Gemeente Amsterdam

Projectnota Klaprozenbuurt

Vastgesteld 5 februari 2019

Inhoudsopgave

1 Inleiding **4**

1.1 Aanleiding en urgentie *4*

1.2 Essentie en ambities van het project *4*

2 Uitgangssituatie en context **6**

2.1 Stedelijk beleid *6*

2.2 Plangebied in zijn omgeving *7*

2.3 Huidige situatie plangebied *9*

2.4 Samenvatting overige onderzoeksresultaten *19*

3 Participatie **23**

3.1 Intensief participatietraject, januari t/m juli 2018 *23*

3.2 Samenvatting inbreng participatietraject *25*

3.3 Individuele gesprekken erfpachters, eigenaren en ondernemers *28*

3.4 Gezamenlijk stedenbouwkundig schetsontwerp *29*

4 Projectvoorstel **31**

4.1 Stedenbouwkundige structuur *31*

4.2 Functiemix wonen, werken en voorzieningen *39*

4.3 Duurzaamheid *53*

5 Ongedeelde Wijk **57**

5.1 Kenmerken omliggende buurten *57*

5.2 Kansen voor ongedeelde wijk *59*

6 Ontwikkelstrategie **61**

6.1 Grondbeleid *61*

6.2 Juridisch planologisch instrumentarium *64*

7 Planning, proces, organisatie **65**

7.1 Planning voorbereidende werkzaamheden *65*

7.2 Opdrachtgeverschap *67*

8 Financiën **68**

9 Colofon **69**

10 Bijlagen **70**

1 Participatieboek

2 Reken- en tekenkaart

3 Buiksloterdijkpark: visie projectgebied Klaprozenbuurt door bewoners

4 Advies Wonen

5 Onderzoek bestaande bedrijvigheid

6 Bodemonderzoek

7 M.e.r.-advies

8 Verkeersonderzoek

9 Onderzoek luchtkwaliteit & stikstofdepositie

10 Beoordeling verkeerslawaai

11 Onderzoek externe veiligheid

12 Quickscan flora en fauna

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en urgentie

Amsterdam ontwikkelt zich op dit moment in een hoog tempo. De stad rukt op en de druk om meer woningen te realiseren in stedelijke gebieden met een hoge dichtheid groeit. Dat geldt zeker ook voor Amsterdam Noord, dat in termen van stedelijke ontwikkeling een renaissance mee maakt. Het projectgebied, nu grotendeels een extensief gebruikt bedrijventerrein, ligt als een puzzelstuk tussen de ontwikkelingsgebieden aan de Noordelijke IJ-oever (Buiksloterham, NDSM-werf) en bestaande woonbuurten (Banne-Buiksloot, Bloemenbuurt).

Met de komst van de Noord/Zuidlijn, en straks ook andere ingrepen van *de Sprong over het IJ*, ligt het projectgebied op circa tien minuten van station Amsterdam Centraal. De bestaande situatie past daarom niet meer bij de centraal-stedelijke locatie van het gebied. De kansen en mogelijkheden voor verstedelijking, die aan de Noordelijke IJ-oever worden benut, kunnen ook in het projectgebied worden gerealiseerd.

De overkoepelende opgave van het projectgebied is de transformatie van een extensief gebruikt bedrijventerrein naar een intensief gebruikt woon-werkgebied, waarbij ook de aan de noordrand gelegen unieke landschappelijke kwaliteiten van de Waterlandse Zeedijk worden versterkt.

De transformatie heeft een verbindende en helende werking tussen het hoogstedelijk woonwerkmilieu aan de Noordelijke IJ-oever en de oorspronkelijke woonbuurten in Noord. De Klaprozenbuurt is, mede om bovengenoemde redenen, als ontwikkellocatie opgenomen in *Koers 2025*, de stadsbrede ontwikkelingsstrategie voor de realisatie van 50.000 woningen voor 2025.

1.2 Essentie en ambities van het project

De Klaprozenbuurt wordt straks een levendige stadsbuurt met een stedelijke dichtheid en een gemengd woonwerkmilieu. Er wordt dagelijks gewerkt in de bedrijfs- en winkelruimtes in de plint. Winkels en voorzieningen maken van de Klaprozenweg een levendige stadsstraat. Het aanbod maatschappelijke voorzieningen is divers en deels buurtoverstijgend. Qua bevolkingsopbouw is de Klaprozenbuurt een buurt waar iedere bewoner van de stad aantrekkelijk kan wonen in goedkope, middeldure en dure huur- en koopwoningen van uiteenlopende groottes die merendeels als appartementen worden gebouwd. Aan de noordrand van het projectgebied wordt een dijkpark gerealiseerd voor de bewoners en gebruikers van Noord. Mogelijk worden in het dijkpark ook dijkwoningen ontwikkeld; dit wordt nog onderzocht in de volgende fase van de planvorming.

Ambities

De overkoepelende ambitie voor de Klaprozenbuurt is de transformatie van een extensief gebruikt bedrijventerrein naar een stadsbuurt met ruimte voor wonen, werken en voorzieningen. Op 9 januari 2018 heeft het College van Burgemeester en Wethouders het principebesluit voor dit project genomen. Met dit besluit zijn vijf ambities voor de transformatie van het bedrijventerrein vastgelegd:

1. Bijdragen aan het tempo en volume van de woningbouwontwikkeling door de realisatie van circa 200.000 m2 bvo aan programma voor wonen, werken en voorzieningen;
2. Realisatie van een kwalitatief hoogwaardig en flexibel stedelijk milieu met een gevarieerde functiemix;
3. Realisatie van een ongedeeld stedelijk gebied door een sociaal-economisch gemengde bevolkingsopbouw in het projectgebied en goede fysieke en sociale samenhang met de omliggende buurten;
4. Realisatie van de Klaprozenweg als een nader te specificeren stadsstraat, waardoor een verbindende werking van deze weg tussen het oude en nieuwe deel van Noord wordt bereikt;
5. Versterken van de landschappelijke kwaliteiten van het groen en de herkenbaarheid van de Waterlandse Zeedijk.

Deze ambities vormen de bouwstenen voor de uitwerking van de plannen voor het projectgebied, nader beschreven in hoofdstuk 4.

Ontwikkelstrategie

De transformatie naar een stadsbuurt is een complex en ingewikkeld proces. Om de herontwikkeling mogelijk te maken, zoekt de gemeente samenwerking met eigenaren en erfpachters.

Een deel van de gronden moet de gemeente zelf verwerven om ontwikkeling mogelijk te maken. Deze projectnota gaat daarom ook in op de ontwikkelingsstrategie en beschrijft een afwegingskader voor de verwerving van gronden.

Participatie

Tussen januari en juli 2018 heeft een intensief participatietraject plaatsgevonden met belanghebbenden. De wensen en ideeën van de stakeholders zijn zoveel mogelijk verwerkt in het voorliggende projectplan. Een samenvatting van dit participatietraject is te vinden in hoofdstuk 3. Daarnaast is in het participatieboek (bijlage 1) uitgebreid beschreven welke geluiden bewoners en belanghebbenden hebben laten horen en hoe het projectteam daarmee is omgegaan.

In de zomer van 2018 heeft een actieve groep omwonenden zelf een stedenbouwkundige visie gemaakt op het projectgebied (bijlage 3). Deze visie wordt samen met de gemeentelijke visie en de inbreng van andere belanghebbenden in het najaar van 2018 uitgewerkt tot een gezamenlijk gedragen stedenbouwkundig schetsontwerp. Dit ontwerptraject vindt tegelijkertijd plaats aan de vaststelling van voorliggende projectnota. De projectnota concentreert zich dan ook op het aantonen van de haalbaarheid van het project, waarbij de stedenbouwkundige tekening bewust abstract is gehouden. Dit om zoveel mogelijk ruimte te laten voor het gezamenlijke ontwerptraject met de stakeholders.

2 Uitgangssituatie en context

2.1 Stedelijk beleid

Structuurvisie Amsterdam

De centrale ambitie van de *Structuurvisie Amsterdam 2040* is dat Amsterdam zich verder ontwikkelt als kernstad van een internationaal concurrerende, duurzame metropool. Om economisch sterk en duurzaam te zijn, wil Amsterdam onder meer een intensiever gebruik van de bestaande stad. De structuurvisie, vastgesteld in 2011, wijst het projectgebied aan als locatie die zich in de periode 2030-2040 transformeert naar een werk-woongebied (zie ook p. 172 van de structuurvisie).

Afbeelding 1: Structuurvisie p.34-35 "Visie uitrol centrumgebied 2040", waarin het gebied is aangeduid als werk-woongebied.

Koers 2025

In 2016 stelde de gemeenteraad *Koers 2025* vast, een integrale inventarisatie van woningbouwlocaties in Amsterdam. Deze ontwikkelingsstrategie heeft als doel de druk op de woningmarkt in Amsterdam te verlagen door de woningvoorraad jaarlijks met circa 5.000 woningen te laten groeien. *Koers 2025* operationaliseert de Structuurvisie en de ambitie voor de bouw van 50.000 woningen in een ontwikkelstrategie voor de stad tot 2025. In dit document is het projectgebied als ontwikkellocatie aangewezen. Vaststelling van *Koers 2025* heeft de transformatie van het projectgebied naar een stedelijk woonwerkmilieu daarmee versneld. Uit *Koers 2025* vloeit dan ook de opdracht voor dit project voort.

Ruimte voor de Economie van Morgen

Na *Koers 2025* heeft het vorige College het visiedocument *Ruimte voor de Economie van Morgen* vastgesteld. Deze visie biedt economische bouwstenen voor nieuwe gebiedsontwikkeling, gezien de grootschalige transformatie van bedrijventerreinen en kantoorgebieden naar woonwerkmilieus. Om voldoende ruimte te houden voor diversiteit aan werk moet Amsterdam naast kantoorruimten voor kenniswerkers ook ruimte bieden aan bedrijvigheid voor praktisch geschoold werk. *Ruimte voor de Economie van Morgen* wijst het projectgebied aan als 'productieve wijk'. Productieve wijken zijn woon-werkwijken die bedrijven met ruimtelijke behoefte aan bedrijfsruimte integreren in een nieuw stedelijk woonmilieu. Het grootste deel van Amsterdam, tot en met de gordel van de negentiende eeuw, is gebouwd zonder fysieke scheiding tussen werken en wonen.

Nieuwe productieve wijken keren terug naar dit principe, waarin ruimte is voor bestaande bedrijvigheid, zoals ambachten en lokale productie.

Detailhandelsbeleid Amsterdam 2018-2022

Het nieuwe detailhandelsbeleid focust op twee doelen: Amsterdammers moeten dagelijkse boodschappen in de buurt kunnen doen en consumenten moeten de keuze hebben uit verschillende aantrekkelijke winkelgebieden verspreid over de stad. Het detailhandelsbeleid van Amsterdam 2018-2022 biedt ruimte voor detailhandel bij de ontwikkeling van nieuwe wijken. Het beleid zet in op fijnmazige winkelstructuren in de groeigebieden, zoals de Noordelijke IJ-oever. Het uitgangspunt van dit beleid is dat bestaande kansrijke winkelgebieden eerst worden versterkt. Dan is er meer ruimte voor de ontwikkeling van winkels met niet-dagelijks aanbod, die een bonte schakering kunnen vormen met andere bedrijvigheid en maatschappelijke voorzieningen. Er zijn meer mogelijkheden voor nieuwe winkels als het bestaande winkelgebied vrijwel aansluitend is op een nieuwe stadsstraat, die een belangrijke verbindingsfunctie heeft.

Woonagenda 2025

Nieuwbouw draagt bij aan een gemengde stad. In de *Woonagenda 2025* staat de prognose dat er in 2025 een tekort is aan sociale en middeldure huurwoningen. Ter voorkoming van dat tekort heeft de gemeente een stedelijk uitgangspunt voor de programmering van nieuwbouw geformuleerd: 40% sociale huurwoningen, 40% middeldure woningen (huur en koop) en 20% dure woningen (huur en koop). Daarnaast draagt de ontwikkeling van nieuwbouw bij aan de 'ongedeelde stad', een stad met zo min mogelijk ruimtelijke en sociale segregatie. Het woningbouwprogramma van de Klaprozenbuurt houdt het stedelijk uitgangspunt '40-40-20' aan (zie par 4.2.2). Gezien de bijzondere ligging van het project wordt sterk ingezet op het thema 'ongedeelde wijk', dat nader wordt beschreven in hoofdstuk 4.

2.2 Plangebied in zijn omgeving

De situering van het plangebied in de stad is bijzonder. Het plangebied grenst enerzijds aan een nieuw stuk stad aan de IJ-oever, het in ontwikkeling zijnde gemengd stedelijk gebied Buiksloterham en anderzijds aan de bestaande groene woongebieden Bloemenbuurt, Banne en Hogeland (afbeelding 2). Het plangebied is als het ware een puzzelstukje tussen de Noordelijke IJ-oever en oude delen van Noord. In de overgang naar deze bestaande groene woongebieden liggen bovendien twee grote landschappelijke structuren langs het plangebied: het Zijkanaal I en de Buiksloterdijk. Vanwege de aanwezigheid van deze bijzondere bestaande kwaliteiten geldt voor het plangebied niet alleen de transformatieopgave naar een stedelijk gemengd woongebied, waarbij aanhechting op de Buiksloterham van belang is. Ook geldt de opgave om de verschillende overgangen naar de bestaande groene woongebieden met landschappelijke structuren en beschermd stadsgezicht op goede wijze vorm te geven.

De methodiek *Ongedeelde wijk* heeft de ambitie om omliggende wijken mee te laten profiteren van ontwikkelingsgebieden, zoals de Klaprozenbuurt. Het gaat dan in hoofdzaak om het voorkomen van ruimtelijke en sociaal-economische segregatie. Het thema 'ongedeelde wijk' wordt in samenwerking met betrokken partijen opgezet, zoals de woningcorporaties en buurtorganisaties. In het kader van de ongedeelde wijk wordt voornamelijk de relatie gelegd met de Bloemenbuurt/Volewijck en de Banne, die beiden ten opzichte van andere buurten in Amsterdam kampen met een sociaal-economische achterstand. De kansen voor de ongedeelde wijk worden uitgewerkt in hoofdstuk 5.

Afbeelding 2: Plangebied in zijn omgeving

2.3 Huidige situatie plangebied

Het projectgebied wordt begrensd door de Klimopweg, Heggerankweg (achterpad), Klaprozenweg, Zijkanaal I, Buiksloterdijk (Metaalbewerkerweg), Marjoleinstraat en de Floraweg. Het plangebied ligt in het noordelijkste deel van de Buiksloterhampolder. De geschiedenis van deze polder begint bij de inpoldering en drooglegging van de Buiksloterham in 1850. De polder werd aangelegd ten zuiden van de eeuwenoude Waterlandse Zeedijk, die rond 1300 op grote lijnen haar huidige vorm kreeg en nog altijd als zodanig herkenbaar is ten noorden van de Metaalbewerkersweg.

Het projectgebied is nu grotendeels een extensief gebruikt bedrijventerrein met grondgebonden bedrijven, in totaal circa 43.000 m2 bvo. Op een aantal kavels is ook een bedrijfswoning op de eerste verdieping gebouwd. Bedrijvigheid in het projectgebied bestaat voornamelijk uit productiegerelateerde bedrijvigheid, zoals garagebedrijven en ambachten.

Het projectgebied is daarnaast als enige locatie in Noord (inclusief een deel van de Buiksloterham) aangewezen voor perifere detailhandel. Perifere detailhandelsvestigingen zijn winkels waar volumineuze goederen worden verkocht, zoals bouwmarkten en meubelwinkels. Naast de genoemde bedrijvigheid bevindt zich nog een aantal specifieke nutsfuncties op het bedrijventerrein: een GVB-busremise inclusief onderhoudsgarage, een TenneT 150kV-schakelstation, een gasontvangst- en een gasdrukregelstation van de Gasunie en Liander, en een LPG/benzine station (zie ook par. 2.3.6).

Aan de oostzijde van het projectgebied ligt het N.J. Schaap Schooltuincomplex, waar kinderen van de basisscholen in Amsterdam Noord natuuronderwijs krijgen. Ook is er een locatie van het Leger des Heils gevestigd. De noord- en westzijde van het projectgebied hebben landschappelijke kwaliteiten. Boven de Metaalbewerkersweg ligt het oorspronkelijk dijklandschap van de Waterlandse Zeedijk (zie ook par. 2.3.4).

Het groene landschap kenmerkt zich door dichtgegroeide groepen bomen en struiken, en een oost-west fietsverbinding. De westzijde heeft het karakter van een waterlandschap met het Zijkanaal I. Aan dit kanaal ligt een woonschepenhaven met ongeveer veertig ligplaatsen en een ruim 1.5 hectare groot grasveld met een kleine speelgelegenheid. Naast het grasveld en aan de oever van Zijkanaal I liggen nog eens circa vijftien woonboten.

2.3.1 Eigendomssituatie

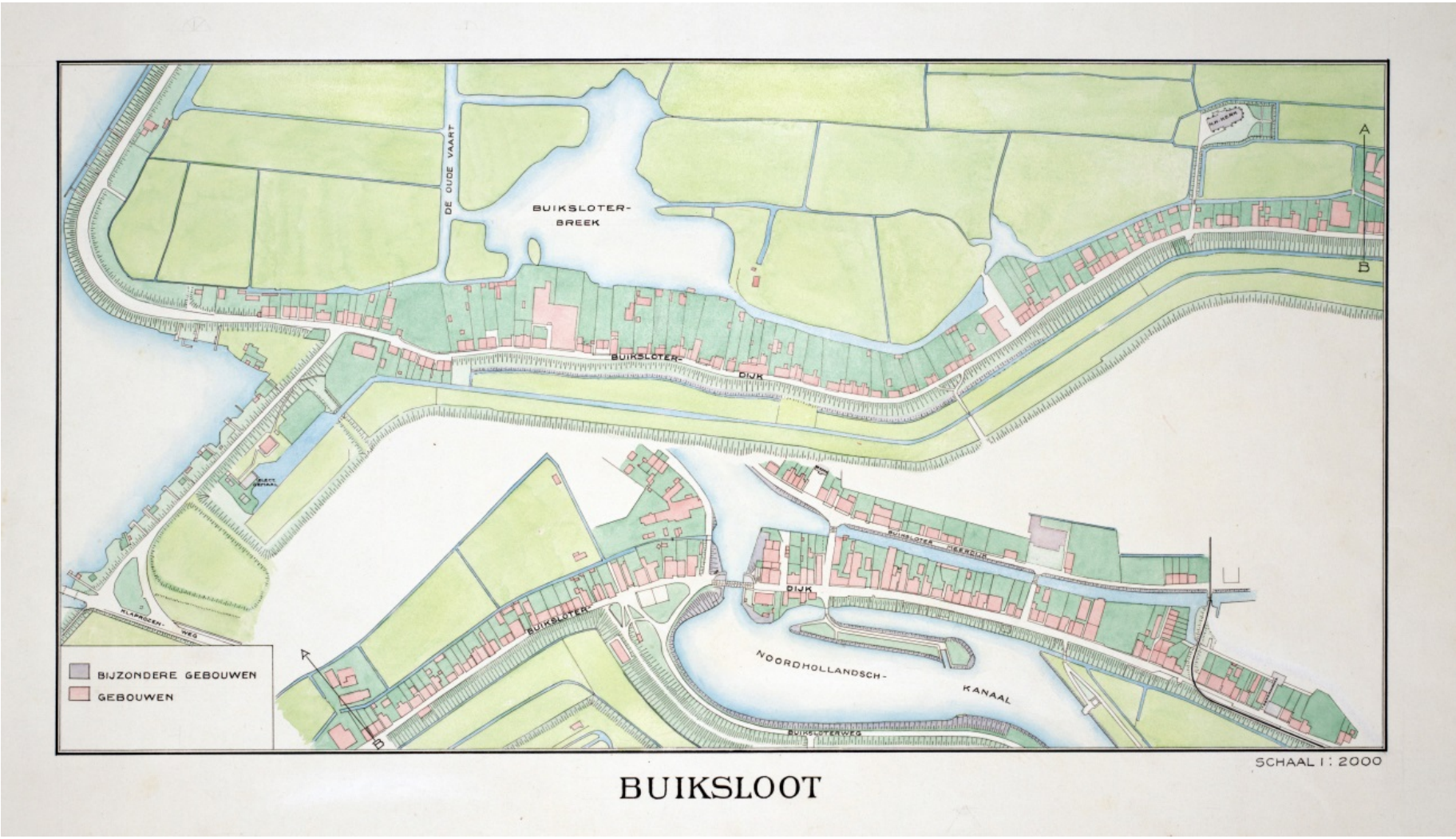
Het projectgebied kent een zeer versnipperde eigendomssituatie van ruim 50, voornamelijk kleine, kavels in eigendom bij circa 35 verschillende erfpachters en eigenaren. Zeven kavels zijn in vol eigendom, het merendeel van de kavels is in erfpacht uitgegeven. Een deel van de kavels is in eigendom van of in erfpacht bij vastgoedbeleggers of ontwikkelaars, een ander deel zit juist bij kleine particulieren (eigenaar-gebruikers). Met name centraal in het plangebied, tussen de Draaierweg en de Floraweg, zijn de kavels klein van omvang (zie afbeelding 3). Aan de oostzijde van het projectgebied (de Klimopwegdriehoek) zijn juist zes grotere kavels. Aan de westzijde van het projectgebied is ook een aantal grote kavels, in eigendom van drie nutsbedrijven (GVB, TenneT, Liander/Gasunie).

