Adviesaanvraag DB aan stadsdeelcommissie

Stadsdeel:	Zuidoost
Onderwerp adviesaanvraag:	Ontwerpbestemmingsplan H-buurt midden
Portefeuille:	
Meegestuurde stukken:	Ontwerpbestemmingsplan H-buurt midden inclusief bijlagen
Procesbegeleider:	Marnix van der Dussen
Datum weekstart/staf:	
Datum stadsdeelcommissie:	27 september, 11 oktober en 25 oktober
Datum dagelijks bestuur:	
Registratienr. (optioneel):	

Over adviesaanvragen door het DB: Conform de Verordening stadsdelen en stadsgebied Amsterdam 2022:

- (art. 19, lid 2) vraagt DB de stadsdeelcommissie (SDC) om advies als het voornemens is gebiedsopgaven met belangrijkste vierjaren doelstellingen vast te stellen, alsmede de zo nodig jaarlijkse herijking daarvan, of op eigen initiatief een taak of bevoegdheid uit te oefenen waarbij uniforme openbare voorbereidingsprocedure in de zin van afdeling 3.4 van de Awb of inspraak in de zin van de Algemene Inspraakverordening aan de orde is;
- (art. 19, lid 6) legt DB significante ruimtelijke herinrichtingsprojecten tijdig voor advisering voor aan SDC;
- (art 31, lid 2) informeert DB SDC vooraf over inzet van financiële middelen en SDC wordt in gelegenheid gesteld daar advies over uit te brengen, waaronder voorstellen voor een andere inzet.

Bij besluitvorming maakt DB inzichtelijk wat advies van SDC is en hoe eventuele voorstellen of moties als bedoeld in art. 30, lid 3, zijn verwerkt. DB neemt advies van SDC over indien is vastgesteld met meerderheid van stemmen en past binnen stedelijke en budgettaire kaders. DB kan uitsluitend schriftelijk met zeer zwaarwegende redenen afwijken van advies of voorstel van SDC. (art. 19, lid 5)
Als standpunten van stadsdeelcommissieleden bij uitbrengen van advies uiteenlopen, worden in advies standaard alle verschillende standpunten binnen commissie kenbaar gemaakt. (art. 30, lid 5)

Adviesvraag dagelijks bestuur aan stadsdeelcommissie:

Formuleer hier de vraag aan de stadsdeelcommissie

Aanleiding voor de gebiedsontwikkeling is de sloop van de garages Hakfort en Huigenbos en de wens om de vrijgekomen ruimte kwalitatief beter te benutten door verdichting. Hierdoor kan een bijdrage geleverd worden aan de grote woningbouwopgave die Portefeuille Ruimtelijke Ordening (22) Gemeente Amsterdam Agendapunt B1 Stadsdeel Zuidoost Voordracht voor het DB Zuidoost van 30 augustus 2022 DB Gegenereerd: v1.18 3 Amsterdam heeft en door toevoegen van voorzieningen tegelijkertijd worden voorzien in een aantrekkelijk woon- en werkmilieu. Het plangebied vormt de schakel in het realiseren van een hoogstedelijke buurt nabij metrostation Bullewijk.

Het (ontwerp-)bestemmingsplan voorziet in een actueel juridisch-planologisch kader waarbij de Investeringsnota H-buurt Midden als basis dient. Het plan is gericht op de herontwikkeling van de locatie van de parkeergarages Hakfort en Huigenbos en de bebouwing aan Bullewijkpad 35.

Zowel de Hakfort garage als de carwash worden weg bestemd. De gemeente is eigenaar van de gronden, maar heeft de gronden aan de bedrijven in erfpacht uitgegeven. Met beide erfpachters wordt gesproken over de mogelijkheden om hun bedrijfsvoering op alternatieve locaties in de toekomst voort te zetten.

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

• 500 woningen, waarvan 24% sociale huur, 30% middensegment huur, 30% middensegment koop en 16% vrije sector koop;
• 1.550 m2 commerciële ruimten, waaronder horeca, dienstverlening en een buurtsupermarkt;
• 1.700 m2 kleinschalige bedrijfsruimten;
• 1.350 m2 maatschappelijke voorzieningen, waaronder een huis-voor-de-wijk en een ouder-kind-team.

