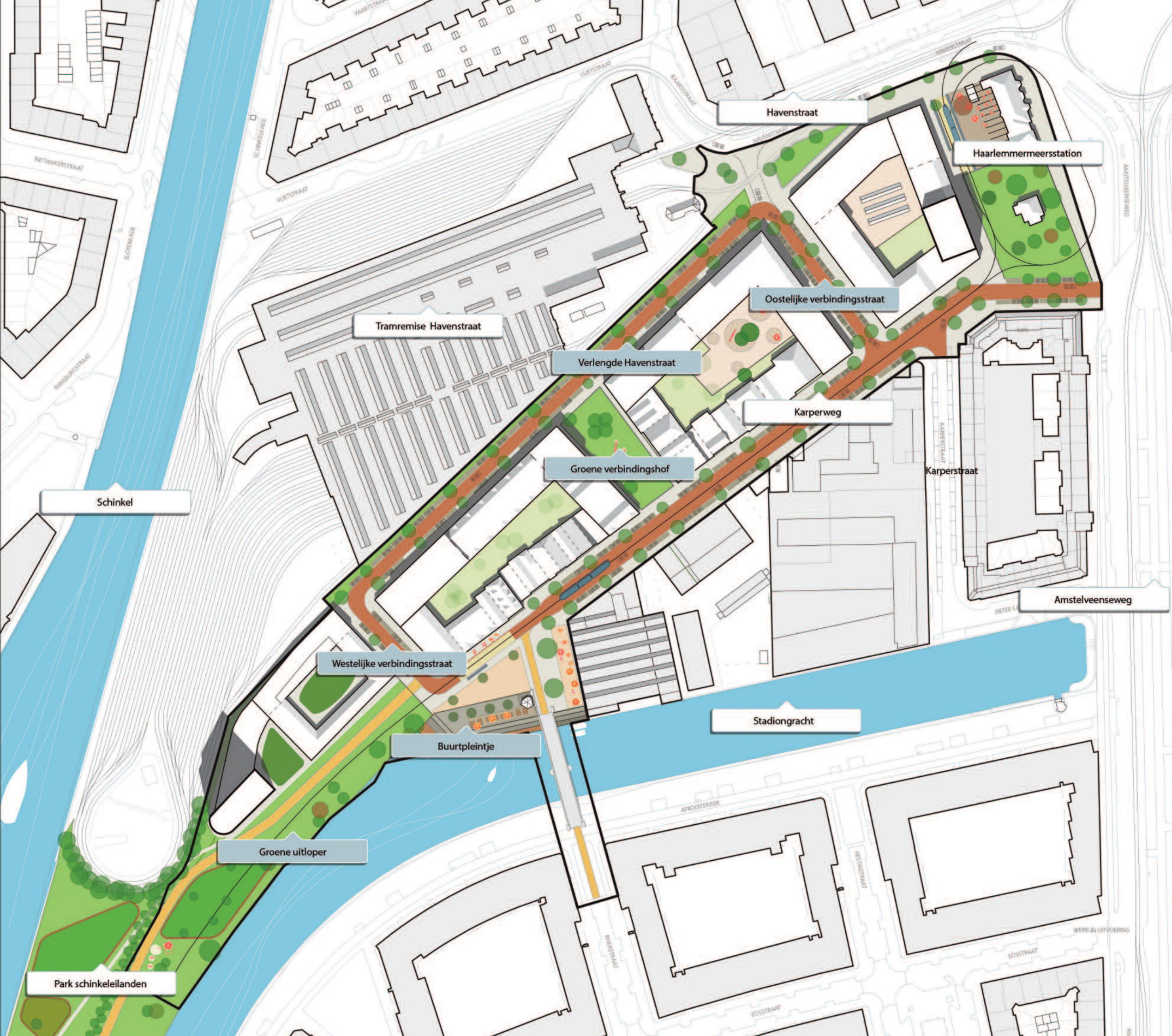


Investeringsbesluit Havenstratterrein

Inclusief spelregels voor de ruimtelijke ontwikkeling

Oktober 2013





Plangebied Havenstraatterrein

Inhoud

4	1. Inleiding	26	8.5 Bodem
5	2. Achtergrond	26	8.6 Geohydrologie
5	2.1 Plangebied	26	8.7 Explosieven
6	2.2 Structuurvisie Amsterdam 2040	26	8.8 Kabels en leidingen
6	2.3 Terugblik op de besluitvorming	27	8.9 Magnetische velden
6	2.4 Aankomende besluitvorming	27	8.10 Verkeer
7	3. Marktconsultatie en nieuwe inzichten	27	8.11 Milieuzonering
7	3.1 Marktconsultatie 1e ronde	27	8.12 Geluid
7	3.2 Planaanpassingen	28	8.13 Externe veiligheid
7	3.3 Marktconsultatie 2e ronde	28	8.14 Luchtkwaliteit
7	3.4 Conclusie	28	8.15 Natuur en groen
8	4. Visie op het Havenstraatterrein	29	8.16 Basisschool met kinderdagverblijf
8	4.1 Huidige context	29	8.17 Vastgoed- en programmatische scan
9	4.2 Het verleden	30	9. Klimaatstrategie
9	4.3 Het Havenstraatterrein in de toekomst	30	9.1 Klimaatmitigatie
12	5. Ruimtelijk kader	31	9.2 Klimaatadaptatie
12	5.1 Ruimtelijke hoofdstructuur	32	10. Ontwikkelstrategie en regie
12	5.2 Openbare ruimte	32	10.1 Ontwikkelstrategie
14	5.3 Bebouwing	33	10.2 Noodzaak regie
18	5.4 Programma	34	11. Financieel kader
21	6. Ontwikkeling en de huidige woningmarkt	35	12. Planning
21	6.1 De woningmarkt anno 2013	35	12.1 Bestemmingsplan
21	6.2 Potentie van het Havenstraatterrein	35	12.2 Ontwikkeling
22	6.3 Ontwikkelen in de huidige markt	35	12.3 Tijdschema
23	7. Bestemmingsplan	36	13. Communicatiestrategie
23	7.1 Huidig juridisch-planologisch kader	36	13.1 Communicatie voor en na het Investeringsbesluit
24	7.2 Toekomstig juridisch-planologisch kader	37	13.2 Communicatiemomenten
24	7.3 Exploitatieplan		
24	7.4 Milieueffectrapportage		
25	8. Onderzoeken		
25	8.1 Archeologie		
54	8.2 Cultuurhistorie		
25	8.3 Hoogbouw		
26	8.4 Luchthavenindelingbesluit		
			BIJLAGEN
			1. Spelregelkaarten
			2. Hoogbouwstudie
			3. Bezonningsstudie
			4. Verbeeldingen
			5. Vastgoed –en programmatisch scan
			6. Samenvatting marktconsultatie Havenstraatterrein

1. Inleiding

Het Havenstraatterrein is een kansrijke locatie voor woningbouw. De locatie ligt in het populaire Amsterdam Zuid, de meeste grond is eigendom van de gemeente, en het gebied kan met beperkte investeringen bouwrijp worden gemaakt. In juni 2012 nam Stadsdeel Amsterdam Zuid het Projectbesluit om tot ontwikkeling over te gaan. Dat besluit werd in november 2012 door het College van B&W bekrachtigd. De volgende stap in de planontwikkeling is een Investeringsbesluit, dat op basis van dit voorliggende document kan worden genomen. Een Investeringsbesluit is in principe een go-besluit. Daarmee wordt ook een grondexploitatie voor het terrein geactiveerd, met uitgaven en inkomsten.

Moeizame woningmarkt

Bouwplannen in de stad hebben in het algemeen flink te lijden onder de huidige economische crisis, die zich met name bij vastgoedontwikkeling sterk manifesteert. De woningmarkt functioneert slecht; er wordt weinig gebouwd en de doorstroming is minimaal. Banken zijn zeer terughoudend bij het verstrekken van hypotheek en particulieren stellen een volgende stap in hun wooncarrière uit vanwege onzekerheid over hun financiële toekomst. In Amsterdam zijn al veel projecten stilgelegd in afwachting van betere tijden. Bouwrijpe grond wordt voorlopig ingezaaid, of krijgt een tijdelijke bestemming. Alleen projecten met handtekening van een solvabele ontwikkelaar gaan door.

Havenstraatterrein kansrijk

Toch gelooft Stadsdeel Zuid in het nu ontwikkelen van het Havenstraatterrein, en acht dat zelfs noodzakelijk om te kunnen voorzien

in de woningbehoefte. Het stadsdeel realiseert zich wel dat ontwikkeling op een andere manier moet gebeuren dan tot nu toe gebruikelijk. Gebiedsontwikkeling werd tot voor kort sterk gestuurd door de overheid, die niet alleen het ruimtelijk kader meegaf, maar ook de invulling in detail voorschreef: hoeveel woningen in welke prijs-categorie, allerlei kwaliteitseisen aan de woning, uitgebreide bepalingen voor bedrijven en voorzieningen. Die aanpak werkt vaak niet meer; niet alleen door de vastgoedcrisis, maar ook omdat de samenleving minder 'confectie' wil en meer individueel maatwerk. In de afgelopen paar jaar heeft de overheid zich daarom moeten beraden op haar rol in een wereld waarin niet langer het aanbod, maar de vraag centraal staat. Naar aanleiding daarvan werd de voorkeursvariant uit het Projectbesluit voor het Havenstraatterrein scherp tegen het licht gehouden. Dat leidde tot een paar fundamentele aanpassingen in de plannen.

Flexibel plan

Dit Investeringsbesluit is de weerslag van die koerscorrectie: niet langer een dichtgetimmerde blauwdruk voor de ontwikkeling van het gebied, maar een doordacht kader waarbinnen nog veel mogelijk is. Het Investeringsbesluit toont een visie op de toekomst van het Havenstraatterrein, die nadrukkelijk uitnodigt om in deze locatie te investeren. Daarbij wordt een ontwikkeling beoogd die recht doet aan de kwaliteiten van het gebied: het speelse karakter, de grote verscheidenheid aan functies, de bedrijvigheid, de tramremise, het park en de Museumtramlijn. Die ontwikkeling zorgt niet alleen voor meer woningen in Zuid, maar voegt een gevarieerd en karaktervol woon-werkgebied toe aan dit deel van de stad.

2. Achtergrond

In dit deel van Amsterdam Zuid is de laatste jaren veel veranderd. Het begon met de restauratie van het Olympisch Stadion. Daarna kwam de nieuwbouw van het Olympisch Kwartier Noord en het Park Schinkeleilanden, en binnenkort wordt gestart met bebouwing van het Stadionplein. Het Havenstraatterrein biedt een uitgelezen kans om een hoogwaardige, centrumstedelijke locatie toe te voegen aan het populaire Amsterdam Zuid. Het Havenstraatterrein wordt getransformeerd in een nieuw stukje stad, met behoud van het bijzondere karakter en de historische kwaliteit van het spoor.

Luchtfoto met plangrenzen



2.1 Plangebied

Het Havenstraatterrein bevindt zich achter en rondom het Haarlemmermeerstation. Het plangebied wordt in het noorden begrensd door de tramremise Havenstraat, aan de oostzijde door het busstation aan de Amstelveenseweg, in het zuiden door de bebouwing aan de Karperweg en de Stadiongracht, en in het westen door het Park Schinkeleilanden.

Het Havenstraatterrein heeft een gunstige ligging in de stad; vlakbij het water van de Schinkel en de Stadiongracht, op een steenworp

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 van het gebied is zeer goed:

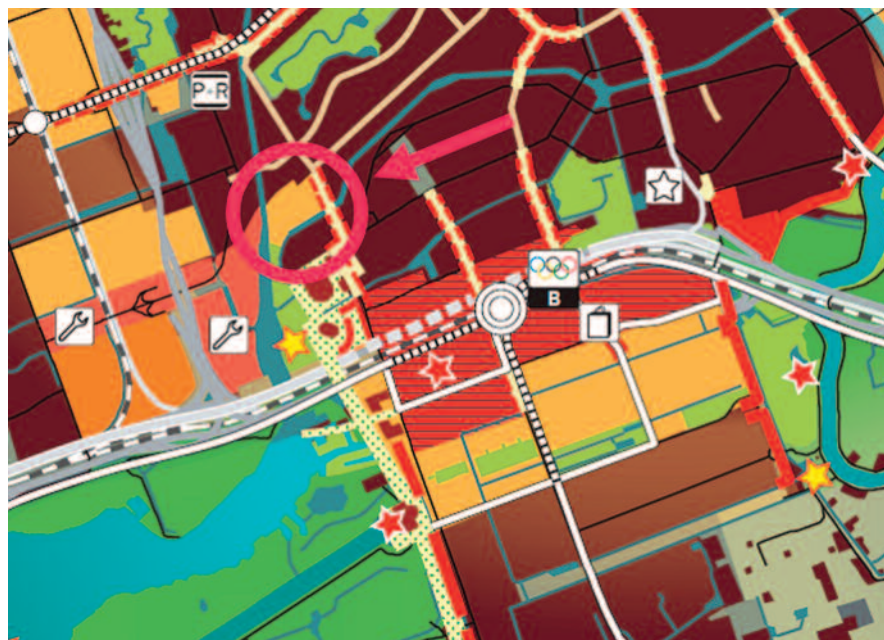
- Per auto bereikbaar via drie afslagen van de A10, en de hoofdwegen De Laressestraat/Cornelis Krusemanstraat en de Amstelveenseweg;
- Per openbaar vervoer via drie tramlijnen (2, 16 en 24) en meerdere buslijnen (het Haarlemmermeerstation is een belangrijk busstation voor stad en regio);

- Per fiets uitstekend bereikbaar, ook omdat het Havenstratterrein op de fietsroute ligt tussen de Amsterdamse binnenstad en het Amsterdamse Bos (via Vondelpark, groene Schinkelscheg en de Nieuwe Meer);

Door deze gunstige ligging en de goede bereikbaarheid is het Havenstratterrein aantrekkelijk voor wonen én bedrijvigheid.



Ligging in omgeving



wonen - werken

2.2 Structuurvisie Amsterdam 2040

De Structuurvisie van Amsterdam bouwt voort op de ontwikkeling van de stad en regio tot een 'kenniseconomie', terwijl de regio toch een krachtige positie behoudt in bepaalde sectoren van de 'traditionele economie'. Tot 2040 ziet de Structuurvisie vier sociaaleconomische bewegingen optreden, die hun weerslag zullen hebben op de ruimtelijke ontwikkeling van de stad:

1. Verdere uitrol van het centrumgebied van de stad;
2. Verweving van de stad met een metropolitaan landschap;
3. Herontdekking van de ligging aan het water ('waterfront');
4. Internationalisering van de zuidflank van de stad.

De ontwikkeling van het Havenstratterrein past bij drie bewegingen: uitrol van het centrumgebied, verweving met het metropolitane landschap, en daarnaast ondersteunt het de internationalisering van de Zuidflank. In de Structuurvisie Amsterdam 2040 wordt het Havenstratterrein dan ook aangemerkt als transformatiegebied naar een gemengde invulling met wonen en werken, in de periode 2010-2020.

2.3 Terugblik op de besluitvorming

De ontwikkeling van het Havenstratterrein heeft inmiddels twee fasen doorlopen van het 'Plaberum' – het bij de gemeente gebruikelijke Plan- en Besluitvormingsproces Ruimtelijke Maatregelen:

1. Strategiebesluit

In mei 2010 stelde het dagelijks bestuur van Stadsdeel Zuid eerst het Strategiebesluit Havenstratterrein vast, waarna de Strategienota in juni 2010 werd besproken in de deelraad. Het College van B&W ging in februari 2011 akkoord.

2. Projectbesluit

In fase 2 is het Vernieuwingsplan Havenstratterrein opgesteld. Daarbij werd geen eindbeeld geschetst, maar slechts globale plancontouren, uitgangspunten, een ruimtelijke strategie en strategieën voor programma, klimaat, communicatie en ontwikkeling. Het dagelijks bestuur van Stadsdeel Zuid ging in mei 2012 akkoord met het Vernieuwingsplan Havenstratterrein en het daarbij behorende Projectbesluit, waarna de stukken op woensdag 27 juni door de deelraad werden vastgesteld. Het College van B&W nam in november 2012 kennis van het Projectbesluit en stemde in met de daarbij horende financiële kaders. Daarmee werd ook opdracht gegeven om het Investeringsbesluit voor te bereiden.

2.4 Aankomende besluitvorming

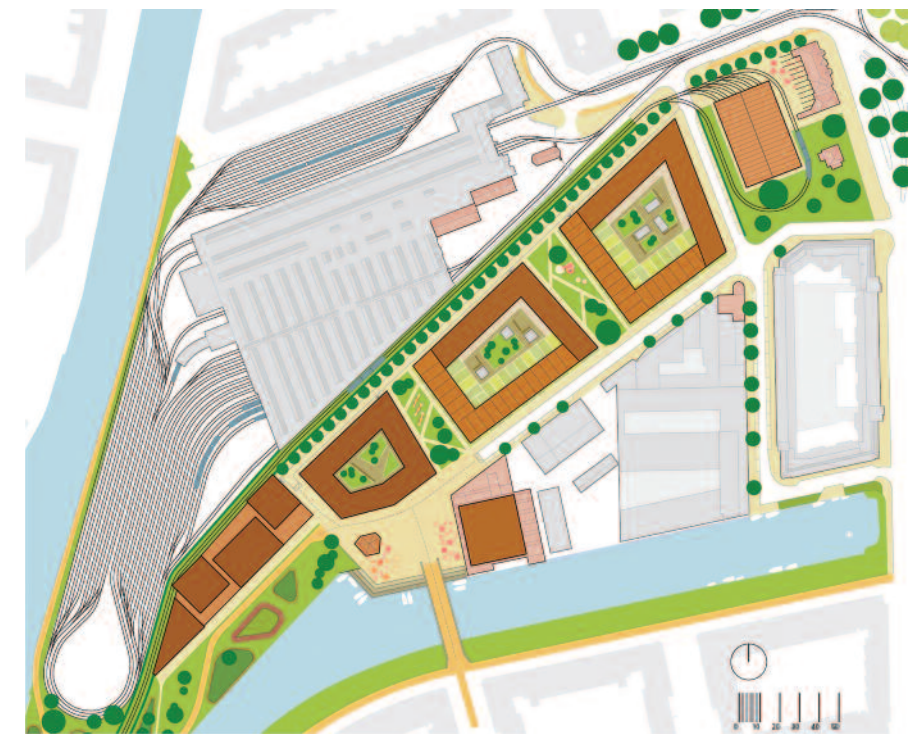
Investeringsbesluit

Fase 3 van het Plaberum is de Programma- en ontwerpfasen, waarin de globale contouren uit het Projectbesluit worden uitgewerkt tot

een stedenbouwkundig plan met bijbehorende grondexploitatie en Investeringsbesluit. Gegeven de moeilijke situatie op de woningmarkt heeft het Investeringsbesluit een voorwaardelijk karakter. Dat betekent dat er wel een grondexploitatie wordt geactiveerd, maar zonder krediet voor grote uitgaven. Dat is pas aan de orde als er een overeenkomst ligt met één of meer ontwikkelaars. Daarmee liggen immers inkomsten in het verschiet, waaruit kosten kunnen worden gedekt voor bouwrijp maken en ingrepen in de openbare ruimte.

Bestemmingsplan

Over het voorontwerpbestemmingsplan voor het Havenstratterrein heeft, gelijktijdig met het concept Investeringsbesluit, inspraak plaatsgevonden. De wijzigingen naar aanleiding van de inspraakperiode worden in het ontwerpbestemmingsplan verwerkt. Na vaststelling van het Investeringsbesluit gaat het ontwerpbestemmingsplan voor het Havenstratterrein in procedure. Het bestemmingsplan is een juridisch-planologisch document, waarin ondermeer de bebouwingsregels en het programma uit het Investeringsbesluit bindend worden vastgelegd.



Voorkeursvariant uit het Vernieuwingsplan

3. Marktconsultatie en nieuwe inzichten

3.1 Marktconsultatie 1e ronde

Om een helder beeld te krijgen over de wijze waarop het Havenstraatterrein in deze tijd het beste kan worden ontwikkeld, heeft het projectteam een aantal marktpartijen geconsulteerd. Zij waren afkomstig uit de wereld van beleggers, investeerders, projectontwikkelaars, woningcorporaties en gebiedsontwikkelaars. Aan hen werd gevraagd kritisch te reflecteren op het Vernieuwingsplan Havenstraatterrein, dat indertijd ten grondslag heeft gelegen aan het Projectbesluit.

De groep marktpartijen hebben geadviseerd om niet door te gaan op de ingeslagen weg en geen traditioneel 'dichtgetimmerd' plan te maken. Zij stelden voor om een plan te maken dat meer inspeelt op de karakteristieke kenmerken van het gebied, zoals de bedrijvigheid, de rommelige verscheidenheid, de tramremise, de Museumtramlijn en de beschutte ligging. Daarin is de buurt niet te vergelijken met de rest van Zuid en dat rechtvaardigt een andere planaanpak, gericht op mensen die bewust kiezen om op zo'n bijzondere plek te komen wonen en/of werken.

Daarnaast werd voorgesteld om het programma vooral te richten op kleinere woningen en meer ruimte te bieden voor niet-woonfuncties. Ook werd in overweging gegeven om niet met een vaste parkeernorm te werken, maar dit over te laten aan de marktpartijen. Meer in het algemeen werd geadviseerd om als overheid een heldere visie op het gebied uit te dragen, en bij de realisering ervan de markt intensief te betrekken. Niet alleen de bekende ontwikkelaars en beleggers, maar ook zelfbouwers, collectieven, kleine investeerders, en de bewoners en bedrijven die nu al in het gebied gevestigd zijn.

3.2 Planaanpassingen

Deze marktconsultatie leidde ertoe dat de visie op het nieuwe Havenstraatterrein sterk aangepast is. Het plan is nu geen blauwdruk (stedenbouwkundig plan) meer, maar een flexibel ruimtelijk kader met spelregels, ondersteund door een visie. De gemeente beperkt zich tot een kaderstellende en faciliterende rol, waarmee marktpartijen in staat worden gesteld om te doen waar zij goed in zijn: het ontwikkelen en bouwen van vastgoed dat past bij de vraag. Het plan geeft nadrukkelijk veel ruimte aan kleine investeerders en zelfbouwers die één of meer kavels willen bebouwen met woningen en bedrijfsruimten.

