Gemeente Amsterdam

Datum van vaststelling: xx.xx.xxx
Opdrachtgever: Stadsdeel Zuid
Directie: Grond en Ontwikkeling

Participatie-eindverslag Havenstraatterrein

Ontwerp openbare ruimte

Dit participatieverslag is opgesteld conform de richtlijnen uit de Participatieverordening vastgesteld op 15-09-2024. Op basis van dit beleid is eerst een participatieplan opgesteld en vastgesteld. U kunt hier het participatieplan vinden:

- Participatieplan Havenstraatterrein

In dit participatieverslag blikken wij terug op het proces en delen wij de belangrijkste bevindingen.

Samenvatting

Het participatieproces voor het ontwerp van de openbare ruimte van het Havenstraatterrein betrok zowel bewoners als andere belanghebbenden via inloopbijeenkomsten en gerichte sessies per deelgebied. Het doel was om wensen en behoeften te verzamelen en, waar mogelijk, in het ontwerp te integreren.

Er zijn drie inloopbijeenkomsten gehouden, waar bewoners feedback konden geven en geïnformeerd werden over de plannen voor de openbare ruimte. Hoewel deze bijeenkomsten goed bezocht werden (tot 200 bezoekers), waren bewoners vooral geïnteresseerd in woninginschrijvingen. Specifieke sessies voor deelgebieden hadden soms een lage bewoners opkomst, zoals bij de Karperweg waar slechts enkele bewoners participeerden. Toch leverden ze waardevolle inzichten op over thema's als verkeersveiligheid, groenvoorziening en speelruimte.

Naast afstemming met bewoners is er samengewerkt met de architecten van de ontwikkelaars, de historische tramorganisaties (EMA/AVM), British School of Amsterdam, GVB en Ninedots. Ontwerpsessies met ontwikkelende partijen verbeterden de samenhang tussen gebouwen en openbare ruimte. De EMA/AVM speelde een cruciale rol in de veilige integratie van tramsporen in het gebied. De verkeersveiligheid en toegankelijkheid is verbeterd na gesprekken met de BSA en GVB.

Het participatieproces heeft geleid tot een gedragen ontwerp waarin historische en moderne elementen harmonieus samenkomen.

Introductie

Het Havenstraatterrein is het voormalige spooremplacement van het Haarlemmermeerstation. Het was een lappendeken van loodsen en de thuisbasis van de historische trams. We ontwikkelen het gebied de komende jaren tot een nieuw stukje Amsterdam. Er komen woningen en maatschappelijke voorzieningen, zoals een basisschool en een huisartsenpraktijk. Ook komt er een nieuwe tramloods voor de historische trams op het terrein.

De afgelopen tijd hebben we gewerkt aan het ontwerp voor de openbare ruimte. Zo kan de openbare ruimte straks goed worden aangelegd, handig gebruikt worden en komt er goed uit te zien. Tijdens het ontwerpen was er ruimte om met de belanghebbende te participeren. Tijdens inloopbijeenkomsten werden belanghebbenden geïnformeerd over het ontwerp. Ook de architecten van de ontwikkelende partijen hebben wij gevraagd mee te denken over het ontwerp. Daarnaast hebben we een aantal sessies georganiseerd specifiek over bepaalde deelgebieden. Het ging om de volgende deelgebieden:

1. Openbare ruimte rondom het Haarlemmermeerstation
2. Openbare ruimte Havenstraat
3. Openbaar toegankelijk schoolplein
4. Brug naar Afroditekade en het plein aan het water

In dit verslag leest u eerst welke ontwerpsuggesties we hebben opgehaald tijdens de inloopbijeenkomsten en ontwerpsessies met ontwikkelende partijen en de tramorganisaties. Daarna leest u welke input we hebben opgehaald tijdens de specifieke bijeenkomsten over de deelgebieden en hoe we deze input hebben verwerkt. Dit verslag eindigt met een vooruitblik.

Inloopbijeenkomsten

We wilden alle belanghebbenden informeren over werkzaamheden, de voortgang en de planning van het transformatieproces. Dit doen we onder andere door het organiseren van inloopbijeenkomst. Deze bijeenkomsten hebben wij ook gebruikt om de buurt te informeren over het ontwerp voor de openbare ruimte.

Wat hebben we georganiseerd?
Tot op heden hebben we drie inloopbijeenkomst georganiseerd. Naast algemene informatie over de herontwikkeling van het Havenstraatterrein hebben we bij de eerste bijeenkomst het concept ontwerp voor de openbare ruimte getoond, met uitzondering van de nog uit te werken deelgebieden. Bij de tweede bijeenkomst hebben we aanwezigen gevraagd zich aan te melden voor de participatie voor de nog in te vullen deelgebieden. Bij de derde bijeenkomst hebben we het ontwerp van de deelgebieden getoond, waarin de input vanuit de specifieke participatiesessies over de deelgebieden was verwerkt.

Hoe is het proces verlopen en hoe kijken we hierop terug?
De inloopbijeenkomsten hebben we bedacht om op een toegankelijke manier geïnteresseerde over het plan te informeren. Elke bijeenkomst was tot nu toe druk bezocht. De posters zijn informatief en een toegankelijk middel om voor aanwezigen vragen te stellen over de herontwikkeling. Er heerst hierdoor een gemoedelijke sfeer. Er is ook voldoende gelegenheid om ideeën of suggesties mee te geven om het plan verder te verbeteren.