Afbeelding 3: Uitsnede plangebied met kavelgrenzen

2.3.2 Wet voorkeursrecht gemeenten

De gemeenteraad heeft op 15 maart 2017 een Wet voorkeursrecht gemeenten (Wvg) gevestigd op het merendeel van de percelen in het projectgebied (zie afbeelding 4). De Wvg bepaalt dat vastgoedeigenaren en erfpachters, als zij hun grond en/of vastgoed willen verkopen, deze altijd eerst aan de gemeente te koop moeten aanbieden. Dit verschaft de gemeente een betere positie op de grondmarkt, wat mogelijkheden biedt de gewenste transformatie te begeleiden in samenwerking met de erfpachters en eigenaren. Voor de huurders (bedrijven) in het projectgebied heeft de Wvg geen directe gevolgen.

Afbeelding 4: Op de gearceerde percelen is de Wet voorkeursrecht gemeenten van toepassing



Afbeelding 5: Kaart uit de jaren '30 met het oorspronkelijk dijklandschap inclusief dijkbebouwing. Op deze kaart worden twee delen van de Waterlandse Zeedijk weergegeven. Het bovenste gedeelte is het oorspronkelijk dijklandschap in het plangebied; het onderste gedeelte ligt meer naar het oosten, buiten het projectgebied. Bron: Allard Pierson Museum

2.3.3 Vigerende bestemmingsplannen

Het plangebied valt onder vier bestemmingsplannen. Het vigerend bestemmingsplan *Metaalbewerkerweg en omgeving*, dat geldt voor het grootste gedeelte van het plangebied, is conserverend en dateert uit 2011. Het bestemmingsplan is destijds opgesteld vanwege de verplichte actualisatie iedere tien jaar. Dit bestemmingsplan staat de huidige mix van bedrijvigheid in combinatie met een bedrijfswoning toe. Voor een aantal functies is een ontheffing verleend, zoals het LPG-station.

Er zijn nog drie andere bestemmingsplannen van toepassing op het projectgebied, allen aan de randen gelegen. Hierbij gaat het om de bestemmingsplannen *Verbreding Klaprozenweg*, bestemmingsplan *Oud Noord* bij de schooltuinen en het bestemmingsplan *Banne Buiksloot II* voor wat betreft de Waterlandse Zeedijk. Allen zijn conserverend van aard.

2.3.4 Cultuurhistorische waarden & Waterlandse Zeedijk

Voor het gedeelte van het plangebied, dat valt onder het bestemmingsplan *Metaalbewerkerweg en omgeving*, is in 2012 een cultuurhistorische verkenning gemaakt. Hieruit bleek dat er in het gebied geen potentieel monumentwaardige gebouwen worden aangemerkt. Monumenten en Archeologie maakt op het moment van schrijven een 'voorlopige waarderingskaart voor de gebouwen in het projectgebied'. Deze dient als aanvulling op de cultuurhistorische verkenning.

Een deel van het aangrenzend gebied is een rijksbeschermd stadsgezicht. Met de toekenning zijn twee gebouwen, die direct aan het projectgebied grenzen, aangemerkt als markante gebouwen: de Stephanuskerk en het schoolgebouw aan de Klimopweg (waar nu de Moppetoet is gehuisvest). Bij de stedenbouwkundige invulling wordt rekening gehouden met deze rijksbeschermde stadsgezichten.

De Waterlandse Zeedijk is een uniek cultuurhistorisch en landschappelijk element, waaruit de ontstaansgeschiedenis van Noord af te lezen valt: een stadsdeel dat ontstaan is langs de kenmerkende dijkdorpen in een structuur van lintbebouwing. De Waterlandse Zeedijk is afgebouwd rond 1300 en wordt aangemerkt als provinciaal monument.

Op het gedeelte van de Waterlandse Zeedijk binnen het plangebied stonden tientallen binnendijkse dijkwoningen (zie afbeelding 6). Ten behoeve van een oost-west autoverbinding zijn deze dijkwoningen in de jaren '60 gesloopt. De autoverbinding is uiteindelijk nooit gerealiseerd.

In het bestemmingsplan is in dit kader een dubbelbestemming Waarde-Cultuurhistorie opgenomen, waarin de volgende te beschermen waarden zijn opgenomen:

- De typerende lintbebouwingsstructuur met enkele verbindingen naar het benedendijkse land;
- Het groene en waterrijke karakter dat gedragen wordt door het zicht op de water- en groenpartijen;
- Hoogteverschillen met het omringende land.

Afbeelding 6: Waterlandse Zeedijk ter hoogte van de Buiksloterdijk, direct ten oosten van het plangebied

2.3.5 Nutsfuncties, kabels en leidingen

Vanwege de aanwezigheid van een LPG/benzinestation en de GVB busremise ligt er een grote hoeveelheid kabels en leidingen in de bodem. Een deel van deze kabels en leidingen moet worden verlegd om de herontwikkeling mogelijk te maken.

Afbeelding 7: nutsvoorzieningen in westen plangebied

Kabels en leidingen

In de herontwikkeling van het gebied dient het meest rekening gehouden te worden met de volgende kabels en leidingen:

- De stadswarmteleiding onder de Klaprozenweg en Vuurwerkerweg;
- Het zware tracé elektriciteitskabels vanaf het TenneT 150kV-schakelstation richting het TenneT-station aan de Papaverweg;
- Een aantal grote transportleidingen van Waternet verspreid door het projectgebied;
- Twee hogedruk gasleidingen onder de Slijperweg en het tracé van de Waterlandse Zeedijk.

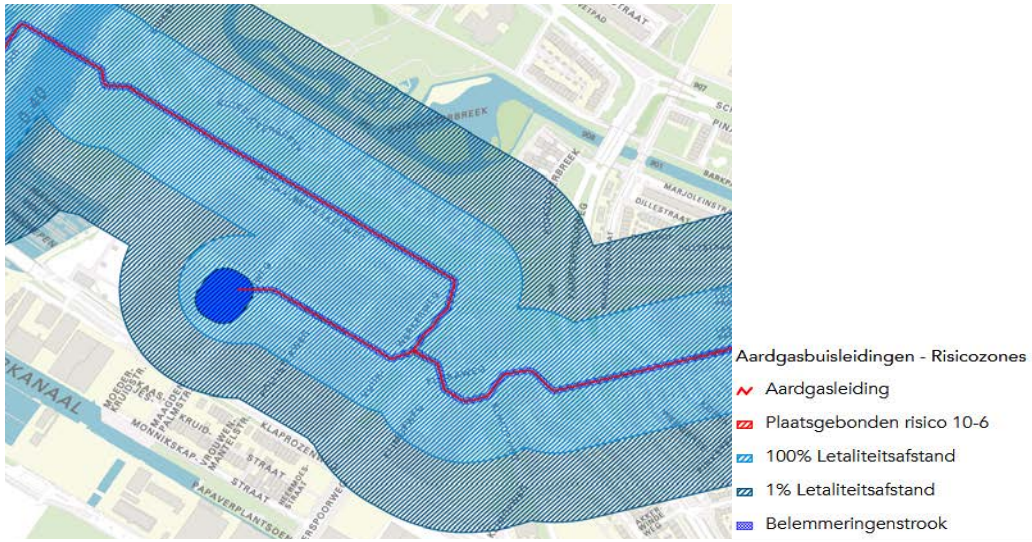
Afbeelding 8: kabels en leidingen in het gebied

Twee gasdrukregelstations van Liander en Gasunie

Aan de Draaierweg liggen twee gasdrukregelstations die worden gevoed door een hogedruk aardgasleiding onder de Slijperweg. Er is daarnaast een hogedruk aardgasleiding onder het tracé van de Waterlandse Zeedijk (zie afbeelding 9).

Bij hogedruk aardgasleidingen geldt een minimale afstand van vier meter voor gebouwen. Bovendien geldt er gemeentelijk beleid rondom externe veiligheid. Nieuwe objecten bedoeld voor minder zelfredzame personen, zoals kinderen, ouderen en mindervaliden, worden geplaatst buiten de 100% letaliteitsgrens (veelal rond de tachtig meter) van hogedruk aardgasleidingen. Dit is een aanzienlijke beperking in het vinden van geschikte locaties voor maatschappelijke voorzieningen, met name basisscholen. Voor de gasontvangststations geldt een minimale afstand van 25 meter voor kwetsbare objecten, zoals woningen en scholen.

Om de gewenste herontwikkeling mogelijk te maken, is in 2017 het verzoek gedaan voor het verleggen van beide stations. Op het moment van schrijven van voorliggende projectnota is er nog geen definitieve nieuwe locatie aangewezen; er zijn verschillende locaties in de omgeving van de Waterlandse Zeedijk in onderzoek. Het meest kansrijk is de locatie in het groengebied ten noorden van de woonschepenhaven, 'het Landje'. Er is onderzoek gedaan naar de externe veiligheidsrisico's door beide stations en de hogedruk aardgasleidingen, zie paragraaf 2.4.6.



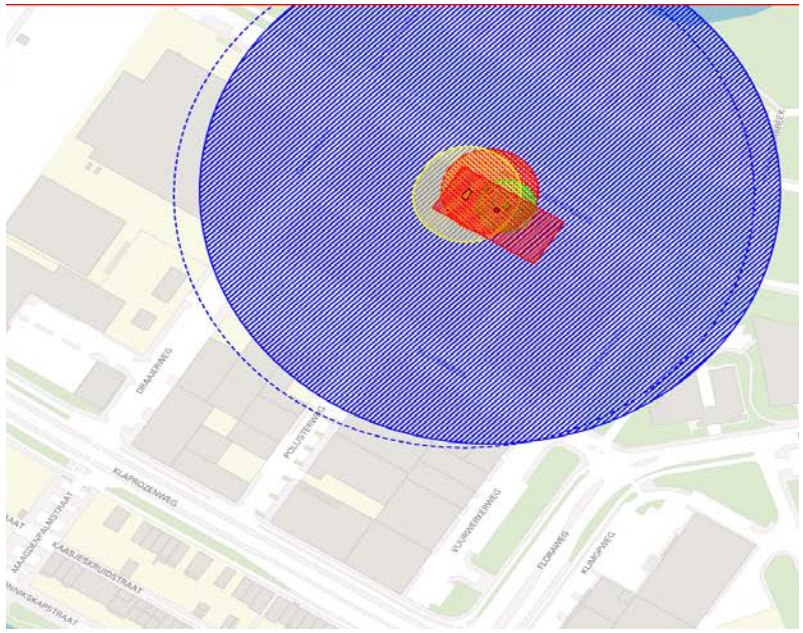
Afbeelding 9: Aardgasbuisleidingen en gasdrukregelstations (donkerblauw vlak)

TenneT

Aan de westzijde van het plangebied is een 150-kV schakelstation van TenneT gelegen. Dit station is gebouwd in 1966 en is uitgevoerd als openluchtinstallatie (Air Insulated Substation). De totale oppervlakte van het station is 17.000 m2. Het station van TenneT staat de gewenste herontwikkeling in de weg. Op initiatief van de gemeente worden met TenneT gesprekken gevoerd over de vervanging van de huidige openluchtinstallatie door een gesloten installatie, gecomprimeerd in twee gebouwen met een aanzienlijk kleiner ruimtegebruik. TenneT heeft per brief aangegeven het verzoek in overweging te nemen, mits door de gemeente een passende financiële bijdrage wordt geleverd. Dit wordt in de volgende planfase (investeringsbesluit) verder uitgewerk

LPG/benzinestation

Aan de Metaalbewerkerweg ligt een LPG/benzinestation met een ondergrondse opslag. Voor LPG-stations met ondergrondse opslag van LPG geldt een afstand van 60 meter tot nieuwe kwetsbare objecten, zoals woningen. Voor zeer beperkt kwetsbare objecten, zoals scholen en kinderdagverblijven gelden aparte veiligheidsafstanden. Voor zeer kwetsbare objecten geldt een veiligheidsafstand van 160 meter tot het vulpunt. Om de herontwikkeling naar een gemengd-stedelijk gebied mogelijk te maken, moet minimaal de LPG-functie worden verwijderd.



Afbeelding 10: Locatie LPG-station inclusief hindercirkel

2.3.6 GVB-garage

De GVB-garage vormt een belangrijk onderdeel van het projectgebied. Niet alleen vanwege de omvang, maar ook vanwege het effect van de af- en aanrijdende bussen op de leefbaarheid in het toekomstige woon-werkgebied. De garage bevindt zich aan de Metaalbewerkersweg. Het gebouw is 6.700 m2 groot en staat op een kavel van 12.000 m2. Er staan gemiddeld 38 bussen gestald. Naast een stalling bestaat de garage ook nog uit een wasstraat en een onderhoudswerkplaats. In de principenota wordt uitgegaan van verplaatsing van de GVB-busremise. Er staat opgenomen dat uitplaatsing van de GVB-garage onderdeel is van een integraal verplaatsingsonderzoek van meerdere GVB-vestigingen.

Met het GVB zijn in deze planfase verkennende gesprekken gevoerd over verplaatsing. Het blijkt niet realistisch uit te gaan van een spoedige verplaatsing van de busremise. Het GVB heeft aangegeven hier voorlopig nog geen oordeel over te kunnen vellen. Er wordt bij het vervoerbedrijf eerst een visie opgesteld over wel of geen 'her-remisering' van de verschillende stallingsgarages in de stad.

Er zijn drie opties voor de GVB-garage:

a. Verplaatsing GVB naar buiten het plangebied; (Melkweg/Oostzanerwerf-locatie of Sportdriehoek)
b. GVB blijft op huidige locatie (al dan niet in combinatie met elektrificeren);
c. Verplaatsing GVB binnen het plangebied.

De voorkeur gaat uit naar verplaatsing van de GVB-garage. De functie combineert enerzijds niet goed met woningen vanwege overlast en een milieucontour. Anderzijds kan er geen fors woningprogramma worden gerealiseerd als de GVB-garage blijft. Ditzelfde geldt als de GVB-garage wordt verplaatst binnen het plangebied. In de fasering wordt rekening gehouden met een eerste fase waarbij het GVB nog op de huidige locatie opereert.

Er wordt daarnaast verdiepend onderzoek gedaan naar de (on)mogelijkheden van woningbouw in de nabijheid van de huidige busremise op grond van de milieucontour (industrielawaai). Alhoewel de uitkomst van het proces nog onbekend is, wordt het wensbeeld van uitplaatsing naar buiten het plangebied in het Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) opgenomen.

2.3.7 Bodemkwaliteit

In deze en de vorige planfase is onderzoek gedaan naar de huidige bodemkwaliteit en bodemverontreiniging door het Ingenieursbureau van de gemeente Amsterdam. Het plangebied is voor het grootste deel in gebruik geweest als slibdepot en daarmee ook opgehoogd in de periode 1900-1929. Het meest westelijke deel van het plangebied (het gebied ten noorden van de haven voor woonschepen en ten westen van het GVB-terrein) is een aanplemping van een verbreding van het zijkanaal, gerealiseerd in de periode 1960-1969. De noordelijke strook van het plangebied (tussen de Metaalbewerkerweg en de Buiksloterbreek) was eerder ingericht met volkstuinen en is opgehoogd met zand in de periode 1960-1969.

Volgens de bodemkwaliteitskaart van de gemeente Amsterdam is het plangebied te onderscheiden in twee zones. Grofweg wordt het bestaande bedrijventerrein getypeerd als 'Industrie' en de groene noordelijke omgeving inclusief de Waterlandse Zeedijk als 'Achtergrondwaarde'.

De classificatie 'Industrie' betekent dat de verwachte algemene bodemkwaliteit matig tot sterk verontreinigd is en dat eventuele vrijkomende grond niet zomaar overal kan worden toegepast. Om te voldoen aan de kwaliteit voor de bestemming wonen zou het kunnen dat er gesaneerd moet worden. Volgens deze richtlijnen is het niet nodig om het gehele grondvolume te vervangen. Passende maatregelen zijn het vervangen van de bovenste grondlaag (een meter diep), zodat een leeflaag kan worden gecreëerd, of de bouw van een ondergrondse parkeergarage.

Vervolgonderzoek

Op sommige afzonderlijke percelen is sprake van ernstige bodemverontreiniging. Bij grondwerk dient aanvullend bodemonderzoek te worden uitgevoerd. Daarnaast moet er verkennend onderzoek plaatsvinden in de gebieden die in de afgelopen vijf jaar nog niet of niet voldoende zijn onderzocht. Een actualisatie van de bodeminformatie is nodig.

Een deel van het plangebied geldt als risicozone voor niet-gesprongen explosieven (NGE), waarvan een inventarisatie is weergegeven in de zogenaamde "bommenkaart". Het gehele plangebied is in het verleden onderzocht op de aanwezigheid van blindgangers en niet-gedetoneerde achtergebleven munitie.

De bodemkwaliteitskaart betreft slechts een algemene kwaliteitsaanduiding. In de volgende planfase wordt er een verdiepingsslag op het bodemonderzoek gedaan:

- Een actualiserend milieuhygiënisch bodemonderzoek voor het gehele plangebied, inclusief het vaststellen van de omvang van de eerder aangetoonde ernstige bodemverontreinigingen;
- Het uitvoeren van partijkeuringen grond met het oog op het opstellen van grondbalansen, afgestemd op de toekomstige gebiedsindeling;
- Actualiserend onderzoek naar grondwaterstanden en de kwaliteit van het grondwater.

Asbest

Gezien de aard van de bedrijfsactiviteiten in het projectgebied (nu en in het verleden) kan niet worden uitgesloten dat er plaatselijk asbest in of op de bodem aanwezig is. In het verleden is hier niet of onvoldoende onderzoek naar gedaan. Ten gevolge van nieuwe (strengere) wetgeving dient het gehele plangebied alsnog hierop te worden onderzocht. Dit onderzoek wordt in combinatie met het actualiserend milieuhygiënisch bodemonderzoek gedaan.

2.4 Samenvatting overige onderzoeksresultaten

In de projectfase zijn verschillende onderzoeken uitgevoerd om de technische haalbaarheid van het project aan te tonen. Sommige onderzoeken worden 'doorlopend' uitgevoerd, naar mate er meer duidelijkheid komt over de toekomstige ruimtelijke invulling. Deze onderzoeken worden vervolgd in de volgende fase van de planvorming.

Hieronder volgt een samenvatting van de verschillende uitgevoerde onderzoeken in de projectfase. Alle genoemde onderzoeken zijn terug te vinden in de bijlagen.

2.4.1 Milieu-Effect-Rapportage

Het nieuw op te stellen bestemmingsplan zal deels voorzien in rechtstreekse bouwtitels. Omdat er niet uitsluitend wordt gewerkt met wijzigingsbevoegdheden en uit te werken bestemmingen, geldt er geen plan-m.e.r.-plicht, maar een m.e.r.-beoordelingsplicht.

2.4.2 Milieuhinder bestaande bedrijvigheid

De Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied heeft op grond van de Wet milieubeheer, de geldende bestemmingsplannen en de VNG uitgave *Bedrijven en Milieuzonering*, de inpassingsmogelijkheden van de bestaande bedrijvigheid in de toekomstige situatie van het projectgebied onderzocht. Per onderzocht bedrijf wordt aangegeven wat volgens de VNG uitgave de bedrijfscategorie is in een gemengd gebied. Daarnaast is aangegeven wat de indicatieve maatgevende richtafstanden kunnen zijn op basis van de verzamelde informatie.

Omdat er in het projectgebied al gevoelige objecten aanwezig zijn, zoals bedrijfswoningen, kunnen er op de meeste percelen op grond van de Wet milieubeheer woningen worden gerealiseerd met eventueel maatwerkvoorschriften voor geluid. Bedrijven op een bedrijventerrein mogen conform het *Activiteitenbesluit* meer geluid produceren dan bedrijven die gevestigd zijn in een gemengd gebied. Bedrijven worden mogelijk beperkt in hun bedrijfsvoering in verband met milieueisen.

Mogelijk moeten er ook maatwerkvoorschriften worden gesteld, waarmee bedrijven dezelfde rechten houden op het gebied van geluid als in de Wet milieubeheer. Dit vanwege het hoge achtergrondgeluid in dit gebied (wegverkeerslawaai hoofdnet auto). In principe geldt dat bedrijven in milieucategorie 3.1 en hoger niet passen in een gemengd-stedelijk gebied. Daarnaast moet er voor een aantal bedrijven specifieke maatregelen worden getroffen om een aantrekkelijk woon- en leefklimaat te realiseren (LPG-station, GVB busremise, TenneT).

