Gemeente Amsterdam



Investeringsnota H-buurt Midden

April 2022

Samenvatting

Deze Investeringsnota voorziet in een plan voor plangebied 'H-buurt Midden' in de Bijlmer. In H-buurt Midden worden twee parkeergarages gesloopt. De locatie die daardoor vrijkomt biedt ruimte aan een nieuw programma met woningen, commerciële- en maatschappelijke voorzieningen en verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte.

Plangebied
Het plangebied ligt centraal in de H-buurt en draagt daarom ook de naam 'H-buurt Midden'. De locatie ligt tussen de Huntum- en Karspeldreef, de oorpronkelijke Bijlmerflats Hakfort en Huigenbos en de creative community Heesterveld. Op loopafstand ligt het metrostation Bullewijk. Het merendeel van de omgeving bestaat uit sociale woningbouw met incidenteel een commerciële of maatschappelijke voorziening. De twee dreven liggen verhoogd, de routes voor langzaam verkeer zijn lager gelegen en gaan onder de dreven door. Tussen de flats in de omgeving liggen openbare groene hoven. Centraal in het plangebied, tussen de twee voormalige parkeergarages, ligt een plein dat onder het viaduct van de Karspeldreef door loopt. Het Nelson Mandelapark en winkelcentrum de Amsterdamse Poort liggen op loopafstand. Het plangebied is via de dreef en via het metro- en het nabije treinstation zeer goed bereikbaar.

Opgave en stedenbouwkundige opzet
De buurt kenmerkt zich door een grote hoeveelheid sociale huurwoningen (78%), terwijl bijbehorende functies ontbreken. Met de bouw van voornamelijk woningen in het middensegment en commerciële en maatschappelijke voorzieningen, ontstaat een nieuw woongebied in de buurt dat aantrekkelijk is voor de huidige buurtbewoners, maar ook kansen biedt voor nieuwe bewoners.

Het Stedenbouwkundig Plan bestaat in hoofdzaak uit drie bouwblokken: twee grote blokken op de locatie van de voormalige parkeergarages Hakfort en Huigenbos en een derde kleiner blok op de locatie van het voormalig crèchegebouw aan het Bullewijkpad 35. De twee grote blokken krijgen groene binnenhoven op parkeerdekken. De nieuwbouw wordt maximaal acht bouwlagen hoog en is daarmee lager dan omliggende woongebouwen. Daardoor kunnen binnen de stedelijke context verschillende woonsferen worden gecreëerd.

Programma
Het plan voorziet in een programma met ca. 500 woningen, 1.550 m2 commerciële ruimten, 1.700 m2 kleinschalige bedrijven en 1.350 m2 maatschappelijke voorzieningen. Er is ruimte voor o.a. een buurthuis, een ouder-en-kind-team, horeca en in beperkte mate detailhandel voor dagelijkse boodschappen. Het woonprogramma bestaat uit:

Woonprogramma
24% sociale huurwoningen
60% middensegment (huur/ koop)
16% marktkoopwoningen

Openbare ruimte
De Investeringsnota bevat een voorstel voor inrichting van de openbare ruimte. Het huidige plein behoudt een centrale plek in het plan en het Bullewijkpad wordt vormgegeven als een levendige boulevard, waar voetgangers en fietsers zich vrij kunnen bewegen, gescheiden van gemotoriseerd verkeer. Hoge gevels van de begane grond met actieve functies zorgen voor levendigheid en gezelligheid, met name langs de boulevard en aan het plein. Een goed ontworpen aangrenzende openbare ruimte met 'pockets' biedt ruimte voor ontspanning, sport- en spel en kan door meerdere doelgroepen tegelijkertijd gebruikt worden. Bomen en struiken worden zo ingepast dat er een groene buffer ontstaat tussen de huidige en nieuwe bebouwing. Dat zorgt voor een aangenaam leefklimaat, ook op hete zomerse dagen. Door het gebied rainproof in te richten, wordt overlast van hevige regenbuien tot een minimum beperkt.

Planning en ontwikkelstrategie
Na de bestuurlijke besluitvorming over de Investeringsnota, vindt juridische verankering plaats in een nieuw bestemmingsplan. Daarna worden de bouwkavels via een tender aanbesteed. Na verlening van de benodigde omgevingsvergunningen, start de bouw naar verwachting in 2024/ 2025.

Planning
Vaststelling Investeringsnota - Q2 2022
Vaststelling Bestemmingsplan - Q4 2022
Aanbesteding - 2023
Omgevingsvergunningen - 2023 / 2024
Start bouw - 2024 / 2025

Inhoudsopgave

1.	**Inleiding**	**4**
2.	**Stedenbouwkundig Plan**	**6**
2.1	Plangebied	7
2.2	Kaders	9
2.3	Analyse plangebied	18
2.4	Stedenbouw	26
2.5	Openbare ruimte	53
2.6	Duurzaamheid	83
3.	**Beheer en exploitatie**	**85**
3.1	Bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie (BLVC)	86
4.	**Vervolg**	**87**
4.1	Ontwikkelstrategie	88
4.2	Juridisch kader	88
4.3	Selectie marktpartijen en zelfbouwers	88
4.4	Financiële uitvoerbaarheid	88

Bijlagen (in apart document)



Inleiding

1. Inleiding

In 2017 besloot de gemeenteraad om parkeergarage Huigenbos te slopen, parkeergarage Hakfort beperkt te herstellen en nog tijdelijk in stand te houden ten behoeve van een gefaseerde aanpak. Vervolgens wordt eind 2022 parkeergarage Hakfort gesloopt en zal deze locatie onderdeel worden van de gebiedsontwikkeling H-buurt Midden, waarin deze Investeringsnota voorziet.

Door de sloop van de parkeergarages ontstaat ruimte voor een nieuw woon- werk- en voorzieningenprogramma dat bestaat uit:

- 500 woningen, waarvan 24% sociale huurwoningen, 60% middensegment (huur/koop) en 16% marktkoopwoningen. Circa 30 woningen worden beschikbaar gesteld voor een wooncoöperatie.
- 1.550 m2 commerciële ruimten, waaronder in beperkte mate horeca en detailhandel.
- 1.700 m2 voor kleinschalige bedrijfsruimten.
- 1.350 m2 maatschappelijke voorzieningen, waaronder een Huis van de Wijk en een Ouder Kind Team.

Met dit plan wil de gemeente voorzien in de ruimtebehoefte van lokale bewoners en ondernemers en tegelijkertijd ruimte bieden aan nieuwe initiatieven.

In het plan is ook een voorstel gedaan voor de inrichting van de openbare ruimte. Dit voorstel wordt na de vaststelling van de Investeringsnota verder uitgewerkt in een voorlopig- en een definitief ontwerp.



▲ Luchtfoto (waarbij beide parkeergarages nog bestaan)



Stedenbouwkundig Plan

2. Stedenbouwkundig Plan

Dit hoofdstuk beschrijft het Stedenbouwkundig Plan voor de herontwikkeling van het plangebied 'H-buurt Midden'. Het ontwerp is gemaakt met input van de buurt.

2.1 Plangebied

Ligging
Het plangebied H-buurt Midden wordt aan de noordkant begrensd door de Karspeldreef, aan de oostkant door de Huntumdreef, aan de westkant door Heesterveld, metrohalte Bullewijk en Amstel III en aan de zuidkant door de flats Hakfort en Huigenbos. De oppervlakte van het plangebied bedraagt circa 6,4 hectare. De grond is in eigendom van Gemeente Amsterdam.

In de omgeving zijn verschillende voorzieningen te vinden, zoals basisscholen en sportfaciliteiten. In Heesterveld zit sinds 2012 een tijdelijke 'creative community' met studenten en creatieve bedrijfjes. In Amstel lll, aan de overzijde van het spoor, wordt een hoogstedelijke wijk ontwikkeld met circa 10.000 woningen (verdeeld in sociaal, middensegment en vrije sector).

In het plangebied is sprake van hoogteverschillen. Het maaiveldniveau in het gebied varieert van 2 meter boven N.A.P. op de dreven tot -2,75 meter onder N.A.P. in het lager gelegen maaiveld.



▲ Ligging plangebied



▲ Heesterveld Creative Community

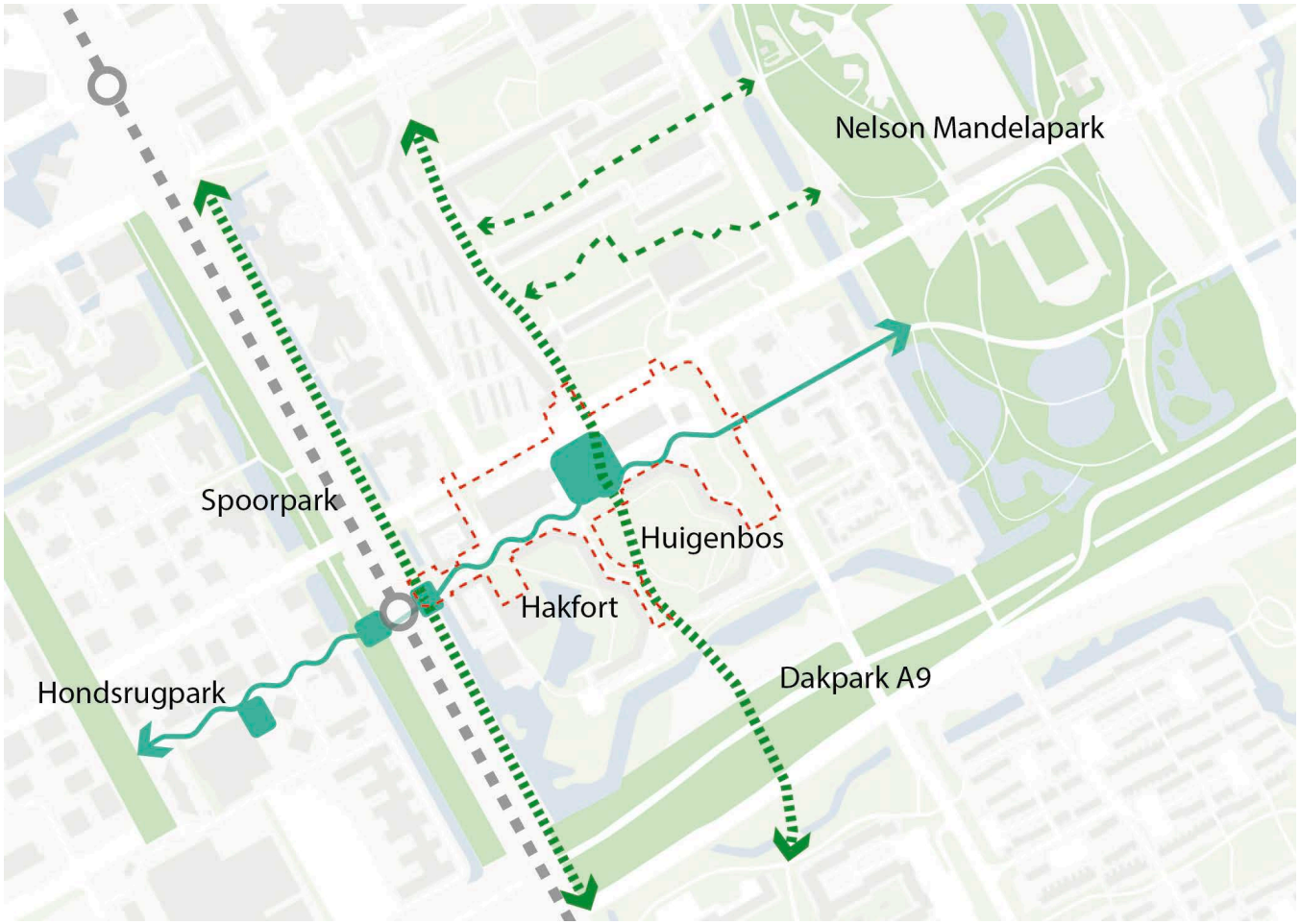


▲ Ontwikkeling Amstel III

Groenstructuur
H-buurt Midden sluit aan op de ruimtelijke opbouw van Hakfort en Huigenbos. Ruimtelijke dragers zijn de Karspeldreef en Huntumdreef. Tussen deze ruimtelijke dragers ligt de nieuwe buurt H-buurt Midden.

Het plangebied is omgeven door verschillende groengebieden: het Nelson Mandelapark, de spoorzone, de groengebieden van het noordelijk deel van de H-buurt, het glooiende landschap tussen Hakfort/Huigenbos en het toekomstige park op de Gaasperdammertunnel. Het plangebied zelf mist momenteel een duidelijke groenstructuur. Het groen is gefragmenteerd en niet met elkaar verbonden.

H-buurt Midden heeft de potentie om de kenmerkende, groene Bijlmerlandschappen in de omgeving met elkaar te verbinden. De focus ligt daarbij op versterking en vernieuwing van het groen en behoud van bestaande kwaliteiten.
Het plangebied biedt de mogelijkheid om een groene, recreatieve verbinding te creëren tussen het Nelson Mandelapark, Spoorpark en Hondsrugpark. Deze groene schakel verbindt bestaande en toekomstige parken, buurtpleinen en het gebied rondom de metrohalte met elkaar, waardoor de potentie ontstaat voor het creëren van een groene promenade.
Het bestaande centrale plein in het gebied vormt een schakel tussen de omliggende wijken. Dit plein heeft de potentie om een aantrekkelijk groen plein te worden, met ruimte voor ontmoeting tussen mensen met verschillende sociale achtergronden en leeftijden.



▲ Potenties groenstructuren

2.2 Kaders

De vernieuwing van de Bijlmermeer startte in 1992 met de grootscheepse sloop van de hoogbouw en gebiedsontwikkeling in met name de F-buurt, E-buurt, D-buurt, G-buurt en K-buurt. H-buurt Midden maakte, met uitzondering van enkele kleine wijzigingen, geen deel uit van de eerste fase van de Bijlmervernieuwing. In 2001 werd voor een verdere vernieuwing het Finale Plan van Aanpak opgesteld. Dat voorzag in de sloop van nog eens 4.000 woningen, bovenop de al gesloopte 2.500 woningen. In het Finale Plan van Aanpak werden de flats Hakfort en Huigenbos wél genoemd. Tegen de mogelijke sloop van resterende hoogbouw kwamen actieve bewonersgroepen in verzet. Dat leidde tot het nagenoeg geheel opknappen van Hakfort en Huigenbos, waarmee deze weer toekomstbestendig zijn gemaakt. In 2017 heeft de gemeenteraad besloten de garages Hakfort en Huigenbos te slopen. Dat gebeurde met het Plan van Aanpak bewonersgarages G/H buurt Amsterdam Zuidoost. Voorgesteld werd om de vrijgekomen locaties integraal op te pakken in de gebiedsontwikkeling. Van de flat Hakfort is alleen de laatste poot gesloopt. De loopbruggen tussen de flats en de garages zijn al eerder weggehaald. Garage Huigenbos is vanwege de slechte technische staat gesloopt in 2018. Na de terugval in de woningbouw door de financiële crisis in de periode 2008 tot 2014, kwam voor de Bijlmer de aandacht voor vernieuwing en toevoeging van woningbouw in 2015 weer op gang. De gebiedsontwikkeling is toen opgepakt. Directe aanleiding voor de gebiedsontwikkeling van H-buurt Midden is de sloop van de bewonersgarages én de wens om de ruimte die vrijkomt kwalitatief beter te benutten door verdichting.

De Gemeente Amsterdam staat voor een grote woningbouwopgave en voor de Bijlmer is in het document 'Blik op de Bijlmer' aangegeven dat verdichting met woningbouw en toevoeging van voorzieningen kan zorgen voor een aantrekkelijk woon- en werkmilieu. Deze combinatie biedt kansen voor doorstroming van de huidige bewoners, voor vestiging van nieuwe bewoners en voor een steviger voorzieningenniveau waar heel Zuidoost baat bij heeft.

De gebiedsontwikkeling H-buurt Midden vindt plaats in een bestaand stuk stad. De combinatie van deze bestaande omgeving, met partijen die belangen en een mening hebben enerzijds en de geldende gemeentelijke kaders anderzijds, maken het project tot een complexe opgave. Aan de hand van huidig beleid, de bestaande situatie en het participatieproces worden in deze paragraaf de opgave en de ambities omschreven.

2.2.1 Beleidskaders

Omgevingsvisie Amsterdam 2050
De Omgevingsvisie Amsterdam 2050: een menselijke metropool, is op 8 juli 2021 door de gemeenteraad vastgesteld. De omgevingsvisie vervangt hiermee de Structuurvisie Amsterdam 2040 (met uitzondering van de onderwerpen hoofdgroenstructuur en hoogbouw).

In de Bijlmer zijn mogelijkheden voor verdichting. Langs diverse dreven is ruimte voor nieuwe woningen. De fiets- en autoverkeersstructuren zijn in deze wijken nu nog van elkaar gescheiden: auto's rijden over de dreven, fietsers over vrijliggende fietspaden die de dreven meestal ongelijkvloers kruisen. De dreven kunnen straks een hoofdnetwerk van lanen vormen, waar verschillende soorten verkeer gebruik van maken. Bovendien zou volgens de omgevingsvisie een groot deel van het publieke leven zich er kunnen afspelen door er aangename verblijfsruimten van te maken. Er zijn ook plekken waar fietsers, OV en auto's nu al samenkomen en waar die kwaliteit uitgebouwd kan worden. Dat is bij de centra van de wijken rond de metrostations. Daar kan verdere verdichting met voorzieningen en werkfuncties (en wonen) plaatsvinden.

Koers 2025: Ruimte voor de stad
De ambitie is geformuleerd om tot 2025 de bouw van 50.000 woningen binnen de stadsgrenzen mogelijk te maken. Op welke plekken dit kan gebeuren staat in Koers 2025, een integrale en stadsbrede inventarisatie van woningbouwlocaties. Het gaat daarbij om nieuwbouwprojecten en transformatie van leegstaand en leegkomend vastgoed.

Plangebied H-buurt Midden is niet aangemerkt als nieuw project, maar behoort tot de lopende gebiedsontwikkelingen, net als de buurten in Zuidoost die voortkomen uit de stedelijke vernieuwing.

Binnen de drie woonmilieus uit Koers 2025, valt H-buurt Midden onder het type 'Gemengde Stadsbuurt'. Een gemengde stadsbuurt ontleent zijn kwaliteit aan een levendig lokaal- en stedelijk leven, met bewoners en passanten op straat. Het

aandeel niet-woonfuncties is groter dan in de groen-blauwe buurten. Daarnaast ligt de gemiddelde bebouwingsdichtheid een stuk hoger dan in de groen- blauwe buurten.

Agenda wonen
De gemeente Amsterdam zet vol in om meer betaalbare woningen voor lage- en middeninkomens te realiseren. Daarom is voor nieuwe woningbouwprojecten de regel 40-40-20 vastgesteld: 40% sociaal, 40% middensegment en 20% duur. Afwijken van de 40-40-20 regel is soms mogelijk als er specifieke omstandigheden zijn, zoals het karakter van de woningvoorraad in de directe omgeving.

Voor het plangebied heeft de directie Wonen daarom een aangepast advies gemaakt, omdat het aandeel sociale huurwoningen in Zuidoost nog steeds heel hoog is en het stadsdeel juist baat heeft bij meer differentiatie. Er is veel behoefte aan ruimte om door te stromen naar middeldure huur of goedkope koop. Daarom is een verdeling van 24% sociaal – 60 % middelduur (huur/ koop) – 16 % marktkoop in deze Investeringsnota opgenomen, waarbij ook een aantal middeldure huurwoningen worden gereserveerd om door een wooncoöperatie te worden ontwikkeld.

Actieplan meer middeldure huur 2017-2025
Middeldure huurwoningen zijn woningen met een huur tussen de € 720,24 en € 1001,-. Hiervan zijn er in Amsterdam relatief weinig. In 2015 was slechts 5,6% van de woningen een middeldure huurwoning. De vraag naar middeldure huurwoningen is de afgelopen jaren daarentegen enorm toegenomen, doordat huishoudens met een middeninkomen niet meer in de sociale huursector terecht kunnen en steeds meer mensen een flexibel arbeidscontract hebben. Daarnaast zijn steeds meer huishoudens, door de stijgende prijzen in de koopsector, aangewezen op een middeldure huurwoning. Het 'Actieplan meer middeldure huur' streeft ernaar het percentage middeldure huurwoningen te verhogen. Ook in dit project wordt een groot deel van de woningen toegevoegd in het middeldure segment. Deze woningen vallen dan ook onder het 'Actieplan meer middeldure huur'.

Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal 2050
Amsterdam zet zich in om tot een klimaatneutrale stad te komen. Dit komt terug in de 'Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal 2050'. Hierin staat beschreven wat we gaan doen, hoe we het einddoel kunnen bereiken, welke tussenstappen we onderweg zien en wie er aan zet is.
In paragraaf 2.6 van deze Investeringsnota wordt aangegeven op welke punten de H-buurt kan bijdragen aan het realiseren van een duurzame stad.



▲ Amsterdam Klimaatneutraal

Parkeren

Fiets- en scooter

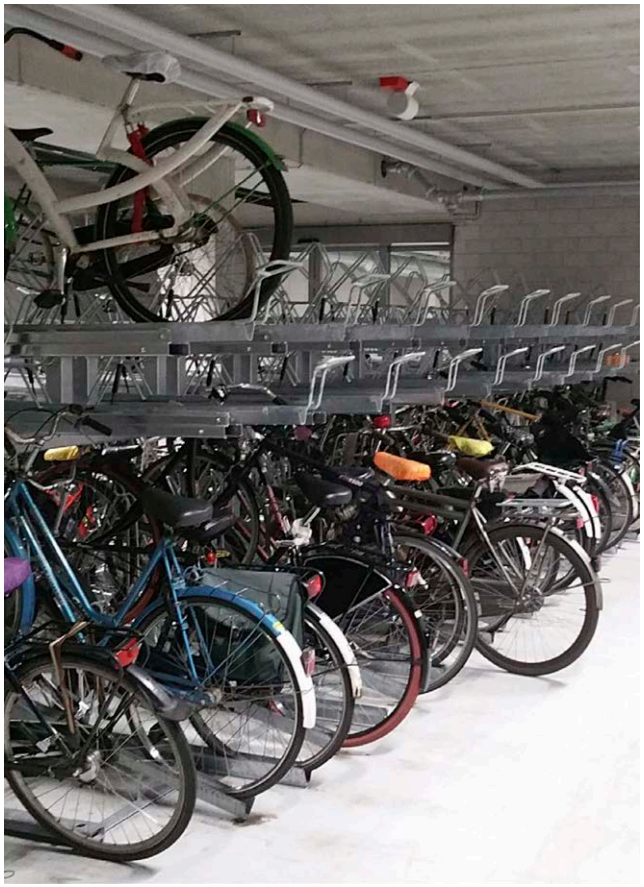
De sterke groei van het fietsverkeer en het toenemende scootergebruik hebben geleid tot grote aantallen geparkeerde fietsen en scooters in de openbare ruimte. Deze parkeerplekken nemen steeds meer ruimte in beslag.
De ontwikkeling moet voldoen aan de Nota Parkeernormen Fiets en Scooter (2018). Het parkeren voor bewoners dient op eigen terrein te worden gerealiseerd. Hiermee wordt voorkomen dat de parkeerbehoefte in de openbare ruimte wordt opgelost.
Voor scooters geldt de norm van 0,13 parkeerplaats per woning. Voor fietsen is dit afhankelijk van de woningoppervlakte.
In de openbare ruimte moet voor bezoekers worden voorzien in 0,5 fietsparkeerplaats per woning, daarbij is dubbel gebruik mogelijk. Om lang parkeren te voorkomen, worden bij voorkeur geen nietjes en rekken met aanbindmogelijkheid geplaatst.

gebruiks-oppervlakte woning	aantal fietsparkeer-plekken per woning	benodigde interne berging
< 50 m²	2	n.v.t.
> 50 m² - < 75 m²	3	2,7 m²
> 75 m² - < 100 m²	4	2,7 m²
> 100 m² - < 125 m²	5	2,7 m²
> 125 m²	6	2,7 m²

▲ Nota Parkeernormen Fiets & Scooter:
aantal fietsparkeerplekken bij gezamenlijke fietsenberging

Auto

In juni 2017 is de Nota Parkeernormen Auto vastgesteld. In de nota zijn parkeernormen voor nieuwbouw en transformatieprojecten benoemd. Belangrijkste uitgangspunt is dat bij nieuwbouw, bewoners en werknemers geen parkeervergunning krijgen. Parkeerplekken komen in of onder het nieuwe gebouw. De nota zorgt voor eenduidige parkeernormen in de hele stad.



▲ Gezamenlijke, inpandige fietsenstalling

In de nota is Amsterdam verdeeld in drie gebiedstypen (A-locaties, B-locaties en C-locaties). Het plangebied H-buurt Midden bevindt zich, vanwege de bereikbaarheid met het openbaar vervoer en de afstand tot een intercitystation, op een B-locatie. Op B-locaties geldt zowel een minimum als een maximum parkeernorm. Ontwikkelaars dienen het minimum aantal parkeerplekken op eigen terrein te realiseren.
De parkeernorm voor parkeren door bezoekers is gelijk bij alle woningtypen (sociaal, middensegment en vrije sector) en bedraagt 0,1 parkeerplek per woning.

B-locatie	minimum norm	maximum norm
Vrije sector en middensegment koop		
• woningen tot 30 m² BVO	0,1	1
• woningen tussen 30 m² en 60 m² BVO	0,3	1
• woningen boven 60 m² BVO	0,6	1
sociale en middeldure huur	0	1

▲ Nota Parkeernormen Auto:
Parkeernorm op B-locaties bij nieuwbouwwoningen, voor bewoners (exclusief bezoek)

Visie Openbare Ruimte 2025
Op 8 juni 2017 heeft de gemeenteraad de Visie Openbare Ruimte 2025 vastgesteld. Amsterdam heeft voor de inrichting van de openbare ruimte vijf ambities geformuleerd:

1. De openbare ruimte is ingericht op huidig en toekomstig gebruik;
2. De openbare ruimte ondersteunt de dynamiek van de stad;
3. De openbare ruimte wordt duurzaam ingericht en beheerd;
4. De openbare ruimte wordt overal op verzorgd niveau onderhouden en beheerd;
5. Het inrichten en beheren van de openbare ruimte is een gezamenlijke opgave.

De vijf ambities zijn op hun beurt uitgewerkt in een aantal ontwerpprincipes. Voor zover van toepassing op de H-buurt hebben de volgende principes een belangrijke rol gespeeld in het schetsontwerp van het Stedenbouwkundig Plan:

- Verblijfsfuncties, voetgangers en fietsers krijgen prioriteit in het verdelen van de schaarse ruimte;
- De inrichting van de openbare ruimte nodigt uit tot bewegen;
- In en rondom de nieuwe buurt is stedelijke openbare ruimte toegevoegd of geactiveerd;
- De openbare ruimte is groener geworden;
- We geven duidelijker sturing aan de groei door te kiezen voor reuring of rust;
- Stadsparken en buurtgroen zijn ingericht voor divers en intensief gebruik;
- Keuzes bij inrichting en beheer van de openbare ruimte zijn duurzaam en groen;
- De openbare ruimte is klimaatbestendig ingericht;
- In het ontwerp van de openbare ruimte zijn ondergrondse zaken tijdig meegewogen.
- De huiskamer wordt samen ingericht.

Ontwikkelgebied H-buurt
In de in 2019 vastgestelde Principenota H-buurt Verkenning kansen H-buurt is aangegeven wat het belangrijkste uitgangspunt voor dit gebied is. Dat is de aanpak om bij ruimtelijke ingrepen een continue focus te hebben op verbetering van de sociaal-economische situatie van de bestaande bewoners en ondernemers. Daarbij wordt gericht op:

- Versterking van de leefbaarheid en routes, met aandacht voor veiligheid en gezondheid;
- Toevoeging van een gemengd programma van wonen-werken-voorzieningen;
- Versterken van de verbinding met de grootstedelijke ontwikkeling van Amstel III;
- Ruimte bieden voor doorstroommogelijkheden van de Bijlmerbewoners en rekening houden met hun woningbehoefte;
- Ruimte bieden aan bedrijven die passen bij de Bijlmer;
- Verbetering van het aanbod en de kwaliteit van het voorzieningenniveau;
- Verduurzaming van de buurt.



Masterplan Zuidoost
Er zijn veel zorgen over de leefbaarheid en veiligheid in Zuidoost. Nog steeds hebben teveel bewoners problemen op het gebied van wonen, gezondheid of inkomen. Vaak meer dan in de rest van de stad. Daarvoor is een aanpak nodig die vele jaren vergt. Want veranderen kost tijd. Die aanpak moet gaan leiden tot een structurele verbetering voor de bewoners in het algemeen en voor jonge, opgroeiende bewoners van Zuidoost in het bijzonder. Daarom is het Masterplan Zuidoost opgesteld. Het Masterplan wil voor de kinderen die nu in Zuidoost worden geboren zorgen dat er in 2040 een prachtig en kansrijk stadsdeel voor ze klaarligt, waar ze al hun talenten verder kunnen ontwikkelen en dezelfde kansen krijgen als kinderen in de rest van Amsterdam. Om deze complexe problematiek het hoofd te bieden is een integrale aanpak nodig met interventies op verschillende niveaus, in verschillende domeinen in de levenssfeer van inwoners. Daarbij is nodig dat er vanuit de verschillende onderwerpen effectiever wordt samengewerkt. Door met het Masterplan vol in te zetten op onderwijs, jeugd en gezin (opvoedondersteuning laagdrempelig en dichtbij), wonen en werk, worden de oorzaken van kansenongelijkheid structureel aangepakt.

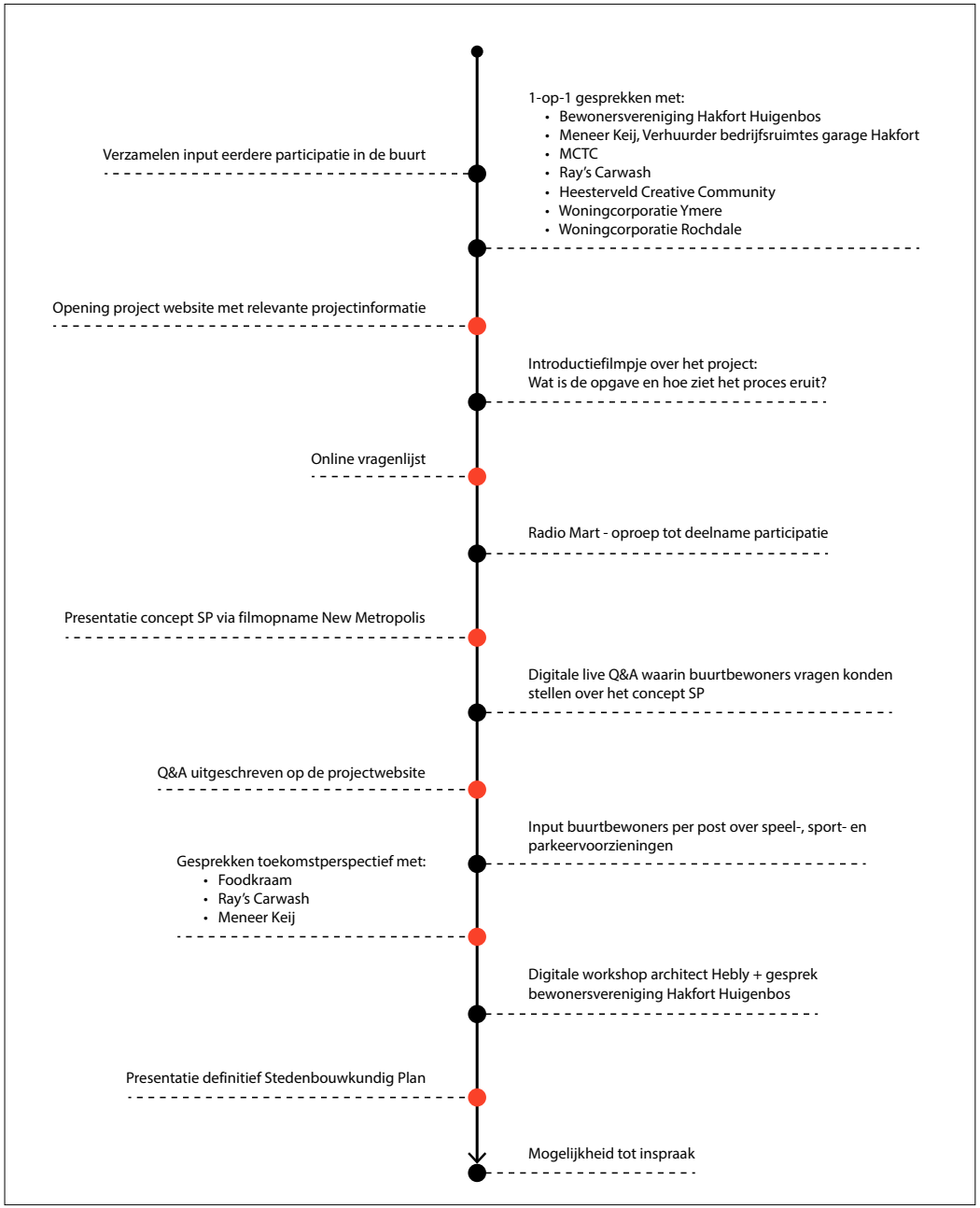


2.2.2 Participatie

Participatieplan
In de beginfase van het project is een participatieplan opgesteld. De opzet daarvan was om aan de voorkant te starten met het ophalen van input uit de buurt die gebruikt kon worden tijdens de analysefase en bij het opstellen van het concept Stedenbouwkundig Plan. Vervolgens zou dit concept Stedenbouwkundig Plan aan de buurt gepresenteerd worden, met een toelichting over wat er met de opgehaalde input uit de buurt is gedaan en waarom bepaalde keuzes zijn gemaakt. De buurt zou dan nogmaals de kans hebben te reageren en ook mee te ontwerpen op specifieke thema's, voordat het definitieve Stedenbouwkundig Plan gemaakt en gepresenteerd zou worden.

Coronabeperkingen
Door de corona-uitbraak en de daarop volgende coronamaatregelen, kon de gemeente geen fysieke bijeenkomsten organiseren. Daarom is het participatieproces anders ingericht. Er is geprobeerd om de verschillende fasen uit het participatieplan te behouden, zodat het Stedenbouwkundig Plan parallel aan de participatie vorm zou krijgen. Dat is grotendeels gelukt. We hebben zoveel mogelijk buurtbewoners en ondernemers bereikt, onder andere door alle online- en offline communicatie zowel in het Nederlands alsin het Engels uit te voeren.

Communicatie
Er is gebruik gemaakt van verschillende manieren om de buurt op de hoogte te brengen van nieuws over het project en van de mogelijkheden om geïnteresseerden mee te laten denken.



▲ Participatieproces

- Bij aanvang van het project is een korte video opgenomen om de buurt te informeren over de planvorming, de kaders en het vervolgproces.
- Voorafgaand aan de online vragenlijst zijn bewoners door middel van een flyer op de hoogte gebracht van deze manier om input te geven voor het concept Stedenbouwkundig Plan.
- De flyers zijn huis-aan-huis verspreid bij 2000 adressen en lagen ook in gemeenschappelijke ruimtes en voorzieningen. Daarnaast zijn er grote posters opgehangen in de portieken van de flats, in parkeergarage Hakfort en bij enkele voorzieningen in de buurt.
- Voorafgaand aan de digitale live Q&A (vraag en antwoord) is wederom een flyer huis-aan-huis verspreid bij 2000 adressen. Daarmee werden mensen op de hoogte gesteld van de videopresentatie van het concept Stedenbouwkundig Plan en van de live Q&A, waar men de mogelijkheid had om vragen te stellen die direct beantwoord werden.
- In de online vragenlijst en via de projectwebsite bestond de mogelijkheid om in te schrijven voor een project-specifieke nieuwsbrief, 124 bewoners hebben daar gebruik van gemaakt. In de eerste nieuwsbrief zijn mensen geïnformeerd over de resultaten van de online vragenlijst. In de tweede nieuwsbrief informeerden we bewoners over de presentatie van het concept Stedenbouwkundig Plan. Ook vroegen we mensen mee te doen aan de online live Q&A.
- Met een video is het concept Stedenbouwkundig Plan gepresenteerd. De video bestond uit een visuele presentatie, aangevuld met een mondelinge toelichting.
- In de studio van New Metropolis is een online Q&A sessie gehouden waar geïnteresseerden live hun vragen konden stellen en opmerkingen konden geven, 173 geïnteresseerden hebben naar deze sessie gekeken, waarvan er 30 actief hebben meegedaan door het stellen van vragen. Alle vragen zijn vervolgens ook schriftelijk van antwoord voorzien en op de projectwebsite geplaatst.
- Alle bewoners hebben via huis-aan-huisverspreiding een serie kaarten gekregen. Op deze kaarten konden bewoners intekenen welke voorzieningen zij in de openbare ruimte graag toegevoegd zien en op welke locatie. Daarnaast kon men kiezen uit drie scenario's voor de inrichting van parkeerplaatsen op het maaiveld. Met een meegeleverde envelop met antwoordnummer bestond de mogelijkheid de kaarten kosteloos terug te sturen. Van deze mogelijkheid hebben 81 huishoudens gebruikgemaakt.
- De voortgang van het project met nieuws over het proces, de inhoud, en de manier waarop kan worden geparticipeerd is aan de buurt gecommuniceerd via de projectwebsite, de nieuwsbrief van Stadsdeel Zuidoost, de Facebookpagina van Stadsdeel Zuidoost en de buurtpagina H-buurt. Op de projectwebsite zijn de resultaten van de verschillende participatiemogelijkheden en het Stedenbouwkundig Plan gedeeld. De link van de projectwebsite is in alle andere communicatie-uitingen bekend gemaakt.
- Er is een telefoonnummer en emailadres beschikbaar gesteld zodat geïnteresseerden contact met het projectteam kunnen opnemen voor vragen en opmerkingen. Daar is door enkele tientallen bewoners gebruik van gemaakt.
- Met verschillende stakeholders uit de buurt zijn tijdens het proces extra gesprekken gevoerd om over specifieke thema's te praten die voor hen relevant zijn.

Opgehaalde input uit de buurt

<u>1-op-1-gesprekken</u>

De gesprekken met verschillende stakeholders uit de buurt hebben inzicht gegeven in de positie en doelstellingen van deze stakeholders in de buurt. Ook is hun perspectief ten opzichte van de planontwikkeling duidelijk geworden. Daarnaast is in deze gesprekken samenwerking gezocht in het vormgeven van het participatieproces.

<u>Online vragenlijst</u>

De online vragenlijst is door 163 geïnteresseerden ingevuld. Daaruit is gebleken, dat deze bewoners en mensen die in de buurt werken het meest tevreden zijn over de volgende onderwerpen:

- voetpaden;
- speelvoorzieningen;
- groen in de buurt;
- verlichting.

Ruimte voor verbetering ziet men vooral in onderstaande aspecten:

- aanbod van parkeerplaatsen;
- bankjes;
- afvalbakken;
- recreatiemogelijkheden.

Op de vraag welke voorzieningen men graag toe wil voegen aan de openbare ruimte werd het meest genoemd:

- ontmoetingsplek;

- zitplaatsen;
- meer groen.

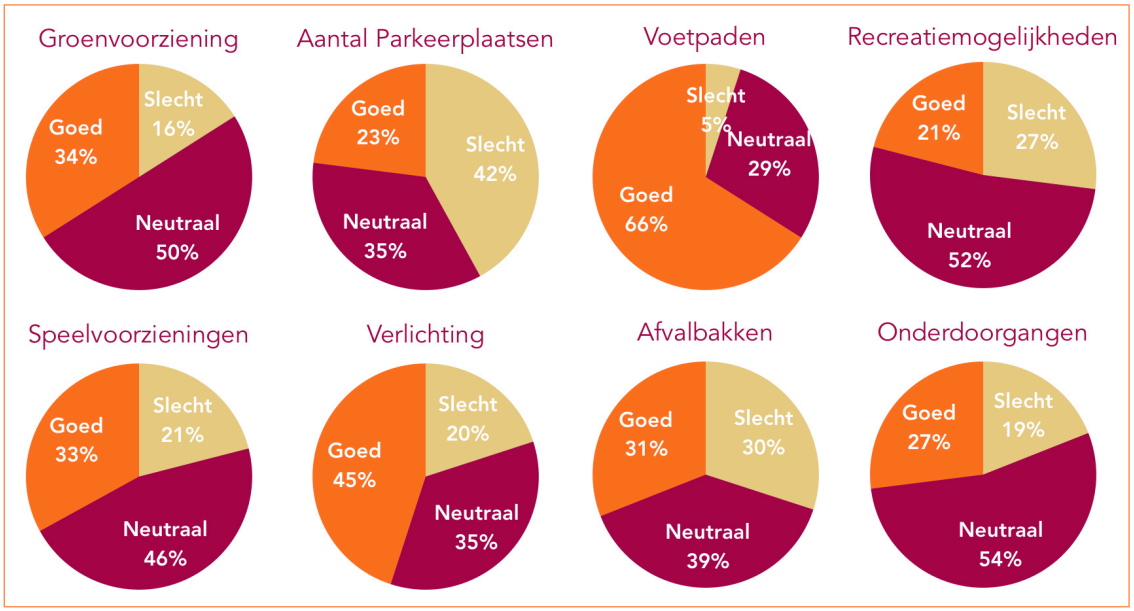
Op het gebied van maatschappelijke voorzieningen is vooral behoefte aan een:
- buurthuis;
- artsenpraktijk;
- kinderopvang.