3.3 Marktconsultatie 2e ronde

Enkele maanden na de eerste consultatieronde is het inmiddels aangepaste plan opnieuw bij marktpartijen getoetst. Daarbij werd ook gesproken over de praktische uitvoerbaarheid van de visie en hoe regie kan worden gevoerd op een plan met ruime kaders. De reacties op het aangepaste plan waren overwegend positief, met een paar kritische noten:

- Kansrijk zijn de bewegingsruimte die marktpartijen wordt gegeven, het deels inzetten op ontwikkeling door grotere partijen en het deels inzetten op kleine investeerders en zelfbouwers;
- Het voorgestelde loslaten van de parkeernorm is een interessant experiment dat een interessante pilot kan zijn voor andere projecten;
- Het werken met spelregels is goed, maar voorkom dat de vrijheid die de visie belooft via de achterdeur weer wordt afgenomen door een teveel aan spelregels;
- De bouwblokken 2 en 3 zijn erg groot. Het is beter om die blokken te splitsen, de blokken in delen te laten ontwikkelen, of de maat van de blokken organisch door het proces te laten bepalen;
- Het eerste blok, en de lagen boven de basisschool in het tweede blok, lenen zich goed voor middensegmentwoningen. De twee middelste blokken zijn erg geschikt voor kleinere investeerders. Voor collectief particulier opdrachtgeverschap (CPO) kan het beste worden ingezet op eenheden van maximaal 20 woningen.

Regievraag

De marktpartijen drukten de gemeente op het hart om de uitvoering en regie niet zelf, of in ieder geval niet alleen, te organiseren. Volgens de marktpartijen komt de overheid beter tot zijn recht in haar publiekrechtelijke rol (vergunningen en aanleggen van de openbare ruimte) en privaatrechtelijke rol (uitgever van grond). De regie kan in handen worden gelegd van de ontwikkelende partijen zelf, of er wordt een derde partij aangewezen die de regierol tegen een vergoeding op zich neemt. De rol kan ook worden vervuld door een ontwikkelaar die bij wijze van vergoeding het ontwikkelrecht krijgt op bijvoorbeeld het eerste blok.

3.4 Conclusie

De positieve reacties uit de tweede marktconsultatieronde versterkten het vertrouwen dat het plan voor het Havenstraatterrein succes zal oogsten. De verwachting is dat de spelregels voldoende ruimte en vrijheid bieden voor een gevarieerde ontwikkeling, met gevarieerde partijen. De gemeente zal daarbij wel sturen op het realiseren van voldoende middensegment woningen, ook in de blokken 2 en 3 waar een meer vrije ontwikkeling is voorzien.

Wat betreft parkeren wordt afgeweken van het advies van de marktpartijen. De parkeernorm wordt niet losgelaten. Er wordt voor het gehele gebied een parkeernorm opgelegd.

Alles overziend is duidelijk geworden dat de ontwikkeling van het Havenstraatterrein een sterke regie vraagt, juist omdat de spelregels zoveel ruimte bieden. In hoofdstuk 10 wordt die regie verder besproken.

4. Visie op het Havenstratterrein

Dit hoofdstuk beschrijft de visie op het nieuwe Havenstratterrein. Wat voor gebied kan het worden? Wat wordt de sfeer? Hoe krijgen bestaande kwaliteiten een plek? Hoe voegt het gebied zich in de omgeving? Om dat beeld op te bouwen wordt eerst de huidige context en het verleden van het gebied besproken, gevolgd door een visie op de toekomst.

4.1 Huidige context

De Schinkel en de Kostverlorenvaart zijn een oude waterweg tussen het woonbotendorp IJsbaanpad aan de ene kant van de stad en de Houthavens aan de andere kant bij het IJ. Met in totaal tien bruggen rijgt deze vaarroute een serie karakteristieke en levendige plekken aan elkaar. Denk bijvoorbeeld aan de Haarlemmerpoort en Zaagmolen de Otter, de Centrale Markthallen en de Slatuinen, het Sieraad en de Overtoomse Sluis, de Light Factory, Huis te Vraag, het Havenstratterrein met de grote tramremise, het Olympisch Stadion en de Schinkeleilanden. Er staan panden uit de tijd dat hier nog de westelijke grens van de stad liep, zoals de voormalige herberg De Bonte Os (1634) aan de Sloterkade, maar er is ook spraakmakende nieuwbouw, zoals de 'bootwoningen' aan de Gilles van Ledenberghstraat of de Lightfactory aan de Sloterkade.

Veel functies die niet ingepast konden worden in de negentiende eeuwse gordel kwamen in de loop van de tijd aan deze vaarroute terecht. Het gebied is dan ook rijk aan oude industriecomplexen, die nu grotendeels zijn herontwikkeld tot karakteristieke wooncom



plexen en verzamelgebouwen voor creatieve bedrijvigheid. Daardoor is in de stad een zone ontstaan met een levendige, informele en bedrijvige sfeer, met hier en daar een ruw randje. Illustratief voor die dynamiek is het grote aantal populaire cafés en restaurants die zich de afgelopen jaren aan de oevers van de Schinkel en Kostverlorenvaart hebben gevestigd. Gent aan de Schinkel, Café Thuys, Edel, Caffè Oslo en Ter Brugge zijn stuk voor stuk een begrip in de stad. De jongste loot aan deze tak is Stadscafé van Mechelen, waar het ruwe casco van het oude gebouw de grootstedelijke sfeer kenmerkt.

Havenstratterrein

Het Haarlemmermeerstation is van oudsher een knooppunt in het stedelijk openbaar vervoer. Daardoor is het Havenstratterrein goed bereikbaar met de tram, stadsbussen 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 Havenstratterrein en het Park Schinkeleilanden, is het belang van dit fietsknooppunt verder toegenomen.

In het plangebied zetten ambachtelijke bedrijven, ateliers, garagebedrijven, opkopers en handelaren op dit moment de toon. Niet alle bedrijven zullen kunnen terugkeren bij de herontwikkeling van het Havenstratterrein, bijvoorbeeld omdat zij zich moeilijk met wonen laten mengen. Dat wil echter niet zeggen dat het gebied een eenzijdige woonbuurt wordt. Sterker nog, het Havenstratterrein wil zich onderscheiden als uitgelezen plek om ondernemerschap en wonen te combineren, passend bij het bijzondere karakter van de Schinkelzone. Daarover later in dit hoofdstuk meer.



Omgeving: de 'lightfactory' aan de Sloterkade



Station Willemspark (latere Haarlemmermeerstation) bij de opening. Daarachter het spooreplacement

4.2 Het verleden

Het kopstation Willemspark werd in 1915 gebouwd voor treinverkeer tussen Amsterdam Zuid, Amstelveen, Uithoorn en Aalsmeer. Later veranderde de naam in Haarlemmermeerstation. In de jaren '50 stopte het reizigersvervoer en in de jaren '70 staakte ook het vrachtvervoer naar dit station. Het spooreplacement werd daarna bevolkt door kleinschalige bedrijfsloodsen, die daarmee het huidige Havenstraatterrein hebben gevormd. Het was bedoeld als tijdelijke invulling, omdat sinds het Algemeen Uitbreidingsplan (1935) een reservering voor een verkeersverbinding over de Schinkel en over het Havenstraatterrein heeft gelegen. In 2003 besloot de gemeente om de reservering voortaan via de Laan der Hesperiden te laten lopen. De verkeersverbinding via het Havenstraatterrein is sindsdien van de baan. Die beslissing gaf de opening om opnieuw na te denken over de toekomst van het Havenstraatterrein. Daarna is het gebied aangewezen als ontwikkelingsgebied.

Historische aanknopingspunten

Het Havenstraatterrein en het Huis van bewaring zijn de zichtbare sporen van een oude stadsrand, waar de stad later omheen is gegroeid. Berlage – de ontwerper van Plan Zuid uit 1917 – zag de Amstelveenseweg ter hoogte van het Haarlemmermeerstation als een vanzelfsprekende grens voor zijn uitbreidingsplan. Cornelis van Eesteren maakte met het Algemeen Uitbreidingsplan uit 1935 handig gebruik van deze binnenstedelijke stadsrand, door hier een nieuwe invalsroute vanuit het westen te projecteren. Deze is echter nooit gerealiseerd. Vervolgens is het terrein in de loop der jaren vol gegroeid met allerlei kleinschalige bedrijvigheid.

Het stationsgebouw en de naastgelegen villa zijn interessante relicten van toen, en tussen de loodsen op het Havenstraatterrein liggen nog altijd rails van het oude emplacement. Daarnaast geeft de tramremise, met zijn zorgvuldig ontworpen gebouwen en muren, een industrieel-historisch karakter aan de randen van het plangebied. Aan de zuidzijde van de Karperweg staan ondermeer de garage met kantoren van Ambulance Amsterdam, het transformatorstation van Liander en de bedrijvenloods van Kisch & Zonen, die op zichzelf geen belangrijke historische waarde hebben, maar met elkaar wel een gevarieerd en levendig straatbeeld opleveren. De genoemde sporen uit het verleden geven het Havenstraatterrein niet alleen een eigen signatuur, maar het zijn ook aantrekkelijke dragers voor de toekomstige ontwikkeling van het gebied.

Huis van Bewaring

Een geval apart is de penitentiare inrichting Havenstraat, schuin aan de overkant van het plangebied. Dit complex uit 1890 was gebouwd als gevangenis aan de rand van de stad, maar heeft sindsdien al meerdere bestemmingen gehad. Zo was het in de jaren '80 de thuisbasis van de Amsterdamse Bhagwan commune en het Folkloristisch Danstheater. In 1990 is het oorspronkelijke gebouw uitgebreid met moderne vleugels, waarna het weer een Huis van Bewaring werd. Deze verbouwing heeft de uitstraling van het complex geen goed



Uitsnede Plan Zuid 1917

gedaan. Door bezuinigingen bij de Rijksoverheid komt het gebouw op korte termijn vrij voor een nieuwe bestemming. Dan liggen er grote kansen om van deze plek iets bijzonders te maken, in de directe omgeving van het Havenstraatterrein. Voor dit complex hebben inmiddels al meerdere partijen hun interesse getoond, waaronder de brandweer Amsterdam-Amstelland. De toekomst van het Huis van Bewaring maakt echter geen deel uit van dit Investeringsbesluit maar door Stadsdeel Zuid wordt deze ontwikkeling wel afgestemd met dit project.

4.3 Het Havenstraatterrein in de toekomst

'Dynamisch met een ruw randje,' 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. Het beperkte aantal bouwregels gaf veel ruimte aan inventiviteit en creativiteit van de ontwikkelende en bouwende partijen.

De inpassing van het oude spooreplacement 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. Dat historische karakter wordt verstrekt door de oude wachthuisjes, seinen en het verkeersregelhuisje die in het gebied staan. Door zulke kwaliteiten is het Havenstraatterrein niet alleen een gewilde plek om te wonen en werken, maar ook voor een bezoek, of als pleisterplaats op weg naar het Amsterdamse Bos en de Nieuwe Meer. Door die aantrekkende werking wordt het Havenstraatterrein veel meer een onderdeel van de stad.

Bijzonder wonen

Op het Havenstraatterrein staan straks zo'n 500 woningen. Niet gebouwd als eenheidsworst, maar in een verscheidenheid aan woonvormen: appartementen, woon-werkpanden en eengezinswoningen, huur en koop, laagbouw en hoogbouw, in een mix die mede is ontstaan uit de vraag van de markt. Als gevolg van particulier opdrachtgeverschap zijn veel eenheden niet groter dan zo'n 20 woningen. Door de alternatieve wijze van ontwikkeling, en het bijzondere karakter van het gebied, is een divers woonmilieu ontstaan waarin verschillende mensen zich thuis voelen: dynamische stedelingen, studenten en starters, maar ook gezinnen en ouderen. Vaak zijn het mensen die mee willen bepalen hoe hun woon- en werkomgeving eruit ziet. Mensen die een onconventionele, metropolitane, niet al te aangeharkte woonvorm prefereren, maar die elders niet konden vinden. Allemaal hebben ze bewust en met overtuiging voor deze buurt gekozen en durven ze te pionieren.

Hier wordt gewerkt

Het stoere, dynamische karakter van het Havenstraatterrein wordt ten eerste bepaald door de bedrijvigheid die hier reeds gevestigd is, zoals de tramremise en ambulancepost, furniturenhandel Kisch & Zonen, de werkplaats van de Museumtramlijn en de cultuur/horeca functie van het oude stationsgebouw. Maar ook in de nieuwe bouwblokken is ruimte voor bedrijvigheid onder, tussen en (eventueel) in de woningen. Met name in de gebouwplinten bevinden zich, verspreid over het gebied, een verscheidenheid aan stadsverzorgende bedrijven, zoals een garage, werkplaatsen van aannemers, 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 en bedrijfsruimten, ook op de bovengelige verdiepingen, hebben hun entree aan de straat.

Deze 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 4 meter hoog, waardoor ze elke denkbare functie kunnen herbergen. Tegenover die 'uniformiteit' staat echter dat de breedte van de panden sterk varieert. De gemeente schreef geen kavelbreedten voor, dus de ontwikkelaars, bedrijven en particulieren waren vrij om een maat af te nemen die optimaal aansloot bij hun plan of portemonnee. Ook de exacte rooijlijnen van voor- en achtergevels lagen niet op voorhand vast. De gevels van sommige panden zijn daardoor – binnen redelijke grenzen – iets naar voren geplaatst of juist naar achteren. Zo heeft een bedrijf een deel van het binnenterrein benut om meer werkruimte te maken, terwijl veel woningen iets teruggebouwd zijn om een voortuintje te kunnen maken, of een plek voor de bakfiets. Door al deze individuele keuzen zijn geen lange, gladde gevelwanden ontstaan, maar juist een gevarieerd beeld; een beeld dat verwijst naar bebouwing langs de Schinkel, naar de diversiteit van de grachtengordel en sommige delen van de Pijp.

Naast deze individuele variatie binnen de bouwblokken wordt het Havenstraatterrein gekenmerkt door twee hoge bouwaccenten aan weerskanten van het terrein. Deze hoge gebouwen markeren de grote structuren in de stad en voorzien de tussengelegen bouwblokken van een duidelijke kop en staart. Het hoogbouwaccent achter



het Haarlemmermeerstation presenteert de nieuwe woonbuurt aan de stad; de plaatsing en de vormgeving ervan versterkt de aanwezigheid van het monumentale stationsgebouw. Het hoogbouwaccent bij de Schinkeleilanden en de route naar het Amsterdamse Bos is geplaatst op de zichtlijn vanaf de Amstelveenseweg over de Stadiongracht.

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 hier en daar vrije 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 Karperweg is wel een verbindingroute voor de Museumtramlijn richting Amstelveen. Daarnaast maakt de Verlengde Haven-

straat deel uit van belangrijke fietsroutes tussen de stad en het Amsterdamse Bos.

Het gebied kenmerkt zich door een voor binnenstedelijk gebied kenmerkend autobezit, 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, zowel boven- als ondergronds. Daarin, maar ook in de openbare ruimte, zijn autodeelstations ingericht.

In een wijk als deze bevinden zich veel (bak)fietsen. Die staan veelal geparkeerd in de strook privé buitenruimte aan de gevel, tegen

fietsnietjes op straat, maar ook in eigen berging of parkeergarage. 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. Op het natuureiland van Park Schinkeleilanden is een mogelijkheid voor een kinderboerderij. 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. Op het plein is een kiosk waar zij bij een hapje en drankje kunnen genieten van de middag- en avondzon.



5. Ruimtelijk kader

Voor het in hoofdstuk 4 geschetste toekomstbeeld is een kader nodig, want het ontstaat niet vanzelf. In deze planfase van het Plaberum is het gebruikelijk om daarvoor een stedenbouwkundig plan vast te stellen. Een traditioneel stedenbouwkundig plan verdraagt zich echter niet goed met de wens om veel vrijheid toe te staan in het ontwerp, de bouwwijze en het gebruik van individuele panden en bouwblokken. Bij zo'n ontwikkelstrategie past een meer 'flexibel plan'.

Daarom is in dit project een ruimtelijk kader opgesteld van (flexibele) spelregels en bijbehorende spelregelkaarten. De spelregels zijn als volgt onderverdeeld:

1. Openbare ruimte
2. Bebouwing
3. Programma

Deze spelregels zijn het kader voor de verdere planvorming, het in de markt zetten van het gebied, en het maken van voorlopige en definitieve ontwerpen. Deze spelregels zijn bedoeld om de publieke belangen in het plangebied veilig te stellen, maar tegelijkertijd ook bewegingsruimte te creëren voor private initiatieven en ontwikkelingen. Daartoe brengt het ruimtelijk kader een scherpe scheiding aan tussen de openbare ruimte, die wordt aangelegd en beheerd door de gemeente, en het private domein binnen de bouwblokken. De openbare ruimte is als het ware het 'casco' voor de tussengelegen ontwikkelvelden met de vier bouwblokken. Maar voordat de spelregels worden besproken, is het zinvol om eerst meer inzicht te krijgen in de ruimtelijke hoofdstructuur van het Havenstraatterrein.

5.1 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 hij 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.

5.2 Openbare ruimte

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 tussenliggende ontwikkelvelden. De Museumtramlijn is een belangrijke smaakmaker die in een groot gedeelte van het plangebied waarneembaar wordt. Naast de museumtrams en de sporen komen ook enkele bijzondere objecten in het gebied terug.

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 het Haarlemmermeerstation en 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. Alle straten in het plangebied worden toegankelijk in twee richtingen. Voor bezoekers worden langs alle straten parkeerplaatsen ingepast.

De doorstroming rond het Haarlemmermeercircuit is een knelpunt. Het circuit biedt onvoldoende capaciteit om het verkeer goed af te kunnen wikkelen. Op dit moment wordt in een apart project onderzocht welke oplossingen mogelijk zijn om deze verbinding in de toekomst meer capaciteit te geven. Bij het vaststellen van het bestemmingsplan Havenstraatterrein moet duidelijk zijn dat het knelpunt Haarlemmermeercircuit tijdig opgelost kan en zal worden.

De huidige Karperweg vormt het startpunt voor de nieuwe ontsluitingsstructuur. Deze straat wordt opnieuw aangelegd met een trambaan in de rijbaan, maar met genoeg ruimte om trams te kunnen passeren. De Verlengde Havenstraat loopt langs de muur van de

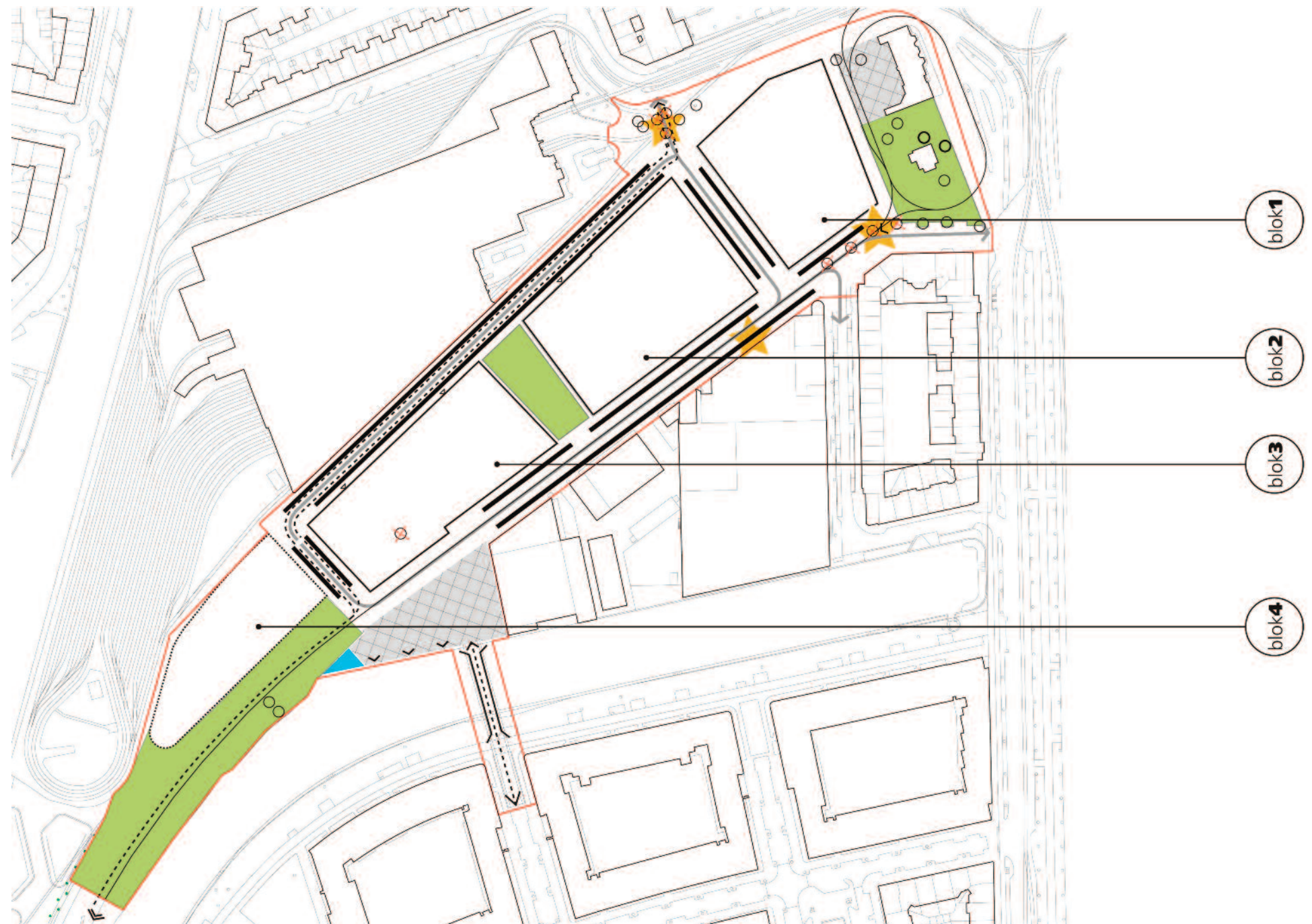
GVB remise, biedt voldoende ruimte om te kunnen fietsen, en vormt via de bestaande Havenstraat een directe verbinding met het Haarlemmermeercircuit. Daardoor wordt de straat niet alleen een goede ontsluiting voor de nieuwe ontwikkelingen, maar vormt ook een essentiële schakel in het fietsnetwerk naar Park Schinkeleilanden, het Amsterdamse Bos en de Nieuwe Meer. Aan deze straat wordt de monumentale zijgevel en muur van de tramremise duidelijk zichtbaar.

De Karperweg en de Verlengde Havenstraat worden aan het begin en aan het eind van het plangebied met elkaar verbonden. Hierdoor kent het plangebied geen doodlopende straten. De oostelijke verbindingstraat is zo ingepast dat er voldoende afstand blijft tot de

uitritten van de GVB tramremise. Daarnaast is de locatie zodanig gekozen dat het markante bestaande gebouw op de hoek Karperweg/Karperstraat in het zicht komt te liggen. De oostelijke verbindingstraat wordt enerzijds gekenmerkt door het verbindende karakter, anderzijds door de diverse functies die zich langs deze straat kunnen vestigen. De westelijke verbindingstraat wordt, door zijn ligging aan het uiteinde van het gebied, een stuk rustiger dan zijn oostelijke tegenhanger.