2.4.3 Verkeersintensiteiten

Er is onderzoek gedaan naar de verwachte toename in verkeersbewegingen door de realisatie van het project. De verkeerseffecten voor het motoriseerde verkeer als gevolg van deze ontwikkeling blijven beperkt.
Er is geen sprake van sterke toename buiten het plangebied door een veranderde routekeuze. Binnen het studiegebied is duidelijk dat de Floraweg en de Klaprozenweg een toename in intensiteit laten zien. De kruispunten van de Klaprozenweg met de Ridderspoorweg/Floraweg en de Klaprozenweg met de toekomstige 'Westelijke Ontsluiting' worden aangemerkt als potentiele knelpunten. Dat zou echter ook het geval zijn zonder transformatie van het projectgebied. In de vervolgfase van de planvorming wordt een gedetailleerde kruispuntcapaciteitsberekening uitgezet om dit potentiele knelpunt en mogelijke oplossingen beter in beeld te krijgen.

Uitgangspunt is dat bij stedelijke wegen met meer dan 10.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal, binnen een afstand van 50 meter gemeten vanaf de rand van de weg, geen gevoelige bestemmingen, zoals basisscholen, in de eerstelijns bebouwing worden opgenomen.

Uit het verkeersonderzoek blijkt dat de Klaprozenweg en het noordelijk deel van de Kamperfoelieweg boven deze grens uitkomen. De Floraweg kent een verwachte verkeersintensiteit van 7.200 voertuigbewegingen per etmaal. Bij het onderzoek naar de verwachte verkeersintensiteiten dient te worden opgemerkt dat de basisuitgangspunten voor het *Verkeersmodel Amsterdam* (VMA 2.0) zijn vastgesteld door het college van B&W in december 2016. De recente woningbouwplannen in de Buiksloterham zijn niet meegenomen in dit model. In de vervolgfase van de planvorming wordt daarom een update van het verkeersonderzoek gemaakt.

2.4.4 Luchtkwaliteit en stikstofdepositie

Op basis van het verkeersonderzoek is door LBP Sight onderzoek gedaan naar de blootstelling aan de voor luchtkwaliteit relevante en maatgevende stoffen (stikstofdioxide en fijnstof) en de toetsing van deze emissieniveaus aan de luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer. Uit het onderzoek is gebleken er geen overschrijding van de grenswaarden plaatsvindt.

2.4.5 Wegverkeerslawaai

Voor het plan Klaprozenbuurt is een akoestisch onderzoek gedaan. Hierbij is getoetst aan de Wet geluidhinder en het gemeentelijk geluidbeleid. De algemene conclusie is dat het aspect geluidbelasting vanwege verkeerslawaai geen ernstige belemmering vormt voor de verdere planuitwerking.

Uit het onderzoek blijkt het volgende:

- Kamperfoelieweg, Ridderspoorweg/Floraweg en Klaprozenweg: de geluidbelasting is hoger dan voorkeursgrenswaarde. De maximale ontheffingswaarde wordt niet overschreden;
- Kamperfoelieweg, Ridderspoorweg/Floraweg en Klaprozenweg: een hogere waarde moet worden vastgesteld door de gemeente. De vast te stellen hogere waarde is circa 60 dB voor zowel de Ridderspoorweg/Floraweg als de Klaprozenweg. Voor de Kamperfoelieweg is een hogere waarde van circa 53 dB nodig. Aan de hogere waarde zijn voorwaarden (gemeentelijke indelingseisen) verbonden;
- Er kan worden voldaan aan de doelstelling van de gemeentelijke indelingseisen. In een later stadium moet dat worden getoetst. Voor een aantal woningen is daarbij extra aandacht nodig.

2.4.6 Externe veiligheid

Er is onderzoek gedaan naar de externe veiligheidsrisico's van de hogedruk aardgasleidingen in relatie tot de gewenste toekomstige situatie. Hierin is uitgegaan van handhaving van de bestaande leidingen. De ambitie is echter om de gasontvangststations te verplaatsen naar een locatie in het dijkpark, waardoor de hulpleiding onder de Slijperweg kan worden verwijderd.

De aardgasleiding onder Waterlandse Zeedijk wordt behouden. Het externe veiligheidsonderzoek heeft de plaatsgebonden en het groepsrisico in kaart gebracht:

- Voor zowel de huidige als de toekomstige situatie voldoet de planontwikkeling aan de grens- en richtwaarden voor het plaatsgebonden risico (de extra kans bovenop de gemiddelde sterftekans dat een onbeschermd persoon overlijdt als gevolg van een calamiteit met gevaarlijke stoffen);
- Het groepsrisico (kans op overlijden van een groep mensen als gevolg van een voorval met gevaarlijke stoffen) stijgt door de planvorming, omdat de personendichtheden in het gehele plan toenemen. Het groepsrisico is niet alleen afhankelijk van de risicovolle activiteit, maar ook van het aantal aanwezige mensen binnen het invloedsgebied van een risicobedrijf of een transportas. Voor beide leidingen geldt dat de hoogte van het groepsrisico binnen het maximum blijft. Er dient wel een verantwoording van de stijging van het groepsrisico te worden opgesteld.

Zoals in paragraaf 2.3.6. is beschreven, geldt daarnaast een beperking voor de locatie van de basisscholen. Volgens het uitvoeringsbeleid externe veiligheid van de gemeente Amsterdam kunnen er geen objecten met minder zelfredzame personen binnen de circa 80 meter van een hogedruk aardgasleiding worden geplaatst.

2.4.7 Flora en Fauna

Er is onderzoek gedaan naar de aanwezigheid van flora en fauna, de kansen voor stadsnatuur en de consequenties vanuit de natuurwetgeving. Aanbevolen wordt om te zijner tijd vervolgonderzoek te doen naar:

- Vliegroutes en foerageergebied van vleermuizen in de schoolwerktuinen en langs de dijk;
- De aanwezigheid van een roofvogel in het bosplantsoen op de dijk;
- De functie van de schoolwerktuinen voor huismussen;
- De aanwezigheid van kleine marters op de dijk.

Kansen voor natuur zijn er in de vorm van een natte verbinding met de Buiksloterbreek, de toepassing van water in combinatie met de dijk en het inpassen van natuur bij de ontwikkeling van de bouwblokken.

Afbeelding 11: Referentiebeelden natuurinclusief bouwen

3 Participatie

3.1 Intensief participatietraject, januari t/m juli 2018

Na vaststelling van het principebesluit is in januari 2018 gestart met een intensief participatietraject. Voor het participatietraject is een onafhankelijke procesbegeleider ingehuurd. Inzet van het participatietraject was een open en transparant proces op basis van vertrouwen. Er is een kerngroep van vertegenwoordigers van verschillende belangen- en bewonersgroepen samengesteld, zoals de bewoners van de Buiksloterham, bewoners van de Woonboten langs Zijkanaal I en ondernemers uit het projectgebied. Zo was er op iedere participatieavond een enigszins vaste groep aanwezig.

Tussen januari en juli 2018 zijn er negen verschillende bijeenkomsten georganiseerd. In eerste instantie is er voornamelijk nagedacht over de invulling van het participatietraject, de randvoorwaarden en de uitgangspunten. Het projectteam heeft tijdens een bijeenkomst de kerngroep uitgebreid uitgelegd hoe zij te werk gaat in de planvorming. Het doel was om hen zo goed mogelijk te informeren over de complexiteit van een transformatieopgave en de daarbij behorende beperkingen. Daarna is er in drie verschillende themabijeenkomsten meer de inhoud ingedoken. Voor deze bijeenkomsten was een grotere groep belanghebbenden uitgenodigd. Er waren themabijeenkomsten over 'Groen en Water', 'Identiteit en Stadsstraat' en 'Mix wonen-werken'.

Tijdens een brede participatieavond op 3 juli 2018 is het conceptplan gepresenteerd aan circa 120 aanwezigen. Zij konden hun reactie indienen op het conceptplan. Deze avond is voorbereid samen met de kerngroep. Een groep bewoners uit de woonschepenhaven en de Buiksloterbreek is op deze avond ook in de gelegenheid gesteld een eigen 'stand' in te richten en hun plan voor 'de Groene Draak' te presenteren (zie ook par. 3.2).

Afbeelding 12: Participatiebijeenkomst 3 juli 2018

Participatieboek

Het participatietraject is uitgebreid beschreven in een 'participatieboek'. Dit boek geeft inzicht in de wensen en geluiden die de verschillende bewoners en belanghebbenden hebben laten horen en wat de gemeente daarmee heeft gedaan.

Een deel van de inbreng heeft de gemeente direct kunnen meenemen in het projectplan, een deel wordt pas uitgewerkt in de vervolgfase. Sommige wensen en geluiden zijn niet meegenomen in het plan. In die gevallen geeft het participatieboek een onderbouwing waarom het projectteam in de projectnota een andere keuze voorlegt aan het College.

Tijdens de verschillende participatiebijeenkomsten is een gedetailleerdere kaart (de reken- en tekenkaart in bijlage 2) gepresenteerd dan uiteindelijk in de projectnota is opgenomen.

Sommige uitgangspunten van het gemeentelijk plan gepresenteerd in het participatieboek zijn inmiddels achterhaald. Dit komt omdat er een ontwerp-participatietraject is gestart als vervolg op het eerdere participatieproces (zie verder paragraaf 3.4).

3.2 Samenvatting inbreng participatietraject

Over het algemeen is er veel enthousiasme om het gebied te transformeren van een bedrijventerrein naar een gemengd stedelijk gebied. Voor de zittende ondernemers in het projectgebied heeft de gewenste transformatie aanzienlijke negatieve consequenties. Sommige ondernemers kunnen niet meer terugkomen in het gebied, omdat zij vanwege milieuregelgeving (geur, geluid, etc.) niet meer passen in de toekomstige situatie. De meest gehoorde aspecten:

- Tijdens verschillende bijeenkomsten is een concept plankaart gepresenteerd met gesloten bouwblokken. Een veelgehoorde vraag was te zoeken naar een 'open' stedenbouwkundige opzet met variëteit in architectuur;
- De hoogte van de bebouwing leidt tot wisselende reacties. Bewoners aan de Buiksloterham zien graag minder bouwlagen aan de Klaprozenweg; voor bewoners van de woonschepenhaven geldt dat juist aan de westzijde van het plangebied;
- Iedereen is het erover eens dat er moet worden ingezet op levendigheid en een verscheidenheid aan functies en architectuur;
- Een gehoorde wens van ondernemers is dat niet alleen de Klaprozenweg, maar ook de Floraweg het karakter van een stadsstraat met economische functies in de plint zou moeten krijgen. Qua functies denkt men aan horeca en (kleinschalige) detailhandel;
- De wijk moet een zo groen mogelijk karakter krijgen. Ook door bijvoorbeeld in te zetten op 'verticaal groen', groene daken en door het groen zoveel mogelijk de buurt in te trekken;
- De wens is om het groengebied ten noorden van de woonschepenhaven, 'het Landje', in te richten als avontuurlijke, groene openbare ruimte om ontmoetingen mogelijk te maken. Stadsdeel Noord werkt in overleg met de bewoners uit de directe omgeving een tijdelijk voorstel voor 'het Landje' uit;
- Er wordt veel waarde gehecht aan zorgvuldige sociale aanhechting met de omliggende buurten door middel van communitybuilding, een woonprogramma dat doorstroming bevordert en ontmoetingsruimten;
- Er zijn zorgen over de toenemende verkeersdruk, vooral aan de Klaprozenweg. Ook moet de oversteekbaarheid worden verbeterd;
- Men ziet graag dat het hart van de buurt bij de kruising Slijperweg/Polijsterweg of Draaierweg komt;
- De woonbootbewoners langs Zijkanaal I zien graag dat hun huidige ligplaats wordt gehandhaafd;
- Een eventuele brug over Zijkanaal I wordt als onnodig en onwenselijk gezien, vanwege de nabije ligging van andere bruggen over Zijkanaal I en de komst van de Bongerdbrug. Dit vormt bovendien een bedreiging voor enkele woonboten, die dan mogelijk moeten worden verplaatst.

Dijkpark en 'de Groene Draak'

Het meest besproken onderwerp gedurende het participatietraject was de Waterlandse Zeedijk. Aan het begin werd al duidelijk dat met name de bewoners van de Buiksloterbreek grote weerstand hebben tegen eventuele dijkwoningen op de Waterlandse Zeedijk.

Het projectteam heeft verschillende varianten, met en zonder dijkwoningen en met een brede of smalle strook groen, gelijkwaardig uitgewerkt en getoetst op vier criteria: financiële en technische haalbaarheid, ruimtelijke kwaliteit en maatschappelijke wenselijkheid.

De ambtelijke voorkeur gaat daarbij uit naar een variant met binnendijkse dijkwoningen en een zo breed mogelijk dijkpark. De bewoners van Zijkanaal I en de Buiksloterbreek richten de omgeving van de Waterlandse Zeedijk juist liever in als een dijkpark zonder dijkwoningen. Zij hebben daarom een alternatief (groen)plan ontwikkeld, genaamd *de Groene Draak*. Dit plan is op de thema-avond 'Groen en Water' voor het eerst gepresenteerd. Nadien is de groenvisie verder doorontwikkeld en aan groot publiek gepresenteerd op de inloopavond van 3 juli 2018.

In het plan *de Groene Draak* vormt het groen het cement tussen het projectgebied en de omliggende buurten. De Groene Draak is een metafoor voor het dijkpark (de ruggengraat), het landje boven de woonschepenhaven (de kop van de draak) en groene speelstraten (de pootjes).

Visiedocument Buiksloterdijkpark

In het najaar van 2018 heeft bewonersinitiatief *de Groene Draak* haar visie een stap verder doorontwikkeld. Dit heeft geresulteerd in het visiedocument *Buiksloterdijkpark*, een visie voor het projectgebied Klaprozenbuurt door bewoners (bijlage 3). Hierin worden twee aanvullende ambities voor de planvorming geïntroduceerd:

- Er komt geen nieuwe buurt 'naast' de bestaande buurten, maar één ongedeelde, sociale en groene geïntegreerde wijk, die voor alle bewoners aantrekkelijk is. De bewoners noemen die buurt Buiksloterdijkpark;
- Buiksloterdijkpark is het begin van de groene Kadoelerscheg, die de verbinding vormt tussen de stad en het groene, metropolitaanse landschap.

Drie ontwerpprincipes geven richting aan de uitwerking van de visie van *de Groene Draak*:

1. **Buiksloterdijkpark begin van de Kadoelerscheg**: Hoofdgroenstructuur met metropolitaan ambitieniveau. Zo staat het Buiksloterdijkpark met één been in de stenen omgeving die met het centrum verbonden is, en met het andere been in de groen scheg die naar Waterland leidt;
2. **Buiksloterdijkpark als parel aan het snoer van de Waterlandse Zeedijk.** Zo blijft de dijk wat hij van oudsher was: vormgever van Amsterdam-Noord;
3. **Buiksloterdijkpark: één sociale stedelijke omgeving die uitnodigt tot ontmoeting.** Zo wordt sociale samenhang bewerkstelligd tussen nieuwe en bestaande buurten.

De hoofdlijnen uit de visie zijn verder:

- Het Buiksloterdijkpark wordt één groen tapijt waarop gewoond, geleefd en gewerkt wordt. Bestaand groen wordt versterkt en samengevoegd. De bebouwing van alle buurten schakeert zich daaromheen;

- De Buiksloterdijk wordt een verhoogd landschappelijk element in de omgeving met stoere uitstraling. Vanaf de Buiksloterbreek wordt de dijk ervaren als de ruggengraat van dit moderne dijkdorp. De dijk wordt opnieuw ontworpen om de herkenbaarheid te vergroten: het balkon van de wijk Buiksloterdijkpark.

Er komt bijvoorbeeld een wandelpad bovenop met banken, en aandacht voor landschapskunst en geschiedenis. Struiken en bomen worden uitgedund en verplaatst;

- 'het Landje' vormt de kop van De Groene Draak. Een (wandel/sport)route vanaf het Lindenlaantje over of langs de groene dijk eindigt op 'het Landje', dat plek biedt voor ontmoeting in het Buiksloterdijkpark. Het wordt hoogwaardig ingericht met bijvoorbeeld horeca, een plek voor kleinschalige evenementen of voor vrijheid en avontuur;

- Het Lindenlaantje wordt een mooie wandel- en fietsroute; de schakel tussen Buiksloterham en Buiksloterdijkpark. Door deze groene laan te behouden is er voldoende ruimte en openheid, zodat de nieuwe bebouwing langs de Vuurwerkerweg stevig en hoog kan worden;

- Al met al ontstaat een open stedenbouwkundige structuur, die zich niet afkeert van groen en water, maar zich daarmee verbindt. Het groene middengebied, het groene landje en het Lindenlaantje liggen klaar om de nieuwe buurt te ontvangen. Er is plek voor waterberging en er is ruim gelegenheid voor ontmoeten en bewegen.

Afbeelding 13: sfeerbeelden van bewoners voor Buiksloterdijkpark, getoond tijdens de brede participatieavond op 3 juli 2018

De gemeente is gecharmeerd het plan *de Groene Draak* en de visie Buiksloterdijkpark. Het projectteam heeft het zoveel mogelijk verwerkt in de planvorming, door middel van een parkachtige inrichting van 'het Landje' en groene speelstraten als uitloop van het Dijkpark. Het merendeel van de overige uitgangspunten wordt pas uitgewerkt in de vervolgfasen van de planvorming, omdat dit de inrichting van de openbare ruimte betreft. De inrichting van een dijkpark, met of zonder dijkwoningen, is echter onderdeel van het gezamenlijk ontwerptraject naar een stedenbouwkundig schetsontwerp.

De uitwerking van de visie is, net als de visie van de gemeente en van andere belanghebbenden, onderdeel van het ontwerp-participatietraject.

3.3 Individuele gesprekken erfpachters, eigenaren en ondernemers

Een deel van de erfpachters en eigenaren verhuurt hun percelen en een deel is eigenaar-gebruiker. Vooral in het deel waar wordt ingezet op zelfrealisatie is de medewerking van de grondeigenaren en erfpachters essentieel. Naast het participatietraject met omwonenden zijn er daarom in de projectbesluitfase al individuele gesprekken gevoerd met verschillende ondernemers, eigenaren en erfpachters in het projectgebied, waarbij het initiatief doorgaans lag bij deze partijen. In de volgende fase (investeringsbesluit) worden enkele van hen betrokken in het participatietraject.

Erfpachters en eigenaren

De teneur van de gevoerde gesprekken met de erfpachters en eigenaren is zeer wisselend. Sommige erfpachters en eigenaren willen graag zo snel mogelijk overgaan tot herontwikkeling.

Bij deze partijen is er dan ook veel bereidheid om mee te denken in de planvorming en het participatietraject. Deze groep geeft tegelijkertijd aan huiverig te zijn over de gemeentelijke eisen en wensen ten aanzien van de toekomstige invulling van hun kavel. Ook maken zij zich zorgen over de financiële haalbaarheid van hun herontwikkeling.

Andere erfpachters en eigenaren, waarbij het vooral gaat om eigenaar-gebruikers, geven juist aan dat zij het liefst zo lang mogelijk hun bestaande vastgoed handhaven. Er zijn naar aanleiding hiervan in 2017 zes zienswijzen ingediend tegen het vestigen van de Wvg. Er loopt op dit moment nog één procedure.

In het kader van de Wvg zijn enkele kavels al te koop aangeboden aan de gemeente Amsterdam; een definitieve transactie heeft nog niet plaatsgevonden. In een enkel geval wordt er gewerkt aan een vaststellingsovereenkomst om de verkoop aan een andere particuliere partij toe te staan, met als belangrijkste voorwaarde dat deze derde partij meebeweegt in de plannen van de gemeente Amsterdam.

Ondernemers (gebruikers)

In totaal zijn in het gebied iets minder dan 100 bedrijven gevestigd van zeer diverse aard. Alle ondernemers waarmee is gesproken, vragen om meer duidelijkheid over de planning. Zij hebben te maken met veel onzekerheid over of ze moeten vertrekken of verhuizen, wat de bedrijfsvoering bemoeilijkt. Deze onzekerheid wordt vergroot doordat veel eigenaren en erfpachters alleen nog tijdelijke huurcontracten aanbieden, omdat ze rekening willen houden met de door gemeente geïnitieerde herontwikkeling.

Omdat de plannen nog niet definitief zijn en de snelheid van de transformatie afhangt van de gemeentelijke besluitvorming en de bereidheid van de erfpachters en eigenaren om over te gaan tot ontwikkeling, kan de gemeente op dit gebied maar beperkt duidelijkheid geven. De teneur van de gesprekken is verder zeer gevarieerd. Sommige bedrijven komen graag terug in de toekomstige situatie, veelal gaat het om (perifere) detailhandel. Deze bedrijven noemen vaak wel het risico van stijgende huurprijzen bij nieuwbouw.

De meeste ondernemers werkzaam in de perifere detailhandel (meubelwinkels, bouwmarkten) geven aan dat hun bedrijfsvoering lastig te combineren is met een gemengd-stedelijk gebied met een relatief hoge dichtheid. Met hun bedrijfsvoering is vaak veel laad- en losverkeer gemoeid, zowel van hun klanten als de aanlevering van goederen. Parkeren zien zij graag op maaiveldniveau en de perifere detailhandel zoveel mogelijk geclusterd. Dit verhoudt zich echter niet goed tot een gemengd woonwerkmilieu, zoals de gemeente wenst te realiseren.

