

STEDENBOUWKUNDIG PLAN HAVENSTRAATTERREIN

22 maart 2023

Gemeente Amsterdam

Opgesteld door Ruimte en Duurzaamheid: Janne van der Bom, Kimberley Beimin en Joris van Loenhout

VOORWOORD

Het oorspronkelijk stedenbouwkundig plan Havenstraatterrein van MUST stamt uit 2012. Nadien is het plan op meerdere momenten gewijzigd, voor het Investeringbesluit in 2013, het ontwerpbestemmingsplan in 2015 en vervolgens het vastgestelde bestemmingsplan in 2018. Na vernietiging van het bestemmingsplan in 2019 zijn er wederom een aantal wijzigingen doorgevoerd, namelijk de inpassing van de tramloods in blok 4 en de inpassing van het Integraal Kind Centrum (IKC) in blok 2.

In dit document worden de stedenbouwkundige uitgangspunten als een opfrisser nog eens op een rijtje gezet en wordt het definitieve plan uitgelegd. Alle informatie op het gebied van de ruimtelijke inpassing wordt hiermee gebundeld in één overzichtelijk document.



Vogelvlucht Havenstraatterrein en omgeving

INHOUDSOPGAVE

INLEIDING

Inleiding 7

Leeswijzer 9

Opgave, kansen en ambitie 10

Analyse 12

STEDENBOUWKUNDIG PLAN

Inleiding 15

Ontstaan van het stedenbouwkundig plan 16

Verankering 18

Programma 23

Groen 38

Ontsluiting en parkeren (fiets, auto, P-garages) 39

Openbare ruimte 44

Duurzaamheid 47

Bouwregels 52

Bijlage(n) 58

INLEIDING

INLEIDING

Het Havenstraatterrein ligt in het populaire Amsterdam Zuid. Ankerpunt is het Haarlemmermeerstation dat bij oplevering eigenlijk al te groot was voor het aantal treinreizigers dat er gebruik van maakte. In 1950 werd het reizigersverkeer via het Haarlemmermeerstation gestaakt en ontstond er een plek waar verschillende perifere en tijdelijke functies een plek vonden. Romneyloodsen en andere tijdelijke bouwwerken huisvesten opkopers, garagebedrijven, hobbyclubs en kunstenaars. De meest in het oog springende gebruiker is de museumtramlijn die in de zomermaanden toeristische ritten aanbiedt in historische tramstellen. De Museumtramlijn slaat de tramstellen op en onderhoudt deze in diverse loodsen op het terrein. Tot op heden is dat tijdelijke karakter zichtbaar en wacht het terrein op een definitieve bestemming.

De omliggende gebieden in het stadsdeel zijn in de afgelopen decennia ingrijpend veranderd. De eerste belangrijke stap was de restauratie en de herbestemming van het Olympisch Stadion en de herinrichting van de aangrenzende terreinen. Ten noorden van het stadion is het Olympisch kwartier gerealiseerd, het Stadionplein is herontwikkeld en langs het spoorlijntje van de Museumtramlijn is het Park Schinkeleilanden aangelegd met een nieuwe fietsroute naar het Amsterdamse Bos en de Zuidas.

De herontwikkeling van het Havenstraatterrein is een uitgelezen kans om een hoogwaardig centrumstedelijk gebied te realiseren dat aansluit bij het woon- en werkgebied van het zeer geliefde Amsterdam Zuid. Bovendien is het een locatie die door ligging en gebruik een geheel eigen karakter kan krijgen. Het beoogt een ontwikkeling die recht doet aan de kwaliteiten van het gebied: een speels karakter, grote verscheidenheid aan functies, bedrijvigheid, een tramremise, het park en de Museumtramlijn.

Door de vroegere functie als spooremplacement is het Havenstraatterrein nooit onderdeel geworden van het homogene en aantrekkelijke Amsterdam Zuid van Berlage. De ligging tussen de verschillende kanalen, de tramremise, de voormalige gevangenis (nu British School of Amsterdam), het busstation en de complexe verkeersknoop van het Haarlemmermeercircuit versterken het ruimtelijke en functionele isolement. De wereld achter het monumentale stationsgebouw is letterlijk een scherf in de stadsplattegrond die voor veel Amsterdammers onzichtbaar is gebleven. Pas met de aanleg van de fietsroute over het terrein is het voormalige spooremplacement voor velen wat bekender geworden.

Dynamisch met een ruw randje, dat is de huidige en toekomstige sfeer op het Havenstraatterrein. De grote GVB tramremise met werkplaatsen, de garage van de Ambulance Amsterdam, de nog rijdende Museumtramlijn en het oude Haarlemmermeerstation met villa zijn gebleven en geven het gebied meteen al een ongepolijste atmosfeer mee, met interessante historische verwijzingen en levendige horeca. De nieuwe blokken van woningen, voorzieningen en bedrijfjes zijn kleinschalig ontwikkeld, met veel particuliere panden en menging van functies.

De inpassing van het oude spooremplacement geeft een uniek karakter aan het projectgebied. Zo loopt de Museumtramlijn naar Amstelveen dwars door de wijk. Het is niet alleen een structurerend en beeldbepalend onderdeel van het nieuwe Havenstraatterrein, maar ook een aardige recreatieve verbinding tussen de stad en het Amsterdamse Bos. Het markante spoorverleden van het gebied blijft daardoor voelbaar voor iedereen die op het Havenstraatterrein woont en werkt.

Bijzonder wonen
Op het Havenstraatterrein staan straks zo'n 500 woningen met een verscheidenheid aan woonvormen: appartementen voor verschillende doelgroepen, woon-werkpanden, huur en koop, laagbouw en hoogbouw.

Hier wordt gewerkt
Het stoere, dynamische karakter van het Havenstraatterrein wordt ten eerste bepaald door de bedrijvigheid die hier reeds gevestigd is, zoals de ambulancepost, fourniturenhandel Kisch & Zonen, de tramremise van de Museumtramlijn en de cultuur/horecafunctie van het oude stationsgebouw. Maar ook in de nieuwe bouwblokken is ruimte voor bedrijvigheid. Met name in de gebouwplinten bevinden zich, verspreid over het gebied, een verscheidenheid aan bedrijven, zoals werkplaatsen, ambachtelijke en creatieve bedrijven, maatschappelijke ondernemers zoals een huisartsenpraktijk en kinderopvang, werken aan huis en ateliers. Mogelijk zijn enkele van de huidige bedrijven in het gebied teruggekeerd.

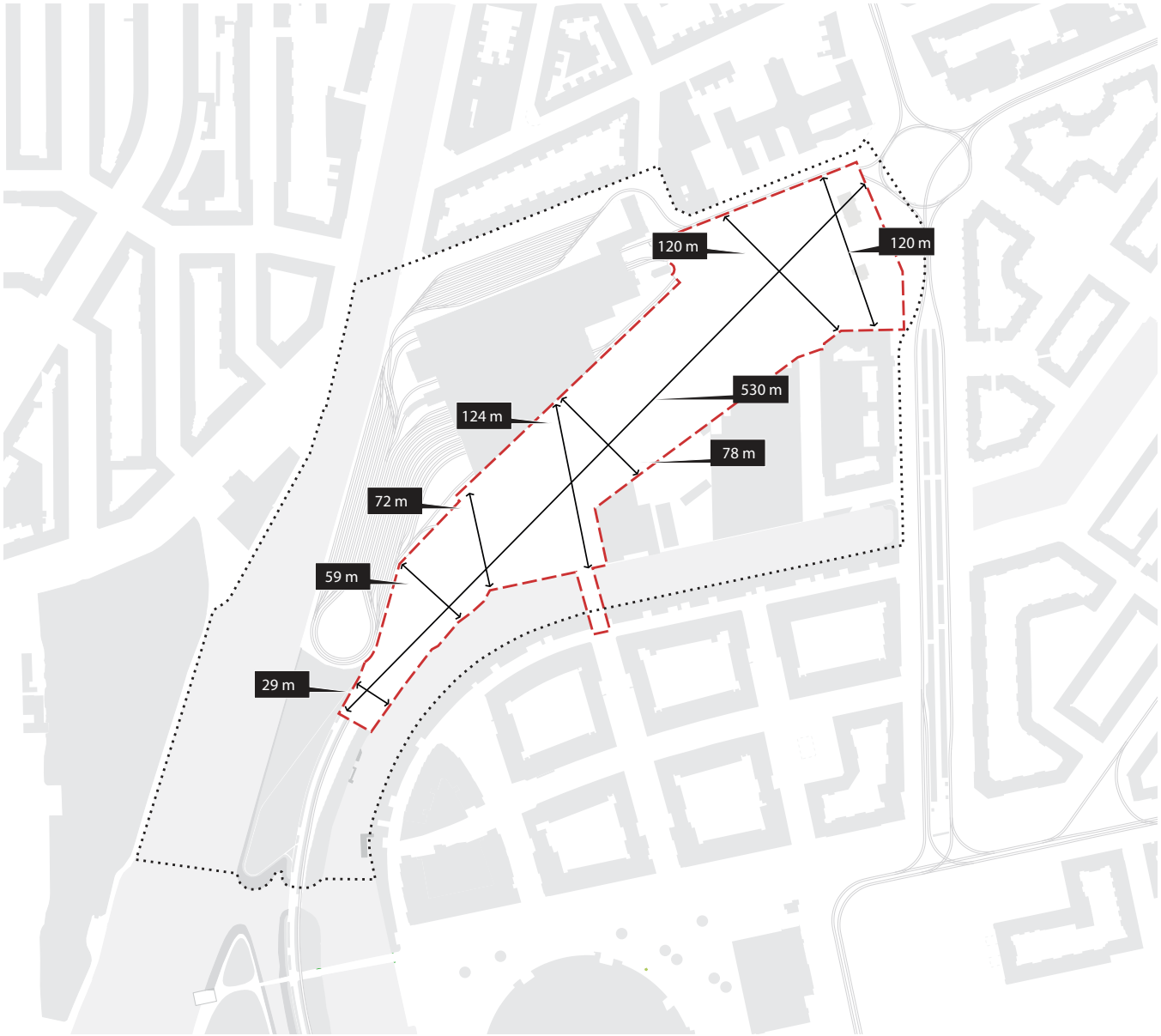
Alle woningen op de begane grond hebben hun entree aan de straat. De bedrijvigheid heeft een essentiële betekenis voor de uitstraling van het Havenstraatterrein. Met hun activiteiten zijn bedrijven nadrukkelijk aanwezig in het gebied: vanaf de straat is duidelijk zichtbaar dat hier niet alleen wordt gewoond maar ook gewerkt, en zelfs waaraan. Mensen die de wijk voor het eerst bezoeken merken direct dat hier iets bijzonders aan de hand is. Dit is niet de zoveelste nieuwbouwwijk, maar een buurt met een eigen karakter en sfeer.

Gevarieerde architectuur
Het bijzondere karakter van het Havenstraatterrein is ook zichtbaar in de architectuur van de bouwblokken. Er is gebouwd in uiteenlopende kleuren, met diverse bouwhoogten, -breedten en -diepten. De gebouwplinten zijn overal minimaal 3,5 meter hoog, waardoor ze vrijwel

alle denkbare functie kunnen herbergen.
Naast deze individuele variatie binnen de bouwblokken vormt de ‘oerplint’ een eenheid door het gehele gebied en toont het de samenhang van de vier blokken.
Aan de zuidwestkant van het terrein vindt juist een geleidelijke overgang plaats vanuit het park door een laag accent (de tramloods) aan te brengen. Deze gebouwen markeren de grote structuren in de stad en voorzien de tussengelegen bouwblokken van een duidelijke kop en staart.

Het plangebied
Het Havenstraatterrein bevindt zich achter en rondom het Haarlemmermeerstation. Het plangebied wordt in het noorden begrensd door de Havenstraat en de tramremise, aan de oostzijde door het busstation aan de Amstelveenseweg, in het zuiden door de bebouwing aan de Karperweg en in het westen door het Park Schinkeleilanden. Het Havenstraatterrein heeft een gunstige ligging ten opzicht van de stad: vlakbij het water van de Schinkel en de Stadiongracht, op een steenworp afstand van het groene Park Schinkeleilanden, binnen de ring A10 en niet ver van het Vondelpark, het Amsterdamse Bos, het stadscentrum en de Zuidas. De bereikbaarheid is goed door nabij gelegen hoofdwegen, OV en fietsroutes.

Voor de visie op het gebied en de planvorming wordt onderscheid gemaakt tussen plangebied en studiegebied. Het plangebied is het terrein dat daadwerkelijk wordt aangepakt, het studiegebied betreft de ruime omgeving van het plangebied en kan gezien worden als één functionele en ruimtelijke eenheid. Het plangebied valt binnen de context van het studiegebied en overige ontwikkelingen die plaatsvinden in het studiegebied, zoals diverse beoogde particuliere initiatieven aan de overzijde van de Karperweg, dienen in samenhang worden ontwikkeld.



Plangebied en studiegebied

LEESWIJZER













Huidige sfeer Havenstraat

Deze rapportage is vooral bedoeld als uitleg van het stedenbouwkundig plan. Omdat het originele stedenbouwkundige ontwerp sinds 2012 meerdere aanpassingen heeft ondergaan, is het belangrijk dat het finale product geen afbreuk doet aan de oorspronkelijke conceptuele uitgangspunten. Om die weer even scherp in ons geheugen te krijgen wordt in dit document ook de visie en de analyse van het gebied behandeld.

Als eerste wordt ingegaan op de huidige situatie, de kansen en ambities. Daarna wordt een analyse gedaan waarin de kwaliteiten van het gebied worden beschreven. Daarna volgt de uitwerking van het stedenbouwkundig plan. Deze vormt de hoofdzaak van dit document.

OPGAVE, KANSEN EN AMBITIES

DE OPGAVE

Het plangebied is duidelijk begrensd door de tramremise van het GVB aan de noordzijde en een reeks gemengde bouwblokken aan de Karperweg. Daartussen liggen langgerekte stroken met loodsen en tramsporen van de Museumtramlijn. De contouren van het oude spooremplacement van het Haarlemmermeerstation zijn nog steeds goed zichtbaar.

Kader
De meest sturende en voor de ontwikkeling van het gebied bepalende elementen zijn reeds in de Strategienota in beeld gebracht. Voor de volledigheid worden hieronder de belangrijkste onderdelen samengevat.

Positie in de stad
Het gebied is gunstig gelegen in de stad op een fraaie locatie aan de Schinkel binnen de Ring A10 en nabij het stadscentrum en de Zuidas. De GVB remise is een enclave in de stedelijke structuur. Het is daardoor een belangrijke barrière voor langzaam verkeer van noord naar zuid en van oost naar west. De oostelijke Schinkeloever is niet toegankelijk door de tramremise. Vanwege zijn positie tussen binnenstad en Vondelpark enerzijds en het Park Schinkeleilanden en Amsterdamse Bos anderzijds, heeft het Havenstraatterrein de potentie om een belangrijke schakel te worden voor het langzaam verkeer tussen deze verschillende attractieve bestemmingen.

Grondeigendom
Het remiseterrein is in erfpacht uitgegeven aan het GVB. In het middengebied van het Havenstraatterrein zijn ongeveer 30 percelen verhuurd met een tijdelijk grondhuurcontract. De opstallen zijn eigendom van de huurders. Dit betreft merendeels loodsen. Een aantal panden is met reguliere huurcontracten voor woningen respectievelijk bedrijven verhuurd. Dit geldt voor het Haarlemmermeerstation en de naastgelegen villa, huisnummer 268 aan de Amstelveenseweg. Het merendeel van de gronden ten zuiden van de Karperweg is particulier eigendom. Een deel is in (tijdelijk) erfpacht uitgegeven.

Cultuurhistorische waarden
Het Haarlemmermeerstation is een Rijksmonument, ontworpen door architect H. Van Emmerik in 1913. De naastgelegen villa maakt samen met het Haarlemmermeerstation deel uit van een stedenbouwkundig ensemble dat cultuurhistorische waarde bezit. De villa heeft geen monumentale status en heeft een orde 3 waardering op de ordekaart van de welstand.

Ruimtelijke structuur
De ruimtelijke opbouw van het Havenstraatterrein is bijzonder door de grootschalige tramremise aan de noordzijde, een reeks bouwblokken aan de zuidzijde langs de Stadiongracht en een middengebied met langgerekte stroken kleinschalige loodsen met daartussen de tramsporen van de Museumtramlijn. Hierdoor is er een geïsoleerd langgerekt en waaiervorming terrein ontstaan waarin nog steeds de contouren van het oude emplacement van het Haarlemmermeerstation zichtbaar zijn.

Bomen
Volgens een inventarisatie die in 2009 is uitgevoerd bevat het plangebied slechts twee bomen die beeldbepalend en waardevol worden geacht. Deze staan in de tuin van de villa langs de Amstelveenseweg nummer 268.

Bodem
Er is sprake van een matig verontreinigde bovenlaag van circa één meter (2/3 licht verontreinigd en 1/3 ernstig verontreinigd). Er is geen bijmenging van asbest aangetroffen. Daarnaast zijn op een drietal plekken verontreinigingen van bodem en/of grondwater waargenomen. Op basis van nader onderzoek naar de omvang van deze verontreiniging zullen deze plekken moeten worden gesaneerd.

Beleidskader
Meest bepalend is de Structuurvisie Amsterdam 2040. Hierin wordt het Havenstraatterrein aangewezen als actief te ontwikkelen gemengd stedelijk gebied. Daarnaast is het Amsterdamse en stadsdeelbeleid om vanaf 2015 klimaatneutraal te bouwen. Dit houdt in dat onderzocht wordt hoe het Havenstraatterrein als wijk klimaatneutraal ontwikkeld kan worden.

Vaste punten
Binnen het plangebied zijn het Haarlemmermeerstation en de naastgelegen villa een vast gegeven. Ook de Museumtramlijn is een gegeven dat meegenomen wordt in de planvorming.

KANSEN

Herontwikkeling van het Havenstraatterrein biedt een bijzondere mogelijkheid om een kwalitatief hoogwaardig gebied toe te voegen aan het centrumstedelijke milieu van het Stadsdeel Zuid. De kansen die dit biedt en de te realiseren ambities uit het beleid en de vastgestelde Strategienota, zijn hier samengevat. De belangrijkste kansen voor de herontwikkeling van het Havenstraatterrein zijn:

1. Transformeren van het gebied naar een gemengd stedelijke woon/werkmilieu met woningen, kleinschalige bedrijfsruimten en voorzieningen.

2. Creëren van nieuwe groen entree naar Park Schinkeleilanden en het Amsterdamse Bos en de Sportas.

3. Zone langs de Amstelveenseweg transparanter maken waardoor het Havenstraatterrein uitnodigender en toegankelijker wordt.

4. Nieuwe routes voor langzaam verkeer ontwikkelen met route langs remise en een brug over de Stadiongracht. Hierdoor vermindert de barrièrewerking van de remise in de ruimtelijke structuur.

5. Ontwikkelen van één accommodatie voor de Museumtramlijn als publiekstrekker. Een koppeling aan een actueel thema zoals duurzaamheid kan dit versterken. Alle verspreid voorkomende tramloodsen in het plangebied kunnen daardoor worden gesloopt.

6. Aanlegplek voor sloepen en andere kleine boten in de Stadiongracht.

7. Gebied ontwikkelen als autoluw- en klimaatneutraal leefmilieu.

AMBITIES

Op basis van de kaders, de kansen en de verkenningen zijn in de Strategienota een aantal belangrijke ambities geformuleerd die ook in deze uitwerking van de ruimtelijke strategie is meegenomen. Het gaat in totaal om zeven ambities:

1. Het gebied herontwikkelen tot een stedelijk woon/werkmilieu. De tramremise van het GVB en de woon- en werkblokken ten zuiden van de Karperweg blijven gehandhaafd.

2. Behoud cultuurhistorische waarden. De historische bebouwing, het Haarlemmermeerstation en de villa aan de Amstelveenseweg, de Museumtramlijn en de historische trams geven het gebied een bijzonder waardevol karakter. Deze elementen worden behouden en versterkt.

3. Middengebied transformeren als poort tot Sportas. Het middengebied kan worden getransformeerd in een groen/rode entree naar Park Schinkeleilanden en het Amsterdamse Bos. De langzaamverkeer route richting Vondelpark staat hier centraal.

4. Opheffen barrièrewerking remiseterrein. Een verbinding langs de oostzijde van de Schinkel en een brug naar het Olympisch kwartier dragen bij aan een goede bereikbaarheid. Met deze ingrepen kan de barrièrewerking van de grootschalige GVB tramremise ongedaan worden gemaakt. De diagonale fietsroute en de route langs de oostelijke Schinkeloever kunnen de verbinding vormen tussen Park Schinkeleilanden en Vondelpark en onderdeel worden van het geprojecteerde hoofdnet fiets.

5. Autoluw leefmilieu. Het gebied kent, vanwege zijn ligging, geen doorgaande autoroutes. Dit biedt kansen voor een autoluw leefmilieu. Vanwege de nabijheid van goed openbaar vervoer wordt gestreefd naar optimale mobiliteit.

6. Kostenneutrale herontwikkeling. Uitgangspunt is een positief saldo (minimaal kostenneutraal) op de grondexploitatie. Dit heeft consequenties voor de mate van dichtheid van het woon-werkmilieu.

7. Zo klimaatneutraal mogelijke herontwikkeling. De Amsterdamse ambitie ten aanzien van duurzaamheid is uitgangspunt voor de planontwikkeling.

ANALYSE

Het Havenstraatterrein kan transformeren van een onbekend gebied naar een goed bewaard geheim. Door het verleden van de spoorwegen en de gunstige ligging aan het groen van Park Schinkeleilanden te benutten is het mogelijk het gebied een eigen signatuur te geven.

Eigen signatuur
Door de stijgende druk op de ruimte in Amsterdam is de herontwikkeling van het Havenstraatterrein een logische vervolgstap in de transformatie van het hele gebied rondom het Olympisch stadion. Het is echter de vraag of de aanpak die in de afgelopen jaren met succes is toegepast in andere gebieden van Amsterdam Zuid hier een kans van slagen heeft. Door de geïsoleerde ligging geniet de locatie namelijk weinig bekendheid. Dit zal ook in de toekomst zo blijven. Het plangebied ligt namelijk letterlijk op de tweede rang en zal, anders dan bijvoorbeeld het Stadion kwartier, vanaf de grote doorgaande straten nauwelijks zichtbaar zijn. Bovendien kent het Havenstraatterrein weinig overeenkomsten met de geliefde kwaliteiten van Amsterdam Zuid. Er zijn geen royale lommerrijke lanen en levendige stadsstraten. Statige bouwblokken met monumentale baksteenarchitectuur ontbreken nagenoeg. In plaats daarvan bestaat de directe omgeving uit een ontoegankelijke tramremise met hekken, het logistiek centrum van ziekenvervoerder VZA en een stroomverdeelstation van de Nuon. Ook ligt het gebied op een locatie waar geluid van de tramremise, het Haarlemmermeercircuit en vliegverkeersgeluiden het gebied belasten.

Op het eerste gezicht lijkt het dus niet eenvoudig om een haalbaar en hoogwaardig plan te ontwikkelen voor het Havenstraatterrein. Toch zijn er verschillende kansen voor dit gebied. De ogenschijnlijk minder gunstige condities kunnen immers ook aangewend worden om in dit gebied een woon- en werkmilieu te realiseren dat zich onderscheidt van de omliggende buurten in Amsterdam Zuid. Door de verborgen ligging juist te koesteren kan er een leefmilieu ontstaan dat zich onttrekt aan de drukte van de stad, net als de intieme pleinen en hofjes in de grote dubbele bouwblokken van Berlage's Amsterdam Zuid. Er liggen kansen om het Havenstraatterrein te transformeren van een onbekend gebied naar een goed bewaard geheim: een verscholen parel. Dit betekent ook dat het gebied niet hoeft te parasiteren op de kwaliteiten van Amsterdam Zuid. De historie heeft letterlijk zijn sporen achtergelaten en drukt een groot stempel op de identiteit van de plek. Door het benutten van het verleden van de plek is het mogelijk het gebied een eigen signatuur te geven.

Drie kwaliteiten
De eigen signatuur van het Havenstraatterrein wordt bepaald door drie kwaliteiten die ook in een toekomstige ontwikkeling van het gebied een belangrijke rol kunnen spelen: de sporen uit het verleden, de groene schakel en de ruimte voor ondernemerschap.

1. Sporen uit het verleden.
Het Havenstraatterrein is een herkenbaar relict uit het verleden; het spoorwegemplacement van het Haarlemmermeerstation.
De GVB-remise Havenstraat is nog het enige deel van dit openbaar vervoer knooppunt dat in gebruik is. De overige terreinen zijn ad hoc ingevuld met andere functies. Tussen de bedrijfsloodsen lopen nog steeds sporen van het oude emplacement. Ook het stationsgebouw en de naastgelegen villa zijn duidelijk herkenbare relicten.
Dit verleden kan een aantrekkelijke drager worden voor de toekomstige ontwikkeling van het plangebied. Enerzijds door de directe omgeving van het bestaande stationsgebouw en de villa weer toegankelijk te maken voor bezoekers. Anderzijds door de huidige gebruiker van de spoorlijn, de Electrische Museumtramlijn Amsterdam, onderdeel te laten zijn van de herontwikkeling van het gebied.

