



## **Nota van Beantwoording**

**Stedenbouwkundig Plan Amstelstation-Amsteloever**  
Hoogstedelijk wonen en werken aan de rivier

23 maart 2021

# Inhoudsopgave

<b>1 Inleiding en leeswijzer</b> .....	<b>5</b>
<b>2 Lijst met inspraakreacties en codes (niet-particulieren)</b> .....	<b>7</b>
<b>3 Overzicht van de beantwoording (index)</b> .....	<b>8</b>
<b>4 Algemeen</b> .....	<b>12</b>
4.1 Ondersteunende reacties.....	12
4.2 Participatie en communicatie .....	12
4.3 Beleid .....	14
4.4 Plangrenzen en integrale aanpak van het plan.....	15
4.5 Onderzoeken en berekeningen.....	16
4.5.1 Geluidsoverlast en luchtverontreiniging.....	16
4.5.2 Hoogbouweffectrapportage en windhinder .....	17
4.5.3 FSI en dichtheid .....	17
4.6 Planschade .....	22
4.7 Divers .....	22
<b>5 Mobiliteit en verkeer</b> .....	<b>24</b>
5.1 Algemeen .....	24
5.2 Verkeersdruk .....	24
5.3 Deelmobiliteit.....	25
5.4 Parkeren.....	26
5.4.1 Parkeren Van der Kunbuurt.....	27
5.4.2 Parkeren woonboten .....	28
5.5 Treublaan - Amstelvista .....	29
5.6 Berlagebrug en kruising met Treublaan .....	29
5.7 Inrichting Weesperzijde .....	31
5.7.1 Inrichting trottoir Weesperzijde (Amstelvista).....	31
5.7.2 Fietsstraat Weesperzijde.....	31
5.8 Inrichting Mr. Treublaan/Kunbuurt .....	33
5.8.1 Parkeerplaatsen Mr. Treublaan .....	33
5.8.2 Toegankelijkheid Van der Kunbuurt.....	33
5.9 Inrichting Omval en route langs Amstel .....	34
5.9.1 Gedeelde fiets-wandelroute.....	34
5.10 Ontsluiting Amstelplein/Amstelstation/Leeuwenburg .....	36
5.11 Diagonale fietspad .....	37
5.11.1 Verwijderen fietsdiagonaal.....	37
5.12 Overlast scooters en brommers .....	38
5.13 Overzichtweg en Spaklerweg.....	39

<b>6 Fietsenstalling station en fietsroute langs het spoor .....</b>	<b>43</b>
6.1 Fietsenstalling station.....	43
6.2 Fietsroute langs het spoor .....	45
<b>7 Inrichting openbare ruimte.....</b>	<b>46</b>
7.1 Algemeen .....	46
7.2 Toegankelijkheid openbare ruimte .....	46
7.3 Groen.....	47
7.3.1 Bomen.....	50
7.4 Inrichting Omval: pad langs Amstel .....	51
7.4.1 Bomen langs de Amstel.....	52
7.5 Stationsloper en Rivierenplein .....	57
7.6 Rust en drukte .....	58
7.7 Inrichting gebied tussen Hoefsmid en Philips gebouw.....	61
7.8 Speelplekken en verblijfsplekken .....	62
7.9 Inrichting groen en natuurinclusief op private terreinen en gebouwen .....	63
<b>8 Woonboten .....</b>	<b>65</b>
8.1 Aankoop woonboten op vrijwillige basis .....	65
<b>9 Hoogbouw.....</b>	<b>67</b>
9.1 Amstelvista.....	67
9.2 Leeuwenburg .....	69
9.3 Delta Lloyd .....	72
9.4 Beeldkwaliteit .....	74
9.5 Bezonning .....	76
9.6 Windhinder.....	78
9.7 Positie torens.....	81
9.8 Divers .....	81
<b>10 Programma.....</b>	<b>83</b>
10.1 Algemeen .....	83
10.2 Invloed coronavirus.....	84
10.3 Woningbouw.....	85
10.4 Kantoren.....	86
10.5 Winkelvoorzieningen .....	87
10.6 Veiligheid.....	88
10.7 Overig .....	88
<b>11 Uitvoeringsfase .....</b>	<b>91</b>
11.1 Waterbeheer .....	91
11.2 Bouwoverlast en BLVC.....	93
11.2.1 Weesperzijde parkeren gedurende bouw Van der Kunbuurt .....	93
11.2.2 Suggestie om bouwoverlast te verminderen .....	94

11.2.3 Informatie over de bouw .....	95
11.2.4 Delta Lloyd/Nationale Nederlanden .....	95
11.2.5 Amstelvista .....	95
11.2.6 Voordelen bewoners mogelijk.....	96
11.3 Bouwlogistiek.....	96
<b>12 Overige reacties buiten het plan Amsteloever .....</b>	<b>98</b>
<b>13 Advies Stadsdeel Oost (incl. beantwoording) .....</b>	<b>99</b>
13.1 Toekomstbestendige gebiedsontwikkeling .....	99
13.2 Hoogbouw .....	99
13.3 Woonbeleid.....	100
13.4 Maatschappelijke voorzieningen.....	101
13.5 Flexibele invulling van de plinten.....	101
13.6 Sport en spel .....	102
13.7 Begrenzing plangebied – Ringvaart .....	102
13.8 Rainproof / Wateroverlast .....	103
13.9 Bereikbaarheid over het water en waterrecreatie.....	103
13.10 Participatie.....	104
13.11 Inrichting openbare ruimte/verkeer .....	104
13.12 Overig .....	105
13.13 Advies Stadsdeelcommissie .....	106
<b>14 Samenvatting wijzigingen in het Stedenbouwkundig Plan .....</b>	<b>107</b>
14.1 Wijzigingen naar aanleiding van inspraak en keuze voor herontwikkeling Van der Kunbuurt (bewonersenquête).....	107
14.2 Ambtelijke wijzigingen .....	110

# 1 Inleiding en leeswijzer

## Inleiding

Voor u ligt de Nota van Beantwoording op de ingediende inspraakreacties op het concept Stedenbouwkundig Plan Amstelstation-Amsteloever. Het stedenbouwkundig plan Amstelstation-Amsteloever beschrijft hoe in het plangebied aan de westzijde van het Amstelstation de stap gemaakt wordt naar een hoogstedelijk woon- en werkmilieu van hoge kwaliteit. Daarbij is de uitdaging om de huidige kenmerkende kwaliteiten van het gebied te behouden en nieuwe kwaliteiten toe te voegen (duurzaam, groen). Het plan voorziet in een compositie van stadsblokken met vijf torens van 75 tot 135 meter hoog (78 tot 136 meter NAP) met een mix van woningen, kantoren en voorzieningen, aansluitend op het netwerk van stedelijke lijnen als de Mr. Treublaan, Spaklerweg, het spoortalud en de Amstel, en omringd door groene openbare ruimte van hoge kwaliteit. Deze bieden ruimte aan een programma van zo'n 1.300 tot 2.100 nieuwbouwwoningen, maximaal 60.000m<sup>2</sup> extra kantoorruimte en 14.000 m<sup>2</sup> bvo (bruto vloeroppervlak) voorzieningen.