Een ander deel van de bedrijven, veelal de meer ambachtelijke productiegerelateerde bedrijvigheid, ziet zichzelf minder snel terugkeren in de toekomstige situatie. Hun bedrijfsvoering rijmt moeilijk met de toekomstige woonfunctie. Verschillende bedrijven hebben dan ook aangegeven te willen verhuizen naar een andere locatie, bij voorkeur in stadsdeel Noord. Er zijn echter niet of nauwelijks alternatieve locaties beschikbaar voor deze bedrijven, die vaak maar een klein vloeroppervlak gebruiken. Bij een aantal bedrijven kan dit noodgedwongen leiden tot bedrijfsbeëindiging.

3.4 Gezamenlijk stedenbouwkundig schetsontwerp

Bewoners van de woonboten langs Zijkanaal I en de Buiksloterbreek, inmiddels samengevoegd tot het bewonersinitiatief *de Groene Draak*, hebben aangegeven dat zij zich onvoldoende gehoord voelden gedurende de eerste fase van het participatietraject en dat zij hun wensen te weinig terugzien in de voorlopige planvorming. Daarnaast hebben zij gedurende de zomer van 2018 samen met een stedenbouwkundige een eigen visie op het plangebied ontworpen, deze is doorvertaald naar het visiedocument *Buiksloterdijkpark* (bijlage 3). Na verschillende gesprekken met het bewonersinitiatief heeft dit tot een nieuwe, spannende fase in het participatietraject geleid: een gezamenlijk ontwerptraject.

De visie en schetsen van zowel bewoners als het projectteam worden doorontwikkeld tot een gezamenlijk gedragen schetsontwerp. Dit ontwerptraject is een interactief proces dat plaatsvindt op basis van gelijkwaardigheid, openheid en transparantie. Bijzonder is dat de opdracht, voor het begeleiden van dit participatietraject en het maken van het stedenbouwkundig schetsontwerp, is gegeven aan drie architecten uit de omliggende buurten, die door bewoners zelf zijn voorgedragen. Het schetsontwerp wordt door het projectteam verder gebracht tot een stedenbouwkundig plan, dat onderdeel uitmaakt van het investeringsbesluit. Dit gezamenlijk ontwerptraject loopt, vanwege de druk op de planning, parallel aan vaststelling van het projectbesluit.

De ambities uit de principenota en vanzelfsprekend alle relevante beleids- en regelgeving vormen het kader voor het schetsontwerp. De gepresenteerde Stedenbouwkundig Programma van Eisen kaart (SpvE-kaart) in deze projectnota (zie hoofdstuk 4) is zoveel mogelijk geabstraheerd om maximaal ruimte te bieden aan het gezamenlijke ontwerptraject.

Afbeelding 14: Eerste visiekaart van de bewoners. Deze visie wordt de gedurende het ontwerptraject verder aangepast en vormgegeven. Het is geen eindbeeld van de toekomstsituatie.

4 Projectvoorstel

4.1 Stedenbouwkundige structuur

Op de volgende pagina's wordt de uitwerking van de vijf ruimtelijke ambities nader toegelicht. De ambities zijn hetzelfde als in de vastgestelde principenota, met uitzondering van het volume dat van 200.000 m2 bvo naar 250.000 m2 bvo is gewijzigd.

1. Bijdragen aan het tempo en volume van de woningbouwontwikkeling door de realisatie van 250.000 m2 bvo met een verdeling van het programma met 80% wonen, 15% werken en 5% voorzieningen.

Er kan naar verwachting in totaal circa 250.000 m2 bvo aan volume worden gerealiseerd ten behoeve van wonen, werken en voorzieningen. Op basis van het voorliggende woningbouwprogramma (80% wonen) kunnen ruim 2000 woningen gebouwd worden. Ook worden een stadsstraat met een eenduidige rooilijn en een dijkpark aangelegd. Gedacht wordt aan gebouwen van vier à zeven lagen, waarbij de hoogte in de richting van bestaande lagere bouw afneemt. Incidenteel zijn hoogteaccenten tot ongeveer tien à twaalf lagen langs de Klaprozenweg mogelijk.

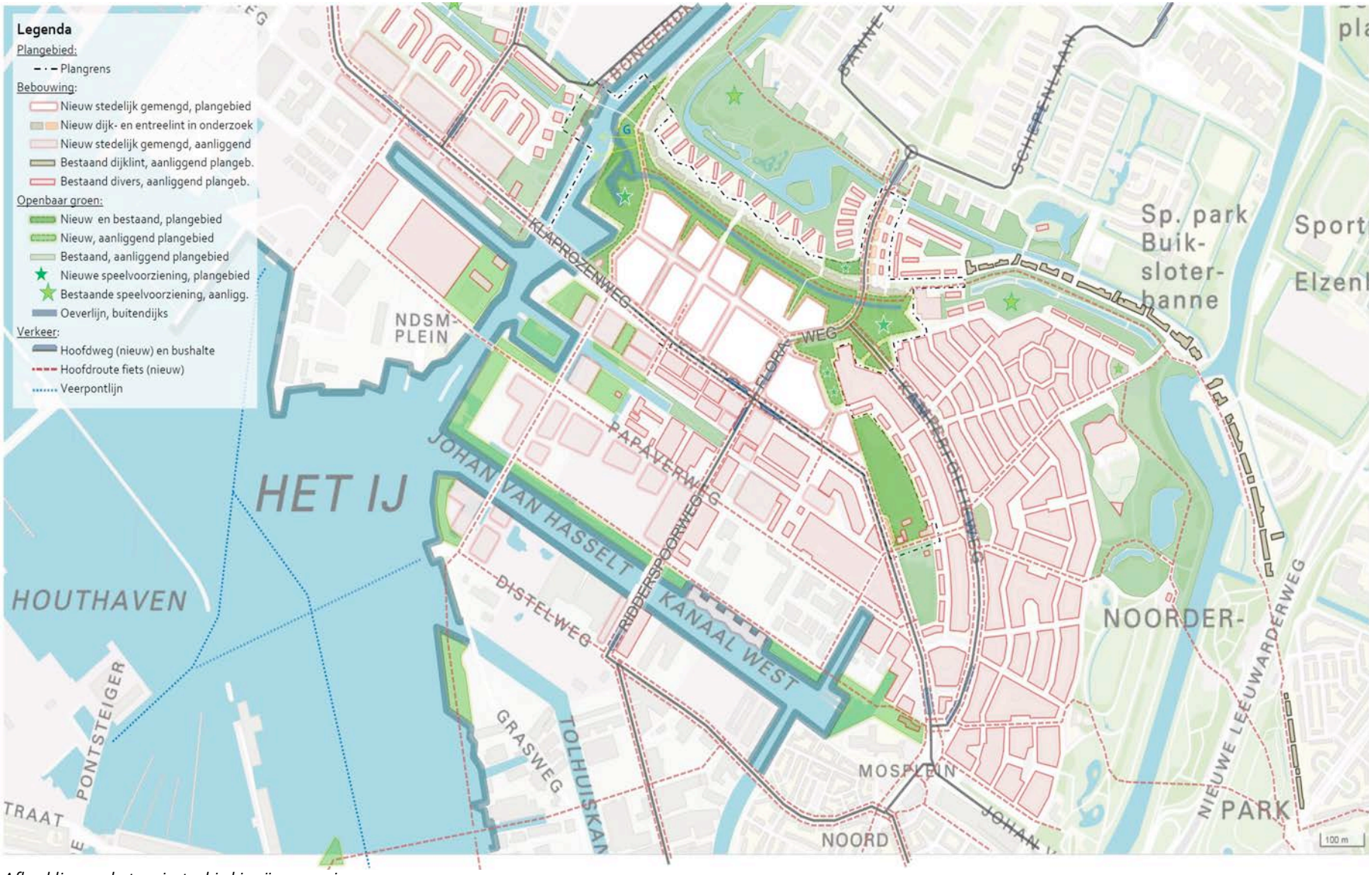
Op de kavels wordt een stedelijke bebouwingsdichtheid mogelijk gemaakt, waarbij een Floor Space Index (fsi) van ongeveer drie per kavel ter indicatie wordt aangehouden. Als referentiegebied binnen Amsterdam kan worden gedacht aan Olympisch Kwartier en Amstel Kwartier. Het stratenpatroon wordt zoveel mogelijk gehandhaafd.

Echter voor het realiseren van het volume wordt de verhouding bebouwd/onbebouwd geoptimaliseerd door versmalling van de straten. Tegelijkertijd zijn voor een meer stedelijk milieu, kleinere bouwblokken wenselijk ter bevordering van een goed woon- en leefklimaat. Daarom worden er enkele aanpassingen in het stratenpatroon voorgesteld:

- Het opheffen van de Vuurwerkerweg en het versmallen van de Floraweg;
- Het doortrekken van de Polijsterweg naar het noorden;
- Het doortrekken van de Slijperweg naar het oosten over de kavels van GVB en TenneT;
- Een nieuwe straat parallel aan de Draaierweg (ten westen), deels over het GVB-terrein;
- Het terugleggen van de rooilijn aan de Metaalbewerkersweg voor de aanleg van een park;
- Het stroomlijnen van de rooilijn aan de Klaprozenweg;
- De herinrichting van de Kamperfoelieweg naar een rijbaan per richting en de aanpassing van de kruising Kamperfoelieweg met de Floraweg naar een gelijkvloerse kruising in geval van woningbouw op het Marjoleinterrein.

Wijze van verkaveling

Voor de berekening van de financiële haalbaarheid is merendeels uitgegaan van gesloten bouwblokken. Op deze wijze is het mogelijk om een programma van 250.000 m2 bvo aan wonen en andere functies te realiseren. Gesloten bouwblokken kunnen in maat en vorm variëren en kunnen daarmee de verschillende ontwikkelcondities in het plangebied goed volgen.



Afbeelding 15: het projectgebied in zijn omgeving

De geslotenheid van de bouwblokken levert altijd voorkanten aan de openbare ruime (straat, groen en water), waarmee de buurt een continue stedelijke kwaliteit heeft in het straatbeeld. De achterkant ligt aan een besloten hof binnen het bouwblok. De binnenhoven bieden woonkwaliteit voor bewoners.

Afbeelding 16: Luwe groene binnentuin in gesloten bouwblok

De mate waarin het gesloten bouwblok wordt toegepast en de mogelijkheden tot combineren met andere verkavelingsprincipes aan de Buiksloterparkzijde wordt in het ontwerp-participatietraject nader onderzocht. De voorlopige plankaart van het bewonersinitiatief (zie afbeelding 14) gaat ook voor een aanzienlijk deel uit van het principe gesloten bouwblokken. Op de SPvE-kaart bij deze projectnota zijn nog geen verkavelingsprincipes ingetekend, maar zijn alleen de bebouwingsvlakken weergegeven, zonder invulling van de gesloten bouwblokken.

Het programma wonen, werken en maatschappelijke voorzieningen is indicatief aangegeven op de SPvE-kaart. Uitgangspunt is wel dat het beoogde volume van 250.000 m2 bvo voor het plan wordt gerealiseerd om de financiële haalbaarheid van het plan te borgen.

2. <u>Realisatie van een kwalitatief hoogwaardig en flexibel stedelijk milieu met een gevarieerde functiemix</u>

Voor een levendige buurt met goede voorzieningen, waar ook ruimte wordt geboden aan voldoende arbeidsplaatsen, is het streven om 20% niet-woonfuncties te realiseren. Het gaat hierin om 15% economie en 5% voorzieningen. Binnen het economisch programma wordt een mix van economische functies nagestreefd, waaronder 12.000 m2 bvo productie, 8.000 m2 bvo creatief en 17.500 m2 bvo stadstraatmilieu. Een goed woon- en leefklimaat en leefbaar straatbeeld, ook in de avond, is daarbij het uitgangspunt. Voor een aanzienlijk deel van de bestaande bedrijven is plek in het plangebied, mits deze milieutechnisch passen in een gemengde stadsbuurt.

De Klaprozenweg wordt ontwikkeld tot stadsstraat met stedelijke wanden in de rooilijn en niet-woonfuncties in de plint (vergelijkbaar met bijvoorbeeld de IJburglaan of Westerdoksdijk). Het hart van de straat bevindt zich op de kruising met de Ridderspoorweg/Floraweg, hier is tevens een OV-halte. De kruising Klaprozenweg/Floraweg aan de noordzijde van de Klaprozenweg leent zich goed als locatie voor een nieuw wijkwinkelcentrum. Hiertoe is een cluster met dagelijkse detailhandel opgenomen van in totaal 4000 m2 bvo, waaronder twee supermarkten van 1800 en 1500 m2 bvo aan weerszijden van de kruising Floraweg/Klaprozenweg. Dit winkelcentrum bedient ook de (nieuwe) woningen in het zuidelijk gelegen Buiksloterham.

3. Realisatie van een ongedeelde wijk met een sociaal-economisch gemengde bevolkingsopbouw en goede fysieke en sociale samenhang met de omliggende buurten

Divers woningaanbod

De Klaprozenbuurt moet de verbinding leggen tussen bestaand en nieuw Noord. Van belang voor een ongedeelde wijk is een woningaanbod met voldoende betaalbare woningen (sociale huur). Daarnaast zijn er ook woningen in het midden- en hogere segment gewenst. In het gebied wordt het uitgangspunt uit de *Woonagenda* van 40% sociale huurwoningen (waarvan 75% gebouwd door corporaties), 40% middeldure huur en 20% dure koopwoningen aangehouden.

Het accent binnen de sociale huur ligt op de doorstroming van te groot wonende ouderen en te klein wonende gezinnen vanuit de omliggende buurten. Hiervoor worden onder andere geclusterde ouderenwoningen gerealiseerd. Ook is er aandacht voor de doorstroming van kwetsbare groepen, waar net als bij ouderen, verlaagde aanvangshuren van belang zijn. In het middeldure segment wordt ingezet op huur en in het dure segment op koop. Gestreefd wordt naar een levensloopbestendige wijk, waar zowel instroom van nieuwe stedelingen als doorstroom van bestaande bewoners van Noord mogelijk is.

Fysieke en sociale samenhang met omliggende buurten

Verbindingen tussen bestaande en nieuwe woongebieden zijn daarbij uitermate belangrijk. Naast fysieke routes tussen bestaande en nieuwe woongebieden is een goede positionering van gebouwde en ongebouwde voorzieningen ten behoeve van zowel de bestaande als de nieuwe woongebieden van groot belang.

Gedacht wordt aan nieuwe verbindingen naar Buiksloterham, Bloemenbuurt, Banne-Buiksloot/ Buiksloterbreek en Hogeland.

Er komen twee alles-in-één-basisscholen, waarvan zo mogelijk één in de eerste fase. In de volgende planfase wordt onderzocht welke locaties het meest geschikt zijn voor de bouw van scholen. Voor het snel ontwikkelen van een basisschool zijn extra financiële middelen nodig voor de sloop-nieuwbouw van het gasontvangst en het gasverdeelstation, zodat de gasleiding onder de Slijperweg al in de eerste fase buiten gebruik kan worden gesteld. Zonder extra middelen kunnen de scholen pas in een latere fase worden ontwikkeld.

Afbeelding 17: referentiebeeld stadsstraat IJburglaan

.
Verder komt er qua maatschappelijk programma een passantenhotel, ruimte(s) voor buurtontmoetingen en een locatie voor begeleid wonen voor jongeren. Ook komt er een aantrekkelijke inrichting van het openbare groene overgangsgebied tussen de nieuwe en bestaande woongebieden, en er komen sport- en spelvoorzieningen.

De uitwerking van de methodiek 'ongedeelde wijk' staat beschreven in hoofdstuk 5.

4. Realisatie van de Klaprozenweg als stadsstraat waardoor de scheidende werking van deze weg tussen het oude en nieuwe deel van Noord wordt verminderd

Aan de Klaprozenweg is een ingrijpende herprofilering uitgevoerd voor een hoogwaardig openbaar vervoerverbinding (HOV) in de middenberm. Er is een busbaan voor een hoogfrequente busverbinding voor regio- en stadsdiensten. De verkeerstypologie van de Klaprozenweg speelt in de stedelijke ontwikkeling een bepalende rol. De weg heeft in de nieuwe stedelijke context weliswaar een zwaardere verkeersfunctie voor met name openbaar vervoer. Maar tegelijkertijd komen hier ook bouwblokken met woningen en voorzieningen, en moet de weg bijdragen aan de stedelijke kwaliteit van het gebied.

Zo wordt de rooilijn gestroomlijnd en is het de wens om een deel van het laden en lossen voor de plintfuncties aan de stadsstraat langs de Klaprozenweg zelf te laten plaatsvinden. Hierover moet nog overeenstemming worden bereikt met Verkeer en Openbare Ruimte.

Ditzelfde geldt ook voor de verlaging van de doorstroomsnelheid naar een meer stedelijk niveau. Ook wordt de oversteekbaarheid van de straat voor voetgangers en fietsers verbeterd door het toevoegen van twee extra oversteekpunten. Tot slot wordt de Floraweg versmald om het beoogde economische programma in deze plint te kunnen realiseren en meer stedelijk beeld te creëren.

Afbeelding 18: Referentiebeeld Westerdoksdijk

5. Versterken van de landschappelijke kwaliteiten van water en groen en de herkenbaarheid van de Waterlandse Zeedijk

Versterken landschappelijke kwaliteiten van water en groen

De noord- en westzijde van het plangebied worden gekenmerkt door twee grote landschappelijke structuren: het Zijkanaal I en de Buiksloterdijk. Het tuindorp Bloemenbuurt en het bebouwde deel van de Buiksloterdijk behoren tot het beschermde stadsgezicht van Amsterdam Noord. Vanwege de aanwezigheid van deze bijzondere bestaande kwaliteiten geldt voor het plangebied, naast de transformatieopgave, ook de opgave om de verschillende overgangen naar de bestaande groene woongebieden met landschappelijke structuren en beschermd stadsgezicht op goede wijze vorm te geven.

Afbeelding 19: Referentiebeeld wandel- en fietspad langs dijksloot

Zij kunnen van verbindende betekenis zijn tussen bestaande en nieuwe woongebieden, en tussen bebouwde en landschappelijke ruimtes in de stad. Het ruimtelijk contrast met de bestaande woongebieden dient helder te blijven. Hierbij gaat het om de juiste maat, vorm en zorgvuldige inrichting en programmering van de tussenliggende groene ruimte. Zo wordt bijvoorbeeld het schooltuinencomplex aan de Klaprozenweg meer zichtbaar en openbaar toegankelijk gemaakt en komt er een fietsdoorsteek naar de Bloemenbuurt.

Zijkanaal I en 'het Landje' onderwerp participatie

Zijkanaal I vormt op sterke wijze het buitendijkse water, maar is vrijwel geheel aan het zicht onttrokken door ligplaatsen van woonboten, tuinen en diverse opstallen. Het is wenselijk om delen van de oever openbaar te maken en op die manier zicht op het water van Zijkanaal I te creëren. Een voetgangersbrug over het kanaal zou daar verbetering in kunnen brengen. Ook is een voet- en fietsverbinding langs de Woonschepenhaven gewenst.

In de principenota is een fietsbrug over het Zijkanaal I genoemd als 'missende schakel' in het fietsnetwerk. Hierbij gaat het om een brug in het verlengde van de Metaalbewerkerweg, die aan de overkant aantakt op de Vlakkerweg en de Scheepsbouwweg. Tijdens het participatietraject (zie hoofdstuk 3 in deze projectnota) is meerdere malen gesproken over de fietsbrug. Bij het merendeel van de participanten, en met name de woonbootbewoners, is geen draagvlak voor een fietsbrug. Inmiddels heeft het projectteam, gebaseerd op inzichten uit het programma Fiets, ook de conclusie getrokken dat de vervoerwaarde van de brug voor fietsers niet erg hoog is. De brug draagt weinig bij aan het fietsnetwerk van Noord.

De stedenbouwkundige waarde van een brug is echter hoog, omdat op dit moment het zicht en de beleving van het kanaal wordt afgesloten van het projectgebied. Het gebied boven de woonschepenhaven krijgt een parkachtige invulling en contact met het water vergroot de kwaliteit van de openbare ruimte in hoge mate. Door een verbinding te creëren tussen het park aan de oostzijde en de nog vorm te geven groene inrichting aan de westzijde ontstaat de mogelijkheid om over het water heen te lopen (en er wellicht ook in te springen).

Het openbaar toegankelijk maken van het buitendijkse water wordt als onderdeel van het ontwerp-participatietraject nader onderzocht. Hierbij worden verschillende vormen van inrichting van 'het Landje' verkend. Een eventuele voetgangersbrug over Zijkanaal I en de invulling van 'het Landje' worden pas in de vervolgfase verder uitgewerkt en worden in deze projectnota als nader te onderzoeken benoemd.