Ruimtelijk kader Spelregels Openbare Ruimte

-  plein met hoogwaardig inrichtingsniveau
-  directe toegang tot water
-  onderdeel (hoofd) fietsroute
-  indicatieve ligging sporen Museumtramlijn
-  ontsluiting auto
-  voorzieningenstrook: langsparkeren afgewisseld met groen en bomen, zoekruimte ondergrondse afvalcontainers
-  monumentaalwaardige bomen
-  behoudenswaardige bomen
-  te kappen of te verplaatsen bomen
-  groenzone
-  water
-  fiets-wandelbrug
-  zone waar nader onderzoek vereist is tbv ontwerp openbare ruimte



Spelregels verkeer en parkeren in de openbare ruimte

1. Alle straten worden ingericht op een maximumsnelheid van 30 km/uur.
2. Alle straten in het plangebied worden toegankelijk in twee richtingen.
3. Aan weerszijde van alle straten komen voor bezoekers (openbare) langspaarkeerplaatsen. Hiervoor geldt een parkeernorm van 0,25 parkeerplaats per woning.
4. Er komt een helder onderscheid tussen trottoirs en rijbanen.
5. Fietzers delen de rijbaan met het overige verkeer; er komen geen vrijliggende fietspaden.
6. De Museumtramlijn wordt ingepast in het ontwerp van de Karperweg.
7. Het keren van de Museumtramlijn wordt opgelost via een lus rondom het Haarlemmermeerstation en de naastgelegen villa:
 - De voorkeur heeft een route die tegen de zuidrand van de Havenstraat ligt en via het voorplein van het Haarlemmermeerstation (huidige busstation) om de villa heen de Karperweg opdraait. Bij de Havenstraat bestaat de mogelijkheid om de Museumtramlijn via een kortsluiting te verbinden met het stedelijk tramnet;
 - Mocht deze route in het herinrichtingsplan van het Haarlemmermeercircuit niet mogelijk zijn, dan kan een alternatieve keer lus rondom de villa worden ingepast. Dat zal echter ten koste gaan van de twee monumentaalwaardige bomen, de entree van de tramloods en de toegankelijkheid van het plantsoen.
8. Het gebied krijgt een dubbele ontsluiting: via de Verlengde Havenstraat op het Haarlemmermeercircuit en via de Karperweg op de Amstelveenseweg.
9. Inrichtingsprincipes Karperweg:
 - De Karperweg wordt opnieuw aangelegd, met een trambaan in de rijbaan en voldoende ruimte om trams te kunnen passeren.
 - De ambulances van Ambulance Amsterdam moeten ongehinderd kunnen uitrukken, zonder oponthoud tussen hun garage en de kruising met de Amstelveenseweg. Dat vormt een speciaal aandachtspunt in het ontwerp van de Karperweg.
10. Inrichtingsprincipes Verlengde Havenstraat:
 - Deze nieuwe straat vormt, samen met de bestaande Havenstraat, een directe verbinding met het Haarlemmermeercircuit.
 - De straat wordt een comfortabele verbinding voor fietsers op de route Amsterdamse Bos – Vondelpark - binnenstad.
11. Inrichtingsprincipes oostelijke verbindingstraat:
 - Vlak na de entree van het Havenstraatterrein worden de Karperweg en de Verlengde Havenstraat met elkaar verbonden via de oostelijke verbindingstraat.
12. Inrichtingsprincipes westelijke verbindingstraat:
 - Aan het zuidwestelijke uiteinde van het plangebied worden de Karperweg en de Verlengde Havenstraat met elkaar verbonden via de westelijke verbindingstraat.

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 de Karperweg en de Verlengde Havenstraat.

Spelregels verblijfsruimten

1. Het nieuwe plantsoen rondom de villa naast het Haarlemmermeerstation:
 - Het plantsoen 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. Hier komt ook de verbinding met de opslagloods voor de Museumtramlijn in het aangrenzende bouwblok 1.
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 Marathon-toren 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. Bijzondere aandacht gaat uit naar de (mogelijke) inpassing van

Spelregels basisprincipes inrichting openbare ruimte

1. Voor het Havenstraatterrein gelden de principes van de 19e eeuwse gordel 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 24 monumentaalwaardige en/of behoudenswaardige bomen (zie hoofdstuk 8.15) wordt onderzocht of zij in de openbare ruimte zijn in te passen, of dat er bomen verplaatst of vervangen moeten worden. Behoud van de monumentaalwaardige bomen heeft een hoge prioriteit. De overige bomen in het plangebied hebben geen bijzondere waarde en kunnen eventueel worden gekapt.
4. Langs alle straten komen 'voorzieningsstroken', 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 monumentaalwaardige en overige behoudenswaardige bomen in het gebied.

Het is stadsdeelbeleid om het huishoudelijk afval in het hele stadsdeel ondergronds te gaan inzamelen; dat geldt dus ook voor dit gebied. In de straten dient hier ruimte voor te worden ingepast.

De Museumtramlijn beschikt, naast de trams, over enkele bijzondere objecten die in de openbare ruimte een plek zullen krijgen. Door deze objecten over het gehele plangebied te verspreiden kan de sfeer van de Museumtramlijn in het hele gebied worden beleefd.

5.3 Bebouwing

De goede ligging van het Havenstraatterrein in Amsterdam Zuid, en de beoogde levendigheid en menging in het plangebied, maakt het noodzakelijk om een zeker minimum aan bouwvolume in het plan voor te schrijven. Veel ontwikkelende partijen zijn ook gebaat bij hoge bouwvolumes, omdat zij daarmee hun opbrengsten kunnen verhogen. Voor dit gebied is het echter onwenselijk om zeer hoge bouwvolumes te realiseren. Het ruimtelijk kader heeft hierin een evenwicht gevonden.

Bebouwingsmogelijkheden

Uit oogpunt van woningkwaliteit en duurzaamheid 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 een lagere bebouwing aan de zuidzijde. Bijkomend voordeel van deze opzet is dat geluidhinder van de tramremise door de hogere bebouwing tegen wordt gehouden, terwijl de bebouwing goed georiënteerd is op het rustiger zuiden.

De wens om veel ruimte te bieden aan particulier opdrachtgeverschap, gevarieerde bebouwing en kleine ontwikkel eenheden, maakt het noodzakelijk om variabele bouwhoogten te hanteren op grote delen van het terrein. De voorgeschreven minimum bouwhoogte is daar zo laag dat er ook herenhuizen of stadswoningen kunnen worden gebouwd. Omdat dit type woningen de levendigheid van het straatbeeld versterkt, is het vooral mogelijk gemaakt langs de Karperweg en aan de oostzijde van het groene autovrije hof.

De mogelijkheid bestaat dat er in het plangebied een basisschool komt. Om de inpassing van de school te bevorderen, met een speelterrein voor de kinderen, worden de bebouwingsmogelijkheden in een van de betreffende bouwblokken verruimd.

De minimale bouwhoogten kunnen er toe leiden dat daar getalsmatig minder woningen worden gebouwd. Om toch voldoende woningen te kunnen realiseren is het noodzakelijk op twee locaties een hoogteaccent in te passen. De koppen van het Havenstraatterrein zijn hiervoor de beste plekken. Om te voorkomen dat beide hoogteaccenten te massaal worden zijn er eisen gesteld aan de maximale

bouwhoogte en de maximale voetprint, afgestemd op de ruimtelijke karakteristieken van de omgeving.

Hoogteaccent bij het Haarlemmermeerstation

Het Haarlemmermeercircuit is vandaag een belangrijke verkeersknoop middenin de stad, maar dat was het oorspronkelijk niet. In de tijd van Berlage lag dit plein helemaal aan de rand van de stad. De oorspronkelijke losstaande bebouwing van het Haarlemmermeerstation, de villa en het Huis van Bewaring waren voor Berlage geen aanleiding om van deze plek een duidelijk begrensde stadspuin te maken. Deze waardevolle historische bebouwing bepaalt ook in belangrijke mate de toekomst van het Haarlemmermeercircuit: het blijft een verkeersknoop met aan de ene kant een duidelijke bebouwingsrand die gebouwd is binnen de plannen van Berlage en losstaande bebouwing (het station, de villa en het Huis van Bewaring) aan de andere zijde.

De kerktoeren St. Agnes speelt hier ook een bijzondere rol. De kerk maakt deel uit van het achterliggende bouwblok, maar de toren staat los van de kerk aan het Haarlemmermeercircuit - vergelijkbaar met het Huis van Bewaring en het Haarlemmermeerstation. Het nieuwe hoogteaccent achter het Haarlemmermeerstation voegt zich straks op vergelijkbare wijze in het karakteristieke historische ensemble van losstaande gebouwen en de grote bomen van het Haarlemmermeercircuit: enerzijds duidelijk zichtbaar vanaf het Haarlemmermeercircuit, anderzijds maakt het ook deel uit van een groter bouwblok met lagere bebouwing. De hoogte van 35 meter is lager dan de toren van de St. Agneskerk maar steekt wel boven de omliggende bebouwing uit, net als de lichtkoepel van het Huis van Bewaring en het nieuwe appartementencomplex aan de Baarsstraat, dat ook duidelijk zichtbaar is vanaf het Haarlemmermeercircuit.

De positie van het hoogteaccent aan het Haarlemmermeercircuit is zorgvuldig bepaald. Komend vanuit de Cornelis Krusemanstraat, Bernard Kochstraat en de Amstelveenseweg, staat het bouwvolume nadrukkelijk naast het Haarlemmermeerstation. Het monumentale stationsgebouw wordt, ondanks de nabijheid van de hoogbouw, in zijn waarde gelaten. De bouwhoogte van het bouwblok achter het stationsgebouw is dusdanig bepaald dat de karakteristieke daklijn van het Haarlemmermeerstation niet wordt verstoord. Die lagere bebouwing garandeert bovendien dat het terras bij het Haarlemmermeerstation een groot deel van het jaar zon heeft. Ook het hoogteaccent is zodanig gepositioneerd dat het (bijna) geen effect heeft op de bezonning van dit terras.

Er is voor gekozen om het hoogteaccent enkele meters terug te zetten ten opzichte van de bebouwing aan de Karperweg. Hierdoor blijft het zicht op de villa onaangetast, wordt de invloed op eventuele windhinder in de Karperweg beperkt, en komt het hoogteaccent niet

te dicht tegenover bestaande woningen te staan. Om de slankheid van het hoogteaccent te waarborgen mag het gebouw niet groter worden dan 25 meter breed en 14 meter diep. Door de rechthoekige plattegrond (anders dan bijvoorbeeld een rond gebouw) varieert de gevelaanblik van het hoogteaccent steeds, afhankelijk van plek van de toeschouwer op het Haarlemmermeercircuit. Daarnaast wordt aan de kant van het Haarlemmermeercircuit de verticaliteit van de gevel benadrukt, waardoor een duidelijk contrast ontstaat met de markante, lagere bebouwing in de directe omgeving.

Hoogteaccent bij Park Schinkeleilanden

Het hoogteaccent op de westelijke punt van het Havenstraatterrein profiteert maximaal van het uitzicht over Park Schinkeleilanden en markeert de kop van de landschappelijke scheg naar het Amsterdamse Bos. Door de situering in de bocht van de Stadiongracht staat het hoogbouwaccent, gezien vanuit Park Schinkeleilanden, deels achter de bebouwing van het Olympisch Kwartier Noord. Daardoor ontstaat een interessant wisselend perspectief als men over het fietspad naar het noorden gaat. Het landschap verandert geleidelijk naar een stedelijke omgeving:

- Het hoogteaccent oogt eerst als een onderdeel van het Olympisch Kwartier Noord; de bebouwing aan de Laan der Hesperiden onttrekt het hoogteaccent grotendeels aan het oog, waardoor de hoogbouw van een tweede orde is;
- Vanaf de fietsbrug, ter hoogte van de Laan der Hesperiden, maakt het hoogteaccent zich los van de voorliggende bebouwing en wordt zichtbaar over het water van de Stadiongracht;
- Vanaf dit punt vormt het hoogteaccent, samen met de kantoortorens aan de overzijde van de Schinkel, een markante stadsentree;
- Aan het einde van de bocht verschuift het perspectief van de fietser of wandelaar naar de groene parkstrook voor bouwblok 4, het nieuwe buurplein, de fietsbrug en de oevers van de Stadiongracht.

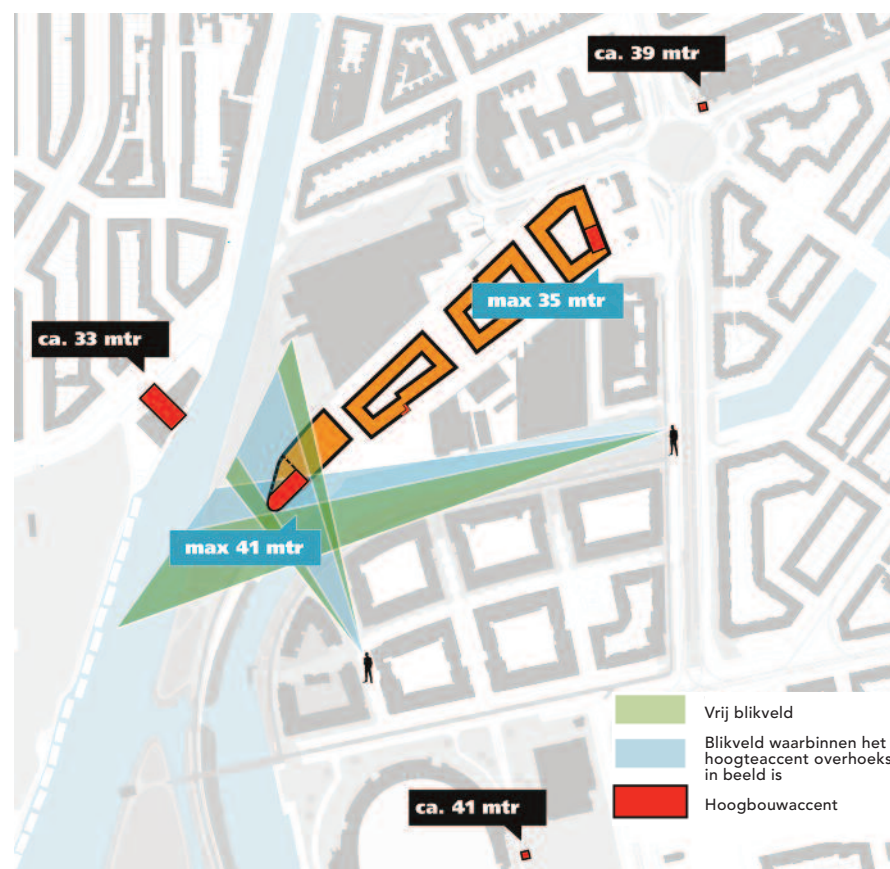


Stedelijke configuratie Haarlemmermeercircuit

Het hoogteaccent is ook zorgvuldig gepositioneerd vanuit andere standpunten in de omgeving:

- De toren is zo gepositioneerd dat het gebouw altijd overhoeks (dwars) in beeld komt, en het zicht niet wordt dichtgezet;
- Vanaf de Karperweg gezien markeert het hoogteaccent het einde van het Havenstraatterrein en het begin van Park Schinkeleilanden;
- Vanaf de Artemisstraat gezien legt het hoogteaccent een verbinding met het Olympisch Kwartier Noord;
- Vanaf de Amstelveenseweg is het hoogteaccent zichtbaar over de Stadiongracht.

De maximale bouwhoogte van het hoogteaccent in bouwblok 4 is 41 meter, zodat de symbolische hoogte van de nabijgelegen Marathontoren (42,19 meter, plus de hoogte van de vlammenhouder) voor het Olympisch Stadion niet wordt overschreden. Om de slankheid van het hoogteaccent te waarborgen is een maximale voetprint voorgeschreven. Bovendien zijn strikte voorwaarden gesteld aan de maximale bouwhoogten van de aangrenzende bebouwing in het bouwblok. Dit bouwblok wordt door de wisselende bouwhoogten gevarieerd en contrastrijk.



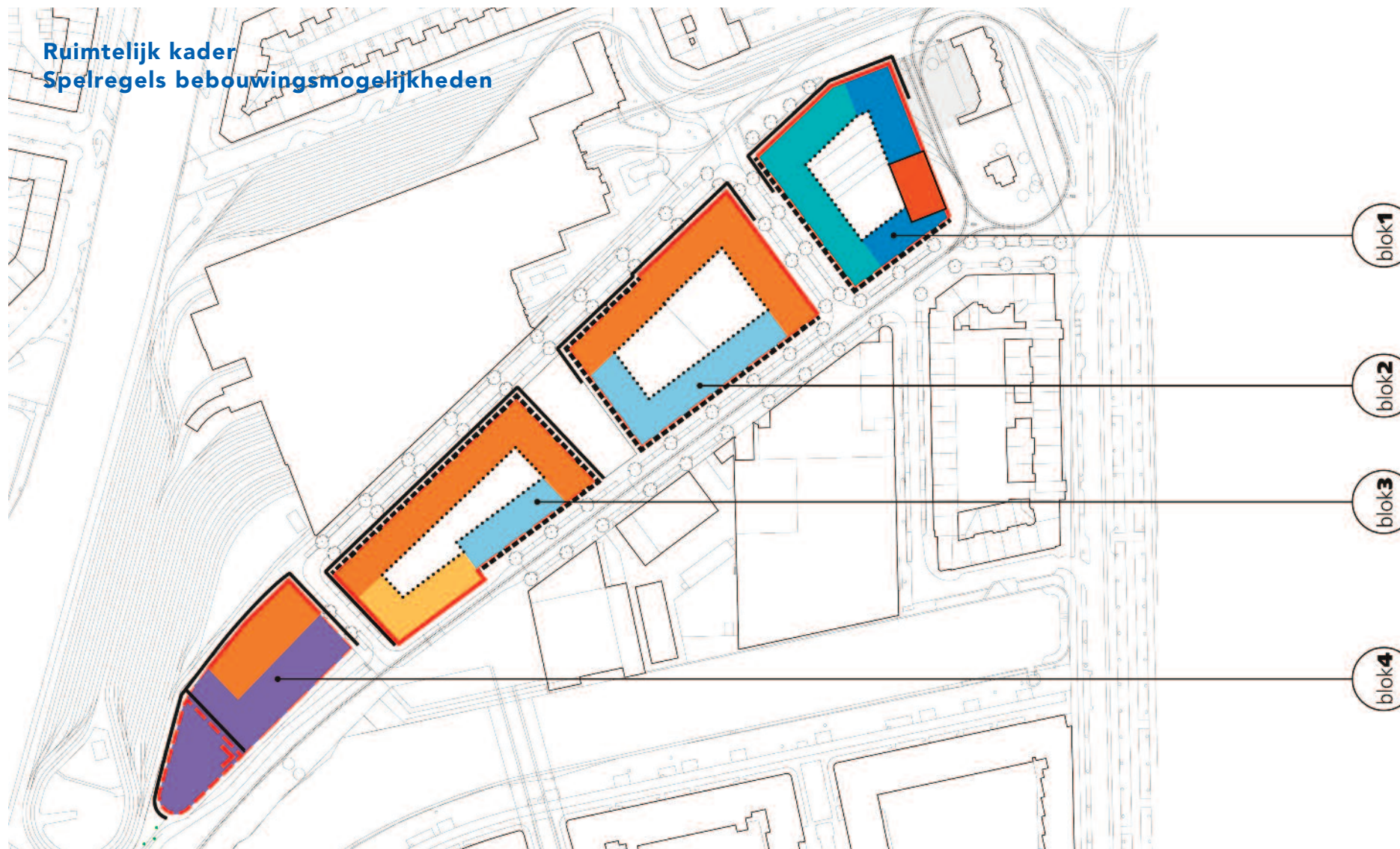
Zichtlijnen hoogteaccent bij Park Schinkeleilanden

Spelregels bebouwingsmogelijkheden

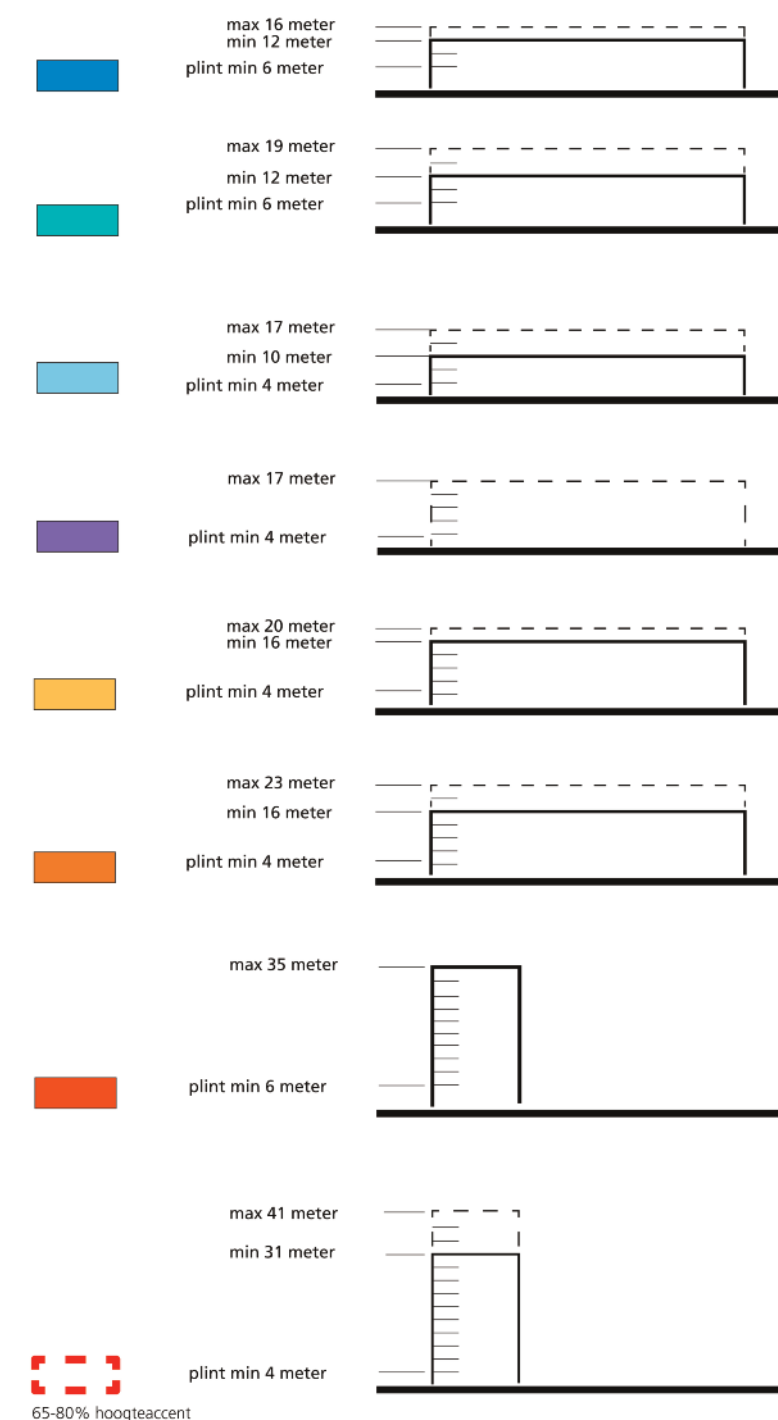
1. Het plangebied bestaat uit 4 bouwblokken. De minimale en maximale bouwhoogte is per bouwblok vastgelegd (zie spelregelkaarten). Met uitzondering van bouwblok 1 heeft ieder bouwblok een lagere zuidzijde en een hogere noordzijde.
2. De bouwblokken 2, 3 en 4 hebben een verplichte plint van minimaal 4 meter hoog. Hiermee worden de kansen op menging van functies ook op langere termijn gewaarborgd en is er veel flexibiliteit voor nieuwe bestemmingen. Bovendien draagt een hoge plint bij aan een aantrekkelijk straatbeeld, met een 'voorname' uitstraling.
3. De plintheogte van bouwblok 1 is zelfs minimaal 6 meter, om ruimte te kunnen bieden aan de stalling van de Museumtram. Deze plintheogte kan leiden tot veel onbenut volume op plekken in het blok buiten de tramloods. Op die plekken is het toege staan een entresol of tussenverdieping te realiseren, vanaf minimaal een halve meter achter de gevel.
4. Een levendige uitstraling van de plint wordt in belangrijke mate bepaald door de functionele organisatie en plattegrond van de begane grond. Daarom moeten alle grondgebonden woningen, en andere functies op de begane grond, een entree aan de straat krijgen. Dat geldt ook voor centrale entrees van appartementen of bedrijfsruimten op bovenliggende verdiepingen.
5. De bebouwingsgrenzen zijn in drie categorieën verdeeld:
 - *Vaste rooilijn waarin verplicht gebouwd moet worden.* Gevels die van belang zijn voor de grotere stedenbouwkundige structuur, zijn vastgelegd in een rooilijn waarin verplicht gebouwd moet worden. Het gaat hier om de noord- en oostgevel van bouwblok 1 die een directe relatie aangaat met het Haarlemmermeerstation en de Havenstraat. Ook de noord- en oostgevel van bouwblok 2 is vastgelegd, omdat deze zeer beeldbepalend is als entree van het Havenstraatterrein. De derde gevel die is vastgelegd is die aan het nieuwe buurtplein. Een gedeelte van de gevel van bouwblok 3 springt hier naar voren, zodat de bijzondere ligging van het plein aan de Stadiongracht wordt geaccentueerd.
 - *Flexibele zone per bouweenheid.* Het grootste deel van de voorgevels beschikt over een flexibele zone van 2 meter tussen de rooilijn en het begin van de openbare ruimte (de erfgrens). Binnen die flexibele zone mag de voorgevel maximaal 0,8 meter naar buiten worden geplaatst (maar over nooit 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 hellingbanen. Hierdoor ontstaat veel ruimte voor individuele ex-

pressie van panden, een gevarieerd straatbeeld en een informeel gebruik van de zone vlak voor de gevel, passend bij het informele karakter van het Havenstraatterrein.