Tijdens de bijeenkomst van 15 juli 2024 hebben we het concept ontwerp voor de openbare ruimte laten zien en daarbij ingezoomd op de verschillende deelgebieden. We hebben bewoners gevraagd zich op te geven voor de verschillende deelbijeenkomsten om verder mee te denken over het ontwerp.

Elke inloopbijeenkomst trok zo'n 150 tot 200 bezoekers. Hoewel slechts een klein aantal mensen zich aanmeldde om mee te denken over specifieke onderwerpen, was de interesse in het project groot. Vooral de mogelijkheid om zich in te schrijven voor een woning wekte enthousiasme, al is dat op dit moment nog niet mogelijk. Daarnaast werd het concept voor de openbare ruimte positief ontvangen, wat laat zien dat het goed aansluit bij de wensen van de bezoekers.

Op 27 november 2024 organiseerden we opnieuw een inloopbijeenkomst. Tijdens deze bijeenkomst presenteerden we het aangepaste ontwerp voor de openbare ruimte rond het Haarlemmermeerstation, de villa, het plein aan het water, Helenahof en het schoolplein. Dit ontwerp is gebaseerd op de waardevolle input die we eerder hebben verzameld tijdens participatiemomenten over de specifieke deelgebieden.

Wat heeft het proces opgeleverd?

Opbrengst
Het merendeel van de aanwezigen is enthousiast over de plannen.
We blijven op de hoogte wat er in de buurt speelt en zijn benaderbaar voor de buurt.
De bijeenkomsten zijn druk bezocht
Veel aanwezigen willen wonen op het Havenstraatterrein. Men is met name daarin geïnteresseerd. Minder in het ontwerp voor de openbare ruimte.
Er worden veel vragen gesteld wanneer geïnteresseerde zich kunnen inschrijven voor de woningen.

Opbrengst
Er worden weinig meldingen gemaakt over overlast door de werkzaamheden. De aanwezigen zijn vooral benieuwd naar de nieuwe plannen.
Aanwezigen reageren enthousiast op het ontwerp voor de openbare ruimte.

In beeld



Inloopbijeenkomst 27 november Havenstraatterrein, Amstelveenseweg 268

Naast de inloopbijeenkomsten kunnen belanghebbende terecht bij het wekelijkse inloopmoment aan de Amstelveenseweg 268. Sinds begin december is er elke dinsdag van 15 tot 17 uur een inloop mogelijkheid bij het projectbureau Havenstraatterrein. Hier staat een maquette en beantwoord de omgevingsmanager vragen. Tot nu toe zijn er elke keer circa 15 geïnteresseerden die langs komen. Soms dezelfde mensen nog een keer. Men reageert enthousiast op de plannen en wil vooral weten waar men zich kan inschrijven voor een woning.

Vooruitblik

We blijven deze inloopbijeenkomst organiseren om de buurt te informeren over het plan. Naarmate het plan verder uitgewerkt wordt is er steeds minder ruimte voor aanwezigen om ideeën of suggesties te geven. Deze bijeenkomsten zullen vanaf volgend jaar vooral bezoekers informeren over de plannen.

Afstemming met ontwikkelende partijen

Met de ontwikkelende partijen is er nagedacht over de identiteit en sfeer van de openbare ruimte en hoe deze optimaal aansluit op hun gebouwen, met aandacht voor woningentrees en looplijnen.

Doelgroep:
De ontwerpers (architecten en landschapsarchitect) van de ontwikkelaars dachten mee met het ontwerp openbare ruimte.

- Red Company/Caransa
- OOadA
- de Alliantie

Wat hebben we georganiseerd?
Op 25 november 2024 hebben we een ontwerpsessies georganiseerd met de architecten (DELVA, Powerhouse Company, M3H, Donna van Milligen Bielke, Team V en Joppe Kusters) van de ontwikkelende partijen. De gemeente heeft het ontwerp van de openbare ruimte gepresenteerd, daarna was er de mogelijkheid voor de architecten om te reageren op de plannen. Daarnaast was er de mogelijkheid voor de architecten om schriftelijk hun reactie met de gemeente te delen.

Hoe is het proces verlopen en hoe kijken we hierop terug?
Tijdens de sessie presenteerde de gemeente het ontwerp voor de verschillende deelgebieden. Dit gaf de architecten een goed overzicht van de plannen en bood een basis voor een constructieve discussie. Vervolgens kregen zij de gelegenheid om hun visie en feedback te delen. Het gesprek verliep open en inhoudelijk, met veel aandacht voor hoe de openbare ruimte en de gebouwontwerpen elkaar kunnen versterken. Naast de mondelinge discussie tijdens de bijeenkomst was er ook ruimte om achteraf schriftelijk te reageren, zodat alle partijen hun ideeën op een manier konden inbrengen die voor hen het beste werkte.

De sessie verliep in een prettige en professionele sfeer. De architecten waardeerden de mogelijkheid om rechtstreeks met de gemeente in gesprek te gaan en ideeën uit te wisselen. Deze samenwerking heeft niet alleen bijgedragen aan een beter ontwerp, maar ook aan een sterker gevoel van gezamenlijke verantwoordelijkheid voor de kwaliteit van de gebiedsontwikkeling. Dankzij de goede voorbereiding en de actieve betrokkenheid van alle deelnemers kijken we met tevredenheid terug op dit proces. De sessie was een belangrijke stap in het realiseren van een goed afgestemde en aantrekkelijke openbare ruimte voor het Havenstraatterrein.