Maar er zijn meer sporen uit het verleden die het toekomstige Havenstraatterrein een herkenbare eigen signatuur kunnen geven. De GVB-remise geeft de randen van het plangebied een industrieel karakter. Omdat de hallen, bijgebouwen en muren met zorg zijn ontworpen heeft het complex aan de zuidzijde een vriendelijke uitstraling. Ook aan de zuidzijde van de Karperstraat staan verschillende gebouwen die op zichzelf geen belangrijke historische waarde hebben, maar met elkaar een gevarieerd en levendig straatbeeld opleveren. Verborgen parel is het hallencomplex aan het einde van de Karperweg, direct langs de Stadiongracht. Dit industriële gebouw met sheddaken leent zich goed voor verschillende soorten bestemmingen en past goed bij de bedrijvige uitstraling van het gebied. Tenslotte zijn er overal op het terrein objecten te vinden die horen bij de Museumtramlijn die een bijdrage zouden kunnen leveren aan het behoud van het bedrijvige en spoorse karakter van het Havenstraatterrein.



2. De groene schakel.
Met de aanleg van het Park Schinkeleilanden is een belangrijke stap gezet in de ontwikkeling van een aantrekkelijke verbinding voor voetgangers en fietsers tussen het Amsterdamse Bos en de stad. Rondom deze route liggen verschillende stedelijke en (inter)nationale sportvoorzieningen. Daarom heeft deze verbinding binnen de gemeente de titel Sportas gekregen. Het Havenstraatterrein is een belangrijke ontbrekende schakel in deze langzaamverkeersverbinding. Omgekeerd biedt het Park Schinkeleilanden veel leefkwaliteit voor de toekomstige bewoners van het Havenstraatterrein. Het park is te voet te bereiken zonder dat er een drukke verkeersweg moet worden overgestoken.

Er is echter meer groene kwaliteit op en rondom het Havenstraatterrein. De terreinen rondom het Haarlemmermeerstation hebben een groene uitstraling maar zijn op dit moment niet toegankelijk voor publiek. In de tuin van de villa aan de Amstelveenseweg staan enkele waardevolle en beeldbepalende bomen. Van een geheel andere orde, maar minstens zo aantrekkelijk, zijn de oevers van de Stadiongracht en de Schinkel. De raakvlakken tussen het plangebied en de oevers zijn echter beperkt. De toegankelijkheid van de oevers van de Stadiongracht kan verbeterd worden door de ontwikkeling van het Havenstraatterrein. Voor een betere toegankelijkheid van de Schinkeloevers is een fietsverbinding langs de GVB-remise gewenst.

3. Ruimte voor ondernemerschap.
Door de geïsoleerde ligging van het Havenstraatterrein is er in de afgelopen decennia een luwte ontstaan waar het kleinschalige ondernemerschap goed kon gedijen. Opkopers, handelaars, kunstenaars en garagebedrijven zetten op dit moment de toon in het plangebied. Dergelijke laagwaardige bedrijvigheid kan niet worden behouden bij herontwikkeling van het Havenstraatterrein. Daarvoor zullen de toekomstige huurprijzen te hoog zijn. Bovendien laten veel van de huidige activiteiten zich niet mengen met woningbouw.

Toch zijn er kansen om ook in het toekomstige Havenstraatterrein ruimte voor ondernemerschap te creëren. Om te beginnen is een deel van het bedrijvencluster aan de zuidkant van de Karperweg vitaal genoeg om mee te groeien met de ontwikkeling van het gebied. Ook de Museumtramlijn biedt veel kansen. Met de inzet van de mensen van de Museumtramlijn kan de tramlijn ook in de toekomst een mooie plek verwerven in het plangebied. De toekomstige ruimte voor ondernemerschap moet echter ook gezocht worden in de nieuwe ontwikkelingen. Door behoedzaam om te gaan met bestaand vastgoed aan de zuidkant van de Karperweg ontstaat er ruimte waar ook in de toekomst bedrijvigheid een plek kan vinden. Rondom het Haarlemmermeerstation, direct zichtbaar vanaf de doorgaande wegen, liggen ook verschillende kansen voor kleinschalige bedrijvigheid. En binnen het plangebied moet het mogelijk zijn om ruimte te bieden aan kleinschalige bedrijvigheid.





INLEIDING

RUIMTELIJKE HOOFDSTRUCTUUR

Het plangebied is een langgerekte strip op het voormalig spoorwegemplacement. Door de beschikbare oevers van de Stadiongracht als uitloper van het Park Schinkeleilanden in te richten, ontstaat een aantrekkelijk leefmilieu aan de zuidkant van het Havenstraatterrein.

Het plangebied wordt via deze groene zone verbonden met het Park, de Nieuwe Meer en het Amsterdamse Bos. Belangrijke dragers in het gebied zijn de Museumtramlijn, het Haarlemmermeerstation en de bijbehorende villa. Zij laten het verleden voortleven en versterken zo het unieke karakter van het Havenstraatterrein. Het beginpunt van de Museumtramlijn wordt in de omgeving opgenomen met een nieuw perron achter het Haarlemmermeerstation. Daarnaast, rondom de villa, komt een plantsoen tussen enkele bestaande, volwassen bomen. De Museumtramlijn zelf wordt verlegd naar de centraal gelegen Karperweg. Door die verlegging is deze in het hele plangebied zichtbaar en vormt, veel meer dan voorheen, een recreatieve verbinding tussen de stad en het Amsterdamse Bos.

De Karperweg, de nieuwe 'Verlengde Havenstraat', en de twee dwarsverbindingen tussen deze hoofdstraten, vormen met elkaar een robuuste ontsluitingsstructuur. De nieuwe brug voor voetgangers en fietsers over de Stadiongracht zorgt voor een directe verbinding met het Olympisch Kwartier Noord. Deze brug ligt precies op de zichtlijn naar de Marathontoren van het Olympisch Stadion. Binnen deze ruimtelijke hoofdstructuur wordt de openbare ruimte gekenmerkt door vier bijzondere verblijfsplekken: de omgeving rond het Haarlemmermeerstation en de villa, het pleintje aan de Stadiongracht, de groene uitloper van het Park Schinkeleilanden, en een groen autovrij hof tussen de Karperweg en de Verlengde Havenstraat.

Het plan bestaat uit vier bouwblokken met appartementen en bedrijvigheid, gelegen in de luwte van de drukke verkeersader rondom het Haarlemmermeercircuit. De nieuwe buurt grenst aan de uitloper van het park. Door vergroening van de openbare ruimte wordt deze uitloper mooi aangesloten en verweven door verdichting in het stedelijk weefsel. Door de groene uitstraling en de rustige ligging kan dit gebied worden beschouwd als een verborgen parel in de stad waar wordt gewerkt, gewoond en gerecreëerd. Het gebied krijgt een stoere en dynamische uitstraling.

In de bouwblokken wordt deze uitstraling vereeuwigd in een structurerende en robuuste 'oerplint' die op cruciale plekken in het gebied wordt aangelegd. De oerplint is een herkenbare architectonische eenheid die als leidraad door het plangebied loopt. De oerplint is royaal, robuust, en daarmee universeel te gebruiken. De ruime plafondhoogte van 6 meter en de sobere maar degelijke uitwerking maken de bouweenheid zeer geschikt voor werkplaatsen en ateliers, en bovendien ook voor ander soort ondernemingen en vormen van gebruik.

Om tot het uiteindelijke stedenbouwkundig plan te komen zijn een aantal ontwerpkeuzes zorgvuldig overwogen. Meerdere varianten en denkrichtingen zijn onderzocht en om hier inzicht in te geven volgt als eerste in dit hoofdstuk een korte beschrijving over het ontstaan van dit stedenbouwkundig plan, met ook de wijze waarop het plan is verankerd in zijn omgeving.



Plankaart

ONTSTAAN VAN HET STEDENBOUWKUNDIG MODEL

Bij het opstellen van het stedenbouwkundig plan door MUST stedenbouw in 2014 zijn meerdere varianten onderzocht. Het uitgangspunt was het referentiemodel uit de Strategienota (de Strip). Hiermee zijn de varianten steeds vergeleken en beoordeeld. Om een heldere vergelijking te maken zijn de varianten opgebouwd uit losse bouwstenen die soms ook uitwisselbaar zijn. Bij de verkenning van de verschillende modellen was het nadrukkelijk NIET de bedoeling om uiteindelijk voor een van de varianten te kiezen. Het doel was om te komen tot een selectie kansrijke bouwstenen die kunnen worden verwerkt in de voorkeursvariant. In de drie varianten zijn telkens per bouwsteen drie totaal verschillende oplossingen bedacht. Op de volgende pagina staan de modellen kort uitgelegd. Uiteindelijk zijn de bouwstenen beoordeeld op basis van de ambities die zijn geformuleerd in het strategiebesluit en hebben geleid tot de uitwerking van het stedenbouwkundig plan zoals dat nu voorligt.



De STRIP

Dit is het model waar in de strategienota een voorkeur voor wordt uitgesproken, vanwege zijn lineaire structuur die past bij de waaiervorm van het Havenstraatterrein. Het plan bestaat uit een groene kop rondom het Haarlemmermeerstation, een dicht bebouwd kerngebied met op de eerste twee lagen bedrijfsruimten en daarboven appartementen, en een groene uitloper naar het Park Schinkeleilanden. Parkeren gebeurt volledig ondergronds zodat het maaiveld grotendeels autovrij blijft.
De Strip leidde tot een aantal kritische kanttekeningen:

- Naar verhouding een te groot aandeel bedrijfsruimtes.
- Moeilijk faseerbaar.
- Te weinig interactie tussen wonen en werken.
- Weinig gevarieerd straatbeeld vooral in de avonduren een onaantrekkelijke en anonieme uitstraling.
- Weinig woningdiversiteit.
- Er zit geen tramloods in.



Variant 1 HOVEN

Een rustig en aantrekkelijke woonomgeving in een drukke en bedrijvige buurt staat in deze variant centraal. Drie woonhoven met een gemeenschappelijk binnenterrein.

Bebouwing: hoge volumes aan de noordkant (8 bouwlagen) en lagere grondgebonden woningen aan de zuidkant in combinatie met bedrijfsruimten. bij het Haarlemmermeerstation een compact blok met de tramloods.
Ontsluiting en Parkeren: het gehele gebied wordt ontsloten door de Karperweg, garages onder de bouwblokken.
Museumtramlijn: een tracé dwars door de binnenterreinen van de bouwblokken
Groen: de kop van het Park Schinkeleilanden wordt afgerond met een markant appartementengebouw. Bij het bruggetje over de Stadiongracht komt een plantsoen.
Openbare ruimte: de kop bij het Haarlemmermeerstation krijgt een stedelijk karakter. De sporen en bijbehorende attributen geven het plein een museaal karakter.



Variant 2 PARK

In deze variant wordt gekozen voor een sterke groene verbinding tussen Park Schinkeleilanden en het Haarlemmermeerstation. Dit levert een aantrekkelijke woonomgeving op.

Bebouwing: woonblokken georiënteerd op het autovrije groen tussen de blokken en de Karperweg. Daarnaast twee hoge woontorens met uitzicht op het park. De bedrijvigheid is geconcentreerd bij het Haarlemmermeerstation.
Ontsluiting en Parkeren: ontsluiting vooral vanaf de Karperweg. De binnenterreinen van de woonhoven zijn volledig bestemd voor parkeren. Een dek zorgt voor een tweede maaiveld en aantrekkelijk binnenterrein voor de bewoners.
Museumtramlijn: het spoor wordt gebundeld door de Karperweg, trams worden gestald in de oude loodsen langs de Karperweg.
Openbare ruimte: over het algemeen autoluw en groen karakter, met 2 prominent gelegen tramgerelateerde gebouwen (Haarlemmermeerstation en bij de brug over de Stadiongracht).



Variant 3 STRAAT

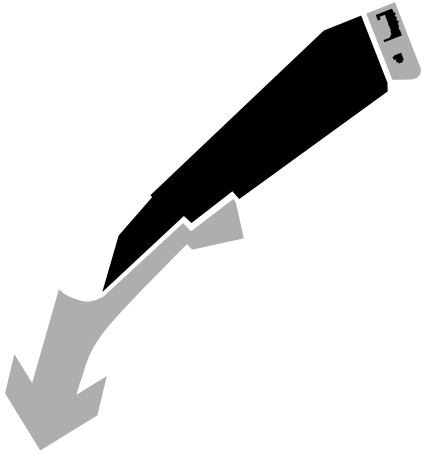
De maximale inzet op een levendig en gemengd stedelijk gebied.

Bebouwing: de bebouwing is gezoneerd in twee strips. De blokmaat laat veel ruimte voor verschillende soorten bebouwing, waaronder bedrijvigheid. De bouwhoogte verschilt tussen de 3 en de 6 bouwlagen. Op de koppen is plek voor hoogteaccenten.
Ontsluiting en Parkeren: er ontstaat een ‘lus’ om het gebied te ontsluiten. De Karperweg en de nieuwe straat zijn ter hoogte van de brug over de Stadiongracht met elkaar verbonden. Parkeren gebeurt centraal in een parkeergebouw.
Museumtramlijn: spoor is onttrokken aan het zicht en loopt aan de noordkant langs de nieuwbouw.
Groen: het groen van Park Schinkeleilanden wordt doorgetrokken tot aan de brug over de Stadiongracht. De rest is stenig en stedelijk.
Openbare ruimte: groot contrast tussen parkachtig en stedelijk. Wel plek voor bomen in het straatprofiel en rondom het Haarlemmermeerstation.

VERANKERING

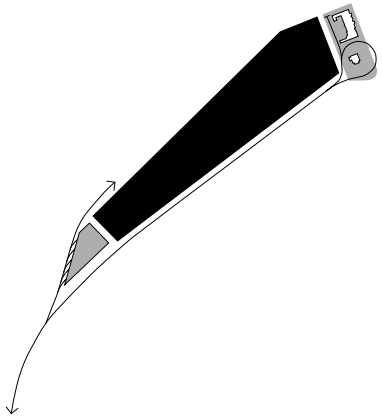
Het plan is meer dan een optelsom van de best scorende bouwstenen uit de drie varianten. Het is een samenhangende stedenbouwkundige redeneerlijn waarbij het centrale begrip ‘verankering’ is. Verankering in de omgeving is noodzakelijk. Het plangebied is een langgerekte strip achter het Haarlemmermeerstation en door de ligging in de stad biedt deze plek veel ontwikkelingskansen. Het plangebied is echter ook omringd door een tramremise, de British School of Amsterdam, een druk verkeersknooppunt en verschillende soorten bedrijfsgebouwen. Daardoor is de locatie nu niet goed verankerd met de stad en ontbreken er op dit moment condities om er een aantrekkelijk woon- en werkmilieu te kunnen ontwikkelen.

In het stedenbouwkundig plan wordt het Havenstraatterrein op 8 manieren verankerd in zijn omgeving, waardoor de gehele ontwikkeling op een logische manier landt in de bestaande stad.

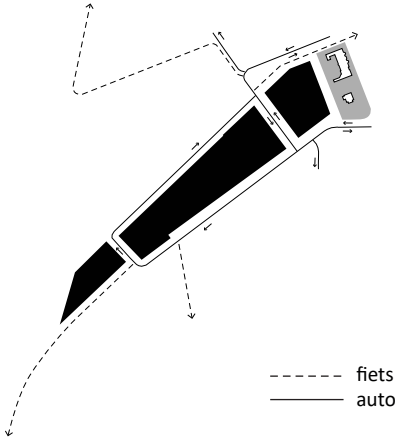


1. Verankering in de groenstructuur
Het plangebied bevindt zich in de uitloper van een van de groene lobben die Amsterdam insteekt. De kwaliteit van het nabijgelegen Park Schinkeleilanden wordt het plangebied ingetrokken. Door de beschikbare oevers van de Stadiongracht in te richten als uitloper van het park ontstaat er een aantrekkelijk leefmilieu aan de zuidkant van het plangebied. Het bestaande groen rondom de villa en het Haarlemmermeerstation legt de basis voor een groen plantsoen aan de noordzijde van het plangebied.

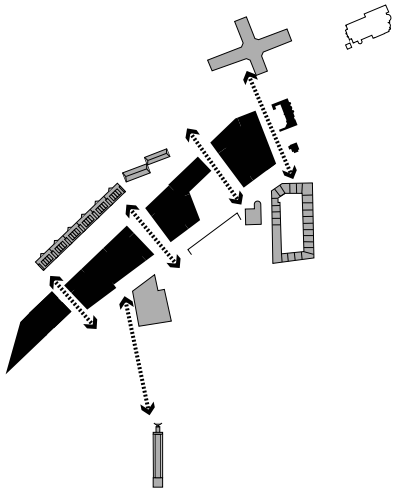
De bebouwing en het groen grijpen als het ware in elkaar. Door te beginnen met laagbouw (de tramloods) vindt een geleidelijke overgang plaats naar een (hoog)stedelijk milieu.



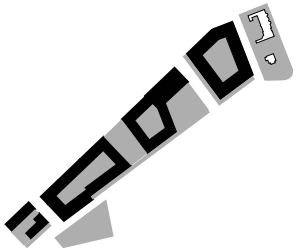
2. Verankering van het verleden
De Museumtramlijn, het Haarlemmermeerstation en de villa vormen belangrijke cultuurhistorische dragers die het unieke karakter van het Havenstraatterrein versterken. Het spoor van de Museumtram loopt zichtbaar langs de nieuwe bebouwing waardoor men ten alle tijden wordt herinnerd aan het spoorverleden.



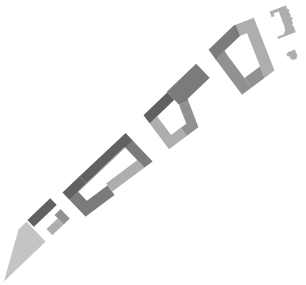
3. Verankering in het netwerk
Het gebeid wordt voor autoverkeer ontsloten door een ‘lus’ die de woonblokken aan de noord- en zuidzijde bereikbaar maken.
Het autoverkeer is op deze manier goed aangesloten op het stedelijk netwerk. De noordelijke straat (de Verlengde Havenstraat) ontsluit de parkeergarages van de woningen en bedrijven. De zuidelijke straat (de Karperweg) ontsluit de aanliggende bedrijvigheid. Door deze spreiding wordt de verkeersdruk op de straten kleiner. Aan de zuidkant wordt het plangebied met goede fietspaden verankerd in het stedelijke fietspadenstelsel.



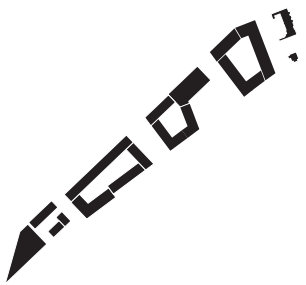
4. Ruimtelijke verankering
Naast de recreatieve, functionele en cultuurhistorische verankering wordt het Havenstraatterrein ook ruimtelijk verankerd in de omgeving. Door de strip te knippen ontstaan er tussenruimten die markante punten in de omgeving verbinden met de dagelijkse leefomgeving van het Havenstraatterrein. De twee woningen behorend bij de hallen van de tramremise en de muur van de tramremise vormen een markant decor aan de noordkant van het plangebied. De bestaande bedrijfsbebouwing aan de zuidkant geven het Havenstraatterrein het gewenste levendige karakter. Het mooiste ankerpunt is de Marathontoren van het Olympisch Stadion, die door de nieuwe brug over de Stadiongracht ook binnen handbereik komt te liggen.



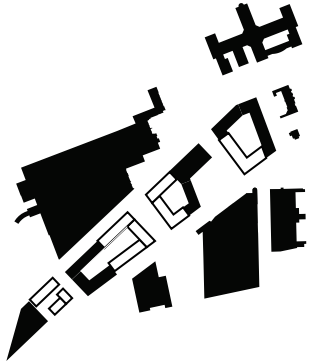
5. Verankering van het wonen
Hechting tussen de woning en de woonomgeving is een belangrijke voorwaarde voor een aantrekkelijke en levendige stad. Daarom is er in deze compacte locatie met een hoge woningdichtheid ruimte gemaakt voor private, collectieve en openbare buitenruimten. In de bouwvelden liggen rustige groene binnenhoven. Tussen de bouwvelden ligt een autovrij hof en een (groen) schoolplein dat buiten schooltijden openbaar toegankelijk is. Op de kop van het Park Schinkeleilanden ligt een zonnig en autoluw buurtplein met zicht op de Stadiongracht.



6. Verankering van bouwvolume
De noordkant van het Havenstraatterrein sluit direct aan op de karakteristieke bouwblokken van Amsterdam Zuid. Het bouwvolume is hierop aangepast. De blokmaat en bouwhoogte is vergelijkbaar met de omliggende bebouwing, zodat deze onopvallend worden ingepast. Richting het zuiden ligt het Havenstraatterrein relatief solitair op een schiereiland aan de Schinkel. Gevarieerde hoogtes zorgen voor een speels en informeel karakter. De zuidpunt (loods) is relatief laag waardoor er een zachte overgang ontstaat naar het park.



7. Typologische verankering
Door de differentiatie van buitenruimten, blokmaten en bouwhoogten ontstaat er ook een logische differentiatie van woningtypen die goed aansluiten op de directe omgeving. Aan de zuidkant is op verschillende plekken ruimte voor een kleinere korrelgrootte aan bebouwing met individuele expressie die het levendige straatmilieu versterken. Aan de noordkant ligt het accent juist op ruime appartementen (grote korrelgrootte) met uitzicht op de omgeving.



8. Verankering van bedrijvigheid
De kop rondom het Haarlemmermeerstation is de logische plek voor een concentratie van zichtbare en bereikbare bedrijfsruimten. Hierdoor ontstaat er een levendig entreegebied. Het plein bij de nieuwe brug over de Stadiongracht is een logische tweede plek om bedrijvigheid te concentreren. Met het oog op de fietsverbinding met het Amsterdamse Bos is het goed voorstelbaar dat er aan het plein en/of op het dak van de tramloods een horecagelegenheid komt. Beide locaties liggen gunstig op de zon. Op het dak van de tramloods kan, naast horeca, ook bedrijvigheid worden gerealiseerd, zoals bijvoorbeeld een broedplaats.



Gebiedsontwikkeling Havenstraatterrein in de context

studiegebied

14 ha

plangebied

4,4 ha

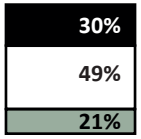
referentieprogramma







woonprogramma



sociaal (aantal)

vrije sector: middendure huur (aantal) waarvan de helft eengezinswoningen / grote woningen

vrije sector: koop (aantal)

overig programma

tramloods voor Museumtramlijn circa 1.500 m²
Integraal Kind Centrum (IKC) circa 4.000 m²
detailhandel max. 1.500 m²
horeca max. 1.500 m²
consumentverzorgende dienstverlening max. 1.500 m²
maatschappelijke diensverlening max. 1.500 m²
bedrijven max. 5.000 m²
culturele voorzieningen max. 1.500 m²
buurtkamer

parkeernorm

sociaal: 0-1 pp/woning
vrije sector:
- woning tot 30 m²: 0,1 - 1,0 pp/w
- woning 30-60 m²: 0,3 - 1,0 pp/w
- woning > 60 m²: 0,6 - 1,0 pp/w

bezoekersparkeren: 0,1pp/w

1pp / 125 m² BVO (gemiddeld, geldt niet voor tramloods en IKC)

PROGRAMMA



Programma
Het programma bestaat uit een mix van wonen en bedrijvigheid. Doel is een levendige wijk.

Bedrijvigheid
Bedrijfsruimten, horeca en sociaal-maatschappelijke functies worden geconcentreerd rondom het Haarlemmermeerstation (zichtbaar en bereikbaar) en bij de nieuwe brug over de Stadiongracht (strategische locatie in de wijk). De bedrijvigheid is ondergebracht in de ‘oerplint’.

Wonen
Het gewenste stedelijke woon/werkmilieu wordt bereikt door de mix van bestaande bedrijvigheid rondom de Havenstraat en de Karperstraat (zoals de tramremise, de British School of Amsterdam, de Verenigd Ziekenhuisvervoer Amsterdam en het creatieve bedrijvencluster) en de nieuw te bouwen woningen in het tussenliggende gebied. Door in te zetten op hoge en robuuste plintbebouwing door het gebied worden de kansen voor bedrijvigheid vergroot. De plint biedt mogelijkheden voor verschillende invullingen zoals bedrijvigheid en wonen. Er is voldoende ruimte voor een grote variatie aan woningtypen. Daarbij kan worden ingespeeld op de verschillende kwaliteiten van het Havenstraatterrein. Bij het Haarlemmermeerstation is het de ligging in een stedelijk gebied met levendige straten. Bij Park Schinkeleilanden wordt het bepaald door het uitzicht op water en park. Het plan biedt ruimte voor ongeveer 500 woningen.

PROGRAMMA WONEN

Vanuit het oogpunt van woonkwaliteit is het van belang dat zoveel mogelijk bouwvolume een goede bezonning heeft. Het plan heeft daarom globaal gesproken een wat hogere bebouwing aan de noordzijde en lagere bebouwing aan de zuidzijde. Bijkomend voordeel van deze opzet is dat geluidhinder van de tramremise door de hogere bebouwing wordt tegengehouden, terwijl de bebouwing goed georiënteerd is op het rustigere zuiden. Het verschil in bouwdieptes heeft ook te maken met lichttoetreding aan de binnenzijde van het blok, en bovendien maken verschillende bouwdieptes verschillende woningplattegronden mogelijk.

Het bestemmingsplan maakt bij recht maximaal 500 woningen mogelijk, gebaseerd op de vastgoed- en programmatische scan bij het Investeringsbesluit. Bij afwijking is het mogelijk om onder voorwaarden meer woningen toe te staan (tot een maximum van 750 woningen). Er kan behoefte zijn aan het ophogen van het maximum woningaantal als uiteindelijk veel kleine woningen worden gerealiseerd. Het maximaal toegestane bouwvolume is daarbij een vast gegeven.

Voor het Havenstraatterrein zijn 497 nieuwe woningen voorzien in de volgende verdeling
- 30% sociaal.
- 49% middenduur waarvan de helft bedoeld is voor gezinnen.
- 21% vrije sector, koop of huur.