- *Rooilijn van de achtergevel.* De achtergevelrooilijn ligt bij ieder bouwblok op 14 meter van de voorgevelrooilijn. Door de maximale bouwdiepte vast te leggen wordt de daglichttoetreding op de binnenterreinen gewaarborgd. Bebouwen van het binnenterrein voor parkeren en/of bedrijven is onder voorwaarden (waaronder afwerking wanden, gebruik van dak) toegestaan. Die voorwaarden zijn individueel maatwerk, waarin een 'blokregisseur' (zie hoofdstuk 10) stuurt, in overleg met omliggende belanghebbenden. Deze regel is ook van toepassing voor de 'achtergevel' van bouwblok 4 (toren). De vormgeving van dit blok heeft grotere vrijheid, maar het is wel belangrijk dat het blok goed wordt ingepast in de aangrenzende groene uitloper van park.
- Als in de oostzijde van blok 2 een school komt, zijn voor dit deel van het bouwblok de bouwregels ook wat ruimer. Het heeft namelijk de voorkeur om een schoolplein aan de straat te maken, en dat wordt met deze flexibele regel zowel in blok 2 als in blok 4 mogelijk.
6. Blok 1 en blok 4 hebben de verplichting een hoogteaccent te realiseren. Gezien het belang van deze accenten voor de positionering van het Havenstraatterrein, en de compositie van het stadsbeeld, gelden voor beide hoogteaccenten een paar strikte randvoorwaarden:
 - Het hoogteaccent van bouwblok 1 is 35 meter hoog, met een maximale voetprint van 25 breed en 14 meter diep. De gevel kent aan de voorzijde een verticale geleding, waardoor het opgaande karakter en de rankheid wordt versterkt. Woningentrees bevinden zich aan het plantsoen achter de villa, waardoor het gebouw zichtbaar geadresseerd is aan het plantsoen en het Haarlemmermeercircuit. Het aangrenzende bouwvolume achter het Haarlemmermeerstation is maximaal 16 meter hoog om het contrast met het hoogteaccent te waarborgen. Die maximale hoogte verzekert ook dat het karakteristieke dak van het stationsgebouw zich vanuit elke gezichtshoek blijft aftekenen tegen de lucht.
 - Het hoogteaccent van bouwblok 4 is minimaal 31 en maximaal 41 meter hoog. De voetprint is maximaal 80% en minimaal 65% van het daarvoor aangewezen vlak. De positie van het hoogteaccent is op één hoekpunt gefixeerd, zodat het hoogteaccent in ieder geval vanuit een aantal standpunten goed zichtbaar is en tegelijkertijd niet het hele blikveld dichtzet. De aangrenzende bouwvolumes zijn maximaal 17 meter hoog om het contrast met het hoogteaccent te waarborgen.

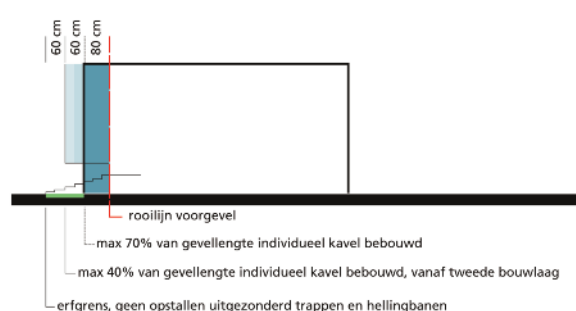


Bouwhoogte



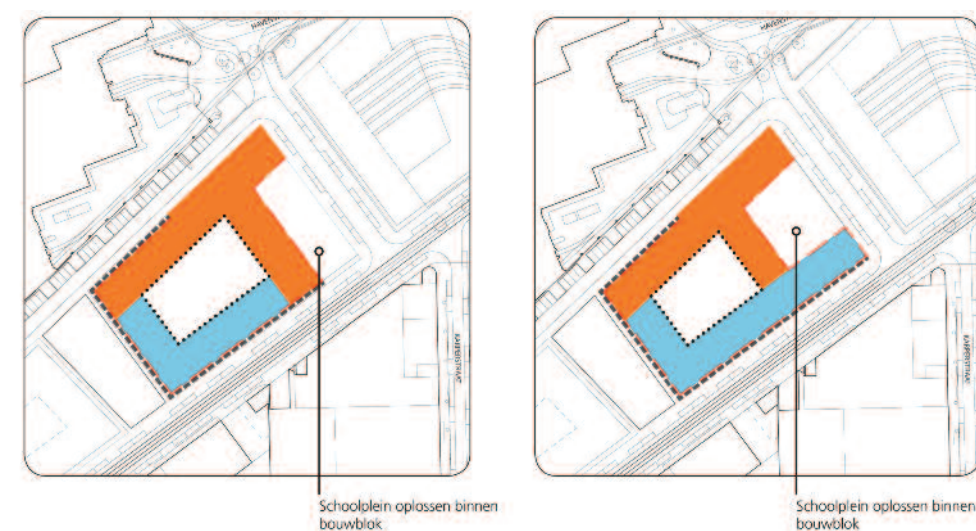
Bebouwingsgrenzen

- Rooilijn (voor)gevel waarin verplicht gebouwd moet worden
- Vast hoekpunt hoogbouw blok 4
- Rooilijn achtergevel
- Rooilijn voorgevel, met de volgende regels, geldig per kavel:



- Rooilijn voorgevel
- Gevelmaatregelen noodzakelijk ivm geluidsbelasting (obv akoestisch onderzoek LBP-Sight dd 27 juni 2013)

Aanvullende mogelijkheden bebouwingmogelijkheden blok 2 indien er sprake is van een schoolgebouw



Beeldkwaliteit

Het ligt niet voor de hand om het Havenstraatterrein welstandsvrij te ontwikkelen. De prominente ligging in de stad, de uitstraling op de historische bebouwing en directe omgeving, de omvang van het plan en de grote variatie aan initiatiefnemers zijn argumenten om bouwplannen toch op welstand te laten toetsen. Met de Welstandsnota 'De Schoonheid van Amsterdam' heeft Amsterdam vanaf 2013 één toetskader voor het Welstandsbeleid. Daarmee wil de gemeente een transparante toetsing creëren voor de bouwende partijen, de gemeente en omwonenden.

Algemeen welstandsniveau

Volgens de methodiek van de stedelijke welstandsnota moet eerst een algemeen welstandsniveau voor het Havenstraatterrein worden gekozen. Het gekozen welstandsniveau voor het Havenstraatterrein is 'Bijzonder' (sterk). Een 'Bijzonder' welstandsniveau verwacht van een ontwerp dat het een bijdrage levert aan de kwaliteit van de omgeving en aan de kwaliteit van het bouwwerk op zich. In Amsterdam wordt een dergelijk welstandsniveau in het algemeen gehanteerd bij gebieden die belangrijk zijn voor het aanzien van de stad, en voor transformatie- en opbouwgebieden waar van ontwerpers een grotere inspanning wordt gevraagd om de kwaliteit van het gebied te helpen opbouwen.

Uitgangspunten

Voor het plangebied is gekozen om aan te sluiten bij de ruimtelijke karakteristieken van de nabijgelegen Schinkelbuurt. Vanuit die optiek bestaat het Havenstraatterrein uit stenige straten met aaneengeschaalde individuele panden en ensembles met een afwisselende maat, schaal en architectuur. Kenmerkend is de baksteenarchitectuur. De opbouw van de gevels varieert vrijelijk op de traditionele driedeling van plint, middenstuk en dakbekroning. In de straatwand staan tussen de woningen ook gebouwen met andere functies.

Waardering

De waarde ligt vooral in de stedenbouwkundige structuur met de gesloten bouwblokken en doorgaande straatwanden met individuele woningen. De detaillering is relatief rijk en verschilt per pand of ensemble.

Beoordeling

Het beleid is gericht op het ontwikkelen van visuele samenhang in de straatwanden. Voor cultuurhistorisch waardevolle bebouwing wordt gestreefd naar behoud en herstel. Bij de beoordeling van bouwplannen wordt daarom vooral aandacht geschonken aan de opvolging van de gevels in het straatbeeld, de architectonische uitwerking en het gebruik van materiaal en kleur. Hieronder volgen een paar gedetailleerder criteria:

Criteria beeldkwaliteit

1. Ligging

- Gebouwen voegen zich naar de Amsterdamse stedenbouwkundige structuur van een gesloten bouwblok aan een (overwegend) stenige straat;
- Gebouwen voegen zich naar de plek die ze innemen in het blok of ensemble;
- Stedenbouwkundige accenten worden alleen gerealiseerd op aangegeven locaties;
- Gebouwen oriënteren zich op de openbare ruimte en worden ontsloten vanaf de straat;
- Historische bebouwing met een afwijkende schaal, zoals het Haarlemmermeerstation, vormen onnadrukkelijke accenten in de openbare ruimte.

2. Massa

- De bouwmassa en gevelopbouw sluiten aan op het karakter van de Schinkelbuurt, met kenmerken als rijzige gevels en wisselende daklijnen per pand of ensemble;
- De maat en schaal van het individuele pand komt in het straatbeeld tot uitdrukking in ondermeer gevelverhogingen, gevelverspringingen (in de flexibele zone), dakkapellen, of in verbijzonderingen zoals erkers en uitbouwen;
- Uitbreidingen, zoals aanbouwen en dakkapellen, zijn opgenomen in de gevelcompositie.
- Specifiek voor het hoogteaccent bij het Haarlemmermeercircuit:
 - Lift en trappenhuis zijn belangrijke elementen om de oostgevel te geleiden en de verticaliteit van het gebouw te benadrukken.
 - Galerijen zijn niet toegestaan aan de oostgevel.

3. Architectonische uitwerking

- De architectonische uitwerking is stedelijk en de detaillering zorgvuldig, rijk en gevarieerd;
- Voor gevels geldt het uitgangspunt van verticale driedeling: plint, middenstuk, dakbekroning;
- Specifiek voor hoogteaccent bij het Haarlemmermeercircuit: de vormtaal past bij de karakteristieke panden in de directe omgeving.

4. Materiaal en kleur

- Materialen en kleuren zijn ingetogen;
- Gevels zijn uitgevoerd in baksteen. Hellende daken met keramische pannen, leien of zink;
- Specifiek voor het hoogteaccent bij het Haarlemmermeercircuit: materialen en kleuren zijn ingetogen, en in harmonie met de karakteristieke panden in de directe omgeving.

5.4 Programma

Naast de eerder besproken spelregels voor openbare ruimte en bebouwing, is ook het programma met bijbehorende parkeernormen bepalend voor de identiteit van het Havenstraatterrein. Over het woningbouwprogramma en niet-woonprogramma volgen hieronder een paar toelichtende passages. Daarna volgen de programmatische spelregels.

Wonen

Het grootste deel van het programma op het Havenstraatterrein bestaat uit woningen. Normaliter legt een stedenbouwkundig plan precies vast welke woningtypen moeten worden gebouwd, voor welke doelgroepen en in welke prijscategorieën. In het licht van de moeizame woningmarkt, en nieuwe inzichten over moderne gebiedsontwikkeling, is het niet wenselijk om het programma zo gedetailleerd vast te leggen. In plaats daarvan wordt veel ruimte gegeven aan de wensen die in de markt bestaan, waarbij de gemeente enkele randvoorwaarden bepaalt:

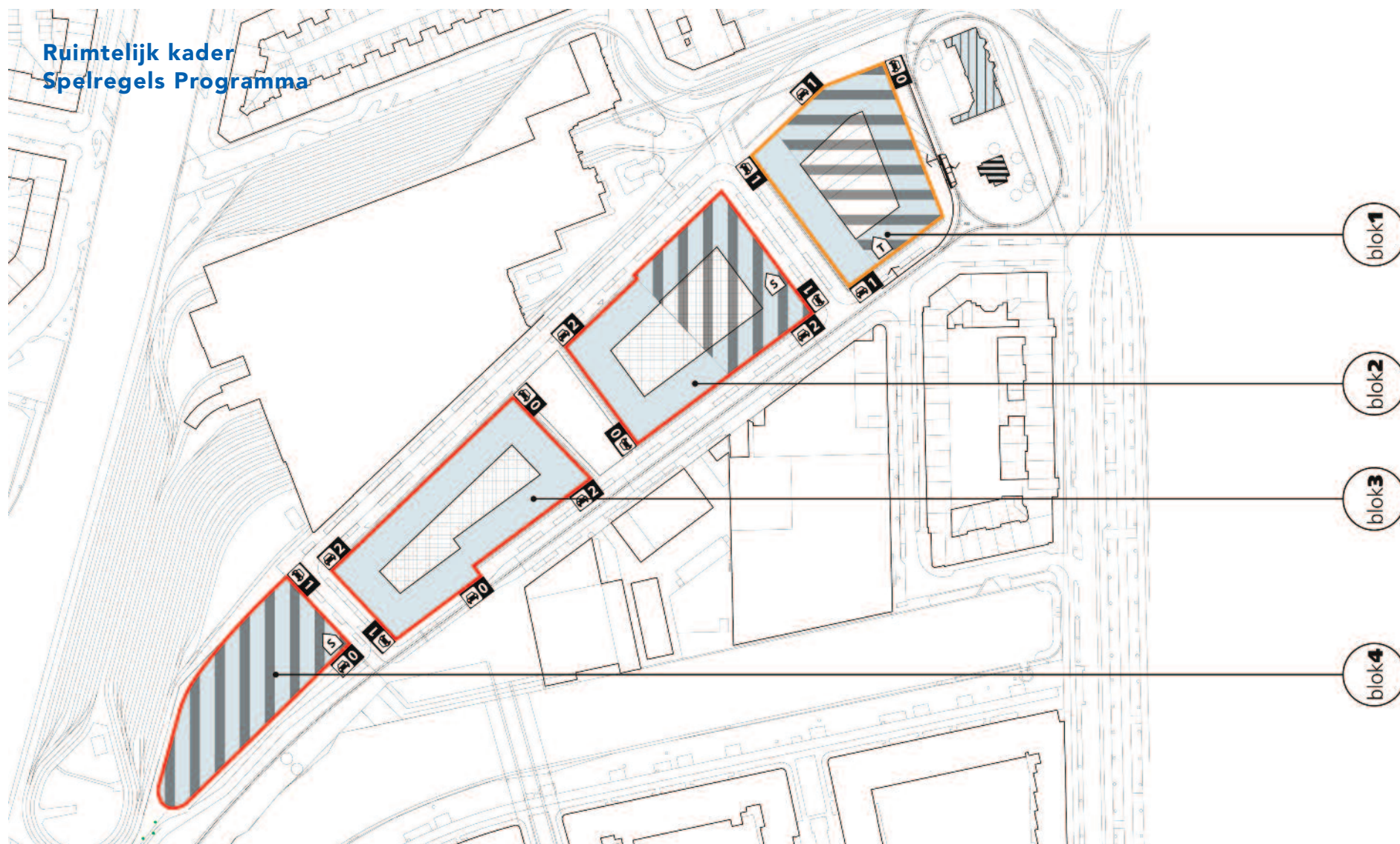
- Van de te bouwen woningen dient minimaal 30% in de sociale huursector te worden gerealiseerd;
- De overige woningen worden in principe in de categorie midden-segment (koop en huur) gerealiseerd, met uitzondering van de woningen die in blok 2 en 3 door zelfbouwers worden gebouwd. In blok 1 kunnen, ten behoeve van de financiële haalbaarheid van dit blok, tevens dure koopwoningen worden gerealiseerd;
- Het Havenstraatterrein biedt in principe de vrijheid om alle mogelijke categorieën grondgebonden woningen en appartementen, in alle prijsklassen, te realiseren. Voorwaarde is dat de kasstroom voor de gemeente (grondexploitatie) per kavel positief moet zijn.

Overige functies

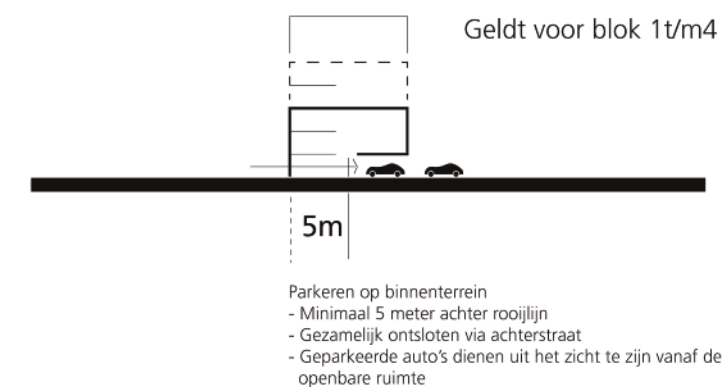
Het plangebied biedt ook kansen voor niet-woonfuncties. Zo maken de extra hoge plinten in blok 1 (6 meter) en in blok 2, 3 en 4 (4 meter) allerlei denkbare bestemmingen mogelijk. Bovendien werkt de goede bereikbaarheid via de Havenstraat en de Karperweg ook in het voordeel van bedrijven en voorzieningen. Ondernemers en andere initiatiefnemers hebben overigens vaak specifieke eisen en willen graag zelf bepalen wat voor hen een geschikte locatie is. Daarom biedt het plan veel ruimte om deze functies verspreid over het plangebied te realiseren, zonder de precieze locaties ervan nu al vast te leggen. Bij de keuze welke niet-woonfuncties in het plangebied worden toegelaten, geldt wel dat de functie inpasbaar (hinder, gevaar, parkeren) moet zijn in een woonwerkomgeving. In het bestemmingsplan wordt uiteindelijk vastgelegd voor welke functies dat geldt. Voor enkele van de bestaande bedrijven wordt hierdoor de mogelijkheid geboden om naar het plangebied terug te keren.

In het plangebied wordt ook de inpassing van één basisschool mogelijk gemaakt. Omdat nu nog niet duidelijk of er een school is die zich hier wil vestigen, en wat de wensen van die school zijn, is er op twee locaties een reservering opgenomen voor een basisschool: in het oostelijk deel van blok 2 en in blok 4. Als de school in blok 2 wordt ingepast gelden hier aangepaste spelregels voor het bouwen (zie spelregelkaarten).