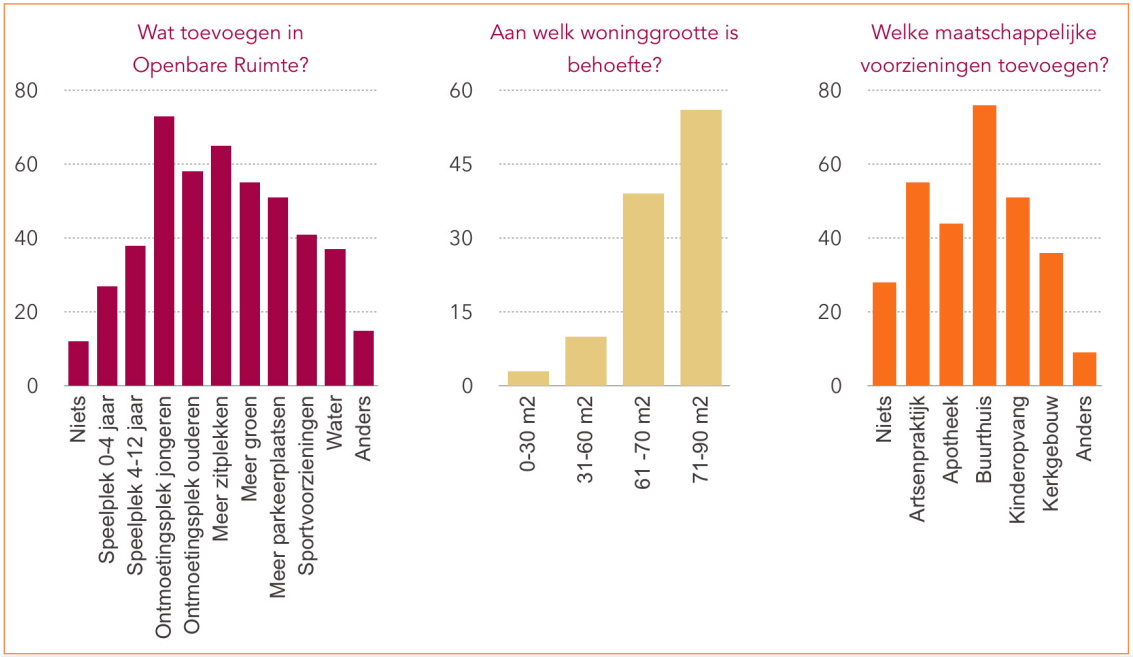
Wat betreft de commerciële voorzieningen is de behoefte het grootst aan:
- een plek voor dagelijkse boodschappen;
- horeca.

Wat betreft de woningen:
- tweederde van de respondenten is geïnteresseerd in de nieuwe woningen;
- de meerderheid is op zoek naar een ruime huurwoning met tuin of balkon.

Voor een overzicht van de resultaten van de online vragenlijst wordt verwezen naar de naastgelegen diagrammen.

<u>Digitale live Q&A</u>
In navolging op de presentatie van het concept Stedenbouwkundig Plan, is de mogelijkheid geboden om live vragen aan het planteam te stellen. Daaraan hebben 173 buurtbewoners en ondernemers deelgenomen. Een aantal van hen heeft vragen gesteld over het plan. Deze zijn live beantwoord, vervolgens uitgeschreven en als een Q&A op de projectwebsite gepost. De vragen gingen met name over het behouden of toevoegen van voorzieningen, zoals een kerk, een huisarts en andere maatschappelijke voorzieningen. Ook zijn er vragen gesteld over sport- en speelvoorzieningen





▲ Resultaten online vragenlijst

in de openbare ruimte, de invulling van het plein, duurzaamheid, het aanbod van parkeerplaatsen en de manier waarop kon worden geparticipeerd

Ontwerpen openbare ruimte per post
Tijdens de participatie hebben 81 bewoners gereageerd en hun wensen voor de inrichting van de openbare ruimte kenbaar gemaakt. Met betrekking tot de keuze voor zitelementen, stemde de meerderheid van de deelnemers voor zittrappen op het plein, evenals voor meer banken in de omgeving. Wat betreft sportvoorzieningen werden een klimmuur, work-out- en skateplekken het meest gemist. Voor speelvoorzieningen mist men vooral openlucht schaken, schommels, trampolines en springpods. Zie de figuren hiernaast.

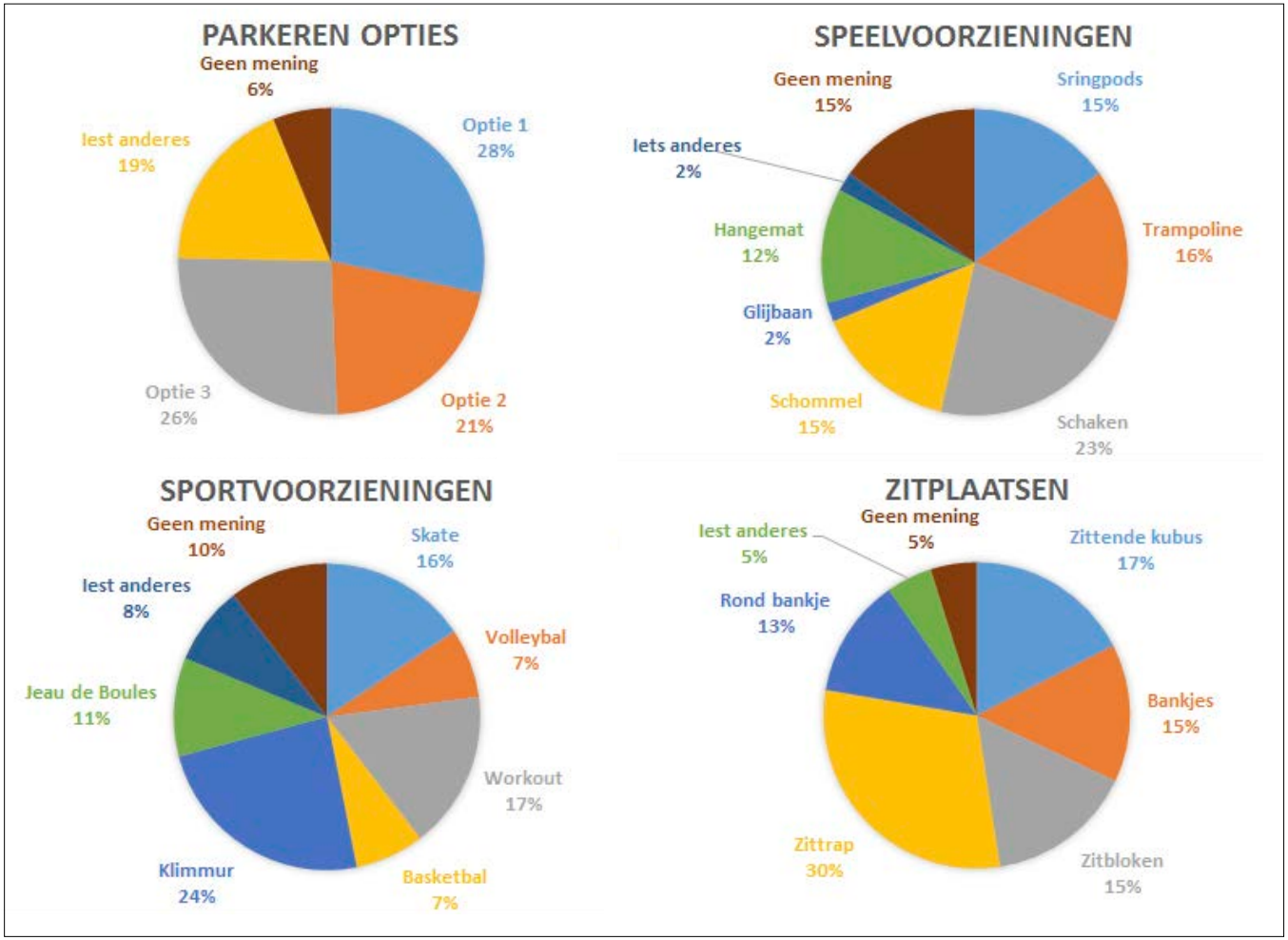
Wat betreft de scenario's voor inrichting van de huidige parkeerplaatsen in de openbare ruimte, stemde ruim 1/3 van de bewoners voor optie 1. Deze optie voldoet aan de richtlijnen van Waternet, is passend binnen een uitgevoerde Windstudie en behoudt meer bomen dan bij de andere twee opties.

Uitkomsten van de reacties zijn zoveel mogelijk verwerkt in het plan voor de openbare ruimte.

Meedenksessies met bewonersvereniging en architect Hebly
Er is een overleg geweest met de architect, die met financiële steun van de gemeente, de bewonersvereniging Hakfort-Huigenbos ondersteunt bij de participatie. Hij heeft met de bewonersvereniging een plan gemaakt. Dat is naast het Stedenbouwkundig Plan gelegd. De overeenkomsten en verschillen zijn besproken en beargumenteerd.

Hoe zijn de resultaten verwerkt in het plan
Participatie is een belangrijk onderdeel in het project H-buurt Midden. Het Stedenbouwkundig Plan is op verschillende manieren en tijden met de omgeving besproken. De buurt is in deze sessies geïnformeerd en om advies gevraagd. Als concreet resultaat van het participatieproces zijn een aantal beslissingen in het plan opgenomen:

Een groot aantal bewoners heeft aangegeven dat ze graag woningen met een buitenruimte (in de vorm van een tuin, balkon of dakterras) willen. Deze wensen zijn in het Stedenbouwkundig Plan meegenomen. Alle blokken mogen/kunnen buitenruimtes hebben, zoals terrassen, balkons, loggia's, etc. In de binnenhoven is ruimte voor privétuinen en ook voor een grote gezamenlijke

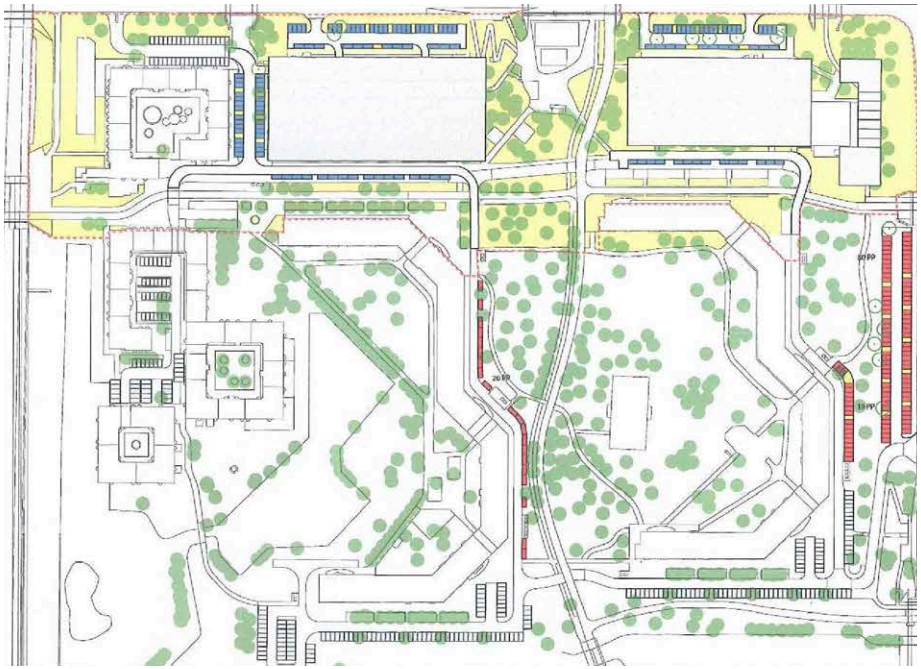


▲ Resultaten reacties gewenste sport- , spel- en zitvoorzieningen in openbare ruimte

tuin. Die kan door alle bewoners van het blok gebruikt worden.

De bewoners hebben aangegeven dat ze graag zien dat er grote woningen worden gebouwd (tussen 60 en 90 m2). In het Stedenbouwkundig Plan zijn meer dan 70 % van de woningen groter dan 60 m2. Ook het aantal slaapkamers vonden de bewoners belangrijk. Het merendeel wil graag twee of meer slaapkamers, 70% van de woningen in het plan heeft twee of meer slaapkamers.

Een groot aantal bewoners heeft daarnaast aangegeven dat ze graag een eigen parkeerplaats willen. Deze wens is in het plan opgenomen.
Er moeten minimaal ca. 138 en maximaal 500 parkeerplekken inpandig gerealiseerd worden.



▲ Inrichting parkeerplaatsen: optie 1

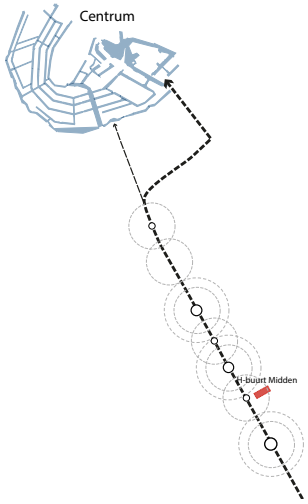
Ten aanzien van de voorzieningen is door 61% van de bewoners aangegeven dat het meest behoefte is aan een buurtwinkel. De helft van de bewoners zegt behoefte te hebben aan een buurthuis waar men elkaar kan ontmoeten. Bij 4 op de 10 is daghoreca waar men kan ontspannen en kan afspreken een wens. Voor horeca en een wijkcentrum is in het plan ruimte opgenomen. Dat geldt ook voor de wens om een winkeltje in de buurt te krijgen. Of dit binnen het plan wordt gerealiseerd, is ook afhankelijk van een potentiële ondernemer. Wellicht is een plek dichtbij het metrostation voor een ondernemer aantrekkelijk. Dit plan biedt in ieder geval de mogelijkheid hiertoe.

Inspraak
Van 12 juli tot met 5 september 2021 heeft de concept Investeringsnota ter inzage gelegen voor Inspraak. Er zijn 8 inspraakreacties ingediend. Voor een uitgebreide toelichting op deze inspraakreacties en op welke onderdelen deze Investeringsnota daarop aangepast is, wordt verwezen naar de bijgevoegde Nota van Beantwoording Inspraak.
De belangrijkste aanpassingen zijn onderstaand samengevat:

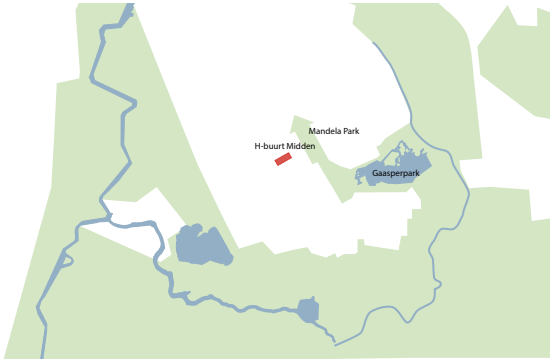
- In navolging op de Investeringsnota, wordt het ontwerp voor de openbare ruimte verder en concreter uitgewerkt. Daarover vindt t.z.t. participatie plaats met de buurt en omgeving.
- Tijdens het bouwproces worden omwonenden actief geïnformeerd over de bouwwerkzaamheden via o.a. een Beheer App.
- Woonblok D is gereserveerd voor een wooncoöperatie waarin zowel sociale huurwoningen als huurwoningen in het middensegment mogelijk zijn. De wooncoöperatie die dit woonblok t.z.t. ontwikkelt, doet een verdelingsvoorstel.
- Woningen in de wooncoöperatie zijn bedoeld voor iedereen, niet voor een specifieke doelgroep.
- De gemeente heeft de ambitie om de huurprijzen voor middeldure huurwoningen eeuwigdurend vast te leggen en maakt hierover afspraken in de aanbesteding.

2.3 Analyse plangebied

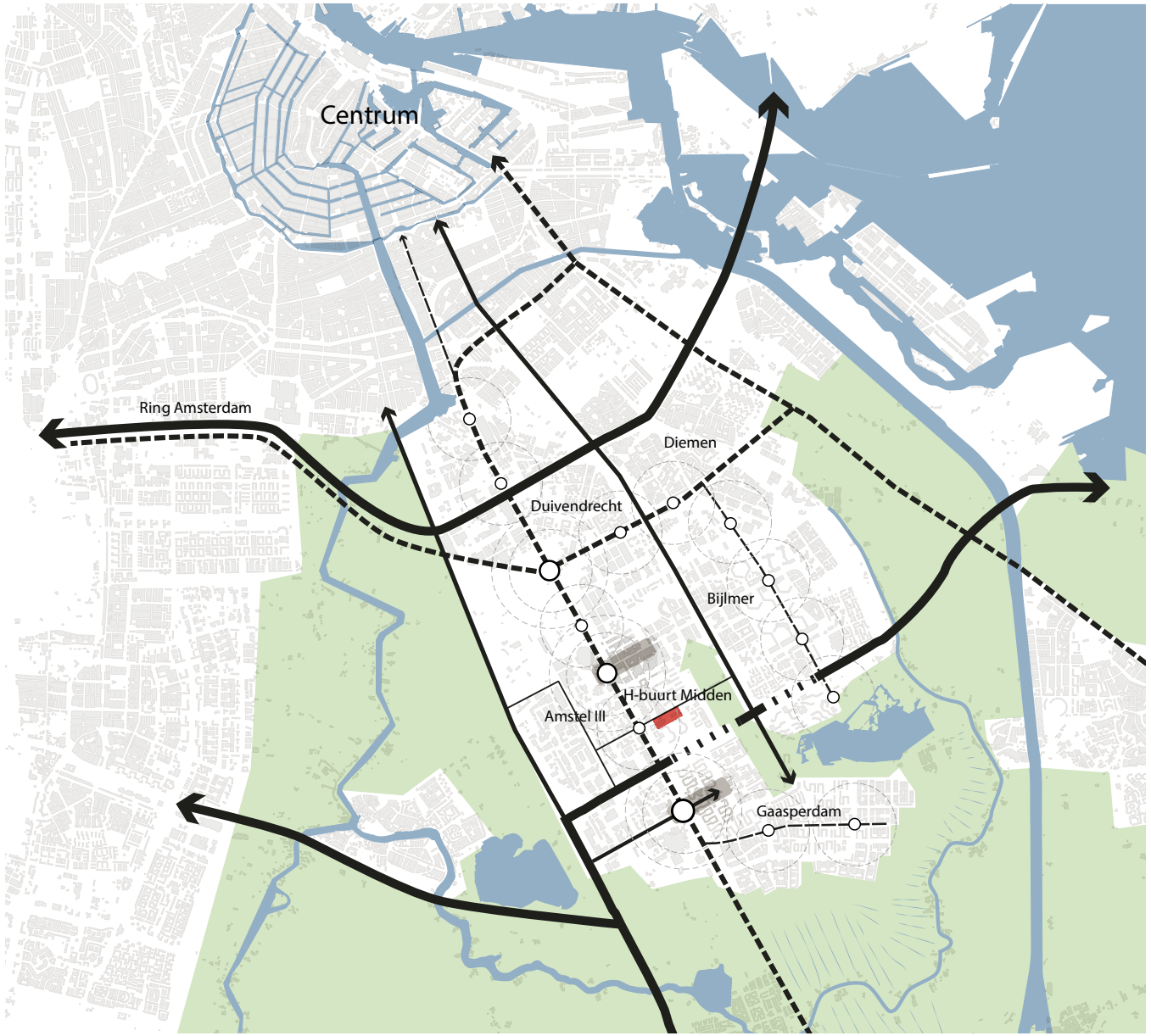
Ligging in omgeving
Plangebied H-buurt Midden ligt in de H-buurt. Metrostation Bullewijk zorgt voor een goede verbinding met de rest van Amsterdam. Op circa 600 meter lopen ligt winkelcentrum Amsterdamse Poort. De buurt ligt dichtbij de groengebieden Amstelscheg en Diemerscheg en op loopafstand van het Nelson Mandelapark.



▲ Ideale ligging t.o.v openbaar vervoer op stedelijke en regionale schaal



▲ Dichtbij groengebieden



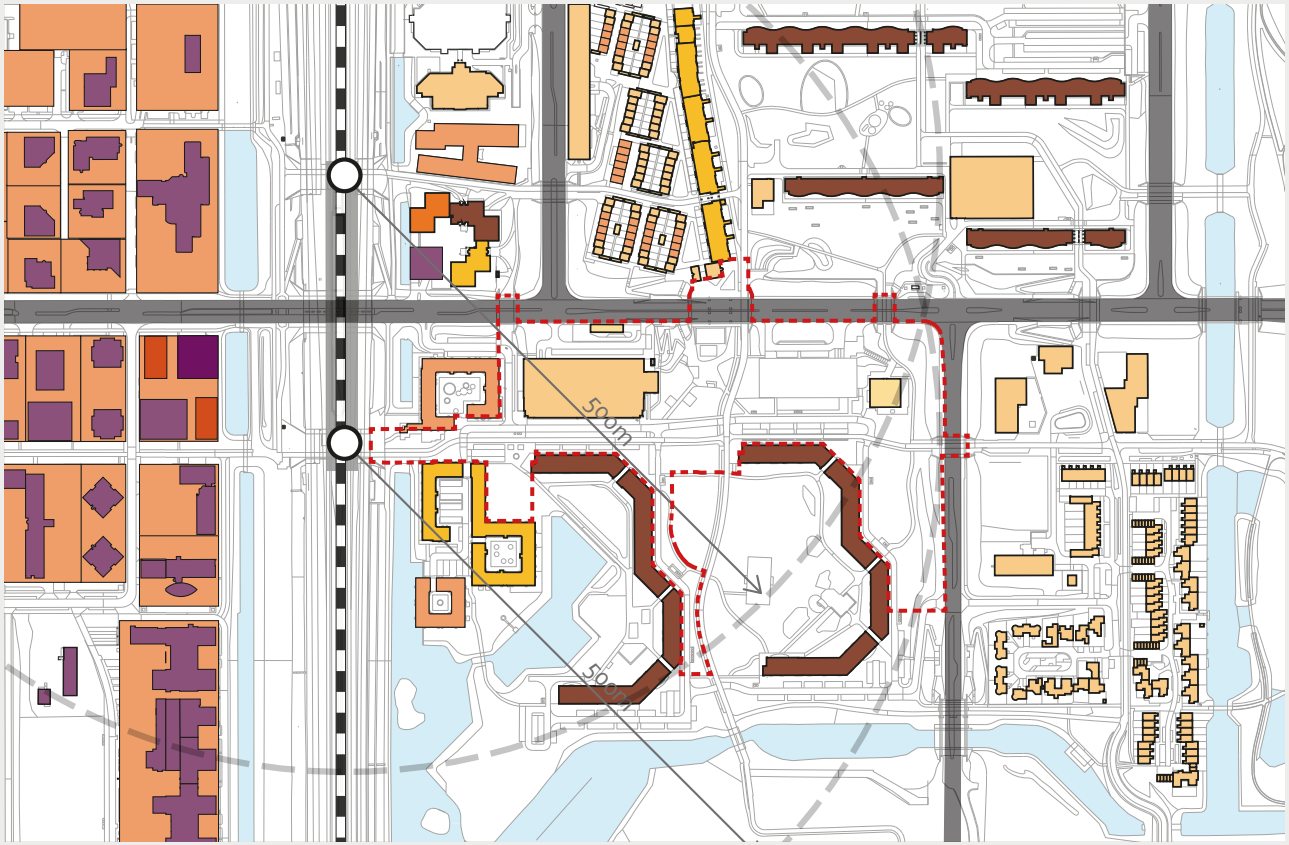
▲ Goede verbinding met het centrum van Amsterdam

Bebouwing
De bebouwing in het plangebied bestaat momenteel uit parkeergarage Hakfort (met onderin bedrijfsruimten), Ray's Carwash, WOS Vattenfall, Foodkraam Asimi en gemeentelijk vastgoed Bullewijkpad 35 (tijdelijk in gebruik door MCTC).

Parkeergarage Hakfort bestaat uit twee bouwlagen en is circa 5 meter hoog. De begane grond van de parkeergarage is omgebouwd tot bedrijfsunits waarin een aantal kleine dienstverlenende bedrijven zijn gevestigd. De units beslaan ca. 1.400m2 bvo aan de kant van het Bullewijkpad en worden verhuurd door één erfpachter. Parkeergarage Hakfort zal eind 2022, mede vanwege haar slechte technische staat, worden gesloopt. Daarmee zijn dan beide garages (garages Hakfort en Huigenbos) verdwenen en wordt de ontwikkeling van H-buurt Midden mogelijk gemaakt. Ook Ray's Carwash aan de Karspeldreef en Bullewijkpad 35 (MCTC) kunnen vanwege de herinrichting van het openbaar gebied niet gehandhaafd blijven.

De H-buurt in zijn geheel bestaat uit verschillende bebouwingstypologiën en bouwhoogtes. Ten zuiden van het plangebied staan de galerijflats Hakfort en Huigenbos, twee meervoudig geknikte galerijflats van tien bouwlagen met tamelijk veel gesloten plinten. Heesterveld aan de westkant bestaat uit vier woonhoven omsloten door halfhoge gebouwen van vier tot zes bouwlagen. H-noord bevat acht galerijflats in oost- westrichting. Hoptille bestaat uit een middengebied met kleine rijen eengezinswoningen, afgeschermd van de Foppingadreef door twee parkeergarages, en aan de oostkant een 300 meter lang woningblok van vijf bouwlagen. De laagbouwbuurt Huntum bestaat voornamelijk uit grondgebonden woningen van twee bouwlagen.

In Amstel III zijn de bouwhoogten tot 60 meter gepland, met accenten van 100 meter naast de metrostations.



▲ Huidige situatie: bebouwing

Openbare ruimte
Het gebied bestaat uit de kenmerkende, groene Bijlmerlandschappen. De oorspronkelijke groenvelden van 1 à 2 hectare dienden als gemeenschappelijke tuin voor de bewoners. Het groen werd integraal ontworpen. Het ontwerp bestond o.a. uit groene heuvels, beplant met bomen, struiken en duidelijke zichtlijnen. Bewoners waarderen de overwegend groene opzet van de wijk, maar de openbare ruimte wordt niet overal goed gebruikt en is toe aan verbetering.

H-buurt Midden is in de loop van de tijd erg veranderd. Langs het Bullewijkpad (fietspad) zijn wegen en parkeerplaatsen aangelegd. Op sommige plekken is groen verwijderd, zoals struiken en kleine bomen. De oorspronkelijke vormgeving en functie van de openbare ruimte zijn op enkele plekken verloren gegaan. De openbare ruimte heeft een gefragmenteerd karakter gekregen, met weinig identiteit. Het plein aan het Abcouderpad en de tunnels onder de Karspeldreef worden door bewoners bovendien als sociaal onveilig beschouwd.

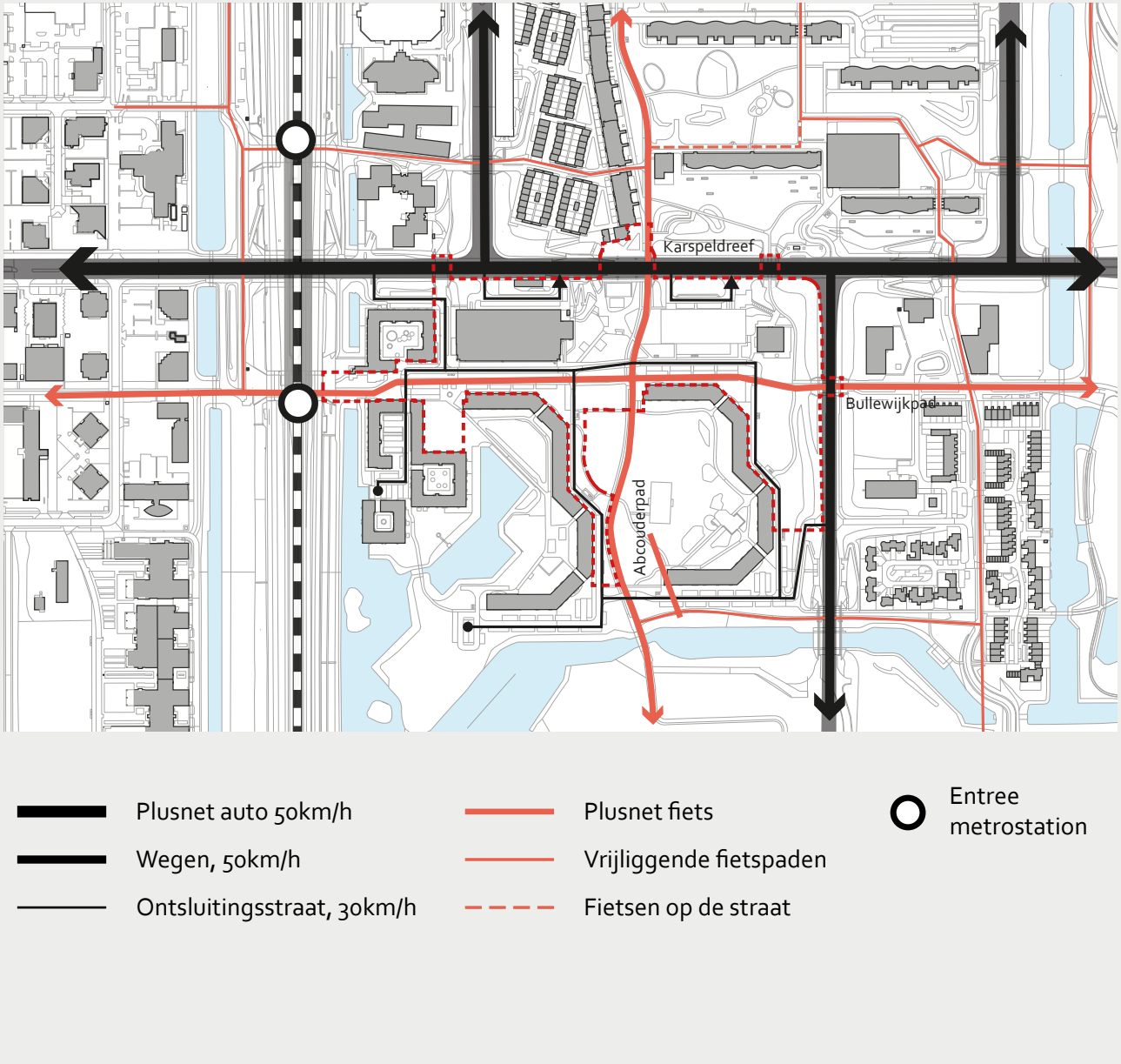


▲ Huidige situatie: Bullewijkpad



▲ Huidige situatie: plein Abcouderpad

Verkeer en ontsluiting
Auto-, fiets- en voetgangersverkeer in de wijk is (veelal) van elkaar gescheiden. De metrobaan en de dreven liggen verhoogd op een talud, de fiets- en voetpaden liggen op maaiveldniveau. Het gebied wordt voor de auto ontsloten via de Karspeldreef. Parkeerplaatsen bevinden zich aan de Karspeldreef en in de straten bij Hakfort/ Huigenbos en Heesterveld. Er is veel ruimte voor langzaam verkeer, met brede routes in een groene setting. De fiets- en wandelroutes naar het plangebied toe hebben weinig kruisend verkeer, waardoor het gebied goed en veilig bereikbaar is voor langzaam verkeer. De (groen)gebieden rondom het plangebied zijn rustig en vrij van autoverkeer. Aandachtspunt is de oriëntatie op de doorgaande fiets- en voetpaden in het gebied. Doordat de routes weinig onderscheidend zijn en ook het groen veelal een zelfde uitstraling heeft, is het voor bezoekers lastig om zich te kunnen oriënteren.



▲ Huidige situatie: verkeer & ontsluiting

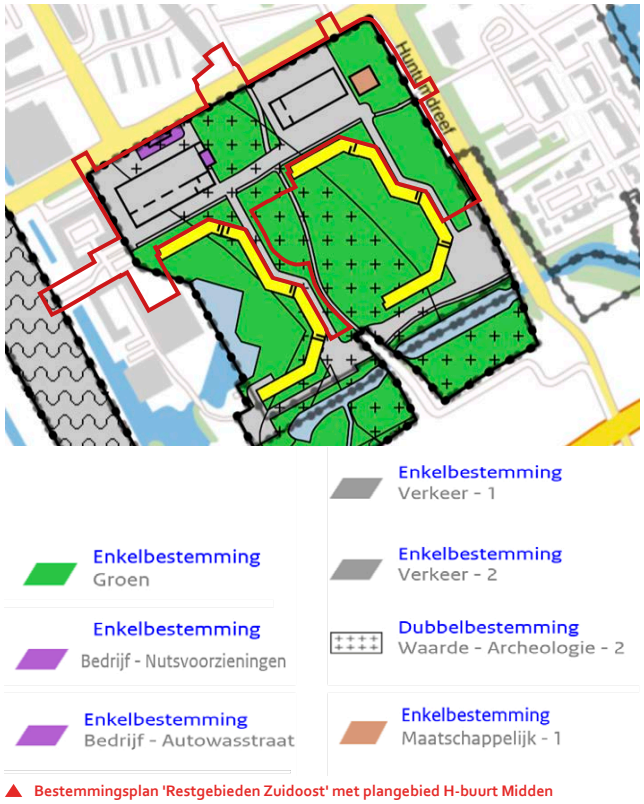
Kwaliteit bestaande bomen
In maart 2020 is onderzoek gedaan naar de kwaliteit van de bomen binnen het plangebied. Ook is onderzocht wat de gevolgen zijn van de voorgenomen plannen. Het doel is om zo veel mogelijk van de 221 bestaande bomen te behouden. Uit het onderzoek blijkt dat 102 bomen een levensverwachting hebben van meer dan 15 jaar. Er zijn geen monumentale bomen. De sloop van garage Hakfort kan worden uitgevoerd zonder bomen te kappen, met uitzondering van één boom die tegen het gebouw steunt. Voor de nieuwbouw is het nodig om ca. 104 bomen te kappen of te verplaatsen. Daarnaast zullen bomen gekapt of verplant moeten worden t.b.v. het plan voor de openbare ruimte, zie paragraaf 2.5.9.

Als voor de bouwactiviteiten voor langere tijd grondwater moet worden afgemaald zal in een groot gebied verlaging van de grondwaterstand optreden, met droogtestress voor de bomen tot gevolg. Dat moet gemonitord worden en zo nodig moet bewatering worden toegepast. Mogelijk moet voor de planontwikkeling het maaiveldniveau worden opgehoogd om te voldoen aan de grondwaternorm, zie paragraaf 2.5.7.

Bestaande bomen kunnen niet goed tegen ophoging, daar moet aandacht aan gegeven worden. De bomen die verplant moeten worden, moeten daar tijdig op voorbereid worden, om de kans op overleven te vergroten. De te kappen bomen worden gecompenseerd met nieuwe bomen in het plangebied. De waarde van de te kappen bomen is bepaald op ca. € 260.000,-. Bomen worden strategisch geplaatst om het windklimaat te verbeteren.

Bestemmingsplan
Het plangebied valt bijna volledig in geldende bestemmingsplan Restgebieden Zuidoost.
Een klein deel van het plangebied valt in het bestemmingsplan Grote H-Buurt / Holendrecht.
De geplande ontwikkelingen passen niet binnen de geldende bestemmingsplannen. Er is voor gekozen om de ruimtelijke ontwikkeling juridisch mogelijk te maken door het opstellen van een nieuw bestemmingsplan voor het gebied.

Op de afbeelding is een uitsnede te zien van de plankaart uit het bestemmingsplan 'Restgebieden Zuidoost', met in het rood het plangebied.



Bestemmingsplan 'Restgebieden Zuidoost' met plangebied H-buurt Midden

Cultuurhistorie, archeologie en monumenten

Archeologie
Door Monumenten en Archeologie van de gemeente Amsterdam (BMA) is een archeologische quickscan uitgevoerd. Op 15 april 2021 heeft BMA de quickscan afgerond en aangegeven dat het plangebied is vrijgesteld van archeologisch onderzoek. Wel geldt conform de Erfgoedwet een vondstmeldingplicht tijdens de uitvoering van de werkzaamheden.

Stedenbouwkundige & architectonische waardering
Door BMA is een onderzoek gedaan naar stedenbouwkundige en architectonische waardes in de Bijlmer.

Het plangebied valt binnen stedenbouwkundige zone B. Zone B is een zone met een nadrukkelijke stedenbouwkundige en/ of landschappelijke meerwaarde, dikwijls onderdeel van een Stedenbouwkundig Plan. In deze zone wordt de meerwaarde versterkt door bijzondere architectuur, of doordat de zone deel uitmaakt van een bijzonder Stedenbouwkundig Plan en/of cultuurhistorische betekenis.

De stedenbouwkundige kwaliteit van het gebied is hoog gewaardeerd als zone B, mede vanwege de parkachtige inrichting in de binnenruimtes die door de flats worden omarmd.

Cultuurhistorische waarden
BMA heeft in samenwerking met Ruimte en Duurzaamheid de kaart 'Cultuurhistorische waarden' ontwikkeld. Op de kaart is informatie te vinden over cultuurhistorische waarden en historische stedenbouwkundige ontwikkelingen.

In 2014 is een cultuurhistorische verkenning in het plangebied H-buurt Midden uitgevoerd. Er is echter nog geen nadere informatie bekendgemaakt.

Welstand

In de welstandsnota wordt onderscheid gemaakt tussen verschillende ruimtelijke systemen. Het plangebied maakt deel uit van het ruimtelijk systeem 'Woonerven en meanders'. De woonerven in Zuidoost zijn hoofdzakelijk gebouwd in de jaren zeventig en tachtig en bestaan uit afzonderlijke woonbuurten, ontsloten door ringwegen. De buurten hebben zowel rijwoningen als middelhoge blokken. Het karakter is vooral naar binnen gericht. De grootste waarde is de groenstructuur die zorgt voor rustige woongebieden.
De waarde ligt ook in de samenhang tussen de stedenbouwkundige eenheden met ieder hun eigen architectonische variaties. De architectuur is in het algemeen eenvoudig.

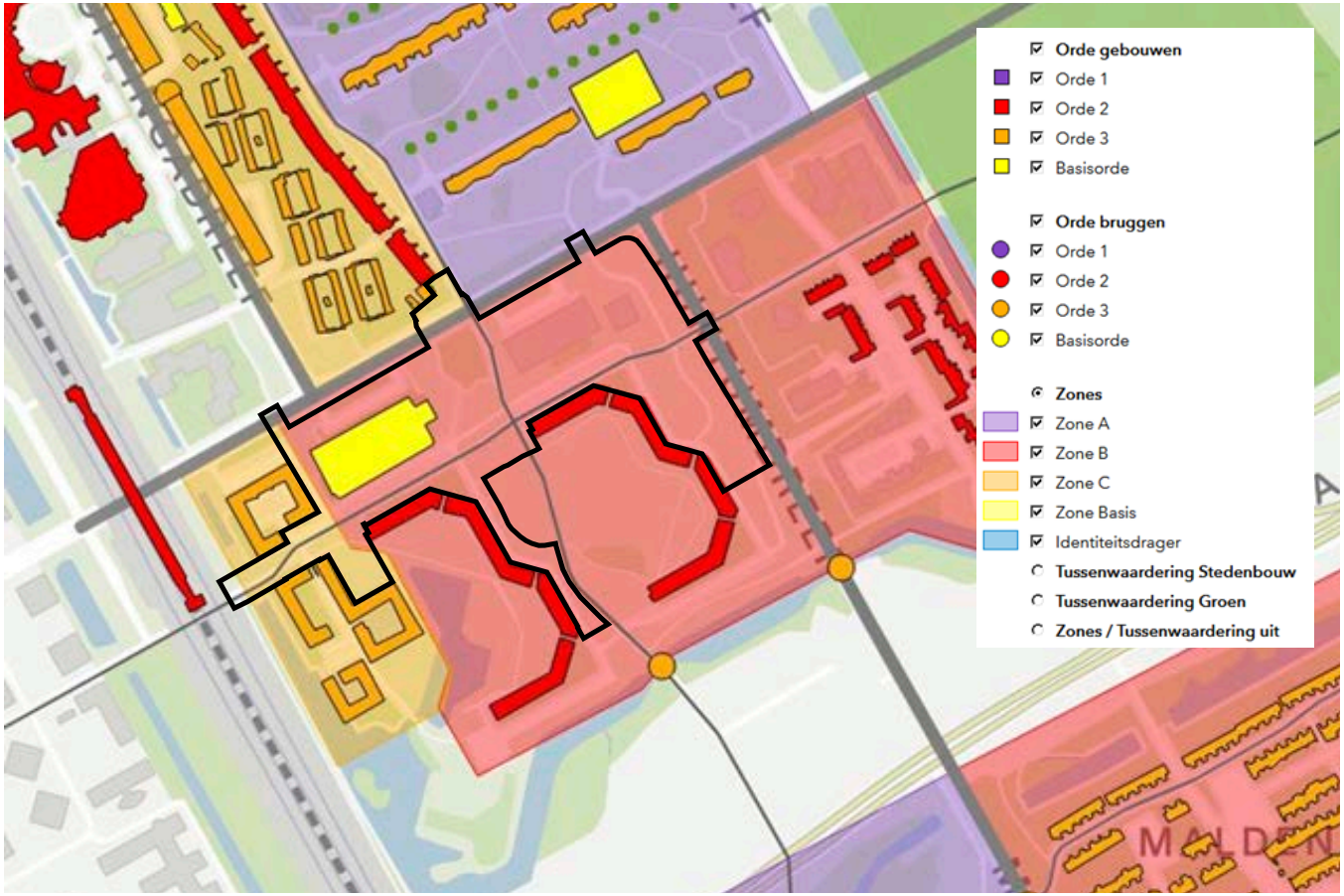
In het gebied geldt een gewoon welstandsniveau zonder preventieve toetsing aan veelvoorkomende kleine bouwplannen.

Externe veiligheid

Het projectgebied ligt gedeeltelijk binnen een zone van 200 meter van een route waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd, het Basisnet spoor. Bij het opstellen van een bestemmingsplan voor het plangebied voor zover dat geheel of gedeeltelijk ligt binnen 200 meter vanaf infrastructuur, die tot het Basisnet behoort, moet de gemeente het groepsrisico bepalen. In de verantwoording van het groepsrisico wordt ingegaan op maatregelen ter beperking van het groepsrisico (bijvoorbeeld: stedenbouwkundige opzet en voorzieningen met betrekking tot de inrichting van openbare ruimten) en wordt gezocht naar mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen met een lager groepsrisico.
Daarnaast moet het bevoegd gezag in de toelichting bij een bestemmingsplan ingaan op de bestrijdbaarheid van een ramp en de zelfredzaamheid van de bevolking.

