is.

6. Minimalisering versnippering groen
   Groenstroken bij de ontsluitingswegen tussen rijweg, fiets- en voetpad zoveel mogelijk beperken.

A.H.M. de Rijk