Herstel herkenbaarheid Waterlandse zeedijk

Noord ontleent zijn historische oorsprong aan de Waterlandse Zeedijk die dateert uit de 13e eeuw en even oud is als Amsterdam zelf. Het is een uniek cultuurhistorisch en landschappelijk element. De dijk kent in Noord een veelheid aan uiterlijke verschijningsvormen. Juist in een tijd van een grote bouwopgave in Amsterdam is het van belang dat de ruimtelijke structuren van Noord gelijktijdig worden versterkt en goed worden verbonden met het stedelijk weefsel.

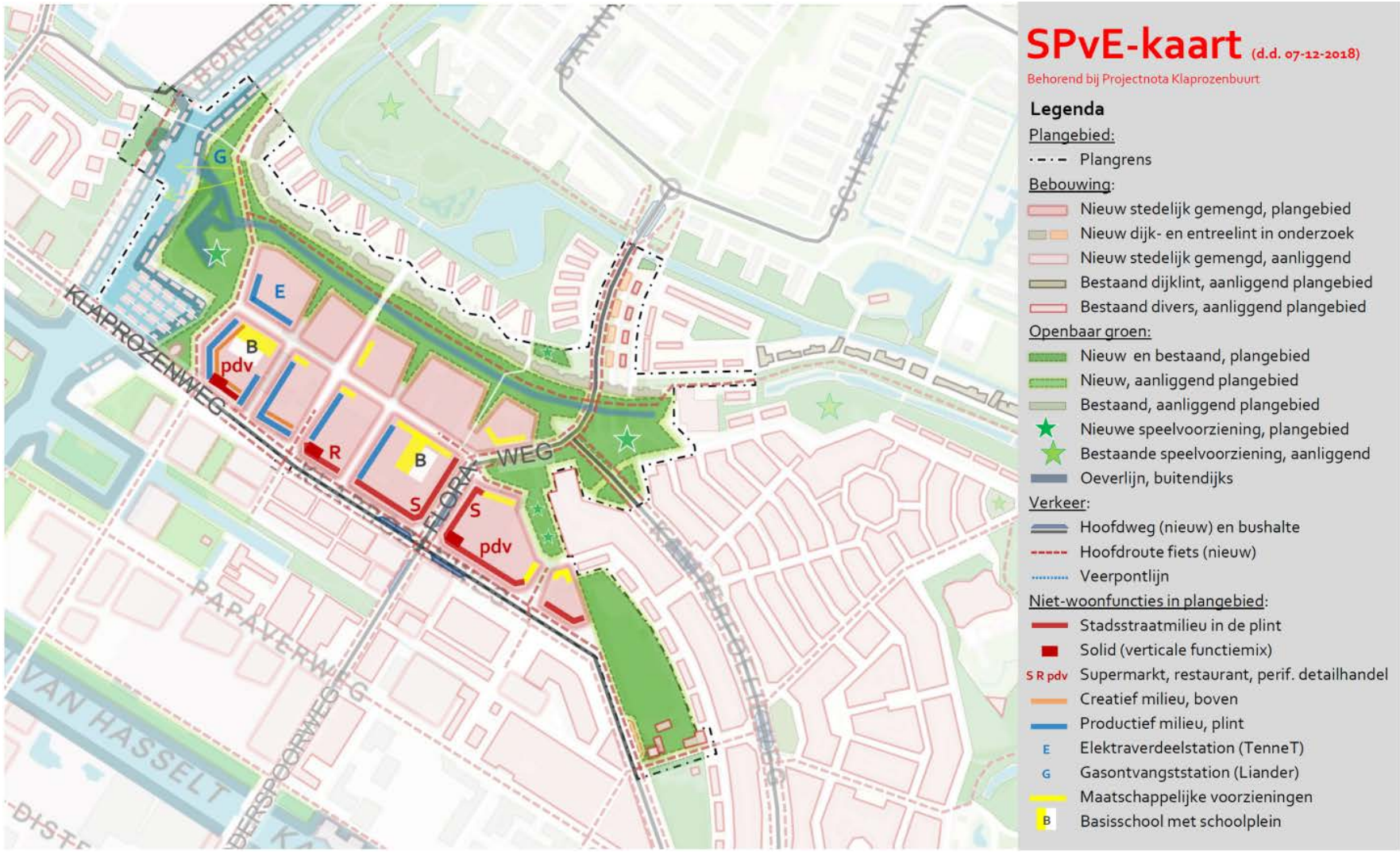
Op het in het plangebied gelegen deel van de Waterlandse Zeedijk zijn in de jaren '60 tientallen dijkwoningen gesloopt ten behoeve van een beoogde oost-west autoweg. Deze verbinding is uiteindelijk nooit gerealiseerd.

Door het afgraven van het brede weglichaam, het terugbrengen van een veel smaller dijkprofiel en het helen van ontbrekende schakels (verwijderen viaduct), wordt de herkenbaarheid van de Buiksloterdijk in het landschap teruggebracht. Door het gedeeltelijk terugleggen van de huidige rooilijn aan de Metaalbewerkerweg is de aanleg van het 60 à 75 meter brede Buiksloterdijkpark mogelijk. Met deze maat wordt aangesloten bij de doorgaande groenstructuur langs de Waterlandse Zeedijk aan de oostzijde van het plangebied. De maat biedt, behalve voor een wandel- en fietspad en een dijksloot, voldoende ruimte voor een dijkpark met verblijfskwaliteit en ontmoetingsplekken. Bij de verdere uitwerking van het nieuwe groen worden de initiatiefnemers van *de Groene Draak* betrokken.

Besluit dijkwoningen uitgesteld

Het besluit over het voorstel van de projectgroep om de noordzijde van de dijk te bebouwen met dijkwoningen en het voorstel van de bewoners om de dijk groen en onbebouwd te laten wordt uitgesteld naar het investeringsbesluit (fase 3). Dit in tegenstelling tot wat in de principenota was aangekondigd.

De dijkwoningen zijn wel meegenomen in de berekening van de financiële haalbaarheid met behulp van de 'Reken en Tekenkaart in bijlage 2'. Dat betekent echter niet dat een plan met een dijkpark zonder dijkwoningen financieel niet haalbaar is. Gedacht kan worden aan het compenseren van grondopbrengsten uit de dijkwoningen door ergens anders in het plangebied volume toe te voegen of het verlagen van de kosten voor verwervingen voor de realisatie van openbare ruimte. Dit soort keuzes worden ingebracht in het ontwerp-participatietraject.



Afbeelding 20: Stedenbouwkundig Programma van Eisen

4.2 Functiemix wonen, werken en voorzieningen

Het plangebied wordt getransformeerd van een stadsverzorgend bedrijventerrein naar een gemengd woon-werkgebied met een stedelijke dichtheid. Het gebied telt straks naar verwachting ruim 2000 nieuwe woningen en ruim 4000 inwoners.

Verlaging percentage economie en maatschappelijke voorzieningen

Ten opzichte van de principenota is het percentage economie verlaagd van 20% naar 15%. Op basis van het voorliggende Stedenbouwkundig Programma van Eisen is onderzocht welke mix van economische functies wenselijk en naar verwachting ook ruimtelijk inpasbaar zijn. Conclusie hiervan is dat voor het realiseren van een goed woon- en leefklimaat maximaal 15% economie wenselijk is.

Door de toename van het totale volume van 200.000 naar 250.000 m2 bvo ten opzichte van de principenota komt er toch 37.500 m2 beschikbaar voor economie. Dit is bijna gelijk aan de op dit moment aanwezige 40.000 m2 bvo op het huidige bedrijventerrein. Ook de ruimteclaim voor maatschappelijke voorzieningen is verlaagd ten opzichte van de principenota van 10% naar 5%, overeenkomstig met de ruimteclaim van Onderwijs, Jeugd en Zorg, die 4.4% bedraagt.

4.2.1 Economisch programma

Mix van productief, creatief en stadstraatmilieu

Omdat er in Amsterdam al veel bedrijven moeten verplaatsen en dreigen te verdwijnen, is het de ambitie om in de nieuwe gemengde stadsbuurt voldoende ruimte te creëren voor bestaande en nieuwe economie.

Op basis van de nota *Ruimte voor de economie van Morgen*, een studie in het kader van *Koers 2025*, is het gebied aangemerkt als 'productiemilieu'. Productiebedrijven kunnen een belangrijke rol vervullen in het bieden van werkgelegenheid. Zij leveren daarmee een belangrijke bijdrage aan de doelstellingen van de ongedeelde wijk. In de principenota is aangegeven dat een deel van het gebied voor een productief werkmilieu wordt gereserveerd, waarbij een leefbaar straatbeeld overdag en in de avond het uitgangspunt is. Daarom is gekozen voor een mix van een productief, creatief en stadstraatmilieu.

In tabel 3 is aangegeven welke functies als passend voor de stadsstraat worden beschouwd en in deze projectnota tot het stadsstraatmilieu worden gerekend.

Afbeelding 21: referentiebeeld inpassing autogarage in stadsbuurt (Wibautstraat)

Totaal	Wonen	Wonen	Economie	Economie	Voorzieningen	Voorzieningen
250.000	200.000	80%	37.500	15.0%	12.500	5.0%

Tabel 1: Beoogd programma, een functiemix van wonen, werken en voorzieningen

Programma niet-woonfuncties m2 bvo ruimtelijk inpasbaar in SPvE	Productie milieu	Creatief milieu	Stadsstraat milieu	Economie subtotaal	Voorzieningen	Totaal Niet-Woonfuncties
m2 bvo	12.000	8.000	17.500	37.500	12.500	50.000
% van het totale volume	4	4	7	15	5	20

Tabel 2: Beoogd programma niet-woonfuncties

Verdeling economisch programma	bvo	Type economie	Locaties
Productiebedrijven in milieu categorie 1 en 2 (inclusief gecomprimeerde nutsbedrijven Tennet en Liander)	12.000	Productiemilieu	Productieplint, aan westelijk deel Klaprozenweg en in zijstraten en langs Waterfront
Creatieve bedrijven	8.000	Creatief milieu	Solids en Waterfront boven (bedrijfsverzamelgebouw)
Horeca (nieuw en bestaand)	2.000	Stadsstraatmilieu	Stadsstraatplint
Detailhandel supermarkt 2x	3.300	Stadsstraatmilieu	Stadsstraatplint
Detailhandel dagelijks overige detailhandel	700	Stadsstraatmilieu	Stadsstraatplint
Detailhandel niet-dagelijks (bestaand)	1.000	Stadsstraatmilieu	Stadstraatplint
PDV of te verplaatsen detailhandel bestaand	1.900	Stadsstraatmilieu	Stadsstraatplint
PDV (bestaande bouwmarkten; nieuwe stijl)	4.700	Stadsstraatmilieu	Stadsstraatplint
Persoonlijke dienstverlening	2.000	Stadsstraatmilieu	Stadsstraatplint
Zakelijke dienstverlening	1.800	Stadsstraatmilieu	Solids, boven
Commerciële sport	1.200	Stadsstraatmilieu	Solids, boven
Totale programma economie	**38.600**		

Tabel 3: Verdeling economisch programma

Stadstraatmilieu Klaprozenweg

De Klaprozenweg is in 2017 in de door de gemeenteraad vastgestelde visie *Openbare ruimte 2025* benoemd tot potentiele stadsstraat. In (nieuwe) stadsbuurten is een groeiende vraag naar levendige openbare ruimte en publieksfuncties. Deze kunnen het best een plek vinden langs het bestaande hoofdnetwerk van stadsstraten. In aansluiting op bestaande stadsstraten ligt bij deze potentiele stadsstraten de focus op het maken van logische straatprofielen. Hierin is veel ruimte voor verblijf, voetgangers en fietsers, en aandacht voor een goede aansluiting op aangrenzende bebouwing met publieksfuncties.

In september 2017 heeft het stadsdeel opdracht gegeven tot de *Visie Stadsstraat Klaprozenweg*. Deze is inmiddels gereed en hernoemd tot *Uitwerking Samenhang Stadsstraat Klaprozenweg e.o.* en wordt gebruikt als onderlegger bij uitwerking van projecten in vervolgfasen van het Plaberum.

In de richtlijnen voor de Klaprozenweg is onder meer opgenomen:

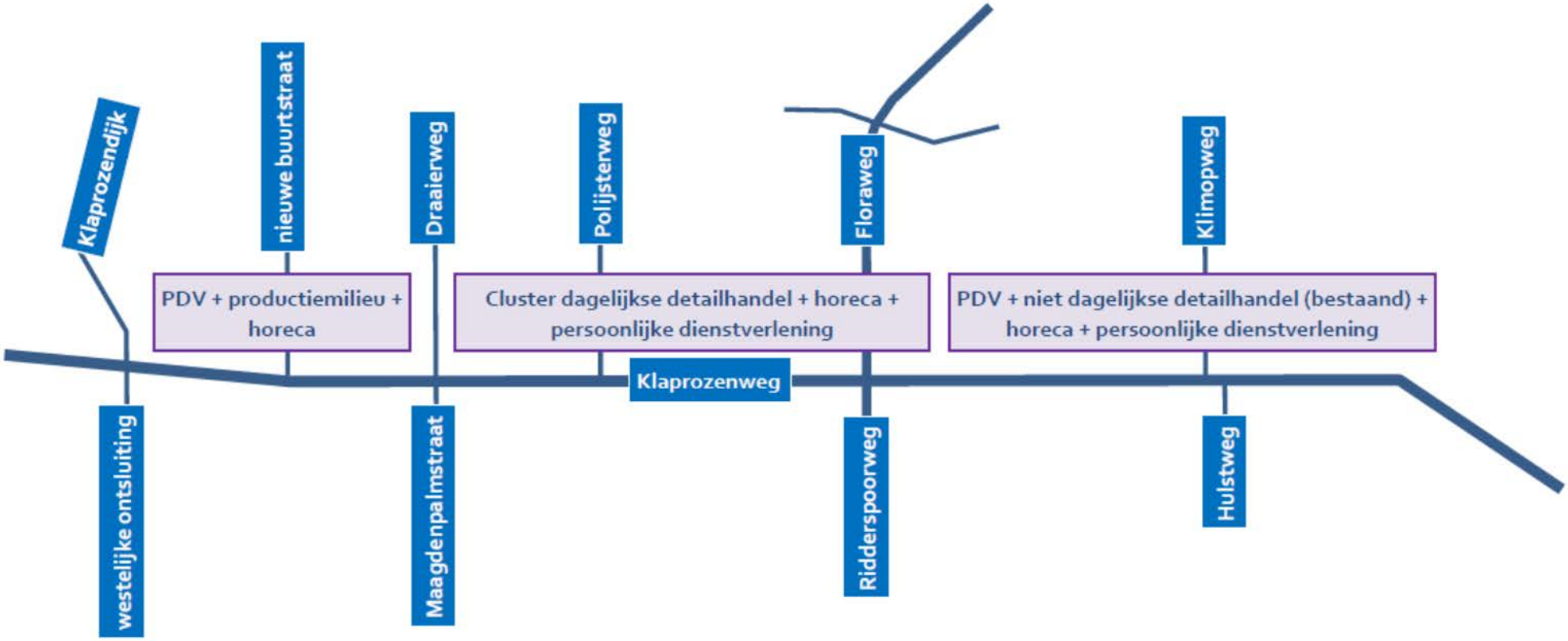
- De straat krijgt actieve en levendige plinten;
- De oversteekbaarheid van de straat voor voetgangers en fietsers wordt verbeterd;
- De concentratie van het niet-wonen programma ligt aan de noordzijde van de straat, goed gelegen op de zon. Aan deze noordzijde wordt gestreefd naar een aaneengesloten wand van niet-woonfuncties op de begane grond met een plint van minimaal 4.5 meter hoog;
- Het hart van de straat met een OV-halte bevindt zich op de kruising met de Ridderspoorweg/Floraweg, deze is in de *Kansen en Verbindingenkaart van Noord* eveneens als stadstraat aangemerkt. De kruising Klaprozenweg/Floraweg aan de noordzijde van de Klaprozenweg leent zich goed voor een detailhandelscluster;
- Niet-woonfuncties aan de zuidzijde van de straat zijn eveneens wenselijk, maar mogen geen concurrentie vormen voor de noordzijde. Ook moet worden gekeken waar dit stedenbouwkundig mogelijk is;
- Voor de plint van de stadsstraat aan de noordzijde kan gedacht worden aan de functies horeca, detailhandel, perifere detailhandelsvestigingen (PDV), persoonlijke en zakelijke dienstverlening en commerciële sport;
- Productiebedrijven, creatieve bedrijven (veelal gevestigd in kleinschalige kantoorruimte gelegen op hogere verdiepingen), culturele en maatschappelijke voorzieningen kunnen elders in de aangrenzende buurten ruimte vinden.

Afbeelding 22: referentiebeeld plint met economische functie in combinatie met woningen

Afbeelding 23: impressie stadsstraat

Zonering functies stadsstraat Klaprozenweg

In de stadsstraatplint aan de Klaprozenweg kunnen van oost naar west drie zones worden onderscheiden.



Afbeelding 24: functies stadsstraat

Oostelijk deel
In het oostelijk deel van de plint is plaats voor PDV, waaronder een bouwmarkt. Verder kunnen bestaande winkels in niet-dagelijkse goederen, ook van elders uit het plangebied, zich hier aan de stadsstraat vestigen. Ook is er een mogelijkheid voor horeca met ruimte voor een mooi terras op de zon op de hoek van de stadsstraat, aangrenzend aan het groen van de schooltuinen.

Middendeel
Om een goed winkelvoorzieningenniveau voor de nieuwe projectgebieden te kunnen realiseren is uitbreiding van dagelijkse detailhandel nodig.
In het cluster dagelijkse detailhandel is in principe plaats voor twee supermarkten van 1500 en 1800 m2 aan weerszijden van de Floraweg/hoek Klaprozenweg. Op de oostelijke hoek is tevens ruimte voor horeca. In het blok ten westen van de Floraweg is ruimte voor 700 m2 aan dagelijkse detailhandel en voor persoonlijke dienstverlening, zoals een kapper of schoonheidssalon. Verder is hier veel ruimte voor horeca met terras. Dit draagt bij aan een aantrekkelijk verblijfsgebied. De ontwikkeling van de Klaprozenweg tot een levendige stadsstraat met een gevarieerd aanbod in de plint wordt hierdoor bevorderd.

In de Klaprozenbuurt wordt onder meer ingezet op woningen voor ouderen. De nabijheid van winkels voor dagelijkse boodschappen wordt daarmee nog belangrijker. Door clustering van het dagelijkse aanbod blijven de loopafstanden beperkt en kan horeca de functie van rust- en ontmoetingspunt voor de bewoners uit de buurt vervullen. Door deze invulling kan er interactie ontstaan met de aangrenzende woonbuurten. Stedenbouwkundig kan hierbij gedacht worden aan een combinatie van een stadsstraat en een winkelpleinachtige opzet (zoals op IJburg).
Deze zone loopt door tot aan de Draaierweg.

Westelijk deel
Aan de westzijde van de Draaierweg is ruimte voor PDV (desgewenst een bouwmarkt). Daarnaast is er, deels ook aan de stadsstraat, ruimte voor productiebedrijven waar in de etalage zichtbaar is wat er wordt gemaakt. Ook is hier enige horeca mogelijk.

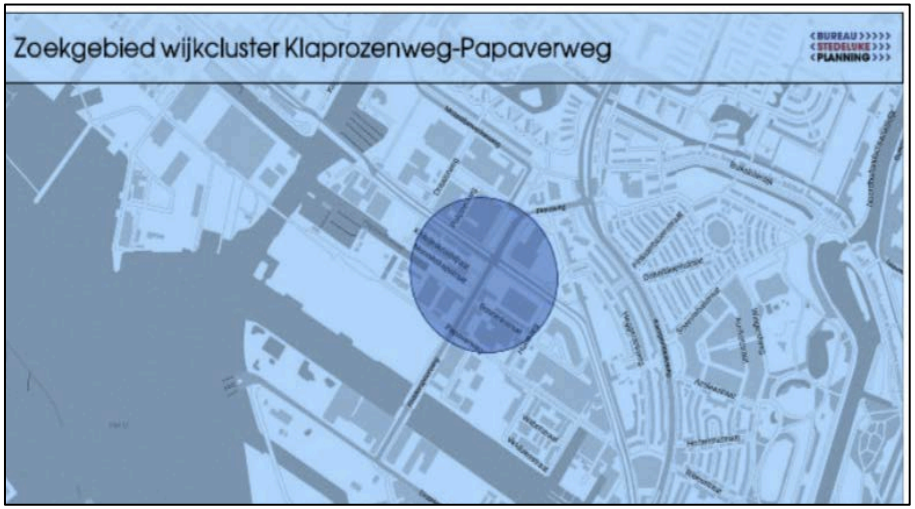
Tot slot is er in de stadsstraat ruimte voor commerciële sport, zakelijke dienstverlening en creatieve bedrijvigheid op de bovengelegen verdiepingen van de drie 'Solids' (torens met niet-woonfuncties op de onderste bouwlagen en wonen op de bovenste). Op dit moment is er 2000 m2 bvo horeca opgenomen in het plan. Er is al circa 500 m2 bvo aan horeca aanwezig en/of vergund. Dit betreft onder meer de bouw van een horecapaviljoen ten westen van het Tennet-terrein.