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

Het plan is gelegen binnen de geluidzone van de A9, Karspeldreef, Huntumdreef, Foppingadreef, spoorweg Utrecht-Amsterdam Centraal en metrolijn 50 en 54. In de Wet geluidhinder worden woningen beschouwd als geluidsgevoelige bebouwing en moet er getoetst worden aan geluidsnormen. Daarom is akoestisch onderzoek uitgevoerd. Alleen de maximale geluidbelasting van het spoortraject Utrecht-Amsterdam CS op de gevels van blok A vraagt om aandacht. Het is redelijkerwijs niet mogelijk om de geluidbelasting met aanvullende geluidreducerende maatregelen aan de bron of in de overdracht terug te brengen tot de voorkeursgrenswaarde of lager. Daarom moet voor deze woningen een hogere grenswaarde geluid worden vastgesteld. Voorwaarde bij het verlenen van een hogere waarde is dat de woning ook een geluidluwe gevel heeft. Aan deze voorwaarde moet voldaan worden bij de vergunningsaanvraag

De grondwatersituatie is momenteel nog onvoldoende in beeld. Uit de huidige metingen komt naar voren dat enkele locaties een minimale ontwatering hebben, waardoor grondwateroverlast mogelijk is. Hier moet bij de verdere uitwerking van de plannen zorgvuldig naar worden gekeken

Het DB vraagt aan de stadsdeelcommissie om haar te adviseren over het vrijgeven voor inspraak van het conceptbestemmingsplan.

Advies stadsdeelcommissie:

Advies van de stadsdeelcommissie aan het dagelijks bestuur

Aan de SDC is de vraag door het DB voorgelegd om te adviseren over het vrijgeven voor inspraak ("tervisielegging") van het conceptbestemmingsplan H-midden.
De SDC stelt voorop dat er geen formele gronden bestaan om het plan niet vrij te geven voor inspraak.
De SDC is wel van mening dat er een aantal gevolgen en risico's aan het plan zijn verbonden waarover de bewoners van Amsterdam Zuidoost ook (goed) moeten worden geïnformeerd. Op verschillende onderdelen van het nieuwbouwproject bestaan zorgen.

Bouwvolume / aantal van 500 woningen

Er is gekozen voor een groot bouwvolume in het plangebied van iets meer dan 6ha door maar liefst 500 woningen te projecteren. Er blijkt maar één reden te bestaan om dit grote aantal woningen te realiseren: er moet zoveel gebouwd worden om aan de woningbouwopgave die bij de gemeente Amsterdam ligt te kunnen voldoen. Deze grote bouwopdracht, met daarin een onevenredig groot aandeel voor stadsdeel Zuidoost, vormt de drijfveer voor een plan met daarin niet minder dan 500 woningen voor H-midden. Er worden aanvullende argumenten opgevoerd maar geen enkele daarvan is valide.

Verdichting

De bevolkingsdichtheid bedraagt al ruim méér dan 8.000 inwoners per km2 en neemt al autonoom verder toe. In het plangebied H-midden zouden ongeveer 1.000 mensen moeten komen te wonen en schiet de bevolkingsdichtheid daarmee van 0 naar ongeveer 15.500 inwoners per km2. Gemiddeld gemeten over de gehele H-buurt wordt de bevolkingsdichtheid richting de 10.000 gestuwd In de meeste informatie over de woningrealisaties in Zuidoost wordt het vergelijk met de stad Nijmegen gemaakt omdat Zuidoost uiteindelijk eenzelfde aantal inwoners (180.000) als die stad zou moeten bereiken. In geen enkele uiting wordt echter melding gemaakt van het feit dat Nijmegen een oppervlakte meet van 57,6 km2 tegen Amsterdam Zuidoost 22,1 km2. Voor zoveel inwoners op zo een klein gebied bestaat nu in Nederland nog geen precedent en nadelige gevolgen hiervan, op uiteenlopende onderwerpen, zijn goed voorstelbaar.

Er wordt gesteld dat verdichting wenselijk is in dit gebied. Verdichting is echter alleen wenselijk in dunbevolkte gebieden waar het kan bijdragen aan sociale levendigheid en aan sociale cohesie en ook de realisatie van maatschappelijke voorzieningen mogelijk kan maken die anders onverantwoord onrendabel zouden blijven. Van zo een situatie is in de H-buurt allerminst sprake.
Te veel verdichting kan ook een bedreiging vormen voor de gemiddelde kwaliteit van leven en draagt dan niet bij aan sociale cohesie. Het kan een uitbreiding of verdieping van sociale problematiek en onveiligheid betekenen.