Onderstaande tabel geeft het beoogde programma weer.

Huisgebonden beroepen, waaronder onder meer arts, tandarts, advocaat en notaris zijn krachtens jurisprudentie toegestaan binnen een woonbestemming. Als criterium geldt dat het huisgebonden beroep of bedrijf gezien de aard en omvang geen afbreuk doet en ondergeschikt is aan het woongebruik en geen hinder oplevert voor de woonsituatie.

Programma 497 woningen

Segment	Onderverdeling in aantal		Woningen absoluut aantal	Woonopp. m² BVO	Omrekenfactor BVO naar GBO	Woonopp. m² GBO	Totaal opp. m² BVO	Verdeling opp.
Sociaal	Huur	14%	68	67	70%	47	4.566	10,4%
	Huur	11%	57	90	70%	63	5.130	11,6%
	Huur	5%	25	119	70%	83	2.964	6,7%
Sociaal totaal		**30%**	**150**				**12.660**	**28,7%**
Midden	Huur 75 m² gbo	25%	125	100	75%	75	12.500	28,3%
	Huur 40 m² gbo	24%	118	57	70%	40	6.726	15,2%
Midden totaal		**49%**	**243**				**19.226**	**43,6%**
Vrije sector	Huur/koop	21%	104	118	80%	**94**	12.220	27,7%
Vrije sector totaal		**21%**	**104**				**12.220**	**27,7%**
Woonprogramma totaal		100%	497		Benodigd woonoppervlak		**44.106**	100%

Het beoogde wooprogramma (497 woningen) heeft een oppervlakte van minimaal 44.106 m²

PROGRAMMA NIET-WONEN

Om te zorgen voor een levendig straatbeeld en dynamiek in het gebied, zijn in het bestemmingsplan een aantal plekken aangewezen waar wonen is uitgesloten. De niet-woonfuncties zijn gelegen in de hoge plint, met uitzondering van de school en de bedrijvigheid op de tramloods. De overige delen van de blokken op de begane grond kunnen optioneel als niet-wonen worden ingericht.

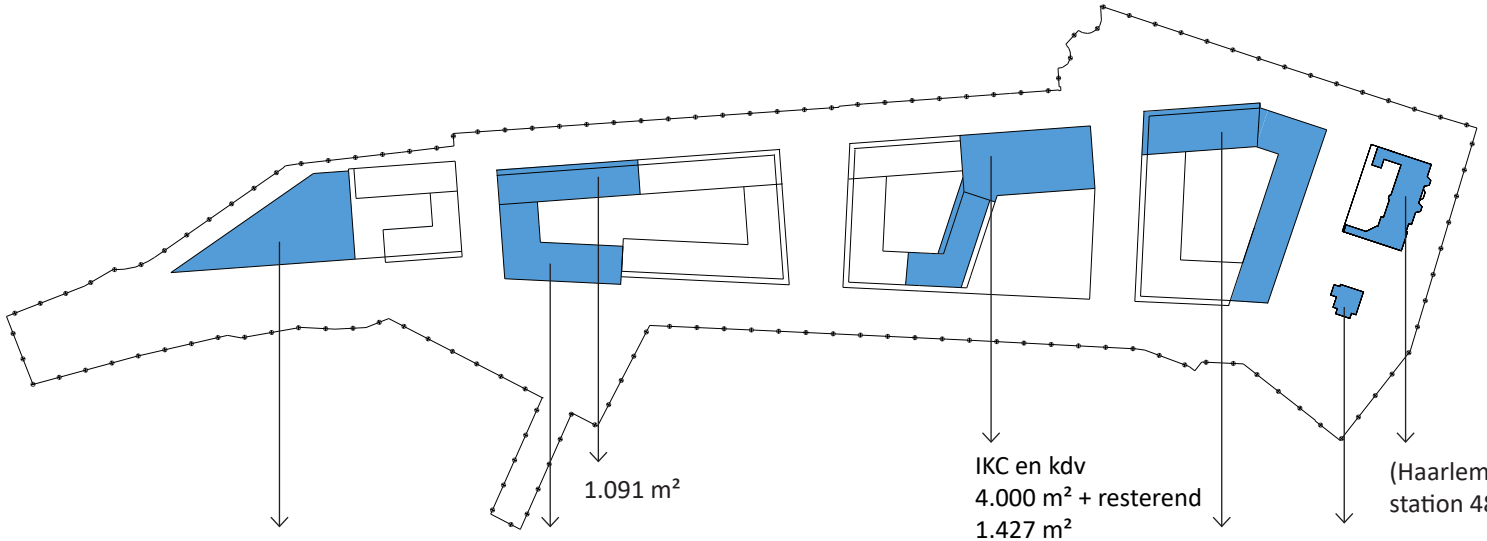
In deze berekening is ervan uitgegaan dat de bouwdiepte zoals aangegeven in het bestemmingsplan maximaal wordt benut. Het geeft dus iedere keer een maximaal aantal vierkante meter (BVO) weer. Het is aannemelijk dat er minder oppervlak ontstaat door o.a. er deels niet wordt gebouwd, zoals bij een eventuele opening naar het binnenterrein van het bouwblok, of er worden entreefuncties naar woningen, fiets- en parkeerkelder ingepast. Echter is het in de hoge plinten mogelijk om over een deel van het oppervlak een tussenvloer aan te leggen waardoor er weer meer vierkante meters kan worden gerealiseerd. Deze vierkante meters zijn in de tabel opgenomen onder 'optioneel niet-wonen'

Op de met donkerblauw aangegeven gebieden is het verplicht om niet-woonfuncties te realiseren. De donkerblauwe gebieden samen hebben een oppervlak van 11.882 m² BVO. Elders in de bouwblokken kunnen, optioneel op de begane grond niet-woonfuncties gerealiseerd worden. Hier is, gelet op het beschikbare vloeroppervlak, een maximale toevoeging van bijna 8.294 m² BVO mogelijk. Als de complete plint van alle bouwblokken niet-woonfuncties krijgen, dan is dat maximaal ruim 20.176 m² BVO (zie tabel). Indien de optionele ruimtes worden gebruikt voor niet-woonfuncties, gaat dit ten koste van woningen (behalve op de tramloods).

In het bestemmingsplan wordt er het volgende over gezegd:

Bedrijven
Een tweede belangrijke functie in het gebied wordt gevormd door bedrijven met bijbehorende ondersteunende kantoorruimte. In de huidige situatie is een aantal bedrijven aanwezig waarvoor in de toekomstige situatie geen plaats meer is. Een diverse invulling van het plangebied, zowel qua woningbouw als qua bedrijven, is gewenst voor het vitale karakter van het plangebied. Verspreid over de blokken is daarom in de plint de vestiging van bedrijven mogelijk. Het kan dan gaan om een verscheidenheid aan bedrijven: een fietsenmaker, ambachtelijke en creatieve bedrijven.

De bedrijven die in het plangebied zijn toegestaan zijn opgenomen in de Staat van bedrijfsactiviteiten. Het gaat om bedrijven uit milieucategorie 1 en 2. Onder voorwaarden zijn bedrijven uit milieucategorie 3.1 toegestaan. Voor bedrijven uit die categorie geldt dat voor geur, gevaar en stof de maximale score 2 bedraagt, de werkzaamheden hoofdzakelijk inpandig en niet in de nachtperiode mogen plaatsvinden en het bedrijf geen gemeenschappelijk vloer/muur mag hebben met een gevoelige functie zoals wonen.



Verplicht niet-wonen	
blok 1	2.675
blok 2	5.427
blok 3	2.280
blok 4	1.500
totaal	11.882

Optioneel niet-wonen	
blok 1	1.033
blok 2	3.014
blok 3	2.183
blok 4	2.064
totaal	8.294

Verplicht	11.882
Optioneel	8.294
Totaal	20.176

Schema niet-wonen nieuwbouw

Detailhandel
Bij de ontwikkeling van het plangebied wordt de vestiging van enkele kleine detailhandelvestigingen toegestaan in de plint van de gemengde bouwblokken. Daarbij wordt een maximum gesteld van 300 m² per vestiging, met een totaal maximum van 1.500 m². Het is van belang dat het gaat om uitsluitend kleinschalige voorzieningen, waarmee ontwrichting van de bestaande winkelstructuur wordt voorkomen en de kleinschaligheid en diversiteit van functies in de plint kan worden gewaarborgd. Het gaat bijvoorbeeld om een bakker of fietsenwinkel. Supermarkten zijn niet toegestaan, gezien de nadelige effecten voor het woon- en leefklimaat en verkeersaantrekkende werking. Bovendien zijn op loopafstand al voldoende supermarkten aanwezig. Voor ondersteunende detailhandel geldt een maximum van 10 procent van het netto vloeroppervlak, met een maximum van 50 m².

Horeca
Bij de ontwikkeling van het plangebied wordt de vestiging van nieuwe horeca toegestaan. Daarbij gaat het uitsluitend om horeca van categorie 3 en 4 (zoals café, koffiebar en restaurant) en zijn horecavestigingen alleen toegestaan binnen de gemengde bouwblokken in de plint. Daarbij wordt een maximum gesteld van 300 m² per vestiging, met een totaal van 1.500 m². Daarnaast is ondersteunende horeca toegestaan. Daarbij wordt een maximum gesteld van 30 procent van het netto vloeroppervlak, met een maximum van 30 m². Een aantal locaties in het plangebied is erg kansrijk voor horeca, waaronder het Haarlemmermeerstation en de naastgelegen villa en de gevelwand van blok 3 dat grenst aan het buurtplein. Op het buurtplein zelf zijn twee kiosken ten behoeve van horeca toegestaan.

Maatschappelijke voorzieningen
Binnen het plangebied bestaat de mogelijkheid een onderwijsvoorziening te realiseren. In het Investeringsbesluit was de inpassing van een integraal kindcentrum (IKC) in blok 2 voorzien. Uitgangspunt is een volwaardige basisschool inclusief gymzaal, kinderdagopvang, voor- en vroegschoolse educatie en buitenschoolse opvang. Gezien de grote behoefte aan een school in de buurt en de belangstelling van diverse schoolbesturen wordt de vestiging van een school in blok 2 mogelijk gemaakt. Het gaat om een school van ongeveer 4.000 m² BVO met een schoolplein. Het schoolplein wordt niet opgenomen in het binnenterrein van het bouwblok, maar wordt aan de rand van het bouwblok gesitueerd. Het schoolplein kan buiten schooltijden worden gebruikt als openbare buitenruimte.

Naast de school in blok 2 worden binnen de gemengde bouwblokken maatschappelijke voorzieningen in de plint toegestaan, zoals een huisartsenpraktijk of een apotheek. Ook wordt er rekening gehouden met een ruimtereservering voor een buurtkamer. De afmeting en locatie is nader te bepalen. Voor maatschappelijk voorzieningen wordt daarbij een maximum gesteld van 300 m² per vestiging, met een totaal van 1.500 m².

Consumentverzorgende dienstverlening
In het plangebied wordt ook ruimte geboden voor consumentverzorgende dienstverlening in de plint, zoals een kapper, een beautycentrum/zonnestudio of een fitnessruimte. Dergelijke voorzieningen voorzien in een lokale stedelijke behoefte. Ook voor consumentverzorgende dienstverlening geldt een maximum vloeroppervlak per vestiging van 300 m², met een totaal maximum van 1.500 m².

Culturele voorzieningen
Culturele voorzieningen, een vorm van maatschappelijke dienstverlening, zijn toegestaan in de plint. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om expositieruimten, musea, theaters. Ook voor culturele voorzieningen geldt een maximum vloeroppervlak per vestiging van 300 m², met een totaal maximum van 1.500 m². De villa naast het Haarlemmermeerstation zou zich bijvoorbeeld prima lenen voor een expositieruimte of een andere functie die een meerwaarde heeft voor de omliggende openbare ruimte.

Tramloods
In blok 4 wordt een tramnloods gerealiseerd van circa 1500 m² met de mogelijkheid om daarboven nog eens 1250 m² bedrijvigheid te realiseren.

Binnenterreinen
De binnenterreinen van de bouwblokken worden ingericht als collectieve tuin. Een groene binnentuin is aantrekkelijk voor alle bewoners van de bouwblokken, is positief voor het opvangen van regenwater en beperkt hittestress. Uitgangspunt is dat het bebouwen van de binnenterreinen zo veel mogelijk wordt voorkomen.

Parkeren
Voor parkeren voor bovengenoemde functies geldt dat er op eigen terrein volgens de geldende parkeernormen voor het gebied voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden: auto's moeten in een ondergrondse parkeergarage worden geparkeerd, voor fietsen en scooters geldt dat deze ook in een souterrain geparkeerd mogen worden (zie verder hoofdstuk 7). Op de spelregelkaart voor programma is een maximum aantal auto-entrees per gevelwand voorgeschreven om te voorkomen dat er te veel garagedeuren vanaf de openbare ruimte zichtbaar zijn.

Conclusie:
Er zit een maximum verbonden aan bepaalde te realiseren bedrijvigheid:

bedrijven:
max. 5.000 m²

detailhandel:
max. 1.500 m²

horeca:
max. 1.500 m² + ondersteunende horeca + 2 kiosken

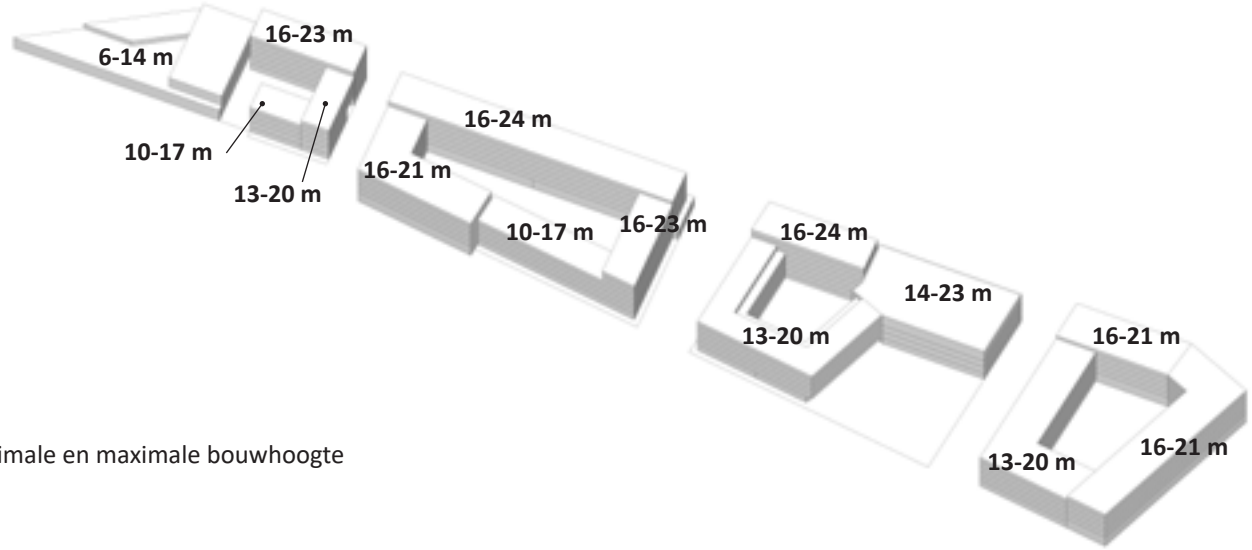
maatschappelijke voorzieningen:
school van ongeveer 4.000 m², overig max. 1.500 m²

consumentverzorgende dienstverlening:
max. 1.500 m²

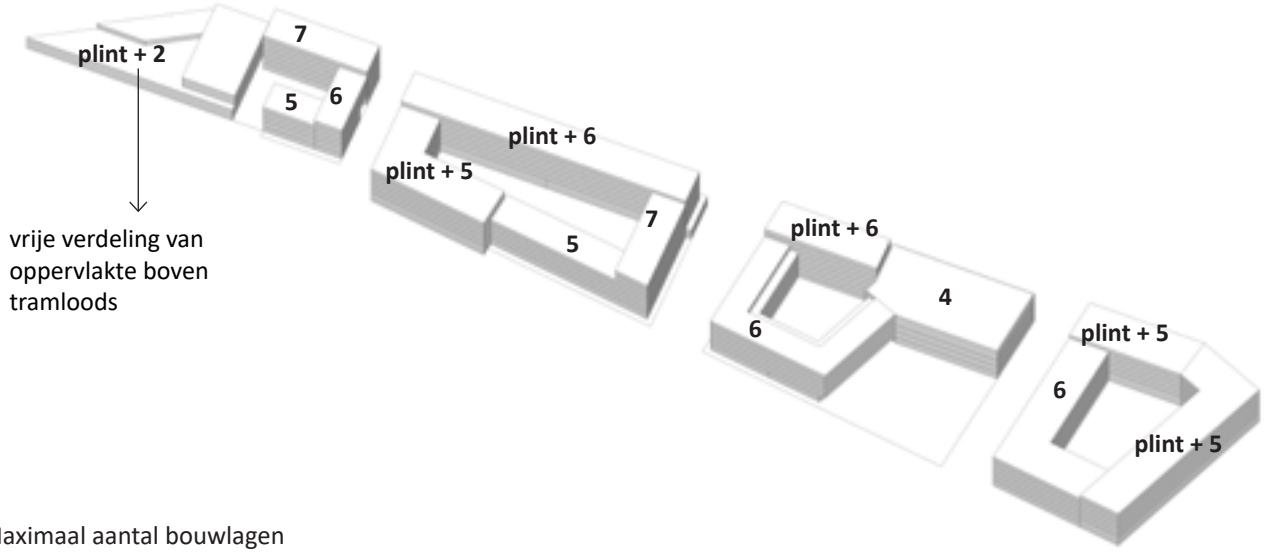
culturele voorzieningen:
max. 1.500 m²

tramloods:
1500 m²

TOTAAL BESCHIKBAAR OPPERVLAK



Minimale en maximale bouwhoogte



vrije verdeling van oppervlakte boven tramloods

Maximaal aantal bouwlagen

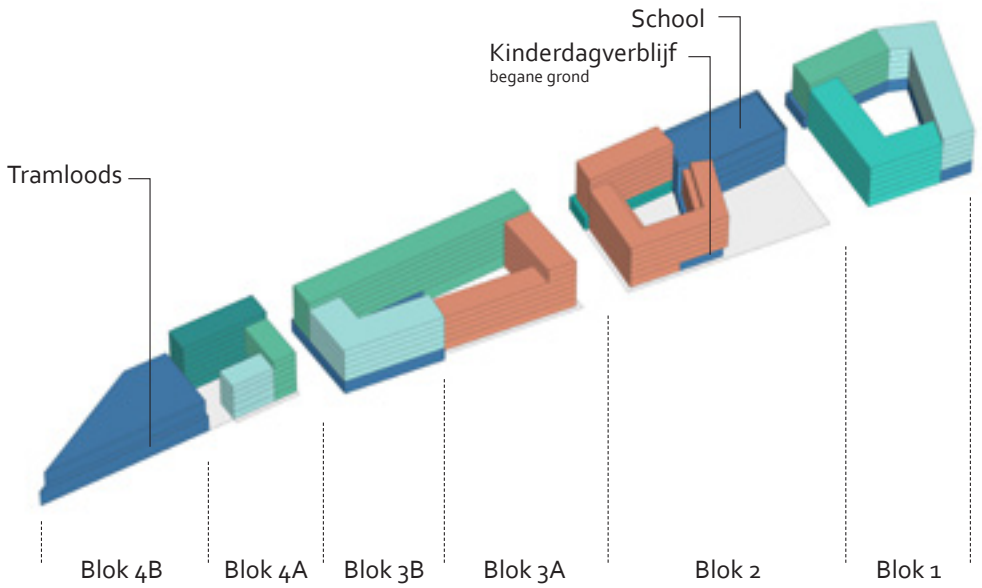
In de tabel op de volgende pagina wordt per blok bekeken wat er aan oppervlak beschikbaar is bij de de maximale bouwhoogte. Dit levert het beschikbaar oppervlak op voor het woonprogramma en het niet-woonprogramma. In het bestemmingplan is aangegeven waar verplicht niet-wonen moet komen. Dit oppervlak gaat weer af van het totale beschikbare oppervlak (blauw in tabel), zodat het oppervlak beschikbaar voor het woonprogramma overblijft (groen in tabel).

Het beschikbare woonoppervlak wordt vergeleken met wat het woonprogramma in theorie aan ruimte zou innemen (dit is 44149 m²). Er is een geringe overmaat aanwezig, dus aannemelijk is dat de maximale contouren volledig zullen moeten worden benut.

Bij een programma van 497 woningen is er een beperkte speelruimte in bouwhoogtes. Ook is het vrijwel niet mogelijk om meer niet-woonprogramma te realiseren naast de verplicht gestelde locaties. Omdat er een geringe marge aanwezig is, zal het een opgave worden om 497 woningen met het beoogde oppervlak op goede wijze in te passen. Denk aan de hoeken van de bouwblokken, daar is het altijd lastiger om een goede woningplattegrond in te passen, zeker als ook rekening moet worden gehouden met een eventuele dove gevel.

Programma nieuwbouw	Wonen	Verplicht niet-wonen	Totaal
Havenstraatterrein	m² BVO	m² BVO	m² BVO
Blok 1	14.545	2.675	17.220
Blok 2	9.736	5.427	15.163
Blok 3	17.916	2.280	20.196
Blok 4	4.987	1.500	6.487
Totaal	47.183	11.882	59.065

Maximaal beschikbare oppervlakte per blok



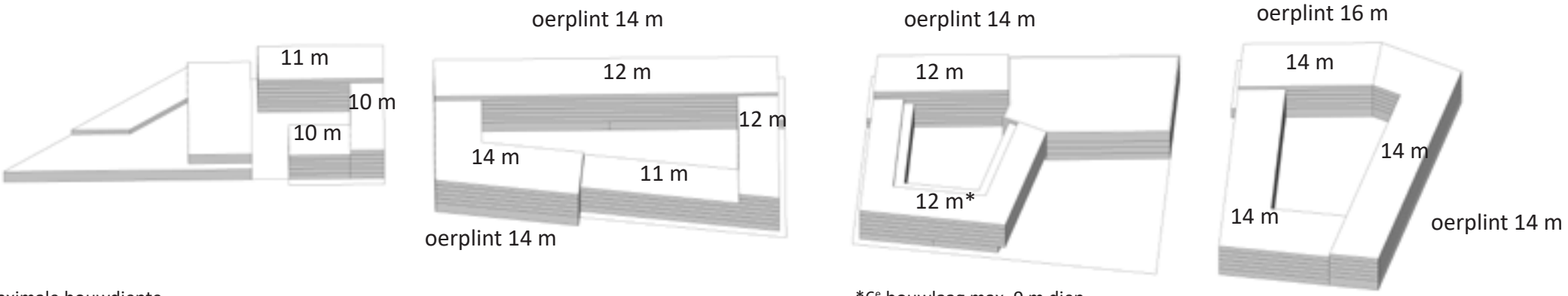
Verdeling programma

- Niet-wonen: o.a. bedrijvigheid, horeca, IKC, tramloods en maatschappelijke voorzieningen
- Sociale huur
- Middensegment, vrije sector en optioneel niet-wonen op de begane grond

Bouwdiepte
Afhankelijk van de bouwdiepte zoals die mogelijk wordt gemaakt volgens het bestemmingsplan, kan men er van uitgaan dat de woningen zo efficiënt mogelijk zullen worden ingepast, en zo mogelijk de maximale bouwdiepte benutten. De bouwdiepte voor de woningen verschilt binnen het plan tussen de 9 m en 14 m. De plint heeft op sommige plekken een bouwdiepte van 16 m.

Als men naar het in te passen programma kijkt, zijn er verschillende woninggroottes die moeten worden ingepast: van kleine woningen van rond de 40 m² GB0 (53 m² BVO), tot grote koopwoningen van meer dan 125 m² BVO.

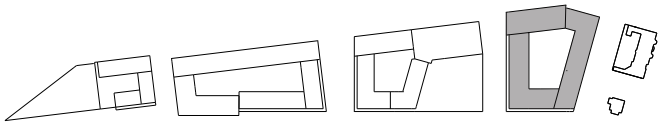
Electriciteitsvoorzienigen, zoals traforuimtes, inkoopstations en nutsruimtes en/of kasten, dienen inpandig opgenomen te worden binnen de gebouwcontouren en op te gaan in de architectuur van het gebouw. Dit om te waarborgen dat het maaiveld zoveel mogelijk vrij is van deze voorzieningen. Ook dient er aandacht te zijn voor de vijfde gevel (het dak), waarbij bijvoorbeeld liftschachten en zonnepanelen binnen het hoofdvolume worden ontworpen.
Het is mogelijk dat er verankeringspunten aan de gevel komen van bijvoorbeeld verlichting en kabels in de openbare ruimte. Daarbij is het belangrijk dat bij de ontwikkeling een afstemming komt met het openbare ruimte ontwerp. Er mogen naast deze verankeringspunten geen kabels of leidingen in het zicht komen.