Distributie Planologisch Onderzoek Noord
Eind 2018 is de conceptrapportage *Programmering voorzieningen Amsterdam-Noord* verschenen, een Distributie Planologisch Onderzoek (DPO) voor heel Amsterdam Noord, als nadere invulling van het Detailhandelsbeleid 2018-2022 *Sterke winkelgebieden in een groeiende stad* (vastgesteld door de gemeenteraad op 20 december 2017).

De Klaprozenbuurt telt in de toekomst ruim 4.000 inwoners. De dichtstbijzijnde winkels zijn te vinden op het Mosveld en in winkelcentrum de Banne. Beide winkelgebieden zijn echter niet op loopafstand gelegen (verder dan 750 meter). Er is zodoende ook behoefte aan winkels voor dagelijkse boodschappen dichterbij huis in het plangebied zelf.
Uit het DPO blijkt dat er in het gebied rond de Klaprozenweg op basis van de extra woningbouw ruimte is voor een uitbreiding van 4.375 bvo (3.500 wvo).

De vestiging van dagelijkse detailhandel gaat niet ten koste van de bestaande winkelgebieden het Mosveld of de Banne.
Ook wordt er geen nieuwe niet-dagelijkse detailhandel toegevoegd. Het betreft louter het huisvesten van bestaande winkels op een soms nieuwe locatie. De ontwikkelingen vormen daarom geen concurrentie voor winkelcentrum Boven 't IJ.

Als zoekgebied voor een nieuw wijkwinkelcluster is in het DPO het gebied Buiksloterham (Klaprozenweg/Papaverweg) aangegeven. Hierbinnen valt ook de Floraweg naar het noorden tot aan de hoek Slijperweg en de Klaprozenweg naar het westen tot aan de Draaierweg. En buiten het plangebied in Buiksloterham naar het zuiden het gebied langs de Ridderspoorweg tot aan de Papaverweg.



Afbeelding 25: zoekgebied wijkcluster Klaprozenweg/Papaverweg

Cluster dagelijkse detailhandel Klaprozenbuurt

De uitbreidingsruimte van 4.375 m2 bvo aan dagelijkse detailhandel geldt voor de Klaprozenbuurt en het zuidelijk gelegen projectgebied Buiksloterham samen. De ontwikkeling van de Klaprozenweg tot stadsstraat biedt uitstekende mogelijkheden voor de vestiging van een dagelijks detailhandel cluster. De Klaprozenbuurt wil deze functie van wijkwinkelcentrum graag faciliteren.

De Klaprozenweg krijgt aan de gehele noordelijke plint vanaf de schoolwerktuinen tot aan Zijkanaal I niet-woonfuncties in de plint. Er is voldoende ruimte beschikbaar. De kruising Floraweg/Klaprozenweg vormt het hart van de toekomstige stadsstraat. Het is zowel vanuit de Klaprozenbuurt als vanuit de Buiksloterham een goed bereikbare, centrale locatie voor voetgangers en fietsers. Ook is er een halte voor de regionale HOV buslijn en de lokale busverbinding naar het CS.

Het cluster wordt als een sluitstuk beschouwd van de woningbouwontwikkeling rondom. In geval de locatie eerder wordt ontwikkeld kan de invulling door middel van tijdelijke verhuur worden gefaseerd, zodat de ruimte voor het dagelijks detailhandelcluster op termijn wel beschikbaar blijft.

Mocht er de komende tijd langs de Ridderspoorweg/Papaverweg in Buiksloterham nog ruimte beschikbaar zijn voor vestiging van een deel van het dagelijks cluster, dan kan de supermarkt aan de oostzijde van de Floraweg (1500 m2 bvo) naar het zuiden opgeschoven worden. Deze ruimte zou binnen het projectgebied bijvoorbeeld omgezet kunnen worden naar extra vierkante meters voor te verplaatsen PDV binnen het plangebied.

Toekomst plangebied als PDV-locatie

De Klaprozenweg is op dit moment een goed lopende PDV-locatie. Tegelijkertijd heeft de gemeente Amsterdam de opdracht gegeven om deze locatie, die voor een groot deel samenvalt met de Klaprozenbuurt, in het kader van *Koers 2025* tot een gemengde stadsbuurt te ontwikkelen. Momenteel doet de directie Economische Zaken onderzoek naar toekomstige gewenste PDV-locaties in de regio Amsterdam. Op het moment van schrijven is de gedachte om de ruimte voor grote bouwmarkten in Noord te behouden en voor de meubelzaken een meer perifere locatie elders in Amsterdam of in de regio aan te wijzen.

De conclusies van het onderzoek zijn begin 2019 bekend. Hieruit moet blijken of het gebied in de toekomst deels een PDV-locatie blijft en welke nieuwe meer stedelijke ruimtelijke inpassingen hierbij passen. Ook moet uit het onderzoek blijken of er elders binnen Amsterdam of in de regio locaties kunnen worden aangewezen ten behoeve van de verplaatsing van PDV-vestigingen. De bestaande PDV-vestigingen worden in het nieuwe conserverende bestemmingsplan opgenomen.

PDV in de Klaprozenbuurt

Binnen het plangebied wordt de mogelijkheid onderzocht om een beperkt deel van de bestaande PDV-locaties (maximaal 6600 m2 bvo, waarvan 4700 m2 bvo voor twee bouwmarkten) te herplaatsen binnen het gebied als ondernemers hier belangstelling voor hebben. Dit moet uiteraard passen binnen de ruimte van de opdracht om het gebied te transformeren naar een gemengde stadsbuurt, waardoor het perifere winkelkarakter wijzigt. De entree van de winkel en het kassafront (maximaal 20 meter voor bouwmarkten) worden in de stadsstraatplint geplaatst met woningen erboven. Wij noemen dit PDV nieuwe stijl.

Parkeren voor werknemers en klanten moet op eigen terrein plaatsvinden, conform de op 29 november 2017 vastgestelde *Nota Parkeernormen Auto*. Daarbij kan parkeren in het gehele plangebied alleen inpandig plaatsvinden om de beoogde dichtheden te halen. Dit heeft hogere bouwkosten tot gevolg en maakt de wijk mogelijk minder aantrekkelijk voor dit bedrijfstype.

De huidige PDV-vestigingen worden weliswaar in het conserverende bestemmingsplan gehandhaafd, maar het merendeel van deze perifere detailhandelsvestigingen zal gezien het bovenstaande uiteindelijk niet terugkeren in de nieuwe situatie. Als een deel van de PDV-vestigingen moet worden behouden, is een spreiding over meerdere projectgebieden de enige mogelijkheid. Gedacht kan worden aan verplaatsing naar andere delen van de stadsstraatplint, zoals NDSM-Noord. Als er geen locatie kan worden gevonden van voldoende omvang met mogelijkheden tot clustering moet elders in Amsterdam of de regio worden gezocht.

PDV wordt binnen het plangebied tot 6600 m2 bvo gemaximeerd om ruimte te maken voor het dagelijks detailhandelscluster. Zo wordt voorkomen dat de plint de uitstraling van een meubelboulevard krijgt en er geen levendige stadsstraat ontstaat.

Niet met wonen mengbare bedrijven en nutsvoorzieningen

Bedrijven die niet mengbaar zijn met wonen (milieucategorie 3.1 en hoger) kunnen in de toekomst niet meer opnieuw in het plangebied worden ingepast (diverse garagebedrijven, LPG-station). Ook bedrijven die veel ruimte innemen en/of veel verkeer aantrekken (bijvoorbeeld zalenverhuur) zijn moeilijk mengbaar. In een aantal gevallen lijkt het mogelijk door herschikking van het bedrijf inpassing in een compactere vorm mogelijk te maken (bijvoorbeeld elektrisch verdeelstation TenneT).

Ook de twee gasstations worden verplaatst binnen het plangebied. Het is de wens het GVB te verplaatsen naar buiten het plangebied.

4.2.2 Woningbouw

Marktvraag wonen

Het projectgebied ligt gevoelsmatig dichtbij de stad, zeker wanneer er een nieuwe fietsbrug over het IJ komt bij het Stenen Hoofd. Ook liggen er plekken vlakbij met stedelijke aantrekkingskracht, zoals het NDSM-terrein en de Ceuvel. Het gebied is aantrekkelijk voor starters, stellen en gezinnen die de 'stad aan hun voeten' willen hebben. De locatie biedt een kans om in te zetten op kleine woonruimtes voor starters (zoals ex-studenten in creatieve beroepen en young internationals). Daarnaast biedt de locatie kansen voor stellen en gezinnen die, gelet op de m2-prijzen, de nabijheid van de stad belangrijker vinden dan een groot woonoppervlak.

Afbeelding 26: referentiebeeld Amstelkwartier

Wonen voor wie?

Stadsdeel Noord streeft al sinds de start van de planvorming een grote diversiteit in huishoudtypen na, zowel naar inkomen als naar huishoudensgrootte en –samenstelling. Er zijn niet alleen kleine en middelgrote woningen gewenst, maar ook aanbod voor gezinnen en ouderen. Het woonprogramma gaat uit van de verhouding 40-40-20, waarmee ook de beoogde sociaaleconomische menging wordt gewaarborgd.

De aanwezigheid van gezinnen met kinderen draagt bij aan het draagvlak voor de voorzieningen, de buurtbinding en sociale cohesie in de buurt. Met de aandacht voor het behouden van het productiemilieu in deze buurt kan worden gedacht aan wonen gekoppeld aan een productiebedrijf. Zo kunnen ondernemers dichtbij hun eigen bedrijf wonen. Ook woonwerkwoningen voor bijvoorbeeld ZZP-ers in creatieve beroepen kunnen een goede aanvulling zijn.

De aanwezigheid van praktisch geschoolde werkgelegenheid in het gebied leidt tot een vraag naar betaalbare woningen voor starters uit Amsterdam en daarbuiten. Het woningaanbod zal merendeels bestaan uit appartementen, maar voor circa 20% ook uit grondgebonden woningen, zoals herenhuizen en mogelijk dijkwoningen.

Advies Woningbouwprogrammering

De directie Wonen heeft op verzoek van het project het advies woningbouwprogrammering uitgebracht en heeft het woonprogramma nader gespecificeerd. Hierin wordt aangegeven welke kansen er zijn om bij te dragen aan de stedelijke behoefte. Ook is er gekeken naar de specifieke behoefte vanuit de omliggende buurten. Afhankelijk van hoeveel er wordt verworven gaat het om 2050 tot 2150 woningen. Het is de wens om zoveel mogelijk sociale huurwoningen in eigendom te laten komen bij corporaties, zodat de verhuur als sociale woningen voor langer dan vijftien jaar kan worden geborgd.

Particuliere eigenaren en erfpachters kunnen echter niet worden gedwongen om woningen voor corporaties te bouwen, dat kan alleen op vrijwillige basis. Voor particuliere ontwikkelaars zijn de opbrengsten bij het bouwen voor corporaties lager dan wanneer zij sociale huurwoningen voor beleggers ontwikkelen. Verwerven ten behoeve van 100% sociale huur door corporaties is echter erg kostbaar en bovendien niet in overeenstemming met het uitgangspunt van zoveel mogelijk zelfrealisatie.

Om tot een financieel haalbaar plan te komen, wordt daarom ingezet op tenminste 75% sociale huur door corporaties. Hiervoor wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van de kavels die al worden verworven voor andere doelen, zodat het aantal noodzakelijke verwervingen niet verder toeneemt. Uiteraard kan dit consequenties hebben voor de fasering.

Mocht het mogelijk blijken om meer dan 75% van de sociale huurwoningen te laten realiseren of af te laten nemen door corporaties, is het advies van de Dienst Wonen om meer woningen voor gezinnen te realiseren. Verder worden met Ymere afspraken gemaakt over de kavel die zij reeds in erfpacht heeft in het gebied.

Afbeelding 27: woningbouw in Amstelkwartier met semipublieke binnentuin

Sociaal

Van belang voor een ongedeelde wijk is een woningaanbod met voldoende betaalbare woningen. In de sociale huur is in principe zowel plek gewenst voor starters als voor doorstromers uit onder meer de omliggende buurten. In het advies van Wonen wordt vooral ingezet op de doorstroming van te groot wonende ouderen en te krap wonende gezinnen uit de omliggende buurten, zoals Banne, Bloemenbuurt en Van der Pekbuurt. Nu de verkoop van sociale huurwoningen volgens het nieuwe coalitieakkoord niet langer wordt nagestreefd, biedt dit de kans om een deel van de woningvoorraad te liberaliseren. In deze omliggende buurten ontbreekt het middensegment nu min of meer. Door het creëren van middeldure huurwoningen komt meer menging in de wijk tot stand.

Ouderen

In het advies is gekozen voor relatief veel ouderenwoningen (kleine driekamerwoningen), zodat ouderen kunnen doorstromen. De veelal grote sociale huurwoningen die hiermee weer vrijkomen in een van de omliggende buurten zijn dan beschikbaar voor gezinnen. Daarnaast kunnen geclusterde woningen voor ouderen met voorzieningen nabij alleen in de nieuwbouw gerealiseerd worden.

Kwetsbare groepen

10% van alle sociale huurwoningen moet met voorrang worden toegewezen aan kwetsbare groepen. De omliggende buurten kent een zeer hoog percentage kwetsbare groepen. Deze groepen bestaan vooral uit alleenwonenden en gezinnen. Voor kwetsbare groepen is een lage huur een belangrijke voorwaarde. Dus ook hier wordt een extra financiële inspanning van de corporaties gevraagd om de huren kunstmatig laag te houden.

Financieringscategorie	aantal kamers per woning	gemiddeld aantal m2 gbo	% van programma wonen
Sociale huur			**40**
Waarvan corporatie			30
Jongeren	1	25	1
Alleenwonend	2	45	6
Ouderen	3	60	11
Gezinnen	3	75	11
Waarvan particulier			
Jong en/of Alleenwonend	1	25	11
Middelduur			**40**
Huur tot 70 m2	2	50	20
Huur vanaf 70 m2 (beschermd)	3	80	20
Duur			**20**
Koop tot 70 m2	3	90	3
Koop vanaf 70 m2	4	120	17
Totaal aantal woningen			**100%** **= 2140**

Tabel 4: financieringscategorie verhouding sociaal, middelduur en duur

Starters, alleenwonenden en stellen

Voor starters, alleenwonenden en stellen is er in principe al voldoende aanbod in de sociale huurvoorraad van de omliggende buurten. Langs de IJ-oever is nu veel ambachtelijke bedrijvigheid gevestigd waar jongeren werken en dat blijft zo. En ook in het plangebied komt meer ruimte voor productiebedrijfjes. Daarom ligt het hier nu meer voor de hand om voor jongeren te bouwen, dan voor studenten.

Sociale huurwoningen gebouwd door beleggers

De éénkamer sociale huurwoningen van 25 meter, te ontwikkelen door particulieren, bieden mogelijkheden voor mensen die voor werk naar Amsterdam komen. Deze worden niet aangeboden via woningnet, ook is er geen woonduur nodig. Voor een groot deel gaat het om mensen met een niet-Nederlandse nationaliteit, waarvan circa 30 % een inkomen tot modaal heeft.

Spreiding sociale huurwoningen over de buurt

Bij het sociale programma wordt rekening gehouden met een evenwichtige spreiding over de buurt. Ook dit is een belangrijk uitgangpunt bij het realiseren van een ongedeelde wijk.

Middelduur

In het middensegment wordt uitsluitend ingezet op twee- en driekamerwoningen in de middeldure huur die minimaal 25 jaar in het middensegment moeten blijven. Middeldure huurwoningen bieden kansen voor de instroom van werkenden naar Amsterdam en voor stellen om de eerste stap te zetten in het samenwonen.

Afbeelding 28: referentiebeeld wonen de Hallen

Vrije sector

In het vrije sector segment wordt voornamelijk ingezet op koopwoningen van meer dan 100 m2 bvo vooral voor gezinnen. Een deel van de vrije sectorwoningen kan worden gerealiseerd als dijkwoning als hierover positief wordt besloten. Het merendeel van deze dijkwoningen zal dan bestaan uit zelfbouw. Een andere mogelijkheid is appartementen op grotere hoogte met een mooi uitzicht. Deze zijn vooral kansrijk in bouwblokken met hoogteaccenten langs de Klaprozenweg. De grondgebonden woningen, zoals de herenhuizen langs de rand van het nieuwe Buiksloterdijkpark, zijn tevens geschikt voor het vrije sector segment.

De gemeente is afhankelijk van de bereidheid van eigenaren en erfpachters om het gewenste programma te realiseren en kan dit niet afdwingen. De gemeente neemt een kaderstellende en faciliterende houding aan. Middels privaatrechtelijke overeenkomsten en publiekrechtelijke instrumenten houdt de gemeente sturing op het te realiseren programma.

Afbeelding 29: referentiebeeld wonen, voor de noordzijde van het plangebied aan het dijkpark (Buiksloterham)

4.2.3 Maatschappelijke voorzieningen: welzijn, zorg en onderwijs

Kader en uitgangspunten ruimteclaim maatschappelijke voorzieningen

Op basis van het (woon)programma is er in afstemming tussen onderwijs, jeugd, zorg en basisvoorzieningen (stadsdelen) een overzicht gemaakt van de benodigde voorzieningen voor de Klaprozenbuurt (zie tabel 5).

Voorziening	Aantal	M2 bvo binnen	M2 bvo buiten	Opmerkingen
Alles-in-één-school	2	3.855	1.740	Eerste school z.s.m. ontwikkelen. Deze locatie is bedoeld voor Kairos, is nu tijdelijk gehuisvest. Zie onder voor verdere toelichting tweede school wordt als reservering opgenomen.
Passantenpension	1	1.700		Bovenwijkse zorgvoorziening, biedt (tijdelijke) woonruimte voor circa vijftig personen
Buurtkamer	1	120		Nabij sociale woningbouw en/of evt. ouderenwoningen
Behandel-woonlocatie jeugd	1	200		Begeleid wonen, in te passen in woonblok
Eerstelijns zorgvoorzieningen, madi, apotheek		800		Nader onderzoeken i.r.t. bestaande voorzieningen en plannen Buiksloterham
Huis van de Wijk (of tweede buurtkamer):		400		
Sport en spelen: speelplek	6 a 7		1.000	6- tot 12-jarigen gesitueerd tussen de woonblokken
Sport en spelen: speelveld	2		2.000	12- tot 18-jarigen in de groene de rand van de wijk
Openbaar groen				
Nieuw groen			17.000	
Bestaand groen, ingrijpend te verbeteren			28.000	
Totaal		**11.080 = 4,4 %**		

Tabel 5: overzicht benodigde voorzieningen Klaprozenbuurt

Onderwijs en kinderopvang

Er is behoefte aan twee alles-in-één-scholen met kinderopvang en een gymzaal. De eerste school dient zo snel mogelijk te worden gerealiseerd, bij voorkeur op de eerste kavel die wordt ontwikkeld. Het gaat hier om een locatie voor een bestaande school die tijdelijk is gehuisvest in Noord en snel behoefte heeft aan definitieve huisvesting. De wens vanuit Onderwijs Jeugd en Zorg is dat de eerste school klaar is als de eerste woning gereed is. Voor de tweede school kan een reservering in het plan worden opgenomen.

Het is echter moeilijk om locaties voor basisscholen te vinden als gevolg van de aanwezigheid van twee hogedruk gasleidingen en het verkeer langs de Klaprozenweg. In fase 3 wordt onderzocht welke locaties het meest geschikt zijn voor de twee scholen. Op dit moment lijkt het blok ten westen van de Floraweg hiervoor het meest geschikt. Om de basisschool al in de eerste fase te kunnen realiseren, zijn extra financiële middelen nodig voor de sloop-nieuwbouw van een gasverdeelstation. De (hulp-)gasleiding moet buiten gebruik worden gesteld voor de verwerving van de grond voor de bouw van de school. Zonder extra middelen kunnen beide scholen pas in een latere fase worden gerealiseerd.

In de principenota was er nog sprake van een verplaatsing van de bestaande middelbare school 'Over 't IJ College' naar een andere locatie in het projectgebied. Dit is om financiële redenen geen onderdeel meer van de planvorming.

Zorg en welzijn

- Er komt een passantenpension. Dit is een bovenwijkse zorgvoorziening. Een passantenpension biedt tijdelijke woonruimte aan mensen zonder zorgindicatie die dakloos zijn geworden. Voor het passantenhotel is 1700 m2 nodig, dit past in drie lagen in een Solid (1800 m2);
- Er is een buurtkamer gepland, bij voorkeur in de buurt van ouderenwoningen. Daarnaast wil het stadsdeel vervangende nieuwbouw realiseren voor het nabijgelegen Huis van de Wijk 'het Anker'. Het is de vraag in hoeverre deze nieuwbouw op de huidige locatie plaatsvindt of dat er nog behoefte is aan ruimte in de Klaprozenbuurt;
- Voorlopig is het verzoek om 800 m2 bvo in het plan te reserveren voor eerstelijnsvoorzieningen, maatschappelijke dienstverlening en wijkzorg. Het ligt voor de hand deze voorzieningen te positioneren bij de ouderenwoningen als hier sprake van is. Het is nog de vraag in hoeverre deze voorzieningen daadwerkelijk nodig zijn, gezien de bestaande voorzieningen en de ontwikkelingen in Buiksloterham. Dit wordt verder verduidelijkt in aanloop naar het investeringsbesluit.