Luchtkwaliteit

In de Wet milieubeheer worden in titel 5.2 luchtkwaliteitseisen gesteld. Ruimtelijke plannen moeten voldoen aan grenswaarden voor onder meer stikstofdioxide en fijnstof. In het 'Besluit niet in betekenende mate bijdragen' is bepaald dat indien een plan/project kan worden beschouwd als 'niet in betekenende mate', er geen toetsing aan de grenswaarden hoeft plaats te vinden.



▲ Uitsnede Waarderingskaart Stedenbouwkundige Zones (concept 20 juli 2020) t.p.v. het plangebied (met een zwarte lijn aangegeven).
N.B. De vertoonde waarderingskaart architectonische en stedenbouwkundige kwaliteit 1965-1985 is nog een conceptversie (d.d. 20 juli 2020). Aan deze kaart kunnen daarom geen rechten worden ontleend. De kaart kan nog veranderen.

In het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, vastgesteld op 1 augustus 2009, is deze grens in het Besluit gesteld op 3%, wat betekent dat de concentratie stikstofdioxide of fijnstof met maximaal 3% mag toenemen als gevolg van de nieuwe ontwikkelingen die een plan toestaat. Als het meer is dan 3% moet worden getoetst aan de grenswaarden.

In de 'Regeling niet in betekenende mate bijdragen' is voor een aantal specifieke projecten een berekening gemaakt bij welk bouwprogramma er nog sprake is van 'niet in betekenende mate'. Dit is als het project betrekking heeft op maximaal 1.500 woningen of 100.000 m² kantoren (bij één ontsluitingsweg) of een combinatie van beide. Het project voorziet met circa 500 woningen in minder woningen dan hiervoor genoemd en kwalificeert hierdoor als 'niet in betekenden mate', waardoor nader onderzoek naar de luchtkwaliteit niet nodig is.

Wel dient bij de vergunningverlening in het kader van de Wet natuurbescherming een Aerius berekening overgelegd te worden. Daarmee wordt de stikstofdepositie door het te realiseren programma op Natura-2000 gebieden berekend.

Eigendomssituatie
Met uitzondering van Ray's Carwash en de plint van parkeergarage Hakfort, die beiden in erfpacht zijn uitgegeven, is Gemeente Amsterdam eigenaar van de gronden.

Woningbezit
In de nabije omgeving van het plangebied is voornamelijk sociale woningbouw aanwezig. Deze woningen zijn vrijwel allemaal in eigendom van woningcorporaties Rochdale en Ymere. De overige sociale huurwoningen worden geëxploiteerd door Xior, t.p.v. de Karspeldreef 15-19. De woningen in het nabij gelegen Huntum bestaat geheel uit particulier eigendom in het duurdere woonsegment.

Grondwater
Volgens de Keur AGV dient een toename aan verharding gecompenseerd te worden. Dat geldt niet voor nieuwe verharding op waterneutrale kavels. In het plangebied zijn riolen en drainagesystemen aanwezig, die invloed hebben op de grondwaterstand. Uitgangspunt is dat deze invloed gehandhaafd blijft. In samenhang met de nog op te stellen bouwplannen zal advisering plaats vinden over mogelijke aanvullende maatregelen en over aanleghoogte van bebouwing en openbare ruimte. De eindsituatie moet voldoen aan de gemeentelijke grondwaternorm. De minimale ontwateringsdiepte bedraagt 0,50 meter beneden het maaiveld. Bij toepassing van kruipruimtes is de minimale ontwateringsdiepte 0,90 meter. Voor de openbare ruimte wordt gestreefd naar een ontwateringsdiepte van ca. 0,80 meter om voldoende ruimte te hebben voor bomen. De grondwaterzorgplicht vereist dat geen verslechtering van de grondwatersituatie wordt veroorzaakt tijdens de uitvoering en in de eindsituatie. Bij ontgravingswerkzaamheden met een groot oppervlak bestaat de kans op bodemopbarsting en welvorming.

Hemelwater
Conform de Amsterdamse Hemelwaterverordening zijn de nieuw te bouwen bouwwerken verplicht om hemelwater op eigen perceel te bergen. Daarbij dient minimaal 60 liter hemelwater te worden opgevangen per m2 bebouwd oppervlak en dient deze hoeveelheid hemelwater binnen 60 uur weer te worden afgevoerd met een maximum lozing op het riool van 1 liter per m2 bebouwd oppervlak per uur.

Voor de openbare ruimte dient, conform het GRP 2016-2021, circa 20 millimeter in 1 uur verwerkt te worden door de riolering en de andere 40 millimeter dient geborgen of (vertraagd) naar oppervlaktewater te worden geloosd. H-buurt Midden kent hoge grondwaterstanden, bij het Abcouderpad is de ontwatering soms slechts 20 centimeter. Infiltratie op dit soort plekken is dan ook niet mogelijk. Er is geen rainproofknelpunt binnen het plangebied, maar toekomstige extreme regenbuien kunnen zorgen voor overlast in de tunnels onder de Karspeldreef en tegen de gevels van bestaande woningen. In samenwerking met Waternet is een Rainproof oplossingenkaart opgesteld met maatregelen om overlast te voorkomen, zie paragraaf 2.5.7.

Verder wordt er rekening gehouden met de komst van het 'Omgevingsprogramma riolering' (ingang juli 2022). Dan gaat de norm voor berging van 60 millimeter naar 70 millimeter (afvoer met 1 liter per uur).

Sociale analyse H-buurt Zuid (exclusief Huntum)
H-buurt Zuid (Hakfort/Huigenbos/Heesterveld) is aangewezen als een ontwikkelbuurt, vanwege de sociale samenstelling van de buurt. De buurt kent met 55% een hoog percentage bewoners met een lage sociaal-economische status, 45% is laagopgeleid. Dat is 10% meer dan het gemiddelde in Zuidoost en het dubbele van het gemiddelde van Amsterdam, 3 van de 4 bewoners hebben een niet-westerse migratie-achtergrond. Ook is het aantal bewoners dat (langdurig) moet rondkomen van een minimum inkomen procentueel hoger dan in andere buurten in Zuidoost.

De buurt kent meer eenoudergezinnen, meer jongeren en minder ouderen dan andere buurten. De buurt heeft weinig voorzieningen behalve de openbare ruimte, dus weinig plekken waar mensen elkaar (toevallig) tegenkomen. Wellicht dat dit mee speelt bij het feit dat relatief veel bewoners (bijna 1 op de 4) zich eenzaam voelen en minder deelnemen aan buurtactiviteiten. Ten opzichte van andere buurten in Zuidoost en Amsterdam zijn de bewoners wel ondernemend: er zijn meer startende bedrijven en meer zzp-ers dan gemiddeld.

In de H-buurt zijn de sociaal-economische problemen op buurtniveau en binnen huishoudens relatief groot. Er is sprake van armoede, werkloosheid, jeugdproblematiek en onveiligheid.

Voor meer informatie, zie bijlage ´H-buurt Midden in cijfers´



2.4 Stedenbouw

In deze paragraaf wordt het Stedenbouwkundig Plan beschreven. Eerst wordt hieronder het plan in zijn geheel kort beschreven.

Woningbouw
Door de sloop van de parkeergarages is er ruimte voor woningbouw. Het is niet meer dan logisch om voor de nieuwbouw in hoofdlijnen de kavels van de garages te gebruiken. Het plein, nu al een waardevol element in de buurt, wordt verbeterd. In de nieuwe situatie worden woonblokken aan het plein gebouwd. In de plinten van de nieuwbouw komt ruimte voor niet-woonfuncties, waardoor het openbare karakter en het gebruik van het plein wordt versterkt.

Boulevard
De huidige fietsroute Bullewijkpad wordt heringericht tot boulevard. Voor de bereikbaarheid van een deel van de bestaande en nieuwe bebouwing is het noodzakelijk dat de auto onderdeel wordt van de boulevard. Maar dan wel op een ondergeschikte manier. De boulevard moet allereerst aangenaam worden voor de fietser en de voetganger.

De zijden van de bebouwing aan de dreef zijn hoger dan de zijden aan de boulevard-, tevens de zuidzijde. De noordelijke wand is zo een (geluids)buffer naar de zuidzijde. Zo krijgt de boulevard een vriendelijker leefklimaat.

Parkeren
Parkeren voor de nieuwe functies gebeurt vrijwel geheel op eigen terrein. Aan de binnenkanten van de blokken komen op de begane grond parkeergarages voor de bewoners en functies in het blok. Op het dak van de garages worden groene binnenhoven ingericht.

Met de parkeergarages verdwijnt ook een deel van de parkeerplaatsen voor de bewoners van de bestaande flats. Die parkeermogelijkheden moeten terug komen in de openbare ruimte. Daar is in het plan ruimte voor gezocht, met name langs de dreef en de openbare ruimte voor één van de flats.



▲ Stedenbouwkundig Plan totaalbeeld

2.4.1 Geschiedenis

Geschiedenis H-buurt
De H-buurt is gelegen in de Bijlmer en gebouwd tussen de jaren '60 en '80. Het ontwerp voor de Bijlmer werd geïnspireerd door de functionele stad ideeën van de CIAM, waarbij een strikte scheiding van verkeersstromen, wonen, werken en recreëren een belangrijk rol speelde. Deze scheiding van functies is terug te zien in de stedenbouwkundige opbouw van de H-buurt. Door de hoge dreven en de architectuur uit verschillende perioden, bestaat de buurt uit meerdere subbuurten met ieder haar eigen karakteristiek en opgaven.

De Rechte H-buurt, gebouwd in 1968, was de eerste buurt die gebouwd werd volgens de Bijlmerideologie. In een parkachtige omgeving werden acht galerijflats gebouwd, met parkeergarages verbonden door middel van een droogloop. Licht, lucht en ruimte voor arm en rijk was kort samengevat de woon- en leefideologie die centraal stond.

In 1974, kort na de bouw van de Rechte H-buurt, werden de flats Hakfort en Huigenbos in een vergelijkbare opzet gebouwd. De verkaveling van Hakfort en Huigenbos wijkt echter af van de oorspronkelijk beoogde rechte en orthogonale opzet en is een meer beschut alternatief op de lange haken van de Bijlmermeer. De flats Hakfort en Huigenbos omsluiten fraai ingerichte en deels oudere groenvoorzieningen, die als open binnenhoven vrij zijn gebleven van autoverkeer.
In het kader van de vernieuwing van de Bijlmer zijn de flats in de Rechte H-buurt en Hakfort/ Huigenbos gerenoveerd, waarbij veel aandacht werd besteed aan de veiligheid in en rond de flats.

De buurt Huntum kwam in de tweede helft van de jaren zeventig tot stand. Deze groene laagbouwbuurt is stedenbouwkundig geheel anders dan de rest van de H-buurt en streng gescheiden van de hoogbouw.

Heesterveld en Hoptille zijn gebouwd in het begin van de jaren tachtig, als reactie op de grootschaligheid van de originele Bijlmerbouw. Hoptille was een experimenteel project, waarbij een frisse en vernieuwende bouwstijl, integratie van verschillende leefstijlen en inspraak van toekomstige bewoners hoog in het vaandel stonden. Het ontwerp bestond uit eengezinswoningen, twee parkeergarages en een 300 meter lang woningblok. De binnenstraat in het woningblok bleek al spoedig tal van problemen op te leveren. In 1983 werd Hoptille gerenoveerd, waarbij de lange binnenstraat werd opgedeeld in overzichtelijke eenheden.

Heesterveld bestaat uit vier woonhoven omsloten door halfhoge woongebouwen. Ook in Heesterveld ontstonden al spoedig tal van problemen. De crisis voorkwam echter de sloop van Heesterveld. Heesterveld is tegenwoordig populair bij studenten en kunstenaars.

Kwaliteiten en kansen van het gebied
In het gebied zijn veel waardevolle, bestaande elementen te vinden. Deze hebben betrekking op monumentaal groen, cultuurhistorische waarde, diversiteit aan bevolking, lokaal ondernemerschap / broedplaatsen en gebruik van de openbare ruimte. Met het Stedenbouwkundig Plan van H-buurt Midden wil de gemeente deze karakteristieken verder versterken.


▲ Heesterveld en Hakfort/ Huigenbos, gezien vanaf metrohalte Bullewijk (1995)


▲ Hoptille, met op de achtergrond de rechte H-buurt


▲ Heesterveld, ten zuiden van Bullewijkpad (1984)

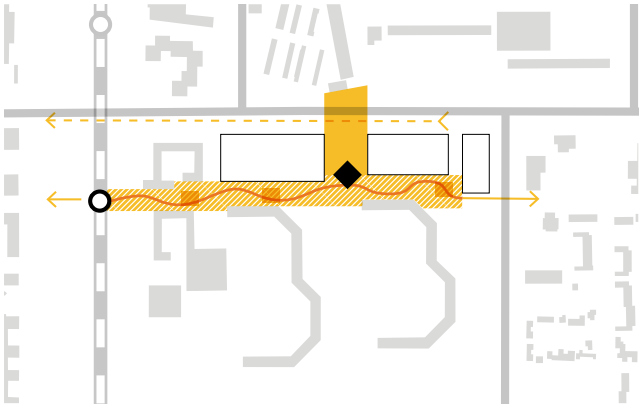
2.4.2 Ruimtelijke principes

Negen ruimtelijke principes, zowel van programmatische- als ruimtelijke aard, vormen de basis van het ontwerp. Deze worden hieronder toegelicht:

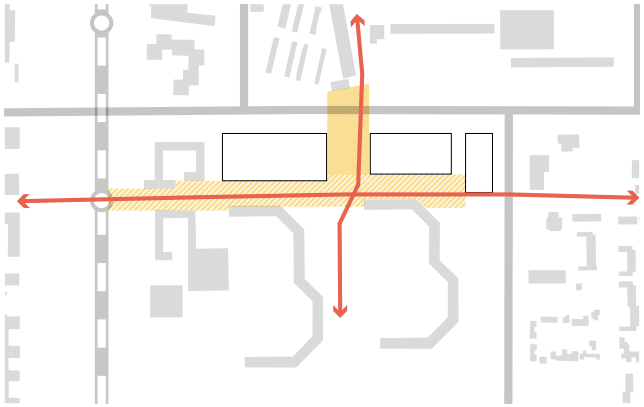
1. Activeren boulevard en plein
Met het ontwerp wordt een nieuw centrum van de buurt gecreëerd, met veel reuring en levendigheid. In het ontwerp wordt het voetgangersgebied zoveel mogelijk geactiveerd. Kern van het ontwerp is een boulevard in oost-westrichting. Deze boulevard werkt als verbindingselement tussen de buurt, de metrohalte en Amstel lll. Het plein werkt ook als verbindingselement tussen H-noord en H-zuid. De boulevard en het plein zijn voetgangersvriendelijk, hebben ontmoetingsplekken, terrassen, een paviljoen met voorzieningen en activeren de route naar het metrostation.

2. Versterken fietsnetwerk
Het bestaande, goed functionerende fietsnetwerk in het gebied wordt verder versterkt door het verminderen van het aantal kruisingsplekken tussen fietsers en auto's. De oost-west fietsroute versterkt het belang van de boulevard.

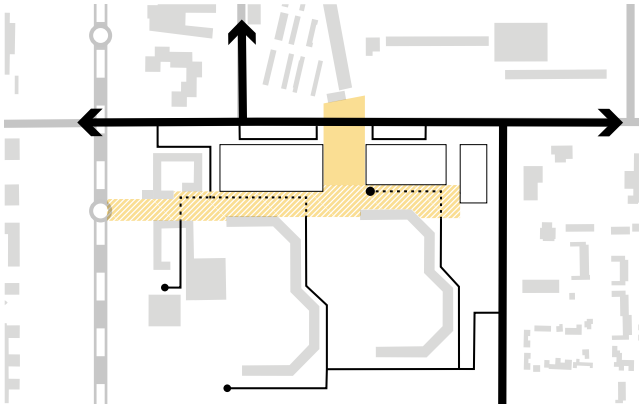
3. Auto's minder dominant in straatbeeld
In de oorspronkelijk autovrije buurt is de auto in de loop der jaren steeds dominanter geworden in het straatbeeld. In het nieuwe ontwerp worden meerdere autovrije zones gecreëerd. Zo wordt het plein wordt autovrij. Woningen en voorzieningen zijn bereikbaar per auto, maar auto's zijn "te gast" en minder dominant aanwezig.



▲ Activeren boulevard en plein



▲ Versterken fietsnetwerk



▲ Auto te gast

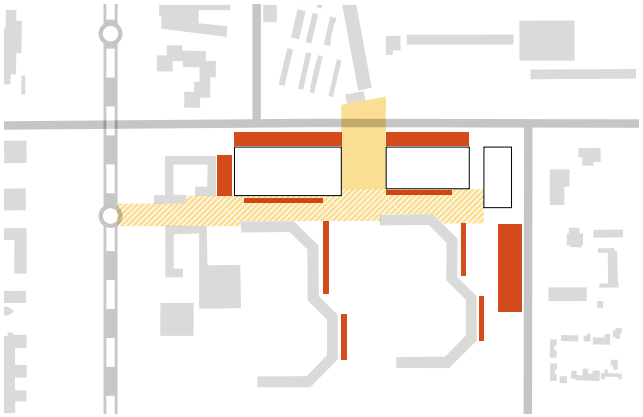
4. Terugbrengen autoparkeerplekken in openbare ruimte
Alle huidige openbare autoparkeerplaatsen die verdwijnen door de nieuwbouw komen terug in het gebied. De autoparkeerplaatsen worden zoveel mogelijk aan de Karspeldreef en Huntumdreef geconcentreerd. Dit zorgt voor een betere verdeling van parkeerplaatsen over de buurt.
De hoogwaardige groene velden worden zoveel mogelijk vrijgehouden van parkeerplaatsen.
Autoparkeerplaatsen voor bezoekers van de nieuwe woningen krijgen ook een plek in de openbare ruimte. De intentie is om bezoekers dichtbij de entree van de nieuwe woningen te laten parkeren.

5. Actieve plinten
Aan de boulevard en het plein worden actieve plinten gecreëerd met horeca, maatschappelijke en commerciële voorzieningen. Dit zorgt voor levendigheid op straat. In de plinten aan de Karspeldreef komen commerciële functies.

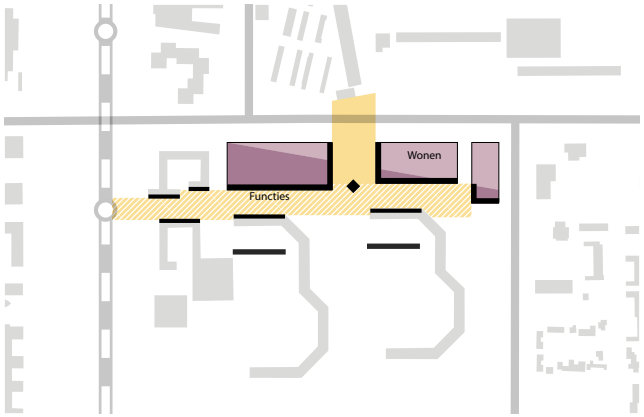
Op het plein komt een paviljoen met een maatschapelijke functie (bijvoorbeeld een buurthuis), eventueel gecombineerd met een kleine horecagelegenheid. De locatie, vorm en het aantal bouwlagen van het paviljoen is in de volgende fase nader te bepalen.

6. Veiligheid
Het is belangrijk om de veiligheid van de buurt te verbeteren. Het ontwerp van de openbare ruimte zorgt voor lange zichtlijnen en meer overzicht. De positie van de woningen in de nieuwe bouwblokken en de actieve plinten zullen zorgen voor ogen op straat, het veiligheidsgevoel zal hierdoor verbeteren.

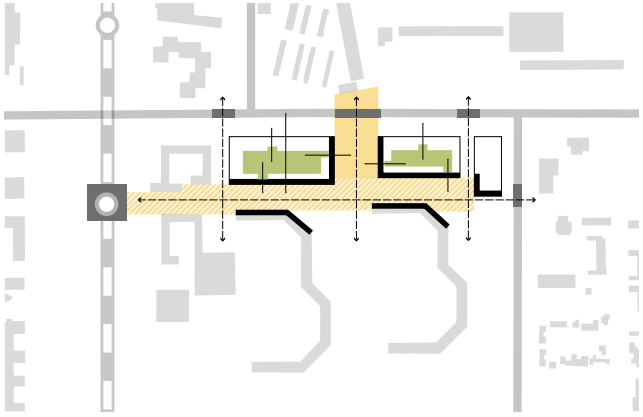
De levendige boulevard en publieksgerichte functies zorgen voor een veilige fietsroute door de wijk (van en naar de metro), zeker in de avonduren. Een duidelijke scheiding tussen openbaar en privé zal bijdragen aan een sociaal veiligere omgeving.



▲ Autoparkeren in openbare ruimte



▲ Programmering plint



▲ Veiligheid

7. Diversiteit in programma
Het nieuwe woonprogramma bestaat uit diverse woontypologieën. Daarmee wordt tegemoet gekomen aan de behoeftes van de bewoners en wordt voor de bestaande bewoners in het gebied de mogelijkheid geboden om door te stromen. Daarnaast is het woningaanbod ook aantrekkelijk voor nieuwe bewoners. De diversiteit aan woontypologieën (zoals appartementen, grondgebonden woningen en maisonnettes) en de uitstraling daarvan, zorgen ook voor een interessant straatbeeld.

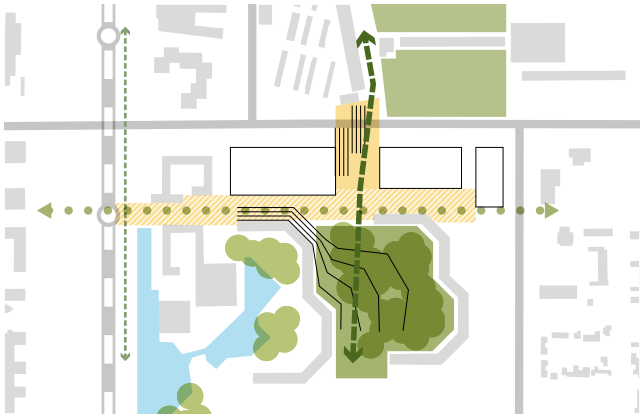
Daarnaast wordt aan één of twee wooncoöperaties de mogelijkheid geboden om in groepsverband een aantal woningen te realiseren.

8. Versterken landschap
De H-buurt staat bekend om de grote groenvelden en de topografie. In het ontwerp van de openbare ruimte wordt de kwaliteit van het bestaande landschap benadrukt en verbeterd.

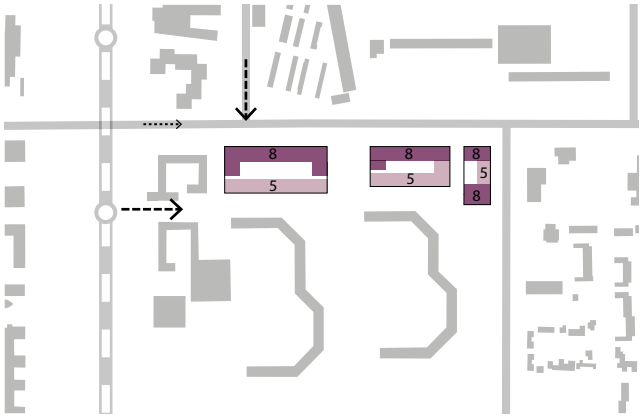
9. Verschil in bouwhoogtes
Om de menselijke maat en gezelligheid van de boulevard te waarborgen, zal de aangrenzende bebouwing bestaan uit maximaal vijf bouwlagen. De bebouwing zorgt voor een sterke gevel aan de boulevard, maar er blijft voldoende ruimte tussen de nieuwe en de bestaande bebouwing.
De bebouwing aan de dreefzijde heeft een meer stedelijke sfeer. De bebouwing is daar acht lagen hoog. Bebouwing aan deze zijde vormt een geluidsbarrière voor geluid afkomstig van de Karspeldreef.



▲ Diversiteit programma



▲ Versteken landschap



▲ Verschil in bouwhoogtes

2.4.3 Bouwblokken

De nieuwe bebouwing bestaat uit drie bouwvelden: twee grote bouwvelden met een footprint van ca. 6.600 m2 en 4.800 m2 en één kleiner bouwveld met een footprint van ca. 1.500 m2. In totaal is er ruimte voor circa 500 woningen tussen de 45 m2 en 120 m2.

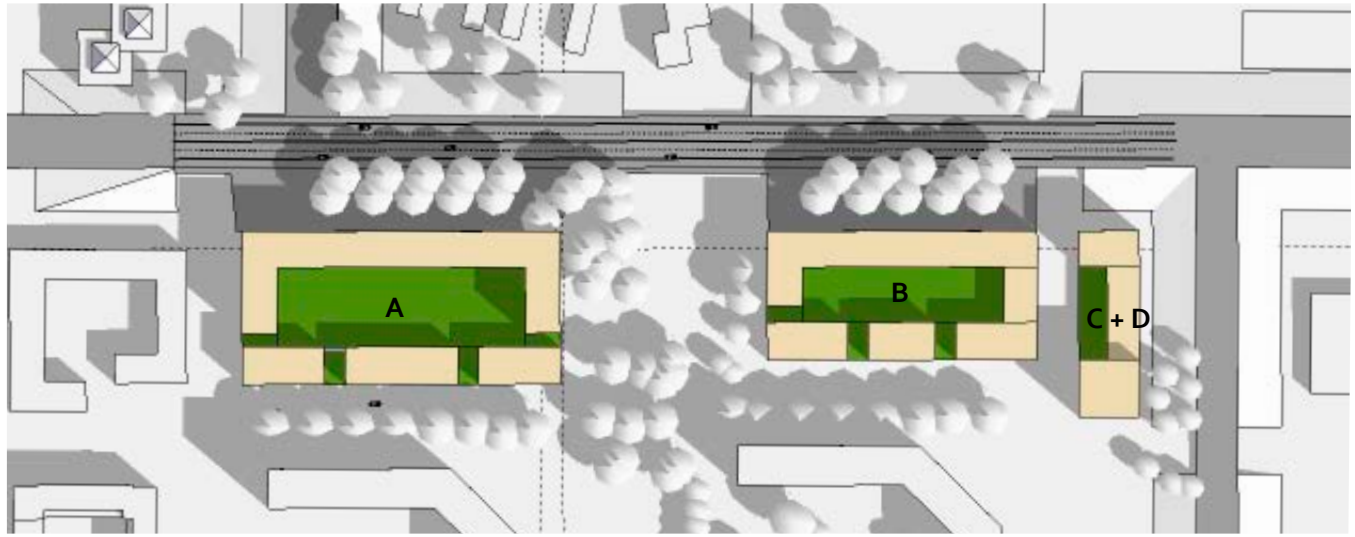
De lange gevels bevinden zich aan de Karspeldreef en aan de boulevard. Ieder bouwveld bestaat uit meerdere volumes, ieder met een eigen hoofdentree. De volumes variëren in hoogte en bestaan uit vijf bouwlagen aan de zijde van de boulevard tot acht bouwlagen aan de dreefzijde. De bouwblokken zijn niet volledig gesloten, maar gevarieerd en hier en daar open.

De twee grote bouwblokken bestaan uit een begane grondlaag van vijf meter hoog, met niet-woonfuncties en parkeervoorzieningen. De bouwlagen daar bovenop zijn bestemd voor woningen. De actieve plinten aan de boulevard hebben ongeveer dezelfde hoogte als de bestaande parkeergarages. De plinten aan de boulevard zijn bestemd voor horeca en maatschappelijke voorzieningen. De plint van blok A aan de Karspeldreef is bestemd voor commerciële functies.

Het kleine bouwblok aan de oostzijde van het plangebied bestaat uit drie volumes. Het volume aan de zijde van de boulevard bestaat uit acht bouwlagen, inclusief voorzieningen in een ca. vijf meter hoge plint. Het middelste volume bestaat uit vier of vijf bouwlagen met grondgebonden woningen, maisonnettes en/of bebo's (beneden-boven-woningen). Aan de dreefzijde komt nog een volume met acht bouwlagen (blok D). De grondgebonden woningen, maisonnettes en bebo's hebben ieder een eigen entree aan de straat. Dat zorgt voor extra bewegingen en sociale controle op de straat en aan het plein.



▲ Bouwblokken 3D



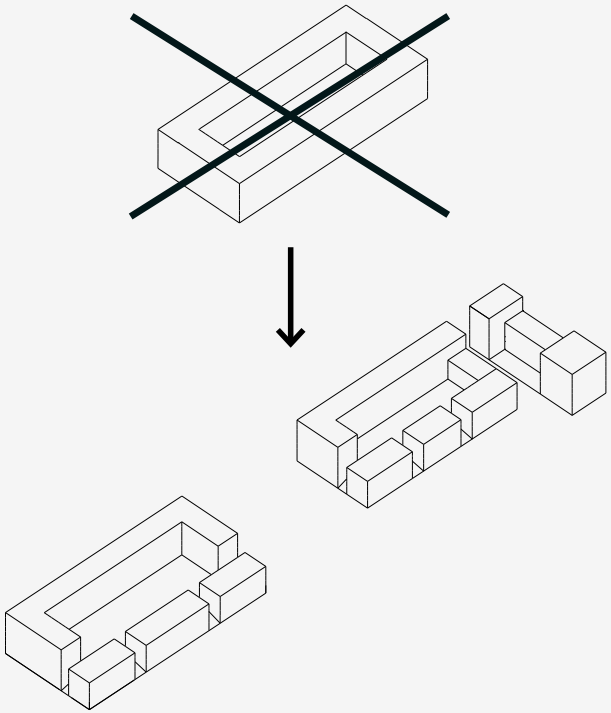
▲ Bouwblokken bovenaanzicht

2.4.5 Principes bouwblokken

De drie nieuwe bouwblokken zijn ontworpen op basis van vijf principes. Deze principes worden in de volgende afbeeldingen nader uitgelegd.

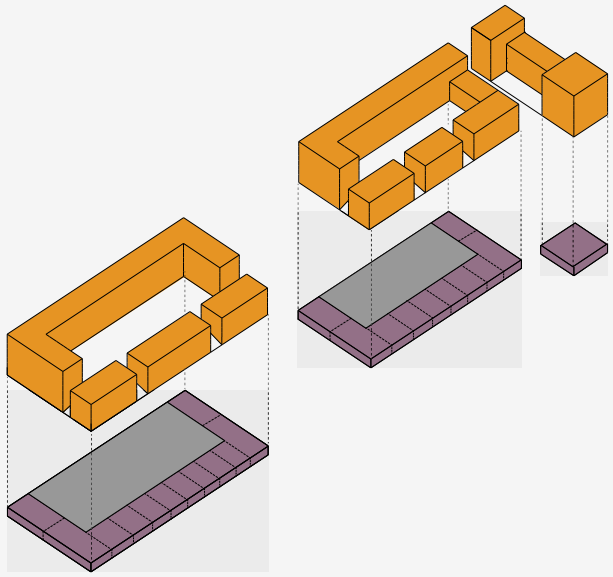
1

De bouwblokken bestaan uit een verzameling van verschillende volumes. De bouwblokken vormen geen gesloten blokken, maar hebben voldoende variatie en openheid. De verschillende volumes binnen het bouwblok behoren tot dezelfde architectonische familie.



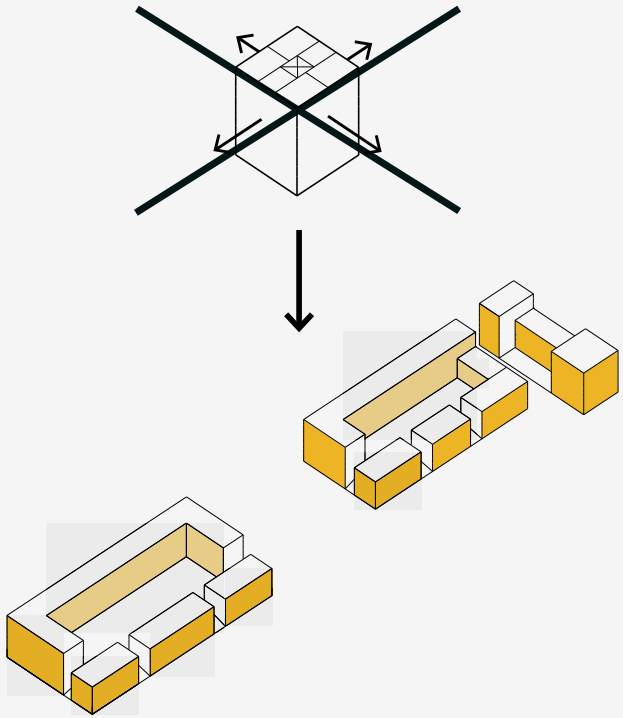
2

De bouwblokken hebben een ca. vijf meter hoge plint met niet-woonfuncties. De parkeergarages liggen achter de ruimtes van de niet-woonfuncties. Bovenop de begane grond komen losse bouwvolumes met woningen.



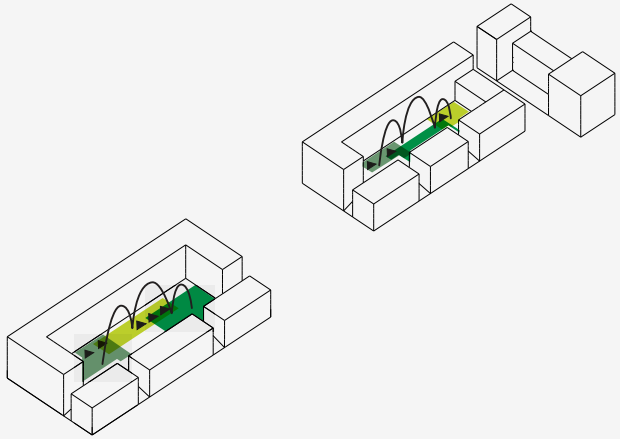
3

De volumes hebben duidelijke voor- en achterkanten (geen alzijdige volumes).



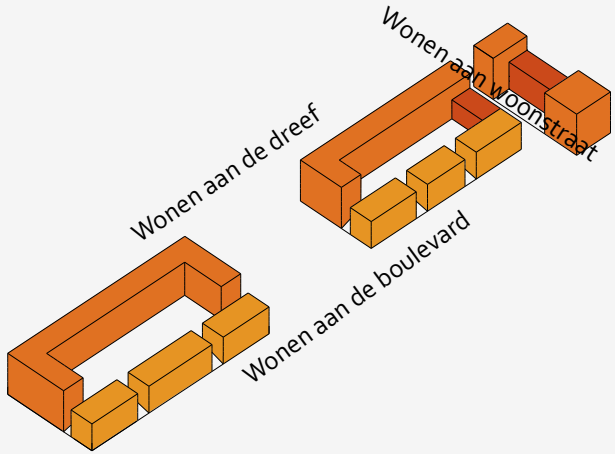
4

Het binnenhof is een actieve groene ruimte met entrees naar de woningen op de eerste verdieping. Het binnenhof heeft een gevarieerde invulling: privétuinen voor een aantal van de woningen op de eerste verdiepingen en een gezamenlijke tuin met speelplekken, zitplekken, etc., die de bewoners van het blok kunnen gebruiken.



5

Een duidelijke afbakening benadrukt de verschillende woonmilieus: wonen aan de dreef, wonen aan de boulevard en wonen aan een woonstraat.

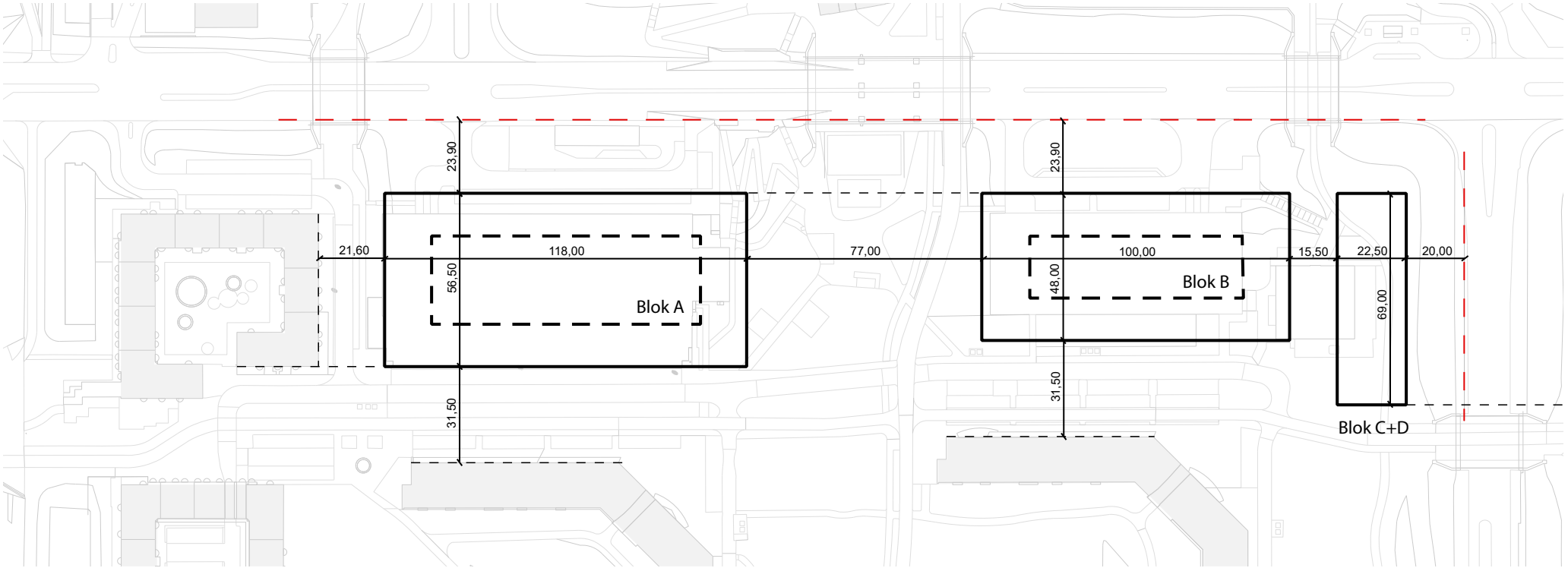


2.4.6 Bouwregels en beeldkwaliteit

In deze paragraaf komen de algemene bouwregels aan bod. De bouwregels per bouwveld worden, samen met het matenplan, verder gespecificeerd in de bouwenvelop.
De bouwenvelop vormt het ruimtelijk kader voor de ontwikkelaar. De regels worden zodanig geformuleerd, dat er voldoende ruimte is om op verschillende manieren het beoogde programma te kunnen realiseren.

Algemene bouwregels
De algemene bouwregels hebben betrekking op het gehele plan:

<u>Gevel & plint</u>
- De gevels die aan de openbare ruimte grenzen hebben vaste rooilijnen.
- De plint (begane grond) heeft een duidelijk andere uitstraling dan de bovenliggende lagen. Voorbeelden van die verschillen zijn een terugliggende rooilijn, terugliggende kozijnen (een diepe negge), afwijkende materialisering (meer glas) of detaillering.
- De gevels die niet grenzen aan de openbare ruimte hebben rooilijnen met meer flexibiliteit.
- Er zijn meerdere traforuimtes in het gebied nodig. Die dienen te worden geïntegreerd in de bebouwing, bij voorkeur in de parkeervoorziening.
- Erfafscheidingen worden integraal mee ontworpen met het gebouw.
- De collectieve entreeruimten van de woningen zijn comfortabel en transparant, met zicht op de openbare ruimte. De entreeruimten hebben een verblijfskwaliteit, die uitnodigt om de buren te ontmoeten. Vanuit de entreeruimten is direct



▲ Bouwregels maatvoering

toegang tot de trappen en liften.
- Voor de gevels met een vaste rooilijn (zie kaart), geldt, dat de private buitenruimtes binnen de rooilijn opgelost moeten worden.
- Voor de gevels met een flexibele rooilijn zijn op de verdieping gevelaccenten mogelijk. Onder gevelaccenten wordt verstaan: terrassen, balkons, etc.
- Er is een duidelijke scheiding tussen de private buitenruimten van de woningen en de collectieve tuin.
- De architectuur van de gevel moet ervoor zorgen dat er geen windhinder op maaiveld ontstaat (zie paragraaf 2.5.8).
- Gebouwde parkeervoorzieningen voor auto en fiets, en bergingsruimten, zijn ingepakt in het bouwvolume en grenzen zo min mogelijk aan de buitengevel.

Dak
- Daken zijn plat en geschikt voor zonnepanelen en groen-blauwe daken.
- In de constructie van de daken (specifiek het parkeerdek) wordt rekening gehouden met de waterbergingsopgave.
- Op het dak ligt een combinatie met andere duurzaamheidsopgaven voor de hand, zoals natuurinclusief bouwen, koeling van het gebouw, benutting van hemelwater (hergebruik) voor bevloeiing groenvoorzieningen of toiletspoeling.
- Op het dak van de parkeergarage komt een binnentuin met een substraatlaag die een goede beworteling van de planten mogelijk maakt.