Omgevingskwaliteit
Woningbouw in het plangebied H-midden betekent in veel opzichten een radicale breuk met het oorspronkelijk planologisch plan voor de Bijlmermeer. Eén van de toenmalige uitgangspunten was dat woongebouwen niet in de lichtschaduw van omringende gebouwen mochten liggen. De 8 woongebouwen van de rechte H-buurt komen bijvoorbeeld op geen enkel moment van de dag in elkaars lichtschaduw te liggen. De woongebouwen Huigenbos en Hakfort daarentegen werpen wel een lichtschaduw over het plangebied H-midden en die schaduw kan bij laagstaande zon zelfs het gehele plangebied bestrijken. Doordat de nieuwe gebouwen geregeld niet in het zonlicht zullen liggen en vanwege de relatief geringe afstand tot de noordgevels van Hakfort/Huigenbos zullen er koude luchtstromen zijn tussen die gevels en de gevels aan de zuidzijde van de nieuwbouw. De open (publieke) ruimten tussen al deze gebouwen zal dus minder comfortabel zijn voor de mensen die zich daar bevinden.

Er is akoestisch onderzoek gedaan maar duidelijk zijn alleen de bestaande geluidsbronnen met hun huidige maximale belasting in het onderzoek betrokken. Er is geen rekening gehouden met de geluidsbronnen die vanwege de nieuwbouw zelf ontstaan of die daardoor worden geïntensiveerd. Zo zal de geluidsoverlast vanaf de aanliggende Karspeldreef en Huntumdreef waarschijnlijk aanzienlijk méér gaan bedragen dan de geluidshinder van de toch echt wat verderop gelegen metro- en treinsporen, die als grootste geluidsbron in het onderzoek worden benoemd. Afstand tot de dreven is een belangrijke factor in de ervaring van geluidshinder. Zo bestaat er een aanzienlijk verschil tussen de woongebouwen Hogevecht Oost en -West gelegen aan de noordzijde van de Karspeldreef. Hogevecht Oost ligt veel dichter tegen de Karspeldreef aan (en ook de kopzijde ligt dichter op een dreef) en daarmee is het geluidsniveau op de balkons daar een stuk hoger. De nieuwbouw in H-midden ligt straks nog weer dichter op de dreef dan Hogevecht Oost en de gevolgen voor de geluidshinder laten zich raden.

Parkeren
Het aantal geprojecteerde parkeerplaatsen in het project is problematisch laag. Enige jaren geleden, vóór de sloop van de Huigenbos garage bedroeg het aantal parkeerplaatsen in de 2 parkeergarages en op straat in totaal niet minder dan 550. In het plan H-midden zal de parkeerdruk slechts afnemen door het wegvallen van de bedrijfjes in de plint van de Hakfort garage. Deze parkeervraag zal waarschijnlijk straks vervangen worden door de parkeerbehoefte behorende bij de utiliteitsbouw in het nieuwbouwplan. De 500 nieuwbouwwoningen vertegenwoordigen dan dus, eenvoudig geredeneerd, de aanvullende of nieuwe parkeerbehoefte. Om de parkeerdruk niet te laten toenemen zou het plan dan in minimaal 1050 parkeerplaatsen moeten voorzien. Dit doet het echter niet, de 500 woningen lijken niet tot méér parkeerplaatsen te leiden dan in de oude situatie. De projectontwikkelaars zouden straks een verantwoordelijkheid dragen voor de realisatie van voldoende parkeerplaatsen maar hiervoor is helemaal geen ruimte beschikbaar. Kennelijk worden nagenoeg alle nieuwe bewoners verondersteld geen autobezitter te zijn en ook geen bezoek dat met de auto komt te zullen gaan ontvangen.

Problemen met de waterafvoer in het plangebied staan de realisatie van een parkeerkelder in de weg en de realisatie van inpandige parkeerplaatsen is ook geen optie. Om maar enigszins voldoende parkeerplaatsen te creëren zal een te grote oppervlakte in het plangebied moeten worden verhard hetgeen ook uiterst onwenselijk is gelet op de waterafvoer. Bovendien staat uitgebreide verharding haaks op het streven om te vergroenen en om te verduurzamen. Op welke wijze er invulling wordt gegeven aan de eis van voldoende laadpunten voor elektrische auto's geeft het plan ook geen inzage.