Wat heeft het proces opgeleverd?

Opbrengst	Conclusie
Red Company verzoekt om de mogelijkheid een terras aan te leggen bij het plein aan het water.	De groenvakken zijn verwijderd, waardoor de mogelijkheid bestaat om in de toekomst een terras aan te leggen bij het plein aan het water.
Red Company verzoekt om de mogelijkheid om bij bouwblok 1 een terras aan te leggen.	De plantvakken zijn verschoven om plaatst te maken voor een eventueel terras.
Red Company vraagt of er een rij bomen ingetekend kan worden bij de ecologische oever tegenover de tramloods.	Bomenrij is ingetekend.

Opbrengst	Conclusie
De ontwikkelaars stellen voor om de drempel bij de tussenstraat bij blok 1 en 2 te vergroten, om de veiligheid bij de school te vergroten	Verkeersdrempel is vergroot.
Het unieke karakter van de Havenstraat kan sterker. De pleinen staan los van elkaar, en de verbindingen met straten, routes, beplanting en bomen kunnen sterker. Ook de relatie met de Amsterdamse bosscheg en Schinkeleilanden verdient aandacht.	
Inrichtingselementen zoals bruggen, banken en verlichting zouden in een uniforme stijl uitgevoerd kunnen worden, bijvoorbeeld met een specifieke kleur die aansluit bij de groene tint van de brug. Dit versterkt de identiteit van het gebied.	Er moet vastgehouden worden aan de kleurstelling zoals aangeven in de Puccini ontwerprichtlijnen. Er kan geen specifieke kleur gekozen voor de inrichtingselement bij het Havenstraatterrein.

Vooruitblik

De opmerkingen van de ontwikkelende partijen zijn grotendeels verwerkt in het ontwerp voor de openbare ruimte. Er is een verslag nagestuurd waarin toelichting wordt gegeven welke opmerkingen wel en niet zijn overgenomen.

In beeld



Ontwerpsessies ontwikkelende partijen 25 november, Amstelveenseweg 268

Afstemming met historische tramorganisaties (EMA/AVM)

EMA/AVM is eigenaar van de historische trams en beheerder van de spoorlijn die loopt vanaf het Haarlemmermeerstation tot aan Bovenkerk. De spoorlijn werd gebruikt door de EMA/AVM voor recreatieve ritten. De historische tramspoorlijn naar Bovenkerk en het stadsnet krijgt een plek in de nieuwe woonwijk. Een nieuw tramspoor wordt aangelegd, met een halte achter het Haarlemmermeerstation. Om ervoor te zorgen dat de tram veilig door de woonwijk kan gaan rijden is het ontwerp afgestemd met de EMA/AVM.

Wat hebben we georganiseerd?
Er hebben meerdere ontwerpsessie plaatsgevonden met de EMA/AVM. Tijdens deze ontwerpsessies was er de gelegenheid om samen met de EMA/AVM na te denken hoe we de tram op een veilige manier door de woonwijk kan gaan rijden. Er is gesproken over waarschuwingsinstallaties, afscherming van het tramspoor, locatie en type bomen en er zijn afspraken gemaakt over het beheer van het tramspoor.

Hoe is het proces verlopen en hoe kijken we hierop terug?
Het participatieproces met de EMA/AVM is zorgvuldig en constructief verlopen. Samen hebben we gekeken naar een veilige en logische inpassing van het tramspoor in de nieuwe woonwijk. De EMA/AVM bracht waardevolle inzichten vanuit hun ervaring, terwijl wij als gemeente de verkeersveiligheid en ruimtelijke kwaliteit bewaakten. Belangrijke aandachtspunten, zoals de keerlus bij de villa en de veilige integratie van de tram in een woonomgeving, zijn in nauwe samenwerking uitgewerkt. Door deze intensieve samenwerking is een ontwerp ontstaan dat zowel functioneel als veilig is. We kijken terug op een positief proces waarin ieders belangen zijn meegenomen en een duurzaam resultaat is bereikt.

Wat heeft het proces opgeleverd?

Opbrengst	Conclusie
Het spoor beter afgeschermd moet zijn met een duidelijke grens tussen looppad en spoor met bosjes of hagen tussen trottoir/autoweg en tramlijn. Er moet een corridor worden gecreëerd aan beide kanten van de weg.	Om te voorkomen dat voetgangers het tramspoor oversteken komen er plantvakken naast het tramspoor met beplanting die niet te hoog is zodat de trambestuurder goed zicht heeft op overstekende kinderen en dieren.
Bij kruisingen met het tramspoor moeten waarschuwingsinstallaties geplaatsen worden.	Er komen Andreaskruisen met lichtsignalen bij de kruising tussen het Pietkranenbergpad en Karperweg.
Er moet voorkomen worden dat de bomen te dichtbij het tramspoor en de bovenleiding groeien. Dit kan het zicht belemmeren of de bovenleiding beschadigen.	De EMA/AVM gaat de bomen in de openbare ruimte snoeien.
Er is geen halte ingetekend in het VO bij de tramremise en er mist een extra tramhalte bij de villatuin. De EMA/AVM geeft aan dat dit destijds wel is afgesproken. De halte moet minimaal 30 meter zijn, met bestrating aan beide kanten.	Beide tramhaltes zijn ingetekend in het ontwerp.