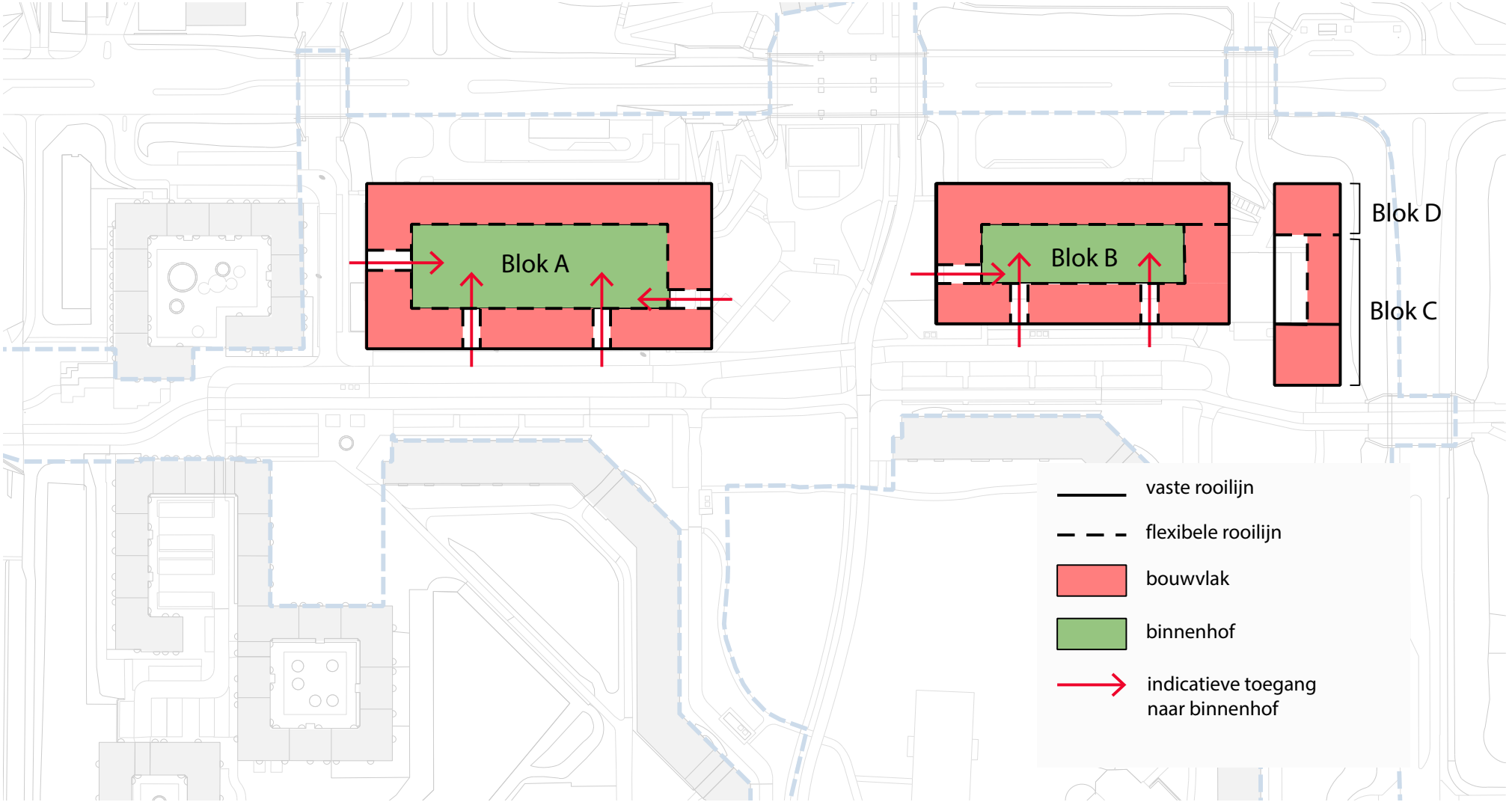
Parkeren & bergingen
- Bewoners parkeren inpandig op eigen terrein in een collectieve parkeergarage. De parkeergarage wordt op maaiveld in één bouwlaag opgelost, met voorzieningen rondom.
- De parkeergarage van blok A kan vanaf de Karspeldreef of vanaf het lager gelegen maaiveld worden ontsloten. De parkeergarage van blok B dient ontsloten te worden vanaf de Karspeldreef.
- Minimaal 10-30% van de parkeerplekken op eigen terrein dient te zijn voorzien van een elektrische, slimme laadpaal. De laadplekken worden benoemd als wisselplek. Daarbij dient 50-70% van de parkeerplekken op eigen terrein te worden voorbereid op laden door middel van kabelgoten en een technische ruimte die groot genoeg is voor alle aansluitingen. De netimpact dient te worden geminimaliseerd door het realiseren van een gelijkmatige energievraag en/ of goede afstemming op lokale duurzame opwek in de omgeving.
- Elk gebouw krijgt een eigen (inpandige) gezamenlijke fietsenstalling op de begane grond, conform de Nota Parkeernormen Fiets & Scooter.
- Minimaal 5% van het totaal aantal (inpandige) fietsparkeerplekken is geschikt voor fietsen met afwijkende maten, zoals bak- en kratfietsen.
- Om ervoor te zorgen dat de fietsenstalling goed wordt gebruikt, zijn de entrees naar inpandige fietsenstallingen goed vindbaar en bergingen goed bereikbaar. Fietsenstallingen en bergingen worden bij voorkeur gerealiseerd op niveau van het Bullewijkpad, en niet op dreefniveau. Belangrijk is ook de inpandige routing van het gebouw, bijvoorbeeld dat de routing van de fietsenstalling naar de woning langs de brievenbus en stijgpunt loopt.

Kruipruimtes
- Het bouwplan dient te voldoen aan de ontwateringsnorm. Dat kan betekenen dat het vloerpeil van de nieuwbouw hoger ligt dan de openbare ruimte en een hoogteverschil opgelost dient te worden op de kavel.

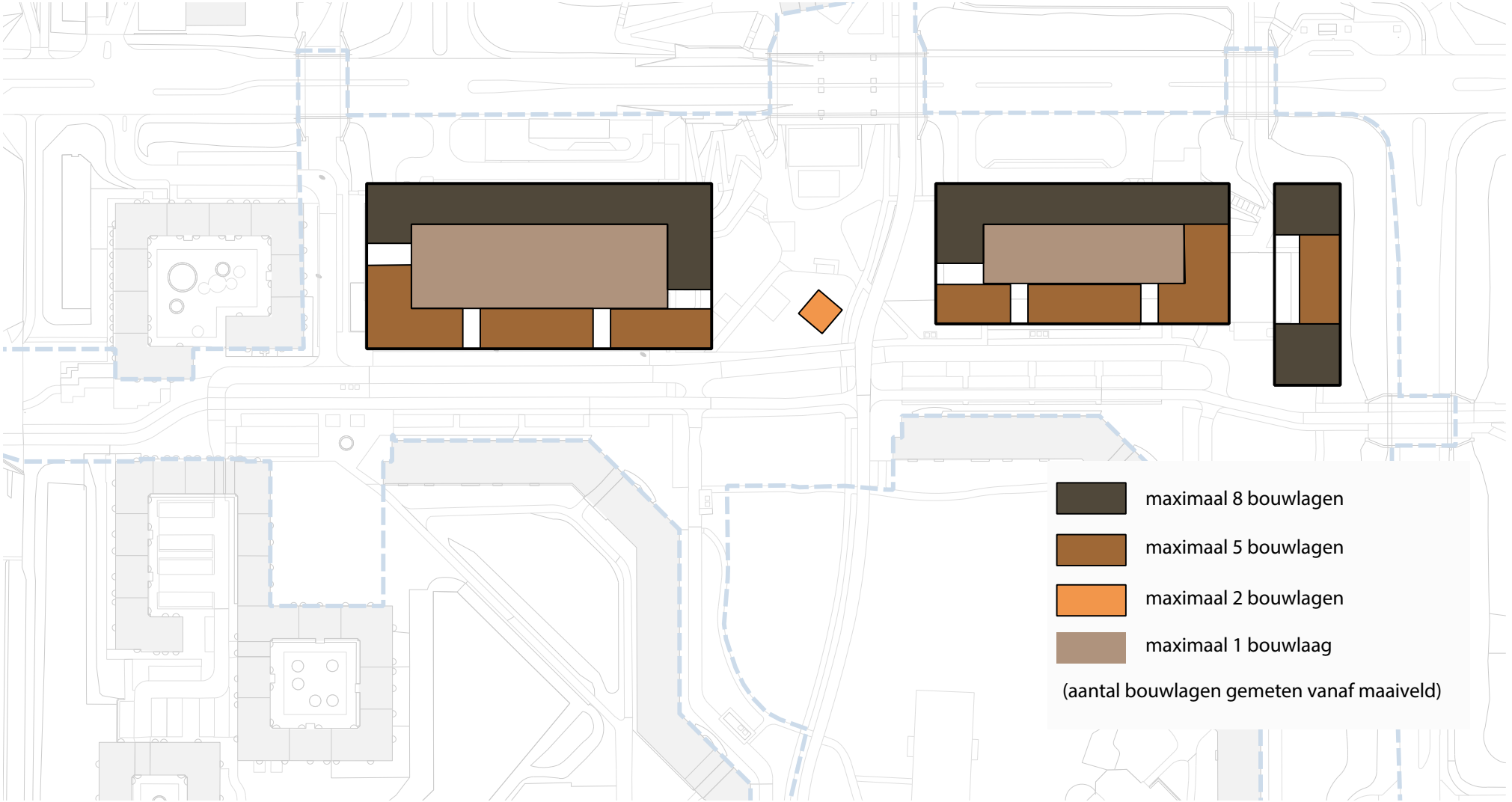
Bouwvolume
- Het maximale bouwvolume is 49.600 m2 bruto vloeroppervlakte (inclusief bergingen, exclusief fiets- en autoparkeren), waarvan maximaal 45.000 m2 bvo woningen, 1.550 m2 bvo commerciële ruimte, 1.700 m2 bvo kleinschalige bedrijven en 1.350 m2 bvo maatschappelijke voorzieningen. Voor fiets- en autoparkeren wordt circa 7.000 m2 bvo gerealiseerd.

Beeldkwaliteit
De Welstandsnota "Schoonheid van Amsterdam 2016" is van toepassing. In deze Welstandsnota zijn de welstandscriteria voor ruimtelijke systemen omschreven. De beoogde beeldkwaliteit van H-buurt Midden sluit aan op het systeem "Woonerven en meanders". Om het kwaliteitsniveau te bewaken wordt het ontwerpproces (Voorlopig Ontwerp en Definitief Ontwerp) getoetst door leden van het gemeentelijke projectteam H-buurt Midden. Bij het Voorlopig Ontwerp (VO) is een vooroverleg bij de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit verplicht.

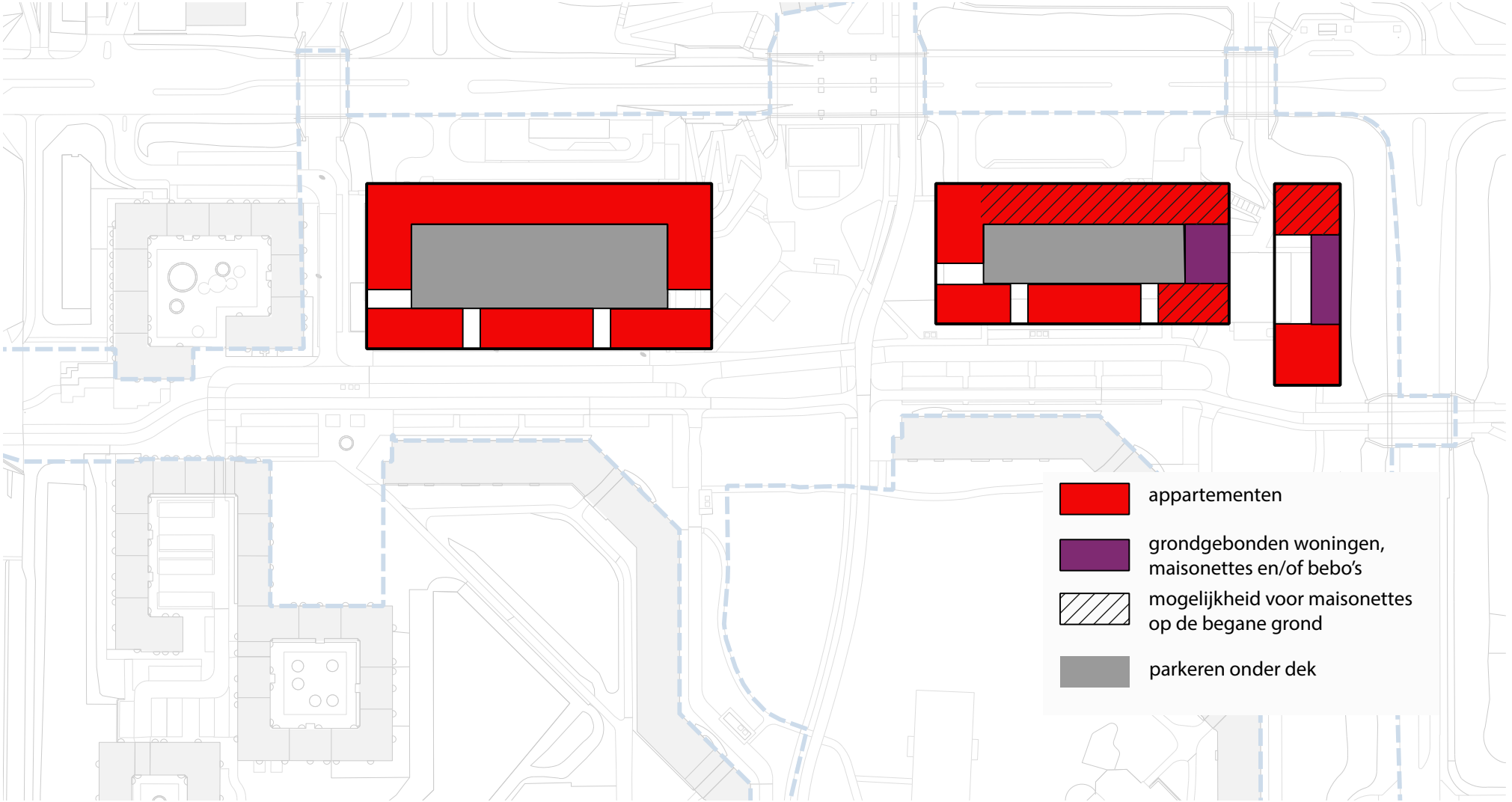
Kavels en rooilijnen:



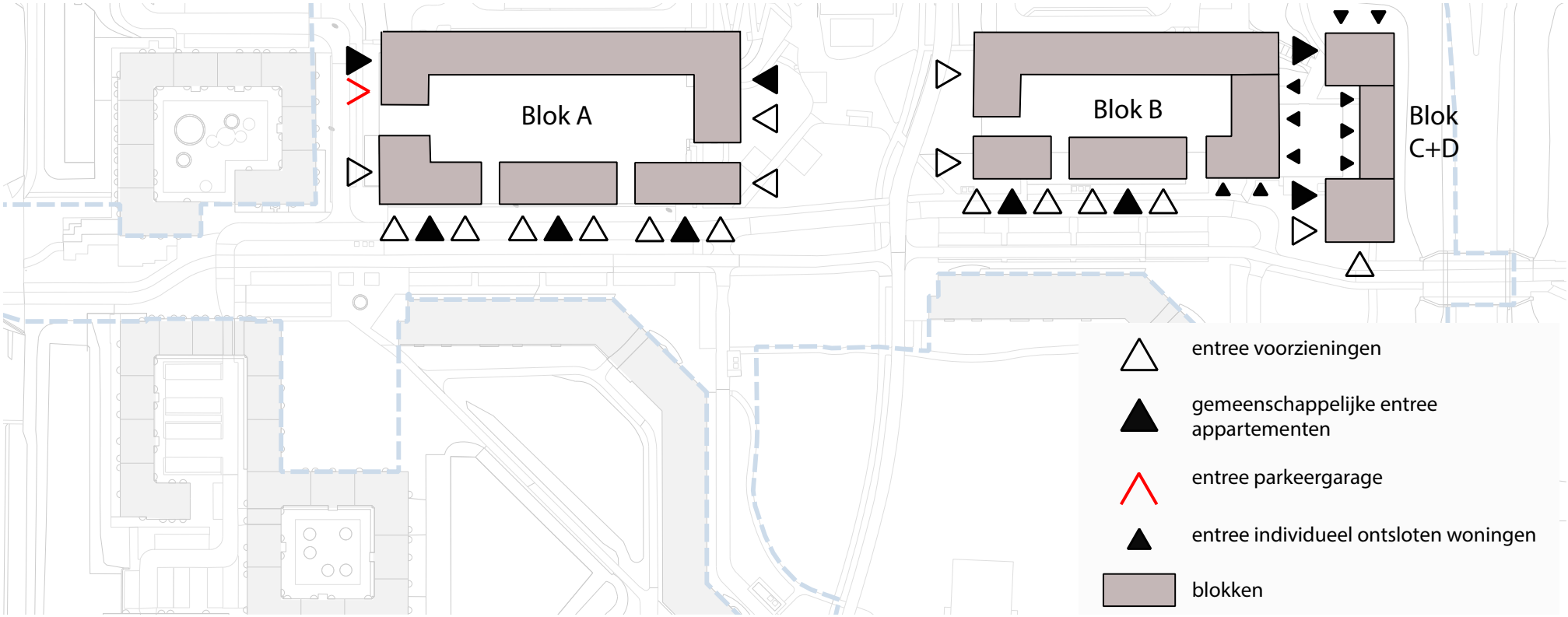
Maximale bouwhoogtes:



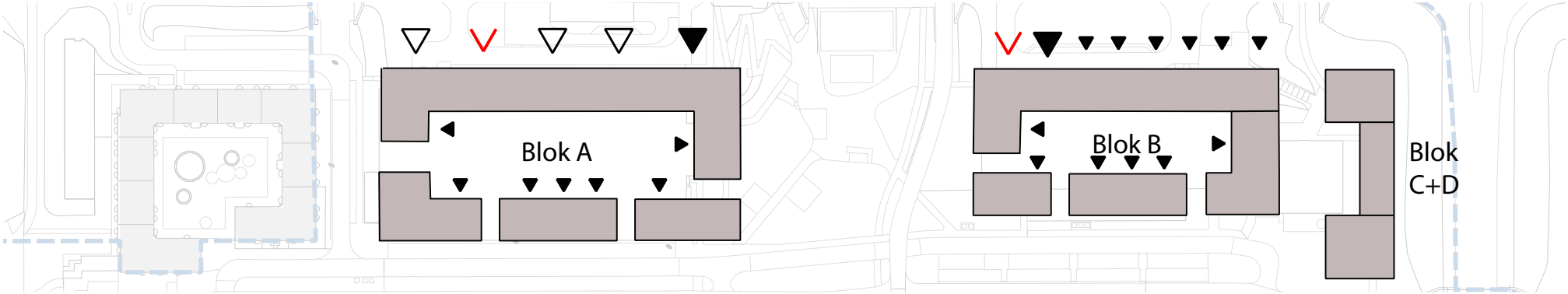
Woningtypologiën (indicatief):



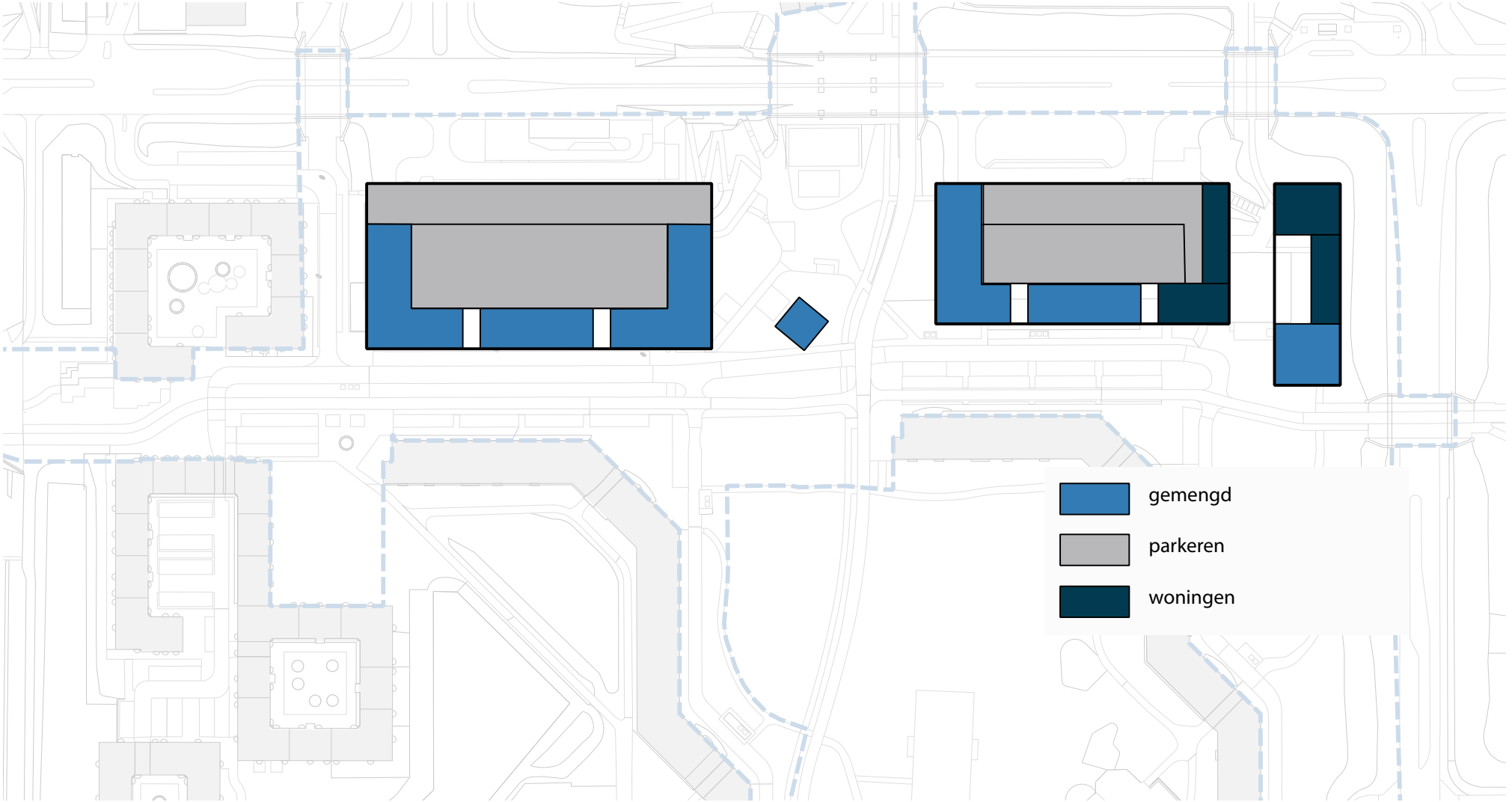
Entrees en ontsluiting begane grond (zoekgebied):



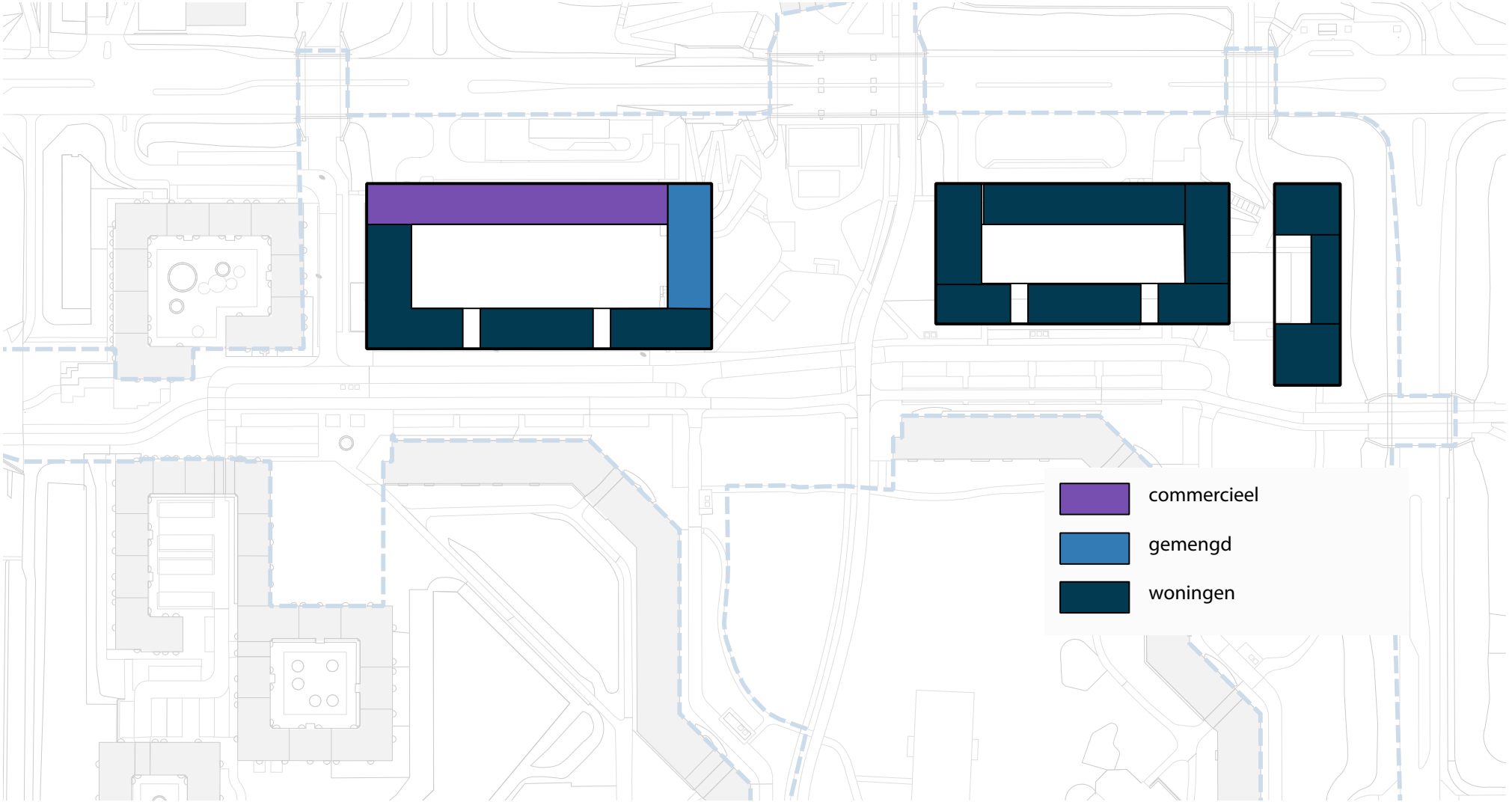
Entrees en ontsluiting eerste verdieping (zoekgebied):



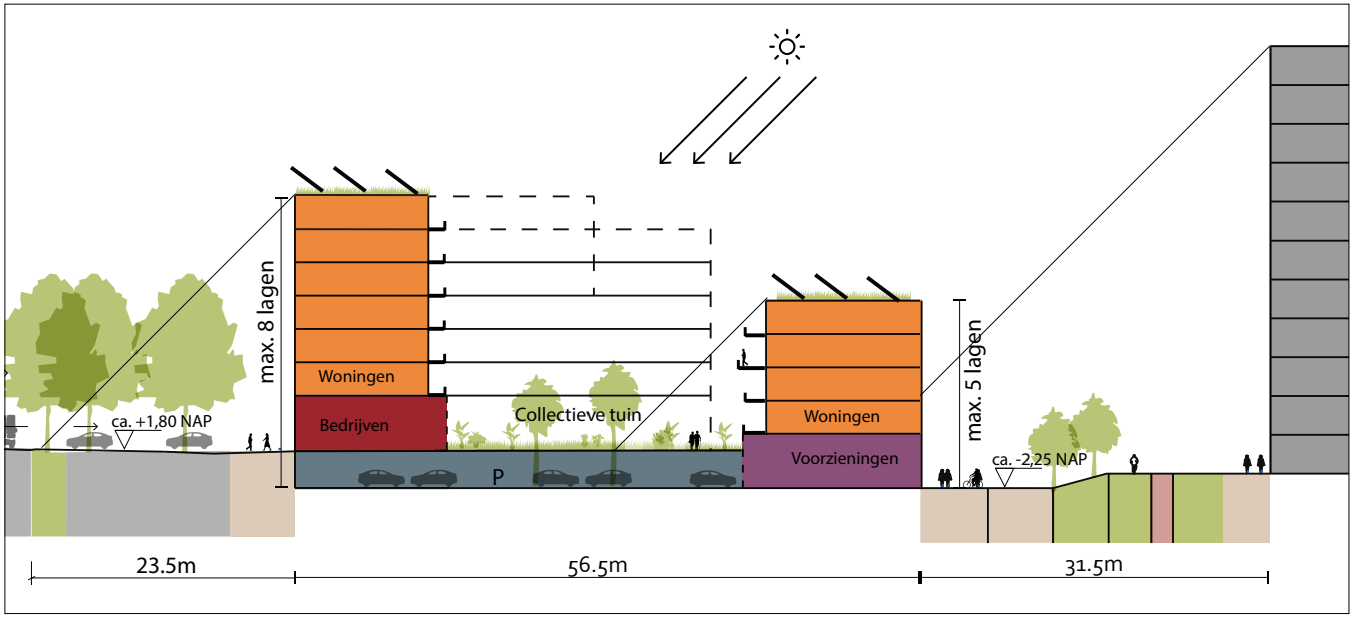
Functies begane grond (indicatief):



Functies eerste verdieping (indicatief):

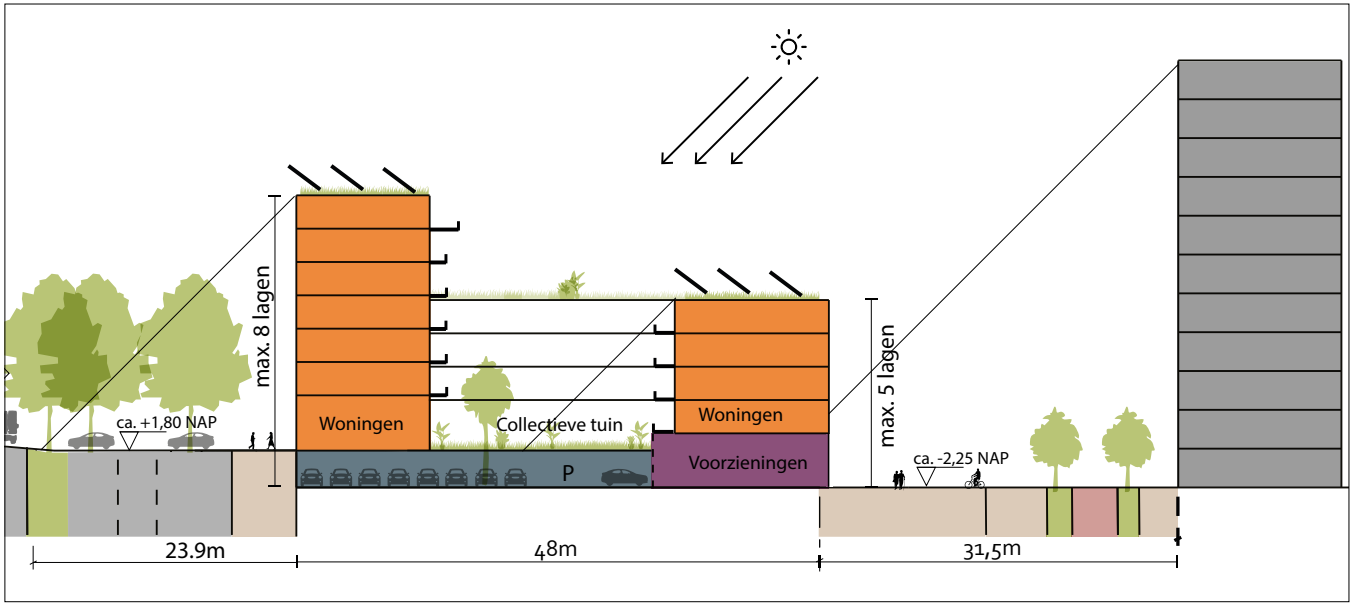


Blok A
De hoogte van Blok A wordt maximaal vijf bouwlagen aan de boulevard en maximaal acht bouwlagen aan de dreef. In de plint aan de boulevard zijn horeca en maatschappelijke voorzieningen opgenomen. In de plint aan de Karspeldreef komen commerciële voorzieningen. Op de begane grond, achter de voorzieningen, wordt een parkeergarage ontwikkeld.
Binnen het blok, op het dak van de parkeergarage, komt een collectieve tuin met een groen karakter. Terrassen of balkons die uitsteken t.o.v. de gevel zijn aan de zijde van de binnentuin toegestaan. Private buitenruimtes aan de gevels die aan de openbare ruimte grenzen, moeten inpandig opgelost worden.



Doorsnede blok A

Blok B
Blok B wordt maximaal vijf bouwlagen aan de boulevard en maximaal acht bouwlagen aan de dreef. In de plint aan de boulevard komen horeca, maatschappelijke voorzieningen en woningen. In de oostelijke plint komen grondgebonden woningen en/of maisonettes. In de plint aan de dreef komen woningen met een eigen entree aan de straat. Op de begane grond, achter de voorzieningen wordt een parkeergarage ontwikkeld.
Binnen het blok, op het dak van de parkeergarage, komt een gezamenlijke tuin met een groen karakter. Terrassen of balkons die uitsteken t.o.v. de gevel, zijn aan de zijde van de binnentuin toegestaan. Private buitenruimtes aan de gevels die aan de openbare ruimte grenzen, moeten inpandig opgelost worden.



Doorsnede blok B

Blok C en D
Blok C is verdeeld in twee subblokken. Het subblok aan de boulevard wordt maximaal acht bouwlagen hoog, bestaande uit een plint met horeca of maatschappelijke voorzieningen en appartementen op de bovenliggende bouwlagen.
Het subblok aan de noordkant (aangrenzend met blok D) ligt terug en wordt maximaal vijf bouwlagen hoog. In dit blok komen grondgebonden woningen, bebo's en / of maisonettes. De woningen op de begane grond hebben een eigen entree vanaf de straat. Hier is ruimte voor groen in de vorm van een gezamenlijke tuin of privé voortuintjes.
Private buitenruimtes aan de gevels die een vaste rooilijn hebben, moeten inpandig opgelost worden. De private buitenruimtes aan de gevels die een flexibele rooilijn hebben, kunnen uitsteken.

Blok D ligt op de hoek Karspeldreef - Huntumdreef. Dit blok wordt maximaal acht bouwlagen hoog. Het blok wordt volledig voor één of twee wooncoöperaties gereserveerd. De realisatie van een gemeenschappelijke tuin voor de wooncoöperatie is mogelijk. In de bouwenvelop worden de bouwregels verder gespecificeerd.

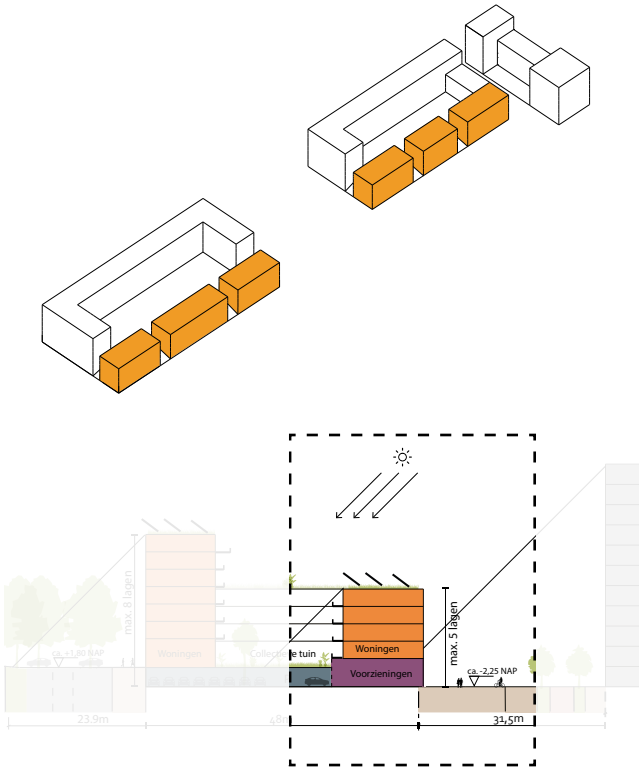


Doorsnede blok C

2.4.7 Woonmilieus

In het plan zijn verschillende woonmilieus te onderscheiden: wonen aan een boulevard, wonen aan een dreef en wonen aan een woonstraat.

Wonen aan een boulevard
De bebouwing heeft een menselijke, vriendelijke schaal met een bouwhoogte van vijf bouwlagen. De bebouwing bestaat uit gefragmenteerde, kleine blokken van dezelfde familie. De actieve plinten zijn bestemd voor maatschappelijke voorzieningen en horeca. Deze functies zorgen voor levendigheid en een veilige sfeer op straat.



▲ Wonen aan een boulevard: locatieaanduiding & doorsnede

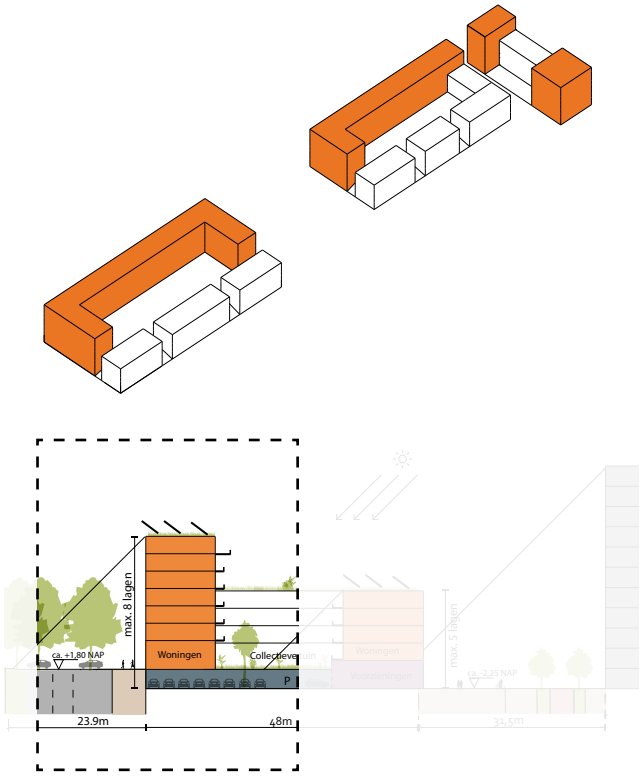




▲ Sfeerbeelden wonen aan een boulevard

Wonen aan een dreef

Het woonmilieu aan de dreef wordt gekenmerkt door stedelijke bebouwing met een bouwhoogte van acht bouwlagen. Deze bebouwing is tevens bedoeld als geluidsbarrière tegen het geluid afkomstig van de Karspeldreef. De lange gevels hebben een horizontaal karakter, kenmerkend voor de Bijlmer. De plinten aan de dreef zijn actief met commerciële functies. Gevels aan de dreef hebben een goede geluidsisolatie. Alle woningen aan de dreef (van blok A en B) hebben ook één of meer kamers aan het binnenhof.



▲ Wonen aan een dreef: locatieaanduiding & doorsnede







Maximaal 8 bouwlagen (vanaf de dreef). Geluidsbarrière, horizontaliteit

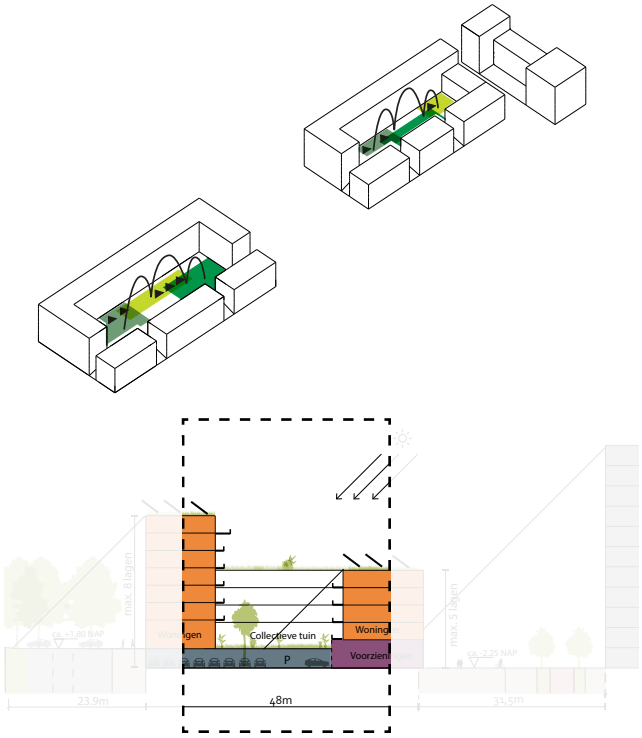


Actieve plint

▲ Sfeerbeelden wonen aan een dreef

Binnenhof

De twee grote bouwblokken hebben een eigen binnenhof. Het binnenhof is een actieve, collectieve ruimte, is groen ingericht en nodigt uit tot ontmoeting. Deze intieme ruimte is voor de bewoners van het blok te gebruiken. Het binnenhof, dat op het parkeerdek ligt, krijgt een groene verblijfskwaliteit door bijv. een goede bodemlaag, (inheemse) beplanting, groene/houten gevels, etc. De binnenhoven hebben een rustig klimaat, wat er tevens voor zorgt dat de woningen aan de geluidsbelaste zijde (zoals aan de dreef) beschikken over een stille zijde. De woningen op de eerste verdieping hebben een directe verbinding met het binnenhof en hebben eventueel een kleine privétuin.