Jeugd

Er moet een locatie voor begeleid wonen worden ingepast. Dit is in feite een grote woning waar jonge Amsterdammers (leeftijd 4-23) onder begeleiding wonen.

Kunst & Cultuur

Er worden geen nieuwe voorzieningen voor kunst & cultuur in het gebied gepland. In Buiksloterham wordt ingestoken op clustering van maatschappelijke voorzieningen, waarbij onder andere de benodigde ruimte voor kunst en cultuur wordt meegenomen. De productieplinten bieden wel potentie voor de huisvesting van culturele ondernemers, voorzieningen en eventueel broedplaatsen.

Sport en Groen

Aan de rand van het gebied ligt een schooltuinencomplex met een kinderboerderij. Het stadsdeel wil deze voorzieningen graag behouden en ook goed ontsluiten voor de nieuwe bewoners. Centraal in het complex staan verschillende gebouwen voor maatschappelijke zorg (Leger des Heils), natuur- en milieueducatie (NME), en de werktuinen zelf. Dit deelgebied valt gedeeltelijk onder de stedelijke hoofdgroenstructuur. In het plangebied is geen ruimte voor georganiseerde buitensport, zoals een sportvereniging. In de vervolgfase wordt onderzocht hoe invulling kan worden gegeven aan de behoefte aan ruimte voor georganiseerde buitensport elders in Noord.

Groennormen

Het plangebied telt circa 52.000 m2 groen. Door de transformatie van bedrijventerrein naar stadsbuurt wordt er waarschijnlijk groen toegevoegd aan de groenbalans. Of de groennorm van 32.000 m2 wordt gehaald, is nu nog niet bekend. De uitwerking van het groen is onderdeel van de volgende fase van de planvorming en het participatieproces. Vanuit de omwonenden is hiervoor veel ambitie. De omgeving van de Waterlandse Zeedijk (zo'n 28.000 m2 groen) wordt in ieder geval ingrijpend verbeterd. Het gebied kent straks met het nieuwe Buiksloterdijkpark en de nieuwe inrichting van 'het Landje' kwalitatief goed ingerichte groengebieden. Met deze kwaliteitsimpuls wordt het niet halen van de groennorm gecompenseerd.

Het gebied kent straks, met het nieuwe Buiksloterdijkpark en de nieuwe inrichting van 'het Landje', kwalitatief goed ingerichte groengebieden.

4.3 Duurzaamheid

Amsterdam wil duurzaam groeien. Een belangrijke keuze is om vooral binnen bestaand stedelijk gebied deze groei te laten plaatsvinden, zodat groengebieden buiten de stad groen kunnen blijven. In de stad zelf neemt het draagvlak toe voor voorzieningen, openbaar vervoer en de deeleconomie. De herontwikkeling van het plangebied draagt aan deze duurzame groei bij door een stedelijke dichtheid in het plangebied mogelijk te maken. In aanvulling hierop heeft Amsterdam een duurzaamheidsbeleid, bestaande uit de onderstaande vier aandachtsgebieden. Deze uitgangspunten gelden voor de uitwerking van de plannen in de vervolgfase.

4.3.1 Duurzame energie

De energievraag wordt zoveel mogelijk beperkt door het ontwikkelen van energiezuinige gebouwen. De energiebehoefte in het gebied wordt op een duurzame manier opgewekt met mogelijkheden voor bewoners om te komen tot een energieneutrale woning. Naar bestaand gemeentelijk beleid wordt dit gebied aangesloten op stadswarmte en niet meer op het gasnet. Daarbij zijn de volgende punten specifiek voor deze locatie:

- Duurzame energievoorziening: Door het realiseren van voldoende dakoppervlak voor elektriciteitsopwekking en aan te sluiten op de recent aangelegde naastgelegen hoofdwarmteleiding;
- Warmte- en koudeopslag;
- Inpassing en verduurzaming elektrisch verdeelstation: Ruimtelijk zo compact mogelijk inpassen in of buiten het te verstedelijken plangebied en het station zelf zoveel mogelijk verduurzamen.

Afbeelding 30: van groene gevel naar groen huis

4.3.2 Schone lucht

De Amsterdamse ambitie voor het thema Schone lucht gaat verder dan de wettelijke eisen voor luchtkwaliteit. Het gaat daarbij om mobiliteit gerelateerde maatregelen. Ook voor deze locatie geldt dat de negatieve effecten op de luchtkwaliteit met name van het verkeer afkomstig zijn. Duurzame mobiliteit is daarom van belang, waarbij het (auto)verkeer beperkt en verduurzaamd wordt.

Daarbij zijn de volgende punten specifiek voor deze locatie:

- Bevorderen gebruik openbaar vervoer: De bereikbaarheid met het openbaar vervoer is door de recente voltooiing van de HOV-busbaan aan de Klaprozenweg en de Noord/Zuidlijn uitstekend;
- Bevorderen fietsgebruik: Met de fiets en de pont is de reistijd naar Amsterdam Centraal minder dan vijftien minuten. Door in te zetten op langzaam verkeer in plaats van autobereikbaarheid, wordt meteen bijgedragen aan doelstellingen van de 'bewegende stad'. De gemeente overweegt het ontwikkelen van een brug over het IJ;
- Beperken en verduurzamen autogebruik: Dit kan worden bereikt via het hanteren van een lage parkeernorm. Daarnaast wordt de markt uitgedaagd om duurzame mobiliteitsconcepten te ontwikkelen en de nog resterende mobiliteitsvraag zo duurzaam mogelijk in te vullen. De gemeente faciliteert oplaadpalen in de openbare ruimte;
- Het bevorderen van elektrische aan- en aflevering van goederen voor de bedrijvigheid.

4.3.3 Klimaatbestendige stad

De gemeente is verantwoordelijk voor de verwerking van het regenwater. De gemeente laat de uitvoering van deze zorgplicht uitvoeren door Waternet. Voordelen van een regenbestendige stad zijn een verminderde druk op het regionale watersysteem, verbeterde kwaliteit van het oppervlaktewater en dat er minder water gezuiverd hoeft te worden. Een regenbestendige inrichting van de openbare ruimte, gebruikmakend van het omliggende water en groen is daarom uitgangspunt. Groene daken, of polderdaken, kunnen afvoer van regenwater vertragen of bergen.

Via erfpachtvoorwaarden kunnen deze maatregelen worden bevorderd dan wel verzekerd.

Daarbij zijn de volgende punten specifiek voor deze locatie:

- Oppervlaktewaterstructuur: Het plangebied grenst aan Zijkanaal I, waarop een aanvullende oppervlaktewaterstructuur in het plangebied een goede afvoer van regenwater kan verzorgen;
- Groenstructuur: Een integrale groenstructuur aan de noordzijde van het plangebied kan uitstekend worden ingezet om de regenbestendigheid van het plangebied te vergroten.

Afbeelding 31: referentiebeelden Amsterdam Rainproof

Afbeelding 32: referentiebeeld groene gevel

4.3.4 Circulaire economie

In een circulaire economie wordt slim omgegaan met energie, water en grondstoffen. Het is een economie waar 'afval' een grondstof is en energie komt van duurzame bronnen. De gemeente Amsterdam wil een koploperspositie verwerven in deze transitie naar een circulaire economie en een actieve rol innemen in het stimuleren hiervan.

De inzet richt zich vooral op de waardeketens bouw en organische reststromen. Hierin wordt een efficiënte grondstoffenhuishouding gehanteerd door het circulair bouwen en door de openbare ruimte binnen Puccini-standaarden op een circulaire wijze te herinrichten. De afvalinzameling richt zich op het scheiden van afval dichtbij huis, waardoor met inzet van de bewoners 65% scheiden van huishoudelijk afval mogelijk is in 2020 (2014: 27%). Zo kunnen meer grondstoffen worden teruggewonnen voor hergebruik, recycling en andere nuttige toepassingen.

Daarbij zijn de volgende punten specifiek voor deze locatie:

- Circulair bouwen: Omdat de ontwikkeling sloop-nieuwbouw betreft, zijn daar inhoudelijk goede kansen voor. Ditzelfde geldt voor de herinrichting van de openbare ruimte waar veel materialen vrijkomen (betonklinkers);
- Afvallogistiek: Door de concentratie van het aantal woningen in de strook langs de Klaprozenweg ontstaan er ook concentraties van ondergrondse afvalcontainers. Dit vraagt om aandacht voor de kwaliteit van de openbare ruimte, die ter plaatse als stadstraat moet kunnen functioneren;
- Kleinschalige recyclepunten: Voor het aanbieden van klein grofvuil door bewoners, zoals meubels en elektrische apparaten;
- Sanitatie: In het aangrenzende plangebied Buiksloterham vindt een pilot plaats voor nieuwe sanitatie. Dit is een andere vorm van riolering waarbij energie en grondstoffen gewonnen kunnen worden. In het vervolgtraject wordt bekeken of deze pilot opgeschaald kan worden naar het plangebied Klaprozenbuurt.

5 Ongedeelde Wijk

De Klaprozenbuurt moet een 'ongedeelde wijk' worden, in functies (wonen, werken), maar ook in soorten bewoners. Het is de ambitie om het invloedgebied, de Volewijck en de Banne, in sociaal, fysiek en economisch opzicht mee te laten profiteren van de ontwikkeling van de Klaprozenbuurt. De Klaprozenbuurt moet ook een wijk van deze bewoners worden. Een wijk waar de oude en nieuwe bewoners zich thuis voelen en allen gebruik maken van de voorzieningen en de verblijfsruimte. Ook in de bestaande buurten worden ingrepen gedaan om deze beter te laten aansluiten bij de Klaprozenbuurt.

Het principe van de ongedeelde wijk richt zich op het volgende:

- Wonen: het woonprogramma van de Klaprozenbuurt wordt in samenhang bekeken met dat van de omliggende buurten;
- Maatschappelijke voorzieningen: toereikend aanbod van scholen, zorg-, welzijn-, sportvoorzieningen die toegankelijk zijn voor nieuwe en oude bewoners;
- Openbare ruimte en infrastructuur: betere verbinding tussen de Klaprozenbuurt en de omliggende buurten en een kwaliteitsimpuls voor het gehele invloedgebied;
- Economie: de toevoeging van nieuwe economische voorzieningen wordt afgestemd met het bestaande aanbod in het gebied;
- Participatie: het betrekken van bewoners uit de omliggende buurten bij de planvorming, uitvoering en tot stand brengen van tijdelijke initiatieven in de openbare ruimte.

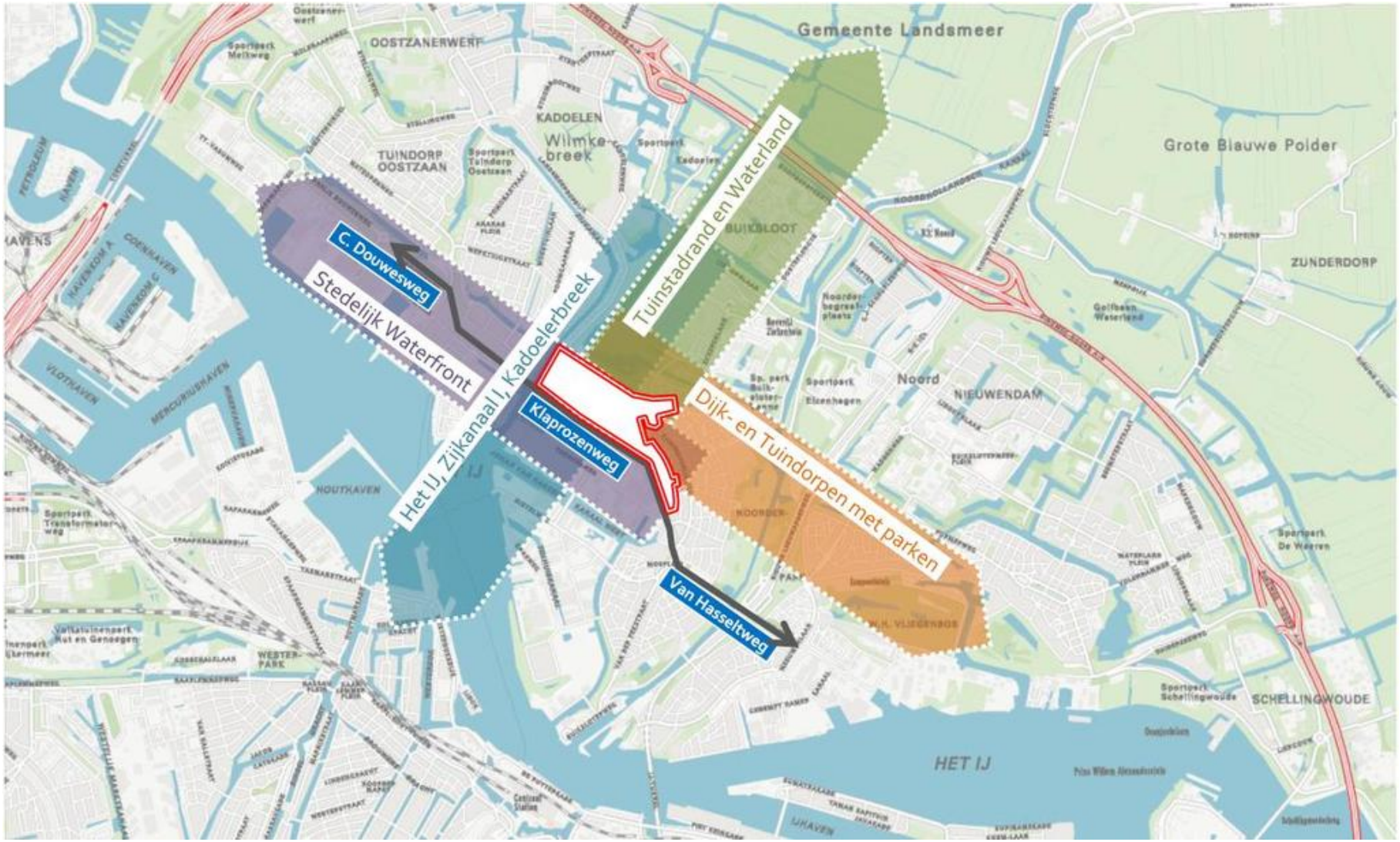
5.1 Kenmerken omliggende buurten

De ontwikkeling van de Klaprozenbuurt staat niet op zich. Rondom de Klaprozenbuurt liggen de Volewijck, de Banne en de projectgebieden Buiksloterham, de Bongerd en de NDSM-Noord. Zowel de Volewijck (4.800 woningen) als de Banne (circa 6.000 woningen) kennen een vrij eenzijdige woningvoorraad. De woningvoorraad is in beiden wijken grotendeels in het bezit van woningbouwcorporaties.

In de Volewijck is 83% van de woningvoorraad sociale huur, circa 11% is koopwoningen en de rest is middeldure huur. In de Banne ligt de verhouding op circa 60% sociale huur, 10% middeldure huur en 30% koopwoningen. In de Buiksloterham is de woningbouwopgave ongeveer 9.000 woningen, in de NDSM gaat het om circa 1.200 woningen en in de Bongerd komen in totaal 1.250 woningen waarvan de meeste al in aanbouw zijn.

In de Volewijck en de Banne wonen relatief veel senioren van wie een deel in een te grote woning woont. Daarnaast wonen in de Banne veel gezinnen, in de Volewijck wonen meer alleenstaanden.

Zowel de Banne als de Volewijck zijn aangewezen als strategische ontwikkelbuurten. Beide buurten kampen met een concentratie van sociale problemen. Zo is er bovengemiddelde (jeugd)werkloosheid en bijstandsafhankelijkheid. Daarnaast heeft de Volewijck te maken met een verhoogde instroom van kwetsbare huishoudens. In de periode 2015 tot 2017 was dit het hoogste van Amsterdam.



Afbeelding 33: plangebied en omliggende wijken

Deze instroom heeft te maken met de woningvoorraad die zich kenmerkt door veel kleine corporatiewoningen van twee à drie kamers met een erg lage huur. In 2017 had 32% van de woningen een huur onder de kwaliteitskortingsgrens van 413 euro.

In beide wijken zijn renovaties gepland. Corporaties overwegen om een deel van de woningen in de Banne en de Volewijck te verkopen of te verhuren als middensegment om zo de draagkracht van de wijk te verhogen. Dit is afhankelijk van de mogelijkheid om ergens anders sociale huur toe te voegen aan hun bezit.

5.2 Kansen voor ongedeelde wijk

Op basis van de kenmerken van de omliggende buurt kan binnen het project op de volgende manier invulling worden gegeven aan de ambities van de ongedeelde wijk:

5.2.1 Gemengd woonprogramma

Het koppelen van het woonprogramma van de Klaprozenweg aan het woonprogramma van de omliggende wijken de Volewijck en de Banne. Zo worden inclusieve en gemengde wijken gerealiseerd, waarin kwetsbare groepen worden verspreid over een groter gebied. Door meer sociale huur te realiseren in de Klaprozenbuurt kan een deel van de sociale huur uit de omliggende wijken worden verhuurd in het middensegment en/of verkocht worden. Dit heeft een positieve invloed op de draagkracht van de omliggende wijken. De aanstaande renovaties in zowel de Banne als de Volewijck bieden hier concrete aanleiding voor.

Daarnaast is het bevorderen van doorstroming van oudere bewoners uit de omliggende wijken naar de Klaprozenbuurt gewenst om deze ouderen de mogelijkheid tot een passende woning in eigen buurt te bieden. Dit brengt een natuurlijke verbinding tussen het oude en het nieuwe gebied tot stand. Een vereiste om deze ambities te realiseren is een stevig overlegmodel met de woningcorporaties, waar afspraken over verkleuring, woonvolumes, spreiding, doelgroepen en voorzieningen worden gemonitord en afgestemd.

Afbeelding 34: Bloemenbuurt in Amsterdam Noord

5.2.2 Maatschappelijke voorzieningen

In het westelijke deel van Oud-Noord is geen Huis van de Wijk aanwezig dat door professionals wordt beheerd, terwijl hier wel vraag naar is. Er wordt daarom ingezet op de realisatie van een zorg- en welzijnscluster op de Papaverhoek (Buiksloterham) wat bewoners uit de Buiksloterham, de Klaprozenbuurt en de Volewijck kan bedienen. Wanneer dit gerealiseerd wordt, kan een deel van de zorg- en welzijnsvraag van de Klaprozenweg vanuit hier worden opgevangen. Tegelijkertijd blijft er ook behoefte aan kleinschaligere zorg- en voorzieningen in de buurt zelf.

De gedwongen sluiting van buurthuis het Anker in de Volewijck biedt mogelijkheden om in de Klaprozenbuurt een buurtkamer toe te voegen waar ook de omliggende wijk gebruik van kan maken. In de Banne wordt gezocht naar ruimte waar de jeugd activiteiten kan ondernemen. Mogelijk kan hiervoor plek worden gevonden in de Klaprozenbuurt, al dan niet tijdelijk. Tot slot kent de naastgelegen Volewijck, naast het Noorderparkbad, geen bovenwijkse sportvoorzieningen. Het realiseren van voldoende sportvoorzieningen in de Klaprozenbuurt heeft daarom ook meerwaarde voor de omliggende buurt.

5.2.3 Openbare ruimte en infrastructuur

De Klaprozenbuurt kan functioneren als scharnierwijk tussen de IJ-oever en het achterland mits er extra en/of veiligere (fiets)verbindingen worden gecreëerd. Dit kan bijvoorbeeld door het verlengde van de Kamperfoelieweg te verlagen tot maaihoogte en door de oversteekbaarheid van de klaprozenweg te bevorderen. Het Noorderpark wordt de komende jaren verder ontwikkelend tot een aantrekkelijk stadspark.

Om het Noorderpark ook toegankelijk te maken voor bewoners uit de Klaprozenbuurt is een fietsverbinding door de bestaande schooltuinen nodig. Daarnaast wordt er ingezet op de realisatie het Buiksloterdijkpark.

5.2.4 Economie

Vanuit de gemeente en woningbouwcorporaties is er in de afgelopen jaren ingezet op verbetering van de wijkeconomie van de Volewijck, onder andere door te investeren in de Van der Pekstraat en het Mosveld. Het toevoegen van horeca en detailhandel in de Klaprozenbuurt is gewenst (zie ook paragraaf 4.2.1.). Daarnaast kenmerkt het invloedgebied zich door een veelal laagopgeleide bevolking en een hoge (jeugd)werkloosheid. De toekomstige toevoeging van horeca en detailhandel kan werkgelegenheid bieden aan deze groep.

6 Ontwikkelstrategie

De gemeente beschikt in het projectgebied slechts in zeer beperkte mate over vrij te ontwikkelen grondposities. Bijna alle gronden zijn in erfpacht uitgegeven of nu in gebruik als openbare ruimte. Daarnaast is er een beperkt aantal percelen in vol eigendom bij particulieren. Zoals beschreven in hoofdstuk 2 is er tijdelijk een Wet voorkeursrecht gemeenten van toepassing op vrijwel het volledige projectgebied, zodat de gemeente ongewenste verkopen van de erfpachtrechten en de vol eigendommen tijdelijk kan tegenhouden.