Deelgebieden

De participatie voor de specifieke deelgebieden kende twee doelen:

- Het verhogen van de kwaliteit van de plannen én de uitvoering door te luisteren naar de buurt.
- Het vergroten van betrokkenheid, kennis en begrip bij bewoners.

Mate van invloed: De deelnemers aan dit participatietraject dachten mee en gaven de gemeente ideeën en suggesties. We namen deze serieus en maakten duidelijk waarom we deze wel of niet meenemen in de plannen. De adviezen waren niet bindend.

Deelgebied 1: openbare ruimte rondom Haarlemmermeerstation

Omwonenden gebruikten een gedeelte aan de Karperweg als buurttuin. In de toekomstige situatie komen er twee haltes en een keerlus voor de historische tram. De keerlus en haltes worden enkel een paar keer per week gebruikt. Er bestaat dus voldoende ruimte om daarnaast ook een andere invulling te geven aan dit gebied. Echter stelde dit gebruik wel enkele randvoorwaarden. De invulling van dit gebied stemden we af met de verschillende gebruikers.

Doelgroep:
- Bewoners van de Karperstraat en Karperweg (initiatiefnemers buurttuin en gebruikers)
- Bewoners Haarlemmermeerstation
- Horecaonderneming Haarlemmermeerstation.
- Tramorganisaties (EMA/AVM)

Wat hebben we georganiseerd?
Op 16 juli is er bij het Haarlemmermeerstation een ontwerpbijeenkomst geweest. Bij deze bijeenkomst zijn de volgende werkvormen gebruikt:

- Plenaire presentatie: de bijeenkomst startte met een presentatie van de ontwerper openbare ruimte over het ontwerp.
- Ontwerpsessie: met de tekening op tafel was er de mogelijkheid om over de volgende onderwerpen ideeën en suggesties te geven:
    - Veiligheid
    - Sfeer en uitstraling, verschillende sfeerbeelden getoond van andere pleinen in Amsterdam.
    - Gebruik/verblijfsfunctie
    - Locatie en type beplanting, verschillende keuzes voorgelegd voor type groen en beplanting uit Puccini groen handboek.
    - Locatie en route looppaden

Aantal participanten

- Bewoners van de Karperstraat en Karperweg (**2**)
- Bewoners Haarlemmermeerstation (**0**)
- Horecaonderneming Haarlemmermeerstation (**1**)
- Tramorganisaties (EMA/AVM) (**2**)

Hoe is het proces verlopen en hoe kijken we hierop terug?

De opzet van de bijeenkomst is grotendeels verlopen zoals vooraf is bedacht, maar het was jammer dat er niet meer bewoners van de Karperstraat en Karperweg op de bijeenkomst afkwamen. Er was voldoende gelegenheid voor de aanwezigen om ideeën en suggesties te geven. De sfeer was prettig en gemoedelijk, waardoor iedereen de gelegenheid kreeg om ideeën te delen.

Naderhand is er wel telefonisch contact geweest met de initiatiefnemer van de buurttuin. Zij vertelde dat er weinig belangstelling meer is om de buurttuin te onderhouden. De buurttuin is helaas ook niet meer actief. Daarnaast vertelde ze dat de buurt voldoende op de hoogte is door de inloopbijeenkomsten en dat er vertrouwen is in het ontwerpproces voor de openbare ruimte.

De reacties op het ontwerp tijdens beide inloopbijeenkomst en van de tramorganisaties waren positief. We kijken dan ook tevreden terug op het participatieproces.

Wat heeft het proces opgeleverd?

Opbrengst	Conclusie
Het Haarlemmermeerstation en de villa zijn belangrijke beeldbepalende gebouwen in dit gebied. Daarom willen de aanwezigen dat het ontwerp van de openbare ruimte aansluit bij de oorspronkelijke functie en uitstraling van deze gebouwen.	In het aangepaste ontwerp is er rekening gehouden met de meer klassieke en historische uitstraling van het Haarlemmemeerstation en de villa, in vergelijking met de nieuw ontworpen gebouwen op het Havenstraatterrein. Door het toepassen van hagen wordt het gebied afgesloten van de nieuwbouw, waardoor het een eigen karakter krijgt, passend bij de bestaande bebouwing.
Het historische karakter willen ze behouden door bijvoorbeeld meubels van het oude Haarlemmermeerstation te gebruiken.	Er is onderzocht of de bestaande meubels kunnen worden hergebruikt. Dit is helaas niet mogelijk vanwege de slechte staat. Maar in de keuze voor nieuwe meubels wordt wel zo veel mogelijk de link gelegd met verleden.
De ruimte moet niet statig of afgesloten aanvoelen, maar open zijn en dienstbaar aan buurtbewoners en bezoekers.	Er wordt een plantsoen voor de buurt gemaakt, met veel groen en verblijfsplekken.
De tram maakt een keerlus over het voetpad, waardoor voetgangers soms moeten uitwijken als er een tram aankomt. Risico is dat ze uitwijken naar het fietspad, dat heel druk is. Dit kan gevaarlijk zijn en er moet beter onderzocht worden om een veilige oplossing te vinden.	De keerlus is in het groen gelegd met een aantal duidelijke oversteekplekken voor voetgangers. Om te voorkomen dat voetgangers uitwijken naar het fietspad is er een haag geplaats. Voetgangers moeten daardoor wachten tot de tram voorbij is om over te steken.
Er moet een aantrekkelijke invulling van de gebouwen (Haarlemmermeerstation en Villa) komen, zodat mensen uit de buurt en bezoekers zich welkom voelen. De villa moet goed verbonden worden met de horeca- en museumfunctie van het Haarlemmermeerstation. Zo ontstaat een	De invulling van de gebouwen was niet onderdeel van deze participatiebijeenkomst. Wel is in het ontwerp voor de openbare ruimte meer de nadruk gelegd op het creëren van één gebied rond het Haarlemmermeerstation en de Villa. Het gebied is ontworpen als een plantsoen, dat