Ruimtelijk kader Spelregels Programma



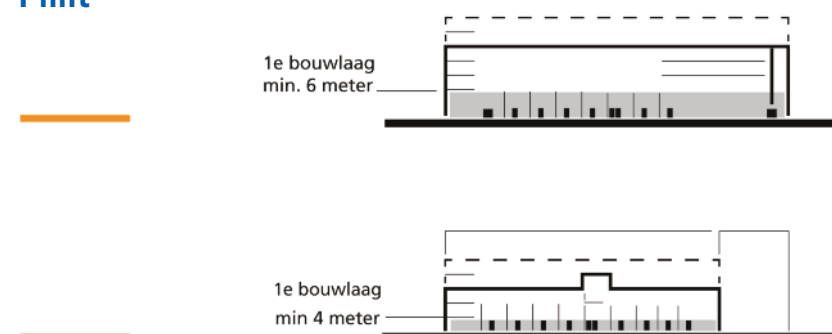
Parkeren



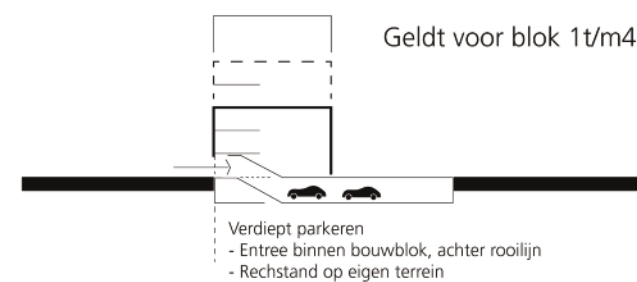
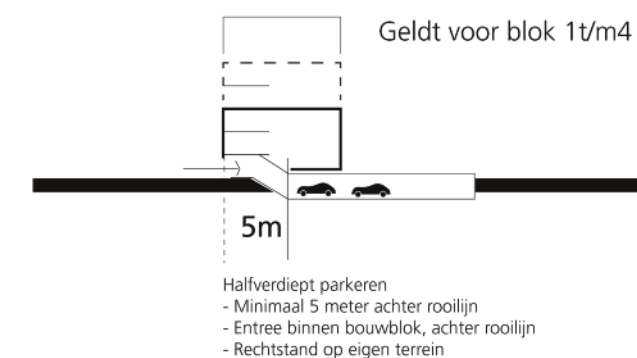
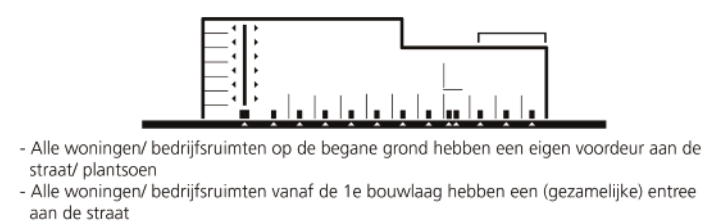
Programma

	Niet wonen
	Gemengd (wonen en 'niet wonen')
	Niet wonen op 1e bouwlaag, daarboven gemengd
	Reservering school, schoolplein oplossen binnen bouwvlak
	Reservering Museumtramloods
	Groen, tuinen, parkeervoorziening of bebouwing tot maximaal 1 bouwlaag
	Maximaal aantal auto in/uitgangen naar achterterrein of stalingsgarage per gevelwand van het bouwblok
	Zoekruimte entree Museumtramloods

Plint



Entree's



Spelregels programma

1. Overall in het plangebied is een gemengd programma mogelijk. Naast wonen wordt hierbij gedacht aan huisgebonden beroepen, kleinschalige en ambachtelijke bedrijven, werkplaatsen, ateliers, (maatschappelijke) dienstverlening, gezondheidszorg, kinderopvang, detailhandel, consumentverzorgende dienstverlening en culturele voorzieningen. Twee plekken zijn zelfs erg kansrijk voor kleinschalige horeca: rondom (in) het Haarlemmermeerstation en de naastgelegen villa, of in de gevelwand van blok 3, dat grenst aan het buurtplein. Op het plein kan een kiosk komen met terras aan het water.
2. Als uitzondering op regel 1 gelden voor de enkele plekken de volgende specifieke regels:
 - a. In het stationsgebouw mag niet op de begane grond worden gewoond.
 - b. In de villa mag niet worden gewoond. Daarnaast dient het plantsoen rond de villa openbaar toegankelijk te blijven.
 - c. In blok 1 is de eerste bouwlaag en het binnenterrein gereserveerd voor een Museumtramloods.
 - d. In het oostelijk deel van blok 2 en in blok 4 is een reservering opgenomen voor een basisschool. Blok 2 is gunstig vanwege een goede bereikbaarheid per auto, fiets en voet. Bovendien heeft dit bouwblok voldoende ruimte om een speelplein te realiseren. Blok 4 is gunstig vanwege de ligging aan het Park Schinkeleilanden. Hier bestaat de mogelijkheid voor een combinatie van een kinderdagverblijf met een eventueel te realiseren kinderboerderij op het natuureiland.
3. Binnen het woningbouwprogramma wordt minimaal 30% sociale huurwoningen gerealiseerd. Overige woningen worden in principe in het middensegment gerealiseerd, met uitzondering van de zelfbouw en onder voorbehoud dat dit programma voor de gemeente een positieve kasstroom genereert. In blok 1 kunnen, ten behoeve van de financiële haalbaarheid van dit blok, tevens dure koopwoningen worden gerealiseerd.

Parkeren op eigen terrein

Een bijzonder gebruik van de blokken betreft het parkeren. Het inpassen van parkeerplaatsen voor alle functies dient op eigen terrein te worden opgelost. Hoe het parkeren wordt ingepast in de bouwblokken is van invloed op de beleving vanaf de straat. Een belangrijk uitgangspunt voor het plangebied is om een levendige buurt te creëren. Hiervoor is het wenselijk om het aantal entrees naar parkeervoorzieningen binnen het bouwblok te maximaliseren, de parkeervoorzieningen uit het zicht van de straat in te passen en eisen te stellen aan de entrees tot de parkeervoorzieningen.

Spelregels parkeren op eigen terrein

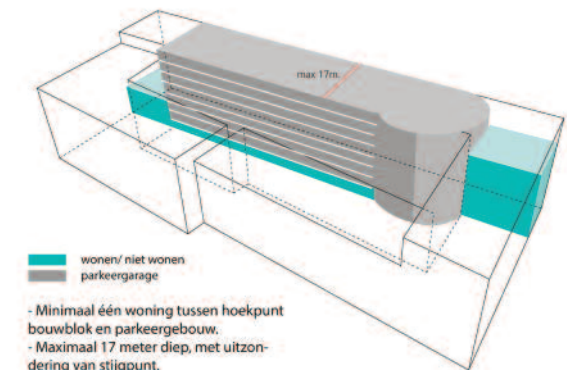
1. Voor het plangebied gelden de volgende parkeernormen:
 - Sociale huur/middensegment woningen: 0,7 parkeerplaats per woning
 - Vrije sectorwoningen: 1 parkeerplaats per woning
 - Overige functies: 1 parkeerplaats per 125 m² b.v.o.
2. Bij de aanvraag voor de omgevingsvergunning dient men aan te tonen op welke wijze aan de parkeernorm wordt voldaan.
3. Voor de nieuwe woningen en andere functies worden geen parkeervergunningen voor de openbare ruimte uitgegeven. De parkeerplaatsen in de openbare ruimte zijn primair voor bezoekers bedoeld.
4. Er wordt bij de ontwikkeling van de blokken 1 en 4 gestuurd op een vergroting van het minimaal voorgeschreven aantal parkeerplaatsen, zodat ook bewoners en bedrijven uit de blokken 2 en 3 er kunnen parkeren.
5. Parkeervoorzieningen op binnenterreinen en (half) verdiepte parkeervoorzieningen mogen niet zichtbaar zijn vanaf de openbare ruimte. Deze voorzieningen mogen het gehele binnenterrein beslaan, maar dienen minimaal 5 meter uit de rooilijn te blijven. Die strook van 5 meter maakt het mogelijk een woning of bedrijfsruimte te realiseren die zich over het parkeergebouw heen plooit.
6. Verdiepte parkeergarages dienen op eigen terrein een horizontale opstelruimte te hebben, zodat auto's rustig uit de garage kunnen rijden, en voldoende zicht hebben op passerende fietsers en voetgangers.
7. Het aantal toegangen tot parkeervoorzieningen is gemaximeerd, om te voorkomen dat straatgevels gedomineerd worden door garagedeuren en in/uitritten. Op de spelregelkaart wordt per bouwblok en per gevel aangegeven hoeveel in- en/of uitritten zijn toegestaan.
8. In de noordgevel van bouwblok 3 en/of 4 mag een parkeergebouw worden gebouwd onder de volgende voorwaarden (zie voorbeelduitwerkingen hiernaast):
 - Het gebouw wordt in de rooilijn gebouwd;
 - Het gebouw heeft een maximale diepte van 17 meter, met daarop als uitzondering de benodigde ruimte voor het stijgpunt;
 - Het gebouw voldoet aan de (minimale en maximale) bouwhoogtes uit de spelregelkaarten;
 - De koppen van het blok en de eerste bouwlaag zijn voor deze functie uitgesloten.

Volumestudie gebouwd parkeren Havenstraatterrein

Blok 3

Parkeergebouw noord-westelijke straatwand

ca. 36 per etage (x7 bouwlagen: 252)



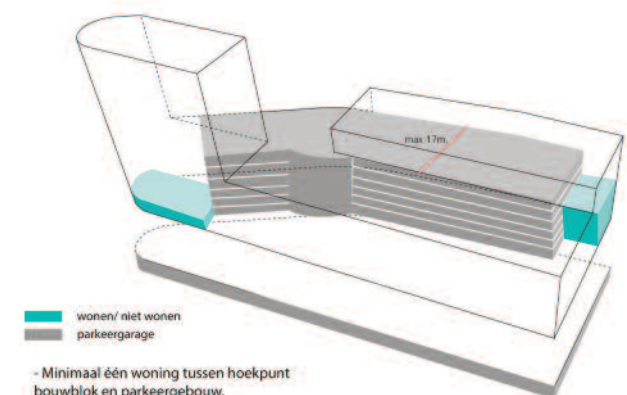
- Minimaal één woning tussen hoekpunt bouwblok en parkeergebouw.
- Maximaal 17 meter diep, met uitzondering van stijgpunt.
- Tenminste de begane grond uitgeven in een gemengd programma (niet parkeren).

Volumestudie gebouwd parkeren Havenstraatterrein

Blok 4

Parkeergebouw

40 per etage (x 6 bouwlagen: 240)



- Minimaal één woning tussen hoekpunt bouwblok en parkeergebouw.
- Maximaal 17 meter diep, met uitzondering van stijgpunt.

Parkeerkelder

ca 109 per etage



6. Ontwikkeling en de huidige woningmarkt

6.1 De woningmarkt anno 2013

De plannen voor het Havenstratterrein gaan programmatisch gezien vooral over het toevoegen van woningen aan de Amsterdamse voorraad. Het is daarom belangrijk om een duidelijk beeld te hebben van de stedelijke woningmarkt en daar de plannen aan te toetsen.

Uit onderzoek blijkt en in de structuurvisie staat dat in Amsterdam de vraag naar woningen in alle segmenten en prijsklassen nog steeds groot is, en groot zal blijven. Deze latente vraag gaat samen met een diepe crisis op de woningmarkt. Er worden weinig woningen verkocht, de nieuwbouwproductie ligt grotendeels stil, de sociale huursector zit op slot en er is geen doorstroming naar koop. Ondanks de grote vraag naar woonruimte in Amsterdam, zijn banken erg voorzichtig geworden in het verstrekken van (voldoende) hypotheek om een woning te kopen. Ook traditionele projectontwikkelaars, die projecten grotendeels met vreemd vermogen financieren, hebben tegenwoordig problemen om de financiering rond te krijgen.

Als gevolg van dergelijke ontwikkelingen is de woningmarkt in de afgelopen jaren omgeslagen van een aanbodmarkt naar een vragermarkt. Tot 2008 werden vooral koopwoningen op de markt gezet, omdat deze gemakkelijk afzetbaar waren en voor alle partijen (inclusief de gemeente) de hoogste opbrengsten opleverden. Voor kopers leek het een veilige investering, omdat huizenprijzen alleen maar bleven stijgen. In de huidige tijd blijken huizenprijzen echter ook langdurig te kunnen dalen. De woningmarkt is veranderd in een markt die meer dan ooit wordt gestuurd door de vraag. Grote projecten met koopwoningen komen vaak niet meer van de grond, omdat het gewenste voorverkooppercentage niet wordt gehaald. Steeds meer wordt de nadruk gelegd op het bieden van maatwerk en keuzevrijheid aan de koper, met zelfbouw als meest duidelijke uiting daarvan.

Door de stagnatie op de koopmarkt is in Amsterdam de vraag naar betaalbare vrije sector huurwoningen sterk toegenomen - waar helaas maar weinig aanbod tegenover staat. Die vraag naar middeldure huurwoningen is deels crisis gerelateerd (zodra het beter gaat, gaan mensen weer kopen), maar deels ook structureel. Steeds meer stedelijke woonconsumenten hechten niet zo aan het bezit van een koopwoning. Zij genieten liever de vrijheid van het snel kunnen wisselen van woon- en werklocatie. De genoemde vraag naar middel-

dure huurwoningen bestaat in de hele stad, maar is vooral groot binnen de ring, vooral omdat wonen binnen de ring onverminderd populair is.

Voor de komende jaren is de vraag naar middeldure huurwoningen in Amsterdam gecalculeerd op ongeveer 1.500 per jaar.

6.2 Potentie van het Havenstratterrein

Zoals hierboven genoemd blijft er in de toekomst een grote vraag naar woningen in Amsterdam, waarvoor in de nabije toekomst veel bouwlocaties nodig zijn. In Amsterdam Zuid zijn de Zuidas en het Havenstratterrein nog bouwlocaties van formaat. De ligging en de (potentiële) kwaliteiten van het Havenstratterrein zijn dermate gunstig, dat mag worden verwacht dat voldoende investeerders geïnteresseerd zullen zijn in ontwikkeling van het terrein.

Het belang van deze bouwlocatie voor de stad is groot. Niet alleen om tegemoet te komen aan een courante woningvraag, maar ook om een voor Amsterdam belangrijke verhuisketen op gang te brengen. Daarvoor is het wenselijk om een evenwichtig woonprogramma te realiseren; niet alleen voor nichemarkten en hoge inkomens, maar ook voor andere doelgroepen.

Sociale huur segment

Het is belangrijk om op het Havenstratterrein minimaal het streefpercentage van 30% sociale huurwoningen te realiseren, omdat er in de afgelopen jaren nauwelijks sociale nieuwbouw in Zuid is gepleegd. Daarnaast verkopen de woningcorporaties in Zuid relatief veel sociale huurwoningen, en verdwijnen ook veel goedkope woningen omdat de huur tot boven de sociale huurgrens wordt opgetrokken. Daardoor lopen de wachtlijsten snel op. Het uitgangspunt van de 'ongedeelde stad' (waarin iedereen moet kunnen wonen waar hij wil) staat daarmee in Zuid sterk onder druk.

Middensegment

In Amsterdam Zuid is ook een groot tekort aan woningen voor mensen met een inkomen tussen modaal en anderhalf modaal. Deze groep valt helemaal tussen wal en schip omdat zij teveel verdienen voor een sociale huurwoning, maar te weinig voor een koopwoning

of vrije sector huurwoning. Het Havenstraatterrein leent zich goed voor het realiseren van een aanzienlijk aandeel middeldure huurwoningen (700 á 950 euro/maand) of middeldure koopwoningen (tot 240.000 euro). De komende jaren worden op de Zuidas weliswaar 197 middeldure huurwoningen opgeleverd, maar de vraag in Zuid is vele malen groter.

Het realiseren van middeldure woningen in Zuid is gecompliceerd, omdat de gemeente in dit deel van de stad relatief hoge grondprijzen hanteert. Daardoor kunnen in het middensegment alleen kleine woningen (tot 75 m²) worden gerealiseerd, terwijl er ook een forse vraag is naar betaalbare woningen die wat groter zijn (circa 100 m²). Om dat mogelijk te maken zal de gemeente op het Havenstraatterrein proberen nadere afspraken te maken met potentiële ontwikkelaars en beleggers.

6.3 Ontwikkelen in de huidige markt

Het Havenstraatterrein ligt op een gunstige locatie in de stad en Amsterdam Zuid is onbetwist populair om in te wonen. In het stadsdeel komen relatief weinig nieuwe woningen op de markt, terwijl er een grote vraag is. Bovendien is de bouwgrond van het Havenstraatterrein in handen van de gemeente en kan het terrein relatief eenvoudig bouwrijp worden gemaakt. Er bestaat dus weinig twijfel over de ontwikkelkansen van het Havenstraatterrein. Maar waarom is het zinvol de ontwikkeling juist in deze tijd te starten en niet te wachten tot de woningmarkt weer van de crisis is hersteld? Elders in de stad zijn al locaties waar bouwrijpe grond ligt, en waar soms zelfs al afspraken met ontwikkelaars zijn gemaakt. Waarom zou Amsterdam nu dan moeten investeren in het Havenstraatterrein?

Vissen in dezelfde vijver?

De vrees dat het Havenstraatterrein gaat concurreren met andere plannen in de stad is op zich begrijpelijk. De investeringsbereidheid van ontwikkelaars, beleggers en financiers is immers beperkt. Bij veel planaanbod valt er voor hen veel te kiezen en dan doet zich de mogelijkheid voor dat er gekozen wordt voor het Havenstraatterrein. Voor de gemeente kan dat betekenen dat er voor twee projecten proceskosten worden gemaakt, terwijl het risico bestaat dat er maar één wordt ontwikkeld. Om dit risico in te schatten hebben stadsdeel Zuid en het Ontwikkelingsbedrijf van de gemeente Amsterdam de in ontwikkeling zijnde projecten geanalyseerd met een vergelijkbare ligging en in de stad.

Bij die analyse is geconstateerd er theoretisch concurrentie zou kunnen optreden tussen het Havenstraatterrein en vier andere projecten: Amstelkwartier, Overhoeks, Houthavens en Oostpoort. Daarbij moet worden opgemerkt dat de eerste twee projecten al een stuk verder in ontwikkeling zijn, dus uit beeld verdwijnen tegen de tijd dat het Havenstraatterrein op de markt komt. Houthavens en Oost-

poort komen mogelijk wel in dezelfde periode op de markt. Voor deze locaties zijn, net als voor het Havenstraatterrein, nog geen afspraken gemaakt met ontwikkelaars.

Een nieuwe vijver

Bij nadere beschouwing van de hierboven genoemde plannen lijkt het plan voor het Havenstraatterrein op twee punten af te wijken en dus lijkt het risico op 'vissen in dezelfde vijver' beperkt:

1. Het ruimtelijk kader voor het Havenstraatterrein is flexibel opgezet, waardoor maximaal tegemoet kan worden gekomen aan de (variabele) wensen van de markt. Zo bieden de buitenste blokken veel ruimte voor woningen in het sociale- en middensegment, maar er kunnen evengoed woningen in de duurdere segmenten worden ontwikkeld. Die wendbaarheid zorgt ervoor dat het Havenstraatterrein adequaat kan reageren op het overige planaanbod in de stad;
2. De middelste twee blokken boren een nieuwe markt aan waarvoor in de stad nog weinig planaanbod bestaat. Hier wordt vooral ruimte geboden aan partijen die kleine projecten willen ontwikkelen. Dat kunnen 'traditionele' zelfbouwers zijn, maar gezien het minimaal te realiseren volume wordt zeker ook gedacht aan collectieven en kleine investeerders die bijvoorbeeld 10 woningen bouwen, of een ondernemer die op de begane grond zijn eigen bedrijfsruimte realiseert en daarboven woningen bouwt. Het is zelfs denkbaar dat zulke arrangementen nieuwe investeerders naar de stad lokken, die hier eerder nog niet actief waren.

Positieve ontwikkelscenario's voor de grondexploitatie

Een ander argument, om de ontwikkeling van het Havenstraatterrein nu toch in gang te zetten, is financieel van aard. Om zoveel mogelijk ruimte aan de markt te geven is geen gedetailleerd stedenbouwkundig plan opgesteld, maar is een ruimtelijk kader met spelregels en spelregelkaarten gemaakt die minimaal inperkt en maximaal ruimte geeft. Op basis van die spelregels zijn drie ontwikkelscenario's voor een mogelijke ontwikkeling opgesteld, met in elk scenario een minimale én maximale invulling van de bouwkvavels. Deze scenario's zijn vervolgens doorgerekend (met inbegrip van allerlei ontwikkelrisico's) om in beeld te krijgen of het plan voor de gemeente een positief financieel resultaat kan opleveren. Daaruit is gebleken dat het mogelijk is om niet alleen een positief resultaat voor de grondexploitatie te genereren, maar ook een positieve kasstroom *per bouwblok*. Dat laatste is gunstig, want daardoor is het goed mogelijk om het plan gefaseerd, meebewegend met de marktomstandigheden, te ontwikkelen.

Samenvattend kan worden gesteld dat de ontwikkeling van het Havenstraatterrein als kansrijk mag worden bestempeld. Dat beeld lijkt ook te worden gedeeld door marktpartijen, want zij hebben inmiddels al veel interesse getoond om marktwoningen op het Havenstraatterrein te realiseren.



Voorbeeld van een gevarieerd straatbeeld met verschillende ontwikkelgrootte

7. Bestemmingsplan

7.1 Huidig juridisch-planologisch kader

Het huidig juridisch-planologisch kader voor het Havenstraatterrein is verouderd en versnipperd, en niet geschikt om de beoogde transformatie mogelijk te maken. Het is daarom noodzakelijk om een nieuw

bestemmingsplan op te stellen. Het op te stellen bestemmingsplan Havenstraatterrein vervangt geheel of gedeeltelijk de bestemmingsplannen die op bijgaande kaart zijn afgebeeld.

Vigerende bestemmingsplannen Havenstraatterrein (juni 2013)

-  Bouwverordening Amsterdam 2013
-  Bestemmingsplan Havenstraat (1998)
-  Bestemmingsplan Schinkeilanden (2002)
-  Bestemmingsplan Stadion- en Beethovenbuurt 2012
-  Bestemmingsplan Olympisch Stadion e.o.
met de status vastgesteld, vigerend is nog:
Bouwverordening Amsterdam 2013



Tot 1 juli 2013 was (voor het grootste deel van het plangebied) de tweede herziening van het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) uit 1950 het vigerend kader. Daarin staat de bestemming nog aangeduid als 'hoofdverkeerswegen'. Voor het gedeelte ten zuiden van de Karperweg gold tot 1 juli 2013 de Verordening voorschriften uit artikel 43 Woningwet uit 1943. Daarin staat de bestemming 'industrieterrein in de zin van handel en nijverheid' aangegeven. Door de overgangsbepaling van de Wet op de Ruimtelijke Ordening in 1968 hadden het AUP (1950) en de voorschriften uit de Verordening uit 1943, tot voor kort de status van bestemmingsplan.

Uit de Wet ruimtelijke ordening (Wro) volgt de verplichting om op 1 juli 2013 een actueel bestemmingsplan te hebben vastgesteld. Op grond van artikel 9.3.2 van de Invoeringswet Wro zijn de tweede herziening AUP en de Verordening voorschriften uit artikel 43 Woningwet per 1 juli 2013 komen te vervallen. Voor aanvragen voor omgevingsvergunningen geldt sindsdien dat voor die delen van het plangebied, tot de inwerkingtreding van het nieuwe bestemmingsplan, alleen wordt getoetst aan de Bouwverordening Amsterdam 2013. Voor de rest van het plangebied gelden momenteel de plannen zoals weergegeven op bovenstaande afbeelding.

7.2 Toekomstig juridisch-planologisch kader

Voor het hele plangebied wordt een nieuw bestemmingsplan Havenstraatterrein gemaakt. Het nieuwe bestemmingsplan is eigenlijk de juridisch-planologische vertaling van de spelregelkaarten in dit Investeringsbesluit. Het is de insteek om een globaal en flexibel bestemmingsplan te maken dat marktpartijen veel ruimte biedt bij de ontwikkeling. Alleen waar echt noodzakelijk worden in het bestemmingsplan beperkingen opgenomen.

Globaal eindplan

Om de transformatie van het Havenstraatterrein optimaal te faciliteren, en in te spelen op de gewenste flexibiliteit en faseerbaarheid, is gekozen voor een globaal eindplan als bestemmingsplanvorm. Die vorm biedt flexibiliteit en tegelijkertijd een directe bouwtitel. Op sommige punten zijn detailvoorschriften echter wel nodig. Ten eerste omdat een zekere stedenbouwkundige sturing gewenst is. Ten tweede omdat regelgeving dat vereist. Denk bijvoorbeeld aan de Wet geluidhinder, die dwingende gevolgen kan hebben voor geluidsgevoelige functies, bouwvolumes, woningaantallen, wegprofielen en dove gevels.