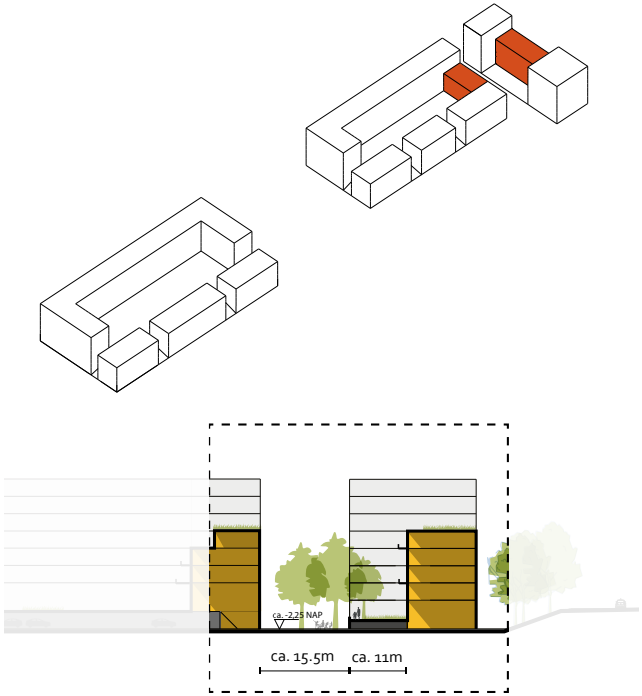


▲ Wonen aan een binnenhof: locatieaanduiding & doorsnede



▲ Sfeerbeelden wonen aan een binnenhof

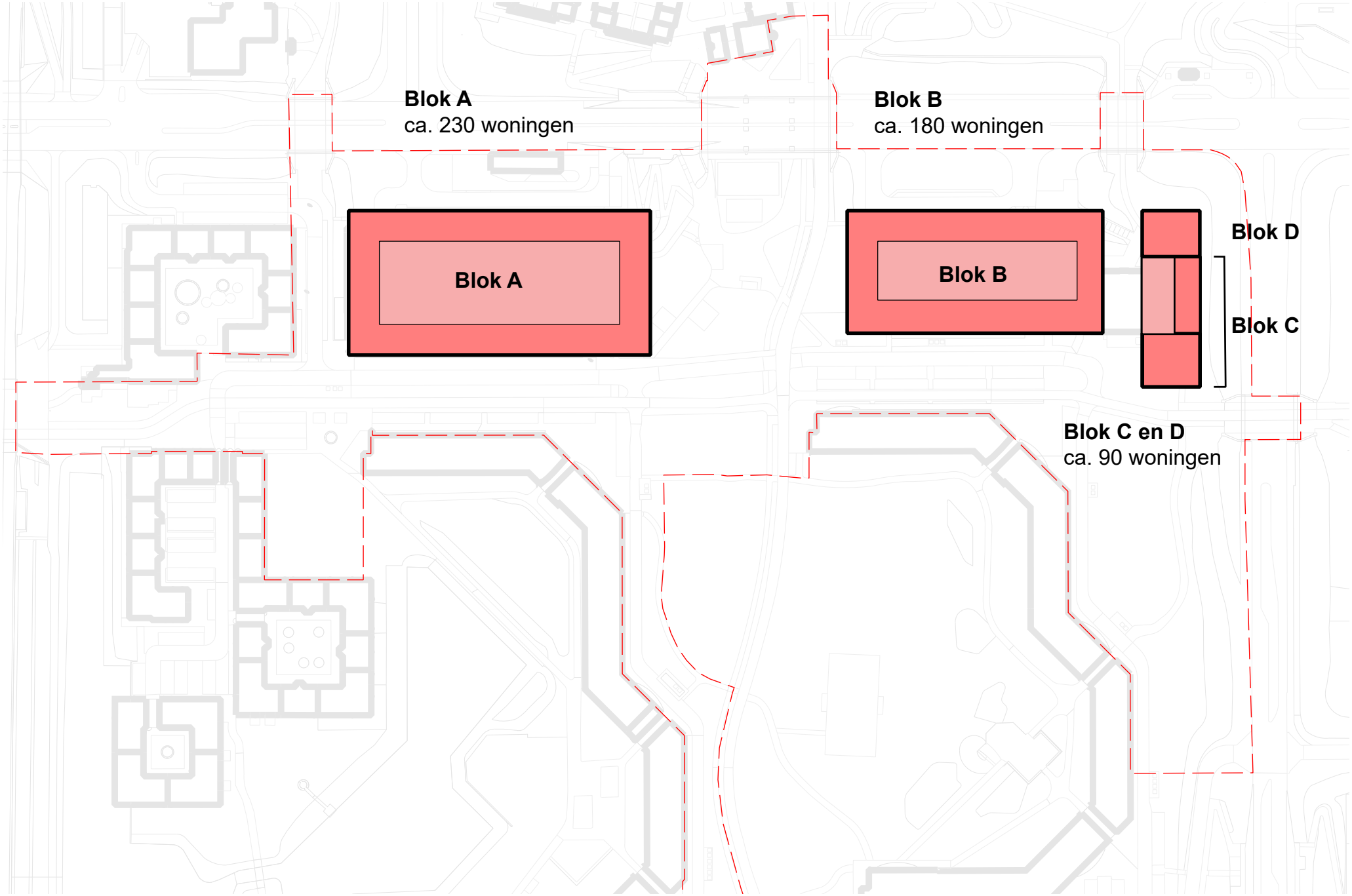
Wonen aan een woonstraat
Het woonmilieu aan de woonstraat betreft wonen aan een gezellige, kleinschalige straat. De grondgebonden woningen, bebo's en / of maisonettes hebben eigen entrees aan de straat. In dit gebied bestaat een gevoel van gemeenschappelijkheid en er is ruimte voor eigen groeninitiatieven. De woonstraat heeft een duidelijk groen karakter, waarbij de woningen een sterke relatie hebben met de straat.
Er zijn hier twee soorten plintzones: een smalle strook waar bewoners bijvoorbeeld een bankje of bloembak kunnen zetten, de zgn. Delftse stoep (of vergelijkbaar) aan de kant van blok B en een kleine collectieve of privé voortuin aan de kant van blok C en D.



▲ Wonen aan een woonstraat: locatieaanduiding & doorsnede



▲ Sfeerbeelden wonen aan een woonstraat



▲ Woningverdeling blokken

2.4.8 Programma

Het maximale bouwvolume is 49.600 m2 bruto vloeroppervlakte (inclusief bergingen, exclusief fiets- en autoparkeren), waarvan maximaal 45.000 m2 bvo woningen, 1.550 m2 bvo commerciële ruimte, 1.700 m2 bvo kleinschalige bedrijven en 1.350 m2 bvo maatschappelijke voorzieningen. Voor fiets- en autoparkeren wordt circa 7.000 m2 bvo gerealiseerd.

Wonen

Woningdifferentiatie
In Bijlmer Centrum ligt het percentage sociale huur met 78% een stuk hoger dan het stedelijk gemiddelde (42%). Ook het aandeel particuliere sociale huur ligt een kwart hoger dan in de rest van de stad (13%). Daarnaast ligt het aandeel middeldure huur in Bijlmer Centrum onder het stedelijke gemiddelde en onder de collegeambitie van 10% middeldure huur per gebied. Opvallend hierbij is dat een relatief groot aandeel van de woningvoorraad in Bijlmer Centrum uit kleine woningen (<40 m2) bestaat en dat de daar wonende gezinnen, zowel in de sociale sector als in de vrije sector, krap behuisd zijn.
Tevens is er de ambitie om de buurt sociaal-economische te versterken (één van de doelstellingen van de ontwikkelbuurten) en dit te laten prevaleren boven het percentage sociale woningbouw.

In de Principenota werd nog uitgegaan van de standaard verdeling 40-40-20, maar daarbij werd opgemerkt dat als bij het uitwerken van de plannen bleek dat bewoners en de buurt een andere verdeling ondersteunden, dit ook mogelijk was. Voor het woonprogramma wordt de nadruk gelegd op grotere woningen en het middensegment. Er wordt afgeweken van de beleidsregel 40-40-20 en uitgegaan van ongeveer 500 woningen in de verhouding 24 % sociaal - 60% middeldure huur/ koop - 16 % duurdere koop.

Alle sociale huurwoningen en een deel van de middensegment huurwoningen zijn voorzien in blok A. Het overige middensegment (huur/ koop) en dure segment (koopwoningen) is voorzien in de blokken B en C. Blok D is voor een wooncoöperatie (zie hieronder).

Deel huurwoningen ontwikkeld door een wooncoöperatie
In het bouwplan wordt fors ingezet op middeldure huur. Daarnaast wordt ruimte geboden aan een collectieve woonvorm, door middel van een wooncoöperatie[1]. Dat is een (coöperatieve) vereniging die erfpachter wordt en de woningen verhuurt aan haar leden. Blok D is voor een coöperatie gereserveerd. Daarin kunnen ca. 30 woningen worden gemaakt. Een gedeelte van de sociale- en middeldure huurwoningen wordt dus gerealiseerd op basis van de doelstellingen van een coöperatie waardoor deze woningen voortdurend in die segmenten verhuurd worden. Als het zover is zal de inschrijving worden opengesteld voor reeds bestaande of nog op te richten wooncoöperaties. De ervaring tot dusverre leert dat er vanuit de wooncoöperaties in zijn algemeenheid voldoende belangstelling bestaat voor locaties van deze omvang en het te hanteren woonprogramma.

	m2 gbo gemiddeld	Kamers	Aandeel in programma	
Sociaal				24%
Alleenwonend	45	2	14%	
Ouderen	60	3	0%	
Gezin klein	75	3	7%	
Gezin groot	95	4	2%	
Rolstoelwoningen	98	div	1%	
Midden				60%
Alleenwonend, stel z.k	50	2	15%	
Empty nester, gezin klein	80	3/4	15%	
Koopstarter	60	3/4	30%	
Duur				16%
Koop	90		8%	
Koop	120		8%	

▲ Programma wonen

Vanuit de H buurt is voor deze locatie ook al interesse getoond. De gemeente Amsterdam werkt voor de selectie van een wooncoöperatie met een kaartenbak. Om in de kaartenbak te komen moeten wooncoöperaties aan een aantal voorwaarden voldoen. Op voorhand kan niet worden toegezegd of de belangstellenden uit de H-buurt ook voorrang krijgen, omdat de selectie aan de hand van een vastgestelde selectieprocedure wordt gedaan.

1: Een wooncoöperatie biedt met name kansen voor huurders met een middeninkomen die teveel verdienen voor een sociale huurwoning en die in het huidige middensegmentaanbod vaak enkel een relatief kleine woning kunnen vinden. Een coöperatie wijst de woningen zelf toe aan haar leden en is enkel gebonden aan de gemeentelijke maximale inkomenseisen voor sociale- en middeldure huur. Hierdoor kan een coöperatie kansen bieden aan huurders met een middeninkomen die nu nog in een sociale huurwoning wonen (scheefwoners) en willen doorstromen. Ervaringen wijzen uit dat bewoners van een coöperatie sterk verbonden zijn bij hun buurt en kunnen zorgen voor meer dynamiek en betrokkenheid.

Voorzieningen

In H-buurt Midden zijn er weinig voorzieningen. Er is behoefte aan gemengde voorzieningen en bedrijvigheid, die de levendigheid in de buurt kunnen versterken en waarbij zoveel mogelijk de werkgelegenheid van de reeds gevestigde bedrijven wordt behouden. Voor genoemde functies is ruimte in de plinten van de twee nieuwe woonblokken (boulevard- of dreefniveau).

Omdat de buurt vooral bewoners en ondernemers kent met lage inkomens, is het essentieel dat de functies in de plinten een betaalbare huur krijgen.

Kleinschalige bedrijven

Bedrijfsruimten voor creatieve en ambachtelijke makers zijn nu in H-buurt Midden voorhanden in de voormalige garages. In het nieuwe plan zullen gelijksoortige bedrijfsruimten in de plinten terugkeren.
Vanwege de functiemenging met de erboven gelegen woningen worden uitsluitend lichte vormen van (kleinschalige) bedrijvigheid toegestaan, oftewel bedrijven in de milieucategorieën A, B, max. in C. De bedrijfsruimten moeten aantrekkelijk worden voor een mix aan bedrijven. Dat gebeurt o.a. door alle (bedrijfs)ruimten te voorzien van, of voor te bereiden op maatregelen die geluid, trillingen, of geur (voldoende schachten voor afzuiginstallaties) tegengaan. Daarnaast worden de bedrijfsruimten logistiek goed ontsluitbaar en bereikbaar gemaakt.
Vooral buurtverzorgende bedrijven waar publiek komt, zijn gewenst. Dat zijn bijvoorbeeld bedrijven die, ondergeschikt aan de hoofdfunctie, ook zelfgemaakte product(en) verkopen.

Commerciële voorzieningen

De plinten kunnen flexibel gebruikt worden, door voor een groot deel van de plint een ruime bestemming op te nemen. Daardoor is niet alleen bedrijvigheid, maar ook maatschappelijke-, zakelijke- of persoonlijke dienstverlening mogelijk. Omwille van het stimuleren van lokale bedrijvigheid is gekozen voor kleinschalige ruimten (< 150 m2 bvo per vestiging), zodat deze geschikt zijn voor bijvoorbeeld een klein administratiekantoor, een nagelstudio, een cateraar, of een wasserette.

Horeca

Horeca is bij uitstek geschikt om levendigheid te creëren, vooral als de horecagelegenheid ook in de avond en in het weekend geopend is. Horeca is flexibel en kan gemakkelijk inspelen op een veranderende vraag. In het plan wordt uitgaan van max. 200 m2 horeca-units, met een totaal aan horeca van 750 m2. Een diversiteit aan kleinere horecagelegenheden sluit goed aan bij buurtgericht aanbod en het concept van de gedeelde keuken.

De horeca dient niet alleen divers te zijn in openingstijden (overdag, avond, nacht), maar ook in aanbod (gezond, lokaal, duurzaam). Op deze plek is een hotel of een nachtzaak niet gewenst.

Detailhandel

Detailhandel wordt in H-buurt Midden niet gestimuleerd en hier wordt terughoudend mee om gegaan.Gedacht kan worden aan een kleine buurtwinkel als ontmoetingsplek. Alleenstaande winkels zijn weinig kansrijk. Ten tijde van de realisatie dient worden overwogen of deze wens realistisch is.

Maatschappelijke voorzieningen

H-buurt Midden is een uitermate geschikte plek voor voorzieningen. Er wordt voorzien in een Huis van de Wijk en een Ouder Kind Team (OKT). Indien er nog behoefte is aan andere maatschappelijke voorzieningen, dan kunnen deze ook worden gevestigd in de plint.



H-buurt Midden (en ook de Bijlmer) kent een hoog aantal zzp-ers. Voor de bedrijvigheid kan er gezocht worden naar een concept waar zzp-ers hun bedrijf kunnen laten groeien. Gedacht kan worden aan concepten waar een gezamenlijke ruimte komt die door meerdere ondernemers afzonderlijk, maar ook gezamenlijk kan worden gebruikt. Zo is er door het toenemende thuisbezorgen behoefte aan keukens waar afhaalmaaltijden kunnen worden bereid. H-buurt Midden is een goede locatie voor zo'n concept: world of kitchens. Aan de dreefkant kan de grotere voorziening komen. Aan de boulevardkant kunnen min of meer zelfstandige kleine units komen waar producten niet alleen worden bereid/gemaakt, maar ook worden verkocht.

▲ Kitchen Republic, waar start-ups gezamenlijk gebruik maken van de keukenfaciliteiten, maar waar ook gezamenlijk kan worden ingekocht of kookworkshops kunnen worden gegeven

Op het plein komt (mogelijk in de vorm van een paviljoen) een Huis van de Wijk (buurthuis) van 400 m2 bvo. Dit is een ontmoetingsplek die aansluit bij het plein.

Omdat de bestaande ruimte van het OKT in Hofgeest niet voldoet wil het OKT naar een andere locatie en uitbreiden naar 650m2. Daarvoor wordt ruimte vrij gemaakt in H-buurt Midden.

Maatschappelijk	m2 bvo	Kenmerken	Aantal en grootte
Huis van de Wijk	400	Op het plein (paviljoen)	
OKT	650	OKT op het plein. Deze functies zou gecombineerd zijn.	
Overig	300		
Subtotaal	**1.350**	**eigendom gemeentelijk vastgoed**	
Commerciële voorzieningen	m2 bvo	Kenmerken	Aantal en grootte
Horeca	750	Bij voorkeur op hoek, standplaats op plein (paviljoen) onder voorwaarde dat dit meerwaarde heeft voor de openbare ruimte. Geen hotels of nachtzaken.	units tussen de 50 en 200 m2
Dagelijkse detailhandel	200	Buurtwinkel, bij voorkeur aan plein.	
Overige (commerciële) voorzieningen	600	Aan boulevard. Gemengde bestemming (zakelijke, persoonlijke, maatschappelijke dienstverlening en bedrijven). Flexibel indeelbaar	Hoofdzakelijk kleinere units verschillend in grootte tussen de 50-150 m2
Subtotaal	**1.550**		
Bedrijven	m2 bvo	Kenmerken	Aantal en grootte
Kleinschalige goed mengbare bedrijven	1700	Aan dreef. Hogere plint (5 m) met goede bereikbaarheid en mogelijkheden tot bevoorrading. Indien rolluik dan doorzichtig. Aan boulevard hoofdzakelijk kleinere units. Goede maatregelen om geluid, trilling en geur tegen te gaan. Geen gevaarlijke stoffen.	Units aan dreef 200-500m2, of groter indien door meerdere ondernemers gedeeld. Aan boulevard 50-250 m2
Subtotaal	**1.700**		
Totaal	**4.600**		

▲ Overzicht voorzieningen H-buurt Midden

Parkeren

Auto's

In H-buurt Midden zijn nu nog parkeergarage Hakfort en parkeerplaatsen op maaiveld aanwezig. Garage Hakfort wordt gesloopt. Alle openbare parkeerplaatsen die worden opgeheven, worden elders in het vergunninggebied gecompenseerd. Dat betekent dat bestaande parkeervelden worden uitgebreid en incidenteel nieuwe parkeerstroken worden aangelegd. Voor de nieuwbouw is afgesproken dat alle benodigde parkeerplaatsen voor bewoners worden ondergebracht in een inpandige nieuw te ontwikkelen parkeergarage. Deze komt op de begane grond onder de nieuwe woningen en wordt aan de buitenkant omsloten door maatschappelijke- en commerciële voorzieningen. De garage wordt alleen toegankelijk voor de bewoners en de voorzieningen. De bezoekers van de nieuwbouwwoningen kunnen parkeren in de openbare ruimte. Daarvoor worden geen extra parkeerplaatsen aangelegd, maar wordt de marge die aanwezig is in de parkeercijfers, gebruikt. Die marge laat zien dat de parkeerdruk ter plaatste nog niet te hoog is en biedt daarmee ruimte voor een hogere parkeerdruk. Het gaat om ca. 50 parkeerplaatsen t.b.v. bezoekers. Op deze manier wordt verdere inbreuk op het openbare groen voorkomen, zonder dat de parkeerdruk te hoog wordt.

Inschatting parkeerplaatsen woningen en voorzieningen

In H-buurt Midden moeten de ontwikkelaars parkeerplaatsen op eigen terrein aanleggen voor bewoners en voorzieningen volgens de geldende parkeernorm. Voor bewoners van de nieuwbouw komt dit neer op minimaal 138 parkeerplaatsen en maximaal 500 parkeerplaatsen.

Het aantal parkeerplaatsen voor de nieuwe voorzieningen wordt bepaald op basis van actuele kengetallen van het CROW. Volgens die kengetallen moet de ontwikkelaar circa 147 parkeerplaatsen op eigen terrein aanleggen voor de voorzieningen.

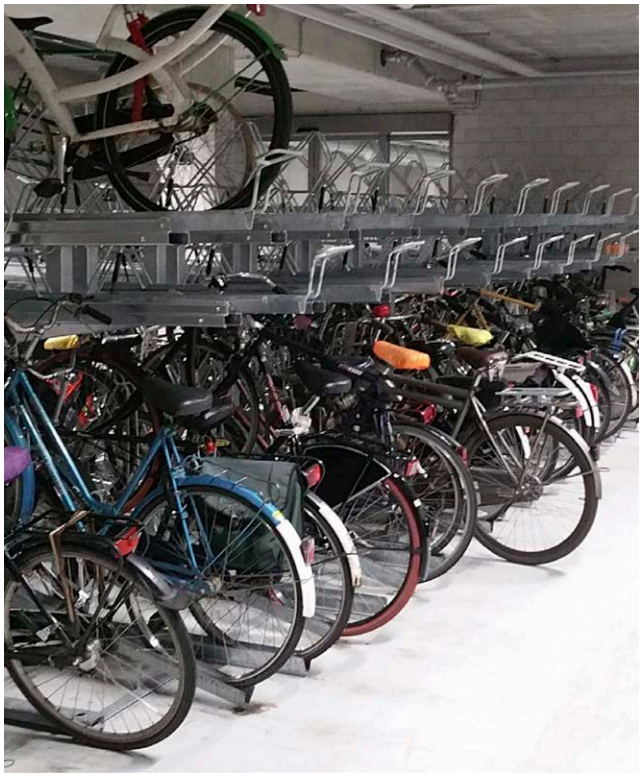
Mochten ontwikkelaars actief een deelauto-concept introduceren, dan kunnen zij een verzoek indienen om de minimum parkeernorm met maximaal 20% te verlagen. Daarnaast is het mogelijk om maatwerk toe te passen wanneer uit bezettingspercentages en toepassing van dubbelgebruik blijkt dat een lager parkeeraantal voldoende is om in de parkeerbehoefte te voorzien.



Fietsen en scooters

Vanwege het autoluwe karakter van de H-buurt is het belangrijk dat fietsen wordt gefaciliteerd, inclusief de mogelijkheid om tweewielers comfortabel en veilig te parkeren. De stedelijke nota Parkeernormen Fiets en Scooter (2018) wordt daarbij als handvat gebruikt en vertaald in de bouwenveloppen.

Voor bewoners dienen de ontwikkelaars in deze buurt ca. 1.675 fietsparkeerplekken op eigen terrein te realiseren en ca. 65 parkeerplekken voor scooters.



2.5 Openbare ruimte

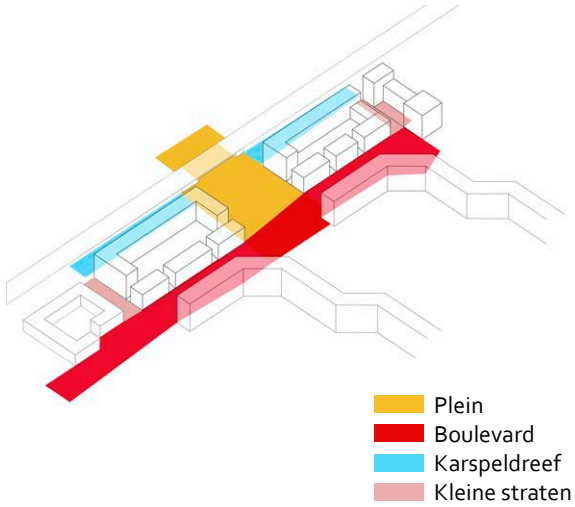
2.5.1 Het ontwerp

H-buurt Midden krijgt een aantrekkelijke openbare ruimte. Het plein en de boulevard zijn daar belangrijke onderdelen van. De plinten van de nieuwbouw aan de boulevard en het plein moeten zorgen voor eenheid in beleving en de identiteit van het gebied. Woongebouwen met actieve (niet-woon)functies op de begane grond zorgen voor levendigheid. De aangrenzende openbare ruimte, met de boulevard, het plein en het zogenaamde "pockets-programma", biedt ruimte voor ontspanning, sport- en spel en kan door meerdere doelgroepen tegelijkertijd gebruikt worden. Toevoeging van groen op strategische plekken zorgt niet alleen voor een aangenaam ruimtelijk beeld, maar zorgt ook voor een comfortabel klimaat op warme- of winderige dagen. Het gebied wordt rainproof ingericht, waardoor overlast van hevige regenbuien tot een minimum wordt beperkt.

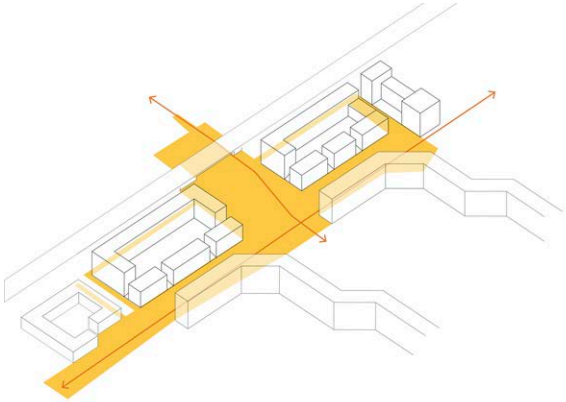
2.5.2 Uitgangspunten openbare ruimte

1. **Kwaliteit van het bestaande landschap**
   Het gebied bestaat uit (unieke) Bijlmerlandschappen, met de daarbij behorende grote, glooiende groenvelden. In het ontwerp van H-buurt Midden is het de bedoeling de kwaliteit van het bestaande landschap te behouden, en waar mogelijk te versterken. In het ontwerp wordt nieuw groen toegevoegd, als verlenging van de bijzondere, historische landschappen. In het ontwerp worden ook interessante zichtlijnen gecreëerd.
   In het ontwerp wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met de bestaande bomen. Bomen die niet kunnen blijven, worden verplaatst of herplant. Bomen worden op strategische plekken geplant om wind te breken en comfortabele, rustige plekken te creëren. In het ontwerp hebben alle bewoners, zowel bestaande- als nieuwe bewoners, een groen, aantrekkelijk uitzicht.
2. **Bereikbaarheid van gebied**
   Het gebied wordt goed bereikbaar per fiets en openbaar vervoer. Belangrijke bestaande fietspaden zijn teruggekomen in het ontwerp. Er worden veilige routes gecreëerd voor fietsers en voetgangers. Woningen zijn goed aangesloten op het wegennet en er komen voldoende parkeerplaatsen voor zowel de bestaande als de nieuwe bewoners.
3. **Comfort voor voetganger en fietser**
   Het plein wordt volledig autovrij.
   Uitzondering hierop vormt eventueel een plek voor hulpdiensten. De boulevard wordt ingericht met een duidelijk scheiding tussen voetgangers, fietsers en autoverkeer. De nieuwe autostructuur met doodlopende wegen zorgt dat de fietser en voetganger maximaal wordt gescheiden van het autoverkeer.
4. **Het bijzondere programma op het plein en aan de boulevard, zorgt dat de buurt wordt geactiveerd.**
   In de openbare ruimte worden plekken ("pockets") gecreëerd waar activiteiten kunnen plaatsvinden, zoals sport, spel en ontmoeting. Bestaande sport- en spelfaciliteiten worden behouden en vernieuwd, en er worden nieuwe sport- en speelplekken toegevoegd. Deze zogenoemde "pockets" komen zowel op het plein, als aan de boulevard.

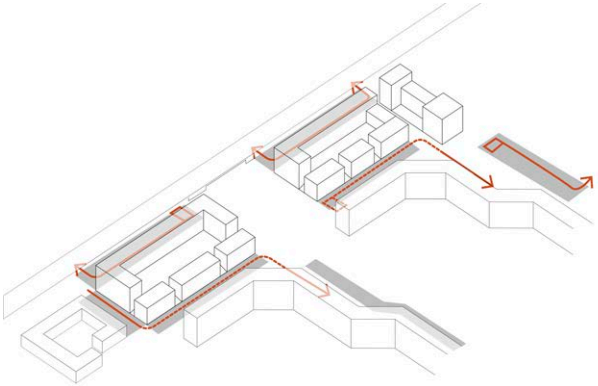
Indeling openbare ruimte
De openbare ruimte is in te delen in vier gebieden:
- De boulevard
- Het plein
- De dreef
- De kleine straten



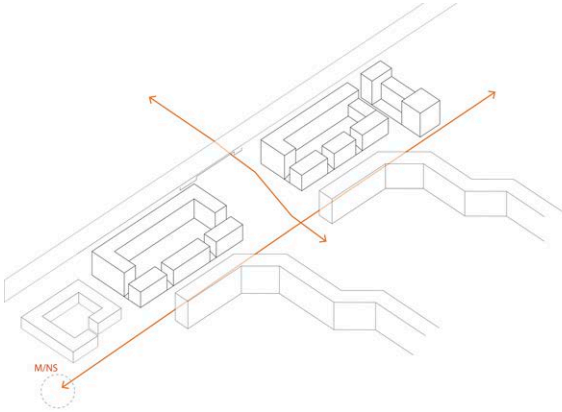
Openbare ruimte principes
De voetgangersboulevard en het centrale plein vormen het aantrekkelijke centrum van het gebied.



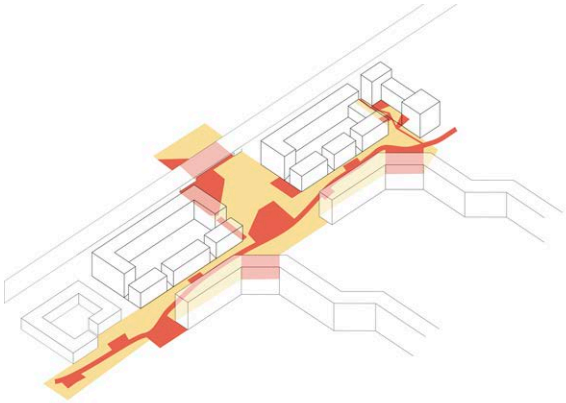
Bereikbaarheid auto
Elk nieuw woonblok en de bestaande flats worden goed bereikbaar gemaakt per auto. Tegelijkertijd zorgen afgeknipte, doodlopende wegen dat voetgangers en fietsers in het gebied prioriteit krijgen. Het plein wordt volledig autovrij, gereserveerd voor spelen, sporten en horeca.



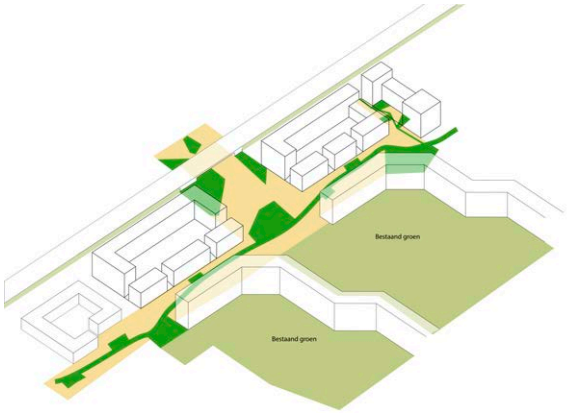
Bereikbaarheid fiets en voetganger
In het plangebied wordt fietsen en lopen gestimuleerd. Dat gebeurt door het scheiden van fiets- en autoroutes en door het creëren van doorlopende structuren.



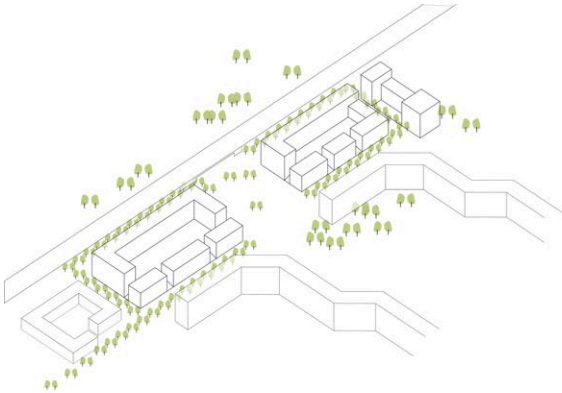
Programma
Activeren van de openbare ruimte met het "pocket programma".

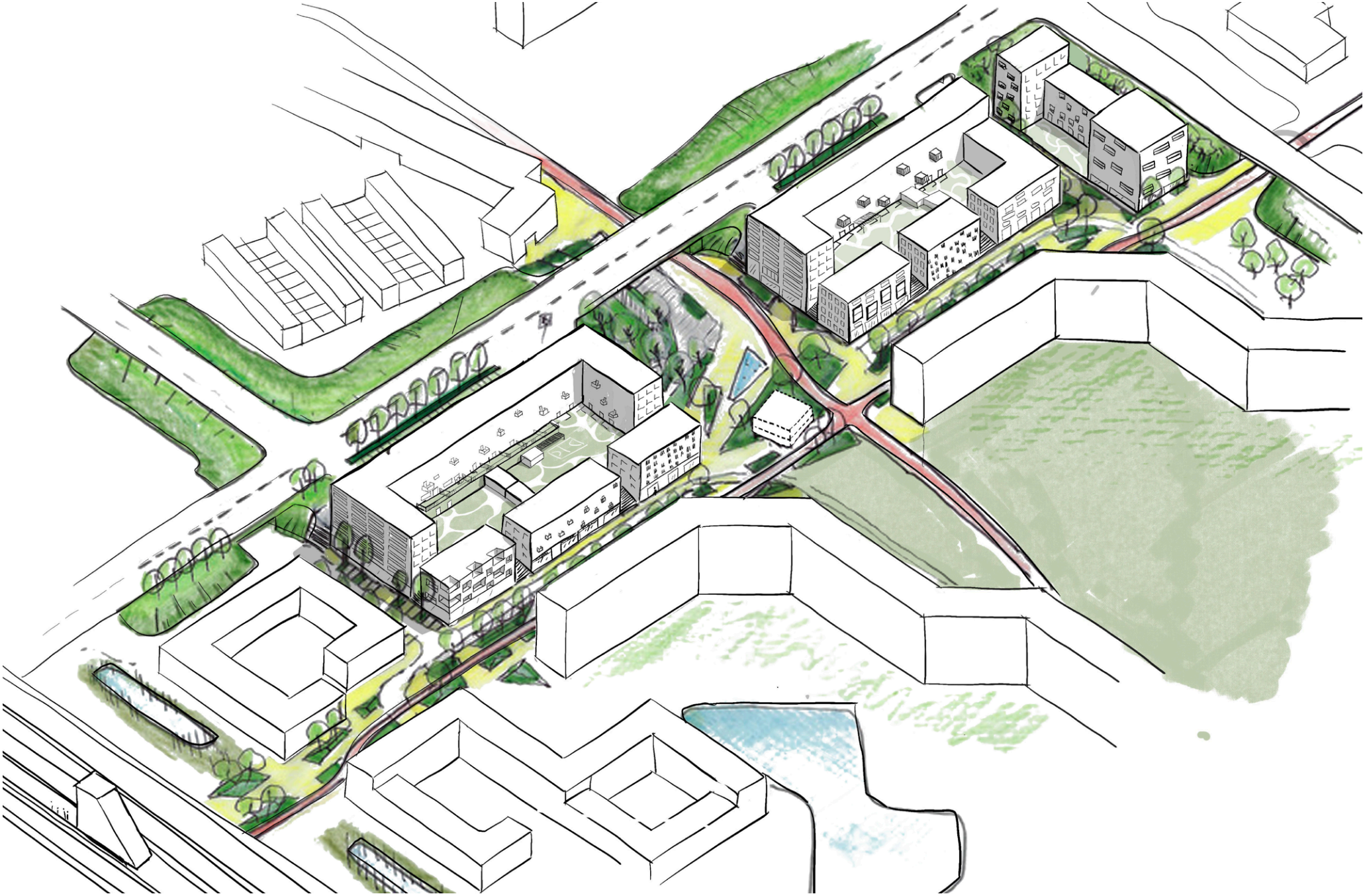


Belang van groen
Het groen in de openbare ruimte maakt een link met de historische landschappen van de Bijlmer.

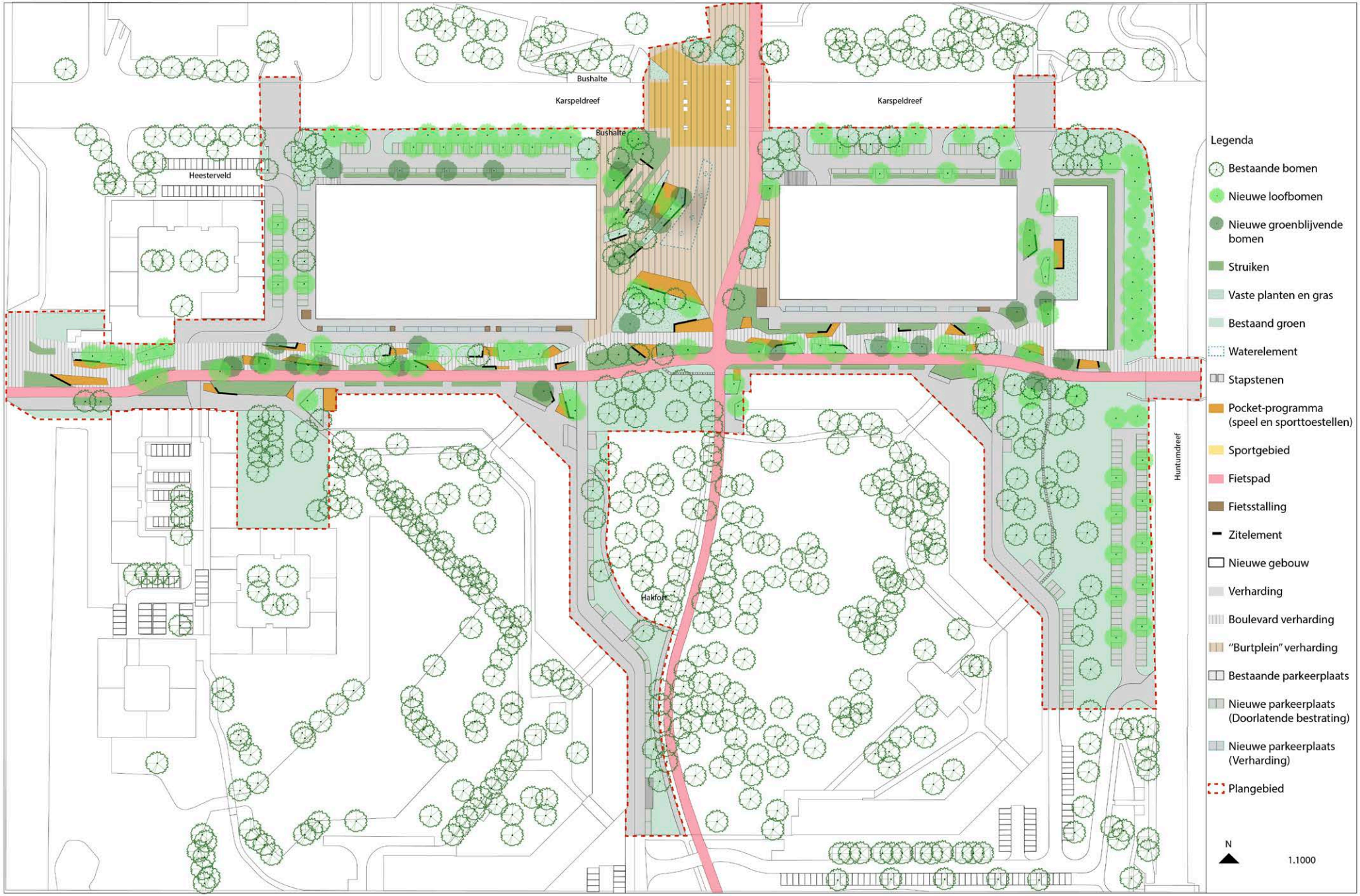


Belang van bomen
In het ontwerp zal zoveel mogelijk rekening worden gehouden met de bestaande bomen.





▲ Vogelperspectief nieuwe situatie


Bushalte
Karspeldreef
Karspeldreef
Bushalte
Heesterveld
Hakfort
Huntumdreef
Legenda
Bestaande bomen
Nieuwe loofbomen
Nieuwe groenblijvende bomen
Struiken
Vaste planten en gras
Bestaand groen
Waterelement
Stapstenen
Pocket-programma (speel en sporttoestellen)
Sportgebied
Fietspad
Fietsstalling
Zitelement
Nieuwe gebouw
Verharding
Boulevard verharding
"Burtplein" verharding
Bestaande parkeerplaats
Nieuwe parkeerplaats (Doorlatende bestrating)
Nieuwe parkeerplaats (Verharding)
Plangebied
N
1.1000

▲ Masterplan



▲ **Boulevard nieuwe situatie**

2.5.3 Boulevard

De boulevard loopt in oost-westrichting van metrostation Bullewijk tot aan de Huntumdreef. Het is een belangrijke verbinding in het gebied. Op de boulevard zijn auto's, fietsers en voetgangers van elkaar gescheiden. Iedere verkeersstroom krijgt een aparte plek. Dat zorgt voor rust en comfort.

De geometrische vormen en compositie van de groenvakken maken van de boulevard een (denkbeeldige) meanderende rivier. Door de vormen van de groenvakken ontstaan tussenruimtes, zogenaamde 'pockets'. Iedere pocket heeft een eigen programma: een rustige plek om te zitten, een actieve plek met sport- of speelelementen, of iets anders. Het pocket-concept wordt in paragraaf 2.5.10 nader toegelicht.

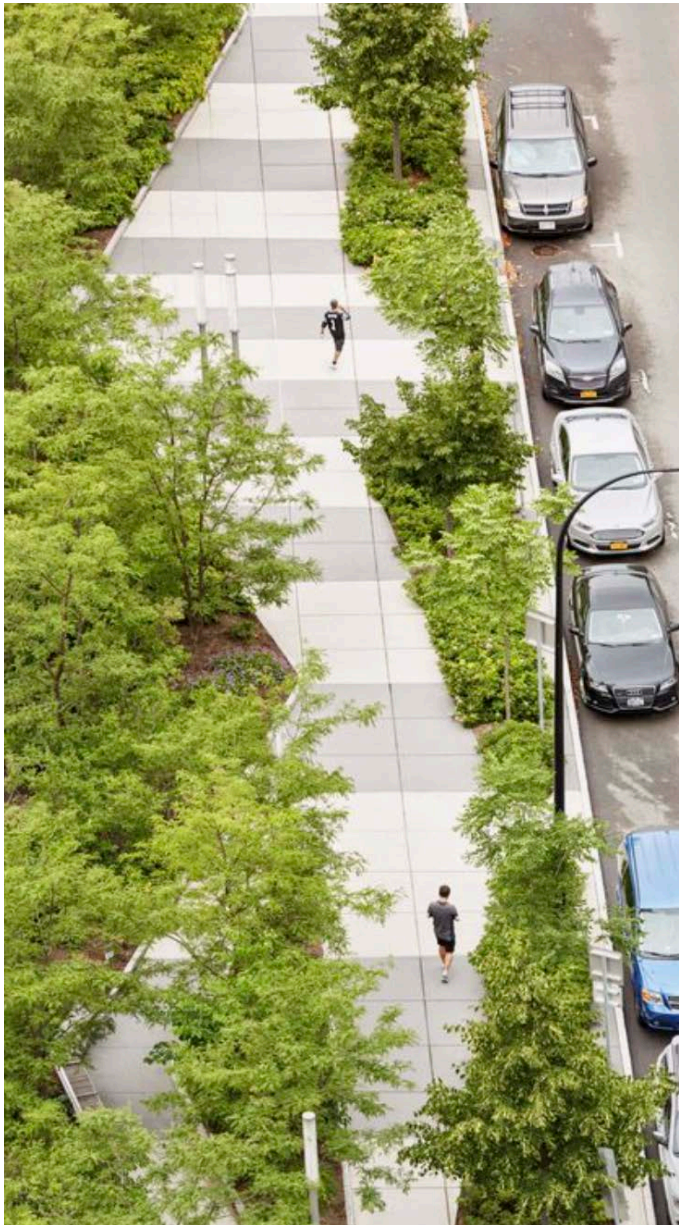
Op de boulevard komen zowel speelmogelijkheden voor kinderen, als voor volwassenen.