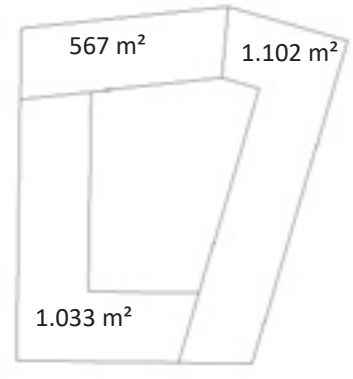


Maximale bouwdiepte

*6e bouwlaag max. 9 m diep

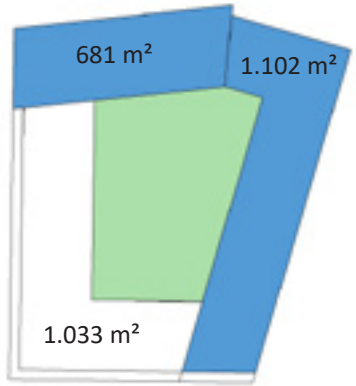
PROGRAMMA BLOK 1
Bedrijvigheid, wonen middensegment + vrije sector



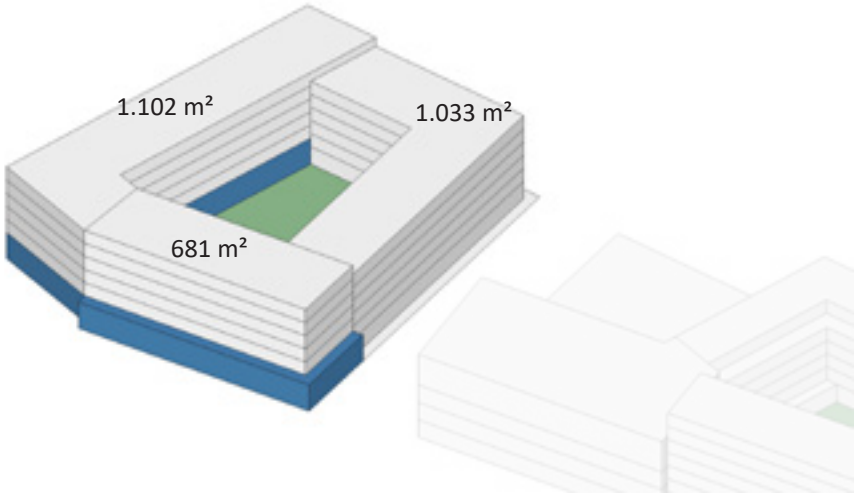


Hoger gelegen verdieping(en)

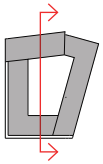
		m² BVO	Aantal bouwlagen	Niet-wonen	Wonen	Niet-wonen en wonen
Blok 1	Oerplint noord	681	1,50	1.022		
Blok 1	Oerplint noordoost	1.102	1,50	1.654		
Blok 1	Bouwblok noord	567	5,00		2.833	
Blok 1	Bouwblok noordoost	1.102	5,00		5.512	
Blok 1	Bouwblok zuidwest	1.033	6,00		6.199	
	Totaal blok 1			2.675	14.545	17.220



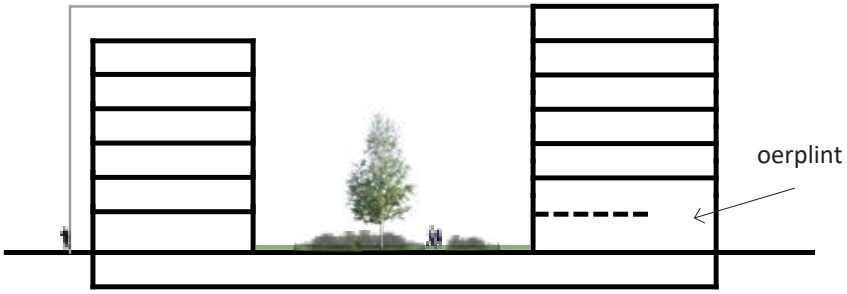
Begane grond

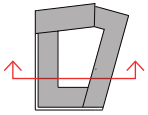






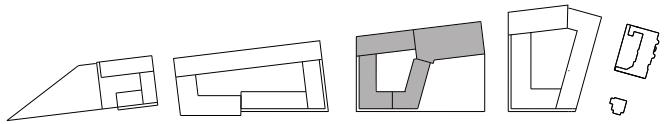
Doorsnede A-A’

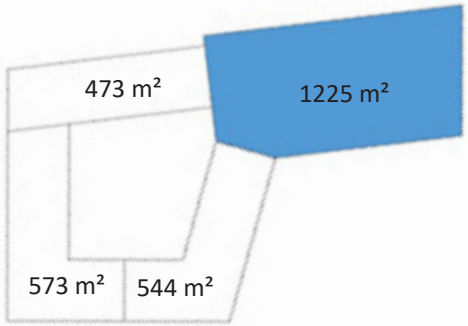




Doorsnede B-B’

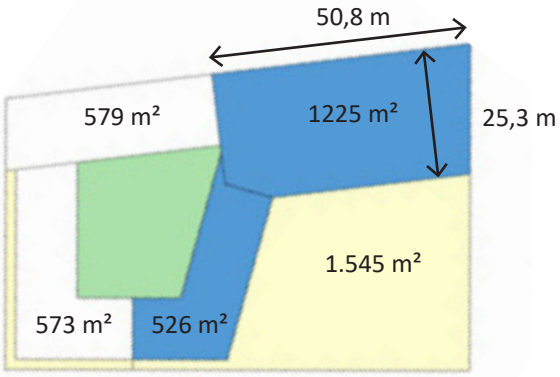
PROGRAMMA BLOK 2
Integraal Kind Centrum, wonen sociaal



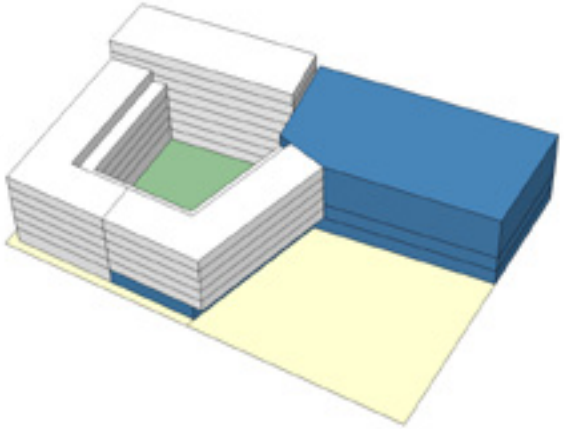


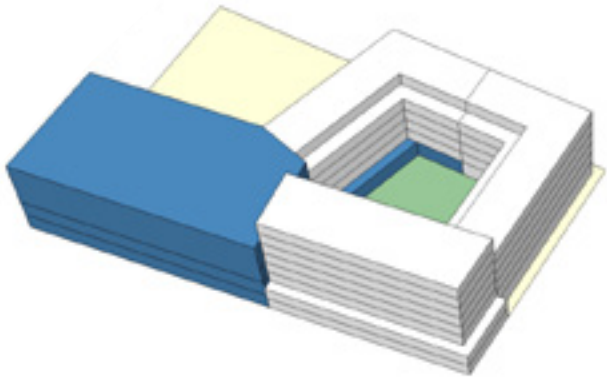
Hoger gelegen verdieping(en)
m.u.v. 5e verdieping

		m² BVO	Aantal bouwlagen	Niet-wonen	Wonen	Niet-wonen en wonen
Blok 2	Oerplint noord	579	1,75		1.013	
Blok 2	KDV (bouwblok zuidoost)	526	1,00	526		
Blok 2	School	1.225	4,00	4.901		
Blok 2	Bouwblok noord	473	6,00		2.839	
Blok 2	Bouwblok (gedeelte) zuidoost	544	4,75		2.586	
Blok 2	Bouwblok (gedeelte) zuidwest	573	5,75		3.297	
	Totaal blok 2			5.427	9.736	15.163



Begane grond





Opp. IKC: circa 4.000 m²
Opp. plein: 1.545 m².
- Spelen kdv (afsluitbaar).
- Spelen school.
- Fietsparkeren .

Uitgangspunten IKC:

- Kinderdagverblijf en school 2 apart te beheren gebouwen, maar wel met elkaar verbonden.
- Lokalen zoveel mogelijk gesitueerd aan het schoolplein.
- Alle lokalen moeten ramen open kunnen doen.
- Geen dove gevel gebouw IKC.

Kinderdagverblijf:

- Opp. circa 530 m² BVO over 1 bouwlaag.
- Plein afsluitbaar en aangrenzend aan het schoolplein.

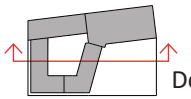
School:

- Twee gymzalen, samen te voegen tot 1 grote zaal, op bovenste verdieping gebouw.
- Lokalen over 2/3 bouwlagen verdeeld (onderbouw - middenbouw - bovenbouw).
- Schoolplein >1.200 m² netto om te spelen.
- Fietsparkeren 200 m².

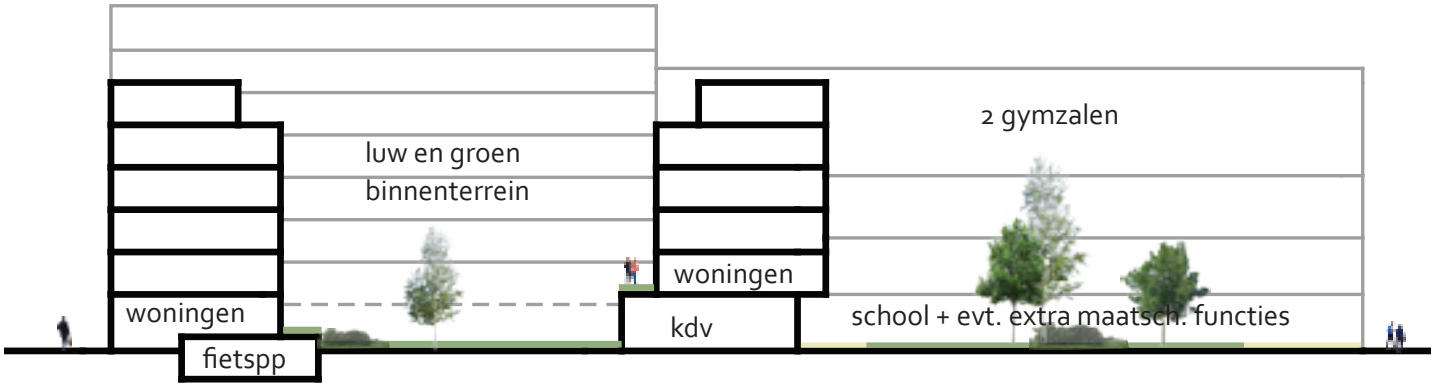
Wonen:

- Luw en groen binnenterrein (=stille zijde).
- 9.736 m² BVO voor wonen.

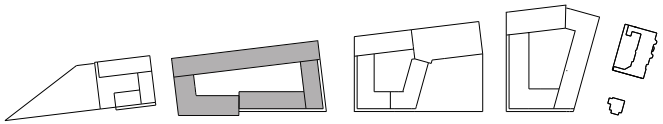
Het kinderdagverblijf en de woningen liggen versprongen boven elkaar. Zo wordt optimaal gebruik gemaakt van de ruimte: enerzijds ontstaat meer ruimte voor het schoolplein op het maaiveld (het plein van het kdv is deels overdekt waardoor het een beschut karakter krijgt) en anderzijds wordt de afstand tussen de woningen aan het binnenterrein vergroot,wat zorgt voor meer licht, ruimtelijkheid en daardoor ook meer woonkwaliteit.



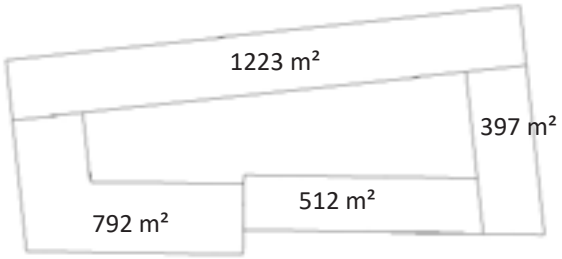
Doorsnede C-C'



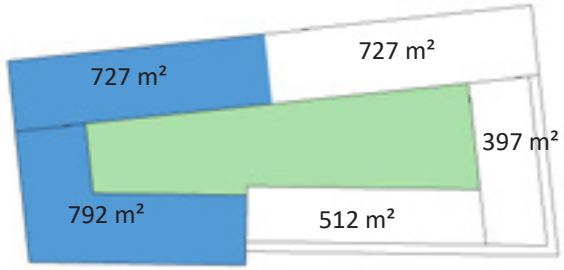
PROGRAMMA BLOK 3
Bedrijvigheid, wonen sociaal, middensegment en vrije sector



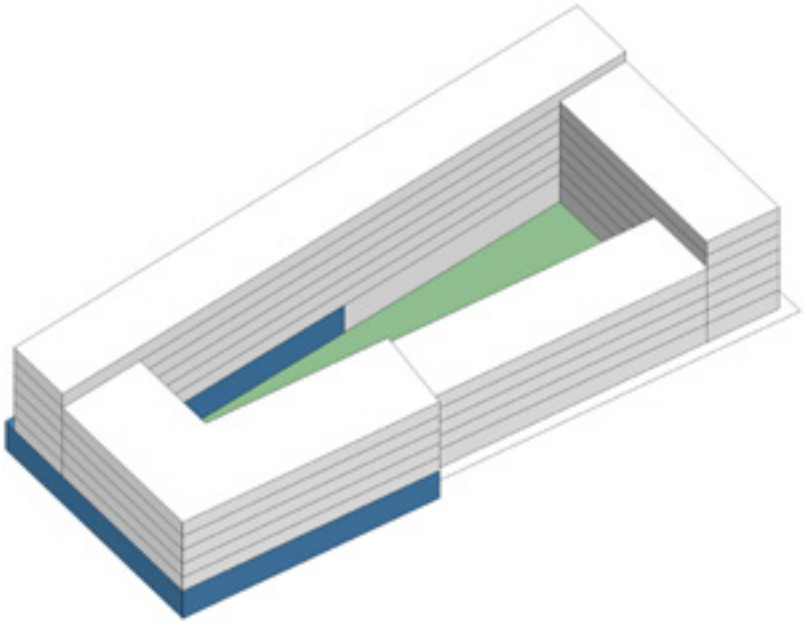
		m² BVO	Aantal bouwlagen	Niet-wonen	Wonen	Niet-wonen en wonen
Blok 3a	Bouwblok (gedeelte) zuidoost	397	7,00		2.780	
Blok 3a	Bouwblok (gedeelte) zuid	513	5,00		2.563	
Blok 3b	Oerplint noord	727	1,50	1.091		
Blok 3b	Oerplint noord - wonen	727	1,75		1.273	
Blok 3b	Oerplint zuidwest	792	1,50	1.189		
Blok 3b	Bouwblok noord	1.223	6,00		7.338	
Blok 3b	Bouwblok zuidwest	792	5,00		3.962	
	Totaal blok 3			2.280	17.916	20.196

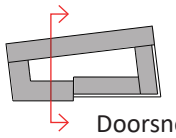


Hoger gelegen verdieping(en)

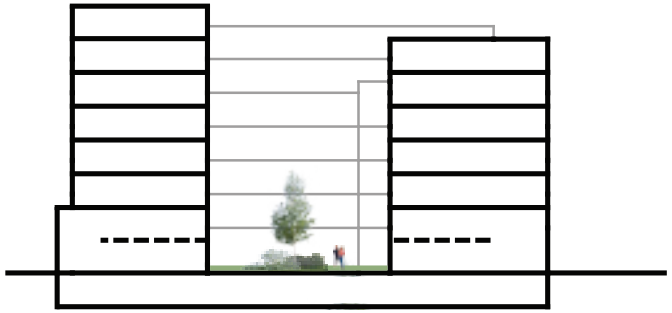


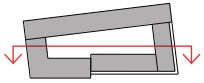
Begane grond



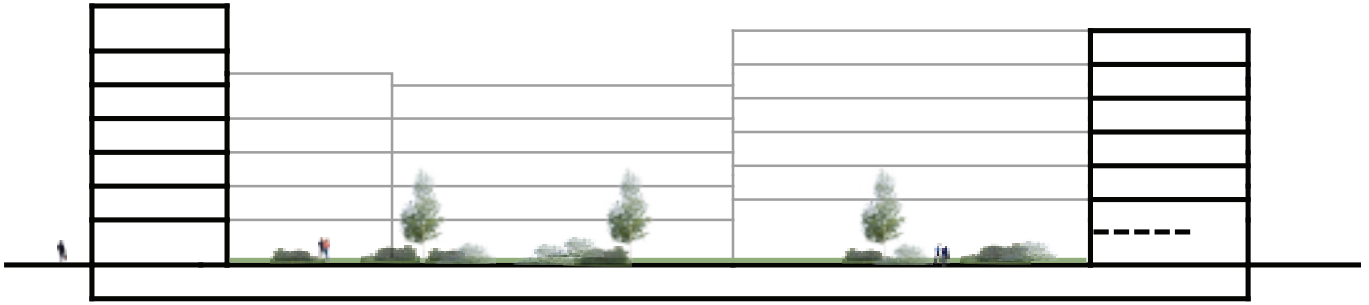


Doorsnede D-D’

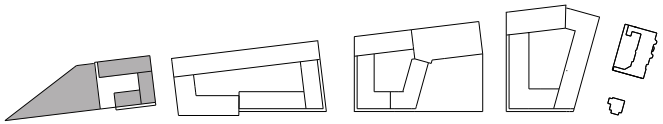


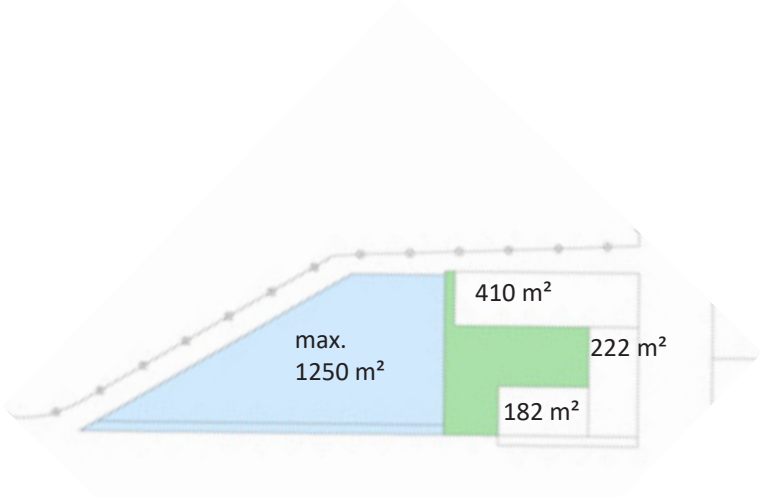


Doorsnede E-E’

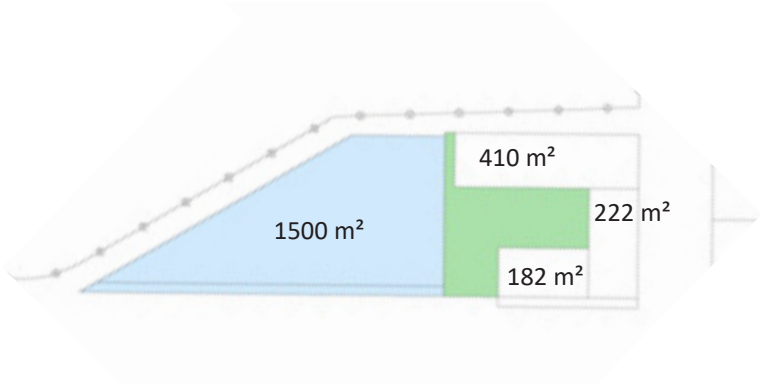


PROGRAMMA BLOK 4
Tramloods, bedrijvigheid, wonen middensegment + vrije sector



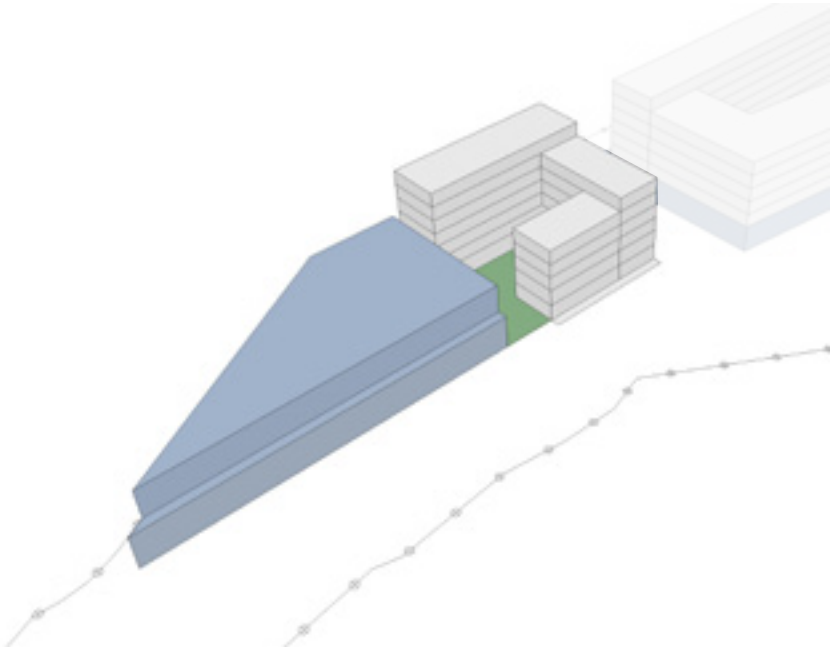


Hoger gelegen verdieping(en)

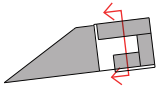


Begane grond

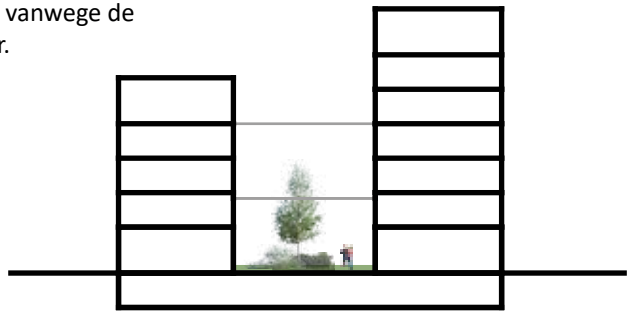
		m² BVO	Aantal bouwlagen	Niet-wonen	Wonen	Niet-wonen en wonen
Blok 4a	Tramloods	1.500	1,00	1.500		
Blok 4a	Bedrijvigheid op de loods	1.250	1,00	1.250		
Blok 4b	Bouwblok noord	410	7,00		2.868	
Blok 4b	Bouwblok zuidoost	222	6,00		1.207	
Blok 4b	Bouwblok zuid	182	5,00		911	
	Totaal blok 4			2.750	4.987	7.737

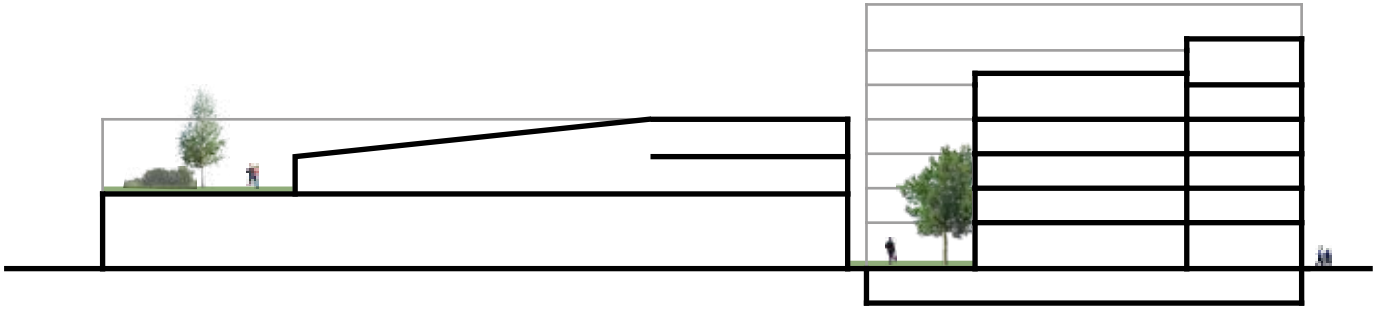


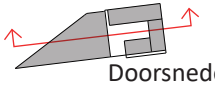
Het bouwkavel van de tramloods heeft een oppervlak van 1.500 m². Hierin is voldoende ruimte om naast voldoende ruimte voor de trams, een toegang te maken tot het dak van de loods waar bedrijvigheid op kan worden geplaatst. Het maximale oppervlak aan bedrijvigheid is 1.250 m² die op verschillende manieren kan worden ingepast.
Om zoveel mogelijk vrijheid te geven aan de ontwerper is de vorm voor de bebouwing op de loods niet strikt voorgeschreven. De tramloods is maximaal 7 meter hoog en daar bovenop kan bebouwing komen van 7 meter hoogte (totale hoogte is max. 14m). Dit kunnen hoge volumes zijn (afhankelijk van de functie) van 1 bouwlaag of lagere volumes van max. 2 bouwlagen. Indien (deels) in twee bouwlagen wordt gebouwd blijft een deel van het dak van de loods onbebouwd. Het onbebouwde deel wordt ingericht als een groen dak.
Het dak op de loods leent zich er uitstekend voor om op een mooie locatie horeca te faciliteren, vanwege de bezonning en uitzicht op het park en water.



doorsnede F-F’







Doorsnede G-G’





Referentie daktuin op loods

GROEN

Groen
Het groen vergroot de aantrekkelijkheid van het toekomstige leefmilieu. Enerzijds is er een goede verankering op groenstructuur van de stad (de route naar het Amsterdamse Bos), anderzijds is het ingezet ten behoeve van de geleding van het plangebied en de directe woonomgeving.

Stedelijk groen
Het Park Schinkeleilanden wordt zo ver mogelijk doorgetrokken langs de aantrekkelijke en zonnige oevers van de Stadiongracht. Door het grote raakvlak tussen bebouwing en park heeft een substantieel deel van de woningen zicht op het park. De kop van het park wordt gevormd door een plein ter hoogte van de nieuwe brug over de Stadiongracht. Dit plein is een belangrijk schakelpunt tussen de verschillende omliggende buurten, zowel binnen als buiten het plangebied.