Mengen wonen en werken

Het mengen van de functies wonen en werken stelt bepaalde milieu- en leefbaarheidseisen aan het ruimtelijk plan en de bouwplannen. In de milieuvoorschriften van omliggende bedrijven is nog geen rekening gehouden met de komst van woningbouw op het

Havenstraatterrein. Voor de GVB tramremise en het Liander transformatorstation zal bijvoorbeeld de maximale geluidsbelasting moeten worden vastgelegd, zodat een aanvaardbaar leefklimaat in de woningen kan worden gegarandeerd. Daarbij is het uitgangspunt dat de bedrijfsvoering van deze bedrijven in principe niet wordt beperkt.

Bestemmingen

Het raamwerk van het plangebied wordt gevormd door de openbare ruimte, dat in het bestemmingsplan de bestemmingen 'Verkeer' en 'Groen' zal krijgen. De bouwblokken binnen dat raamwerk krijgen over het algemeen de globale bestemming 'Gemengd', waarbinnen diverse functies mogelijk worden gemaakt. Slechts één perceel krijgt de conserverende bestemming 'Bedrijf', maar hiervoor is ook een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om een toekomstige functiewijziging naar 'Gemengd' mogelijk te maken. Per bestemming worden passende bouwregels opgenomen (zoals bouwvlakken, maximum bouwhoogte, rooilijnen) die voortkomen uit de spelregelkaarten. Zo nodig kunnen ook beperkingen aan het gebruik (bijvoorbeeld maximum vestigingsgrootte) worden gesteld.

7.3 Exploitatieplan

Afdeling 6 van de Wro richt zich op het verhalen van de kosten die een gemeente als gevolg van een bouwplan moet maken. Die situatie doet zich bijvoorbeeld voor als de gemeente een nieuw bestemmingsplan moet maken (of wijzigen) naar aanleiding van bouwplannen van particuliere grondeigenaren. In zulke gevallen wordt, gelijktijdig met een bestemmingsplan, een zogeheten 'exploitatieplan' vastgesteld. Het vaststellen van een exploitatieplan is echter niet nodig als het kostenverhaal reeds op andere manieren is verzekerd, bijvoorbeeld als de gemeente zelf eigenaar is van de grond, of als de gemeente een 'anterieure overeenkomst' heeft gesloten met particuliere grondeigenaren. In dat geval moet de raad bij het vaststellen van het bestemmingsplan expliciet besluiten dat er geen exploitatieplan wordt vastgesteld. Insteek bij het bestemmingsplan Havenstraatterrein is om, daar waar sprake is van particuliere grondeigenaren, te werken met anterieure overeenkomsten. In dat geval is het vaststellen van een exploitatieplan niet nodig.

7.4 Milieueffectrapportage

De ontwikkeling van het Havenstraatterrein is volgens het Besluit m.e.r. (2011) niet m.e.r. plichtig (ook niet m.e.r. beoordelingsplichtig), maar valt wel onder categorie D11.2 van het Besluit. De ontwikkeling valt echter ruim onder de in het Besluit m.e.r. opgenomen drempelwaarden:

- De oppervlakte bedraagt minder dan 100 hectare;



Remise met op de achtergrond het Havenstraatterrein

- Het project is wel een aaneengesloten gebied, maar bevat minder dan 2.000 woningen;
- De beoogde bedrijfsvloeroppervlakte bedraagt minder dan 200.000 m².

Plannen als het Havenstraatterrein - die wel in de genoemde D-lijst staan, maar onder de drempelwaarden blijven - dienen voorts nog wel te worden getoetst aan 'Bijlage III Europese richtlijn milieubeoordeling projecten'. Dit wordt ook wel een vormvrije m.e.r.-beoordeling genoemd. Die beoordeling is in het kader van het voor-ontwerpbestemmingsplan Havenstraatterrein gedaan en daaruit bleek dat het plan geen nadelige gevolgen heeft voor het milieu.

8. Onderzoeken

Het geleidelijk transformeren van een gebied, dat een zekere historie heeft en middenin een stedelijke omgeving ligt, is een complexe aangelegenheid. Daarom zijn diverse onderzoeken gedaan om de uitvoerbaarheid van het plan te beoordelen:

- Een aantal onderzoeken is gebaseerd op de voorkeursplanvariant uit het eerdere Projectbesluit;
- Na het Projectbesluit is de voorkeursvariant op onderdelen gewijzigd. Naar aanleiding daarvan zijn sommige onderzoeken geactualiseerd. Bij andere onderzoeken werd geconstateerd dat er geen aanleiding was om de eerdere bevindingen opnieuw te onderzoeken;
- Waar nodig zullen, in het kader van het bestemmingsplan, onderzoeken opnieuw geactualiseerd naar aanleiding van het definitief ruimtelijk en programmatisch kader van het Investeringsbesluit.

Hieronder volgt een kort overzicht van de onderzoeksresultaten. De volledige onderzoeken worden als bijlagen bij het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd.

8.1 Archeologie

Uit archiefonderzoek blijkt dat voor een deel van het plangebied langs de Amstelveenseweg, waarlangs al in de zeventiende eeuw sprake was van bewoning, een archeologische verwachtingswaarde geldt. Deze archeologische verwachtingswaarde wordt verankerd in het bestemmingsplan door ter plaatse een dubbelbestemming Waarde - Archeologie op te nemen. Dat heeft tot gevolg dat een vergunningplicht geldt bij graafwerkzaamheden van een bepaalde omvang.

8.2 Cultuurhistorie

Het voormalig spoorwegemplacement van de Haarlemmermeer-spoorlijn heeft cultuurhistorische waarde. Die waarde ligt in de historische laag die is aangebracht in de ontwikkeling van de stad, en die in contrast staat met de planmatige aanleg van het aangrenzende Plan Zuid. Ook verwijst het plangebied naar een belangrijk aspect van de economische geschiedenis van Amsterdam.

In het plangebied staan enkele cultuurhistorisch waardevolle panden. Het Haarlemmermeerstation is een rijksmonument, de naastgelegen voormalige directiewoning is cultuurhistorisch behoudenswaardig, maar heeft geen monumentenstatus. Het station is buiten het bestemmingsplan om tegen sloop beschermd via de Monumentenwet, maar krijgt als signaalfunctie in het bestemmingsplan ook de dubbelbestemming Waarde – Cultuurhistorie. Ook de villa krijgt deze dubbelbestemming. Met zo’n dubbelbestemming wordt gewaarborgd dat deze gebouwen niet verdwijnen, of ingrijpend ver-

anderen, voordat vaststaat dat vervangende nieuwbouw (of verandering aan het gebouw), gelet op de cultuurhistorische waarde, aanvaardbaar is. Daarnaast zullen het bestaande verkeersregelhuisje en een historisch GVB wachtlokaal worden ingepast in het plangebied. Door insprekers is de woning Karperweg 40 benoemd als cultuurhistorisch. Vanuit de connectiviteit met het spoorverleden heeft deze woning inderdaad cultuurhistorische waarde. Het is echter niet zo dat alle cultuurhistorische bebouwing ook altijd behouden moet blijven. In dit geval is de staat van onderhoud van het gebouw slecht en maakt de situering van het gebouw inpassing in de plannen niet goed mogelijk. De overige bebouwing in het plangebied is niet behoudenswaardig en evenmin ruimtelijk inpasbaar.

8.3 Hoogbouw

Volgens de Structuurvisie Amsterdam dient bij bebouwing hoger dan 30 meter een hoogbouweffectrapportage (HER) te worden uitgevoerd. In de HER komen de volgende aspecten aan bod: effecten op stadslandschap, stedenbouwkundige structuur, hoogtebeperkingen rondom Schiphol, beperkingen van KPN straalpaden, windhinder, schaduwwerking, uitzicht, privacy en sociale veiligheid. In het plangebied zijn twee hoogteaccenten hoger dan 30 meter voorzien: in de zuidhoek een accent van maximaal 41 meter en achter het Haarlemmermeerstation een accent van 35 meter. De inpasbaarheid van deze hoogbouw is getoetst aan het stedelijke hoogbouwbeleid. Daarnaast zijn in een HER de effecten van de beoogde hoogteaccenten beoordeeld. Hieronder volgen de conclusies.

- De beoogde hoogbouw voldoet aan het hoogbouwbeleid uit de Structuurvisie Amsterdam. De hoogbouw heeft geen nadelige effecten op het stadslandschap en het UNESCO werelderfgoed van de binnenstad. Op de kop van de groene scheg van het Amsterdamse Bos is hoogbouw inpasbaar mits dit zorgvuldig wordt ingepast. Een hoogteaccent zoals beoogd is toegestaan, maar een massief hoogbouwvolume is niet wenselijk. Het hoogteaccent achter het station maakt het nieuwe woon/werkgebied een zichtbaar onderdeel van de stad. Wel is bij dit hoogteaccent de stedenbouwkundige inpasbaarheid ten opzichte van de gevangenis en het Haarlemmermeerstation een belangrijk aandachtspunt.
- De maximale bouwhoogten vallen binnen de toegestane waarden uit het Luchthavenindelingbesluit voor Schiphol. Straalpaden van KPN leggen geen beperkingen op aan de bouwhoogte.

- Gelet op het karakter van dit Investeringsbesluit (geen gedetailleerd eindplan, maar een stedenbouwkundig raamwerk met minimum voorwaarden/ spelregels) is het niet mogelijk in dit stadium een concreet windhinderonderzoek uit te voeren. Daarom is in de spelregels van het Investeringsbesluit opgenomen dat gebouwen hoger dan 30 meter een windhinderonderzoek moeten overleggen bij de aanvraag voor een omgevingsvergunning.
- Er is een bezonningsstudie uitgevoerd om eventuele nadelige hoogbouw op een beperkt aantal tijdstippen (met name in de namiddag op 21 april en 21 september) kortdurend schaduw geeft op de onderste lagen van de woonblokken aan de Afroditekade. Wel zorgt het hoogteaccent voor schaduwwerking op het resterende deel van blok 4. De hoogbouw van blok 1 geeft het gehele jaar door nauwelijks schaduw op het terras achter het Haarlemmermeerstation en op het nieuwe plantsoen rond de villa. Ook hier valt de meeste schaduw op 21 april en 21 september. In de zomer kan op het terras dus volop van de zon worden geprofitteerd.
- De afstand tussen de hoogbouw en de bebouwing aan de Karperweg cq. Afroditekade is voor Amsterdamse begrippen ruim genoeg om het uitzicht en de privacy te waarborgen.
- Aangezien nog niet duidelijk is welke functies zich in de plinten vestigen, is een toets van het plan aan sociale veiligheid, zoals beschreven in het hoogbouwbeleid, nog niet mogelijk. Dat hangt namelijk af van de uiteindelijke uitwerking op bouwplanniveau.

8.4 Luchthavenindelingbesluit

Het plangebied ligt in de buurt van de aanvliegroute van de Schiphol Oostbaan en valt in zijn geheel onder het Luchthavenindelingbesluit (LIB). De Oostbaan is een relatief korte baan, die in principe alleen voor kleine luchtvaart wordt gebruikt, en alleen bij zuidwesters storm door grotere vliegtuigen. Een nadere beoordeling wijst echter uit dat het LIB geen belemmering vormt voor de ontwikkeling van het Havenstraatterrein:

1. Het plangebied valt buiten het beperkingengebied voor ontwikkeling van bebouwing in verband met het aantal geluidgehinderden;
2. De maximale bouwhoogten blijven onder de maxima uit het LIB;
3. Het plangebied valt binnen het beperkingengebied voor het aantrekken van vogels. Het bestemmingsplan maakt echter geen vogel-aantrekkende functies mogelijk.

8.5 Bodem

Uit het bodemonderzoek blijkt dat een groot deel van de toplaag van het plangebied (nul tot 1,5 meter onder maaiveld) in meer of mindere mate is verontreinigd met immobiele stoffen, waaronder metalen, PAK en asbest. Daarnaast is op twee plekken sprake van mobiele verontreiniging met minerale olie. Dit heeft alles te maken met de geschiedenis van het terrein als spooreplacement, kolen-



Impressie Karperweg

transporten en de later gevestigde bedrijfsfuncties. De bodemkwaliteit ter plaatse van de huidige bebouwing is nog niet geheel onderzocht. Na sloop van de bestaande bebouwing zal nader onderzoek worden gedaan.

De saneringsaanpak zal in grote lijnen neerkomen op het verwijderen van de verontreiniging (in geval van ondergrondse parkeergarages) of het isoleren van de verontreiniging (gesloten verharding of leeflaag). De precieze maatregelen zijn afhankelijk van de toekomstige functie van het perceel en de aard van de aanwezige verontreinigingen. De saneringsaanpak kan straks dus per deelgebied verschillen, maar in alle gevallen zal er na sanering geen sprake zijn van gezondheidsrisico's. De sanering van locaties wordt bij voorkeur gekoppeld aan de uitvoering van het bouwplan.

8.6 Geohydrologie

In het geohydrologisch onderzoek is gekeken naar de gevolgen van eventuele ondergrondse parkeergarages voor de grondwaterstand en -stromen. Hieruit blijkt dat bij realisatie van ondergrondse parkeergarages onder alle bouwblokken wordt voldaan aan de grondwaternormen. De lokale grondwaterhuishouding vormt dus geen belemmering voor de ontwikkeling.

8.7 Explosieven

Archiefonderzoek heeft uitgewezen dat er op het plangebied geen vliegtuigbommen zijn gevallen. Er bestaat dus geen kans op het aantreffen van blindgangers in de bodem.

8.8 Kabels en leidingen

Onder de Karperweg en Havenstraat liggen kabels voor hoogspanning- en middenspanning. Daarnaast ligt in de Havenstraat een drinkwatertransportleiding en bevindt zich middenin het plangebied een persriool. Een aantal van deze kabels en leidingen moet worden verlegd, in overleg met de betreffende leidingbeheerders. Het persriool wordt verwijderd en de drinkwatertransportleiding blijft liggen (in het bestemmingsplan wordt hiervoor een zonering opgenomen).

Langs de Karperweg staat een transformatorstation van Liander, die van belang is voor de stroomvoorziening in stadsdeel Zuid. De hoogspanningskabels van het transformatorstation in zuidwestelijke richting worden verlegd in zuidelijke richting (naar het park in het zuiden van het plangebied). De hoogspanningskabels van het transformatorstation in oostelijke richting worden ingepast in de Karperweg. De middenspanningskabels van het transformatorstation naar de tramremise moeten in westelijke richting worden verlegd, zodat deze onder de groene verbindingshof tussen bouwblokken 2 en 3 komen te liggen.

Afhankelijk van de leeftijd van de kabels en leidingen komen de verleggingskosten gedeeltelijk voor rekening van het project. De nieuwe kabels en leidingen voor het plangebied zelf worden aangelegd op kosten van de kabel- en leidingenbedrijven. Daarbij gaat het om de aanleg van nieuwe elektra, distributieleidingen voor drinkwater en een gescheiden rioolstelsel. Mogelijk wordt het gebied in de toekomst ook aangesloten op glasvezel en stadswarmte.

8.9 Magnetische velden

Er is onderzoek uitgevoerd naar magnetische velden rondom het transformatorstation Karperweg en de ondergrondse hoog- en middenspanningskabels in het plangebied. In Nederland geldt bij bovengrondse hoogspanningsverbindingen een advieswaarde van 0,4 microtesla. Amsterdam hanteert deze waarde ook bij transformatorstations en ondergrondse kabels.

Uit het onderzoek blijkt dat vlak tegenover het transformatorstation, en bij enkele hoogspanningskabels, sprake is van een overschrijding van de advieswaarde. Binnen die zones zijn echter geen woningen of andere gevoelige functies gepland. Bovendien worden de hoogspanningskabels met een sterk magnetisch veld in het kader van de herontwikkeling verlegd en gebundeld, waardoor de magnetische straling wordt verkleind. Magnetische velden zijn dus geen belemmering voor de ontwikkeling. Na verlegging van de hoogspanningskabels, en de door Liander beoogde vervanging van de huidige transformatoren, zal het stadsdeel ter controle nieuwe metingen verrichten.

8.10 Verkeer

Het plangebied krijgt twee ontsluitingswegen: via de Karperweg rechtsaf naar de Amstelveenseweg, en via de Havenstraat op het Haarlemmermeercircuit. Het verkeersonderzoek wijst uit dat het beoogde bouwprogramma van het Havenstraatterrein relatief weinig invloed heeft op de verkeersintensiteit op het hoofdverkeersnet. De doorstroming op de Amstelveenseweg en het Haarlemmermeercircuit is echter in de huidige situatie al niet optimaal. De centrale stad werkt daarom aan plannen voor een reconstructie van de Amstelveenseweg en het Haarlemmermeercircuit.

Het stadsdeel zal met de centrale stad afspraken maken over de verkeersafwikkeling en oplossingsrichtingen voor het verkeer van en naar het Havenstraatterrein. Belangrijk bij de uiteindelijke oplossingsrichting is de aanwijzing van de Amstelveenseweg als onderdeel van het Plusnet, waarin de doorstroming van autoverkeer en OV prioriteit heeft gekregen. In de afspraken wordt ook de beoogde keeroplossing voor de Museumtramlijn meegenomen. Specifieke aandacht gaat verder uit naar de aansluiting van de hoofdfietsroute Verlengde Havenstraat op het Haarlemmermeercircuit en de uitrukmogelijkheden voor de ambulance vanuit de Kar-

perweg. Het niet tijdig gereed zijn van de reconstructie van de Amstelveenseweg en het Haarlemmermeercircuit is een ontwikkelrisico. De centrale stad (Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer) werkt aan het project Amstelveenseweg om de doorstroming te verbeteren. Stadsdeel Zuid werkt in dat kader samen met DIVV aan een nadere verkeerstudie om de verkeersafwikkeling op het Haarlemmermeercircuit en de Amstelveenseweg nauwkeuriger in beeld te brengen en tot een oplossing te komen. Dit onderzoek zal beschikbaar zijn bij de start van de bestemmingsplanprocedure, dat wil zeggen zodra het ontwerpbestemmingsplan ter inzage wordt gelegd. Bij het vaststellen van het bestemmingsplan moet duidelijk zijn dat de uitrukmogelijkheid op een of andere manier is gegarandeerd.

In het verkeersonderzoek is de verkeersveiligheid getoetst aan geldende basiseisen: functionaliteit van het wegennet, homogeniteit van het verkeer en voorspelbaarheid van het verkeersgedrag. Op de spelregelkaart openbare ruimte zijn specifieke aandachtspunten aangeduid, zoals parkeren in de Verlengde Havenstraat (in relatie tot de doorgaande fietsroute) en het mengen van verkeersoorten op de Karperweg. In het ontwerp openbare ruimte wordt goed naar deze punten gekeken.

8.11 Milieuzonering

Om de inpasbaarheid van woningbouw op het Havenstraatterrein te beoordelen is onderzoek gedaan naar de milieuhinder van reeds aanwezige bedrijven. In de VNG brochure Bedrijven en Milieuzonering zijn per milieucategorie richtafstanden opgenomen tussen het type bedrijf en de dichtstbijzijnde woning. Die richtafstanden zijn indicatieve waarden; ze helpen om de kans op hinder te minimaliseren, maar er kan ook gemotiveerd vanaf worden geweken. Uit de inventarisatie blijkt dat de geluidsproductie van een tramremise of transformatorstation zodanig is, dat er volgens de VNG brochure op korte afstand eigenlijk niet moet worden gewoond. Het is echter mogelijk om maatregelen te treffen die de geluidhinder sterk verminderen, waardoor woningbouw nabij deze bedrijven toch verantwoord is. Daarover meer in paragraaf 8.12. De mogelijkheid van terugkeer van de huidige bedrijven hangt ook af van eventuele milieuhinder van deze bedrijven.

Uitgangspunt is dat de bestaande bedrijven in het plangebied niet gehandhaafd kunnen worden, in elk geval niet in hun huidige vorm. Deze bedrijven verdwijnen als de gebiedsontwikkeling dat noodzakelijk maakt, of als de huidige milieubelasting conflicteert met reeds bestaande woningbouw. Een zittend bedrijf in de contouren van bouwblok 2, dat een probleem vormt voor de woningbouw in blok 1, zal dus eerder weg moeten dan het moment dat ontwikkeling van blok 2 aan de orde is.

Bij het bestemmingsplan wordt een zogeheten Staat van bedrijfsac-

tiviteiten toegevoegd. Dit vormt het planologisch toetsingskader voor het al dan niet toestaan van een nieuw bedrijf. Bedrijven uit categorie 1, 2 en 3.1 worden in het algemeen toegestaan, omdat zij zich laten mengen met gevoelige bestemmingen, zoals woningbouw. Voor bedrijven uit categorie 3.1 gelden wel voorwaarden:

- Het bedrijf scoort qua gevaar, geur en stof niet hoger dan milieuhindercategorie 2;
- De activiteiten vinden niet tijdens de nachtperiode plaats;
- De activiteiten vinden hoofdzakelijk inpandig plaats;
- Het bedrijf heeft geen gemeenschappelijke muur, vloer of plafond met een geluidsgevoelige functie.

Specifiek aandachtspunt is inpassing van de Museumtramloods in blok 1, waar stalling en onderhoud van tram plaatsvindt, aangezien de laatstgenoemde voorwaarde daar niet erg reëel is. Op deze plek mag van die voorwaarde worden afgeweken, mits voldoende maatregelen worden getroffen in de constructie en isolatie van het gebouw.

8.12 Geluid

Wegverkeer

Akoestisch onderzoek wijst uit dat op enkele gevels van bouwblok 1 en 2 de wettelijke voorkeursgrenswaarde voor wegverkeersgeluid (van de Amstelveenseweg, Havenstraat en C.Krusemanstraat) wordt overschreden, maar niet de maximale grenswaarde. Voor die gevels zal aan het Dagelijks Bestuur van Stadsdeel Zuid worden voorgesteld om hogere grenswaarden vast te stellen. Deze woningen dienen, volgens het Amsterdams geluidbeleid, in principe wel over een stille zijde te beschikken. Voordat hogere grenswaarden worden vastgesteld wordt in het kader van het ontwerpbesluit hogere grenswaarden ingewonnen bij het Technisch Ambtelijk Vooroverleg Geluidhinder Amsterdam (TAVGA).

Industriegeluid

Bij industriegeluid wordt gestreefd naar een aanvaardbaar geluidsniveau, in overeenstemming met het stedelijke karakter van het gebied. De normen voor industriegeluid uit de Wet geluidhinder mogen ook worden toegepast bij woningen nabij niet-gezoneerde bedrijventerreinen. Uit jurisprudentie blijkt dat, in een verstedelijkte omgeving, een maximale geluidsbelasting van 55 dB(A) bij een woningbouwproject als redelijk en aanvaardbaar wordt aangemerkt. Het Dagelijks Bestuur van Stadsdeel Zuid is van plan om dat geluidsniveau dan ook vast te stellen. De aanbevelingen van de TAVGA worden meegenomen in de bestemmingsplan procedure.