Verdeling woningprijsklassen
In Amsterdam geldt in beginsel de regel dat bij nieuwbouwprojecten een verdeling 40-40-20 wordt gehanteerd. In dit project is gekozen voor de verdeling 24-60-16 met als argument dat in de H-buurt op een peilmoment in het jaar 2021 het aandeel sociale huurwoningen niet minder dan 78% bedroeg. Dit percentage loopt echter gestaag terug door verkopen zowel als door liberalisaties. Afgezien van deze terugloop betreft het een onzinnig argument: het (toevallige) aandeel sociale huurwoningen in een bepaald gebied zegt niets over de (relatieve) schaarste van bepaalde woningklassen in dat gebied. Ook in de H-buurt is er een tekort aan sociale huurwoningen zowel als aan woningen in de middenklasse. Dit alles laat onverlet dat de SDC zich wel kan vinden in de gekozen verdeling omdat er ook echt een gevoelig tekort aan woningen in de middenklasse in Zuidoost bestaat.

Haalbaarheid
Er wordt eenvoudig vanuit gegaan dat er meerdere projectontwikkelaars, naast Woningstichting Rochdale, zich zullen aanbieden om het plan te realiseren. Onder de huidige (oktober 2022) omstandigheden is het echter maar zeer de vraag of er een projectontwikkelaar zal zijn te vinden die het project H-midden aantrekkelijk vindt. De stichtingskosten zijn zeer hard gestegen, alsmede de rente en daarmee de kosten van voorfinanciering. Het tekort aan parkeerplaatsen in het plan zal een projectontwikkelaar zeker zorgen baren. Projectontwikkelaars kiezen op dit moment voor de kwalitatief beste projecten met zo min mogelijk risico's en project H-midden kan daartoe niet worden gerekend.

Reactie DB:
Reactie van het dagelijks bestuur aan de stadsdeelcommissie

Het Dagelijks Bestuur van stadsdeel Zuidoost kan zich vinden in het positieve advies van de Stadsdeelcommissie om het ontwerp bestemmingsplan vrij te geven voor zienswijzen en verzoekt het college van B&W op korte termijn hiertoe te besluiten. Wel wil het Dagelijks Bestuur een beknopte reactie plaatsen bij het advies van de Stadsdeelcommissie. Daarvoor wordt puntsgewijs aangesloten bij het advies van de Stadsdeelcommissie:

Bouwvolume / aantal van 500 woningen
Met vaststelling van de Investeringsnota H-buurt Midden in april 2022, heeft de gemeenteraad al haar akkoord gegeven op ontwikkeling van de genoemde 500 woningen. De onderbouwing van dit aantal is tweeledig: enerzijds heeft de gemeente in de hele stad een grote woningbouwopgave. Anderzijds is sprake van een project dat veel meer kosten met zich meebrengt dan andere woningbouwprojecten. Zo moeten de sloopwerkzaamheden van de parkeergarage, het uitkopen van de erfpachter, schadeloosstellen van de ondernemers etc. gefinancierd worden vanuit de grondexploitatie. Dit kost bij elkaar meerdere miljoenen. Het genoemde woningbouwaantal en ook de bijhorende voorzieningen zijn nodig om het project financieel uitvoerbaar te maken.

Verdichting
In het woningbouwprogramma zetten wij als bestuur vooral in op woningen in het middensegment, woningen waarvan er nu vrijwel geen aanwezig zijn in de H-buurt maar ook breder in Zuidoost. Hiermee wordt voorzien in een behoefte van de bewoners. Zij krijgen hiermee doorstroommogelijkheden, zowel in huur als koop. Vrijgekomen sociale huurwoningen komen hierdoor weer beschikbaar voor o.a. lokale jongeren die nu gedwongen bij hun ouders moeten blijven wonen omdat er geen betaalbare sociale huurwoningen beschikbaar zijn.

Juist omdat in de H-buurt momenteel vrijwel geen maatschappelijke/commerciële voorzieningen aanwezig zijn, voegt dit plan die op aanzienlijke schaal toe. Hiermee worden niet alleen nieuwe bewoners, maar juist ook de bestaande bewoners van de H-buurt voorzien in hun behoeften. De combinatie met een goed ingerichte openbare ruimte, met veel ruimte voor voetgangers en fietsers, met een pleinfunctie die intensief gebruikt kan worden voor sport- en spel, dragen o.i. juist bij aan een verbeterde leefbaarheid van de buurt.