## Vrijgave inspraak en inspraakperiode

Op 18 augustus 2020 heeft het College van B&W het Concept Stedenbouwkundig Plan vrijgegeven voor inspraak. Het plan heeft ter inzage gelegen van 26 augustus tot 7 oktober 2020.

Op 9 september 2020 is een (coronaproof) informatiebijeenkomst gehouden in Café Dauphine, gelegen aan het Prins Bernhardplein. Zo'n 88 mensen hebben zich opgegeven voor de bijeenkomst. Verspreid over de middag en avond is in kleine groepjes (maximaal 8 personen) het concept Stedenbouwkundig Plan Amstelstation-Amsteloever toegelicht. Door de kleinschalige opzet was er veel ruimte voor het stellen van vragen en om met elkaar het gesprek over het plan aan te gaan. In het café was de maquette van het plan tentoongesteld. De maquette van het plan was vervolgens gedurende de gehele inspraakperiode te bezichtigen in de hal van het Amstelstation.

## Wijze van inspreken

Tijdens de inspraakperiode kon iedereen een inspraakreactie indienen, zowel digitaal als schriftelijk. Digitaal via een online inspraakformulier op [www.amsterdam.nl/amsteloever](http://www.amsterdam.nl/amsteloever) of door een e-mail te sturen naar [amstelstationamsteloever@amsterdam.nl](mailto:amstelstationamsteloever@amsterdam.nl). Daarnaast was het mogelijk om een inspraakreactie per post te versturen.

## Vervolgtraject

Het stedenbouwkundig plan wordt na besluitvorming door de gemeenteraad uitgewerkt in een bestemmingsplan. Voor het vertalen van het stedenbouwkundig plan naar het bestemmingsplan worden alle relevante aspecten onderzocht. Deze aanvullende- of vervolgonderzoeken worden bij het ontwerp- bestemmingsplan ter inzage gelegd. Op dit ontwerp-bestemmingsplan is weer inspraak mogelijk.

De plannen voor de diverse ontwikkellocaties en voor de inrichting van de openbare ruimte worden verder uitgewerkt. Voor de bouw volgt een vergunningstraject. Het gehele traject van planvorming tot en met de realisatie beslaat een doorlooptijd van meer dan 10 jaar.

**Leeswijzer**

Er zijn 143 inspraakreacties in totaal ingediend. In een aantal gevallen heeft een inschrijver meerdere reacties ingediend. Deze reacties zijn niet samengevoegd, maar worden als één unieke reactie geteld. In totaal zijn er dus 143 inspraakreacties door 123 personen (unieke reacties) ingediend.

Alle inspraakreacties zijn genummerd naar volgorde van binnenkomst. Deze nummers staan vermeld bij het antwoord behorende bij de betreffende inspraakreactie. Hoofdstuk 2 bevat een overzicht van de niet-particuliere indieners. In hoofdstuk 3 staat een overzicht van de paginanummers waar een indiener van een inspraakreactie de beantwoording kan vinden.

In deze Nota van Beantwoording zijn de inspraakreacties thematisch gerangschikt. Indien de inspraakreactie aanleiding geeft tot een wijziging van het Stedenbouwkundig Plan wordt dit bij de beantwoording aangegeven. Alle wijzigingen in het Stedenbouwkundig Plan zijn bijgehouden in hoofdstuk 14 en zijn verwerkt in het Stedenbouwkundig Plan Amstelstation-Amsteloever d.d. 23 maart 2021 dat aan de gemeenteraad wordt voorgelegd ter besluitvorming.

## 2 Lijst met inspraakreacties en codes (niet-particulieren)

Onderstaand een overzicht van de ingediende inspraakreacties van 'niet-particulieren' op het Concept Stedenbouwkundig Plan Amstelstation-Amsteloever en bijbehorende codes. In verband met artikel 1 van de Wet Bescherming Persoonsgegevens wordt deze bijlage niet op internet gepubliceerd. Inspraakreacties moeten op grond van dit artikel worden geanonimiseerd.

De inspraakreacties zijn genummerd, samengevat en beantwoord in deze Nota van Beantwoording. Bij elk antwoord in de Nota wordt met nummers uit de lijst vermeld op welke inspraakreactie(s) dit antwoord van toepassing is. In hoofdstuk 3 bevindt zich een index waaruit men kan afleiden op welke pagina(s) de gemaakte opmerkingen van een indiener zijn beantwoord.

De volgorde van de nummering is bepaald door het moment van ontvangst.

<b>Naam indiener inspraakreactie</b>	<b>Code</b>
Erfgoedvereniging Heemschut	14
Waternet	35
Vastgoedeigenaar (wenst anoniem te blijven)	96
Nationale-Nederlanden Levensverzekering Maatschappij N.V. en CBRE Global Investors	105
VastInt Netherlands B.V.	108
Bewonersplatform Omval aan de Amstel	115
Bureau Spoorbouwmeester	119
B.V. ONROERENDE GOEDEREN MAATSCHAPPIJ "DE OMVAL"	141
B.V. Amstel Vista	142
ProRail	143

### 3 Overzicht van de beantwoording (index)

Het indexnummer van de inspraakreactie wordt gevolgd door het paginanummer waarop de opmerking wordt beantwoord. Sommige reacties worden op verschillende plekken in de nota beantwoord als deze meer dan één thema raken.

Nummer inspraakreactie	Pagina(s)
1	12, 72
2	67, 86
3	58, 62, 67
4	52
5	52
6	93
7	12, 15, 65
8	12, 31, 33, 34, 39
9	59, 93
10	59, 60, 61
11	37
12	94
13	74, 83, 84
14	22, 71
15	65, 82
16	65, 74
17	51, 52, 61, 65
18	76
19	16
20	26
21	16, 32, 38, 39, 52
22	66
23	36
24	52
25	51, 52, 54, 61, 77, 84
26	52
27	51, 52
28	52
29	52
30	52
31	52, 55, 56
32	14, 58, 77, 78, 84, 87



33	75, 86, 88, 98
34	29, 62, 95
35	63, 91, 92
36	77
37	23, 60
38	85, 86
39	12, 30
40	52
41	79
42	95
43	78, 81
44	51, 52, 58
45	52, 56
46	52
47	52
48	52
49	52, 56
50	68, 86
51	52
52	52
53	52
54	52, 56
55	26
56	52
57	79
58	52, 56
59	52
60	52
61	52
62	52, 58
63	52
64	52, 56
65	52
66	52
67	52, 61
68	52
69	52, 61
70	52
71	25, 26, 52, 59, 63, 66, 87
72	28, 59, 60, 65
73	28, 59, 60, 65
74	35, 52
75	13, 48, 52, 61, 84