De groenvakken scheiden de verschillende verkeersstromen van elkaar. De groenvakken worden afgestemd op het klimaat op basis van een windmodel (zie paragraaf 2.5.8). Om comfortabele pocket-plekken te creëren, zijn groenvakken op strategische plekken beplant met hagen en bomen. Daarbij wordt rekening gehouden met de (sociale) veiligheid van de pockets. Pockets vormen geen gesloten ruimtes.

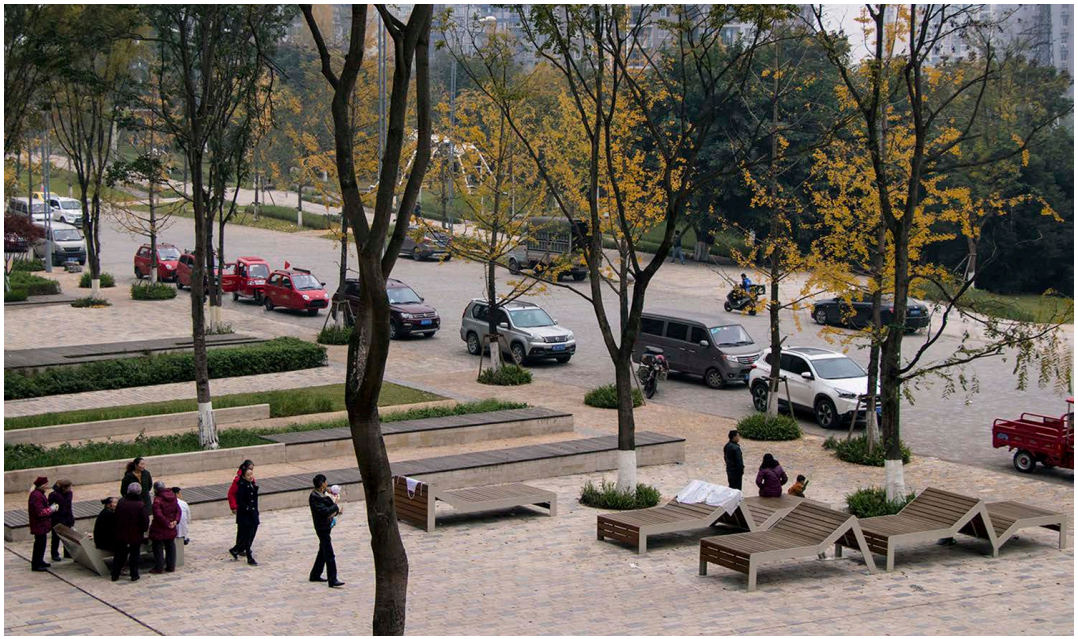


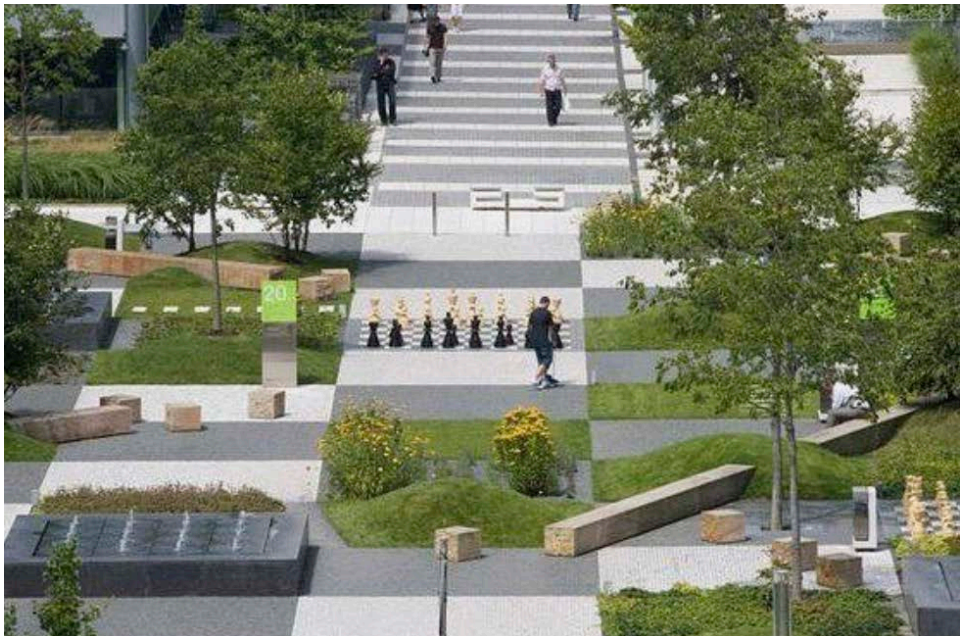


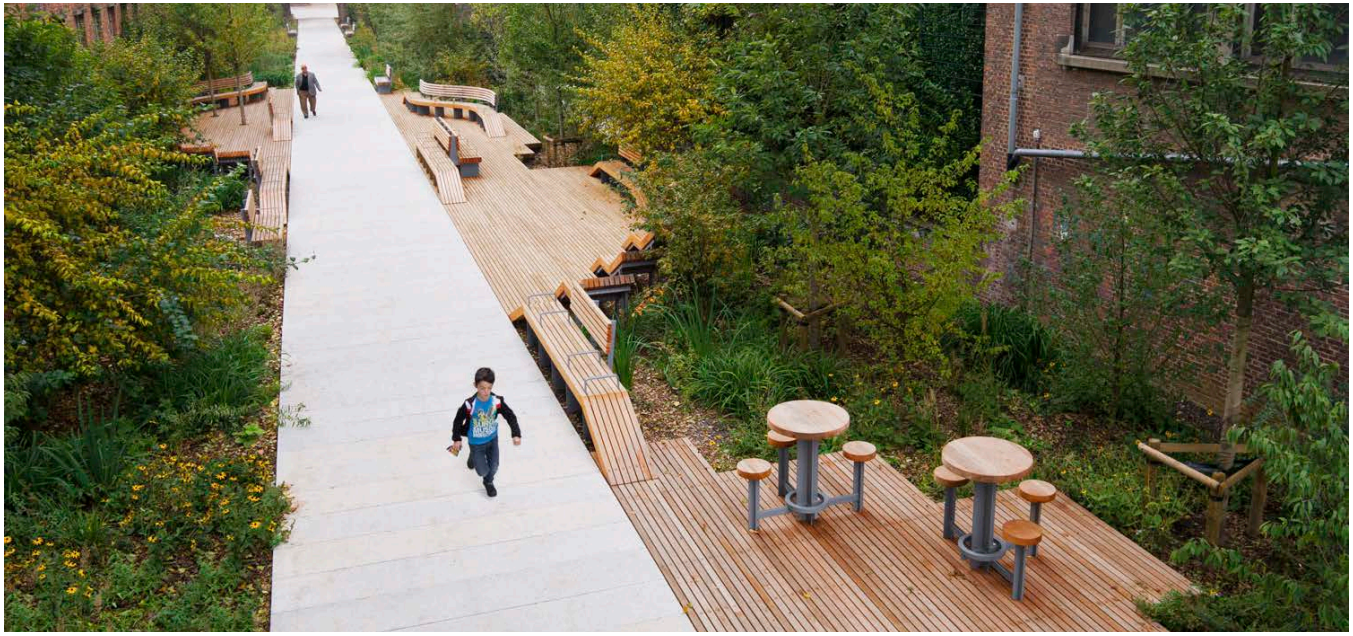
▲ Scheiding tussen fietsers en voetgangers

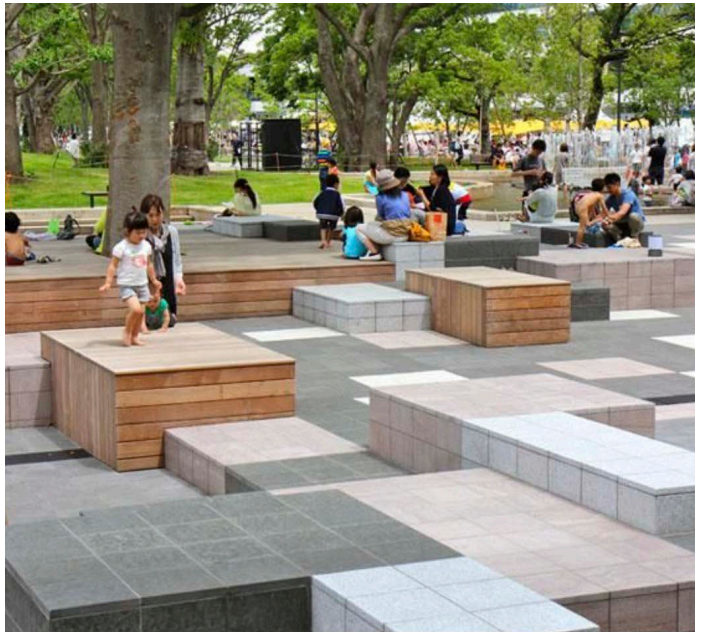


▲ Scheiding tussen auto en voetgangers



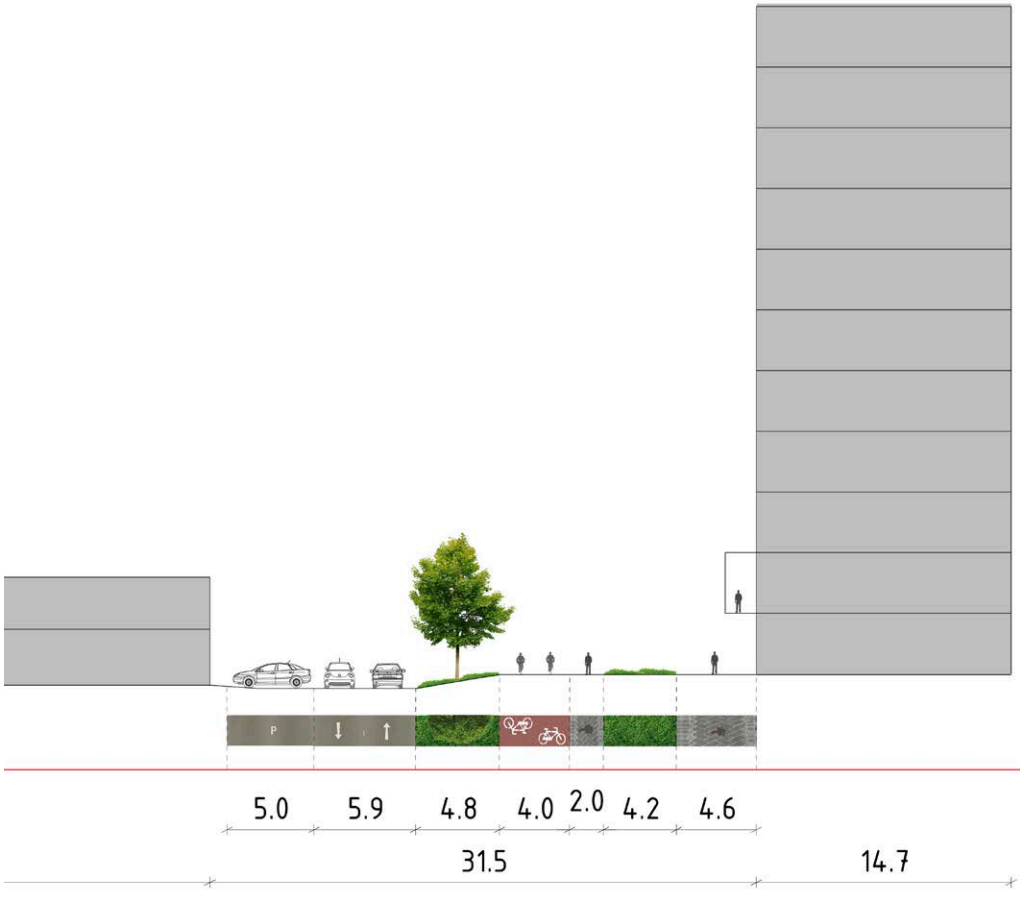




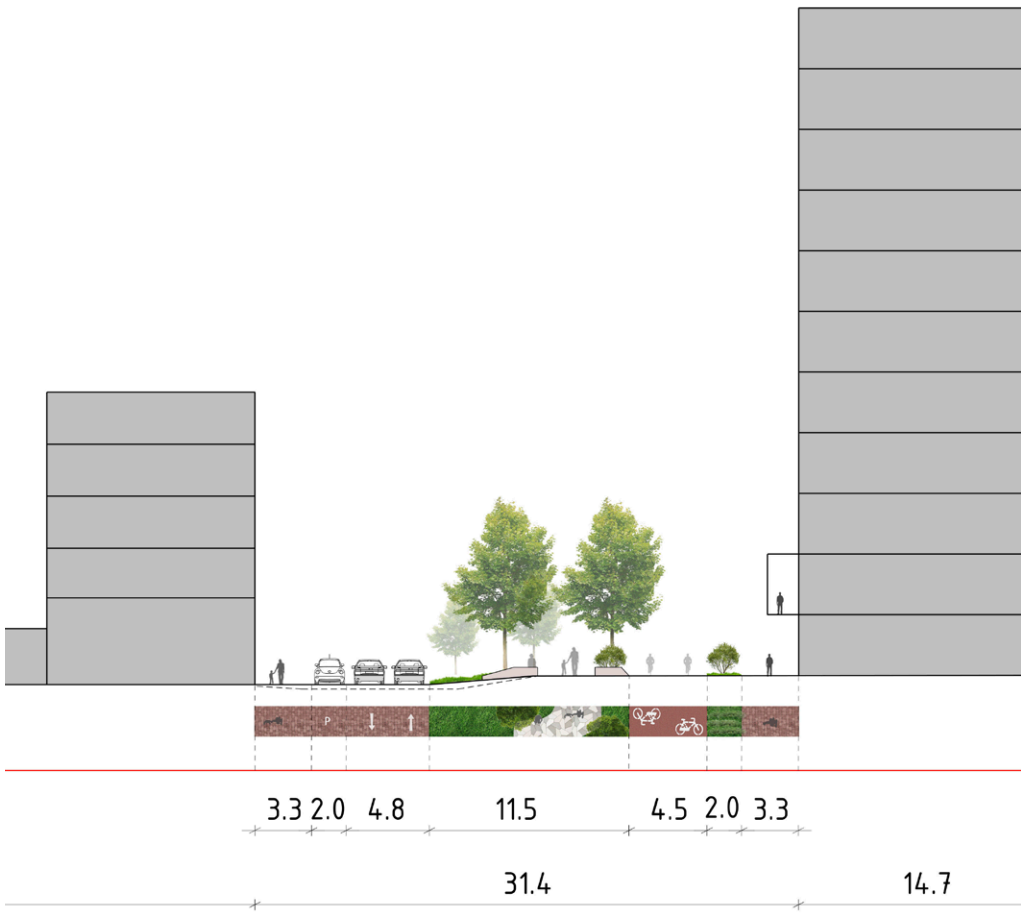


▲ Combinatie van spel, sport en ontmoeting

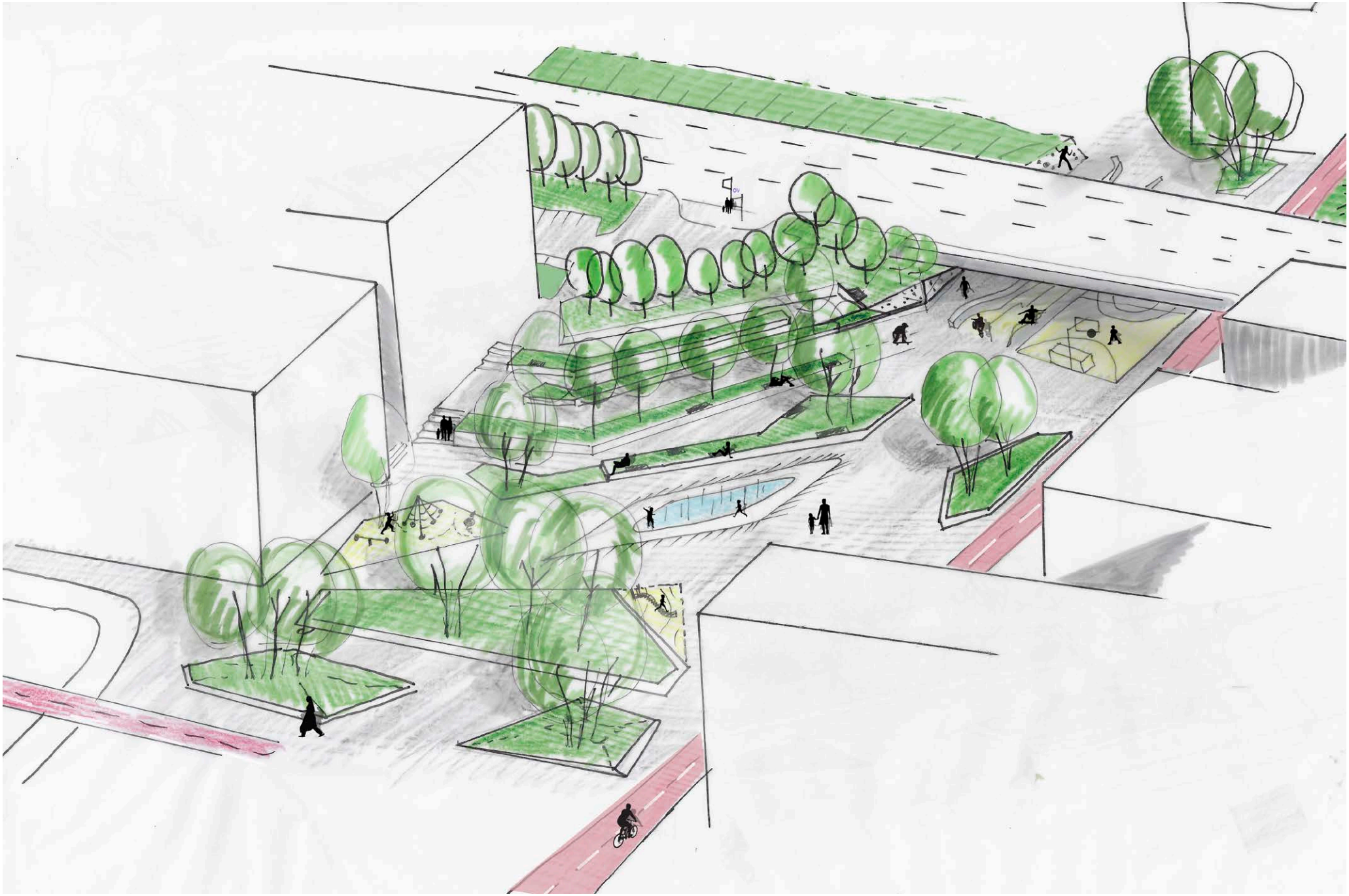




▲ Bestaande situatie, doorsnede B2



▲ Nieuwe situatie, doorsnede B2



▲ **Plein nieuwe situatie**

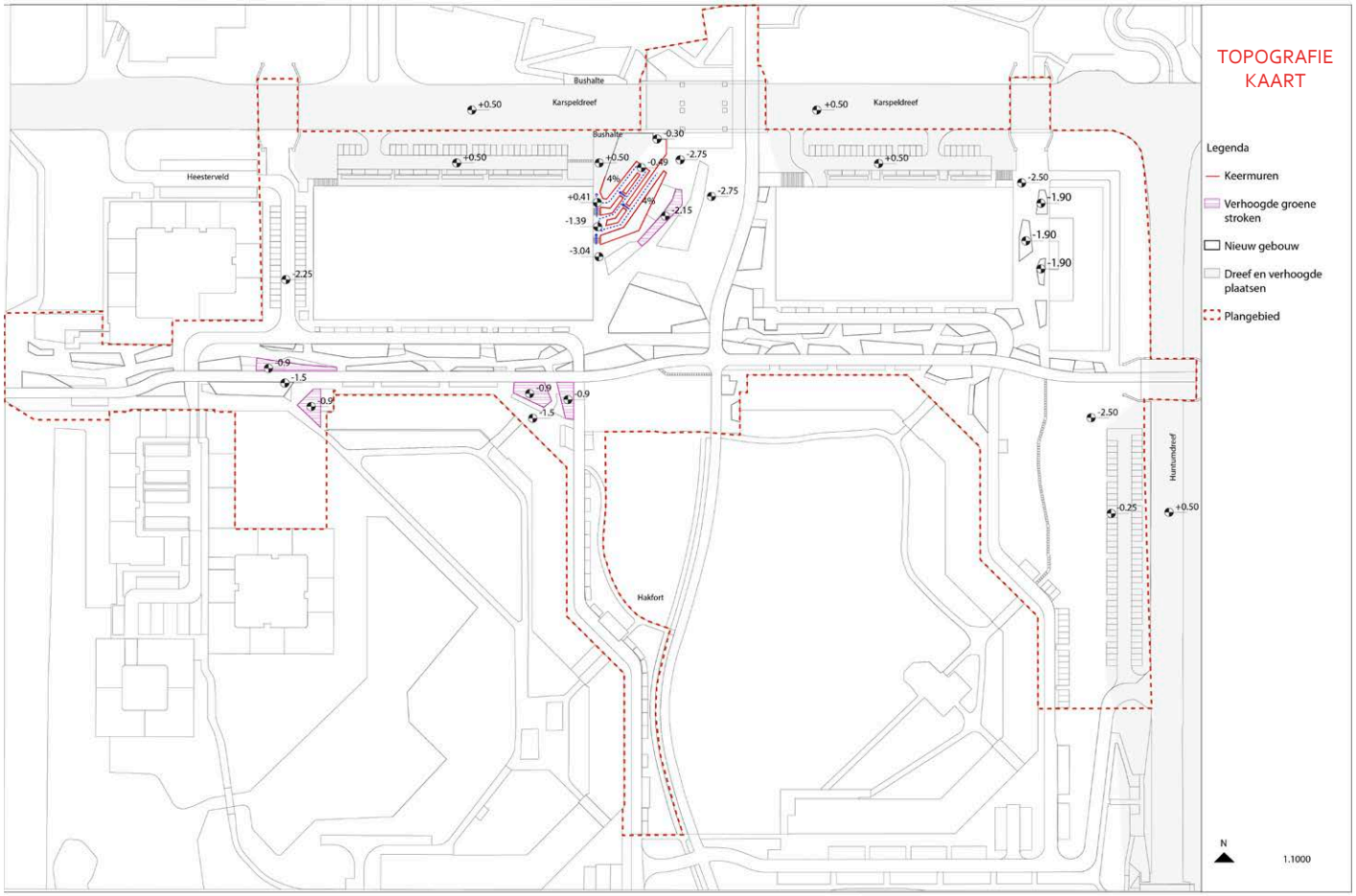
2.5.4 Plein

Het plein is de parel van de buurt. Naast de bestaande sportfaciliteiten, worden extra sport- en spelfaciliteiten toegevoegd. Het plein biedt ruimte voor sport, spel en ontmoeting, en is aantrekkelijk voor verschillende doelgroepen.

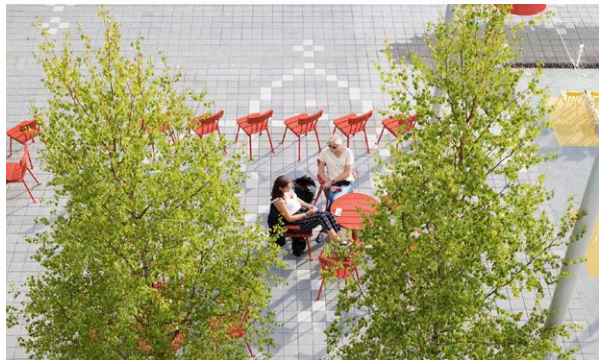
Het talud van de Karspeldreef is in het ontwerp omgevormd tot landschappelijk amfitheater. Dit amfitheater bestaat o.a. uit een trap met zitelementen en heeft uitzicht op een horeca-gelegenheid. Het amfitheater is ook een voetgangersverbinding naar de bushalte aan de Karspeldreef. Voor mensen met een fysieke beperking zal worden voorzien in een hellingbaan van circa 4%.

Het plein is autovrij. Alleen hulpdiensten hebben er toegang. Het plein wordt vergroend en er worden extra bomen geplant. Op het plein komt tevens een waterelement. Dit waterelement heeft niet alleen een recreatieve functie, maar ook een functie voor het microklimaat. Het waterelement verzamelt en buffert water tijdens regenbuien en verkoelt het plein met fonteintjes op warme dagen.

De tunnel onder de Karspeldreef wordt opgeknapt en sociaal veiliger gemaakt, met goede verlichting en plek voor klimwanden, workouts en een skateplek.

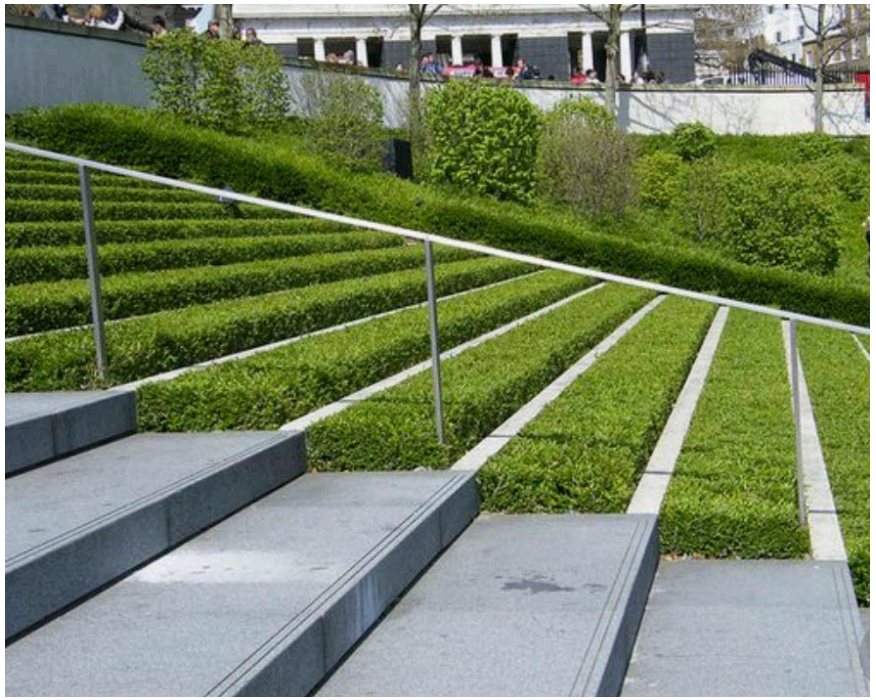






▲ Verschillende openbare functies in de "pockets", zoals sport, spel en ontmoeting







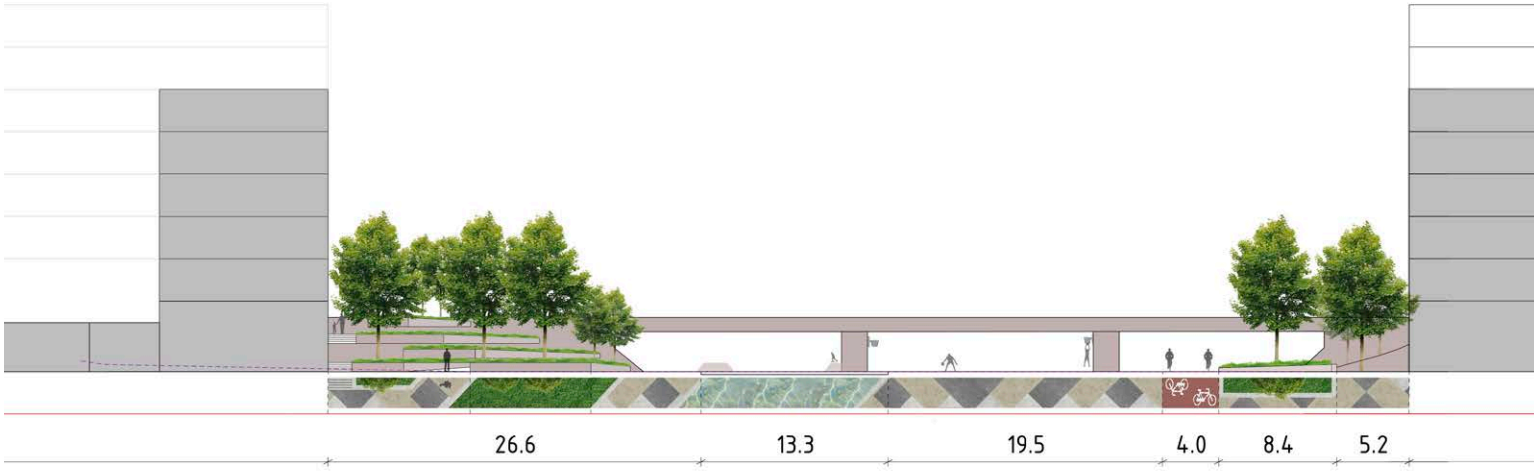


▲ Voorbeelden van landschappelijke trap





▲ Bestaande situatie, doorsnede A2



▲ Nieuwe situatie, doorsnede A2

2.5.5 Straten

Karspeldreef
De groene bomenlaan aan de Karspeldreef zal het wonen aan deze kant aangenaam maken. De bomen aan de dreef maken onderdeel van de HBS (hoofdboomstructuur). Groen wordt gecombineerd met parkeren. Dat zorgt voor een groen, stedelijk beeld. Er wordt voldoende ruimte gereserveerd voor laden en lossen en bedrijfsactiviteiten.



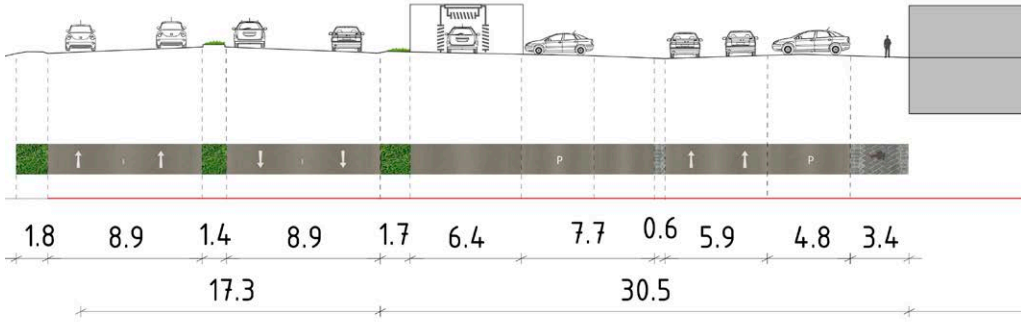


▲ Groene buffer tussen Karspeldreef en woningen

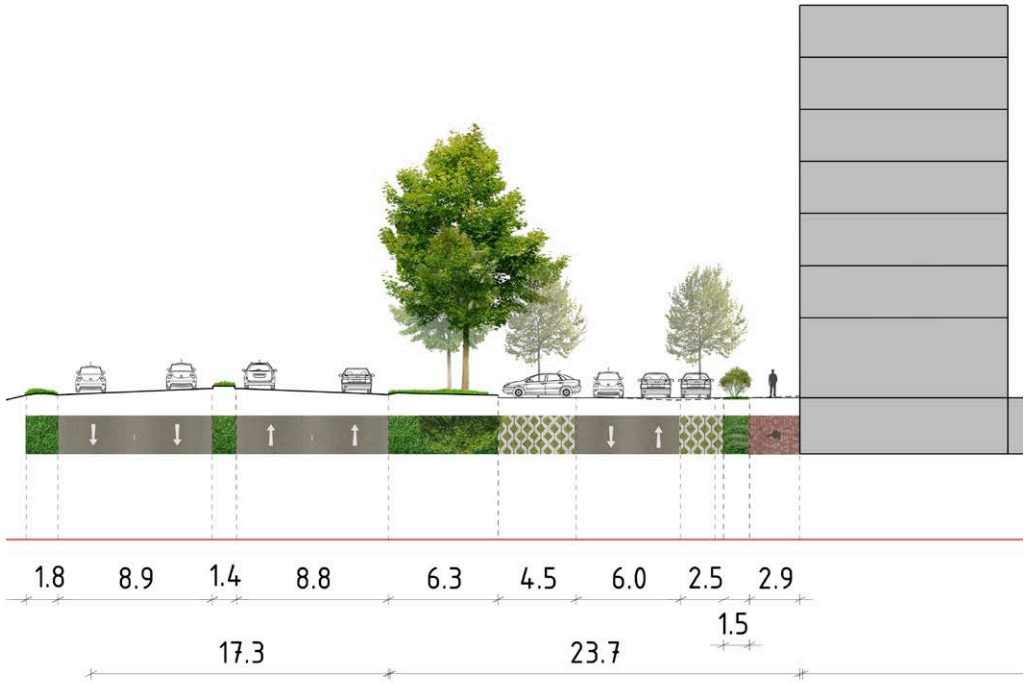


▲ Doorlatende bestrating



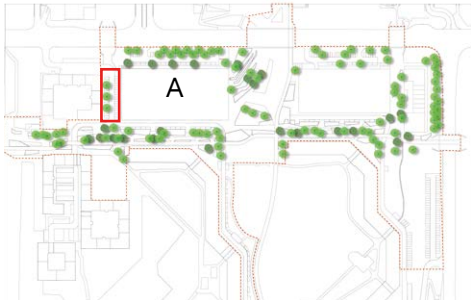


▲ Bestaande situatie, doorsnede B1



▲ Nieuwe situatie, doorsnede B1

Heesterveld
In de straat tussen het noordelijke blok van Heesterveld en blok A van H-buurt Midden, blijven alle bestaande bomen behouden. Om het groene profiel van de straat te versterken worden hier ook extra bomen geplant, waarbij ook extra parkeermogelijkheid wordt gecreëerd.



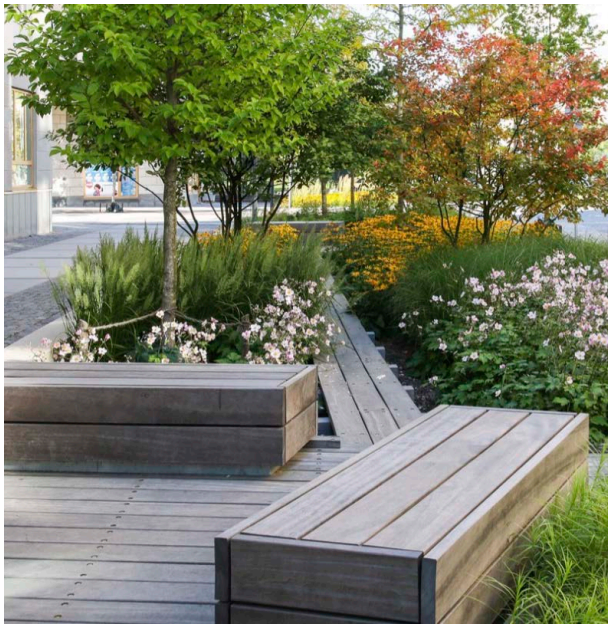


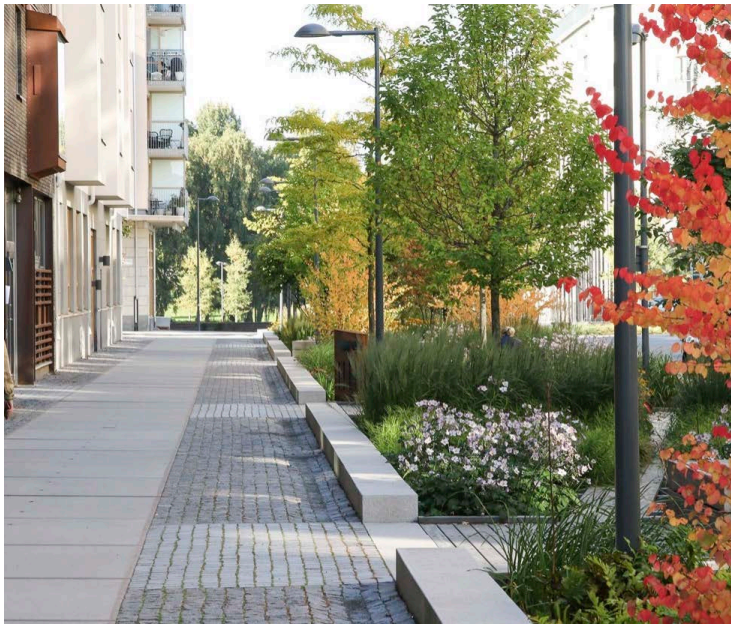


▲ Parkeerplekken met groen karakter

Woonstraat
De kleine woonstraat tussen blok B en C wordt kleinschalig ingericht, met ruimte voor tuinen en groen in de straat (eventueel in gezamenlijk beheer). De nadruk in de kleine woonstraat ligt op kleinschaligheid en een aangenaam karakter.

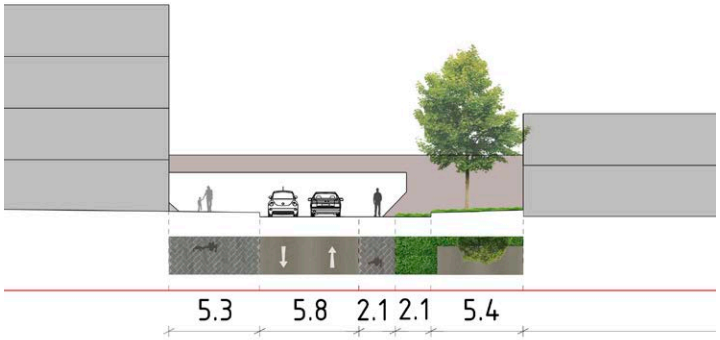




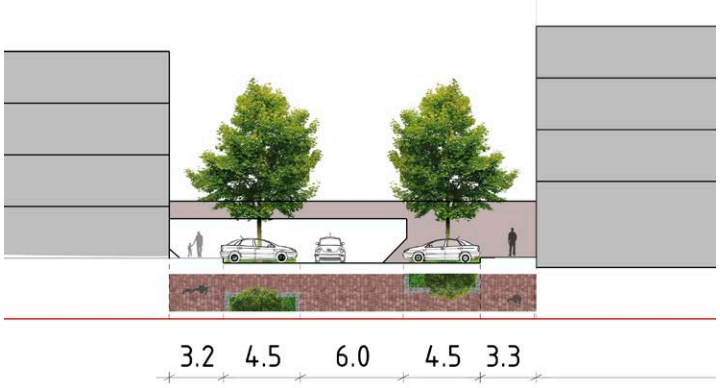


▲ Openbaar groen en tuinkarakter van de straat

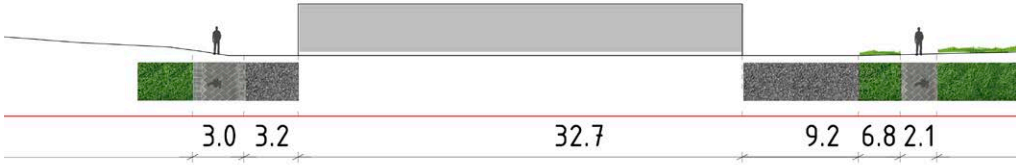




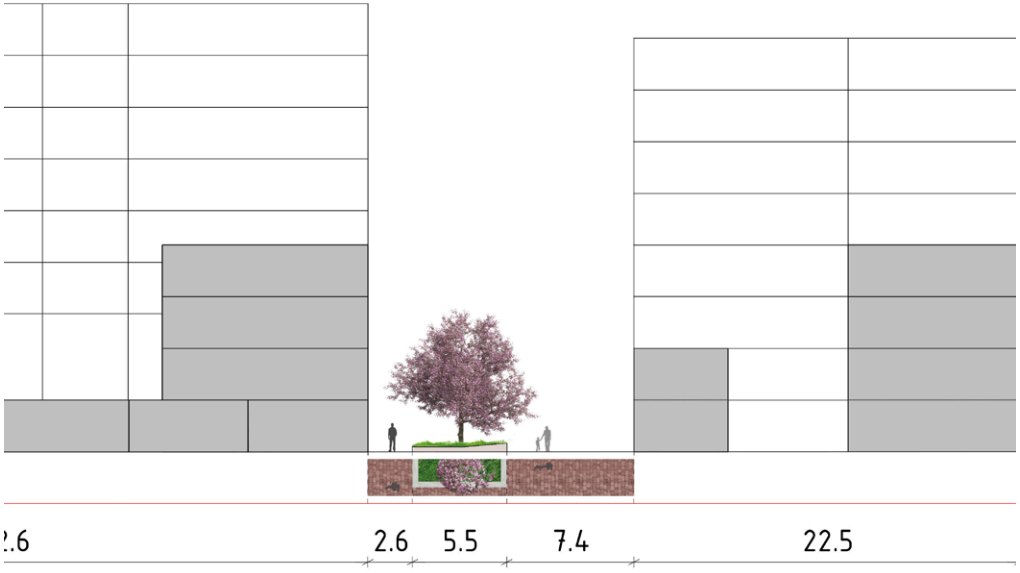
▲ Bestaande situatie, doorsnede A1



▲ Nieuwe situatie, doorsnede A1



▲ Bestaande situatie, doorsnede A3



▲ Nieuwe situatie, doorsnede A3

2.5.6 Verkeer

In de oorspronkelijke situatie zijn de verkeersstromen (auto, fiets en metro) gescheiden van elkaar aangelegd. De metrobaan en dreven liggen verhoogd. Het fijnmazige (groene) fietsnetwerk loopt kruisingsvrij onder de dreven en metrobaan door.