Omgevingskwaliteit
Voor nieuwbouw gelden diverse landelijke en lokale eisen t.a.v. licht-lucht-geluid etc. Het plan is daarop getoetst en voldoet. Dit is ook gemotiveerd in het ontwerp bestemmingsplan en waar nodig onderbouwd met onderzoeken (bijvoorbeeld een bezonningsstudie, windonderzoek en geluidsonderzoek). Daarin is afgewogen of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening na realisatie van dit project. In een eerder stadium heeft hierover ook bestuurlijk vooroverleg (artikel 3.1.1. Bro) plaatsgevonden en is dit plan ter advies voorgelegd aan bijvoorbeeld de Omgevingsdienst, Brandweer, Provincie, Waterschap etc. Daaruit zijn slechts enkele adviezen voortgekomen, welke verwerkt zijn in het voorliggende ontwerp bestemmingsplan.

Parkeren
De constatering dat er onvoldoende ruimte is voor projectontwikkelaars om te voorzien in parkeerplaatsen voor nieuwe bewoners is onjuist. Dit geldt ook voor het ontbreken van mogelijkheden voor inpandige parkeerplaatsen. Het Amsterdamse parkeerbeleid schrijft een minimale parkeernorm voor per soort nieuw te bouwen woning en voorziening. Dit aantal is berekend en verwoord in de vastgestelde Investeringsnota. Uit dit parkeerbeleid volgt dat

projectontwikkelaars deze parkeerplaatsen op eigen terrein moeten realiseren. Dit betekent dat zij op de begane grond, achter de plinten met voorzieningen een nieuwe parkeergarage bouwen voor deze nieuwe bewoners en voorzieningen. Dit is ook duidelijk verwerkt en verbeeld in de Investeringsnota (afbeeldingen op pagina's 42 en toelichting op pagina 52 en ook toegelicht op pagina 51 van het bestemmingsplan). Deze verplichting wordt hen ook opgelegd in de bouwenveloppen welke dienen voor de aanbesteding.

Uit diverse parkeerdrukmetingen, zowel voor Corona als tijdens Corona uitgevoerd, blijkt dat de gemeten parkeerdruk lager is dan de gemeente als maximum hanteert en dat er voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Natuurlijk kan het voorkomen dat er soms geen parkeerplaats direct voor de deur van een bewoner beschikbaar is, maar in het totale parkeergebied waartoe het project behoort (T93h) is er eigenlijk altijd wel een parkeerplaats beschikbaar (toelichting pagina 54 van het bestemmingsplan). Informatie die blijkt uit de cijfers, maar ook uit gespreken die zijn gevoerd hebben met bewonersvereniging Hakfort Huigenbos.

Verdeling woningprijsklassen

De gekozen verdeling voor 24-60-16 komt voort uit het woonadvies van directie Wonen, maar is ook gebaseerd op participatie met omwonenden. Meerdere keren is daarin aangegeven dat er behoefte is aan toevoeging van vooral middeldure huur- en koopwoningen. Dit plan voorziet in beide segmenten. De gesuggereerde terugloop van het aantal sociale huurwoningen door liberalisatie is niet onderbouwd. In de H-buurt is hier momenteel niet tot nauwelijks sprake van. De enige reden dat het percentage op 78% staat en niet op 100% sociaal is omdat in het verleden een aantal flats in de Rechte H-buurt zijn verkocht aan particulieren en daarom niet meer als sociaal aangemerkt worden en omdat de woningen in Huntum behoren tot de vrije segment koopwoningen. Verdere liberalisatie heeft de afgelopen jaren niet/nauwelijks plaatsgevonden.

Haalbaarheid

Het Dagelijks Bestuur erkent dat de huidige marktomstandigheden uitdagend zijn en ervoor zorgen dat projectontwikkelaars zorgvuldiger zijn in de aanbestedingen waaraan zij deelnemen. De suggestie dat H-midden niet tot de kwalitatief beste projecten behoort is suggestief en wordt niet onderbouwd. Het bestuur verwacht juist dat nieuwbouw in een bestaande buurt, met voorzieningen in de plint, met de nabijheid van metro- en treinstations maar ook de A9, de Amsterdamse Poort op loopafstand en groenvoorzieningen van het Nelson Mandelapark en het recent aangelegde Brasapark in de directe omgeving, argumenten zijn die deze locatie juist aantrekkelijk maken voor projectontwikkelaars.

Alle projecten in Amsterdam kennen kansen en bedreigingen. Recente aanbestedingen stadsbreed maar ook in Zuidoost, zijn nog altijd succesvol waarbij er altijd meerdere projectontwikkelaars inschrijven. Ook voor H-midden worden meerdere inschrijvingen verwacht. De huidige marktomstandigheden vragen ons wel om zorgvuldig om te gaan met fasering in de aanbesteding, maar dit geldt voor elk bouwproject.