76	52
77	52, 55
78	52
79	52
80	52, 55
81	58, 59, 65, 84
82	52, 55
83	33, 34
84	35, 52, 59
85	13, 29, 67, 68, 84, 95
86	51, 52
87	52
88	12, 15, 80
89	28, 59, 60, 65
90	35, 51, 52, 55, 59, 60, 65
91	22, 38, 52
92	52
93	80, 89
94	12
95	81
96	22, 25, 39, 45, 47, 52, 73, 78, 80, 86, 89, 90
97	52, 55, 57
98	13, 17, 48, 84, 85, 96
99	17, 48, 84, 85, 96
100	30, 52
101	30, 52
102	52
103	26, 48, 50, 52, 58, 59, 74, 81
104	27
105	14
106	31, 75, 84, 88
107	zie reactie nr. 96
108	12, 78
109	12, 28, 31, 36, 38, 43, 46, 48, 60, 62, 63, 90, 96
110	51, 52
111	24, 32, 81, 84, 90
112	24, 26, 32, 44, 48, 52, 56, 59
113	48, 51, 59, 60, 62, 69, 72, 86
114	12, 31, 50, 75
115	17, 31, 34, 52, 60, 61, 72, 78, 88, 94
116	43, 76
117	27, 33, 43, 76
118	52, 57

119	22, 23, 24, 25, 36, 43, 45, 52, 57, 58, 78
120	12, 46, 83
121	12, 27, 33, 43, 44, 46, 50, 76, 93
122	12, 81, 83
123	zie reactie nr. 115
124	zie reacties nr. 119 en 143
125	26
126	44
127	76
128	64
129	65
130	15, 67
131	51, 52, 65
132	12, 16, 39, 40, 41
133	68
134	82, 93
135	41
136	68
137	52
138	52
139	34, 35, 51, 52
140	13, 17, 48, 83, 87, 96
141	12, 69, 70, 71, 75, 97
142	29
143	44, 45, 58, 78

## 4 Algemeen

In dit hoofdstuk zijn de inspraakreacties op de algemene en procesmatige aspecten van het plan aan de orde. Deze omvatten onder meer het beleid waar het plan op aanhaakt, de aanpak en planning, de reikwijdte van het plan, onderliggende onderzoeken en berekeningen, eventuele planschade en de gevoerde participatie en communicatie. De inspraakreacties hebben meestal betrekking op het verhelderen, verbeteren, aanpassen of soms ook annuleren van (onderdelen) van het plan. Er zijn ook reacties binnengekomen die het plan of onderdelen ervan ondersteunen. Deze leiden niet tot wijzigingen. Zij zijn samengevat onder het kopje 'ondersteunende reacties' als opening van dit hoofdstuk.

### 4.1 Ondersteunende reacties

**1,8, 39, 88, 94, 108, 109, 114, 120, 121, 122, 132, 141:**

Indieners vinden het plan een verbetering, en/of laten zich positief uit over (delen van) het plan. Dit betreft bijvoorbeeld het autovrij houden van de Amstelboulevard, de inrichting van de Weesperzijde als fietsstraat, de herontwikkeling van het gebied, de hoogbouw en verdichting, het behouden van een deel van de gebouwen, het toevoegen van voorzieningen of het verbeteren van de openbare ruimte met groen. Het station Amsterdam Amstel wordt genoemd als een van de beste plekken van de stad voor het toevoegen van woningen en werkplekken.

**Antwoord:** Hiervan wordt met instemming kennis genomen.

### 4.2 Participatie en communicatie

**7: De indiener voelt zich niet serieus genomen in de bewonersparticipatie, onder andere doordat enkele woonboten zijn weggegomd op de kaarten.**

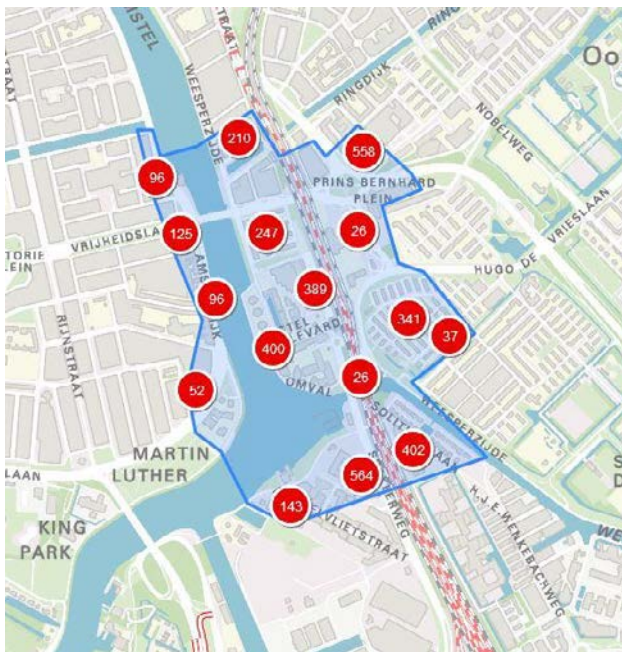
**Antwoord:**

In de Watervisie staat dat Amsterdam steeds drukker wordt, en de oevers van de Amstel belangrijk zijn voor wandelen, hardlopen en fietsen. Bij de Omval is de wens om meer contact tussen de oever en het water te bewerkstelligen. De ambitie is om zichtlijnen vrij te spelen. In het stedenbouwkundig plan wordt er vanuit gegaan dat enkele van de woonboten op vrijwillige basis door de gemeente aangekocht kunnen worden en eveneens op vrijwillige basis een mogelijke herschikking plaatsvindt. De gemeente begrijpt dat de plankaart de suggestie wekt dat bepaalde woonboten moeten vertrekken. Op basis daarvan is de plankaart aangepast zodat duidelijk is dat de vrijwillige aankoop voor alle woonboten geldt.

**Wijziging SP:** In paragraaf 3.1 'Hoofdstructuur en openbare ruimte' in het SP is een kopje Woonboten toegevoegd en een kaartje met de beoogde zichtlijnen. Op de plankaart is de verbeelding van de vrijwillige aankoop van woonboten aangepast.

**85: Zijn de bewoners van de Schollenbrugstraat betrokken in de participatie?****Antwoord:**

Ja, de bewoners van de Schollenbrugstraat tot aan de Jan Bernardusstraat, zijn uitgenodigd en geïnformeerd over de participatiemogelijkheden. Zij zijn opgenomen in het huis-aan-huis verspreidingsgebied (zie kaartje hieronder) en hebben voor de inloop- en meedenkbijeenkomsten in 2017 en 2019 flyers en aankondigingen ontvangen. In 2020 is in dit gebied de buurtkrant voor de inspraak op dit concept stedenbouwkundig plan verspreid.



**75, 98, 140:** Indiener vindt dat het plan wordt bekeken vanuit het oogpunt van forenzen, niet vanuit de bewoners. Wat zijn de voordelen van dit plan voor de huidige bewoners? Is het een idee om een plaats voor een bewoner van de Omval of Amstelboulevard in het projectteam op te nemen? Om te voorkomen dat bezwaarprocedures tot vertraging leiden verzoeken de indieners om de bewoners' belangen zwaar mee te laten wegen in de uitwerking van uw plannen.