Opbrengst	Conclusie
levendig gebied waar mensen graag recreëren, een tramrit combineren met een museumbezoek of een bezoek aan een horecagelegenheid.	door de hagen al bij de Havenstraat begint, waardoor het Haarlemmeerstation en de villa met elkaar verbonden zijn.
De openbare ruimte moet geschikt zijn voor kinderen om te spelen en te ontdekken, en een fijne plek om te verblijven na een bezoek aan het station of een rit met de tram.	Er zijn meerdere zitplekken opgenomen in het ontwerp en verschillende natuurlijke speelelementen toegevoegd. Zo ontstaat er een fijne plek voor de buurt om te verblijven.
De tramlus en de halte komen rondom de villa. De aanwezigen willen een groene omgeving met verschillende lage planten, zodat de trambestuurder goed zicht houdt op de omgeving en het spoor.	Er wordt groen aan de omgeving toegevoegd. Er is bij het kiezen van de type beplanting rekening gehouden dat die niet te hoog groeien.
De fietsparkeerplekken staan nu aan de zijkant van het Haarlemmermeerstation, wat een afscheiding vormt tussen de villa en het station. De aanwezigen stellen voor deze fietsparkeerplekken naar een andere plek te verplaatsen.	Een deel van de fietsparkeerplekken is achter het Haarlemeermeerstation geplaatst. Vanwege de beperkte ruimte blijkt het niet mogelijk alle fietsparkeerplekken ergens anders te plaatsen.

In beeld



Participatiebijeenkomst 16 juli ontwerp openbare ruimte rondom Haarlemmermeerstation en villa

Deelgebied 2: Havenstraat

De Havenstraat en de openbare ruimte grenzend aan de ingang van het GVB tramremise wordt opnieuw ingericht, waarbij er groen aan de omgeving wordt toegevoegd. De Havenstraat wordt de belangrijkste toegangsweg van het Havenstraatterrein. Door de vele gebruikers van het gebied en de grote verkeersstromen stemden we de inrichting van de openbare ruimte af met verschillende belanghebbende.

Doelgroep:

- British School of Amsterdam; maakt gebruikt van de kiss en ride strook voor het brengen en halen van de schoolkinderen.
- Minder validen gebruikers: aan de Havenstraat is het Heliomare behandelcentrum en een wooncomplex voor minder validen gevestigd. Het is van belang dat de Havenstraat ook voor deze doelgroep toegankelijk blijft.
- GVB, vanwege de huisvesting van de tramremise.

Wat hebben we georganiseerd?
De gemeente heeft de volgende gesprekken en bijeenkomsten georganiseerd over de inrichting van de Havenstraat:

British School of Amsterdam (BSA)
Datum: 9 juli
Locatie: BSA
Werkvorm: Interview

Mindervaliden gebruikers Havenstraat en Baarsstraat
Datum: 30 september
Locatie: Buurtkamer Baarshaven
Werkvorm: Inloopbijeenkomst
Aantal participanten: 19

Heliomare behandelcentrum
Datum: 8 oktober
Locatie: Heliomare Baarsstraat
Werkvorm: Interview

GVB
Datum: meerdere overleggen geweest tussen april en oktober 2024
Locatie: GVB remise
Werkvorm: Ontwerpsessies
Onderwerp: precieze inrichting, zodat zij een functionele toegang behouden.

Hoe is het proces verlopen en hoe kijken we hierop terug?
Er zijn met elke doelgroep gespreken geweest en ideeën opgehaald. Vooraf hebben we bedacht om voor elke doelgroep een aparte bijeenkomst te organiseren. Met deze aanpak was er voldoende gelegenheid voor elke belanghebbende om hun ideeën en suggesties toe te lichten.

De doelgroep, zoals vooraf was bedacht in het participatieplan hebben we met de georganiseerde bijeenkomsten bereikt. De bijeenkomst met de buurtbewoners was in eerste

instantie bedacht als een inloopbijeenkomst, waarbij bezoekers zelf een aantal posters konden bekijken. Tijdens de bijeenkomst bleek dat er meer behoefte was aan een presentatie en een gezamenlijk gesprek. We hebben de werkvorm ter plekke aangepast en er een ontwerpsessie van gemaakt met de aanwezigen. We kijken positief terug op de participatie traject en zijn tevreden met de uitkomsten.

Wat heeft het proces opgeleverd?