Groene geleding plangebied
Binnen het plangebied speelt groen een belangrijke rol om het langgerekte plangebied te geleden. De groene kop rondom het Haarlemmermeerstation (inclusief waardevolle bomen) is een beeldbepalend entreegebied. Maar het groene autovrije hof tussen de bouwblokken en het schoolplein zijn minstens zo belangrijk voor een aantrekkelijk leefklimaat. Direct zichtbaar of toegankelijk groen speelt een belangrijke rol bij de kwaliteit van de woonomgeving. Daarom is een groot deel van de woningen gesitueerd rondom deze groene plekken die direct bereikbaar zijn vanuit de woning.

Collectief groen
Een groot deel van de woningen is gegroepeerd rondom rustige collectieve binnenhoven. Op de daken van de ondergrondse parkeergarages is genoeg ruimte voor collectieve binnentuinen waar men met terras of balkon op uitkijkt. Een deel van de woningen op de begane grond heeft zelfs zone van 2 meter voor de woning grenzend aan de openbare ruimte, de flexibele zone. Dit vergroot de kwaliteit van de woning, maar levert ook een positieve bijdrage aan een aantrekkelijk en levendig straatbeeld.



ONTSLUITING EN PARKEREN

Museumtramlijn
Belangrijke criteria voor de inpassing van de Museumtramlijn zijn de toegevoegde waarde voor de toekomstige identiteit van het Havenstraatterrein, maar ook de functionaliteit van de exploitatie van de Museumtram.

Identiteit
Het Haarlemmermeerstation is de enige logische plek voor de eindhalte van de Museumtramlijn. Hier wordt een halte gerealiseerd waar de passagiers kunnen op- en afstappen. Samen met het Haarlemmermeerstation, de naastgelegen villa en de monumentale bomen ontstaat hier een plantsoen met sporen en bebouwing die het verhaal vertellen over het bijzondere verleden van deze plek.

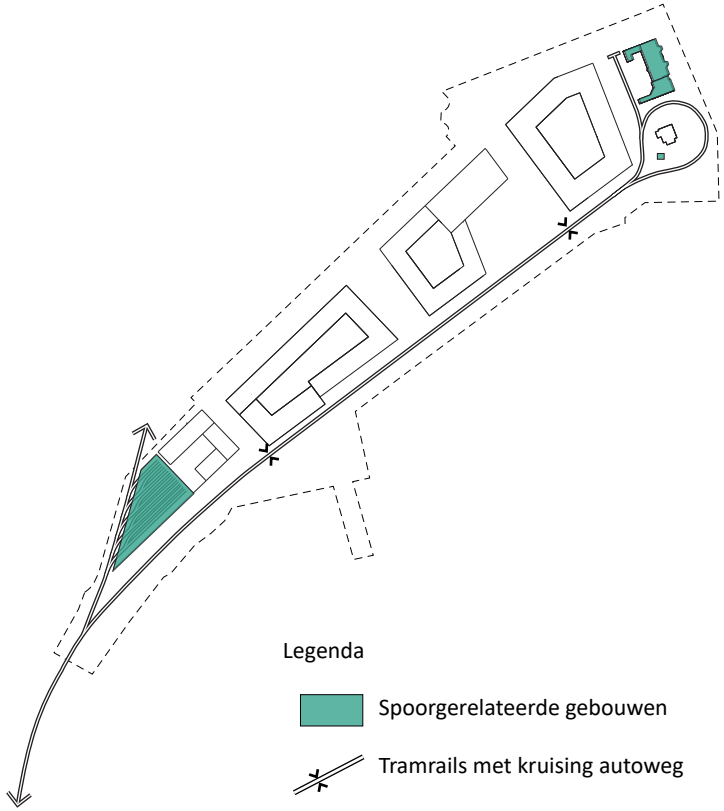
In het plantsoen bij de villa wordt het wachtershuisje geplaatst in het verlengde van de zichtlijn van het spoor door de Karperweg.

Het spoor naar het Park Schinkeleilanden gaat dwars door de nieuwe buurt (Karperweg). Dit versterkt de identiteit van het trein- en tramverleden.

Functionaliteit
Rondom de tuin van de villa ligt een keerlus. Hierdoor is het mogelijk voor de trams om te keren en richting de loods te rijden. De loods bevindt zich in blok 4, aan de zuidkant van het plangebied, waar de trams gestald worden en waar onderhoud aan de stellen kan worden gepleegd.

Deze loods is een vrijstaand volume. Vanwege de trillingen en het geluid wat er geproduceerd wordt, is het niet mogelijk om woningen op de loods te realiseren. Het is wel mogelijk om bedrijvigheid op de loods te realiseren. Hier wordt de ruimte voor geboden.

Het spoor kruist op verschillende plekken het fiets-, voetgangers-, of autoverkeer. Omdat het spoor onder de wetgeving “bijzonder spoor” valt, moeten hier extra veiligheidsmaatregelen worden getroffen. Echter zal de frequentie waarmee de trams door de buurt zullen rijden beperkt blijven.



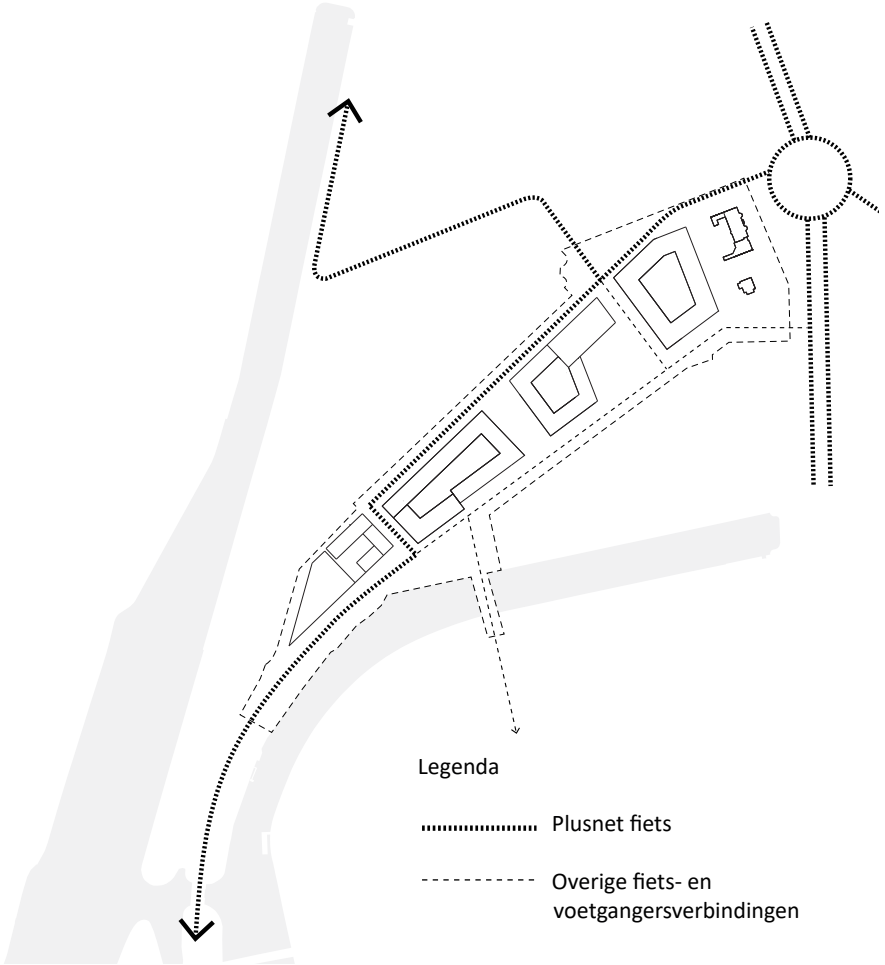
Fietsnetwerk
Het Haarlemmermeerstation is van oudsher een knooppunt in het stedelijk openbaar vervoer. Daardoor is het Havenstraatterrein goed bereikbaar met de tram, stads- en streekbussen. Stations voor metro en trein liggen op fietsafstand, en de automobilist wordt bediend met de uitvalroute via de Amstelveenseweg naar de opritten van de A10. Daarnaast is het Haarlemmermeercircuit ook een belangrijke schakel in het Amsterdamse fietsnetwerk. Door de recente aanleg van het fietspad naar het Amsterdamse Bos, via het Havenstraatterrein en het Park Schinkeleilanden, is het belang van dit fietsknooppunt verder toegenomen.

Aanhaking op het fietsnetwerk is essentieel voor de verankering van het Havenstraatterrein in de stad. Dit gebeurt op drie manieren:

Plusnet Fiets
Vanaf het Park Schinkeleilanden wordt de plusnet fietsroute doorgetrokken door het Havenstraatterrein om vervolgens aan te takken op het Haarlemmermeercircuit of de fietsroute langs de Schinkel.

Brug Stadiongracht
Essentieel voor de ontwikkeling van het Havenstraatterrein is de nieuwe brug tussen het Olympisch kwartier en het Havenstraatterrein. Deze komt op de plek in het verlengde van de Rheastraat, met zicht op de Marathontoren van het Olympisch Stadion. Met deze brug wordt het schiereiland verknoopt met de directe omgeving en ontstaat er een directe doorsteek naar het Olympisch Stadion en het Stadionplein.

Fietsroute Karperweg en Havenstraat.
De fietsverbinding tussen het Park Schinkeleilanden en het Haarlemmermeercircuit loopt, afhankelijk van waar men het Haarlemmermeercircuit wenst te benaderen, via de Havenstraat of Karperweg. Omdat deze straten binnen de 30 km-zone vallen rijden de fietsers op straat.



Auto ontsluiting
Voor de bereikbaarheid is gekeken naar een prettig evenwicht tussen enerzijds de bereikbaarheid van woningen en bedrijvigheid en anderzijds een rustig autoluw leefmilieu.

De auto's kunnen het gebied bereiken vanaf het Haarlemmermeercircuit via de Havenstraat of de Karperweg. De ontsluiting bestaat uit een korte lus in twee richtingen Havenstraat - straatje tussen blok 1 en 2 - Karperweg. Daarnaast ligt er een grotere lus in één richting die vanaf de Havenstraat met de klok mee een verbinding maakt tussen blok 3 en 4 met de Karperweg.

De Karperweg
De zuidkant van het plangebied en de bestaande bedrijven worden ontsloten via de Karperweg. De bestaande bedrijven aan de zuidzijde hebben allemaal een goede auto-ontsluiting nodig. De straat krijgt een aangepast profiel, afgestemd op 30 km/uur met een beperkt aantal (langs)parkeerplaatsen voor bezoekers. Vooral het beperken van de parkeerplaatsen op straat leidt tot een autoluw straatbeeld.

De verlengde Havenstraat
Aan de noordkant van het plangebied komt een nieuwe straat die alle parkeergarages van de aanliggende woningbouw en bedrijfsruimten ontsluit. Deze straat heeft ook (langs)parkeerplaatsen voor bezoekers.

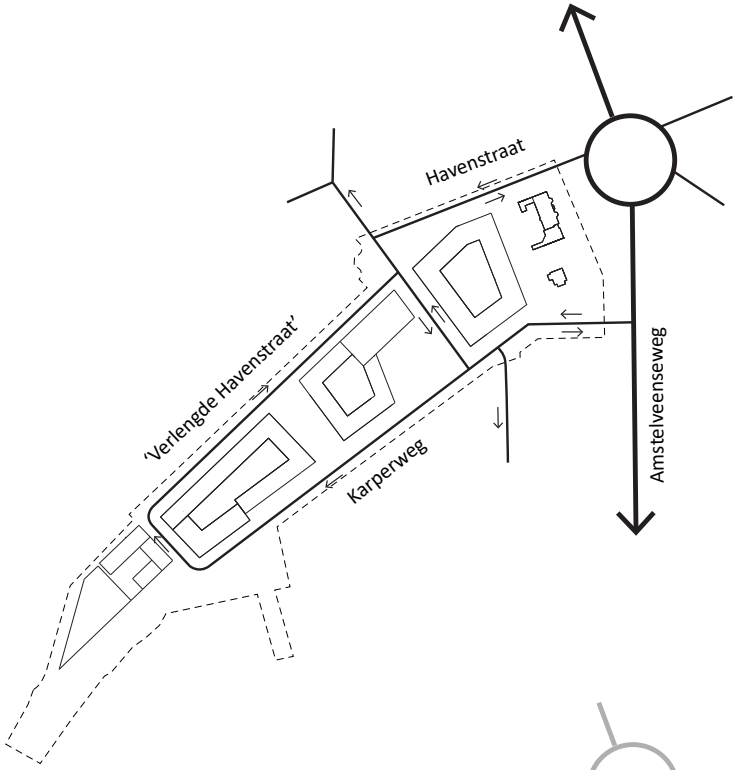
Het plein.
Het plein bij de nieuwe brug over de Stadiongracht is autovrij. Het plein is alleen toegankelijk voor laad- en losverkeer.

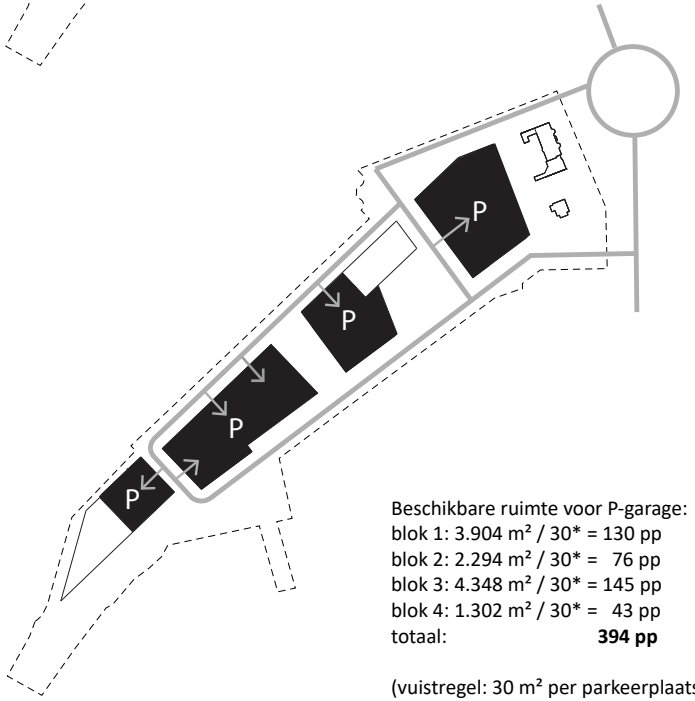
Parkeren
Het amsterdams beleid is gericht op een autoluwe stad in de toekomst. Daardoor zijn de parkeernormen voor nieuwbouw erg laag. Alle parkeerplaatsen voor de bewoners en de bedrijven zullen op eigen terrein moeten worden opgelost, in de vorm van (half) verdiepte parkeergarages onder de bouwblokken. Op de afbeelding rechtsonder is aangegeven waar er ondergronds geparkeerd mag gaan worden. Ook staat aangegeven aan welke zijden de inritten mogen komen en hoeveel inritten er maximaal zijn toegestaan. Op straat is enkel plek voor bezoekersparkeren. Hierbij wordt de minimale norm van 0,1 pp/woning aangehouden.

In samenwerking met V&OR is een tabel opgesteld waaruit blijkt welke parkeernormen er voor de verschillende functies op het Havenstraatterrein van toepassing zijn. De tabel geeft een indicatie van de bandbreedtes van de hoeveelheid parkeerplekken die nodig zullen zijn in het plangebied voor 500 woningen. Uiteindelijk zal er maatwerk plaatsvinden binnen deze bandbreedtes (deze is bijgevoegd in de bijlage).

Uit deze tabel blijkt dat het realistisch is om met de volgende aantallen rekening te houden (uitgaande van 497 woningen):
- Parkeren auto's op eigen terrein voor woningen en bedrijven tezamen: 177.
- Aantal autoparkeerplekken in de openbare ruimte: 50.
- Aantal fietspp op eigen terrein: 1.559.
- Aantal fietspp op straat (bezoekers woningen): 128.
- Aantal scooterpp op eigen terrein: 65.
- Aantal scooterpp op straat: 0.

Uit de berekening van het maximaal beschikbare oppervlak voor een parkeergarage blijkt dat er plek is voor ongeveer 394 autoparkeerplaatsen verdeeld over de vier

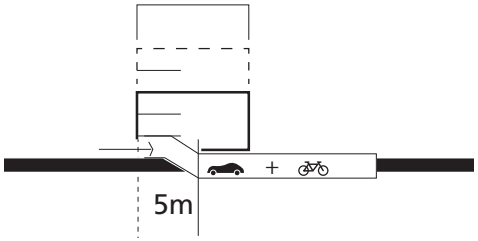




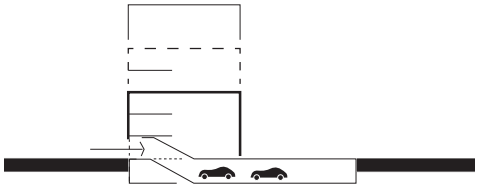
Beschikbare ruimte voor P-garage:
blok 1: 3.904 m² / 30* = 130 pp
blok 2: 2.294 m² / 30* = 76 pp
blok 3: 4.348 m² / 30* = 145 pp
blok 4: 1.302 m² / 30* = 43 pp
totaal: **394 pp**

(vuistregel: 30 m² per parkeerplaats)

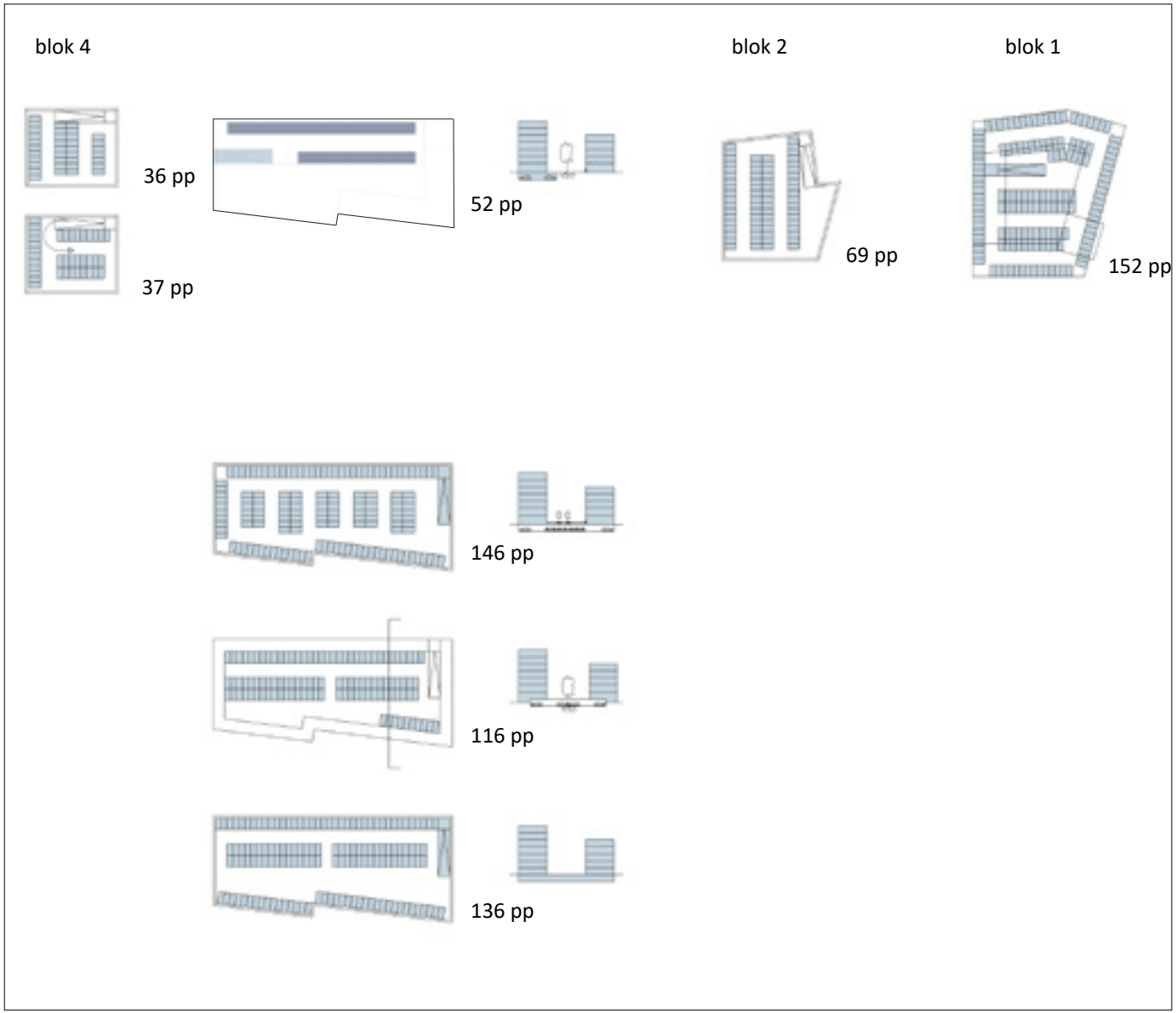
bouwblokken. Een ruime overmaat op de waarschijnlijk 181 benodigde parkeerplaatsen.
De parkeergarages kunnen geheel verdiept of half verdiept gerealiseerd worden. Indien een garage half-verdiept gebouwd wordt gebeur dit op minimaal 5m afstand van de voorgevel (zie onderstaande afbeelding). Een half-verdiepte garage kan ook in combinatie met het fietsparkeren gerealiseerd worden. Fietsparkeren in een geheel verdiepte garage is onwenselijk vanwege een te groot hoogteverschil.



Halfverdiept parkeren
- Souterrain ligt min. 5 meter achter rooilijn.
- Entree binnen bouwblok, achter rooilijn.
- Rechtstand op eigen terrein.
- Auto- en fietsparkeren mogelijk.
- Uitgesloten bij de oerplint.



Verdiept parkeren
- Kelder ligt tot de rooilijn.
- Entree binnen bouwblok, achter rooilijn.
- Rechtstand op eigen terrein.
- Alleen autoparkeren mogelijk.
- Mogelijk bij oerplint.



Aantallenstudie in te passen autoparkeerplaatsen

Fietsparkeren
Fietsenstallingen moeten makkelijk toegankelijk zijn om optimaal benut te worden. Een te steile helling, een te zware deur of te krappe bochten kunnen ervoor zorgen dat een fietsenstalling niet goed gebruikt wordt, waardoor men de fiets elders neerzet, zoals op straat. De richtlijnen hiervoor zijn opgenomen in de nota parkeernormen Fiets en Scooter.

Om uit te rekenen hoeveel ruimte 1559 fietsparkeerplekken in beslag neemt dienen de volgende uitgangspunten meegenomen te worden in de berekening:

fietsen parkeren in een hoog-laag systeem
80% h.o.h. van 40 cm (gewone fietsen)
15% h.o.h. van 50 cm (fietsen met bredere banden en/of kratjes)
5% h.o.h. van 1,0m (bakfietsen)
hoofdgangpad = 3,0 m
zijpaden zijn 2,1 m
En een aanname 2,0 m diepte voor een fiets.

Hierbij is de ruimte die nodig is voor de eventuele hellingbanen en toegangen nog niet meegenomen. Hiervoor zijn geen vastgestelde normen binnen de gemeente.

Het fietsparkeren op eigen terrein vindt plaats conform de nota ‘Parkeernormen Fiets en Scooter’ in stallingen die worden gerealiseerd in de plint van de bouwblokken of half-verdiept in een garage. Bij fietsparkeren in de plint is het van belang dat er geen dooie gevels ontstaan. De plinten zijn juist levendig met woon- of bedrijfsfuncties aan de straatkant. Het fietsparkeren neemt hier maar een klein deel van in beslag en ligt bij voorkeur naar achteren.

Fietsparkeren in de openbare ruimte gebeurt op speciaal aangegeven zones in het trottoir.



Referentiebeeld fietssysteem hoog-laag

OPENBARE RUIMTE

(aangepaste) tekst uit Investeringsbesluit

De openbare ruimte vormt het robuuste casco voor de toekomstige ontwikkeling van het Havenstraatterrein. Basis voor de structuur van de openbare ruimte is een goede verankering met de omgeving, een heldere ontsluitingsstructuur en een beleefbare cultuurhistorie. De grenzen van de openbare ruimte vormen vervolgens het raamwerk voor de 4 tussengelegen ontwikkelvelden. De museumtramlijn is een belangrijke smaakmaker die in een groot gedeelte van het plangebied waarneembaar wordt.

De sfeer van de openbare ruimte

De straten, pleinen en kades zijn open en toegankelijk, maar hebben ook een beetje een 'ruw' karakter, aansluitend bij de afwisselende architectuur. De lange lijnen van de twee oost/west lopende straten geven structuur aan het gebied. Deze straten zijn verkeersluw, omdat het Havenstraatterrein geen doorlopende autoroutes heeft. De Verlengde Havenstraat maakt deel uit van een belangrijke fietsroute (plusnet fiets) tussen de stad en het Amsterdamse Bos.
Het gebied kenmerkt zich als een binnenstedelijk gebied, vergelijkbaar met de Schinkelbuurt en de Pijp.
Door de centrale ligging in de stad, de ruime aanwezigheid van (streek)bus, metro en tram, en de goede fietsbereikbaarheid, is het gebied aantrekkelijk voor mensen die geen eigen auto nodig hebben.
Voor de bewoners die wel een auto hebben zijn er op verschillende plekken in de buurt gezamenlijke parkeergarages gebouwd.
Het fietsparkeren voor parkeren is inpandig gefaciliteerd en voor bezoekers is er de mogelijkheid om op aangewezen plekken in de openbare ruimte te parkeren.