Er zijn voor gemeenten meerdere manieren om het gebied tot ontwikkeling te brengen; de belangrijkste instrumenten zijn grondbeleid en de inzet van planologisch instrumentarium. Deze komen hieronder aan bod.

6.1 Grondbeleid

Voor wat betreft het grondbeleid kan er onderscheid worden gemaakt in actief en passief grondbeleid:

- Actief grondbeleid betekent verwerven, bouwrijp maken, saneren en opnieuw in erfpacht uitgeven;
- Passief grondbeleid betekent dat het eigendomsrecht dan wel het erfpachtrecht bij de particulier blijft, maar de gemeente op een andere manier afspraken maakt over de realisatie van ruimtelijke ontwikkelingen en kostenverhaal.

Actief grondbeleid geeft in principe meer mogelijkheden tot sturing op programma, kwaliteit en planning, maar kent voor de gemeente nadelen als een groter kapitaalbeslag en grotere financiële risico's.

Een aanzienlijk deel van de eigenaren en erfpachters van grond lijkt in principe bereid om te ontwikkelen. Wel hebben zij aangegeven eerst meer te willen weten over de gemeentelijke wensen en eisen ten aanzien van het programma, duurzaamheid, rainproof, grondprijzen en dergelijke. Verwacht wordt dat er desondanks ook een deel van de percelen moeten worden verworven, omdat:

- Een beperkt aantal eigenaren en erfpachters naar verwachting niet bereid en/of in staat is om zelf tot herontwikkeling over te gaan. Enkele percelen zijn te klein om zelfstandig te kunnen worden ontwikkeld. In dit geval wordt geprobeerd om deze partijen te stimuleren om met elkaar samen te werken;
- Een aantal percelen nu in gebruik is bij nutsbedrijven voor wie zelfrealisatie geen optie is;
- Bij een groot aantal percelen de zelfrealisatie wordt bemoeilijkt door het versnipperde grondbezit met relatief veel kleine eigenaren en erfpachters. Een deel van de percelen is te klein om zelfstandig te worden ontwikkeld. Een oplossing kan zijn dat partijen erin slagen om samen te werken aan de herontwikkeling;
- Op enkele percelen zich nu voor woningbouw hinderlijke bedrijven bevinden, die niet of zeer moeilijk met woningbouw te combineren zijn;
- Er maatschappelijke voorzieningen en openbare ruimten moeten worden gerealiseerd, waarvoor onvoldoende ruimte is in het bestaande openbare gebied. In deze gevallen is verwerving noodzakelijk.

Daarom is de inzet om een mix van actief en passief grondbeleid te voeren, met als uitgangspunten:

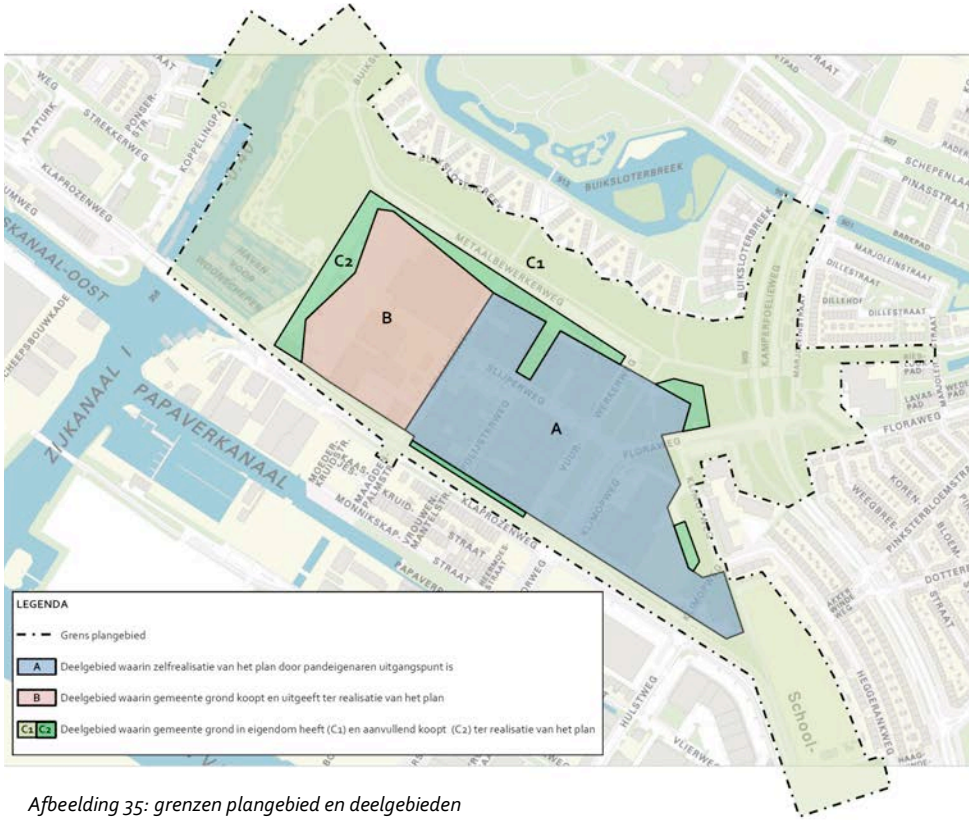
- Zelfrealisatie in die deelgebieden waar dat mogelijk is en waar te verwachten valt dat erfpachters en vol eigenaren medewerking zullen verlenen aan de realisatie van de gemeentelijke plannen;
- Verwerving daar waar zelfrealisatie niet mogelijk is, ofwel omdat het ruimtelijk plan uitgaat van aanleg van openbare ruimte, of omdat het om nuts- en/of voor woningbouw hinderlijke bedrijven gaat;
- Zoveel mogelijk van het programma aan maatschappelijke voorzieningen en sociale huurwoningen (te beheren door corporaties) huisvesten op die percelen, die de gemeente toch al vanwege andere doelen (met name vanwege realisatie van openbare ruimte) moet verwerven. Hierdoor kan ook worden gegarandeerd dat een substantieel deel van de sociale huurwoningen in bezit komt van corporaties. Bij de overige percelen kunnen hierover afspraken worden gemaakt.

Daar waar zelfrealisatie mogelijk is, wordt deze ook zoveel mogelijk gefaciliteerd. Dat wil zeggen, dat:

- De bestaande eigendomsgrenzen zoveel mogelijk worden gerespecteerd, zodat de noodzaak tot onderlinge uitruil tussen eigenaren en erfpachters en tussen hen en de gemeente wordt beperkt;
- Daar waar eigenaren en erfpachters er niet in slagen om onderlinge afspraken te maken de gemeente ondersteuning zal aanbieden.

Dit leidt tot de volgende verwervingsstrategieën per deelgebied:

a. Deelgebied ten oosten van de Draaierweg en ten zuiden van de Metaalbewerkersweg;
b. Deelgebied ten westen van de Draaierweg en ten zuiden van de Metaalbewerkersweg;
c. Buiksloterdijkpark.



Afbeelding 35: grenzen plangebied en deelgebieden

6.1.1 Deelgebied A

- Het uitgangspunt is zelfrealisatie. In dit deelgebied is sprake van een groot aantal percelen in erfpacht en enkele percelen in vol eigendom. Meestal gaat het om relatief kleine percelen met eigenaren en erfpachters zonder ervaring met vastgoedontwikkeling. Te verwachten valt dat daarom een deel van deze partijen ondersteuning nodig heeft bij de herontwikkeling van hun percelen;
- Een deel van de percelen zal echter moeten worden verworven voor de aanleg van openbare ruimte en maatschappelijk vastgoed.

Verwachting is dat dit deelgebied als eerste tot transformatie kan overgaan. Om de snelheid te bevorderen is het voornemen na vaststelling van de projectnota te starten met planuitwerking in samenwerking eigenaren/erfpachters van kansrijke kavels. Wel moet er rekening mee worden gehouden dat op een aanzienlijk deel van de percelen in dit deelgebied pas kan worden gebouwd wanneer een oplossing is gevonden voor de hindercontouren (milieu) en de aanwezige kabels en leidingen.
De planning is daarnaast sterk afhankelijk van de initiatieven van eigenaren en erfpachters. Er zijn al enkele concrete projecten, voornamelijk aan de oostzijde van het plangebied. Het is dan ook de verwachting dat de transformatie in de oostzijde van het plangebied start.

6.1.2 Deelgebied B

- In dit deelgebied zijn nu aanwezig:
  a. Enkele, deels grote, percelen in gebruik bij nutsbedrijven;
  b. Een perceel waarop gedeeltelijk infrastructuur moet komen;
  c. Een perceel nu in gebruik door een voor woningbouw hinderlijk bedrijf.
- Om die reden wordt voor dit deelgebied uitgegaan van volledige verwerving.

Het is de verwachting dat dit deelgebied alleen op langere termijn kan worden ontwikkeld, omdat het GVB mogelijk de komende jaren in het gebied blijft. De planning van de herontwikkeling van de kavels van Liander, TenneT en de twee overige percelen aan de Klaprozenweg is afhankelijk van de verplaatsing van het GVB. Indien het GVB blijft, moet een oplossing worden gevonden voor de hindercontour. Met TenneT, de Gasunie en Alliander vinden tevens gesprekken plaats. Mogelijk kan TenneT in een vroeg stadium worden gecomprimeerd.

In de volgende fase wordt onderzocht of de meerkosten van de maatregelen om te kunnen bouwen op deze kavels opwegen tegen het tijdelijke nut ervan, bijvoorbeeld door terreinen te gebruiken voor tijdelijke huisvesting van doelgroepen.

6.1.3 Deelgebied C

De grond in dit deelgebied is reeds in bezit van de gemeente. Er loopt een deel van de Waterlandse Zeedijk door dit gebied dat in beheer is bij het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier.

Met de bewoners uit de omgeving wordt nog onderzocht of het (maatschappelijk) wenselijk is om dijkwoningen te realiseren in het Buiksloterdijkpark. Een eventueel woonprogramma zal via tenders en waarschijnlijk zelfbouw tot stand komen. Zodra hier uitsluitsel over is, kan een ontwerp worden afgerond en worden gestart met de werkzaamheden. De voltooiing van het dijkpark hangt af van de verwerving van het terugleggen van de rooilijn aan de Metaalbewerkerweg. Het herinrichten van delen van het dijkpark kan wel al eerder starten. Hetzelfde geldt voor het verlengen van de Polijsterweg. Voor het realiseren van deze deelplannen is een aantal verwervingen nodig.

6.2 Juridisch planologisch instrumentarium

Omdat op het projectgebied de Wet voorkeursrecht gemeenten is gevestigd, dient begin 2020 een bestemmingsplan te zijn vastgesteld, omdat anders de Wvg komt te vervallen. Ten tijde van het vaststellen van het bestemmingsplan functioneert een groot deel van de bestaande bedrijven nog volgens de huidige bedrijfsvoering. Dit betekent dat ze niet worden wegbestemd.

Het bestemmingsplan is grotendeels conserverend van aard en maakt het nieuwe programma mogelijk door middel van wijzigingsbevoegdheden. Het direct bestemmen van de huidige functie en het opnemen van wijzigingsbevoegdheden voor het nieuwe programma is echter niet voldoende. Een nieuw bestemmingsplan voor de percelen waarop de Wvg gevestigd is, moet in ieder geval in een deel van het gebied voorzien in een gewijzigde bestemming ten opzichte van het oude bestemmingsplan. Dit om de Wvg na vaststelling van het bestemmingsplan te kunnen verlengen. Het nieuwe bestemmingsplan voorziet in een bredere bedrijfsbestemming dan het voorgaande. De nieuw toe te voegen functies mogen de bedrijfsvoering van de bestaande bedrijven niet in de weg staan. Afhankelijk van de hardheid van de ontwikkelingen worden daarnaast enkele rechtstreekse bouwtitels opgenomen.

Het nieuwe programma wordt opgenomen in wijzigingsbevoegdheden. Een bestemmingsplan mag meerdere wijzigingsbevoegdheden bevatten en er mogen per wijzigingsbevoegdheid meerdere wijzigingsplannen worden gemaakt. Afhankelijk van de hardheid van de voorgenomen ontwikkelingen kan een wijzigingsbevoegdheid meer detailniveau hebben.

7 Planning, proces, organisatie

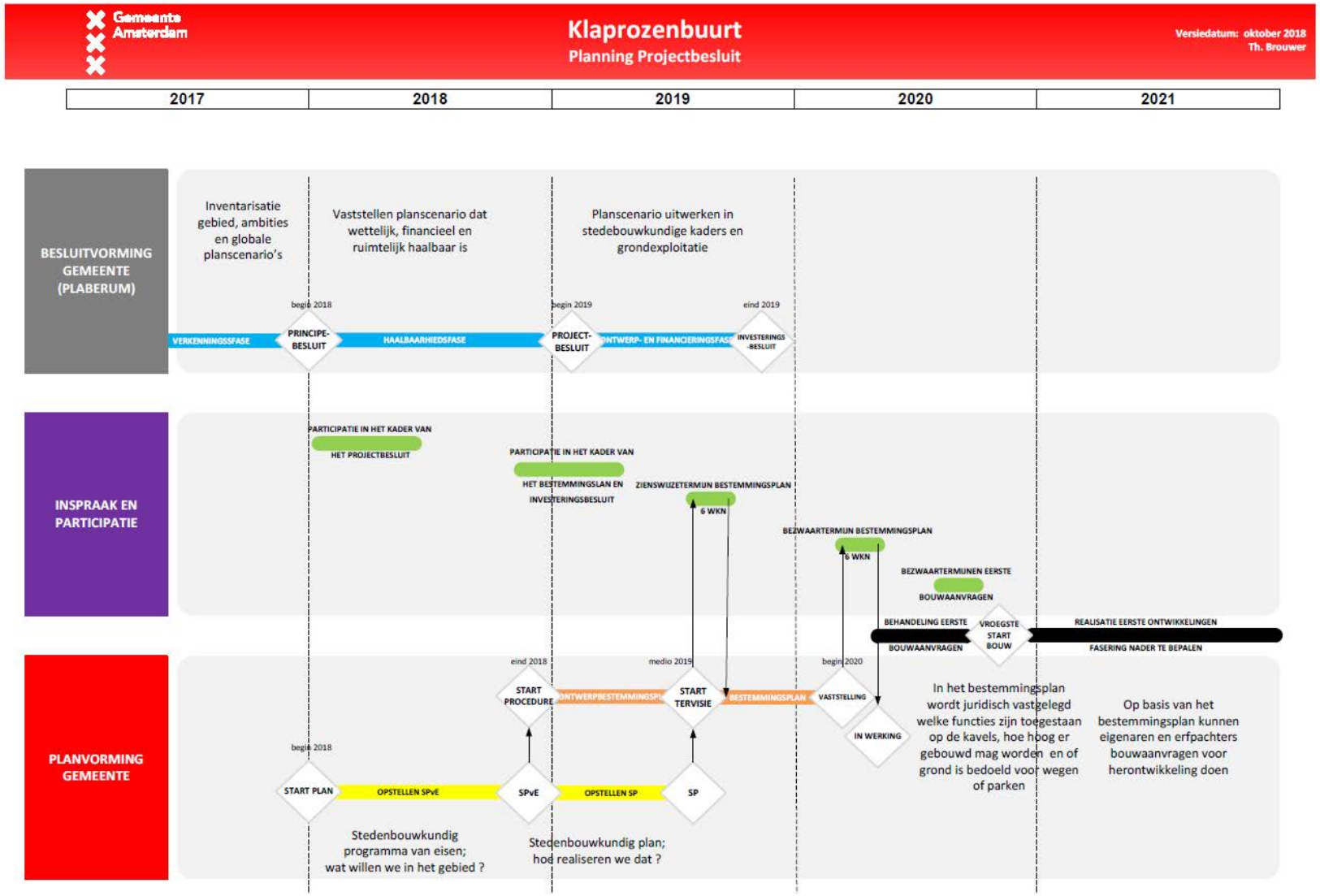
Ten opzichte van een regulier ontwikkeltraject, waarbij een gemeente vaak aan de leiding is, kan bij een transformatieproject met een passief grondbeleid geen volledige planning worden gemaakt van het totale traject. Bij een passief grondbeleid hangt de planning af van de bereidheid van grondeigenaren om te ontwikkelen. Dat geldt zo nu en dan ook bij actief grondbeleid, zoals in dit project het geval is bij de GVB-remise. De fasering en planning nemen pas vaste vormen aan als initiatieven concreet worden.

7.1 Planning voorbereidende werkzaamheden

De voorbereidende werkzaamheden zijn grotendeels wel duidelijk. In de planning is op hoofdlijnen aangegeven welke werkzaamheden dit zijn (zie volgende pagina). De volgende fase van de planvorming betreft het investeringsbesluit, waarin ook een stedenbouwkundig kader wordt vastgesteld. De basis voor het stedenbouwkundig kader is het stedenbouwkundig schetsontwerp dat in de periode oktober 2018 tot en met januari 2019 wordt opgesteld samen met een groep vertegenwoordigers van verschillende stakeholdergroepen (zie ook par 3.4).

Voortbordurend op de gemixte ontwikkelstrategie gaat de projectorganisatie zich in deze periode ook voorbereiden op een proces waar de nadruk ligt op het faciliteren van de ontwikkelingen voor deelgebied A. De kaders waarbinnen deze ontwikkelingen moeten plaatsvinden, worden in de komende fase juridisch planologisch vastgelegd in een bestemmingsplan. Indicatief is aangegeven wanneer er gestart kan worden met bouwen, getoetst aan het nog op te stellen bestemmingsplan.

Voor zover percelen niet worden verworven, worden in de volgende fase met de erfpachters zoveel mogelijk afspraken gemaakt over herontwikkeling van hun percelen. Deze afspraken worden vastgelegd in afsprakenbrieven, vooruitlopend op wijziging van de bestaande erfpachtovereenkomsten. Bij de particulieren met grond in vol eigendom worden hiervoor anterieure overeenkomsten of indien nodig exploitatieovereenkomsten opgesteld.



Afbeelding 36: Planning

7.2 Opdrachtgeverschap

In *Koers 2025*, de gemeentelijke integrale stadsbrede inventarisatie van woningbouwlocaties met als doel om de druk op de woningmarkt in Amsterdam te verlagen door de woningvoorraad jaarlijks met ca. 5.000 woningen te laten groeien, is het projectgebied aangewezen als ontwikkellocatie naar een gemengde stadsbuurt. De bestuurlijk opdrachtgever voor de projectbesluitfase en de investeringsbesluitfase is de wethouder Ruimtelijke Ontwikkeling en Duurzaamheid.

Het project werkt samen met het programma *Ongedeelde Wijk*, waarvan het dagelijks bestuur van Stadsdeel Noord bestuurlijk opdrachtgever is. De directeur Grond en Ontwikkeling is formeel de ambtelijk opdrachtgever van het project Klaprozenbuurt. De directeur G&O belegt deze taak bij de manager gebiedsontwikkeling Noord, die de grondexploitatie beheert van waaruit de proceskosten worden betaald.

8 Financiën

Kabinet

In de financiële paragraaf is uitgegaan van een doorrekening van het plan op basis van de Reken- en tekenkaart (bijlage 2), inclusief de aanleg van een breder dijkpark en realisatie van circa 8.500 m2 bvo aan dijkwoningen. Als er uiteindelijk geen dijkwoningen in het plan worden opgenomen, wordt gedacht deze 'verloren' grondopbrengsten te compenseren door elders volume toe te voegen. Dit soort keuzes worden ingebracht in het ontwerp-participatietraject.

9 Colofon

Projectnota Klaprozenbuurt

Opdrachtgever: Grond en Ontwikkeling

Projectteam:

Annique Guyaux	senior projectmanager, Projectmanagementbureau
Bas van Rossum	assistent-projectmanager, Projectmanagementbureau
Hugo Scholten	stedenbouwkundige, Ruimte en Duurzaamheid
Karin van Breenen	planoloog, Ruimte en Duurzaamheid
Pam Vrijman	bestemmingsplanjurist, Ruimte en Duurzaamheid
Ed Koelé	projectleider Grondzaken, Grond en Ontwikkeling
Ben Bolwijn	planeconoom, Grond en Ontwikkeling
Dave Ooteman	planeconoom, Grond en Ontwikkeling
Jolanda van der Ark	projectleider Economie, stadsdeel Noord
Nico Lammers	gebiedsmakelaar, stadsdeel Noord

Bijlagen

1. Participatieboek
2. Reken- en tekenkaart
3. Buiksloterdijkpark: visie projectgebied Klaprozenbuurt door bewoners
4. Advies Wonen
5. Onderzoek bestaande bedrijvigheid
6. Bodemonderzoek
7. M.e.r.-advies
8. Verkeersonderzoek
9. Onderzoek luchtkwaliteit & stikstofdepositie
10. Beoordeling verkeerslawaai
11. Onderzoek externe veiligheid buisleidingen
12. Quickscan Flora & fauna