Opbrengst	**Conclusie**
Weggebruikers mogen vanaf de Zeilstraat de Baarsstraat inrijden. Vanaf het kruispunt van de Vaartstraat en Baarsstraat geldt echter een eenrichtingsverkeer richting de Zeilstraat. Veel bestuurders negeren deze regel en rijden vanuit de Baarsstraat door naar de Vlietstraat en Havenstraat. Dit leidt tot gevaarlijke situaties waarin auto's elkaar moeten ontwijken en bewoners met een beperkte mobiliteit zich onveilig voelen bij het oversteken van de straat.	De gesignaleerde uitdagingen bij de Baarsstraat en Zeilstraat vallen buiten het projectgebied van het Havenstraatterrein. Deze uitdagingen kunnen helaas niet worden opgelost door het aanpassen van het ontwerp voor de openbare ruimte wat binnen deze scope valt. Deze uitdagingen zijn wel meegegeven aan V&OR, die de situatie opnieuw zal beoordelen.
De gemeente heeft een paar jaar terug kiss en ride plekken gemaakt voor de BSA, maar ouders maken te lang gebruik van deze plekken waardoor de doorstroming niet goed verloopt en ouders hun auto toch op de stoep of het fietspad parkeren. Hierdoor moeten fietser uitwijken naar het voetpad wat zorgt voor gevaarlijke situaties. De aanwezigen wensen om obstakels op het voetpad te plaatsen, zodat auto's daar niet kunnen parkeren.	Het projectteam Havenstraatterrein heeft de BSA gesproken over de verminderde doorstroming en de gevolgen hiervan voor de weggebruikers. Er is besloten om geen obstakels of andere objecten in de openbare ruimte te plaatsen om te voorkomen dat auto's op de stoep parkeren, omdat we de openbare ruimte vrij willen houden van obstakels.
De volgende beperkingen voor minder validen zijn ter sprake gekomen: 1. Beperkte taxi-parkeerplekken: De bestaande parkeerplekken voor taxi's zijn nuttig, maar de toegestane parkeertijden zijn te kort en zouden langer moeten zijn. 2. Geen invalide parkeerplaatsen: Er is geen algemene invalide parkeerplek dicht bij Heliomare. Dit zou erg handig zijn voor cliënten met een invalide pas. 3. Blokkades op trottoirs: Fietsen, vuilnis en andere objecten blokkeren vaak de trottoirs, waardoor doorgang lastig is. Er zijn ook te weinig op- en afstapjes en veilige oversteekplekken. Tijdens de spits maken de vele fietsers en auto's oversteken extra moeilijk.	1. Het verzoek om de venstertijden aan te passen voor de taxi's valt buiten de scope. Deze uitdagingen kunnen helaas niet worden opgelost door het aanpassen van het ontwerp voor de openbare ruimte wat binnen deze scope valt. Deze uitdagingen zijn wel meegegeven aan V&OR, die de situatie opnieuw zullen beoordelen 2. We onderzoeken de mogelijkheid om aan het begin van de Baarsstraat een invalide parkeerplek te realiseren. 3. Er is een oversteekpunt toegevoegd bij de Havenstraat.

Opbrengst	Conclusie
De participanten vinden dat er breder naar verkeersveiligheid in de Schinkelbuurt gekeken moet worden. Nu ligt de focus vooral op de Havenstraat en een klein deel van de Baarsstraat, wat niet voldoende aansluit bij de toegankelijkheids- en veiligheidsbehoeften in de buurt. Daarnaast zorgt de nabijgelegen British School of Amsterdam (BSA) tijdens spitsuren voor extra verkeersdrukte. Ook aannemers in de buurt vergroten de parkeerdruk.	De gesignaleerde uitdagingen bij de Baarsstraat en Zeilstraat vallen buiten het projectgebied van het Havenstraatterrein. Deze uitdagingen kunnen helaas niet worden opgelost door het aanpassen van het ontwerp voor de openbare ruimte wat binnen deze scope valt. Deze uitdagingen zijn wel meegegeven aan V&OR, die de situatie opnieuw zullen beoordelen.
Aanleg van zebrapaden op de Havenstraat, Baarsstraat en mogelijk de Vaartstraat zou een veilige oversteek bevorderen.	Er is een extra oversteekpunt met zebrapad toegevoegd bij de Havenstraat. De Baarsstraat en Vaarstraat valt buiten de scope van dit project en kunnen nu geen verandering aan worden aangebracht.
Het GVB wil geen groen tussen de tramrails bij de ingang van de remise, maar een verharde weg. Er rijden niet alleen trams de remise uit, maar ook vrachtauto's. Deze voertuigen gaan het groen stuk rijden.	Het ontwerp is aangepast op het verzoek van het GVB. Het groen bij de ingang van de tramremise is aangepast naar verharding.

Deelgebied 3: Brug Afroditekade en plein aan het water.

Het Havenstraatterrein is nu enkel bereikbaar via de Havenstraat of de Karperweg. Om de bereikbaarheid te verbeteren komt er een nieuwe voetgangersbrug. Uitgangspunt is dat de fietser hier ook te gast is. Deze brug landt aan bij de Afroditekade en bij het toekomstige plein aan het water. Dit plein kan aantrekkelijk zijn voor zowel de bewoners van de Stadionpleinbuurt, als de toekomstige bewoners of bezoekers van het Havenstraatterrein. Het plein dient een recreatieve functie.

De doelgroep voor dit participatietraject bestaat uit:

- Bewoners Afroditekade
- Bewoners Karperbuurt
- Ninedots

Wat hebben we georganiseerd?
Op 24 september heeft de gemeente een bijeenkomst georganiseerd om de omwonenden te informeren over het ontwerp voor de brug over de stadiongracht en het plein aan het water. Er zijn verschillende posters getoond met daarop het concept ontwerp voor de brug en het plein. Bezoekers hadden de gelegenheid om vragen te stellen en te reageren op het ontwerp. Deze bijeenkomst was buiten aan de Afroditekade op de locatie waar de brug in de toekomst zal aanlanden.