**Antwoord:**

Het plangebied is een stationsgebied, waar ook een drukke doorgaande fietsroute doorheen gaat. Er is sprake van meer passanten dan in een gewone woonwijk. Het stedenbouwkundig plan brengt de belangen van al deze gebruikers samen. Vanuit de gemeente wordt ingezet op een veilige stationsomgeving, met multifunctionele gebouwen, waar mensen wonen, werken en elkaar kunnen ontmoeten in een duurzame en groene leefomgeving. Waar nu vooral kantoren staan komen straks ook woningen en voorzieningen, er zijn meer ogen op straat, die bijdragen aan een veiliger leefomgeving. De voetganger en de fietser krijgen meer ruimte. De reizigers wordt een comfortabele overstap geboden, voor de bewoners wordt een groene en samenhangende openbare ruimte gecreëerd met plekken om elkaar te ontmoeten en te verblijven.

De belangen van de bewoners worden meegewogen. Alle inspraakreacties worden voorgelegd aan het bestuur, die een afweging maakt tussen de verschillende belangen.

Bij de verdere uitwerking van de inrichtingsplannen voor de openbare ruimte (groen, speelplekken,...) worden bewoners betrokken. Voorafgaand en tijdens de uitvoering is er een beheergroep waarin bewoners zitting kunnen nemen en de leefbaarheid van het gebied centraal staat.

**105: Indiener geeft aan niet betrokken te zijn geweest bij de planvorming, in tegenstelling tot hetgeen de gemeente aangeeft (p 73): in overleg met betrokken grond- en vastgoedeigenaren. Indiener heeft zelf contact gezocht met de gemeente. Van het feit dat het kantoorvilla van de indiener in zijn geheel geen deel meer uitmaakt van het stedenbouwkundig plan heeft de indiener echter pas voor het eerst kennis genomen toen het concept stedenbouwkundig plan ter inzage werd gelegd. Indiener verzoekt in definitieve plan rekening te houden met belang eigenaar om op zijn locatie herontwikkeling mogelijk te maken en/of het huidig gebruik voort te zetten. Indiener vraagt gesprek met gemeente aan om mogelijkheden te bespreken.**

**Antwoord:**

Reeds in de Principenota (2017) werd de ambitie neergelegd om het volume van de kantoorvilla toe te voegen aan de bouwvelop Delta Loyd. Deze ambitie zal slechts verwezenlijkt worden indien de betrokken eigenaren hierover onderling (aankoop)afspraken kunnen maken.

In februari 2019 is er vanuit de indiener contact opgenomen met het project, dit heeft geleid tot een bijeenkomst op 21 maart 2019. Daarin is de suggestie meegegeven aan de indiener om contact op te nemen met de eigenaar van de ontwikkellocatie Delta Lloyd (Breevast), voor ontwikkeling van de kantoorvilla. De contour van de kantoorvilla is in de plankaart van het SP gestippeld weergegeven. In de toelichting in paragraaf 4.5 van het SP worden twee mogelijkheden voor de ontwikkeling van de locatie Delta Lloyd (Tooropgebouw) en de kantoorvilla geschetst: de villa blijft staan of de villa wordt verworven door de eigenaar van het Delta Lloyd (Tooropgebouw). De bouwvelop Delta Lloyd (Tooropgebouw) omvat respectievelijk 100.000 m2 bvo dan wel 106.000 m2 bvo. In geval van verwerving en sloop van de bankvilla zal het grootste deel van het vrijgekomen perceel worden vergroend.

In het bestemmingsplan wordt naargelang de uitkomst van de onderhandeling tussen beide eigenaren, een passende regeling opgenomen. Het gebruik van de kantoorvilla komt alleen te vervallen indien eigenaren overeenkomen het volume toe te voegen aan de bouwvelop Delta Loyd. Bij continuering van het gebruik wordt de kantoorvilla positief bestemd in het bestemmingsplan.

**Wijziging SP:** De kantoorvilla is als contour op de plankaart ingetekend.

### 4.3 Beleid

**32: Indiener vraagt naar de lange termijn visie van de politiek. Wat is de toekomstvisie en waar wil de politiek heen met de stad? De indiener vraagt zich af of het wel verstandig is om de stad te verdichten tot 1 miljoen inwoners, terwijl de randen van Nederland leeglopen. De indiener vraagt om in plaats van verdichting in te zetten op een betere verbinding met het achterland.**

**Antwoord:**

De lange termijn visie van de stad is vastgelegd in de Structuurvisie Amsterdam 2040 Economisch sterk en duurzaam. Voor het plangebied Amstelstation-Amsteloever is de Koers 2025 van belang. Daarin staat Amsteloever aangegeven als een verdichtingslocatie die in de komende jaren ontwikkeld zal worden.

**88: Indiener zegt dat de gemeente doet voorkomen of het plangebied een hoogbouwlocatie is in de Structuurvisie. Dit is onjuist. Volgens de Nota is het gebied aangewezen als verdichtingslocatie. In de Structuurvisie worden gebieden en OV knooppunten aangewezen voor hoogbouw. Het plangebied Amsteloever is in de Structuurvisie geen hoogbouw gebied, want het Amstelstation is een secundair knooppunt. Het is onduidelijk of het Amstelstation werkelijk een OV knooppunt is voor hoogbouw van boven de 60 meter. De Structuurvisie wijst eerder op het gebied ten zuiden van de Rembrandt toren tot station Duivendrecht. Volgens de indiener zijn de buurtbewoners daarom niet op een geheel juiste manier meegenomen in de planvorming. Er is een hoop onduidelijkheid en onjuiste informatie gegeven, over de zogenaamde hoogbouwlocatie en het knooppunt Amstelstation.**

**Antwoord:**

De locatie Amstelstation-Amsteloever is wel een hoogbouwlocatie, omdat dit naast een van de 7 OV-knooppunten is gesitueerd. In hoofdstuk 4 van de Structuurvisie wordt ingegaan op de hoogbouw in Amsterdam. Hierbij is een kaart opgenomen "hoogbouw in Amsterdam" waarop zichtbaar is waar hoogbouw wordt gestimuleerd. Op deze kaart zijn zones en OV-knooppunten aangegeven. Op de kaart zijn naast de parse zones langs infrastructuur ook een zevental OV-knooppunten gedefinieerd. Het Amstelstation is een van deze 7 OV-knooppunten. Daarnaast is meer zuidelijk, richting Station Duivendrecht een zone langs een infrastructuurbundel gemarkeerd waarbinnen ook hoogbouw kan worden gerealiseerd.

Tijdens de bijeenkomsten die zijn georganiseerd is gecommuniceerd dat het OV-knooppunt Amstelstation een hoogbouwlocatie is en dat het de ambitie van de gemeente Amsterdam is om op deze locatie verder te verdichten door middel van hoogbouw.