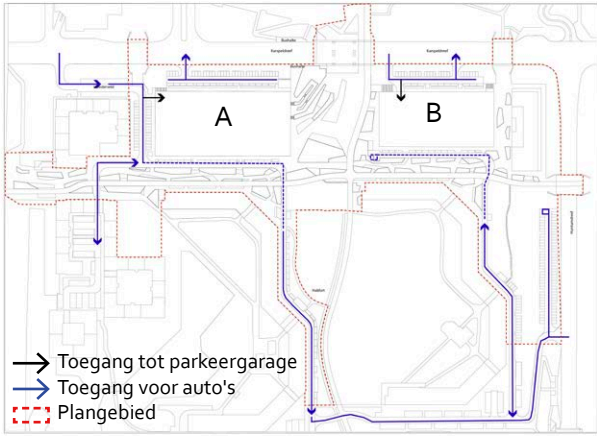
In het ontwerp zijn zowel de nieuwe woonblokken, als de bestaande flats goed bereikbaar met de auto. Door doodlopende, afgeknipte wegen krijgen voetgangers en fietsers in het gebied prioriteit.

De routes voor de auto en het vrijliggende fietspad kunnen worden gebruikt door nood- en hulpdiensten. In het definitieve maaiveldontwerp (DO) zullen routes voor hulpdiensten nader worden uitgewerkt.

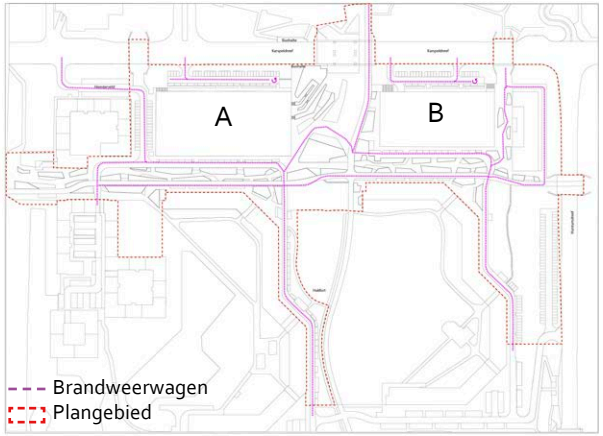
Auto (en hulpdiensten)
Via de Karspeldreef zijn de woonblokken per auto goed bereikbaar. In het ontwerp zijn langs de Karspeldreef, ten noorden van blok A en B, twee parkeerterreinen gecreëerd. Bij blok A sluit het parkeerterrein op één plek aan op de Karspeldreef. Dit parkeerterrein is doodlopend met een keermogelijkheid aan het eind. Bij blok B sluit het parkeerterrein op twee plekken aan op de Karspeldreef.

De bestaande routes ten zuiden van de nieuwe woonblokken blijven nagenoeg gehandhaafd. In het nieuwe ontwerp is de weg ter hoogte van het plein afgeknipt. Hierdoor ontstaat een autovrij plein (m.u.v. toegankelijkheid voor hulpdiensten). De route tussen blok B en de flat Huigenbos is doodlopend met een keermogelijkheid aan het eind. Bewoners van Hakfort en Huigenbos kunnen via de Karspeldreef en Huntumdreef de wijk in-, maar kunnen alleen via de Huntumdreef de wijk uitrijden.

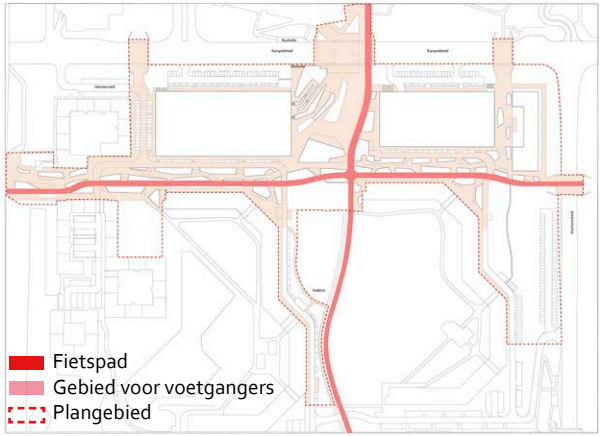
Fietsers en voetgangers
Lopen en fietsen wordt in het plan van H-buurt Midden gestimuleerd. Langzaam verkeer wordt gescheiden van het autoverkeer. Voor de fiets- en voetgangers zijn aantrekkelijke, doorgaande routes gecreëerd. De routes voor de auto zijn minder aantrekkelijk en (veelal) doodlopend.



▲ Nieuwe situatie autoverkeer



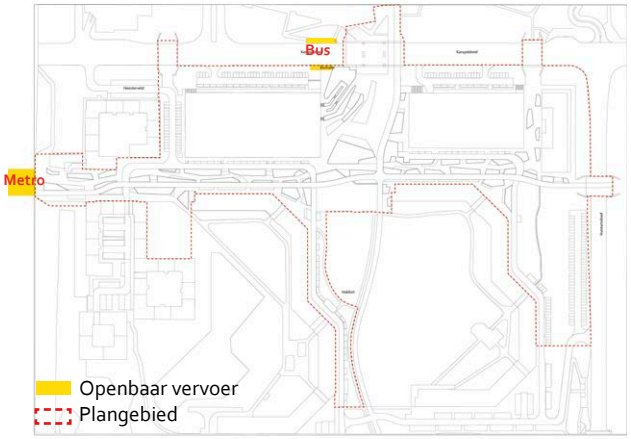
▲ Nood- en hulpdiensten



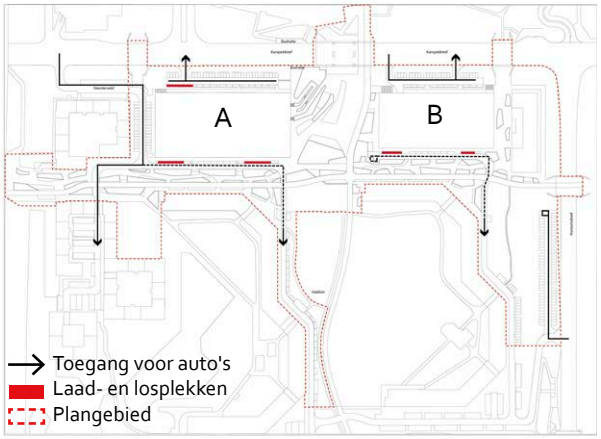
▲ Fietsers en voetgangers

Openbaar vervoer
H-buurt Midden ligt op loop- en fietsafstand van metrostation Bullewijk. Bullewijk is het metrostation voor de lijnen 50 en 54, richting Gein of Amsterdam Centraal. Aan de Karspeldreef en Huntumdreef liggen de bushaltes Hakfort en Huigenbos. Daar stoppen de buslijnen 41, 49 en nachtbus N85.
Deze bussen rijden richting station Amsterdam Centraal, Amsterdam Bijlmer Arena, Amsterdam Muiderpoort, Gein of Weesp.
De verlenging van de HOV (hoogwaardige openbaar vervoer) lijn van Schiphol naar IJburg zal op termijn rijden op/langs de Karspeldreef.

Laden en lossen
De plekken voor laden en lossen komen langs de Karspeldreef en de boulevard (Bullewijkpad) bij woningblokken A en B (zie kaart)



▲ Openbaar vervoer



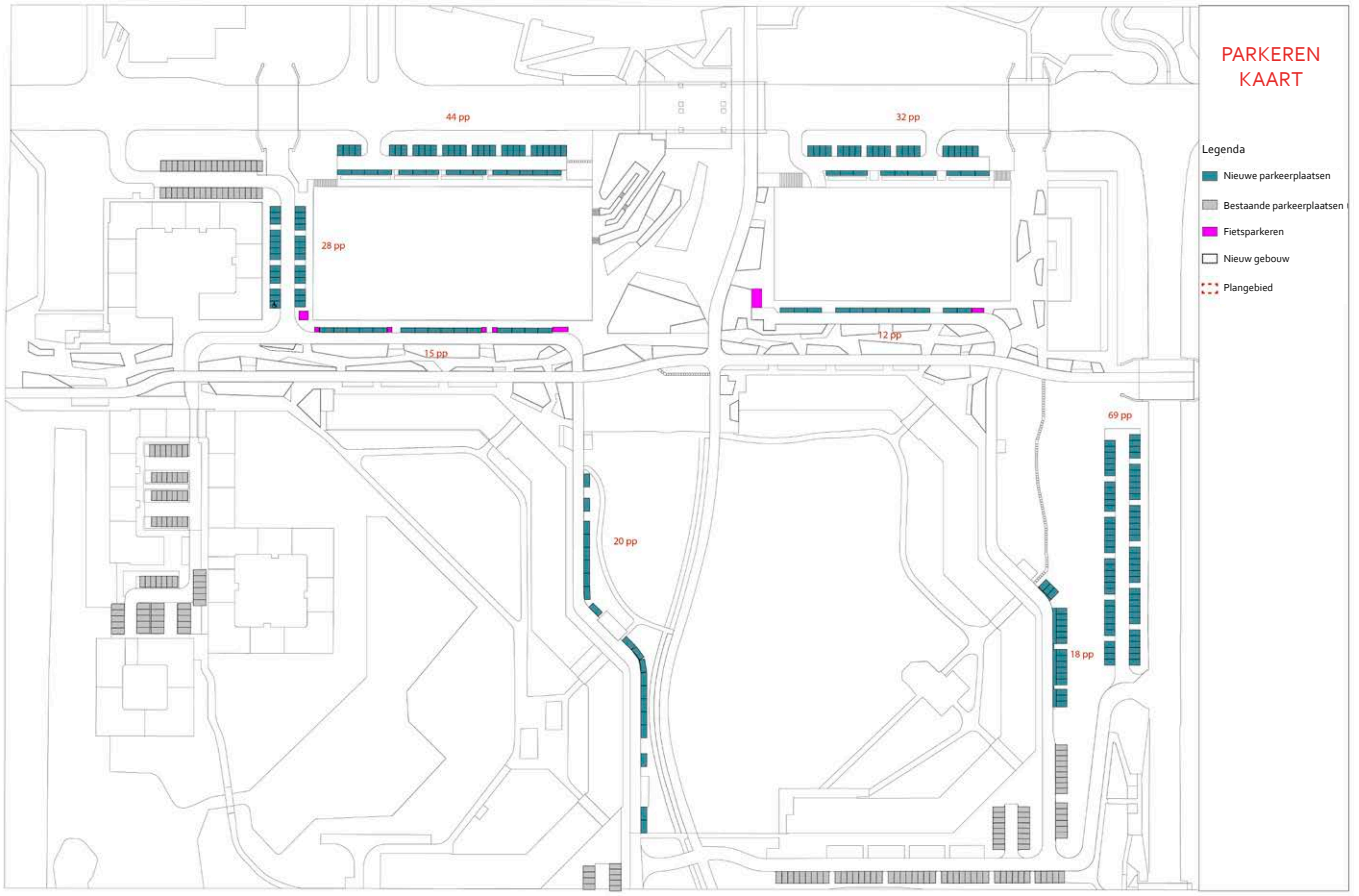
▲ Laden en lossen

Parkeerplaatsen
We willen borgen dat er genoeg parkeerplaatsen zijn voor huidige en toekomstige bewoners en bezoekers, zonder onnodige afbreuk te doen aan de groene openbare ruimte.

Qua parkeren verandert er veel in het gebied. Garage Huigenbos is gesloopt en garage Hakfort wordt volgens het sloopbesluit gesloopt, voordat de nieuwbouw wordt gerealiseerd.

Voor de nieuwbouw wordt aan de ontwikkelaars meegegeven dat de parkeerplaatsen voor bewoners en voorzieningen volgens de parkeernota op eigen terrein gerealiseerd moeten worden. Omdat door de sloop van de garages en realisatie van de nieuwbouw een deel van de huidige openbare parkeerplaatsen verdwijnen, worden al deze 238 (openbare) parkeerplaatsen voor de huidige bewoners en bezoekers teruggebracht in de openbare ruimte van het plangebied. Bij het nieuwe ontwerp is rekening gehouden met het behoud van de bestaande Bijlmerse landschappen. Voor een goede bereikbaarheid voor bewoners, zullen de parkeerplaatsen zo gelijkmatig mogelijk over het gebied worden verdeeld. Daarnaast wordt veel aandacht besteed aan voldoende parkeerplaatsen bij kleine bedrijven langs de boulevard en de Karspeldreef. In de openbare ruimte is ook ruimte gereserveerd voor fietsparkeerplaatsen (voor bezoekers).

Bij de spreiding van parkeerplaatsen is rekening gehouden met de uitkomst van het advies van Waternet, de windstudies en het participatietraject over de nieuwe inrichting van de parkeerplaatsen.



2.5.7 Water

Het plangebied kent een hoge grondwaterstand en er zijn knelpunten wat betreft hemelwater tijdens en na (hevige) regenbuien. Bij hevige neerslag blijft er bijvoorbeeld water op het plein en in de tunnels onder de Karspeldreef staan, waardoor deze slecht begaanbaar kunnen worden. Ook kan er water staan tegen de plint van flat Huigenbos, met eventuele waterschade tot gevolg.

Voor deze fase van het project heeft Waternet een Rainproof Oplossingenkaart voor de bestaande situatie opgesteld. Uit deze analyse komen de volgende aandachtspunten naar voren:

1. Tijdens hevige neerslag is sprake van wateroverlast op het plein. Het maaiveldniveau van het plein is lager dan de omgeving. Tijdens hevige neerslag stroomt er van hoger gelegen delen water naar het plein.
2. Tijdens hevige neerslag stroomt er overtollig water van hoger gelegen delen richting garage Hakfort en bestaat de kans dat water de garageboxen of bedrijven binnenstroomt. Dit deel van garage Hakfort is gelegen in een kom. Het maaiveld richting Heesterveld, alsmede het plein, lopen ca. 30-40cm op.
3. Tijdens hevige neerslag stroomt overtollig water van de hoger gelegen delen naar de lager gelegen delen. Bij hevige neerslag komt het overtollige water tegen de gevel van de bestaande kerk aan. Ook hier bestaat de kans op waterschade.

Ontwerpoplossingen
De boulevard kan gaan fungeren als een waterbergende zone. Bestaande groene stroken tussen de flats Hakfort en Huigenbos en naast de flat Huigenbos (zie kaart) zijn kansgebieden voor het bufferen en vertraagd afvoeren van hemelwater tijdens hevige neerslag. Groen op die plekken moet worden behouden.

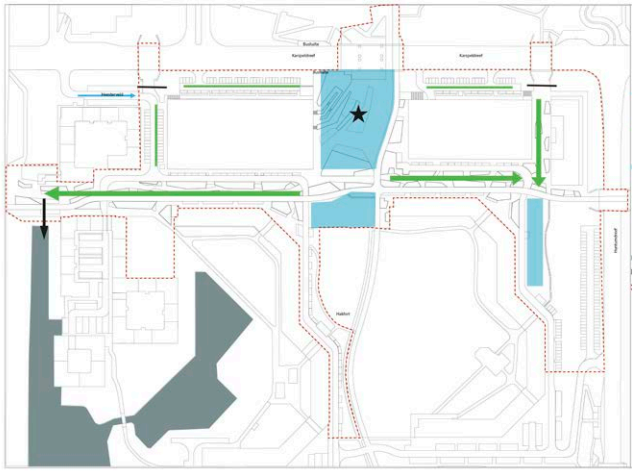
Aan de boulevard worden groenstroken aangelegd die tijdens hevige neerslag het overtollige hemelwater kunnen verwerken. In verband met de hoge grondwaterstand in het gebied dient nader onderzocht te worden of afwatering richting de groenstroken altijd wenselijk is, of dat de groenstroken alleen bij hevige neerslag benut worden als tijdelijke waterbuffer. Een grondwatertoets door de wateradviseur (ingenieursbureau) is daarbij nodig.

Het plein is ook een kansgebied voor waterberging met verzamelafvoerpunten. Het plein wordt ontworpen met een lagergelegen deel (helling) in het midden, zodat bij zware neerslag overtollig hemelwater verzameld en vastgehouden kan worden op het plein. Het water vormt dan een tijdelijke plas op het plein, om daarna langzaam afgevoerd te worden. Op droge dagen kan dit lager gelegen deel dienen als waterpartij, of als verkoelend element met kleine speelse fonteintjes tijdens warme zomerdagen. Daarnaast zal worden onderzocht of het overtollig regenwater gebruikt kan worden voor bevloeiing van groenvoorzieningen.

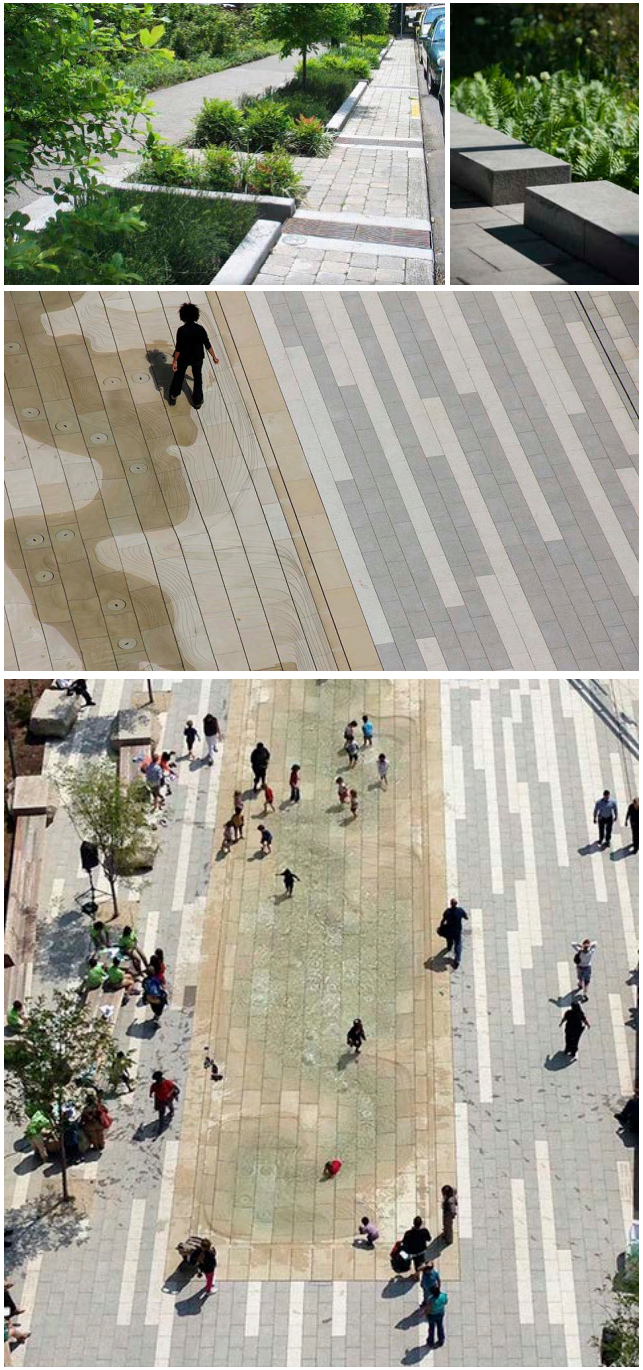
Bij de kleine woonstraten (tussen het noordelijke blok van Heesterveld en blok A, en tussen blok B en C) moeten waterdrempels worden aangebracht, om overstroming tijdens hevige neerslag te voorkomen.

Het hele plangebied wordt aangelegd met waterdoorlatende materialen. Afschotten in de straat moeten het water naar de bestaande en nieuwe groenstroken leiden.

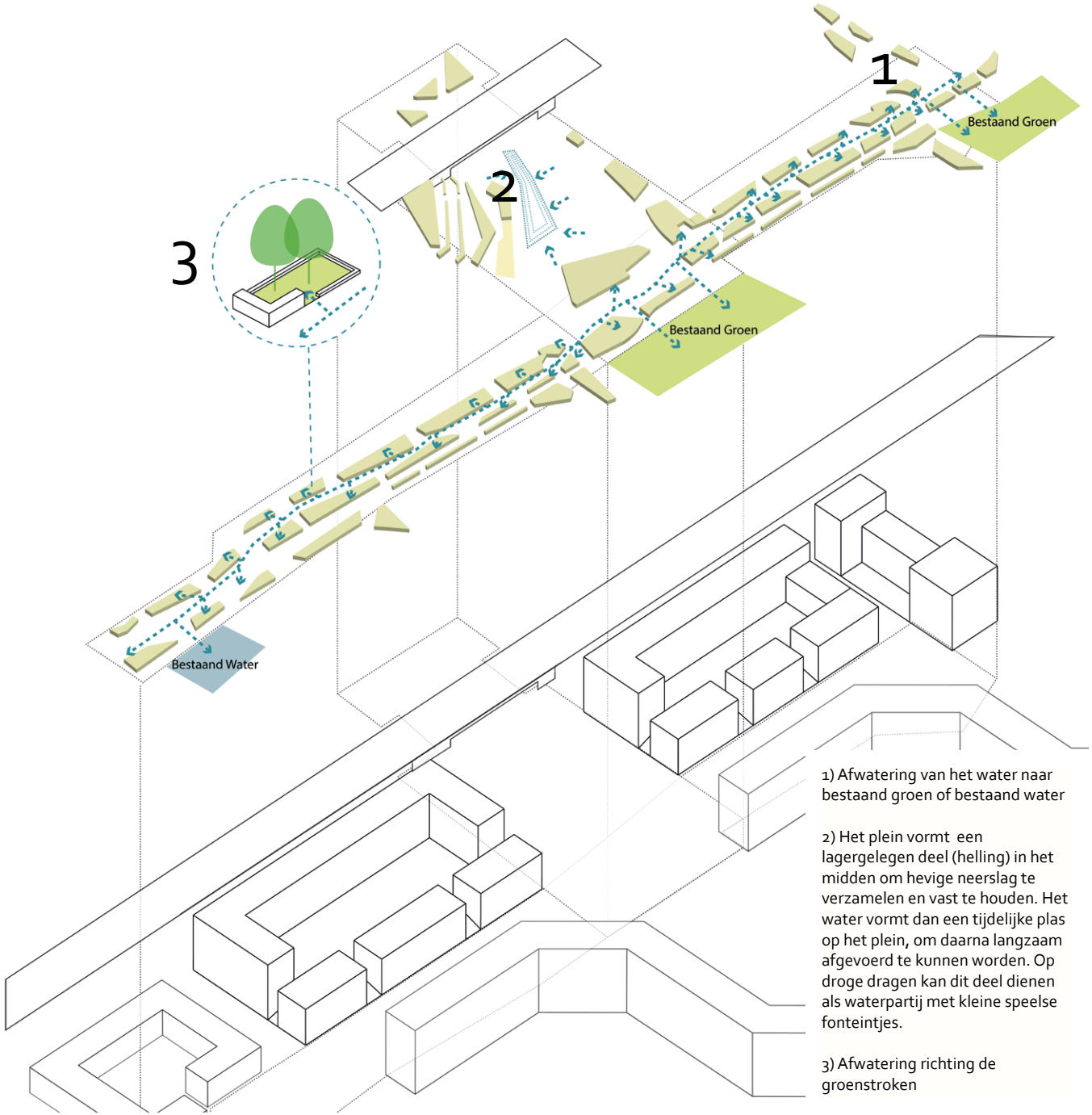
Voor de volgende fase is nader onderzoek nodig door de wateradviseur van het ingenieursbureau (in samenspraak met de GW-adviseur van Waternet) om de invloed van infiltratie op de grondwaterstand te bepalen en mogelijk aanvullende drainerende maatregelen in het plan op te nemen.



▲ Wateradvies (zie bijlage)



▲ Referenties voor waterpartij en afwatering richting groenstroken



1) Afwatering van het water naar bestaand groen of bestaand water

2) Het plein vormt een lagergelegen deel (helling) in het midden om hevige neerslag te verzamelen en vast te houden. Het water vormt dan een tijdelijke plas op het plein, om daarna langzaam afgevoerd te kunnen worden. Op droge dragen kan dit deel dienen als waterpartij met kleine speelse fonteintjes.

3) Afwatering richting de groenstroken

▲ Waterschema

2.5.8 Wind

De nieuwe situatie van H-buurt Midden zal invloed hebben op het windklimaat in het gebied. Om te onderzoeken of het windklimaat in de nieuwe situatie acceptabel is heeft adviesbureau Actiflow een windstudie uitgevoerd. In deze studie is uitgegaan van twee modellen:

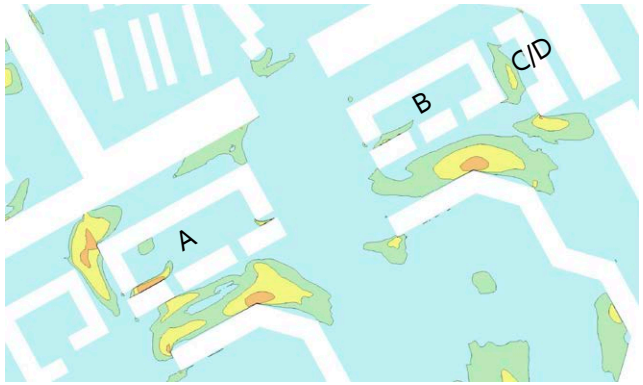
Model één toont de windcondities in geval van realisatie van de nieuwe gebouwen en behoud van de bestaande bomen. In het model zijn de plekken met de meeste wind gelokaliseerd en zijn de volgende conclusies getrokken:

- Aan de west- en noordwestzijde van blok A heerst een winderig klimaat met overwegend windhinderklasse B, C en D (zie tabel windklassen). Om het windklimaat te verbeteren dient downwash aan de zuidwestzijde van blok A verminderd te worden.
- Rondom blok B en C is een luw windklimaat.
- De doorgangen naar de binnentuinen van blok A en B hebben een comfortabel windklimaat met overwegend windhinderklasse A. Uitzondering is het gebied bij de zuidwestelijke doorgang van blok A (zie kaart rechtsboven). Deze doorgang heeft een winderig klimaat met overwegend windhinderklasse D.
- In de binnentuinen van blok A en B is een luw windklimaat.
- Het windklimaat op het plein (gebied tussen blok A en B) is luw met overwegend windhinderklasse A.
- Er is geen windgevaar of er is beperkt risico op windgevaar aanwezig in de nabijheid van de blokken.

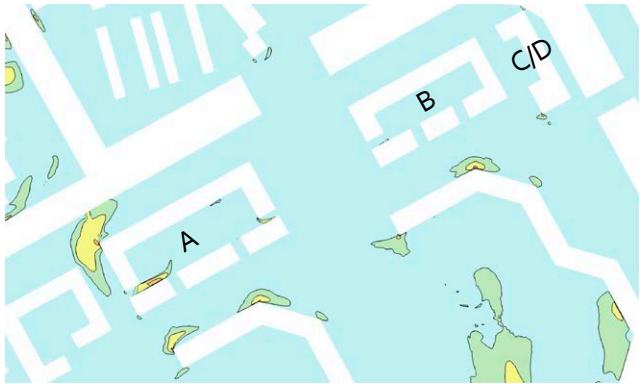
In model twee zijn de windcondities berekend op basis van het nieuwe ontwerp. Om een comfortabel klimaat voor voetgangers te creëren en te zorgen voor een aangenaam verblijfsgebied, zijn in het ontwerp nieuwe bomen en struiken op strategische plekken langs de boulevard geplaatst. De nieuwe bomen en struiken breken en verminderen de wind.

Het toevoegen van bomen en struiken in model twee heeft een aanzienlijk positief effect op het windklimaat, voornamelijk bij de flats Hakfort en Huigenbos en het Bullewijkpad (zie kaart rechtsonder). Verbetering van het windklimaat is ook in de windgevaar-resultaten zichtbaar, waarbij het risico op windgevaar is geminimaliseerd. In de definitieve plannen zal rekening moeten worden gehouden met een goed windklimaat voor de verblijfsgebieden, zoals het plein en de "pockets".

Daarnaast moet er rekening mee worden gehouden dat de positie van de bomen en struiken, zoals gespecificeerd in het nieuwe ontwerp, doorslaggevend is. Het is ook wenselijk om in deze gebieden bladhoudende bomen en struiken toe te passen, zodat ook in de winter een comfortabel windklimaat heerst.



▲ Windstudie model 1



▲ Windstudie model 2

Overschrijdingskans (%) (Lokaal windsnelheid > 5 m/s) (van het aantal uren per jaar)	*Kwaliteitseis*	*Activiteiten*		
		Doorlopen	Slenteren	Langdurig zitten[a]
<2.5%	A	*Goed*	*Goed*	*Goed*
2.5 - 5%	B	*Goed*	*Goed*	*Matig*
5 - 10%	C	*Goed*	*Matig*	*Slecht*
10 - 20 %	D	*Matig*	*Slecht*	*Slecht*
> 20%	E	*Slecht*	*Slecht*	*Slecht*

[a] Dit geldt conform de norm voor een bankje in het park, voor horeca terrassen of private buitenruimtes is zwaardere norm-stelling nodig om het gewenste comfort te behalen.

▲ Eisen voor de beoordeling van het lokale windklimaat voor windhinder

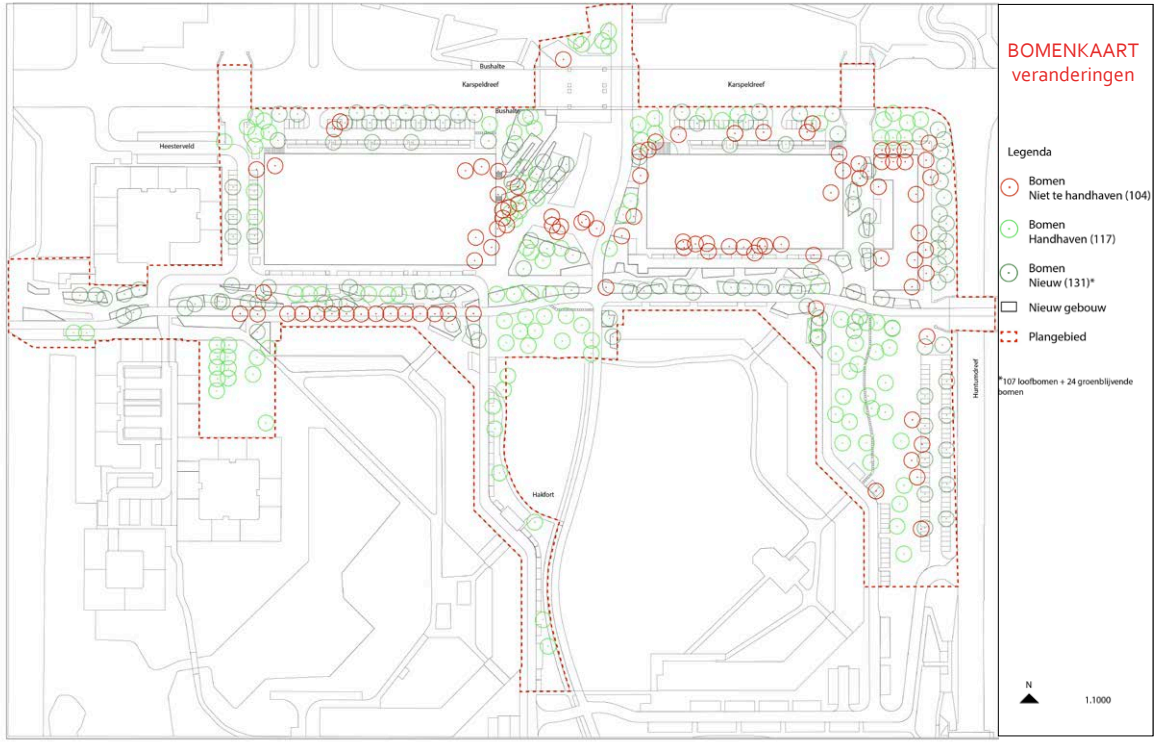
2.5.9 Groen

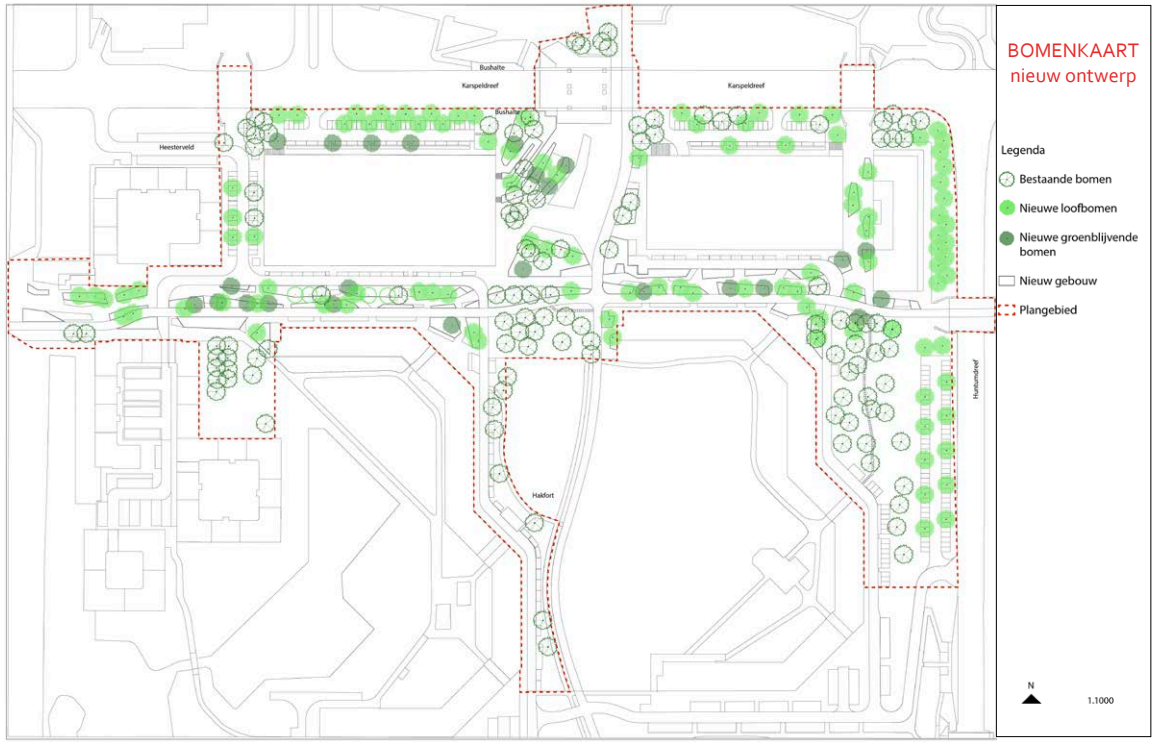
Bomen

Bomen spelen een belangrijke rol bij het creëren van een aantrekkelijke openbare ruimte. In het nieuwe ontwerp hebben de bomen een aantal belangrijke functies:

1. Bomen beschermen tegen wind en worden daarom op strategische locaties aangeplant;
2. Vanwege schaduwvorming zorgen de bomen op verblijfsplekken langs de boulevard en op het plein voor verkoeling op warme dagen;
3. De bomen zorgen voor ruimtelijke eenheid van de groene boulevard langs het Bullewijkpad.

Op basis van het uitgevoerde bomenonderzoek (quick-scan), is in het plan rekening gehouden met de huidige conditie van de bomen en de verplantbaarheid. Het doel is om van de bestaande 221 bomen er zoveel mogelijk te behouden/ verplanten. In de vervolgfase zal definitief worden bepaald welke bomen behoudend of verplant worden. Er worden circa 130 nieuwe bomen geplant, waarvan een derde bladhoudend zou kunnen zijn, zodat ook in de winter een comfortabel windklimaat heerst. Er zal vooral gebruik worden gemaakt van inheemse boomsoorten en boomsoorten die goed bestand zijn tegen strooizout. De nieuwe plantvakken langs de boulevard hebben een beperkte breedte. Om de wortels van de nieuwe bomen in deze plantvakken te beschermen en meer ruimte te geven is het wenselijk om granulaat onder de fiets- en voetpaden toe te passen.





Struiken en vaste planten
Naast bomen, spelen ook heesters en vaste planten een belangrijke rol in het plan. Langs de hele boulevard en op het plein worden groenstroken aangelegd.

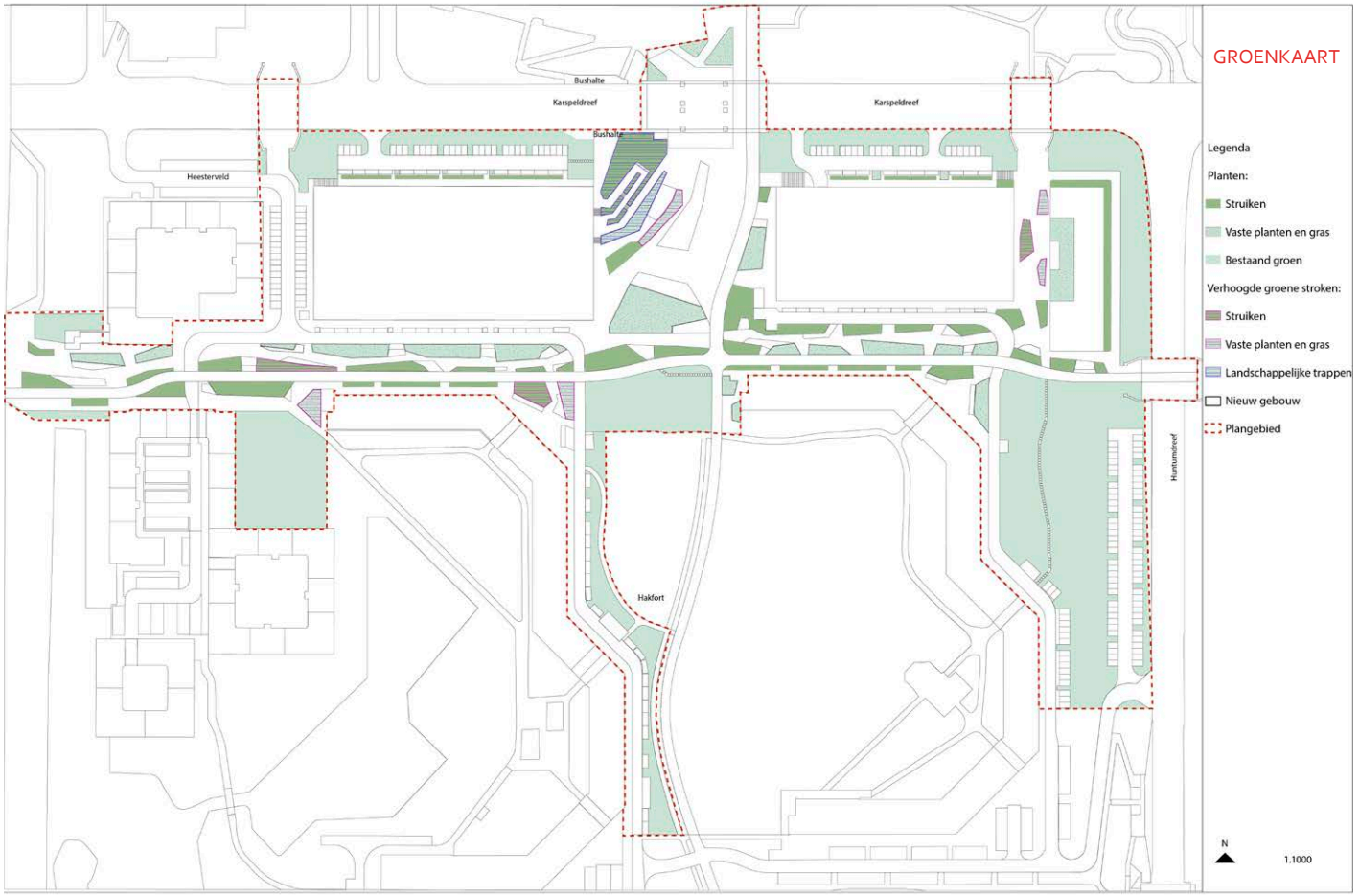
Op strategische plekken worden groenstroken met struiken tot 1,20 meter hoog geplant. Dat zorgt voor vermindering van wind en voor schaduw bij zitplaatsen op zomerse dagen.

In het ontwerp is rekening gehouden met de veiligheid van de boulevard. Daarom worden struiken zó aangeplant dat deze niet zorgen voor afgesloten, sociaal onveilige ruimtes. De boulevard blijft overzichtelijk, en daarmee veilig.

Sommige groenstroken worden verhoogd aangelegd om extra bescherming tegen wind te bieden. Groenstroken worden tijdens hevige neerslag als tijdelijke waterbuffer gebruikt.

Het talud van de Karspeldreef is in het ontwerp omgevormd tot landschappelijk amfitheater. Dit amfitheater bestaat uit brede trappen met zitelementen. De trappen zijn beplant met vaste planten.

In het plan wordt rekening gehouden met groensoorten die een ecologische waarde hebben. De bomen en struiken in het plan dienen voor verschillende vogelsoorten als nestplek of voedselgebied gebruikt te kunnen worden. Het groen kan ook een educatieve rol spelen. Toelichtingsbordjes kunnen bijvoorbeeld de aandacht bij bewoners (en vooral kinderen) voor de waarde van het groen vergroten.