Aantal participanten: circa 25

Naast de afstemming met de bewoners uit de Karperbuurt en Afroditekade zijn er ontwerpsessies geweest met Ninedots. De muur van dit kantoorgebouw grenst aan het plein. Vanwege de directe raakvlakken zijn er meerdere ontwerpsessies geweest om te onderzoeken hoe het gebouw beter kan aansluiten op de openbare ruimte.

Hoe is het proces verlopen en hoe kijken we hierop terug?
Het participatieproces rondom het ontwerp van de voetgangersbrug en het plein is goed verlopen. We hebben belangrijke stappen gezet om bewoners van de Afroditekade te betrekken en hun ideeën mee te nemen in het ontwerp. De informele sfeer van de bijeenkomst, die buiten plaatsvond, bleek goed aan te sluiten bij de wensen van de buurt. Bewoners kwamen laagdrempelig langs, stelden vragen en deelden hun ideeën.

Wat we vooral positief vonden, was dat bewoners de informatie duidelijk en toegankelijk vonden. De posters en visuals hielpen hen om het ontwerp goed te begrijpen, en ze waardeerden de mogelijkheid om direct vragen te stellen aan de gemeente. Al met al kijken we tevreden terug op dit proces. De input van de bewoners heeft bijgedragen aan een beter ontwerp.

Wat heeft het proces opgeleverd?

Opbrengst	**Conclusie**
Brug	
De bewoners aan de Afroditekade hebben zorgen geuit over de verkeersveiligheid. Bij het verlaten van de brug moeten de	De fietsers verlaten de brug via een bochtstraal die evenwijdig met het fietspad uitkomt. Zo wordt het logisch om het

Opbrengst	Conclusie
voetgangers en fietsers links of rechtsaf de Afroditekade op. De bewoners aan de Afroditekade benadrukken het gevaar dat fietser het voetpad oversteken en via de stoep rechtdoor de wijk in gaan. Aan weerszijde van de stoep bevinden zich parkeergarages. Vanuit de parkeergarage is er slecht zicht op passanten. Dit kan zorgen voor gevaarlijke situaties.	fietspad te volgen en niet rechtdoor de wijk in te gaan. Echter kunnen we dit niet volledig voorkomen. Mochten er desondanks toch gevaarlijke situaties ontstaan dan wordt de verkeersituatie opnieuw beoordeeld en eventuele aanpassingen gedaan.
De omwonenden willen voorkomen dat er fietsers over de brug gaan en stellen voor om de brug smaller te maken.	We vinden het belangrijk dat dat passanten elkaar goed kunnen kruizen en we passen daarom niet de breedte aan..
Voetgangers verlaten de brug rechtdoor via de trap, maar andere gebruikers moeten rechtsom de brug verlaten via de hellingbaan. Deze bocht is te smal voor fietsers, hierdoor kunnen ongelukken ontstaan.	Bij de technische uitwerking wordt de bochtstraal onderzocht en bekeken of deze veilig genoeg is om met de fiets te nemen. Mocht dit niet zo zijn dan wordt de bochtstraal aangepast, zodat fietsers veilig de brug kunnen verlaten.
Aanwezigen zijn blij met de komst van de brug en zien de brug als een toegevoegde waarde om de verbinding tussen de stadionbuurt en plein aan het water te vergroten.	
Een bewoner kwam met de suggestie om de materiaalkeuze voor de brug af te stemmen op de architectuurstijl van het Kwartier. Voorstel om bakstenen te gebruiken en geen beton.	De materialisering van de brug wordt verder uitgewerkt in het technisch ontwerp. Deze suggesties wordt daarin meegenomen.
Plein aan het water	
Het plein is versteend en minimale aanwezigheid van groen.	Het plein wordt een overgang van het groen van de natuurlijke oever en de Schinkeleilanden en de gebouwen bij het Havenstraatterrein. Om deze overgang te accentueren is het wenselijk dat een deel van het plein bestraat is.
Aanwezigen wensen een aanmeerverbod bij de steiger bij het plein	Dit verzoek wordt meegegeven aan het bestuur van stadsdeel Zuid.

In beeld

Hieronder is een foto te zien van de bijeenkomst. Op locatie zijn verschillende panelen tentoongesteld aan de buurt met het ontwerp. Bezoekers hadden de mogelijkheid om op deze ontwerpen te reageren.




Bijeenkomst ontwerp brug en plein aan het water op 24 september

Deelgebied 4: openbare buitenspeelruimte

We ontwerpen een openbaar toegankelijk schoolplein. Het schoolplein wordt onderdeel van het Integraal Kind Centrum (IKC): een basisschool voor 400 kinderen, 2 gymzalen en een buitenschoolse opvang. In het gebouw ernaast komt een kinderdagverblijf (KDV). De school De Kleine Nicolaas aan de Cornelis Krusemanstraat krijgt op het Havenstraatterrein een nieuwe plek. Buiten schooltijd kunnen kinderen uit de buurt ook op het schoolplein spelen, met uitzondering van de buitenruimte aangrenzend aan het KDV. We willen een schoolplein maken dat wordt gebruikt door de kinderen van de school, de buitenschoolse opvang en uit de buurt.