#### **4.4 Plangrenzen en integrale aanpak van het plan**

**7, 130: Het plan wordt enkel vanuit stadsdeel Oost bekeken en betreft niet de Amsteloever vanuit Stadsdeel Zuid. In Oost zijn al voldoende recreatieplekken en contact met het water, in Zuid is dat juist niet het geval. Een integrale benadering ontbreekt en dat is belachelijk voor een project van deze omvang. Dit is een plan met oogkleppen: Het beschrijft de Amstel alsof die maar 1 oever heeft. In dit plan ontbreekt het perspectief op de stad als geheel en haar stedenbouwkundige opzet.**

**Antwoord:**

Het plan Amsteloever betreft een opgave (herontwikkeling) van het gebied aan de westzijde van het Amstelstation. Het plangebied wordt begrensd door de rivier de Amstel, de Ringvaart, de Weespertrekvaart en het spoortalud. Er wordt in dit plan dan ook gekeken naar de inrichting van de oever die binnen het plangebied ligt. De andere oever van de Amstel is daar geen onderdeel van. Dit laat onverlet dat in de planvormingsfase die tot het SP heeft geleid er op verschillende schaalniveaus naar de inbedding van het plan in de stad is gekeken. Het SP gaat uit van een aansluiting in alle windrichtingen, hierbij spelen o.a. het doortrekken van de Vrijheidslaan tot het Prins Bernhardplein en de hoogbouwcompositie een belangrijke rol.

### Plangebied de Omval-Weespertrekvaart

**132:** Is de projectgroep stedenbouwkundig plan 'Amstelstation – Amsteloever' bekend met het stedenbouwkundig plan 'Omval-Weespertrekvaart' (05/02/2019)? Is het stedenbouwkundig plan 'Omval-Weespertrekvaart' meegenomen in het stedenbouwkundig plan 'Amstelstation – Amsteloever'? Zo ja, welke elementen? Er bestaat overlap tussen de beide projectgebieden, in bijzonder de onderdoorgang tussen de Spaklerweg en de nieuwe ontwikkeling op de plek waar café De Omval staat. Welk stedenbouwkundig plan is leidend voor het overlappende gebied? Wat zijn de overwegingen om niet het gehele plangebied 'Omval-Weespertrekvaart' te integreren in het plangebied 'Amstelstation – Amsteloever'? In bijzonder aangezien de nieuwe ontwikkeling op de plek waar café De Omval staat zich eveneens leent voor hoogbouw (belangrijk element in het stedenbouwkundig plan 'Amstelstation – Amsteloever').

#### Antwoord:

De projectgroep is bekend met het (vastgestelde) stedenbouwkundig plan 'Omval-Weespertrekvaart'. De Omval is een kleinschalige ontwikkeling die vanuit het stadsdeel Oost wordt getrokken en sneller dan Amsteloever gerealiseerd kan worden. Momenteel wordt voor de ontwikkeling bij de Omval een tender doorlopen. Er heeft uitgebreid afstemming plaatsgevonden tussen beide plannen, vooral met betrekking tot de verbindingen in het gebied. In het SP Amstelstation-Amsteloever zijn de laatste inzichten verwerkt, zoals de keuze voor een voetgangersonderdoorgang en geen nieuwe auto-onderdoorgang.

## 4.5 Onderzoeken en berekeningen

### 4.5.1 Geluidsoverlast en luchtverontreiniging

**19, 21:** Wat is het effect van de plannen op de toename van verkeer in de wijk, en daarmee de toename van luchtverontreiniging en geluidsoverlast? Indieners benoemen de overlast van de Amsteldijk als drukke straat, een van de straten met de meeste luchtverontreiniging, die voor veel geluidsoverlast zorgt. Het niveau van de luchtkwaliteit ligt boven de grenswaarden volgens de indiener. Welk effect heeft Amsteloever op de Amsteldijk? Indiener vraagt om handhaving op dit gebied.

#### Antwoord:

Met wet- en regelgeving wil de overheid zorgen voor een goede luchtkwaliteit en burgers beschermen tegen de schadelijke gevolgen van luchtverontreiniging. De verontreiniging is afkomstig van verschillende bronnen, zoals het gemotoriseerde verkeer, industriële en agrarische inrichtingen en achtergrondconcentraties van verontreinigende stoffen. Fijnstof (PM<sub>10</sub>) en stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) zijn de belangrijkste stoffen in de luchtkwaliteitsregelgeving. Via het gemotoriseerde verkeer heeft het plan Amsteloever invloed op de luchtkwaliteit. Door het gemotoriseerde verkeer binnen het plangebied te beperken en door de snelheid van maximaal 30 kilometer binnen het plangebied Amsteloever wordt al een bijdrage geleverd.

Voor de gemeente Amsterdam is luchtkwaliteit een belangrijk onderwerp en daarom heeft de stad het actieplan Schone Lucht vastgesteld. Hieruit volgt bijvoorbeeld het weren van de meest vervuilende oude voertuigen. De milieuzones worden uitgebreid en strenger. In deze zones worden vanaf 2030



geen benzine-, diesel of gasmotor toegelaten. De luchtkwaliteit is in de laatste jaren een stuk verbeterd en voldoet in een groot deel van de stad aan de normen. Ook het plangebied Amsteloever voldoet aan de normen.

Voor het SP is een quickscan geluid uitgevoerd. Hieruit blijkt dat het SP uitvoerbaar is ten aanzien van het aspect geluid, waarbij het geluid met name wordt veroorzaakt door bronnen buiten het plangebied. Naar verwachting blijft het plangebied met de voorgestane ontwikkeling voldoen aan de normen, aangezien het plan een beperkte verkeersaanzuigende werking heeft. Uit de verkeersstudie komt naar voren dat het gebied een hoog aandeel openbaar vervoer, fiets en lopen kent. Dit is verklaarbaar uit de ligging van het gebied in de directe omgeving van station Amsterdam Amstel met trein, bus, tram en metroverbindingen en een goed ontsloten fietsnetwerk.

In het kader van het bestemmingsplan wordt nader onderzoek gedaan naar geluid en luchtkwaliteit, voor deze fase wordt geconcludeerd dat voor deze aspecten het SP uitvoerbaar is.

**Wijziging SP:** Aan paragraaf 3.5 'Duurzame Leefomgeving' is een kopje luchtkwaliteit toegevoegd.

#### 4.5.2 Hoogbouweffectrapportage en windhinder

**115:** Indiener geeft aan dat het gebied van het Amstelstation en de Amsteloever op de grens van de 2 km zone rond het Unesco gebied ligt, en daarom een Hoogte Effect Rapportage hier verplicht is. Dat was de reden dat deze in 2012 voor de oostzijde van het station is opgesteld. Zoals hierboven aangehaald blijkt uit een aantal passages in het Conceptplan dat deze rapportage of delen ervan - wel zijn gemaakt. Het is dan ook onbegrijpelijk waarom er niet, zoals in 2012, voor is gekozen de uitkomsten daarvan inzichtelijk en helder in het Conceptplan op te nemen. Door het ontbreken hiervan is het niet mogelijk om op essentiële punten van het plan te reageren en de geboden mogelijkheid tot inspraak op onderbouwde manier waar te nemen. Evenmin zal het voor de gemeenteraad op basis van de summere informatie die geboden wordt, mogelijk zijn een afgewogen beslissing over het Conceptplan te nemen.