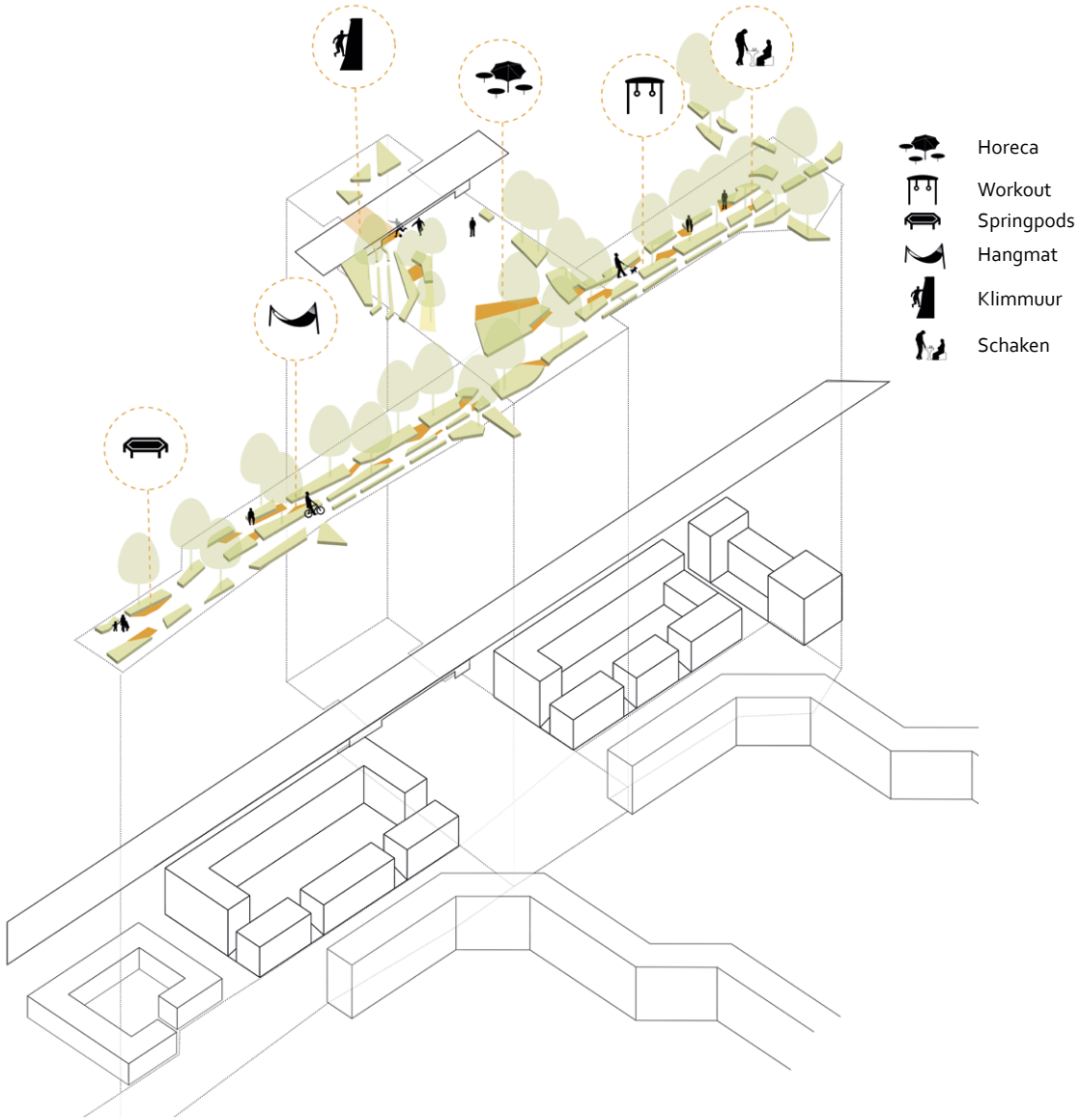


2.5.10 Materialisatie en pocket-programma

Pocket-programma
Het gebruik van de openbare ruimte wordt gestimuleerd door toevoeging van het "pocket-programma". Met het pocket-programma worden actieve plekken in de openbare ruimte bedoeld met verschillende openbare functies, zoals sport, spel en ontmoeting. Deze pockets komen op het plein en aan de boulevard. De locaties van deze pockets en het bijbehorende programma worden bepaald aan de hand van de volgende criteria:

- Afwisseling in de pockets tussen rustig en actief gebruik, bijvoorbeeld:
    - Rustige plekken om te zitten, ontmoetingsplekken voor jong en oud, openlucht schaken, e.d.
    - Actieve plekken met spelprogramma: kleine speelelementen voor kinderen van verschillende leeftijden, zoals springpods, trampolines, schommels, hangmatten, klimrekken, glijbanen, e.d.
    - Actieve plekken met klein sportprogramma: optrekstangen, jeu de boules, klimmuur, mini-skatepark, e.d.
- De pockets zijn zo ontworpen dat de mogelijkheid bestaat om deze opnieuw te programmeren.
- Om maximaal comfort in het gebruik te creëren, bevinden de pockets zich op plaatsen met een goed (rustig) windklimaat en met voldoende schaduw op warme zomerse dagen.

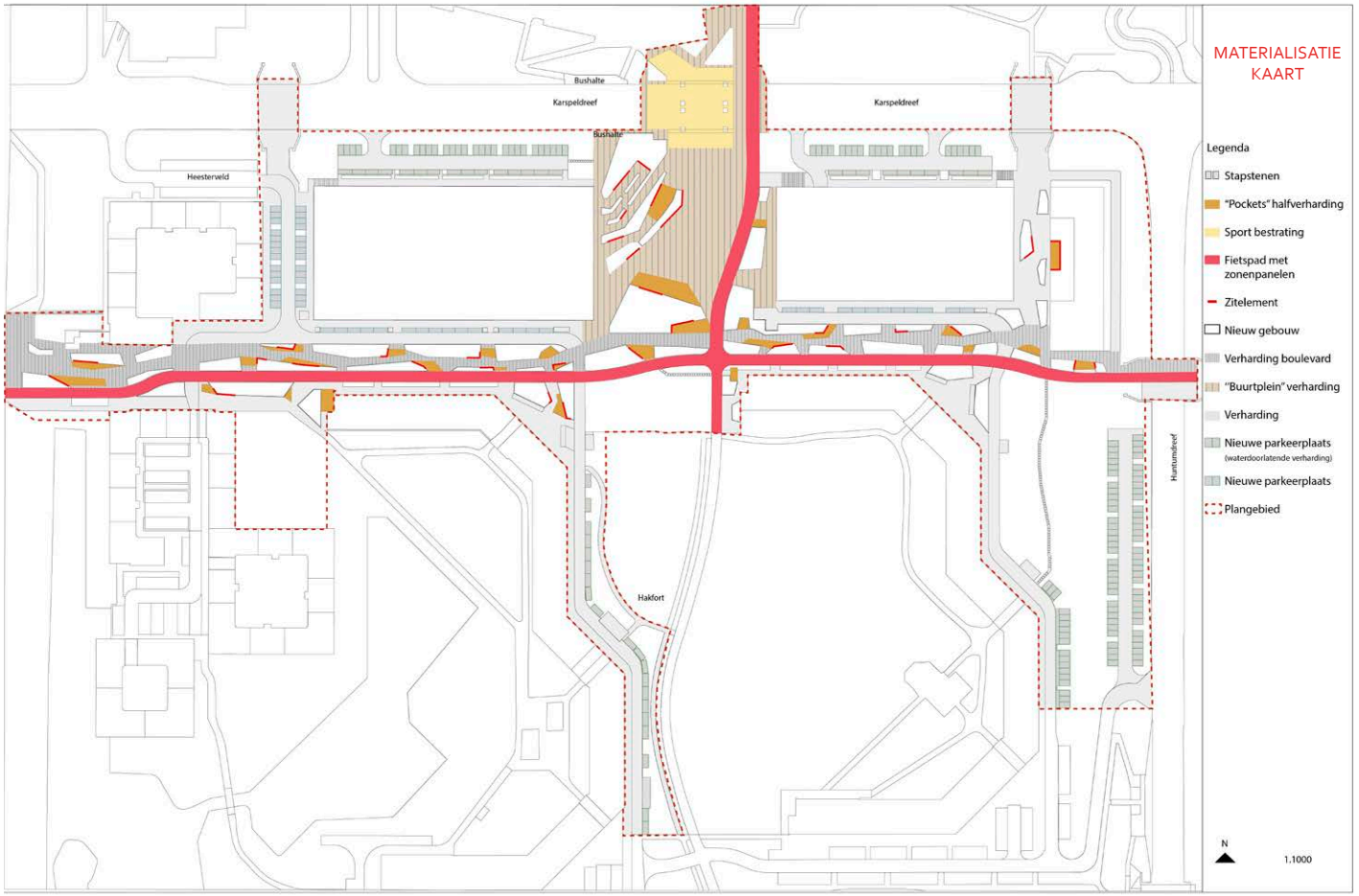
Op het plein is meer ruimte en zijn grotere pockets aanwezig. Op het plein kunnen sommige pockets voor een horecagelegenheid gebruikt worden.



▲ Schema pocket-programma

Materialisatie
Het ontwerp is rainproof. Er wordt naar gestreefd om nieuwe, duurzame materialen te gebruiken. In de volgende fase van het project is het van belang met het volgende rekening te houden:

1. Rondom de nieuwe bebouwing moet regenwater zoveel mogelijk naar bufferzones geleid worden of (op advies van Waternet) naar bestaand oppervlaktewater vlakbij de metrohalte. Belangrijk is om hiervoor passende bestrating te kiezen.
2. De parkeervakken moeten rainproof worden gerealiseerd waarbij een passende, waterdoorlatende bestrating wordt gebruikt. Aanleg van parkeervakken met asfalt dient te worden voorkomen.
3. Op de "pocket-plekken" zoveel mogelijk half-verharding toepassen.
4. De bestrating van het plein wordt afgestemd met de Puccini-commissie. De inrichting van het plein is conform 'buurtplein' uit het Handboek Rood.
5. De boulevard aan het Bullewijkpad wordt ingericht conform de Puccinistandaarden. Hierdoor sluit de inrichting van de boulevard goed aan op de omliggende gebieden en wordt de buurtfunctie van het plein benadrukt. De bestrating van de boulevard sluit aan op de bestrating van het Bullewijkpad aan de zijde van Amstel III. De materiaalkeuze voor het hele Bullewijkpad moet in de vervolgfase van het project goed afgestemd worden.



2.5.11 Afval

Amsterdam heeft de ambitie een afvalvrije stad te zijn, waar straten en pleinen schoon zijn. De ambitie van een afvalvrij en schoon Amsterdam willen we bereiken door de goede voorzieningen aan te bieden die bijdragen aan het juiste aanbiedgedrag, zodat we grondstoffen zo hoogwaardig mogelijk verwerken.

1. Voorzieningen: Amsterdam verbetert de voorzieningen voor afvalinzameling
   We gaan de inzamelvoorzieningen voor de verschillende fracties verbeteren en waar nodig uitbreiden. Daarnaast gaan we ervoor zorgen dat deze schoon en heel zijn. Dit is nodig om straten schoner te krijgen en bij te dragen aan de transitie naar een circulaire economie.
2. Gedrag: Het is voor Amsterdammers normaal en makkelijk om afval aan te bieden
   Voor een efficiënte en duurzame inzameling en verwerking van afval en grondstoffen hebben we ook het juiste aanbiedgedrag van de Amsterdammers nodig.
3. Grondstoffen: Afval wordt zoveel mogelijk voorkomen of verwerkt als grondstof
   Om in 2050 100% circulair te zijn, moet de manier waarop we met ons afval omgaan fundamenteel veranderen. De afvalketen van Amsterdam draagt bij aan deze doelstelling door te zorgen dat het voorkomen van afval, en hergebruik en recyclen van materialen zo efficiënt mogelijk worden gemaakt.

De afvalinzameling voor klein huishoudelijk afval wordt in H-buurt Midden geregeld d.m.v. ondergrondse afvalcontainers voor restafval, glas, oud papier en karton, plastic en drankkartons en textiel.
De afvalcontainers komen dichtbij de woningen te liggen, in herkenbare eilanden. In de investeringsbesluitfase wordt onderzocht of een apart inzamelsysteem kan worden ingevoerd, waarmee groente- en fruitafval zo dicht mogelijk bij de bron, de keuken, kan worden gescheiden.
Ook wordt onderzocht of in H-buurt Midden ruimte moet worden gereserveerd voor een kleinschalig afvalbrengpunt waar overig huishoudelijk afval (elektrische apparaten en klein grof afval) kan worden weggebracht.
Voor de niet-woonfuncties dient, conform het beleid van Amsterdam, afvalscheiding op eigen kavel georganiseerd te worden.

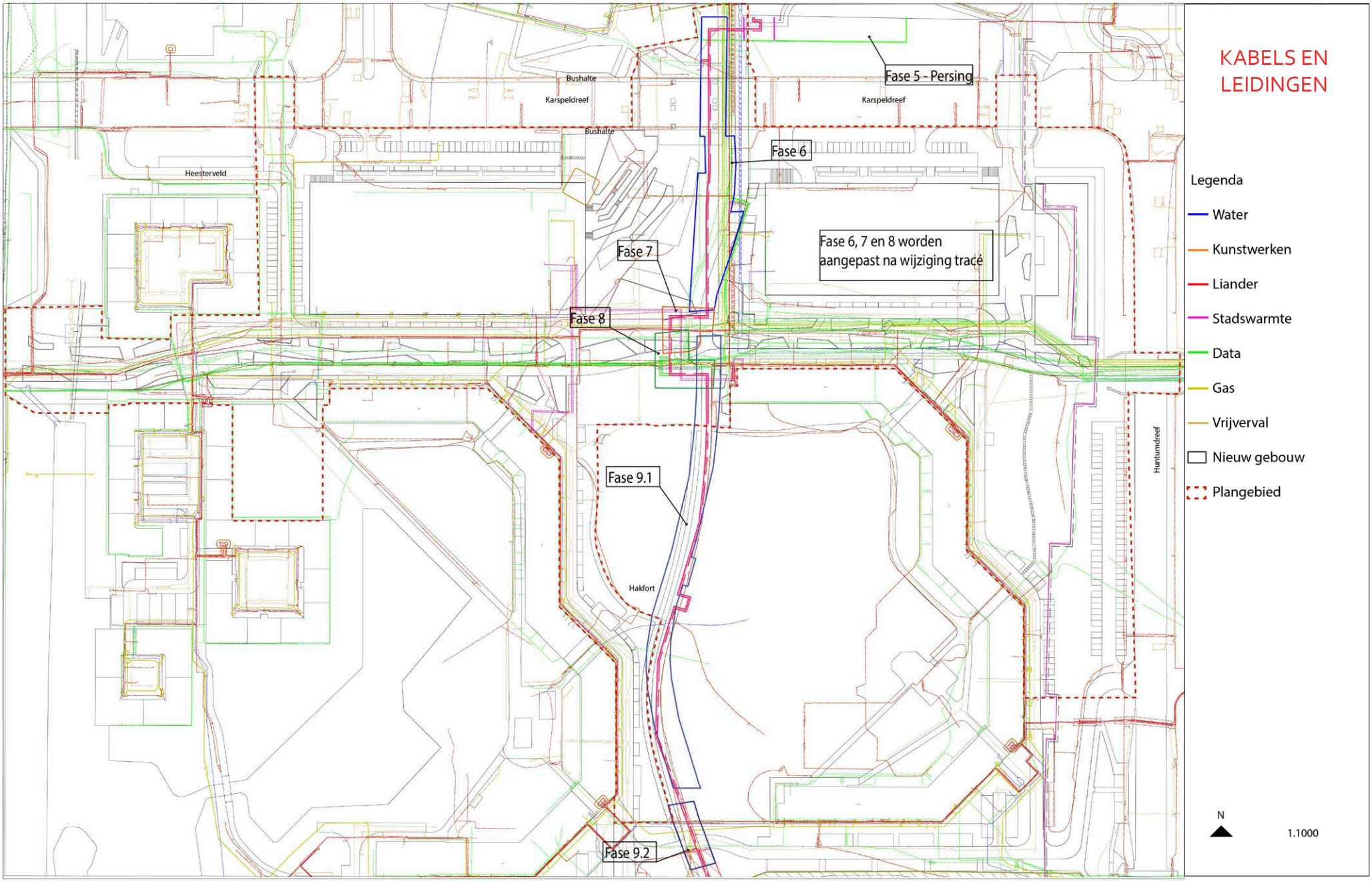
2.5.12 Kabels en Leidingen

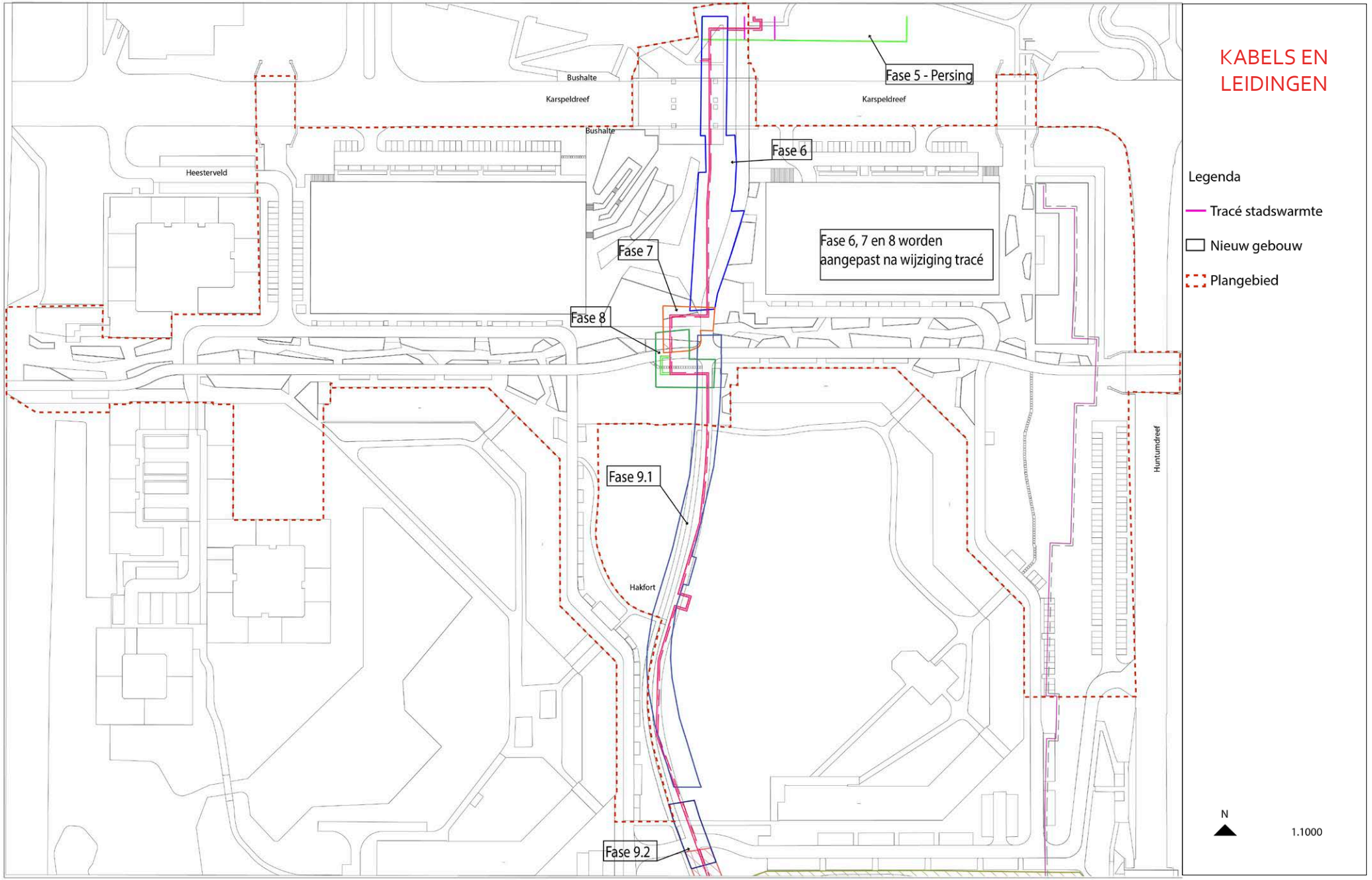
De bouwkavels bevinden zich grotendeels op de plek van de (voormalige) parkeergarages van Huigenbos en Hakfort. Hierdoor hoeven kabels en leidingen nauwelijks te worden verwijderd of verlegd ten behoeve van de nieuwbouw.
Met het plan voor de openbare ruimte wordt rekening gehouden met de benodigde ruimte in de ondergrond voor de distributiestroken voor de nieuwbouw. Na inschatting moet in ieder geval bij blok A en blok B genoeg ruimte worden gereserveerd voor inpandige installatieruimtes.

Ondergrondse infrastructuur wordt gecoördineerd aangelegd, met als doel een efficiënte werkwijze voor alle partijen en minimale overlast voor de omgeving. Dit kan betekenen dat gewenst is dat kabels of leidingen vooruitlopend op werkzaamheden worden gelegd. Voor de coördinatie is de planontwikkeling aangemeld bij het Planvormingsoverleg K&L, zodat alle partijen geïnformeerd zijn. Voor de uitvoering zullen per fase wenstracéprocedures worden doorlopen.

In het plan voor de openbare ruimte wordt rekening gehouden met bestaande infrastructuur. Dit geldt voor de locatie voor objecten, bomen, waterberging, etc. De plaatsing van nieuwe bomen in het plan voor de openbare ruimte wordt gebruikt om het windklimaat op locaties te verbeteren. Daarnaast worden nieuwe bomen gebruikt om de kwaliteit en de structuur van de openbare ruimte te verbeteren. Het plan voorziet in nieuwe bomen langs de groene boulevard van het Bullewijkpad. Voor deze bomen is het nodig om een kabeltracé te verleggen.

Vattenfall gaat nieuwe leidingen aanleggen voor het warmtenet. Dit tracé loopt door H-buurt Midden, van zuid naar noord, vanaf A9 Gaasperdam naar de Amsterdamse Poort. De werkzaamheden worden gefaseerd uitgevoerd en zijn gestart. Naar verwacht zijn deze werkzaamheden gereed voor de eerste bouwactiviteiten. Het plan voor de openbare ruimte houdt rekening met dit tracé.

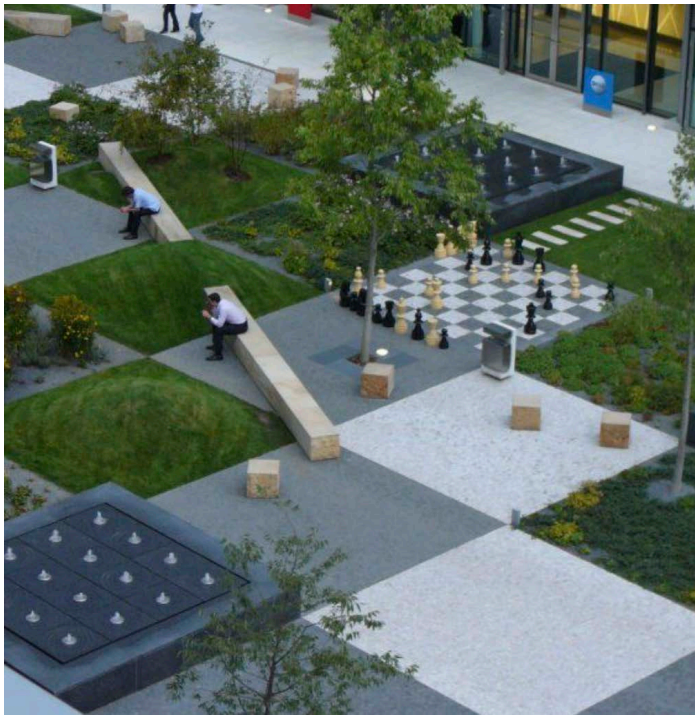

KABELS EN LEIDINGEN
Legenda
Water
Kunstwerken
Liander
Stadswarmte
Data
Gas
Vrijverval
Nieuw gebouw
Plangebied
N
1.1000
Fase 5 - Persing
Fase 6
Fase 6, 7 en 8 worden aangepast na wijziging tracé
Fase 7
Fase 8
Fase 9.1
Fase 9.2
Bushalte
Karspeldreef
Heesterveld
Hakfort
Huntumdreef


KABELS EN LEIDINGEN
Legenda
Tracé stadswarmte
Nieuw gebouw
Plangebied
Fase 5 - Persing
Fase 6
Fase 6, 7 en 8 worden aangepast na wijziging tracé
Fase 7
Fase 8
Fase 9.1
Fase 9.2
Bushalte
Karspeldreef
Heesterveld
Hakfort
Huntumdreef
N
1.1000

2.5.13 De Bewegende Stad (voetgangers, fietsers, sport en spel)

Eén op de vijf kinderen in Amsterdam heeft overgewicht of obesitas. Dit heeft ernstige gevolgen voor hun gezondheid op korte en lange termijn. De gemeente zet zich in om overgewicht bij kinderen te voorkomen en terug te dringen, met als doel: in 2033 hebben alle Amsterdamse kinderen een gezond gewicht. In dat kader is in 2016 onderzoek gedaan naar het Amsterdamse beweeggedrag. Hieruit is gebleken dat het aantal mensen in Zuidoost dat de beweegnorm haalt, ruim onder het gemiddelde ligt. Dit geldt niet alleen voor volwassenen, maar ook voor kinderen. Nergens in Amsterdam halen zo weinig basisscholieren de beweegnorm als hier. Mede daarom is overgewicht in Zuidoost een punt van zorg; zowel onder kinderen als onder volwassenen zijn bovengemiddeld veel mensen te zwaar.

Het stedelijk beleid van De Bewegende Stad (een stad die uitnodigt tot gezond bewegen) heeft een aantal belangrijke ruimtelijke uitgangspunten. Deze uitgangspunten zijn verwerkt in het plan voor H-buurt Midden. Met name het groene karakter van de buurt en de scheiding van autoverkeer en langzaam verkeer, nodigt uit tot gezond bewegen. Daarnaast wordt in het plan gelegenheid geboden tot diverse bewegingsactiviteiten, voor verschillende doelgroepen en leeftijden. De "pockets" aan de boulevard en op het plein bieden ruimte voor diverse speel- en sportplekken. Daarnaast kan het hele plangebied worden gezien als één grote speeltuin voor jong en oud.











▲ Voorbeelden bewegingsactiviteiten

2.6 Duurzaamheid

Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal
Amsterdam heeft ambitieuze klimaatdoelen: 55% minder CO_2 in 2030 en 95% minder CO_2 in 2050 (in vergelijking met 1990). De stad moet bovendien vóór 2040 aardgasvrij zijn. Op 6 maart 2020 is de Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal gepresenteerd met nieuwe eisen voor nieuwbouw. De gedeelde langetermijndoelstelling van Rijk, MRA en gemeente is om in 2050 100% circulair te zijn, met als tussendoel 50% minder primaire grondstoffengebruik in 2030. Voor het plangebied is tevens van belang dat voetgangers, fietsers en openbaar vervoer nog meer prioriteit krijgen, hetgeen ten koste van autoverkeer mag gaan. De gemeente wil bovendien dat er in 2030 alleen nog maar uitstootvrije voertuigen binnen de bebouwde kom rijden.

Duurzaam Ontwikkelen
De gemeente heeft alle beleidsonderwerpen via de website duurzaamontwikkelen.amsterdam toegankelijk gemaakt. Hier treft u ook de verwijzingen naar de actuele beleidsdocumenten. Naast de relevante thema's staat voor dit gebied circulaire gebiedsontwikkeling vanuit een coöperatieve community centraal (o.a. wooncoöperatie ambitie), volgens het nieuwe Donut model welke de gemeente ambieert.

Duurzame energiebronnen
Vanaf 1 januari 2021 geldt de BENG systematiek voor de energieprestatie van gebouwen volgens de NTA8800. Amsterdam is voornemens om de landelijke BENG-normen met ingang van de Omgevingswet aan te scherpen.

De klimaatuitdaging vraagt echter om een ambitieuzere ontwikkeling. Voor H-buurt Midden wordt verwacht dat er minimaal energieneutraal wordt ontwikkeld (BENG2 < 0). Daarnaast is het belangrijk om lokale duurzame bronnen te gebruiken voor collectieve lage temperatuur warmte en koude voorziening (motie 1404:17).

Duurzame mobiliteit
Voor het halen van de ambitie om vanaf 2030 alleen nog uitstootvrije mobiliteit toe te staan, moeten duurzame vormen van mobiliteit worden gestimuleerd. Naast voldoende elektrische laadpunten voor auto en fiets, wordt er ingezet op deelmobiliteitsconcepten en duurzame en slimme bouwlogistiek. Ontwikkelende partijen kunnen om een verlaging van de norm voor reguliere autoparkeerplaatsen vragen indien er gekozen wordt voor een deelauto-concept.

Klimaatadaptatie en Natuurinclusief
Door klimaatverandering hebben we steeds vaker te maken met extremer weer. Voor de bebouwing en de openbare ruimte in het plangebied betekent dit dat er maatregelen getroffen moeten worden om hittestress te voorkomen en om te gaan met periodes van hevige regenval, droogte en storm.

Groen draagt bij aan een gezonde, veerkrachtige stad met een grote biodiversiteit en is ook essentieel om de gevolgen van klimaatverandering op te vangen. Het houdt regenwater na hevige buien langer vast en vermindert hittestress. Het plangebied H-buurt Midden is een stedelijk warmte-eiland. Door hier kwalitatief hoogwaardig en divers groen toe te voegen, zowel in de openbare ruimte als op de gevels en daken, verbetert de leefbaarheid in het gebied en vermindert de energiebehoefte van gebouwen op zomerse dagen. Naast groen heeft ook de materialisatie van de gebouwen en openbare ruimte invloed op de temperatuur in het gebied. Licht gekleurde en slecht geleidende materialen die warmte minder goed absorberen, zoals hout, worden dan ook zoveel mogelijk toegepast. Zwarte daken en stalen gevels worden voorkomen. Beperkt glasoppervlak en verdiept liggende ramen verminderen opwarming van het gebouw. Het combineren van groene daken met zonnepanelen of wateropvang wordt gestimuleerd. Voor de bewatering van de groene daken en gevels wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van hemelwater en zo min mogelijk van drinkwater.

Bij het ontwerpen van gebouwen en de openbare ruimte moet het vasthouden, bergen en vertraagd afvoeren van hemelwater in lijn met de Amsterdamse Hemelwaterverordening worden meegenomen. Er dient daarbij rekening gehouden te worden met de komst van het 'Omgevingsprogramma riolering' (ingang juli 2022). Dan gaat de norm voor berging van 60 millimeter naar 70 millimeter (afvoer met 1 liter per uur).

De openbare ruimte is een habitat voor mens, plant en dier. Bij de inrichting en het beheer wordt rekening gehouden met de huidige en potentiële biodiversiteit in het gebied. De stadsecoloog wordt betrokken bij de keuze van bestratingsmaterialen en beplanting, zodat deze bijdragen aan een grotere soortendiversiteit in

de stad. De gemeente vraagt van eigenaren om gebouwen natuurinclusief te ontwerpen, verwerkt in een groenplan, zodat deze een gunstige invloed op de soortendiversiteit hebben. Het is algemeen bekend dat groene gevels en daken hieraan in positieve zin bijdragen. Hetzelfde geldt voor de realisering van broedgelegenheden. Reflecterende oppervlakten van bijvoorbeeld glas en staal hebben daarentegen een negatief effect. Die versterken de hittestress en veroorzaken onnodige slachtoffers in de vogelpopulatie door raambotsing. Nachtelijke verlichting leidt tot desoriëntatie en uitputting van vogels en insecten (zie handboek Natuurinclusief Bouwen, R&D, 2018).

Circulair bouwen

De Gemeente Amsterdam heeft in 2018 vooronderzoek gedaan (rapport Metabolic) om de mogelijkheden voor circulaire en inclusieve gebiedsontwikkeling in de H-buurt in kaart te brengen, en te beschrijven hoe deze meegenomen kan worden in het stedenbouwkundig programma van eisen (SPvE). Hierbij is gekeken naar hoe groot de impact van verschillende maatregelen op de materiaal- en energiestromen in het gebied zijn en hoe deze kringlopen kunnen worden gesloten. Tevens hoe kringloopsluiting en circulaire interventies kunnen bijdragen aan een brede welvaart voor de wijk en sociale en economische doelstellingen. Om uitvoering te geven aan een circulaire stad is de Stadsdonut voor Amsterdam ontwikkeld. Een raamwerk dat gestoeld is op de ecologische en sociale thema's in de stad. Voor H-buurt Midden zal de circulaire en betaalbare ontwikkeling verder worden vormgegeven via participatie en coöperatieve vormen. Dit leidt tot een kansrijk behoud en verbreding van waardes voor de buurt aan de hand van het Amsterdamse donut-model. De ontwikkelingen van circulaire houtbouw zullen worden verkend.

Amsterdam zet in op sociale impact door het opnemen van sociale voorwaarden, eisen en wensen in inkoop- en aanbestedingstrajecten voor de openbare ruimte, zodat leveranciers een bijdrage leveren aan de uitvoering van het Amsterdamse sociale beleid. De gemeente wil meer kansen creëren voor kwetsbare inwoners. Naast het bieden van werk aan Amsterdammers met een afstand tot de arbeidsmarkt, kan dit ook door bij te dragen aan andere sociale opgaven in de stad. Denk bijvoorbeeld aan armoedebestrijding, gezondheidsbevordering of onderwijs. Dit jaar is er een nieuwe Leidraad Sociaal Opdrachtgeverschap geschreven om opdrachtnemers van de gemeente te helpen iets sociaals terug te doen voor de stad. Bij opdrachten voor de openbare ruimte boven de €221.000 geldt een social return verplichting (5% van de totale opdrachtwaarde). Ook voor de bouwkavels worden ontwikkelaars gestimuleerd om iets terug te doen voor de stad.



Beheer en exploitatie

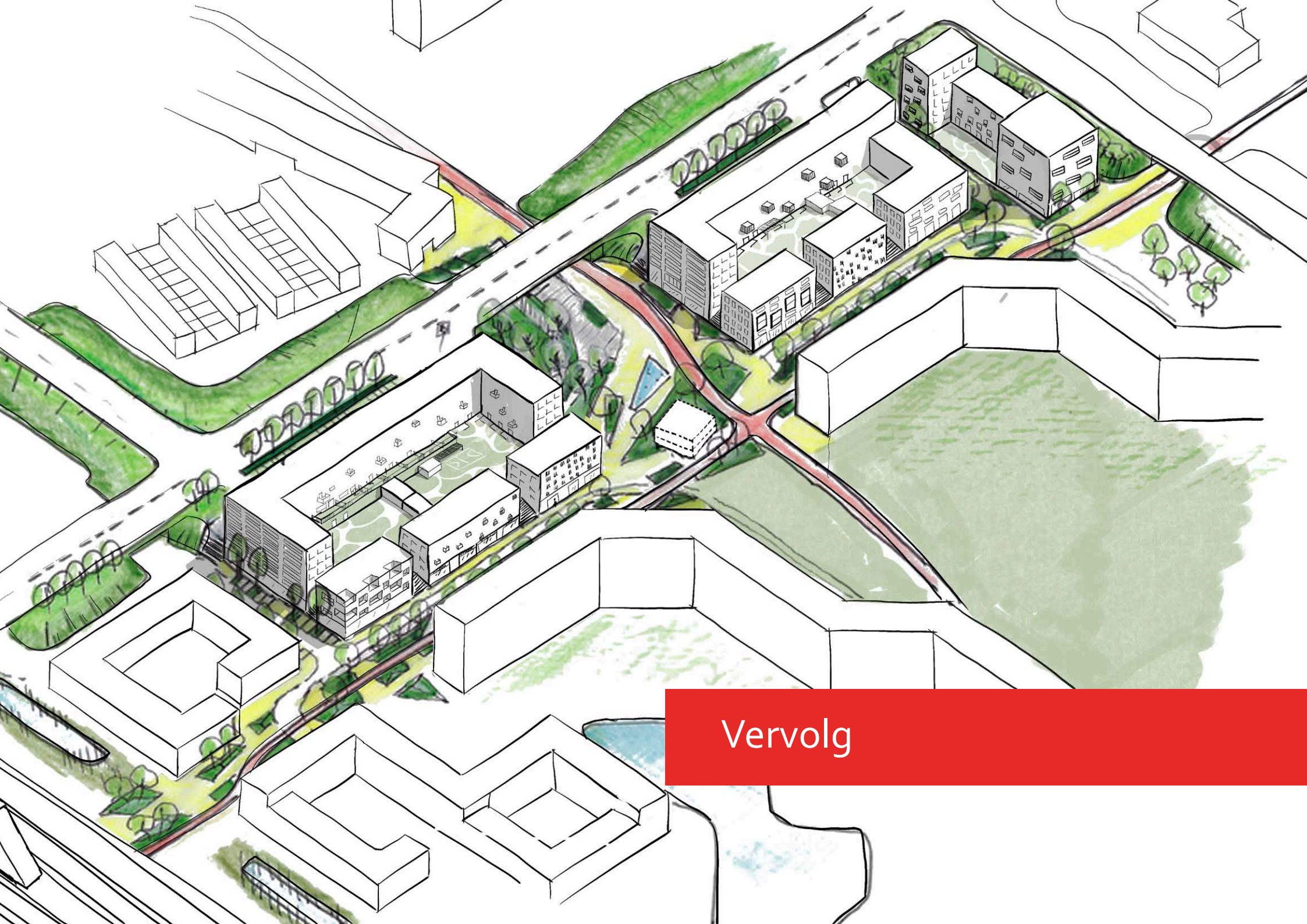
3. Beheer en exploitatie

3.1 Bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie (BLVC)

In voorbereiding op- en uitvoering van sloop- en saneringswerkzaamheden, het bouwrijp maken van bouwprojecten en het inrichten van de openbare ruimte, moet aandacht worden besteed aan de eisen die worden gesteld aan Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie (BLVC). De voorwaarden, eisen en maatregelen die op deze onderwerpen worden genomen en de hieraan verbonden kosten worden beschreven in de BLVC- plannen. Een BLVC-plan wordt opgesteld door de partij die de opdrachtgever is voor de uit te voeren werkzaamheden. Een door de stadsregisseur goedgekeurd BLVC-plan is vereist voor het verkrijgen van vergunningen.
Voor dit plangebied moet specifiek worden gelet op de bereikbaarheid van de bestaande woningen en parkeergelegenheden voor bewoners en bezoekers. De twee ontsluitingswegen zullen altijd beschikbaar moeten zijn voor hen, maar zeker ook voor nood- en hulpdiensten. Eén of meerdere extra ontsluitingen rechtstreeks vanaf de dreven ten behoeve van de bouwactiviteiten is misschien bespreekbaar. De oorspronkelijke parkeerplatforms van de gesloopte garages op dreefniveau zijn ook te gebruiken.

Tijdens de bouwactiviteiten moet ook aandacht zijn voor de leefbaarheid in het gebied. De bomen en het groen in de buurt moeten zoveel mogelijk behouden blijven en beschikbaar zijn voor de bewoners.
Voor de veiligheid is een harde scheiding gewenst tussen de bouwactiviteiten en de openbare ruimte. Daarnaast moeten bewoners zo min mogelijk hinder ondervinden van de bouwwerkzaamheden en goed geinformeerd worden over bijhorende activiteiten, bijvoorbeeld via een speciale bouwapp.

Een menging van bouwverkeer en overig verkeer moet vermeden worden, evenals kruisingen van beide verkeersstromen. De verkeerssituatie moet duidelijk zijn voor iedereen, ook tijdens de nachtelijke uren. Voor de sociale veiligheid is het noodzakelijk dat de situatie geen aanleiding geeft voor ongewenste gebeurtenissen.



Vervolg

4. Vervolg

4.1 Ontwikkelstrategie

De gemeente is m.u.v Ray's Carwash en de bedrijfsruimten in de plint van garage Hakfort eigenaar van alle gronden in het plangebied. Op dit moment wordt met beide erfpachters gesproken over de mogelijkheden om hun bedrijfsvoering op alternatieve locaties in de toekomst voort te zetten. Het oude WOS van Vattenfall is niet meer in gebruik en wordt verwijderd zodra de nieuwe WOS aan de zuidkant van de A9 in gebruik genomen is. De foodkraam op het plein, midden in het plangebied, heeft geen erfpachtcontract maar staat daar op grond van een standplaatsvergunning. Met de exploitant van de foodkraam worden afspraken gemaakt over voortzetting van de activiteiten op basis van een standplaatsvergunning. De foodkraam wordt daarbij gekoppeld aan het nieuwe paviljoen (Huis van de Wijk) en moet qua materialisering en uitstraling een gelijkwaardige kwaliteit krijgen.

4.2 Juridisch kader

Het geldende juridisch-planologisch kader voor H-buurt Midden is het bestemmingsplan Restgebieden Zuidoost. Dit bestemmingsplan is vastgesteld op 15 maart 2017. Voor een (zeer) klein deel van het plangebied geldt het bestemmingsplan Grote H-Buurt / Holendrecht. Een herziening is nodig om de ontwikkeling uit deze investeringsnota juridisch- planologisch mogelijk te maken.

Dit nieuwe bestemmingsplan is in ontwikkeling en wordt direct na het Investeringsbesluit, als ontwerp bestemmingsplan ter inzage gelegd voor zienswijzen. Het juridisch-planologisch kader volgt daarmee de huidige Wro wet- en regelgeving.

4.3 Selectie marktpartijen en zelfbouwers

Het plan bestaat uit drie woonblokken, met plintfuncties, waarvan één van de drie blokken is opgedeeld in twee kleinere clusters (C en D). De twee grootste woonblokken A en B beschikken over een parkeergarage. Boven de plinten bevinden zich clusters met woningen bestaande uit verschillende volumes. De woonblokken A,B, C en D vormen programmatisch één geheel, maar zijn functioneel niet met elkaar verbonden.

Vanuit de Federatie voor woningbouwcorporaties is Rochdale geselecteerd voor de realisatie van alle woningen in woonblok A. Woonblokken B en C worden via een Tenderprocedure aangeboden en woonblok D is gereserveerd voor een nog te selecteren wooncoöperatie.

Op basis van deze Investeringsnota en borging daarvan in het navolgende bestemmingsplan, worden in 2022 bouwenveloppen ontwikkeld die randvoorwaarden meegeven voor de bouw van alle woningen en voorzieningen.

4.4 Financiële uitvoerbaarheid

Er is een uitgebreide inventarisatie gemaakt van alle verwachte kosten en opbrengsten. Deze zijn samen met een projectplanning verwerkt in een zogenaamde grondexploitatie. Uit deze grondexploitatie volgt dat het project financieel uitvoerbaar is.