<u>Doelgroep:</u>

De doelgroep zoals beschreven in het participatieplan bestond uit:

- Schoolbestuur van de school (OOadA)
- De eindgebruiker: de Kleine Nicolaas
- Enkele omwonenden

Wat hebben we georganiseerd?
Op 10 september is er een participatiebijeenkomst georganiseerd bij het Haarlemmermeerstation. De doelgroep voor deze bijeenkomst waren ouders uit de buurt en het schoolbestuur van De Kleine Nicolaas. Tijdens deze bijeenkomst presenteerde de gemeente het schetsontwerp waarop de aanwezigen konden reageren en aangeven wat zij belangrijk vinden. Daarbij vroegen wij specifiek naar de volgende onderwerpen: speeltoestellen, groen en afscheiding.

Na deze bijeenkomst hebben er meermaals ontwerpsessies met de architect van de school plaatsgevonden en de directie van De Kleine Nicolaas. De gemeente heeft in samenwerking met het schoolbestuur van de school een ontwerp uitgewerkt voor het schoolplein.

Hoe is het proces verlopen en hoe kijken we hierop terug?
We kijken terug op een tevreden verlopen participatieproces voor het ontwerp van het schoolplein. Ondanks dat er van de zes opgegeven deelnemers voor de participatie maar één deelnemer aanwezig was is er waardevolle input opgehaald. De participant gaf aan met meerdere kinderen uit de buurt gesproken te hebben over hun wensen voor een speelplek in de buurt. Hierdoor zijn er meerdere stemmen vertegenwoordigd en belangen meegenomen.

Tijdens de bijeenkomst presenteerde de gemeente het schetsontwerp. Dit ontwerp gaf houvast om gericht verbeteringen aan te geven voor het ontwerp en zorgde ervoor dat de input concreet was. Door de ouders uit de buurt in een vroeg stadium van het ontwerptraject te betrekken was er nog genoeg ruimte om hun input mee te nemen in het ontwerp.

Wat heeft het proces opgeleverd?

Opbrengst	**Conclusie**
Aansluiting op verschillende speelvoorkeuren: Kinderen spelen op verschillende manieren. Sommige kinderen	Het speelplein is ingericht dat kinderen gebruik kunnen maken van speelelementen,

Opbrengst	Conclusie
vinden het leuk om te spelen in elk weer, terwijl anderen liever droog en schoon blijven. Het speelplein moet daarom voor beide groepen geschikt zijn.	maar ook instinctief spelen door de verdeelde inrichting van het plein.
Overdekte speelfaciliteiten: Een overdekking, zoals een doek, kan helpen om het speelplein prettig te maken, ook bij regen of felle zon.	Er is geen gelegenheid voor kinderen om droog te spelen. De gemeente is hier geen voorstander van vanwege de aantrekking van hangjongeren in de avonduren op het plein.
Beperkt gebruik van aarde: Het is beter om weinig aarde te gebruiken, zodat kinderen en hun kleding minder snel vies worden.	Er wordt geen aarde toegepast in het ontwerp, wel komt er halfverharding rondom de bomen.
Duidelijke ingang: Voor kinderen die na school naar het speelplein willen, is het handig als er een goed zichtbare ingang is. Dit maakt de toegang makkelijker.	Het schoolplein is via twee ingangen bereikbaar. Voor de kinderen die buitenschooltijd willen spelen is er een herkenbare ingang aan de Karperweg.
Overdekte zitgelegenheid: Voor ouders die meekomen naar het speelplein, is een zitplek handig. Een beschutte zitplaats, zoals een bankje of muurtje met groen, zorgt voor comfort en een uitnodigende plek.	Rondom de bomen op het schoolplein wordt een opstaande rand geplaats, welke kan dienen als zitgelegenheid voor ouders. Deze plek is niet overdekt, omdat dit uitnodigt tot hangjongeren.
Zichtbaarheid van kinderen: Het speelplein moet open en overzichtelijk zijn, zonder plekken waar kinderen uit het zicht verdwijnen. Zo kunnen kinderen veilig spelen, ook zonder toezicht van ouders.	Het schoolplein wordt op een instinctieve manier opgedeeld in verschillende vlakken door het gebruik van hagen. Deze hagen zijn ook een uitnodiging te natuurlijk spelen, maar de belijning is wel zo gekozen dat er ouders en leraren overzicht behouden over het schoolplein.
De kinderen uit de buurt wensen een voetbalveld waarbij rekening gehouden is met: • Afzonderlijk voetbalveld: Kinderen willen graag een apart voetbalveld, zonder andere speeltoestellen. • Onderhoudsvriendelijk en mooi ontwerp: Een kunstgrasveld zou het plein mooier maken en zorgt ook voor minder onderhoudskosten voor de gemeente.	Er komt een apart voetbalveld met kunstgras ondergrond. Om te voorkomen dat de ballen over het plein rollen komt er een hek om het voetbalveld, daarnaast is het voetbalveld dieper gelegen.

Vooruitblik

De input vanuit de bijeenkomsten is grotendeels verwerkt in het ontwerp. Dit ontwerp voor de openbare ruimte wordt begin volgend jaar bestuurlijk vastgesteld. Het participatieproces is daarmee afgerond. Na de bestuurlijke vaststelling worden de technische details van het ontwerp verder uitgewerkt. In 2027 start de gemeente met het aanleggen van de nieuwe openbare ruimte.