**140:** Indiener vraagt om een windhinder en geluidsoverlast onderzoek door bijvoorbeeld TNO, zodat duidelijk is wat de gevolgen zijn van de hoge gebouwen.

**Antwoord:**

De geactualiseerde Hoogbouweffectrapportage en de meest actuele windhinderkaartjes zijn toegevoegd aan de Nota van Beantwoording en onderdeel van de Bijlagenbundel van het SP. De uitkomsten van de HER waren wel opgenomen in het SP, echter abusievelijk niet toegevoegd aan de stukken die ter inzage zijn gelegd.

**Wijziging SP:** Toegevoegd Bijlagenbundel SP met Hoogbouweffectrapportage

#### 4.5.3 FSI en dichtheid

**98, 99, 140:** De indieners vinden dat er foutieve dichtheidsberekeningen (FSI) zijn gemaakt in de Principenota. In de Principenota wordt het dichtbebouwde deel van de Omval buiten de berekeningen gehouden; zie het grijze gebied in Figuur 1 hieronder.



Gebied D, volgens Figuur 1 waarin het Amstelstation en de perrons liggen met een zeer lage bouwdichtheid, wordt wel in de berekeningen verwerkt. Hierdoor wordt doelbewust een lage FSI-waarde gecreëerd waarop het hele stedenbouwkundig plan is gestoeld. Door deze huns inziens foutieve berekeningen en inschattingen zijn er waarschijnlijk verkeerde conclusies getrokken m.b.t. de bouwdichtheid, bouwhoogte, groenvoorziening, verkeer, stikstof, luchtverontreiniging, lawaai en windoverlast.

Indieners willen inzicht in de gemaakte berekeningen en de onderbouwing hiervan en verzoeken om de 7 appartementen complexen aan de Omval, Rembrandttoren, Breitnertoren, Mondriaantoren mee te nemen in de dichtheid berekeningen (FSI). Indieners willen deze berekeningen wettelijk getoetst zien en overwegen een juridische procedure hiervoor.

Indiener verzoekt om 1. Een nieuwe FSI-berekening inclusief het grijze gebied (Figuur 1) en zonder gebied D (Figuur 1)? Hierdoor wordt een veel realistisch beeld van de huidige bouwdichtheid verkregen zodat hier bij de uitwerking van het stedenbouwkundig plan rekening mee kan worden gehouden. 2. Een kleiner beslag op grond door de hoge gebouwen? De huidige plannen voorzien in wolkenkrabbers met een brede voet. Deze brede voet zorgt voor minder open ruimte waardoor de bebouwing nog dichter op elkaar lijkt te staan.

#### Antwoord:

FSI staat voor Floor-Space-Index. Dit getal geeft de mate van stapeling van een gebouw of een kavel aan. Hoe hoger de FSI, hoe meer verdiepingen een gebouw heeft. De FSI van een plangebied wordt berekend door het totale aantal vierkante meters bebouwing te delen door het totale oppervlak van datzelfde plangebied: m<sup>2</sup> bebouwing/m<sup>2</sup> plangebied. Als er een ander getal voor de m<sup>2</sup> bebouwing en/of voor het plangebied wordt gehanteerd heeft de deling een andere uitkomst, en dus een andere FSI.

De suggestie dat de gemeente doelbewust in de Principenota (2017) een lage FSI-waarde creëert en daardoor waarschijnlijk verkeerde conclusies zijn getrokken, klopt niet. In de Principenota is een FSI berekening van de huidige situatie opgenomen om te illustreren dat Amsteloever een dichtheid heeft

die behoort bij een stedelijk gebied. Deze waarde speelt verder geen rol in (opgave voor) het SP noch in de onderliggende onderzoeken. Vandaar dat in het Stedenbouwkundig Plan ook geen FSI berekeningen zijn opgenomen.

Zoals verzocht volgt hieronder een toelichting bij berekeningen van de FSI uit de Principenota en een FSI-berekening inclusief het grijze gebied en zonder gebied D.

### Principenota FSI

In de Principenota werd een verschil gemaakt tussen plangebied en studiegebied, zie afbeeldingen hieronder (uit pag. 11 Principenota Amstelstation Amstelover 2017).

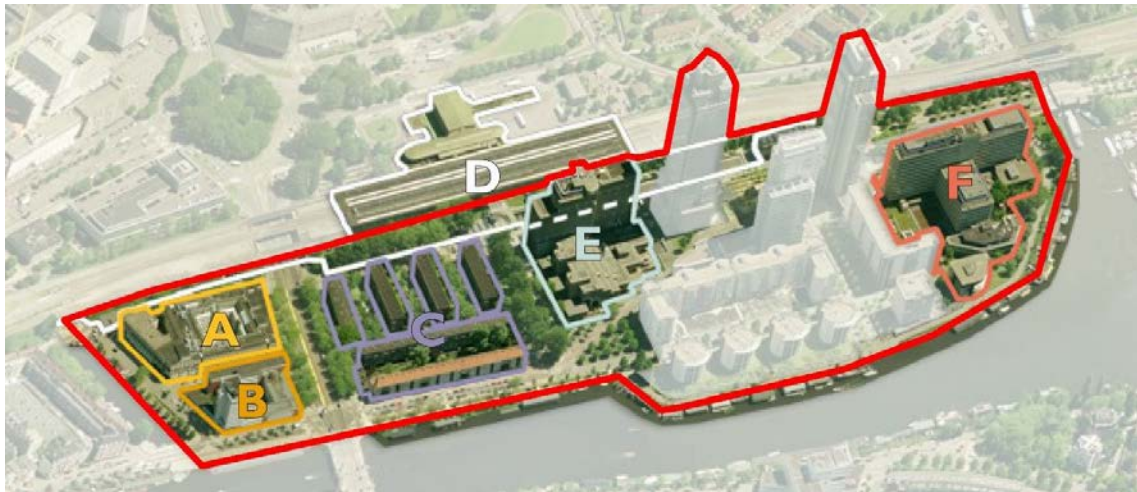


Het plangebied (links) omvatte de ontwikkellocaties en besloeg 12,8 hectare met in de huidige situatie ca. 177.000 m<sup>2</sup> bvo. De FSI van het plangebied is ca. 1,3. Na transformatie werd in de Principenota uitgegaan van ca. 323.000 m<sup>2</sup> bvo. Dat is een FSI van ca. 2,5.

Het studiegebied (rechts) omvatte het invloedgebied van het plan en besloeg ca. 22,0 hectare met in de huidige situatie ca. 324.000 m<sup>2</sup> bvo. De FSI van het studiegebied is ca. 1,4. Na transformatie werd uitgegaan van ca. 470.000 m<sup>2</sup> bvo. De toekomstige FSI voor het studiegebied komt daarmee op ca. 2,1.

### Gevraagde FSI berekening

Sinds de Principenota is duidelijker geworden hoeveel bvo er uiteindelijk gebouwd zal worden. De gecorrigeerde cijfers staan in het Stedenbouwkundig Plan en hiermee is de nieuwe FSI berekening gedaan. Voor de gevraagde FSI berekening - inclusief het grijze gebied, The Cloud, brandweerkazerne zonder het spoor - is onderstaand gebied genomen. De woonbootzone van de Amstel is niet meegenomen in de berekening.