Akoestisch onderzoek wijst uit dat de GVB tramremise soms relatief hoge geluidsniveaus veroorzaakt op de noordelijke gevels van de bouwblokken en op sommige delen van de oostelijke en westelijke gevels. Het blijkt niet eenvoudig om daar met technische maatregelen verbetering in aan te brengen:

- Het aanbrengen van geluidschermen tussen het remiseterrein en de woningen heeft te weinig resultaat;
- Het bouwen van een simpele dakconstructie (begroeid met sedum) boven de sporen van de remise kost 7 tot 13 miljoen euro. Een geluidsisolerend dak alleen is echter niet voldoende, omdat geluid ook via de zijkanten weglekt;
- De meest effectieve maatregel ten aanzien van geluid is verplaatsen van de remise, hetgeen een zeer kostbare investering en vanuit de exploitatie gezien een niet reële oplossing zou zijn.

Aangezien technische maatregelen op (of tegen) het remiseterrein te kostbaar zijn, of onvoldoende effect hebben, wordt de oplossing gezocht aan de kant van de woningen. Op de gevels van woningen waar het aanvaardbare geluidsniveau niet wordt gehaald, zullen dove gevels, of vergelijkbare geluidwerende voorzieningen (zoals schermen en borstweringen) via het bestemmingsplan worden voorgeschreven. De komende tijd zal intensief overleg met het GVB worden gevoerd over het opleggen van maatwerkvoorschriften en het bepalen van de maximale geluidbelasting. Inzet van de gesprekken is om de bedrijfsvoering van de tramremise niet nodeloos te belemmeren, maar wel een verantwoorde woningbouw mogelijk te maken.

De geluidniveaus van het *transformatorstation* van Liander en de Ambulance Amsterdam geven minder problemen. Liander heeft plannen om het transformatorstation binnen twee jaar te vernieuwen, met stillere transformatoren. Als gevolg daarvan blijft de geluidbelasting op de beoogde woningbouw langs de Karperweg onder de 55 dB(A). De toegestane geluidbelasting zal in overleg met Liander in maatwerkvoorschriften worden vastgelegd.

Volgens onderzoek zorgen uitrijdende ambulances van de *Ambulance Amsterdam* alleen bij bouwblok 1 voor een overschrijding van het geluidniveau van 55 dB(A). De maximale geluidsbelasting van Ambulance Amsterdam wordt na goed overleg in maatwerkvoorschriften vastgelegd. Zo kan de geluidbelasting van de roldeur met een eenvoudige maatregel worden opgelost. Daarnaast geldt als uitgangspunt dat de sirene pas aan gaat bij de kruising met de Amstelveenseweg.

8.13 Externe veiligheid

In het plangebied bevindt zich op het moment een LPG tankstation. Daarmee is een vaststellingsovereenkomst gesloten, waarin het tankstation vooralsnog privaatrechtelijk wordt gedoogd. Zodra de gemeente over de grond wil beschikken geldt een opzegtermijn van zes maanden. Het tankstation vormt dus geen beperking voor de ontwikkeling van woningbouw. In omgeving zijn verder geen risicovolle inrichtingen aanwezig. Van het gevaarlijke stoffenvervoer in de omgeving (weg, spoor, water, lucht en buisleidingen) zijn de risico's te verwaarlozen.

Bij de voorbereiding van het bestemmingsplan is advies gevraagd aan de brandweer Amsterdam-Amstelland. De brandweer vraagt aandacht voor voldoende blusvoorzieningen en een goede bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten; deze aandachtspunten worden in het ontwerp voor de openbare ruimte meegenomen.

8.14 Luchtkwaliteit

Op basis van het maximaal te realiseren bouwprogramma zijn de gevolgen voor de luchtkwaliteit bepaald. Volgens het 'Besluit niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)' draagt een bouwproject 'niet in betekende mate bij' aan de lokale luchtverontreiniging als de verkeersaantrekkende werking ervan ruim onder de 7.500 motorvoertuigbewegingen per etmaal ligt. Dat aantal verkeersbewegingen zal het Havenstraatterrein zeker niet aantrekken. Daaruit volgt dat een formele toetsing aan de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit achterwege kan blijven.

8.15 Natuur en groen Natuurwaarden

Het natuurwaardenonderzoek heeft gekeken of het Havenstraatterrein in de nabijheid van een Natura 2000 gebied ligt, en of er be-

schermde plant- en diersoorten op het terrein voorkomen. Daartoe is het plangebied door het jaar heen diverse keren bezocht. De conclusie is dat er vanuit de natuurwetgeving geen belemmeringen zijn voor herontwikkeling van het Havenstraatterrein:

- Onderzoek naar vleermuizen is uitgevoerd conform het Vleermuisprotocol (2013), met aandacht voor essentiële vlieg- en foerageroutes, en eventuele zomer-, kraam-, paar- en winterverblijven. Er zijn geen verblijfplaatsen van vleermuizen aangetroffen;
- In het plangebied zijn geen beschermde plantensoorten en vissoorten aangetroffen;
- Op het terrein zijn geen vogelnesten waargenomen waarvan het nest het hele jaar rond is beschermd. Op één locatie is een nest van een ekster waargenomen. Als dat nest in gebruik is, mogen eventuele kapwerkzaamheden alleen buiten het broedseizoen plaatsvinden.

Hoofdgroenstructuur

Een klein deel van het park in het zuiden van het plangebied (strookje van het Park Schinkeleilanden) maakt deel uit van de stedelijke hoofdgroenstructuur. Deze strook krijgt in het bestemmingsplan de bestemming Groen met een dubbelbestemming Waarde - Hoofdgroenstructuur. In het kader van de planvoorbereiding is ad-



Impressie groen verbindingshof

vies gevraagd aan de Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur (TAC). De TAC is van mening dat het plan zorgvuldig met de hoofdgroenstructuur omgaat. De TAC hecht vooral aan een zorgvuldige overgang van stad naar groen, en dat het bestemmingsplan in die zone geen zaken opneemt die zich slecht verdragen met de hoofdgroenstructuur. De TAC stemt in met de genoemde dubbelbestemming voor deze strook, omdat deze extra bescherming verleent.

Bomen

Voor de herontwikkeling van het Havenstraatterrein zijn alle bomen op het terrein geïnventariseerd en gewaardeerd. Het is immers van belang hoeveel bomen het behouden waard zijn, of zij mogelijk verplantbaar zijn, en of er bomen staan die zo belangrijk en beeldbepalend zijn dat zij opgenomen dienen te worden in het plan. Uit de inventarisatie is het volgende gebleken:

- De meeste bomen hebben geen bijzondere waarde en zijn niet of nauwelijks verplaatsbaar.
- In de tuin van de villa staan twee monumentaalwaardige bomen: een paardenkastanje en een beuk die heel beeldbepalend zijn voor de omgeving. In diezelfde tuin staan ook nog drie behoudenswaardige bomen.
- Achter het uitbouwtje van het Haarlemmermeerstation, naast de entree naar het Havenstraatterrein, staan een esdoorn en een magnolia die het behouden waard zijn.
- Verdeeld over het terrein staan drie behoudenswaardige wilgen die verplant kunnen worden naar een andere locatie in het plangebied, of elders in het stadsdeel.
- Voor de ingang van de tramremise staan zeven behoudenswaardige platanen. Als zij in het plan niet op deze plek kunnen blijven staan, dan worden ze verplant.
- Aan het begin van de Karperweg staan Robinia's die in redelijke staat verkeren. Als deze bomen niet op hun huidige plek kunnen worden behouden, dan worden zij binnen het plangebied vervangen door grote bomen van dezelfde soort.

8.16 Basisschool met kinderdagverblijf

Uit het Integraal Huisvestings Plan is gebleken, op basis van leerlingenprognoses, dat in dit gedeelte van het stadsdeel behoefte is aan een school. Uit de hieruit volgende 'Verkenning inpassing Integraal Kindcentrum' van BOOZT, de consultatie van schoolprofessionals en onderzoek van bureau Must naar de ruimtelijke inpassing van een IKC zijn de volgende conclusies geformuleerd:

Inpassing algemeen:

- Een IKC heeft behoefte aan een goede en veilige bereikbaarheid te voet, op de fiets en met de auto. Het Haarlemmermeercircuit en de Amstelveenseweg zijn mogelijk een belemmering om kinderen zelfstandig naar school te laten gaan.



- Voor de jongste kinderen moeten de klaslokalen op de begane grond liggen.
- Het speelplein van een basisschool is een intensief gebruikte plek die deels afsluitbaar moet zijn. Een open speelterrein heeft de voorkeur.
- Om overlast te beperken moeten ouders en kinderen gestimuleerd worden om de kinderen niet met de auto naar school te brengen.
- Het is mogelijk om in blok 2 of blok 4 een IKC te realiseren.

Inpassen aan de oostzijde van blok 2:

- Door de locatie dicht bij het Haarlemmermeercircuit en de Amstelveenseweg krijgt de school een stedelijke uitstraling.
- Deze plek ligt vlakbij de entree van het plangebied, waardoor haal/brengverkeer niet door de woonbuurt hoeft te rijden. Een aandachtspunt is dat geen opstoppingen mogen ontstaan bij de entree van het plangebied, en dat uitrukkende ambulances geen hinder mogen ondervinden.
- Ontwerpvrijheid bij het inpassen van het speelterrein is wenselijk. Daardoor is het wellicht mogelijk om het speelterrein deels binnen het bouwblok en deels daarbuiten te realiseren.
- Aandachtspunt is een veilige zone bij de ingang van de school.

Inpassen in blok 4:

- Op deze locatie bij het Park Schinkeleilanden krijgt de school een groene uitstraling.

- Deze plek ligt achterin het plangebied, waardoor haal/brengverkeer helemaal door de woonbuurt moet. Daarentegen is de plek vanuit het Olympisch Kwartier Noord, via de nieuwe brug, prettig bereikbaar voor langzaam verkeer.
- Het risico van verkeersopstoppingen bij de entree van het gebied is in deze variant beperkt, waardoor uitrukkende ambulances niet worden gehinderd.
- Het speelterrein dient binnen de grenzen van blok 4 te worden opgelost. De spelregels voor blok 4 bieden hiervoor voldoende vrijheid.

8.17 Vastgoed- en programmatische scan

Een vastgoedscan is uitgevoerd om tot goed ontwikkelbare bouwvelden te komen. Aangetoond is dat binnen de bouwblokken verschillende soorten en maten woningbouw mogelijk zijn. Op basis van de vastgoedscan is ook een programmatische scan uitgevoerd, waarin verschillende scenario's zijn doorgerekend, zowel qua omvang als de grondopbrengsten daarvan. Die scan heeft geen bijzondere aandachtspunten of belemmeringen aan het licht gebracht.

9. Klimaatstrategie

De klimaatstrategie voor het Havenstratterrein rust op twee pijlers: maatregelen waarmee de CO₂ uitstoot kan worden verminderd (mitigatie) en maatregelen om in te spelen op de gevolgen van het wereldwijde klimaatprobleem (adaptatie). Voor beide pijlers zijn de mogelijkheden door de Dienst Milieu en Bouwtoezicht (tegenwoordig 'Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied') globaal verkend.

9.1 Klimaatmitigatie

De Amsterdamse ambitie voor klimaatneutraal bouwen streeft ernaar om de CO₂ uitstoot van al het 'gebouwgebonden energieverbruik' volledig tot nul terug te brengen. Daartoe is een strategie voor nieuwbouwprojecten ontwikkeld, die bestaat uit de volgende onderdelen:

- Energetisch gunstige stedenbouwkundige verkaveling
- Duurzaam casco van gebouwen
- Lokale opwekking duurzame elektriciteit
- Duurzame elektriciteit openbare ruimte
- Duurzame warmte en koude

Deze onderdelen worden hieronder concreet gemaakt voor de locatiemarken van het Havenstratterrein.

Energetisch gunstige stedenbouwkundige verkaveling

Ten behoeve van het eerdere Projectbesluit Havenstratterrein heeft DMB de stedenbouwkundige modellen reeds beoordeeld op kansen voor klimaatneutraal bouwen. De stedenbouwkundige opzet van dit Investeringsbesluit wijkt inmiddels iets af van het eerdere Projectbesluit. Zo is de loods van de Museumtramlijn nu met het eerste bouwblok geïntegreerd. Deze aanpassingen bieden echter nog steeds voldoende kansen om een klimaatneutraal plan te realiseren.

Duurzaam gebouwcasco

Een 'duurzaam casco' wil zeggen dat gebouwen (hoofdontwerp, vloer, dak en gevels) zo zijn ontworpen dat er maximaal kan worden bespaard op verwarmen, koelen en het elektriciteitsgebruik. Daarom wordt aanbevolen om een duurzaam casco als uitgangspunt te hanteren bij de verdere uitwerking van de ontwerpen. Het is zelfs mogelijk om dat uitgangspunt te gebruiken als een van de gunningscriteria bij de aanbesteding van een bouwblok of kavel.

Lokale opwekking duurzame elektriciteit

Op goed ontworpen daken kunnen zoveel zonnepanelen worden geplaatst dat daarmee een kleine 70 procent van de klimaatneutrale ambitie kan worden behaald. Op basis van het ruimtelijk kader lijkt

het Havenstratterrein voldoende dakoppervlak beschikbaar te hebben. Daarnaast kunnen ook extra dakoverstekken het beschikbare dakoppervlak vergroten. In een latere fase kan de exacte hoeveelheid dakoppervlak en opbrengst van panelen worden berekend.

Duurzame elektriciteit openbare ruimte

Naast gebouwgebonden energiebesparing is het van belang dat ook zoveel mogelijk energie op de openbare verlichting wordt bespaard. Dit kan ondermeer gerealiseerd worden door een slimme inrichting van de straten (bijvoorbeeld minder lampen en meer routevorming) en het gebruik van energiebesparende Led-verlichting. Het stroomgebruik van straatverlichting kan eventueel ook duurzaam worden opgewekt door zonnepanelen.



Duurzame warmte en koude

Voor een duurzame en CO₂ besparende warmte- en koude voorziening dienen zich op het Havenstraatterrein de volgende varianten aan:

1. Stadswarmte in combinatie met koudeopslag in de bodem

Bij deze energievoorziening worden de voordelen van stadswarmte (hoge CO₂ reductie) gecombineerd met het comfort van duurzame koeling (opslag winterkoude in de bodem onder het Havenstraatterrein). Nuon en Westpoort Warmte hebben de ambitie om het stedelijk warmtenet aan de oostkant en westkant van de stad in de vorm van een kleine ring met elkaar te verbinden. In dat geval ligt het ook voor de hand om het Havenstraatterrein erop aan te sluiten. Er is hiervoor een technische haalbaarheidsstudie uitgevoerd. Hieruit is geconcludeerd dat het mogelijk is om het Havenstraatterrein aan te sluiten op het warmtenet en gegarandeerd van voldoende warmte te kan worden voorzien. Volgende stap in het haalbaarheidsonderzoek is het uitwerken van de financiële haalbaarheid.

2. Stadswarmte in combinatie met warmte/koudeopslag

Deze variant richt zich op het realiseren van een centraal systeem voor warmte/koudeopslag, in samenwerking met het project Stadion-



plein, met een aantakking op het stadswarmtenet. Nadeel van dit scenario zijn de hoge voorinvesteringen en de wederzijdse afhankelijkheid van het Havenstraatterrein en het project Stadionplein.

3. Warmte/koudeopslag per gebouw

In deze variant wordt per bouwblok met warmte/koudeopslag in de bodem gewerkt, gecombineerd met individuele of collectieve warmtepompen. Het voordeel daarvan is dat er geen grote voorinvesteringen voor het hele gebied nodig zijn, maar dat investeringen gelijk oplopen met de realisering van een bouwblok.

4. Individuele warmtepompen per woning of bedrijf

In deze variant wordt geen warmte/koude in de bodem opgeslagen. In plaats daarvan maken individuele warmtepompen (lucht/water) direct gebruik van de warmte die (zelfs in de winter) aanwezig is in de buitenlucht. Deze techniek is alleen toepasbaar bij zeer goed geïsoleerde gebouwcasco's. Daarnaast gaat het hier om een relatief nieuwe technologie, waarvan de ontwikkeling nog nauwlettend moet worden gevolgd.

Voor het Havenstraatterrein wordt geadviseerd om de varianten 1, 3 en 4 verder te verkennen. Daarbij geldt dat het Amsterdams beleid erop is gericht om zoveel mogelijk gebruik te maken van het stadswarmtenet. Uiteraard moet de aansluitmogelijkheid ten tijde van het realiseren van de bouwblokken dan wel voorhanden zijn, tegen marktconforme tarieven. Mocht dit het geval zijn, dan zou een combinatie met lokale koudeopslag (voor eventuele koeling van woningen en bedrijven) wel tot de randvoorwaarden moeten behoren. De varianten 3 en 4 blijven op de achtergrond beschikbaar als uitwijkopties.

9.2 Klimaatadaptatie

Klimaatadaptatie in Amsterdam richt zich vooral op het lokaal afvlakken van hevige regenbuien, die in de toekomst naar alle waarschijnlijkheid vaker zullen voorkomen. Openbaar groen is een goede plek voor zulke bufferende maatregelen, maar dat is een schaars goed op het Havenstraatterrein. In plaats daarvan is het raadzaam om zoveel mogelijk begroeide daken in het gebied te realiseren. Groene daken kunnen de piekafvoer van regenbuien afvlakken en geven daarnaast een prettig microklimaat in de stedelijke omgeving. Ze kunnen wel conflicteren met het installeren van zonnepanelen, dus daar zal nog een evenwichtige modus in moeten worden gevonden.

10. Ontwikkelstrategie en regie

10.1 Ontwikkelstrategie

De herontwikkeling van het Havenstraatterrein is deelbaar in vier bouwvlakken, die los van elkaar in de markt gezet kunnen worden. De ontwikkelstrategie maakt daar gebruik van door de vlakken in een bepaalde volgorde te ontwikkelen. Zo is het wenselijk om eerst het bouwvlak achter het Haarlemmermeerstation te ontwikkelen en daarna van voor naar achter richting Schinkeleilanden te werken. Door direct achter het Haarlemmermeerstation te beginnen krijgt het gebied meteen 'smoel' en bekendheid in de stad, hetgeen van belang is bij het op de markt zetten van de kavels in het tweede en derde blok. Starten met het eerste blok heeft ook als voordeel dat meteen een loods voor de Museumtramlijn kan worden gerealiseerd. De huidige opstallen van de Museumtramlijn verder op het terrein kunnen dan (deels) worden ontruimd en gesloopt. Met de uitgifte van het eerste blok kan ook het eerste deel van het Museumtramlijn worden verlegd.

Na het eerste bouwvlak worden de drie resterende blokken in westelijke richting één voor één op de markt gebracht. Blok 2 en 3, met veel kavels voor kleine ontwikkelaars, worden in belangrijke mate de smaakmakers van de herontwikkeling. Als laatste wordt het bouwvlak vlak voor het park uitgegeven.

Deze ontwikkelvolgorde is voor de hand liggend, maar niet dwingend. Het is niet ondenkbaar dat zich in een vroeg stadium een ontwikkelaar aandient voor het vierde blok. In dat geval wordt zo'n ontwikkelaar niet in de wachtkamer gezet. Ook is het mogelijk dat in de praktijk meerdere blokken tegelijk in ontwikkeling zijn, of dat er juist tijd voorbij gaat tussen de ontwikkeling van blokken. De gemeente werkt dan ook met deelgrondexploitaties, waarvan elk deel zijn eigen kosten moet kunnen dekken uit de opbrengsten van het bouwvlak. In de gedetailleerde Vastgoedscan staat nauwkeuriger omschreven welke programmavarianten financieel haalbaar zijn.

Typen ontwikkeling

De bouwblokken 1 en 4 lenen zich het beste voor een traditionele projectmatige ontwikkeling. Hier bestaan ook goede kansen op het realiseren van een aandeel huurwoningen in het sociale en midden-segment. De tussenliggende bouwvelden 2 en 3 lenen zich vooral voor kleinschalige ontwikkeling, met eigen woningbezit, maar ook

veel ruimte voor middensegment en dure huur. De bouwblokken 2 en 3 worden gekenmerkt door de volgende bijzondere omstandigheden:

- De bouwblokken zijn door de gemeente niet dichtgeregeld met zware programmatische regels. Daarnaast zijn de welstandscriteria relatief soepel en terughoudend;
- Er bestaat veel vrijheid op het gebied van bestemmingen, uitbouwen, indelingen en gevels;
- Uit te geven kavels zijn niet erg groot, waardoor ze vooral interessant (en haalbaar) zijn voor kleinere investeerders;
- De bouwblokken kunnen een magneetwerking hebben op een groep onconventionele initiatiefnemers in de stad, zoals individuele zelfbouwers, collectieven, ontwikkelende architecten, ontwikkelende aannemers en tal van andere kleine investeerders;

Dergelijke omstandigheden vergroten de kans op het ontstaan van een gevarieerd, karaktervol en niet compleet 'aangeharkt' woon- en werkgebied. Die onderscheidende marketing en sfeer maakt de ontwikkeling buitengewoon kansrijk. Het Havenstraatterrein trekt mogelijk zelfs een nieuwe groep ontwikkelaars naar Amsterdam die hier eerder nog niet actief was.

Afzetbaarheid

Gezien de grote woningbehoefte in de stad, en de diverse kwaliteiten van het Havenstraatterrein, bestaat er geen twijfel over de afzetbaarheid van de blokken en de kavels. Wel zal bij het op de markt zetten van de deelgebieden rekening worden gehouden met de capaciteit van investeerders en ontwikkelaars, ook om te voorkomen dat het Havenstraatterrein de ontwikkeling van andere projectgebieden in de wielen rijdt. Het ontwikkeltempo zal dan op stedelijk niveau worden afgestemd. Overigens komen de woningen op het Havenstraatterrein op zijn vroegst pas vanaf 2017 op de markt. Daarnaast kan het plan in flexibele delen ontwikkeld worden, reagerend op de marktvraag van dat moment.