In de openbare ruimte komen parkeerplaatsen voor bezoekers.
De zuidwesthoek van het gebied wordt gekenmerkt door het rustige, groene karakter van de Schinkeleilanden, het Amsterdamse Bos en de Nieuwe Meer. De groene uitloper van het park komt uit op een stedelijk pleintje in de wijk, waar een nieuwe voet/fietsbrug over de Stadiongracht contact maakt met het Olympisch Kwartier Noord. Het pleintje is een gezellige ontmoetingsplek. Niet alleen voor bewoners van het Havenstraatterrein, maar ook voor bootjes die hier afmeren, fietsers die even afstappen en andere bezoekers. De mogelijkheid bestaat om op het plein een kiosk te plaatsen waar men bij een hapje en drankje kan genieten van de middag- en avondzon.

Verkeer en parkeren in de openbare ruimte

Het Havenstraatterrein wordt na de herontwikkeling een verblijfsgebied. De Museumtramlijn krijgt een prominente plek in het plangebied. Deze wordt ingepast in de Karperweg en krijgt een perron achter het Haarlemmermeerstation. De keeroplossing van de Museumtramlijn wordt opgelost rondom de villa, waarmee de bijzondere rijtuigen van de Museumtramlijn ook zichtbaar worden voor passanten aan de voorzijde van het Haarlemmermeerstation. Voor een goede ontsluiting van het Havenstraatterrein krijgt het gebied een dubbele ontsluiting: via de Verlengde Havenstraat op het Haarlemmermeercircuit en via de Karperweg op de Amstelveenseweg.

Uitgangspunten die zijn meegenomen in het ontwerp (VO) voor verkeer en parkeren in de openbare ruimte:

1. Alle straten worden ingericht op een maximumsnelheid van 30 km/uur.
2. Langs alle straten komen voor bezoekers (openbare) langsparkeerplaatsen. Hiervoor geldt een parkeernorm van 0,1 parkeerplaats per woning.
3. Er komt een helder onderscheid tussen trottoirs en rijbanen.
4. Fietsers delen de rijbaan met het overige verkeer; er komen geen vrijliggende fietspaden.
5. De Museumtramlijn wordt ingepast in het ontwerp van de Karperweg.
6. Het keren van de Museumtramlijn wordt opgelost via een lus rondom de villa.
7. Het gebied krijgt een dubbele ontsluiting: via de Verlengde Havenstraat op het Haarlemmermeercircuit en via de Karperweg op de Amstelveenseweg.
8. Inrichtingsprincipes Karperweg:
   - De Karperweg wordt opnieuw aangelegd, met een trambaan in een groenstrook tussen het trottoir en de rijbaan.
   - De ambulances van Ambulance Amsterdam moeten ongehinderd kunnen uitrukken, zonder oponthoud tussen hun garage en de kruising met de Amstelveenseweg.
9. Inrichtingsprincipes Verlengde Havenstraat:
   - Deze nieuwe straat vormt, samen met de bestaande Havenstraat, een verbinding met het Haarlemmermeercircuit.
   - De straat wordt een comfortabele verbinding voor fietsers op de route Amsterdamse Bos – Vondelpark - binnenstad.
10. Inrichtingsprincipes oostelijke verbindingsstraat:
    Vlak na de entree van het Havenstraatterrein worden de Karperweg en de Verlengde Havenstraat met elkaar verbonden via de oostelijke verbindingsstraat (straatje tussen blok 1 en 2).
12. Inrichtingsprincipes westelijke verbindingsstraat:
    Aan het zuidwestelijke uiteinde van het plangebied worden de Karperweg en de Verlengde Havenstraat met elkaar verbonden via de westelijke verbindingsstraat (straatje tussen blok 3 en 4).



Verblijfsruimten
Naast de structuurbepalende infrastructuur wordt de openbare ruimte van het plangebied gekenmerkt door vier bijzondere verblijfsplekken: de kop van het plangebied rond het Haarlemmermeerstation met villa, het pleintje aan de Stadiongracht, de groene uitloper van het Park Schinkeleilanden en een groen autovrij hof tussen blok 2 en 3.

Uitgangspunten die zijn meegenomen in het ontwerp (VO) voor verblijfsruimten:
1. Het nieuwe plantsoen rondom de villa naast het Haarlemmermeerstation:
   - Het plantsoen wordt, indien de villa niet meer bewoond wordt, openbaar toegankelijk en krijgt een open inrichting.
   - De grote monumentaal- en behoudenswaardige bomen worden gehandhaafd.
   - Direct achter het monumentale stationsgebouw komt de vernieuwde opstapplaats voor de Museumtramlijn, met aangrenzend een ruim zonnig terras voor de horeca in het Haarlemmermeerstation.
2. Het buurtpleintje aan de Stadiongracht:
   - Het buurtpleintje wordt een bijzondere plek op het Havenstraatterrein. Op deze aantrekkelijke zonnige plek is het Havenstraatterrein strategisch verbonden met zijn omgeving. Vanaf het plein kunnen bezoekers in één oogopslag alle smaakmakers in de omgeving ervaren: de Marathontoren van het Olympisch Stadion, de Stadiongracht, Park Schinkeleilanden en de Museumtramlijn. De Museumtramlijn en fietsroute naar het Park Schinkeleilanden passeren het plein, de kade van de Stadiongracht wordt toegankelijk, en de nieuwe fiets/voetbrug legt een directe verbinding het Olympisch Kwartier Noord.
   - Het plein loopt af naar het water, zodat mensen aan het water kunnen zitten of een bootje kunnen aanleggen.
   - Op het plein komt ruimte voor kleinschalige horeca, een terrasje en incidenteel een buurtevenement.
   - De bebouwing aan de noordoostzijde van het plein vraagt bijzondere aandacht. Hier krijgt een bestaand bedrijfsgebouw, door de sloop van een belendend pand, een zichtbare zijgevel. Het bedrijfsgebouw valt buiten het plangebied, maar de zichtbare zijgevel moet wel zo worden getransformeerd dat een aantrekkelijke begrenzing van het plein ontstaat.
3. De groene uitloper van Park Schinkeleilanden:
   - Het groen van het Park Schinkeleilanden wordt doorgetrokken langs de Stadiongracht tot aan het buurtplein.
   - Om de Stadiongracht optimaal te kunnen beleven worden de oevers vrijgehouden van bebouwing.
   - De inrichting van de groene zone wordt afgestemd op de inrichting van het Park Schinkeleilanden; een gevarieerde inrichting met natuurlijke elementen, spelelementen en zitplekken.
   - In deze zone komt de aansluiting op het reeds bestaande museumspoor op de Schinkeleilanden en het fietspad naar het Amsterdamse Bos.
4. Het groene verbindingshof tussen de Havenstraat en de Karperweg:
   Dit hof wordt autovrij en krijgt een rustig, intiem karakter, dat vooral bedoeld is voor direct omwonenden. Deze ontmoetingsplek wordt ingericht met groen en speelvoorzieningen voor kleine kinderen.

Basisprincipes inrichting openbare ruimte
De openbare ruimte wordt ingericht op basis van de ‘Puccini-methode’. Hierin is aangegeven welk materialenpallet kan worden gebruikt. Het inpassen van bomen in het gebied bepaalt voor een groot gedeelte de sfeer van de openbare ruimte; het is daarom van groot belang dat door het gehele plangebied bomen worden ingepast.
Uitgangspunten die zijn meegenomen in het ontwerp (VO) voor basisprincipes inrichting openbare ruimte:
1. Voor het Havenstraatterrein gelden de principes van de 19e eeuwse ring uit de stedelijke Puccini-methode. De rijbanen worden bestraat met gebakken klinkers, op de stoepen liggen over het algemeen betonnen 30x30 tegels.
2. Het buurtplein onderscheidt zich qua inrichting: hier worden gebakken klinkers toegepast.
3. Voor de monumentaalwaardige en/of behoudens-waardige bomen wordt onderzocht of zij in de openbare ruimte zijn in te passen.
4. Langs alle straten komen ‘voorzieningenstroken’, waarin openbare parkeerplaatsen, containers voor ondergrondse afvalinzameling en bomen worden ingepast. De nieuwe bomen dragen bij aan een rustige groene sfeer in het gebied en verbinden de sfeer van het Park Schinkeleilanden met de sfeer van het plantsoen rond de villa.

De openbare ruimte in het Havenstraatterrein voldoet aan de Puccini-standaard, maar wordt verbijzonderd met specials. Dan gaat het met name om het hergebruik van materialen zoals spoorrails en indien mogelijk bielzen. Ook klinkers en ander materiaal (meubilair) wordt hergebruikt en versterkt zo het bijzondere karakter van dit gebied.

In het klimaatbestendig maken van de stad liggen in de openbare ruimte grote kansen. Daarom wordt de openbare ruimte zo groen mogelijk ingericht. Dit is ten eerste rainproof, maar biedt ook een verbetering van de leefomgeving van dieren en mensen. In de duurzaamheidparagraaf wordt nader uitleg gegeven over deze ambities (zie volgende hoofdstuk).

DUURZAAMHEID

Introductie
Amsterdam wil een duurzame stad zijn, voor nu én voor de generaties na ons. Een groene, gezonde, en welvarende stad voor iedereen die hier woont, werkt of op bezoek komt. De gemeente Amsterdam heeft als doel om de CO2-uitstoot met 60% terug te dringen in 2030 en met 95% in 2050. Daarnaast streeft de stad naar 100% gebruik van duurzame energie in 2050. Deze doelen zijn vastgelegd in het Coalitieakkoord Amsterdams Akkoord 2022 -2026 en uitgewerkt in de Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal 2050 en Agenda Circulair. Deze aanpak moet leiden tot het verduurzamen van de gebouwde omgeving in Amsterdam. De stad moet energiezuinig en klimaatneutraal groeien. De meest actuele eisen en ambities op alle Amsterdamse duurzaamheidsonderwerpen zijn te vinden op de website over duurzaam bouwen in Amsterdam.

Het Havenstraatterrein is als transformatiegebied bij uitstek geschikt om bij te dragen aan de duurzaamheidsambities van Amsterdam vanwege de ligging in dicht bebouwd gebied, tussen twee watergangen en dicht bij verschillende stadsparken.

Duurzame gebiedsonwikkeling kan op vele manieren worden ingezet. Hierbij is een integrale aanpak essentieel. Duurzaamheid, duurzame installaties, architectonische kwaliteit en esthetiek van een gebouw zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Het doel is dat de verschillende duurzaamheidsonderwerpen integraal onderdeel zijn van het ontwerp van het gebouw en vanaf het begin van het ontwerpproces zijn meegenomen.

Dit duurzaamheidsplan vormt een plan voor de gehele gebiedsontwikkeling van het Havenstraatterrein, zowel voor de openbare ruimte als voor de toekomstige gebouwen. In de onderstaande paragrafen worden eerst verschillende duurzaamheidsonderwerpen toegelicht, en specifieke kansen voor het Havenstraatterrein benoemd. Per duurzaamheidsthema zijn de drempelwaarden uitgewerkt waar iedere ontwikkeling aan moet voldoen en de ambities die de gemeente met dit project heeft waar alle ontwikkelende partijen op worden uitgedaagd.

Duurzame energie
Drempelwaarden

- Vanaf 1 januari 2021 wordt de energieprestatie van nieuwbouw bepaald aan de hand van de nieuwe BENG-normering (Bijna Energie Neutrale Gebouwen) conform de NTA 8800. In plaats van één EPC-norm worden bij de BENG normen gesteld aan: de energiebehoefte (BENG 1), het primair fossiel energieverbruik (BENG 2) en het aandeel van hernieuwbare energie (BENG 3). Aandachtspunt is dat deze hernieuwbare energie op het eigen perceel opgewekt moet worden.

- Nieuwbouw moet voldoen aan de TOjuli grenswaarde. TOjuli staat voor Temperatuur Overschrijding (in) juli en is een indicator waarmee per oriëntatie van het gebouw inzicht wordt gegeven in het risico op oververhitting. De grenswaarde per 1 januari 2021 is: 1,20.

- Conform ‘Amsterdam Aardgasvrij’ en de Wet VET (Voortgang energietransitie) is bij nieuwbouw geen gasaansluiting meer toegestaan.

Ambities
Bij nieuwbouw op het Havenstraatterrein wordt er ingezet op zeer goed geïsoleerde, en het liefst energieleverende gebouwen, die ook optimaal profiteren van de zon, zodat dit vanzelf al zorgt voor een prettig woonklimaat. De ambitie voor dit project is een EPC van < 0. Dat wil zeggen dat de BENG-richtwaarden 50/0/100% gewenst zijn.

Volgens het beeldkwaliteitsplan verschillen de gebouwen onderling o.a. in vorm. Het ontwerp van de bovenste bouwlaag/het dak is bij uitstek geschikt dit verschil in vorm tot uiting te brengen. Zowel schuine als platte daken zijn zeer geschikt voor zonnepanelen. Hierbij is het belangrijk dat de schuine daken op een dusdanige manier worden gepositioneerd zodat de zonnepanelen ook optimaal gebruikt kunnen worden voor energieopwekking.

Verder is het essentieel dat bij het ontwerp van alle bebouwing op het Havenstraatterrein rekening gehouden wordt met het binnenvallende zonlicht. In het ontwerp bepalen vooral de oriëntatie, de indeling van een woning, en het raamoppervlak de zonbijdrage of het gebruik van passieve zonne-energie. Een slim ontwerp met voldoende zonwerende maatregelen voorkomt bovendien oververhitting in de zomer.


Referentiebeeld gecombineerd daklandschap

- Bij de ontwikkeling van het Havenstraatterrein kan een keuze gemaakt worden tussen verschillende energiesystemen. Op basis van de Motie 1404.17 en ander Amsterdams beleid is voor de ontwikkeling van het Havenstraatterrein door het Energietransitie team van het gemeentelijk Ingenieursbureau onderzocht welke collectieve laagtemperatuursystemen passend en realiseerbaar zijn (d.d. 16-10-2020). Uit deze inventarisatie komt een warmte-koudeopslag (WKO) in combinatie met thermische energie uit oppervlaktewater (TEO) voor regeneratie als voorkeursoptie naar boven. In de aanbesteding zal worden uitgedaagd op een collectief warmte-koudesysteem waar alle ontwikkelende partijen op het Havenstraatterrein op kunnen aansluiten.

Circulair bouwen en materialen

Drempelwaarden

- De wettelijk verplichte MilieuPrestatie Gebouwen (MPG) geeft aan wat de milieubelasting is van de materialen die in een gebouw worden toegepast. Hoe lager de MPG, hoe duurzamer het materiaalgebruik is. Ontwikkelende partijen worden daarom ook uitgedaagd om tot een zo laag mogelijke MPG-berekening te komen waarbij 0,8 of beter een vereiste is voor woningen.
- In geval er wordt gekozen voor het gebruik van hout, wordt er alleen hout toegepast met een FSC-keurmerk of een vergelijkbare kwaliteit.

Ambities

Bij de ontwikkeling van het Havenstraatterrein is er een duidelijke ambitie voor circulair bouwen. Een grote nieuwbouwopgave zoals het Havenstraatterrein biedt uitgelezen kansen om in te zetten op de realisatie van woningen met een lange levensduur en een minimale milieu impact en daarmee de circulaire doelstellingen van Amsterdam. Amsterdam wil in 2030 50% minder nieuwe grondstoffen gebruiken en in 2050 volledig circulair zijn. Adaptief en demontabel bouwen en het gebruik van klimaatneutrale, biobased, en hernieuwbare materialen levert een bijdrage aan het behalen van deze doelstellingen. Circulair bouwen bestaat hier uit twee onderdelen: flexibel ontwerp en materiaalgebruik.

Adaptief ontwerp

Voor de toekomstige bebouwing is een slim ontwerp belangrijk voor een langere levensduur. Een van de algemene aspecten van slim ontwerpen is een modulaire en flexibele aanpak, waardoor gebouwen kunnen worden aangepast op nieuwe gebruikers en andere toepassingen. Voor de gebouwplinten op het Havenstraatterrein wordt om deze reden uitgegaan van een verhoogde bruto verdiepingshoogte van deels 3,5 en deels 6 meter, zoals opgenomen in het bestemmingsplan, stedenbouwkundig plan en beeldkwaliteitsplan, zodat uitwisselbaarheid van functies in de toekomst mogelijk blijft.

Materiaalgebruik

Bij circulair bouwen worden de gebouwen zo ontworpen dat de materialen een zo lang mogelijke levensduur krijgen door middel van hergebruik of herbestemming. Het hergebruik van materialen voor een transformatiegebied is vaak een uitgangspunt. Partijen worden uitgedaagd om de milieu-impact van de toe te passen materialen bij de bouw en gedurende de gehele levenscyclus van gebouwen tot een minimum te beperken. Daarbij gaat het niet alleen om de initiële bouw, maar ook de impact van onderhoud, vervangingen en eventueel de sloop en verdere verwerking van de materialen aan het einde van hun levensduur. Door een grondstoffenpaspoort toe te passen kan het gebruik van duurzame materialen worden gestimuleerd en de transparantie worden vergroot.
In het beeldkwaliteitsplan van het Havenstraatterrein komen veel verschillende materialen aan bod. De ontwikkeling aan het Havenstraatterrein kan gebruik maken van de laatste kennis over houtbouw. Het is een robuuste manier van bouwen die goed past in het beeldkwaliteitsplan, waar de focus ligt op stoere, duurzame materialen zoals deze. Materialen als staal en beton zijn minder duurzaam en zouden in mindere mate toegepast moeten worden. Verontreiniging van het hemelwater door bouwmaterialen moet worden voorkomen door geen gebruik te maken van uitlogende materialen zoals koper, lood en zink.



Referentiebeeld houtbouw

Voor de openbare ruimte op het Havenstraatterrein is het materialengebruik volgens Puccini het uitgangspunt. Verder wordt waar mogelijk ingezet worden op het weglaten van verstening. Dit wordt gedaan door bijvoorbeeld het toevoegen van vegetatie of water of in combinatie met waterdoorlatende stenen.

Klimaatadaptatie

Klimaatadaptatie omvat onderwerpen als rainproof, hitte en droogte. Door klimaatverandering zal het vaker warm en droog zijn terwijl korte maar zware buien druk uitoefenen op de bestaande riolering. Deze

ontwikkelingen vragen ook om een bijdrage op de gebouwen en binnenterreinen.

Drempelwaarden
Bij het ontwerpen van gebouwen moet het vasthouden en vertragen van hemelwater worden meegenomen zoals beschreven in de Amsterdamse Hemelwaterverordening.

1. Een hemelwaterberging:
   a. heeft ten minste een capaciteit van 60 liter per m^2 bebouwd oppervlak;
   b. loost maximaal 1 liter per m^2 bebouwd oppervlak per uur op een openbaar riool; en
   c. is na 60 uur leeg.
2. Een hemelwaterberging met hergebruiksysteem:
   a. heeft ten minste een capaciteit van 90 liter per m^2 bebouwd oppervlak;
   b. loost maximaal 1 liter per m^2 bebouwd oppervlak per uur op een openbaar riool;
   c. is na 60 uur voor ten minste 30% leeg; en
   d. leegt het restant op basis van het gebruik van het hergebruiksysteem.
3. Voor een waterberging met een centraal besturingssysteem geldt alleen het vereiste uit het eerste lid, onder a.
4. Het eerste lid is niet van toepassing op een vergunningsvrij bouwwerk met een groen dak.
5. Het geborgen hemelwater wordt in de ondergrond geïnfiltreerd. Als dat niet of maar deels mogelijk is, kan in het openbare riool worden geloosd.
6. Het hemelwater dat na toepassing van het eerste, tweede of derde lid niet kan worden geborgen, kan worden geloosd in het openbare riool of op de openbare ruimte.

Op het platform Amsterdam Rainproof wordt dit nader toegelicht en ter inspiratie verscheidene voorbeelden aangereikt. Ontwikkelaars dienen de waterberging op blokniveau aan te tonen met een berekening.

Ambities
Havenstraat is een dichtbebouwd gebied waar een grote rainproof opgave ligt. Daarom is de ambitie om regenwater niet meer af te voeren via de riolering maar zoveel mogelijk op te vangen en te hergebruiken. Bijvoorbeeld voor groen (ook in tijden van hitte en droogte) en de toiletspoeling van gebouwen. Dit vraagt om een dynamisch watermanagementsysteem per blok, dat kan anticiperen op periodes van extreme regenval maar ook op periodes van droogte.

Hittestress
Het Havenstraatterrein wordt gekenmerkt als een aandachtlocatie voor hittestress. Om het gebied hittebestendig in te richten is het belangrijk dat verstening wordt tegengegaan er voldoende koele plekken in het gebied te vinden en toegankelijk zijn (> 200 m^2), op redelijke afstand van woningen (< 300 meter) en met voldoende schaduw op belangrijke looproutes naar essentiële functies (> 40%) of naar deze koele plekken toe (> 30%). Door het toevoegen van bomen in de openbare ruimte worden droogte en hitte beide tegengegaan. Het situeren van bomen knelt vaak met andere zaken zoals ondergrondse infrastructuur. Voor het Havenstraatterrein wordt daarom gekeken naar kabelprofielen die in de onderste grondwaterstand liggen. Op deze manier wordt voldoende afstand gecreëerd om bomen te plaatsen in de straten van de ontwikkeling.
De binnentuinen op het Havenstraatterrein hebben een belangrijke functie in het tegengaan van hittestress.
De inrichting van een binnentuin met hoogwaardig kwalitatief vegetatie draagt ook bij aan de mate van regenbestendigheid van het blok.



Referentiebeeld voorkomen van hittestress

Natuurinclusief bouwen
Drempelwaarden

- Om mee te kunnen doen aan de aanbesteding voor de gebiedsontwikkeling moet worden voldoen aan de drempelwaarde van 30 punten uit het puntensysteem Natuurinclusief bouwen. Andere ontwikkelende partijen worden uitgedaagd een zo hoog mogelijke natuurinclusiviteits-score te behalen. Gekozen kan worden uit verschillende maatregelen. Het puntensysteem wordt gezien als uitvoering van de Groenvisie. Een bovengrens van het aantal te behalen punten en maatregelen bestaat niet. Hoe meer hoe beter, dit geldt ook voor het Havenstraatterrein.

- Bij de toetsing van definitief ontwerpen moet door alle ontwikkelende partijen een groenplan aangeleverd worden waarin (in ieder geval) is uitgewerkt op welke wijze, met welk doel en met welke (diverse) beplanting groen op gevels, daken en de binnenterreinen wordt gerealiseerd. De opzet van het groenplan is vormvrij.

Ambities
Een van de duurzaamheidsdoelen van de gemeente Amsterdam is het versterken van de biodiversiteit in de stad. Natuurinclusief bouwen en groen toevoegen aan de openbare ruimte dragen beide bij aan leefbare stad voor dier en mens. Het Havenstraatterrein ligt tussen twee watergangen, de Schinkel en de Stadiongracht, en aan het Schinkel Eilandenpark. Met deze ligging kan het Havenstraatterrein als een natuurverbinding bijdragen door het ontwikkelen van groen op gevels, daken en de binnenterreinen.

Groen draagt in belangrijke mate bij aan de leefbaarheid en het klimaatbestendig maken van het Havenstraatterrein. Het is daarom belangrijk om op enige wijze op en in het gebouw en op het binnenterrein veel, intensief en hoogwaardig groen toe te passen. Dit betekent dat het groen aantrekkelijk moet zijn, moet bijdragen aan de biodiversiteit en bruikbaar moet zijn.

De ingepaste natuurmaatregelen moeten aansluiten op de omgeving van het Havenstraatterrein en zowel de biodiversiteit in als de klimaatbestendigheid van het Havenstraatterrein helpen te verhogen. Het terrein moet niet alleen voor mensen zijn ontworpen maar ook planten en dieren moeten de mogelijkheid krijgen er op/aan/in te leven. In het advies Natuurinclusief bouwen en ontwikkelen Havenstraatterrein zijn alle aanbevelingen en suggesties voor verdere uitwerkingen en prioriteringen voor natuur inclusiviteit gebundeld.


Referentiebeeld natuurmaatregelen

Duurzame mobiliteit
Drempelwaarden
De Europese Commissie stelde de herziene Europese Energy Performance of Buildings Directive (EPBD III) vast. De EPBD III verplicht de (private) gebouwde omgeving om laadinfrastructuur aan te leggen voor elektrische voertuigen bij nieuwbouw. Deze verplichting ligt vast in het Bouwbesluit. Ontwikkelende partijen moet daar bij de ontwikkeling van bouwplannen rekening mee houden.

- Verplichting bij woningbouw > 10 parkeervakken per 10 maart 2020. Bij woongebouwen met meer dan 10 parkeervakken op hetzelfde terrein moet voor elk parkeervak leidinginfrastructuur (loze leidingen) worden aangelegd voor de aanleg van laadpunten.
- Verplichting bij utiliteitsbouw > 10 parkeervakken per 10 maart 2020. Bij utiliteitsgebouwen met meer dan 10 parkeervakken op hetzelfde terrein moet minimaal 1 oplaadpunt voor de hele parkeergelegenheid worden aangelegd. Ook moet leidinginfrastructuur (loze leidingen) worden aangelegd voor 1 op de 5 parkeervakken. Dit geldt voor nieuwe utiliteitsgebouwen en voor bestaande utiliteitsgebouwen die ingrijpend worden aanpast.
- Verplichting bij utiliteitsbouw > 20 parkeervakken per 2025. Bij bestaande utiliteitsgebouwen met meer dan 20 parkeervakken op hetzelfde terrein moet vanaf 2025 minimaal 1 oplaadpunt worden aangelegd. De gebouweigenaar kan zelf bepalen hoeveel oplaadpunten worden gerealiseerd, afhankelijk van de lokale behoefte en lokale markt.