Dit gebied voor de berekening van de FSI beslaat ca. 17,2 hectare en bedraagt in de huidige situatie binnen de aangegeven grens ca. 338.000 m<sup>2</sup> bvo. De FSI komt op ca. 2,0.

In de toekomstige situatie is het bruto vloeroppervlak rond 493.500m<sup>2</sup>. De FSI komt op ca. 2,8

In de huidige situatie heeft dit gebied een FSI van ca. 2,0; dit staat voor een stedelijke dichtheid. De FSI in de nieuwe situatie bedraagt 2,8; dit staat voor een hoogstedelijke dichtheid.

Deze toename van het FSI hoort bij de stap van een stedelijk naar een hoogstedelijk woon- en werkmilieu, zoals ook de ondertitel van het stedenbouwkundig plan aangeeft.

Concluderend: een vergelijking van de uitkomsten van de verschillende FSI berekeningen laat verschillen zien; een bandbreedte in de huidige situatie van 1,3 – 2,0 en in de toekomstige situatie van 2,1-2,8. Deze zijn in lijn met de overall beweging van een stedelijk milieu naar een hoogstedelijk milieu.

Om de berekening verder te verduidelijken is bijgaande tabel opgenomen, met de huidige bebouwing (linker kolom) en geplande bebouwing (rechter kolom). De FSI is volgens de methode van het Planbureau voor de Leefomgeving / NEN norm berekend.

Letter op foto	Locatie	Huidige bebouwing	Geplande bebouwing
		m <sup>2</sup> BVO	m <sup>2</sup> BVO
A	The Cloud	22.700	22.700
A	Brandweerkazerne Ringdijk	3.725	3.725
	Woonboten	2.500	2.500
	Hoefsmidt	25.000	25.000

	De Staalmeesters (ronde torens Omval)	15.750	15.750
	Rembrandttoren	45.200	45.200
	Mondriaantoren	25.000	25.000
	Breitnertoren	32.800	32.800
	Blok op Amstelboulevard	19.450	19.450
	Urban Villa Amstelboulevard	3.012	3.012
	Riva	450	450
	Blooker, Döner company	250	250
	<i>Subtotaal</i>	<b>195.837</b>	<b>195.837</b>
<b>B</b>	Amstelvista	15.300	32.500
<b>C</b>	Van der Kunbuurt**	25.000	70.000
<b>D</b>	Amstelstation westzijde		1.400
<b>E</b>	Leeuwenburg	50.100	88.000
<b>F</b>	Delta Lloyd	51.950	106.000
	<i>Subtotaal</i>	<b>142.350</b>	<b>297.900</b>
	<b>Totaal</b>	<b>338.187</b>	<b>493.737</b>

\*\*incl. bestaand gebouw Weesperzijde

## 4.6 Planschade

**91:** Indiener verwacht door herontwikkeling van de Delta Lloyd locatie een aantasting van het woon- en leefklimaat voor de gebruikers/huurders van de Mondriaantoren en het gebouw Van Gogh (zicht, daglichttoetreding en windhinder, privacy). De schade die de eigenaar zal leiden als gevolg van het concept SP en een (daaropvolgend) aangepast bestemmingsplan, zal de eigenaar verhalen middels een verzoek om tegemoetkoming in de planschade.

Indiener voorziet negatieve gevolgen voor de verhuurbaarheid van zijn appartementen en de waarde van het vastgoed zelf. Er zal eerst nader onderzoek moeten worden gedaan naar diverse ruimtelijke relevante aspecten waaronder verkeer, geluid, windhinder, bezonning en luchtkwaliteit. Pas als uit deze onderzoeken volgt dat er sprake kan zijn van een goede ruimtelijke ordening en onderbouwing kan het SP in een verder stadium worden gebracht.

**96,** Indiener geeft aan dat de voorgenomen verruiming van de bebouwingmogelijkheden ter plaatse van Delta Lloyd gebouw zal resulteren in aanmerkelijke waardevermindering van zijn eigendommen en ziet zich alsdan genoodzaakt een planschadeverzoek in te dienen.

### **Antwoord:**

In het stedenbouwkundig plan worden de gebiedsambities verwoord. Deze zijn op hoofdlijnen onderzocht op hun haalbaarheid. Voor het vertalen van het SP naar het bestemmingsplan worden alle relevante aspecten onderzocht en nader onderbouwd. Deze onderzoeken worden bij het ontwerp-bestemmingsplan ter inzage gelegd en hier is inspraak op mogelijk. Indien na vaststelling van het bestemmingsplan sprake zal zijn van waardevermindering, waarbij de planologische voor- en nadelen met elkaar worden verrekend, dan staan hiervoor procedures open. Als uitgangspunt geldt dat zoveel mogelijk overlast en schade wordt beperkt. Niet altijd zal worden voorkomen dat nadeel kan ontstaan, in dat geval kan een verzoek tot tegemoetkoming in planschade worden ingediend.

## 4.7 Divers

**14:** De verwijzing naar de monumentenaanvraag van gebouw de Leeuwenburg ontbreekt in de stukken.

**Antwoord:** De monumentenaanvraag bij het stadsdeel en het proces voor vrijgave inspraak tot aan B&W hebben elkaar gekruist. De inspraakreactie van Heemschut is onderdeel van de Nota van Beantwoording.

**119:** Indiener geeft aan dat er herhaaldelijk wordt doorverwezen naar de volgende fase als het gaat om diverse inrichtingsvragen van de openbare ruimte, specifiek rondom het nieuwe stationsentree. Veel teksten, beelden en tekeningen zijn opvallend algemeen gehouden. Het SP lijkt zo minder houvast te bieden dan wellicht eerder verwacht. Voordeel is dat er zo nog steeds voldoende ruimte is om in het vervolg gedetailleerd te ontwerpen.

### **Antwoord:**

De globaliteit van dit SP wijkt niet af van andere stedenbouwkundige plannen in Amsterdam. De directe omgeving van het station heeft in het plan een wat globaler karakter, juist om voldoende ruimte in het vervolgproces te houden. Gedetailleerder uitwerking zal in de vervolgfases plaatsvinden, waarbij ook participatie met bewoners en andere belanghebbenden zal plaatsvinden.

**119: Indiener geeft aan dat de rollen van ProRail / NS niet worden geduid bij de ontwikkelstrategie, is dat bewust gedaan?**

**Antwoord:**

ProRail, NS en de Vervoerregio Amsterdam werken samen aan de ontwikkeling van een fietsenstalling en aanpassing van de westelijke stationsentree en omgeving. Het stedenbouwkundige plan is tot stand gekomen in overleg met genoemde partijen. In de Ontwikkelstrategie is dit abusievelijk niet opgenomen, en dit wordt hersteld.

**Wijziging SP:** In hoofdstuk 6 ('Ontwikkelstrategie') is een zinsnede over de samenwerking met ProRail/NS en de Vervoerregio toegevoegd.