10.2 Noodzaak regie

Het ruimtelijk en programmatisch kader van het Havenstratterrein is ruim en flexibel geformuleerd. De spelregelkaarten bieden veel vrijheid aan ontwikkelaars. Die vrijheden brengen uiteraard een spanningsveld met zich mee. Lukt het om met al die grote en kleine spelers een eindbeeld te creëren dat past in de visie van het Havenstratterrein? Kunnen al die marktpartijen zichzelf organiseren en coördineren, of dient de gemeente het hele proces van begin tot eind te sturen? Het juiste antwoord op deze vragen is waarschijnlijk dat de gemeente in meer of mindere mate de rol van regisseur moet houden. Dat kan de gemeente zelf doen, maar zij kan daarvoor ook samen met marktpartijen een derde partij inhuren. De noodzaak tot regie heeft met name betrekking op de volgende ontwikkelaspecten:

Organiseren tenders bouwblokken 1 en 4

Het eerste bouwblok, vlak achter het Haarlemmermeerstation, heeft een complex bouwprogramma met sociale en middeldure huurwoningen, dure huur- of koopwoningen, een parkeergarage en een loods voor de Museumtramlijn. Het is waarschijnlijk verstandig om zo'n opgave samen met één of maximaal twee professionele ontwikkelaars te realiseren. Dat geldt in iets mindere mate ook voor het laatste bouwblok, dat moeilijk in onderdelen valt op te knippen en eveneens een flink programma heeft.

Het ligt daarom voor de hand om voor beide blokken afzonderlijk een tender uit te schrijven voor ervaren projectontwikkelaars en beleggers. Om nagestreefde kwaliteit van deze blokken te waarborgen zullen in de tenders een aantal specifieke eisen worden gesteld. Die hebben ondermeer betrekking op de architectonische kwaliteit (passend bij zulke prominent zichtbare bouwblokken), de mate waarin sociale en middeldure woningen worden gerealiseerd en het aantal parkeerplaatsen.

Selectieprocedure kleine ontwikkelaars bouwblok 2 en 3

De twee middelste blokken worden na elkaar op de markt gebracht, en zijn grotendeels bedoeld voor kleine investeerders, zelfbouwers en collectieven. Voor deze groep ontwikkelaars wordt een selectieprocedure georganiseerd, met heldere selectiecriteria die nauw aansluiten bij de sfeer zoals die in visie werd beschreven. Geïnteresseerden kunnen zich binnen een vooraf aangegeven periode inschrijven. De inschrijvers worden vervolgens gescreend op hun profiel en initiatief past bij de gewenste ontwikkeling van bouwblokken 2 en 3. Na deze voorselectie kunnen geïnteresseerden hun voorkeur uitspreken over één of meerdere kavels:

- Als er meerdere inschrijvers zijn op eenzelfde kavel, gesteld dat alle inschrijvers in gelijke mate aan de gestelde criteria voldoen, zal worden geselecteerd op basis van het beoogde programma;
- Mochten er teveel gegadigden zijn voor bouwblok 2, dan wordt aan inschrijvers de mogelijkheid geboden om met voorrang een kavel te kiezen in het latere bouwblok 3;

- Als er daarna nog steeds teveel gegadigden zijn voor bouwen in blok 2, dan wordt er geloot. Mensen die zijn uitgeloot kunnen uiteraard opnieuw meedingen naar een kavel in bouwblok 3.

Gezamenlijke plannen voor de blokken 2 en 3

Stadsdeel Amsterdam Zuid stelt als eis dat gegadigden niet alleen hun eigen kavel ontwikkelen, maar ook gezamenlijk één plan maken voor het hele bouwblok. Om dit professioneel te laten gebeuren zal het stadsdeel een verplichte gebiedsregisseur aanstellen. Hij heeft zelf geen enkel belang bij de ontwikkeling van het blok, maar vertegenwoordigt de ontwikkelaars van het blok naar buiten toe (ook naar de gemeente) en bemiddelt in de belangen van de afzonderlijke bouwers. De gebiedsregisseur zorgt ervoor dat bouwplannen in het blok op elkaar worden afgestemd en dat bouwprocessen tegelijk of na elkaar kunnen plaatsvinden. Bij de formele contractering tussen de gemeente en de ontwikkelaars krijgt de gebiedsregisseur het mandaat om alles te doen wat noodzakelijk is in het belang van de gezamenlijke ontwikkelaars, en het bouwblok te realiseren binnen de gestelde termijn. Daarbij stuurt hij op het tijdpad dat tussen de bouwers en de gemeente in bilaterale overeenkomsten is afgesproken.

Ontwikkelen woningen in het sociale en middensegment

Het bouwen van sociale en middeldure (huur)woningen is een financiële uitdaging, waar geen interessante winstmarges tegenover staan. Zulke woningen zijn bij de meeste ontwikkelaars en beleggers dan ook niet populair. Om te waarborgen dat er op het Havenstratterrein toch een flink aantal goedkope en middeldure woningen komen (en blijven) is een sterke regie nodig. Het Amsterdamse grondprijzen- en uitgiftebeleid biedt daarvoor passend maatwerk. Een belangrijk aandachtspunt voor de regisseur is de handhaving van afspraken met ontwikkelaars en beleggers. Zo dienen de huurprijzen laag te worden gehouden, ook bij wisseling van huurders, en moet aangetoond worden dat de woningen ook daadwerkelijk aan de juiste doelgroep wordt verhuurd. Op basis van recente ervaringen bij andere projecten in de stad zullen de beste monitoring- en handhavingstechnieken worden ingezet.



Impressie plein achter Haarlemmermeerstation

11. Financieel kader

Financiering via grondexploitatie

De gemeente wil het plan financieren met een grondexploitatie. Dit betekent dat de herontwikkeling zichzelf terugverdient en niet ten laste komt van de algemene middelen van de gemeente. Door de gronden in erfpacht uit te geven aan ontwikkelende partijen (dit kunnen professionele partijen zijn of particulieren) ontvangt de gemeente nieuwe (erfpacht)inkomsten. Deze inkomsten moeten de kosten dekken van het bouw- en woonrijp maken van het gebied. Ook verwerving van gronden en eventuele vergoedingen aan de huidige gebruikers worden hieruit gedekt. De basis voor vergoedingen zijn de bestaande individuele contracten en de daarbij geldende wetgeving. Er zijn in het kader van dit plan geen andere regelingen of vergoedingen voor de huidige gebruikers.

Als er meer grondopbrengsten zijn dan kosten, dan wordt de meeropbrengst ten gunste gebracht van het stedelijk Vereveningsfonds, waar het dekking kan bieden voor tegenvallers bij andere projecten in de stad. De grondexploitatiebegroting bij het Investeringsbesluit heeft een positief saldo, wat betekent dat het project de stad geen geld gaat kosten, maar juist gaat opleveren.

De kosten van bodemsanering worden uit een apart budget binnen de gemeentebegroting gefinancierd; de zogenaamde 'Stelpost Bodem'. De Verkeersmaatregelen aan (of bij) het Haarlemmermeer-circuit vallen buiten de grondexploitatiebegroting. De verantwoordelijkheid daarvoor ligt bij de Dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer.

Risicobeheersing

Grondexploitaties brengen risico's met zich mee, maar het project zal er alles aan doen om die risico's te minimaliseren; het is nadrukkelijk niet de bedoeling om op het Havenstraatterrein bouwrijpe kavels te produceren en die vervolgens braak te laten liggen. De gemeente Amsterdam hanteert momenteel voor grondexploitaties een beheersystematiek om zoiets te voorkomen. Grote investeringen in het gebied worden vermeden zolang geen zekerheid bestaat over grondopbrengsten. De gemeenteraad stelt pas – per bouwblok – een krediet voor de uitvoering beschikbaar wanneer een contract met een ontwikkelende partij is gesloten. Er zal pas worden ontruimd

en bouwrijp gemaakt wanneer voldoende zeker is dat de gecontracteerde partij gaat starten met de bouw. En tot slot wordt er alleen ontruimd en bouwrijp gemaakt als dat noodzakelijk is het realiseren van een bouwblok. Dit wordt zo kort mogelijk voor de start van de bouw gepland.

Proceskosten en uitvoeringskredieten

Om het plangebied verder te brengen, en uiteindelijk contracten met marktpartijen te kunnen sluiten, moeten toch bepaalde voorbereidingskosten worden gemaakt. Daarom wordt wel een krediet gevraagd voor de noodzakelijke proceskosten. De financiële paragraaf (kabinet meegestuurd bij dit Investeringsbesluit) bevat een raming van de proceskosten. De eerste deelgrondexploitatie, met bijbehorend uitvoeringskrediet, is pas aan de orde als er sprake is van contractvorming met marktpartijen, minimaal voor het eerste bouwblok achter het Haarlemmermeerstation. Langs dezelfde weg worden ook de latere deelkredieten gekoppeld aan nieuwe gronduitgiften bij nieuwe bouwblokken.

Grondexploitatiebegroting

In de financiële paragraaf is een grondexploitatiebegroting voor het hele Havenstraatterrein opgenomen. Dit is noodzakelijk om de financiële haalbaarheid van het plan aan te tonen. Zoals reeds opgemerkt wordt deze grondexploitatie opgesteld volgens het principe 'kastroomsturing op kavelniveau'. De vier bouwvelden in het plan worden elk als 'kavel' aangemerkt. De grondopbrengst van elke kavel moet minimaal voldoende zijn om de kosten van het ontruimen, bouwrijp en woonrijp maken (voor dat kavel) te dekken.

Ook de uitkomsten van een risicoanalyse zijn meegerekend: de te verwachten meeropbrengsten moeten voldoende zijn om financiële risico's af te dekken. De risicoanalyse van de grondexploitatiebegroting wijst uit de het project als geheel een ruim positief saldo heeft. Ook het saldo voor alle vier de kavels afzonderlijk blijkt positief.

Aan de opbrengstenkant van de grondexploitatie ligt een programmatistische scan ten grondslag. Deze scan wees uit dat de maten van de bouwvelden een uiteenlopend programma aan woningtypen kunnen accommoderen. Vervolgens werden diverse scenario's voor de grondopbrengsten per bouwblok opgesteld. Onderzochte variabe-

len daarin zijn de bouwhoogte(n), het percentage wonen ten opzichte van het percentage niet-woonfuncties en de verdeling tussen koop- en huurwoningen. Die scenarioanalyse wees uit dat, binnen de vrijheden en ruimte van de spelregelkaarten, een positief resultaat op de grondexploitatie mag worden verwacht, met inachtneming van het principe van kasstroomsturing op kavelniveau.

Om grond te kunnen uitgeven voor vastgoedontwikkeling en dus grondopbrengsten te ontvangen, moet de gemeente kosten maken. Deze kosten zijn geraamd in de grondexploitatiebegroting. Ten eerste moeten de voor de herontwikkeling benodigde gronden worden verworven en ontruimd. Daarna begint het bouwrijp maken: opstallen en bestaande verhardingen worden verwijderd en het terrein wordt geschikt gemaakt voor de nieuwe bebouwing door de toplaag te vervangen met schoon zand. Zodra het terrein bouwrijp is, wordt de grond in erfpacht uitgegeven en gaan de nieuwe erfpachters (marktpartijen dan wel particulieren) starten met de bouw van het vastgoed. Nadat de bouw gereed is, wordt de omgeving woonrijp gemaakt. Dit betekent dat verhardingen zoals wegen en pleinen worden aangelegd, groenvoorzieningen wordt gerealiseerd en de nieuwe bebouwing wordt aangesloten op voorzieningen als riolering en energievoorzieningen. Al deze kosten worden gedekt door de opbrengsten die de gemeente ontvangt uit de uitgifte van de bouwgronden.

12. Planning

12.1 Bestemmingsplan

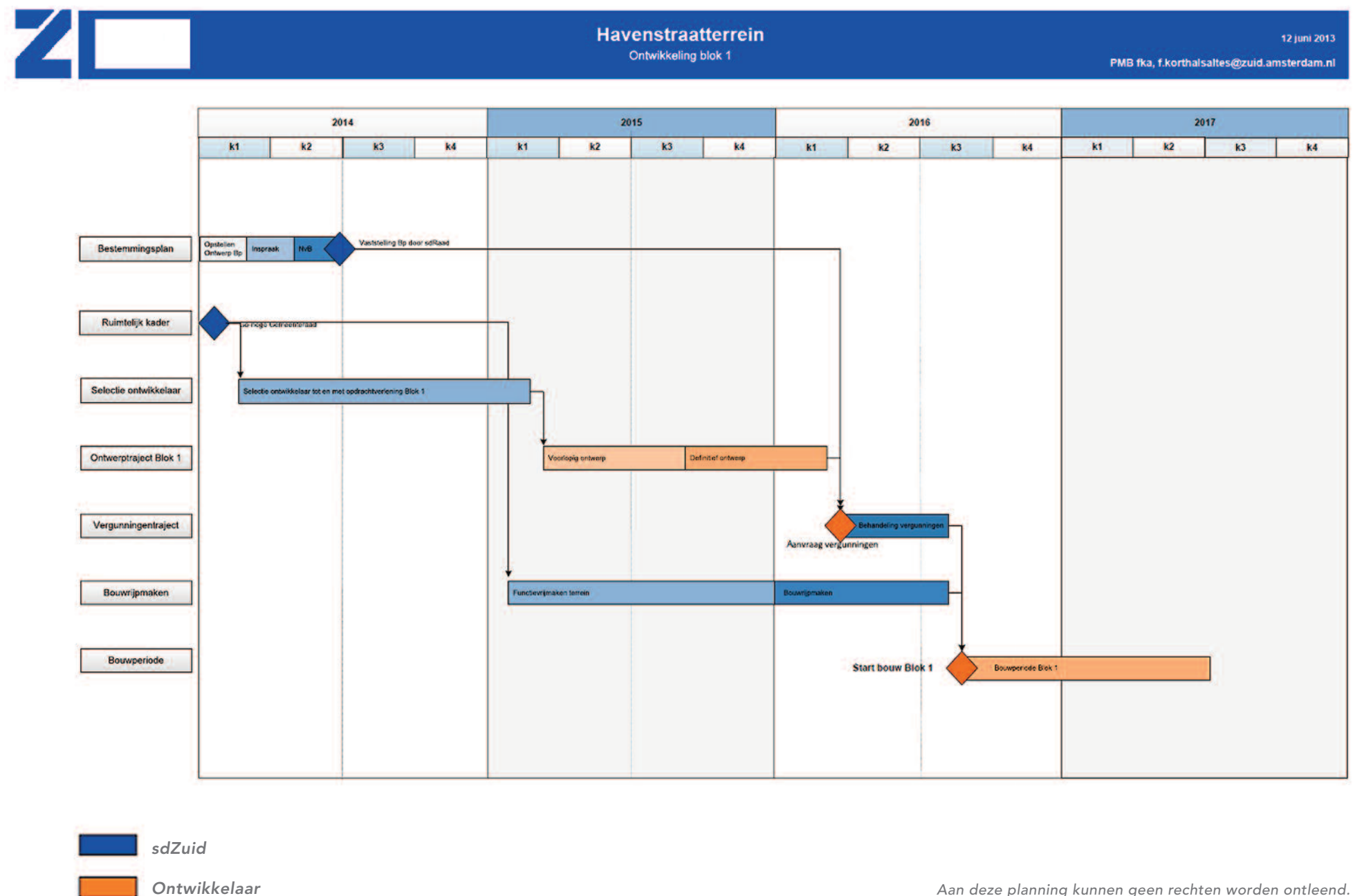
Het bestemmingsplan Havenstraatterrein wordt naar verwachting in de eerste helft van 2014 vastgesteld. Omdat het bestemmingsplan de juridisch-planologische vertaling is van het ruimtelijk kader, start de formele procedure (terinzagelegging ontwerpbestemmingsplan en vaststelling) pas nadat het Investeringsbesluit (go/no go besluit) is genomen.

12.2 Ontwikkeling

Na het go/no go besluit wordt gestart met het selecteren en contracteren van een ontwikkelaar voor het eerste blok. De gekozen ontwikkelaar begint daarna een ontwerptraject dat doorgaans 12

maanden duurt. Vervolgens start het vergunningentraject en de voorbereiding bouwrijp maken, hetgeen ongeveer 9 maanden vergt. Zodra zeker is of er daadwerkelijk gebouwd gaat worden (2015), wordt een deel van het Havenstraatterrein bouwrijp gemaakt. Dit betekent onder meer het functievrij maken van het gebiedsdeel, het saneren van de bodem, het kappen of verplanten van bomen en het verleggen van kabels, leidingen en tramrails. Daarna kan op z'n vroegst in 2016 met de bouw worden gestart. In dat geval kan de eerste oplevering in 2017 plaatsvinden.

12.3 Tijdschema



13. Communicatiestrategie

Uitgangspunt voor de communicatie is een positieve benadering van het gebied, conform de visie op het Havenstraatterrein (hoofdstuk 3). Als leidraad voor alle communicatie uitingen geldt de volgende kernboodschap: 'Een nieuw leven voor dit unieke stukje stad, met respect voor de historie en versterking van het bijzondere karakter.'

13.1 Communicatie voor en na het Investeringsbesluit

Ter voorbereiding op dit Investeringsbesluit is in de eerste helft van 2013 met een aantal direct belanghebbenden en partijen in de omgeving gesproken. In deze gesprekken is het project toegelicht, gesproken over ieders belangen, maar is vooral ook geluisterd naar verhalen over het heden en verleden om zodoende meer inzicht te krijgen in de kernkwaliteiten van het gebied. Deze gesprekken waren een waardevolle inspiratie voor de visie op het Havenstraatterrein. Daarbij dient een aantal partijen met name te worden genoemd:

- Huurdersbelangenvereniging Havenstraatterrein.
- Gemeentevervoerbedrijf (GVB)
- Stichting Elektrische Museumtramlijn Amsterdam (EMA) en de vereniging Rijdend Elektrisch Tram Museum (RETM)
- Liander
- Ambulance Amsterdam
- Macy's
- GroupM
- Kisch & Zonen
- De Alliantie
- Bewoners aan de Afroditekade in het Olympisch kwartier Noord

Toekomstig belanghebbenden

Het is de huurders op het Havenstraatterrein bekend dat zij hun bedrijf in de huidige vorm niet op deze locatie kunnen voortzetten. Voor hen is het van belang tijdig te weten wanneer zij het terrein moeten ontruimen. De communicatie met de belangenvereniging wordt voortgezet, maar er zal vooral ingezet worden op gesprekken met individuele huurders. Hierin zal gesproken worden over het moment en de wijze van beëindiging van het huurcontract, eventuele vervangende locaties elders in stad of regio, maar nadrukkelijk ook

over de mogelijkheid van terugkeer in het projectgebied. Daarnaast worden ook bedrijven rondom het plangebied op de hoogte gehouden van de ontwikkelingen en de gevolgen voor hun bedrijfsvoering. Met betrekking tot de Museumtramlijn zijn drie gesprekstrajecten noodzakelijk:

1. Verlegging spoor: het verleggen van de Museumtramlijn, en de aantakking ervan op het GVB-spoor, vereist afstemming met meer-

dere partijen. Hiertoe wordt een projectgroep opgericht met vertegenwoordigers van EMA, RETM, Stadsdeel Amsterdam Zuid, Dienst Metro, de dienst IVV, stadsregio Amsterdam en de Inspectie Infrastructuur Leefomgeving en Transport.

2. Nieuwe opslagloods: in samenwerking met de gemeente Amstelveen, EMA en RETM wordt gezocht naar een nieuwe locatie voor een loods waarin een deel van de historische trams kan worden ondergebracht. De ruimte onderin bouwblok 1 is namelijk niet voldoende om al het rijdend materieel in onder te brengen.

3. Door werkzaamheden aan de A9 zal de Museumtramlijn een paar jaar lang niet zijn hele traject kunnen rijden. Het stadsdeel zal meedenken hoe de Museumtramlijn in deze periode toch kan blijven rijden.

Begeleidingsgroep

In de begeleidingsgroep ontmoeten belanghebbenden elkaar en wisselen daar met het stadsdeel van gedachten. Het stadsdeel blijft zo op de hoogte van wat er leeft en kan daar in de uitwerking van de plannen rekening mee houden. Via de begeleidingsgroep kunnen belanghebbenden hun belang onder de aandacht brengen en het stadsdeel kan de belanghebbenden informeren over belangrijke formele mijlpalen in het proces.

Het stadsdeel bespreekt en toetst haar ideeën graag met een vaste groep mensen. De groep is bedoeld voor consultatie en om een planuitwerking te krijgen waar de buurt mee uit de voeten kan. De uiteindelijke beslissingsbevoegdheid ligt bij de gemeente Amsterdam. De vraag óf het terrein ontwikkeld moet worden tot een gemengd

woon-werkgebied, en de voorgestelde planning, staat niet ter discussie. Wel is invloed mogelijk, en gewenst, op zaken als de inrichting van de openbare ruimte, de beeldkwaliteit en het beheer van het terrein tijdens de ontwikkeling, zodat deze de promotie van het gebied ondersteunt.

Communicatiemiddelen

Het stadsdeel maakt voor de communicatie gebruik van de website van stadsdeel Zuid, en dit zal worden geïntensiveerd. Via het e-mailadres havenstraatterrein@zuid.amsterdam.nl kunnen geïnteresseerden zich met vragen direct tot het projectteam richten. Er komt een nieuwsbrief die met het vorderen van het project steeds frequenter zal verschijnen. De stand van zaken wordt hierin vermeld, maar er wordt ook aandacht besteed aan de historie en aan huidige gebruikers op en rond het terrein.

Met artikelen in de krant, en items op AT5, wordt het gebied onder de aandacht gebracht. Daarnaast draagt het kunstproject van fotograaf Michael Floor - dat in 2014 gereed is - bij aan de bekendheid van het gebied. Voor gebiedspromotie wordt verder gedacht aan het plaatsen van een promotiebord en ludieke acties in samenwerking met de Museumtramlijn. Ook kan worden meegedaan met de Dag van de Bouw, Amsterdam Woont, de Dag van de Architectuur, of andere bestaande evenementen.

Om geïnteresseerde zelfbouwers te bereiken wordt op termijn aangesloten bij Zelfbouw Amsterdam. Daarnaast wordt gedacht aan het verspreiden van flyers en het aansluiten bij (digitale) netwerken van verschillende doelgroepen.

13.2 Communicatiemomenten

<i>December 2013</i>	<i>Definitief Investeringsbesluit door stadsdeelraad Zuid</i>
<i>Februari 2014</i>	<i>Vaststellen Investeringsbesluit door gemeenteraad</i>
<i>Februari - april 2014</i>	<i>Terinzagelegging ontwerpbestemmingsplan</i>
<i>Eind maart 2014</i>	<i>Informatieavond ontwerpbestemmingsplan</i>
<i>Juli 2014</i>	<i>Vaststelling bestemmingsplan</i>
<i>Maart 2014 – Maart 2015</i>	<i>Selectie marktpartijen</i>
<i>2015</i>	<i>Start bouwrijp maken (gefaseerd)</i>
<i>2016</i>	<i>Start bouw (gefaseerd)</i>

BIJLAGEN

1. Spelregelkaarten
2. Hoogbouwstudie
3. Bezonningsstudie
4. Verbeeldingen
5. Vastgoed- en programmatische scan
6. Samenvatting marktconsultatie



Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Zuid

COLOFON

Stadsdeel Zuid

Afdeling Beleidsrealisatie Fysiek Domein

Beeldmateriaal

*Bureau MUST
Gemeente Amsterdam*

Eindredactie en vormgeving

*Endre Timár
Wisselwerking vorm & tekst*

Oktober 2013