Ambities
Als er een garage of parkeerruimte wordt gebouwd op het Havenstraatterrein dient er al rekening gehouden te worden met de groei van elektrisch vervoer. Want vanaf 2030 mag er binnen de bebouwde kom alleen nog uitstootvrij verkeer rijden. Daarvoor zijn er voldoende laadplekken nodig, in de openbare ruimte maar ook in garages en parkeerruimtes. Daarom dient er nu al rekening gehouden te worden met laadpalen voor de toekomst. Door de gemeente is een richtlijn gemaakt voor private parkeerruimtes om te voorkomen dat er in 2030 te weinig laadpunten zijn. Geadviseerd wordt om deze richtlijnen te hanteren zodat private parkeerruimtes klaar zijn voor de toekomst.

Voor het halen van de ambitie om vanaf 2030 alleen nog uitstootvrije mobiliteit toe te staan moeten duurzame vormen van mobiliteit extra worden gestimuleerd. De ambitie op het Havenstraatterrein is om fietsgebruik te stimuleren, en het autogebruik zoveel mogelijk te beperken. Fietsen is gezond, draagt bij aan schonere lucht en aan een leefbaar en bereikbaar Amsterdam. Deze ambitie sluit ook mooi aan bij de Fiets- en Wandelroute Sportas, door het Havenstraatterrein loopt. Het is daarnaast belangrijk om goed toegankelijke fietsparkeerplekken met voldoende (inpandige) ruimte voor scooters en een aantal oplaadpunten voor elektrische tweewielers te realiseren. Deze en andere

normen en richtlijnen zijn opgenomen in de nota 'Parkeernormen Fiets en Scooter'.

Vertaling duurzaamheidsonderwerpen naar de aanbesteding

In 2015 is met de Agenda Duurzaamheid vastgelegd dat in alle tenders die de gemeente Amsterdam op de markt zet voor minimaal 30% op duurzaamheid wordt geselecteerd. Omdat duurzaamheid een belangrijk thema is voor het Havenstraatterrein dit percentage opgehoogd naar 40%. Voor het uiteindelijke aanbestedingsdocumenten van het Havenstraatterrein zijn er een aantal afwegingen gemaakt met betrekking tot duurzaamheid. Gezien het beeldkwaliteitsplan, de mogelijkheden voor het Havenstraatterrein en vigerend beleid op duurzaamheid zijn de volgende selectiecriteria vastgesteld:

Selectiecriteria

- Energieprestatie: voor de ontwikkeling van het Havenstraatterrein daagt de gemeente de inschrijvende partijen uit om zo goed mogelijk te scoren op alle drie de onderdelen van de BENG. Daarnaast wordt er een toelichting gevraagd naar de energiebehoefte, waarbij speciale aandacht is voor de gemaakte keuzes voor het energiesysteem.
- Circulaire materialen: inzetten op het gebruik van duurzame materialen die passen bij de stoere uitstraling en het huidige materiaalgebruik van het gebied zoals verwoord in het beeldkwaliteitsplan. Dit wordt bereikt door een open uitvraag op MPG-score waarbij minimaal een score van 0,8 gehaald moet worden.
- Duurzame mobiliteit: Gevraagd wordt aan de ontwikkelaars om met een mobiliteitsplan aan te tonen dat duurzame mobiliteit wordt gestimuleerd.

Drempelwaarden

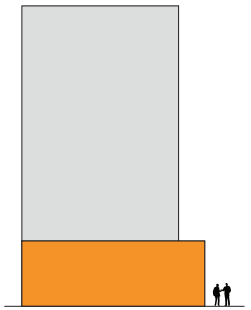
- Natuurinclusief: gezien de ligging van het Havenstraatterrein biedt de transformatie kansen om met groen en natuurmaatregelen de biodiversiteit in de stad te versterken en tegelijkertijd de stad klimaatadaptief te maken, het hitte-eiland effect te verminderen en bewoners te stimuleren tot beweging. Daarom wordt er een open uitvraag worden gedaan op de natuurinclusiviteits-score, met een minimum van 30 punten. Naast een ingevuld puntensysteem dient de ontwikkelaar de kwaliteit en diversiteit van maatregelen die bijdragen aan de biodiversiteit en toekomstbestendigheid van de omgeving toe te lichten bij DO-toets in een groenplan.

BOUWREGELS

Tot slot worden in dit document de bouwregels nog even op een rijtje gezet. Deze zijn vastgelegd in het bestemmingsplan en hiermee dient in het ontwerp rekening gehouden te worden. In onderstaand afbeeldingen staan de regels per onderwerp afgebeeld. De bouwregels worden vastgelegd om bepaalde stedenbouwkundige kwaliteiten en te waarborgen, maar ook om technische redenen, zoals het plaatsen van dove gevels.

Oerplint
Gevraagd wordt een robuuste hoofdstructuur neer te zetten zodat een stevig kader ontstaat waar binnen voldoende ruimte is voor individuele invulling door bedrijven en bewoners.

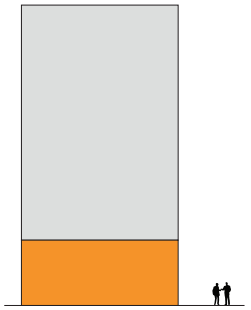
- Alle oerplinten tezamen vormen een eenheid.
- Bij voorkeur ontworpen door 1 architect.
- Plinthoogte is 6 m, uitzondering tramloods tot maximaal 7 m.
- Robuuste uitstraling.
- Zichtbare bedrijvigheid. Van buiten is zichtbaar wat er binnen gebeurt en vice versa.
- Open en uitnodigende uitstraling gevels.
- Maakt verschillende gebruiken mogelijk (bedrijvigheid maar ook wonen!).
- Aandacht voor overgang openbaar-privé, bufferzone openbaar-privé oplossen in de gevelarchitectuur van de plint.
- Plint blijft per bouwblok gelijk in hoogte.
- Plint gelijkvloers over gehele diepte van het pand.
- Bij hoge plinten is een tussenverdieping toegestaan, die kan worden aangelegd op minimaal 3,5 m vanaf de voorgevel, er ontstaat dan een vide. Eén uitzondering wordt gemaakt voor woningen in de oerplint aan de zijstraat op de hoek van het blok. Hier mag de tussenverdieping doorlopen tot de gevel, in verband met de toetreding van daglicht op de tussenverdieping.
- De plint biedt één (of meerdere) stijgpunt(en) die toegang verschaffen tot de bovengelegen bouwblokken.
- Aandacht voor de beëindiging van de plint, zorgvuldige detaillering is vereist. De overgang van plint naar bouwblok ligt in de opgave van het bouwblok.
- Waak ervoor dat de straatzijde niet te veel dichtslibt met noodzakelijke programmering zoals ontsluitingen, bergingen en fietsparkeren. Deze zoveel mogelijk aan de tuinzijde situeren. Noodzakelijke programmering zoals inrit parkeergarage integreren in het ontwerp.
- Per ‘beukmaat’ een eigen ontsluiting aan de straatkant.
- Geen galerijen toegestaan.



Plinthoogte 6 m
Uitkraging 2 m

Tussenverdieping toegestaan tot 3,5 m vanaf de voorgevel

Uitkragende oerplint langs Havenstraat



Plinthoogte 6 m

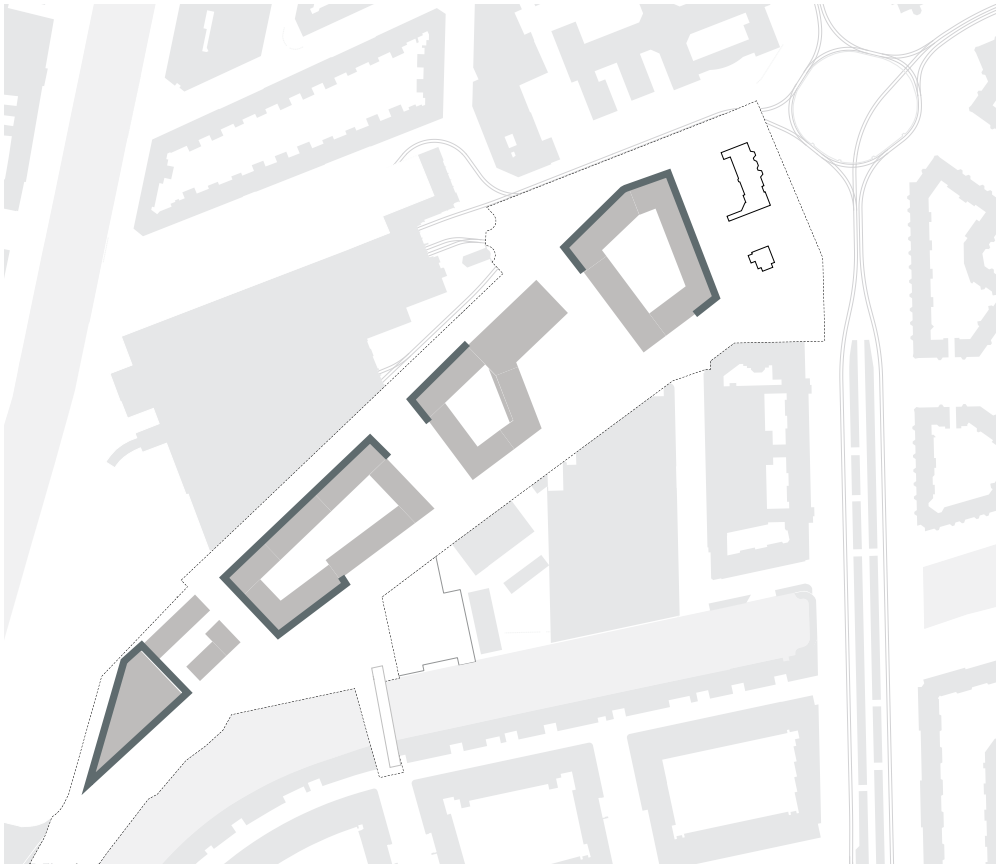
Tussenverdieping toegestaan tot 3,5 m vanaf de voorgevel

Overige oerplint

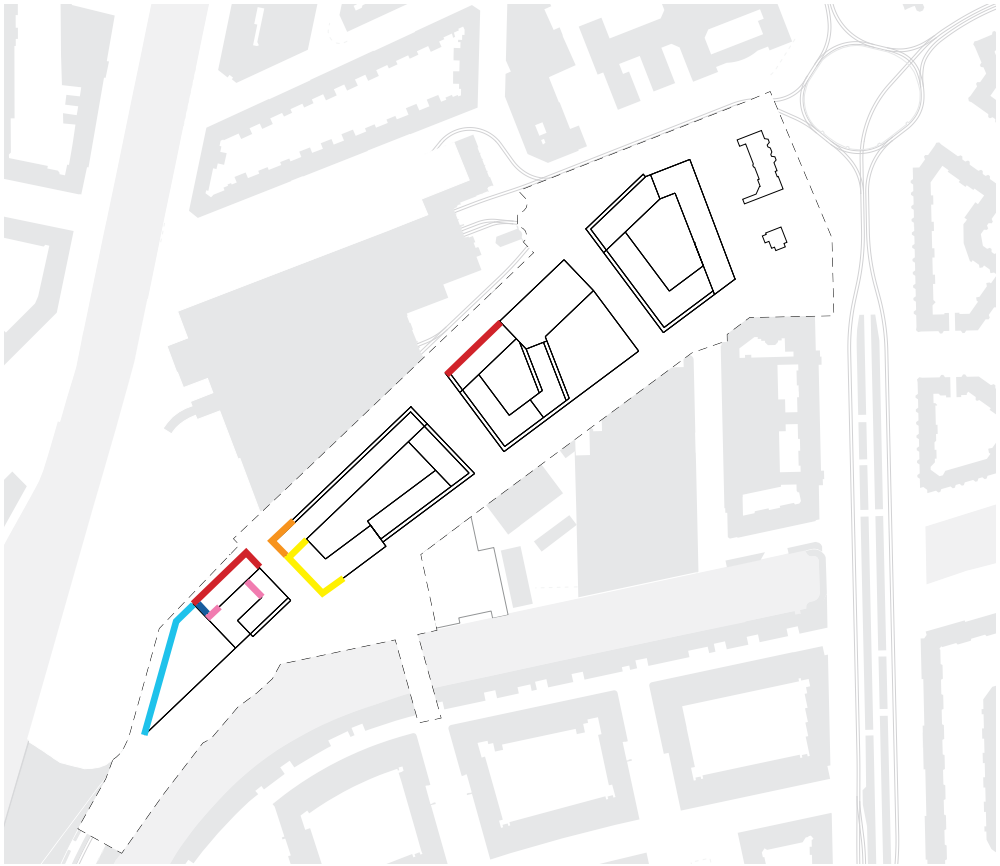


Plinthoogte min. 6 m, max. 7 m

Oerplint tramremise

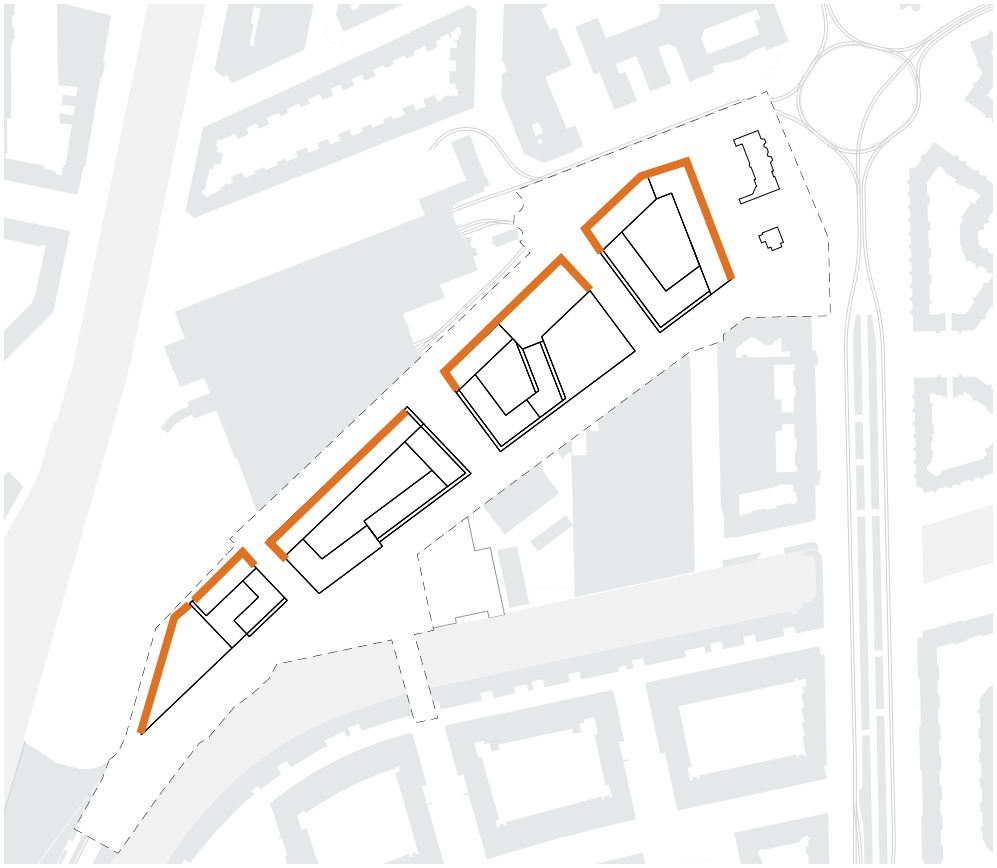


Locatie oerplint



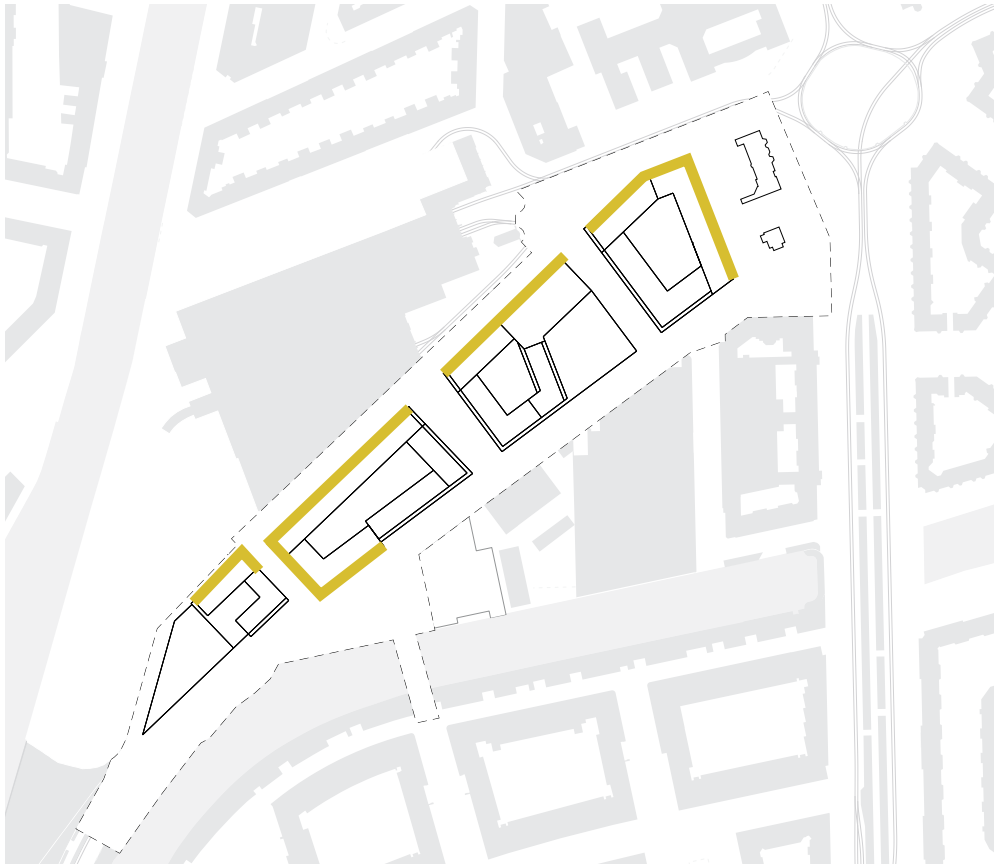
Maatregels geluid

Vanwege verschillende geluidsbronnen moeten geluidsmaatregelen worden getroffen. In het bestemmingsplan staan de volledig dove gevels (rood) en mogelijk noodzakelijke dove gevels (geel). In het akoestisch onderzoek staat een aanvulling op deze volledig dove gevels (blauw), de gedeeltelijk dove gevels (oranje) en de minimale hoogte van de tramloods (blauw) van 14 m om de gedeeltelijk dove gevels (roze) te voorkomen aan de binnenzijde van blok 4.



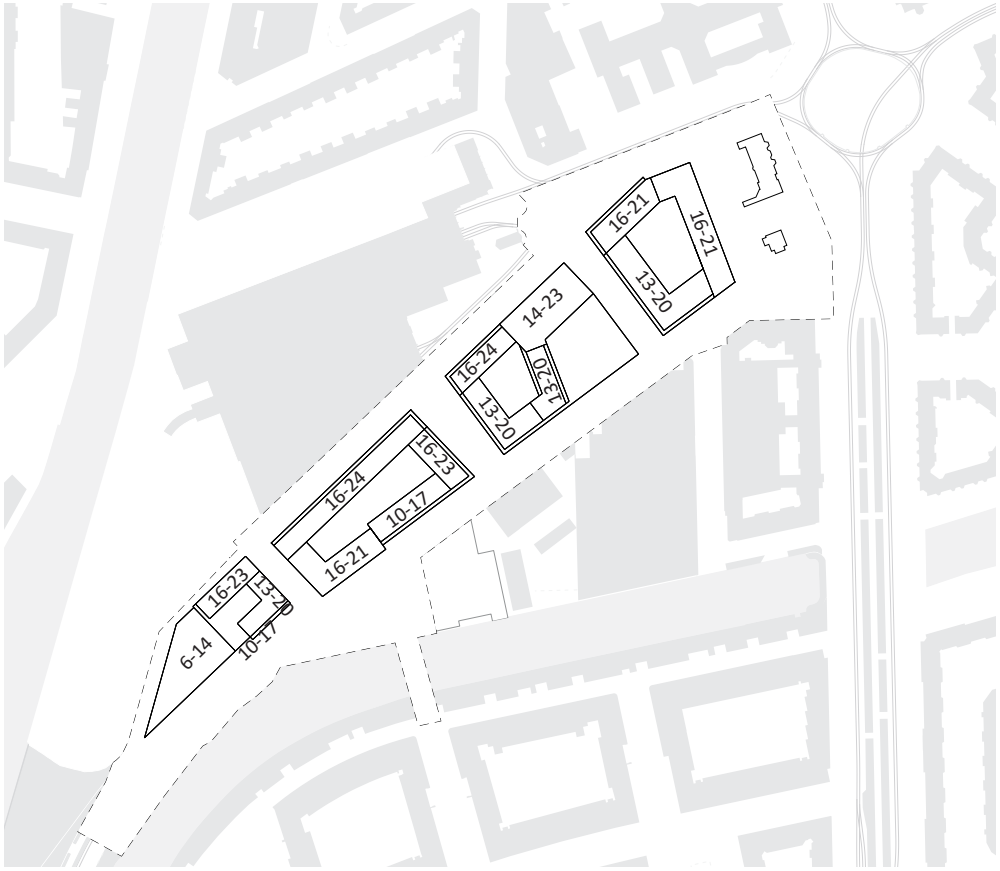
Aaneengesloten gevel

Om geluidslekken te voorkomen dient op deze plekken aaneengesloten te worden gebouwd. Op de overige plekken kan de bebouwing onderbroken worden of kunnen openingen in de bouwblokken (ten behoeve van diverse bouwblokken) worden gemaakt.



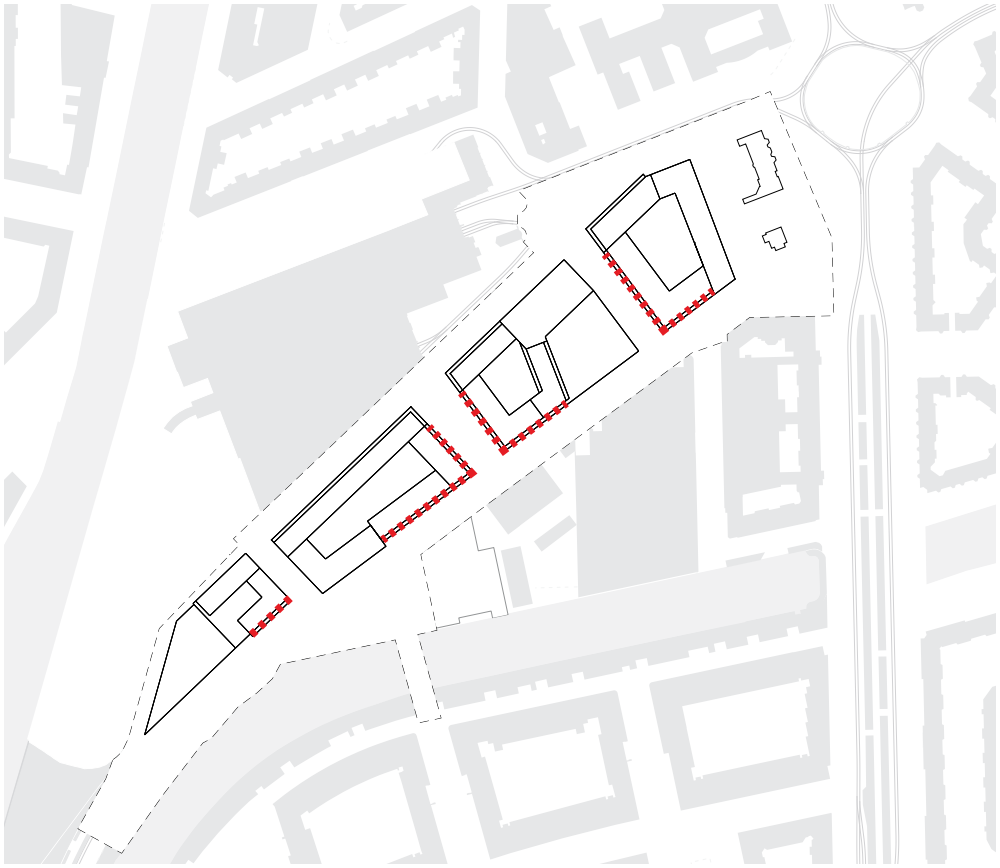
Verplichte rooilijn

Op cruciale aanzichten op het plan van buitenaf dient in een verplichte rooilijn te worden gebouwd.



Bouwhoogtes

Minimale en maximale bouwhoogte. De bebouwing aan de noordkant is hoger dan de bebouwing aan de zuidkant, i.v.m. tegenhouden geluid en is gunstiger voor de bezonning.



Flexibele zone

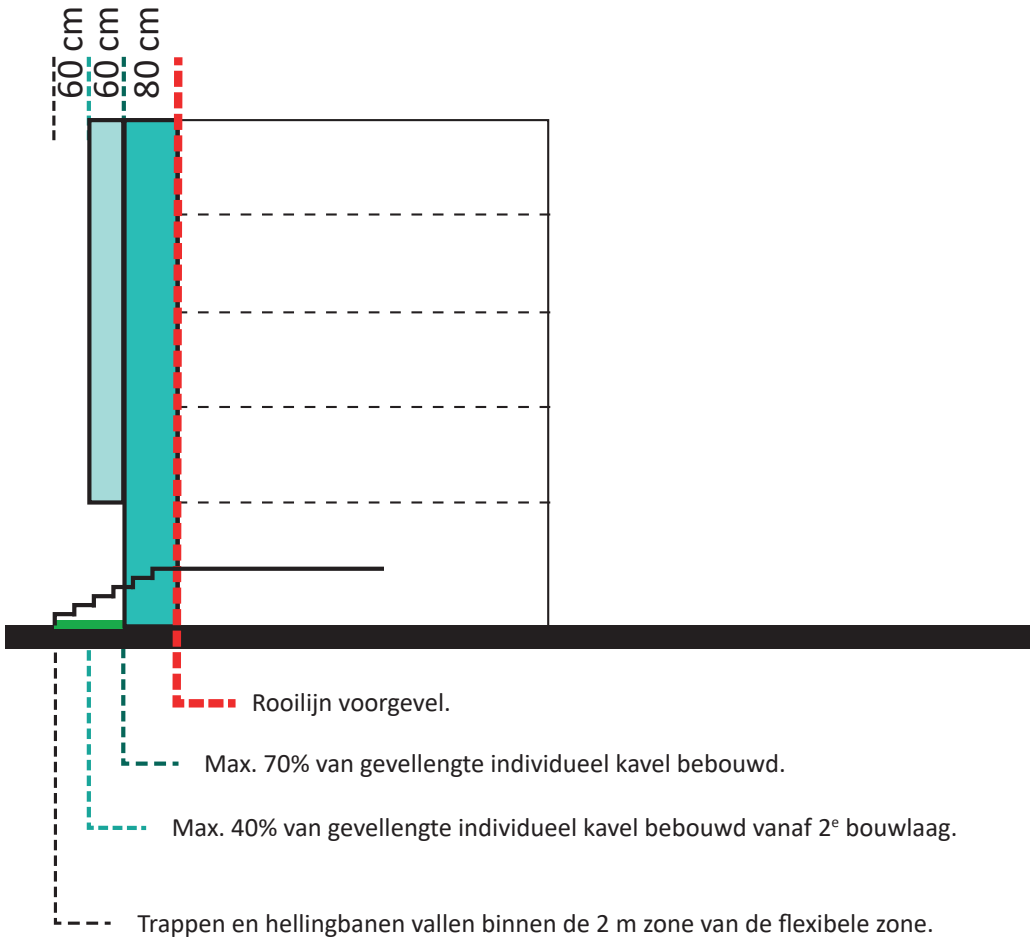
De flexibele zone is een zone van 2 m voor de rooilijn waarin de voorgevel deels mag worden uitgebouwd. Hierdoor ontstaat veel ruimte voor individuele expressie van panden, een gevarieerd straatbeeld en een informeel gebruik van de zone vlak voor de gevel, passend bij het informele karakter van het Havenstraatterrein.

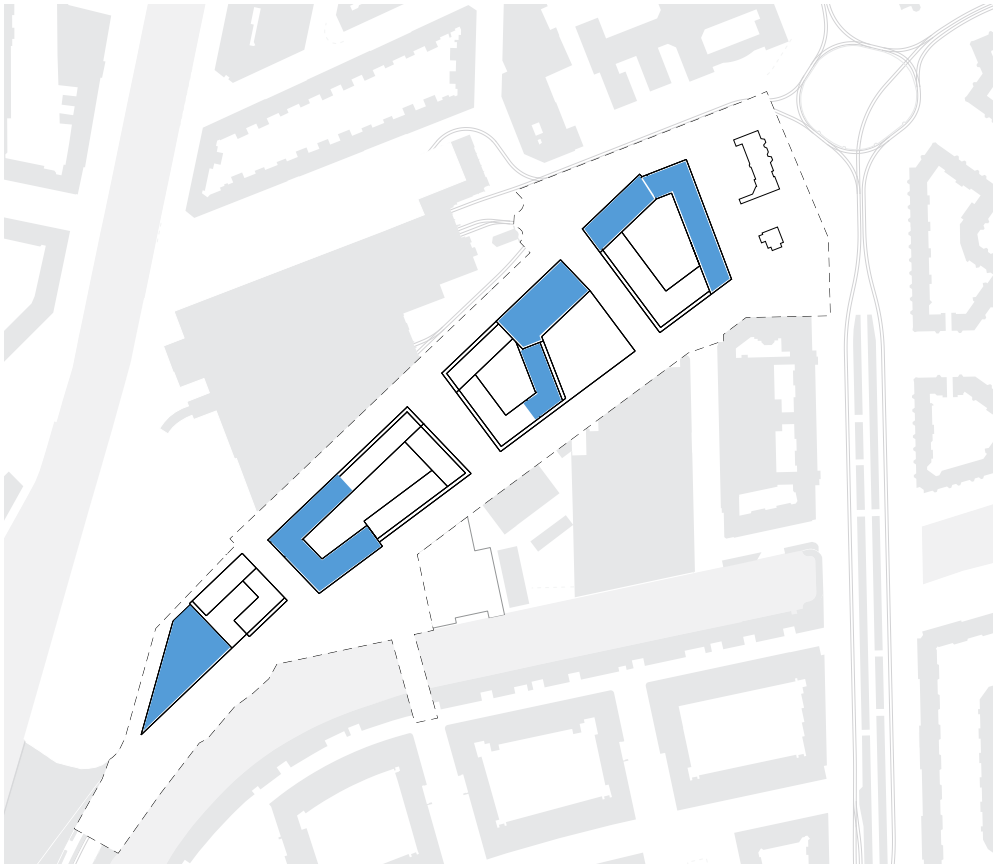
De flexibele zone
De overgang van privé naar openbaar maakt nadrukkelijk onderdeel uit van de opgave voor het gebouw: de flexibele zone.

De flexibele zone is een zone van 2m voor de rooilijn waarin de voorgevel deels mag worden uitgebouwd. Hierdoor ontstaat veel ruimte voor individuele expressie van panden, een gevarieerd straatbeeld en een informeel gebruik van de zone vlak voor de gevel, passend bij het informele karakter van het Havenstraatterrein. De gebouwde delen in de flexibele zone maken onderdeel uit van de gevelarchitectuur.

Binnen die flexibele zone mag de voorgevel maximaal 0,8 meter naar buiten worden geplaatst (maar nooit over meer dan 70% van de gevellengte). Daarbovenop is er de mogelijkheid om vanaf de tweede bouwlaag de gevel nog eens 0,6 meter extra uit te kragen (over maximaal 40% van de gevellengte). In de laatste 0,6 meter tot de erfgrens is geen bebouwing toegestaan, behoudens eventuele trappen of omhoog gelegen hellingbanen. De flexibele zone heeft een verticale geleding.

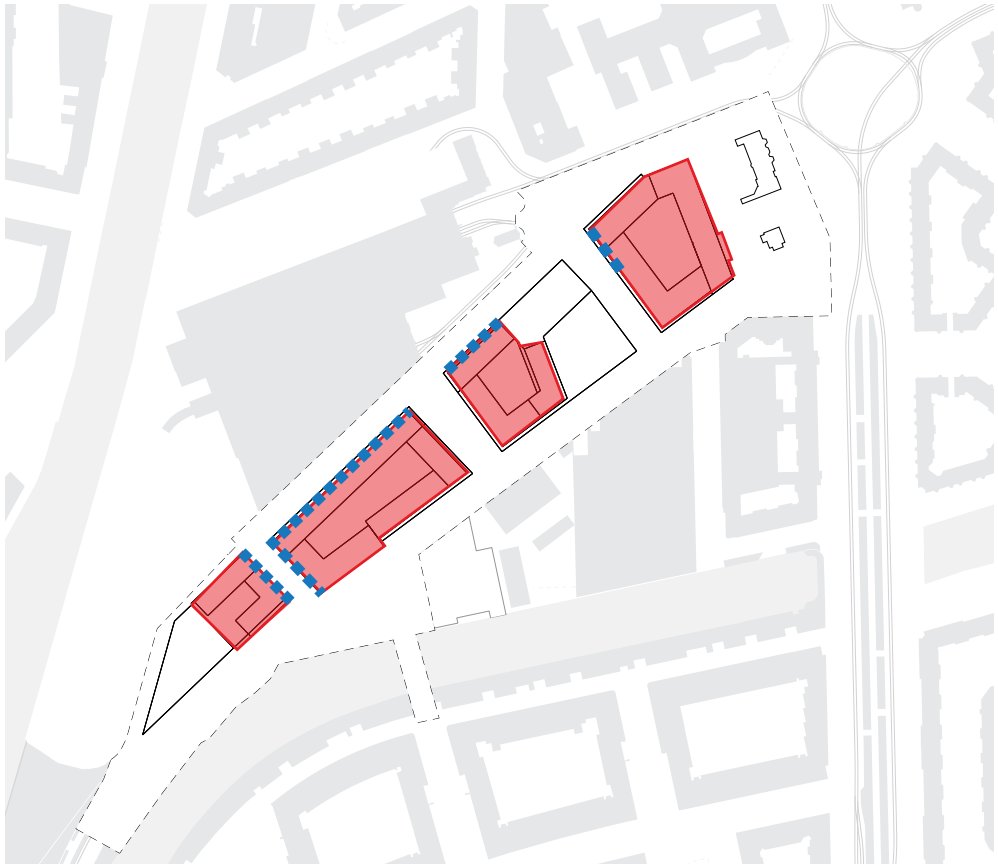
In de flexibele zone zijn geen fysieke erfscheidingen (zoals hekken, muurtjes of beplanting in de volle grond) toegestaan. De zone van 2m gaat naadloos over in de openbare ruimte. Eventueel kan de zone worden aangegeven door ander legverband, kleur of materiaal van de bestrating. Verticaal groen als privacyscherm is toegestaan.





Niet-wonen in de plint

Op cruciale locaties in het plan is wonen op de begane grond uitgesloten. Dit draagt bij aan een levendig straatbeeld en de dynamiek van het gebied.



Zoekruimte voor parkeergarage. Geen parkeergarage onder IKC en loods.

Gevels waar entrees naar parkeergarages mogelijk zijn.

BIJLAGEN

Gemeente Amsterdam

Memo

Aan	Projectgroep Havenstraatterrein
Kopie	V&OR
Van	Paula Beens, afgestemd met Jorden Steenge (V&OR)
Datum	21 oktober 2020
Onderwerp	**Parkeren Havenstraatterrein**
Bijlagen	1. Tabel parkeren Havenstraatterrein
	2. Nota Parkeernormen Fiets en Scooter (2018)
	3. Nota Parkeernormen Auto (2017)

Introductie

Het Havenstraatterrein project bevindt zich op dit moment in een fase waar het bestemmingsplan opnieuw wordt vastgesteld. Ook worden het stedenbouwkundig plan en het voorlopig ontwerp openbare ruimte geactualiseerd. Parkeren is een belangrijk onderwerp en zal daarom ook goed uitgezocht moeten worden. In samenwerking met V&OR is een tabel opgesteld (zie bijlage 1) waaruit blijkt welke parkeernormen er voor de verschillende functies op het Havenstraatterrein van toepassing zijn. Het projectteam heeft behoefte aan een compleet beeld: wat moet er gerealiseerd worden op kavel X en in de openbare ruimte per modaliteit, én welke beleidsnotities gelden hier.

Deze memo is een toelichtingsdocument bij de tabel. Er moet worden vermeld dat deze tabel een *indicatie* geeft. Uiteraard is elk plan maatwerk en zal het projectteam keuzes moeten maken, ook wat betreft parkeren. Het doel van deze memo is dat het projectteam alles rondom parkeren inzichtelijk heeft.

We maken onderscheid tussen parkeren voor woonfuncties en niet-woonfuncties. Binnen deze categorieën vallen de subcategorieën fiets, scooter en auto. Voor deze (sub)categorieën maken we gebruik van twee nota's: (1) Nota Parkeernormen Fiets en Scooter (2018) en (2) Nota Parkeernormen Auto (2017). Voor elke (sub)categorie geldt: alles wat je qua parkeren opneemt in het bestemmingsplan staat vast. Hier kun je dan niet meer van af en raak je de flexibiliteit kwijt. Het advies is dan ook om geen harde parkeernormen op te nemen in het bestemmingsplan.

Wonen

Auto parkeren voor bewoners

Het Amsterdamse beleid om bewoners geen parkeervergunning te geven is hier van kracht. Bewoners moeten op eigen terrein (inpandig) parkeren en worden uitgesloten van een parkeervergunning. Dit geldt ook voor het Havenstraatterrein. Het is aan de ontwikkelaar hoeveel parkeerplekken er inpandig gerealiseerd zullen worden. De ontwikkelaar heeft zich te houden aan de Amsterdamse normen, maar daarbinnen is ruimte voor eigen invulling. Voor het sociale en middensegment huur geldt een minimale norm van 0 en een maximale norm van 1. Voor het middensegment koop, woningen kleiner dan 60 m², geldt een minimale norm van 0,3 en een maximale norm van 1. Voor de vrije sector huur/koop, woningen groter dan 60 m², geldt een minimale norm van 0,6 en een maximale norm van 1. Voor het Havenstraatterrein geldt, gebaseerd op de verdeling 30-50-20 en uitgaande van 500 woningen, een minimaal totaal van 75 en een maximaal totaal van 500 inpandige parkeerplekken (zie tabel).

In de praktijk zullen de parkeerplekken voor de sociale huurwoningen neerkomen op nul per woning, voor de midden huur en koopwoningen op 0,3-0,6 parkeerplekken per woning en de vrije sector op één parkeerplek per woning. Het is aan de projectontwikkelaar om uiteindelijk het aantal parkeerplekken voor de woonfuncties te bepalen. V&OR verwacht dat bij sociale huur de norm van 0 gehanteerd zal worden, bij midden huur én koop 0,3 en bij vrije sector 0,9-1 parkeerplek per woning, wat neerkomt op 175 verwachte inpandige parkeerplekken.

Auto parkeren voor bezoekers van bewoners

Auto parkeren voor bezoekers moet in de openbare ruimte opgelost worden. De norm is hier gelijk voor alle segmenten en is 0,1 per woning. De tabel (bijlage 1) laat zien dat er voor het totale woon programma 50 auto parkeerplekken voor bezoekers zouden moeten komen. Deze plekken kunnen gecombineerd worden met de niet-woon functies (zie meer onder niet-wonen).

						Auto			
Segment	**Koop/huur**	**Woonopp m² GBO**			**Aantal**	**Min. p-norm**	**Max. p-norm**	**Min. aantal pp**	**Max. aantal pp**
Sociaal	huur	49	30%	12%	60	0	1	0	60
Sociaal	huur	65		12%	60	0	1	0	60
Sociaal	huur	83		6%	30	0	1	0	30
Midden	huur	85	50%	25%	125	0	1	0	125
Midden	huur	40		15%	75	0	1	0	75
Midden	koop	40		10%	50	0,3	1	15	50
Vrije sector	huur/koop	94	20%	20%	100	0,6	1	60	100
Totaal			**100%**	**100%**	**500**			**75**	**500**

Minimum en maximum aantal auto parkeerplaatsen

Fiets parkeren voor bewoners
Fiets parkeren voor wonen moet ook inpandig opgelost worden. Als een ontwikkelaar volgens het bouwbesluit een woning maakt met een berging die toegankelijk is voor fietsen dan is dat voldoende. Ontwikkelaars hebben ook de mogelijkheid om gezamenlijk een collectieve fietsenstalling te maken. De hieronder gegeven minimumnormen gelden alleen in het geval van een collectieve fietsenstalling (zie tabel). Een collectieve fietsenstalling heeft de voorkeur. Let goed op dat deze parkeerplekken inpandig extreem goed bereikbaar zijn (bijvoorbeeld half verdiept of in de plint).

Segment	Koop/huur	Woonopp. m^2 GBO	Aantal woningen	Min. p-norm	Min. fpp
Sociaal	huur	49	60	2	120
Sociaal	huur	65	60	3	180
Sociaal	huur	83	30	4	120
Midden	huur	85	125	4	500
Midden	huur	40	75	2	150
Midden	koop	40	50	2	100
Vrije sector	huur/koop	94	100	4	400
Totaal			500		**1570**

Minimum aantal fiets parkeerplaatsen wonen

Fiets parkeren voor bezoekers van bewoners
Ten behoeve van de bezoekers voor wonen gelden andere normen. Hierbij geldt voor elk segment een norm van 0,5 fiets parkeerplekken per woningen. Voor het Havenstraatterrein zou dit 250 fiets parkeerplekken betekenen. Echter zijn 125 fiets parkeerplekken voldoende: er is namelijk sprake van voortschrijdend inzicht. De Nota Parkeernormen Fiets en Scooter stelt een bezoekersnorm per woning van 0,5. Dat lijkt nu te ruim. Een norm van 0,25 bezoekers fiets parkeerplek per woning lijkt voldoende.

Scooter parkeren voor bewoners
Ook scooters van bewoners moeten inpandig geparkeerd kunnen worden. Hierbij geldt een minimale norm van 0,13 parkeerplekken voor elk segment. Voor het Havenstraatterrein betekent dit in totaal 65 parkeerplekken voor scooters.

Scooter parkeren voor bezoekers van bewoners
Voor bezoekers die met een scooter komen hoeft geen rekening te worden gehouden.

Niet-wonen
Onder het niet-wonen programma valt de basisschool, de tramloods, bedrijven, detailhandel, horeca, maatschappelijke voorzieningen, consumentverzorgende dienstverlening en culturele voorzieningen. Voor het parkeerbeleid maken we onderscheid tussen de werknemers van de verschillende voorzieningen en de bezoekers.

Auto parkeren werknemers
Het beleid om werknemers bij nieuwbouw geen parkeervergunning te geven is hier van kracht. Er geldt hier dus geen minimale norm voor parkeerplekken. Voor bedrijven geldt dat werknemers op eigen terrein dienen te parkeren waarbij een kencijfer van 1 parkeerplaats per 125 m^2 BVO geldt. Als het om kleinschalige bedrijven gaat accepteren we ook dat er geen parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd. Maar ook dan krijgen werknemers geen parkeervergunning.

De vrijwilligers van de toekomstige tramloods komen ook niet in aanmerking voor een parkeervergunning. Ten tijde van betaald parkeren zullen ook zij het geldende uurtarief moeten betalen voor het parkeren van hun auto, of deze in de tramloods parkeren.

De enige uitzondering die gemaakt wordt is voor leraren. Zij kunnen maatschappelijke parkeervergunningen aanvragen, waarmee ze kunnen parkeren in de openbare ruimte op en rond het Havenstraatterrein. Voor de school geldt dat er 1 (maatschappelijke) vergunning per 10 voltijdswerknemers verstrekt worden. Voor een school van 400 leerlingen met tussen de 20 en de 29 voltijds fte betekent dit maximaal 3 maatschappelijke vergunningen.

Auto parkeren bezoekers
Zoals eerder aangegeven, kunnen de 50 auto parkeerplekken voor bezoekers van bewoners gecombineerd worden met de parkeerplekken voor de niet woon functies. Er gelden hier geen aparte normen. Bij auto parkeren in het niet-woonprogramma moeten we uitgaan van dubbel gebruik. In de regel wordt er vanuit gegaan dat de meeste bezoekers van bewoners ’s avonds en in het weekend komen. Deze plekken in de openbare ruimte kunnen dus gecombineerd worden met bijvoorbeeld de parkeerplekken voor leraren van de school die met name overdag gebruikt worden. Geadviseerd wordt om beide programma’s te betrekken en te onderzoeken of je voldoende auto parkeerplekken in de openbare ruimte hebt meegenomen om ook het niet-wonen gedeelte te accommoderen. De verwachting is dat de 50 parkeerplekken voldoende zijn voor het totale programma, maar het advies is om de 71 auto parkeerplekken zoals nu opgenomen in het VO aan te houden.

Voor het niet-wonen segment zijn er parkeercijfers bekend (het aantal parkeerplekken verreist per m^2). Deze cijfers kunnen worden gebruikt bij het onderzoek om te bepalen of de 50 plekken voldoende zijn of we toch meer plekken moeten aanhouden. Voor horeca ligt het cijfer tussen 4-6 parkeerplekken per 100 m^2, wat veel te hoog lijkt voor het Havenstraatterrein. Voor detailhandel gaat V&OR er vanuit dat het grotendeels op het Havenstraatterrein zelf is gericht en gebruikt daarom het kencijfer voor buurtsupermarkt. Dat kencijfer is 0,4 pp per 100 m^2 BVO en komt bij 1500 m^2 neer op 6 parkeerplaatsen.

Maatschappelijke voorzieningen is een te brede groep om een kencijfer voor te kunnen geven maar gezien het lokale karakter is het onwaarschijnlijk dat hier veel auto's voor zullen parkeren. Voor de consumentverzorgende dienstverlening geldt hetzelfde. Uitgaande van een functie zoals een bibliotheek voor de culturele voorzieningen wordt het kerncijfer 0,1 pp per 100 m^2 BVO aangehouden, wat uitkomt op 1,5 parkeerplaats.

Fiets parkeren werknemers
Het is geen verplichting om het fiets parkeren te regelen op eigen terrein voor werknemers. Deze verplichting geldt alleen bij kantoren. De reden hiervoor is dat werknemers van kantoren (meestal) de gehele dag op kantoor zijn en maken dus de hele dag gebruik van de fiets parkeerplekken.

Fiets en scooter parkeren bezoekers
Zoals eerder is benoemd zouden 125 fiets parkeerplekken in de openbare ruimte voor bezoekers van bewoners voldoende moeten zijn. Hier komt de fiets parkeervraag van bezoekers aan de niet-woonfuncties deels bovenop omdat het bezoek aan bijvoorbeeld horeca (deels) gelijktijdig plaatsvindt met het bezoek aan bewoners, namelijk 's avonds. De normen voor de niet-woonfuncties verschillen per functie en is niet van toepassing voor de school (hier gelden andere normen en regels) en de tramloods. Een tramloods is namelijk op zichzelf geen functie waar bezoekers op af komen. Maar als dat zo zou zijn dan is het nu nog niet aan te geven hoeveel fietsverkeer dit dan oplevert (zie tabel).

Eerder is gesteld dat er 250 fietsplekken voor bezoekers van bewoners zouden moeten komen en 3o0 fiets parkeerplekken voor bezoekers van de niet-woonfuncties, ervan uitgaande dat de ontwikkelaar het maximaal aantal m^2 niet-wonen realiseert dat het bestemmingsplan mogelijk maakt. Zoals eerder uitgelegd is het niet nodig deze aantallen bij elkaar op te tellen, omdat er sprake is van voortschrijdende inzicht en dubbelgebruik. Voor wonen kan het aantal worden gehalveerd naar 125 fiets parkeerplekken. Ook zal er minder niet-wonen worden gerealiseerd. Al met al zouden 150-200 fiets parkeerplekken in totaal voldoende moeten zijn, aldus het advies van V&OR. Op het moment dat bekend is welk programma niet-wonen er wordt gerealiseerd moet gecontroleerd worden of dit aantal voldoende is of naar beneden of boven kan worden bijgesteld.
Fietsenrekken voor deze fiets parkeerplekken zijn niet per se nodig. Dit neemt namelijk ook veel ruimte in beslag. Als alternatief kunnen we bijvoorbeeld – als daar ruimte voor is - ook een blok reserveren, maar zelfs dit is niet per se nodig. Belangrijk is wel dat de stoep een minimale vrije doorloop van 1,80 meter breed moet hebben (zie ook de nota voetganger). De fiets parkeerruimte komt hier dus nog extra bij.

	m^2	Fiets pp		Scooter	
		Norm fpp	Aantal fpp	Norm spp	Aantal spp
Basisschool		n.v.t.		n.v.t.	
Tramloods		n.v.t.		n.v.t.	
Bedrijven - milieucategorie 1 en 2, onder voorwaarden 3.1		2 per 100 m^2		0,25 per 100 m^2	
Detailhandel	1500 m^2	4 per 100 m^2	60	0,25 per 100 m^2	3,75
Horeca	1500 m^2	10 per 100 m^2	150	0,5 per 100 m^2	7,5
Maatschappelijke voorzieningen	1500 m^2	2 per 100 m^2	30	0,25 per 100 m^2	3,75
Consumentenverzorgende dienstverlening	1500 m^2	2 per 100 m^2	30	0,25 per 100 m^2	3,75
Culturele voorzieningen	1500 m^2	2 per 100 m^2	30	0,25 per 100 m^2	3,75
Totaal			300		22,5

Minimum aantal fiets en scooter parkeerplaatsen niet-wonen

Fiets parkeren school
De school zal het fiets parkeren op eigen terrein moeten oplossen. Als het voor de basisschool niet mogelijk is om het fiets parkeren op eigen terrein op te lossen zal dit ook in de openbare ruimte moeten gebeuren. Voor het fiets parkeren van de school houden we net als bij de andere modaliteiten de Amsterdamse normen aan: 2-5 plekken per 10 leerlingen. Deze normen zijn vastgesteld door de raad en leidend in Amsterdam. De school zit aan de rand van een gebied dat een hoog fietsgebruik kent. Daarom is het belangrijk het fietsgebruik van de kinderen en ouders met de school te bespreken, zodat we goed kunnen bepalen welke norm we moeten/kunnen toepassen. Kijk hierbij ook naar de haalbaarheid: het is een klein schoolplein. Omdat het om een basisschool gaat is werken met dubbelhoge rekken niet haalbaar. De fietsenrekken moeten allemaal laag op de grond en daar is (extra) ruimte voor nodig.

Het personeel van de school moet ook op het eigen terrein kunnen parkeren. Hoe en waar je dat doet voor het personeel is een vrije keuze: het kan ook apart van de leerlingen. Het personeel zit in de norm minimaal 2 - maximaal 5 per 10 'leerlingen'. Dit geldt ook voor het kinderdagverblijf. Voor het kinderdagverblijf is alleen fiets parkeren voor de werknemers van belang; de kinderen worden meestal alleen gebracht en gehaald door ouders/ oppas en parkeren niet langdurig.

Gemeente Amsterdam

Ruimte en Duurzaamheid