**37: Wanneer kunnen de woningen worden verkocht/verhuurd?**

**Antwoord:**

Op dit moment is Amsteloever nog in de planvormingsfase. Op basis van een globale en indicatieve planning, zullen de eerste woningen in 2023 worden opgeleverd en kunnen worden verhuurd. Per ontwikkellocatie is de indicatieve planning als volgt:

Amstelvista	vanaf 2023
Van der Kunbuurt:	vanaf 2026 / 2027
Leeuwenburg:	vanaf 2026
Delta Lloyd:	na 2028

## 5 Mobiliteit en verkeer

### 5.1 Algemeen

**119:** Zijn de consequenties autoverkeer (p. 36) nog wensbeelden of zijn die verkeerskundig onderzocht?

**Antwoord:** De consequenties voor het autoverkeer zijn verkeerskundig onderzocht. Het verkeersonderzoek gaat als bijlage bij het SP.

**Wijziging SP:** Het verkeersonderzoek wordt als bijlage bij het SP gevoegd.

### 5.2 Verkeersdruk

#### Toename verkeer

**111, 112:** Indieners zijn het niet eens met de uitspraak dat de plannen in het SP niet zullen leiden tot een toename van het autoverkeer. Elke toename van kantoren, dan wel woningbouw, heeft wel degelijk gevolgen voor de totale verkeersafwikkeling. Wie de benarde verkeerssituatie nu op de Berlagebrug, in de Mr. Treublaan en op het Prins Bernhardplein kent, weet dat dit voortkomt uit gemeentelijk wensdenken en niet stoelt op in het SP gepubliceerde metingen en vooruitberekeningen van de verkeersdruk na de toevoeging van de door de gemeente en al aanwezige vastgoedpartijen gewenste extra m<sup>2</sup>. Neem bij de stedenbouwkundige uitgangspunten de knelpunten van de huidige situatie mee, onder meer het gevaarlijke kruispunt Weesperzijde - Mr. Treublaan en de doorgaande route voor het langzaam verkeer Weesperzijde - Spaklerweg, Weesperzijde-Weespertrekvaart. Met het plan wat nu gepresenteerd wordt, worden deze knelpunten niet opgelost. Het verkeersvraagstuk zal dan ook in dit stadium op alle punten krachtig dienen te worden neergezet bij de planvorming.

#### Antwoord:

In het SP is aangegeven dat zeker in de spits de verkeersdruk in en rond het projectgebied groot is. Extra woningen en kantoren mogen dan ook niet tot een noemenswaardige toename van autoverkeer leiden. De uitbreiding van het woon- en werkprogramma in het plangebied is mogelijk en in eerste instantie gebaseerd op de aanwezigheid van openbaar vervoerknooppunt in de directe omgeving, waaronder intercitytreinen, stoptreinen, metro, tram en een busstation. Daarnaast wordt ingezet op een beperkte groei van het aantal parkeervoorzieningen in het plangebied. Hiermee wordt het voor bewoners en bezoekers minder aantrekkelijk gemaakt om met de auto naar het gebied te komen. Op het omringende wegennet zoals de Mr. Treublaan is overigens de laatste jaren sprake van een daling van de hoeveelheid autoverkeer, als gevolg van het autoluwe beleid in de stad. Deze gebiedsontwikkeling past ook in de stedelijke structuurvisie en het autoluwe beleid van de stad, waarbij wordt ingezet op langzaam verkeer (gebruik van de fiets en loopbare stad) en verdichting juist moet worden geconcentreerd op en rond OV-knooppunten, zodat zoveel mogelijk van OV gebruik gaat worden gemaakt.



Mogelijke verkeersknelpunten die zouden kunnen ontstaan door de ontwikkelingen in het plangebied zijn in het verkeersonderzoek onderzocht en opgelost met maatregelen.

**71: Houdt rekening met de toenemende verkeersstromen en verkeersveiligheid, door zoveel mogelijk het doorgaande verkeer langs de spoorrails te laten lopen.**

**Antwoord:**

Het doorgaand autoverkeer gaat via de Mr. Treublaan en de Spaklerweg-Overzichtsweg, dat blijft zo. Het plan voorziet niet in nieuwe doorgaande routes voor de auto. De doorgaande routes voor fietsverkeer worden verbeterd.

### 5.3 Deelmobiliteit

**96: Indiener vreest voor het extra autoverkeer dat zal worden gegenereerd als gevolg van de toename van de woon- en werkfuncties in het gebied. Voorkomen moet worden dat autoverkeer "rondjes" door het gebied gaat rijden en daarmee de toegang tot parkeergarages blokkeren. Indiener vraagt de gemeente te verduidelijken wat de "groene mobiliteitsoplossing" inhoudt (p 34) en aan te geven hoe deze wordt geborgd.**

**Antwoord:**

De groene mobiliteit omvat: inzetten op OV, deelmobiliteit en fiets. Het voorkomen van ongewenst rondjes rijden wordt met de eigenaren uitgewerkt in de volgende fase. Iedere locatie krijgt een eigen parkeergarage, met een voorziening voor bewoners en bezoekers. Daarbij hoort een goed parkeerverwijssysteem. Daarvoor komen steeds slimmere systemen op de markt. Het beheer van de parkeervoorzieningen is de primaire verantwoordelijkheid van de marktpartijen.

**Wijziging SP:** De visualisatie groene mobiliteitsoplossing in paragraaf 3.3 'Mobiliteit en verkeer' in het SP is vereenvoudigd.

**119: Indiener geeft aan dat op P.33 wordt gesteld: door innovatieve deelconcepten moet de verkeersdruk dalen, ondanks het toegevoegde programma. Indiener vindt in het plan nog geen concept waar en hoe deze deelmobiliteit ingepast moet worden (denk aan bereikbaarheid, ruimtebeslag parkeren, toegangen, enz.), er worden hier dus nog wensbeelden geschetst, maar een onderbouwing is nog niet bekend.**

**Antwoord:**

Op p. 33 staat "geen noemenswaardige toename", er wordt geen daling gesuggereerd. Deelmobiliteit is slechts één van de mogelijke instrumenten. Verdere uitwerking ervan zal in samenspraak met de ontwikkelende partijen gebeuren, die zijn verantwoordelijk voor de verschillende parkeergarages. Het aantal parkeerplekken in het gebied zal slechts in geringe mate worden uitgebreid. Daarnaast is het gebied uitermate goed bereikbaar per openbaar vervoer en wordt ingezet op goede fiets- en voetgangersvoorzieningen.

## 5.4 Parkeren

### Parkeerdruk

**20, 112:** Bij de ontwikkeling van de Amsteloever wordt de mobiliteit beperkt door een beperkt aantal parkeerplaatsen aan toekomstige bewoners aan te bieden. Bezoekers en bewoners parkeren ook hun auto in de omliggende wijken. De verkeersdruk en parkeerdruk zal door de plannen voor Amsteloever toenemen. Is de parkeerdruk in de omliggende wijken onderzocht? Kan de toename van parkeerplaatsen ondergronds plaatsvinden?

**71:** Realiseer voldoende parkeerplekken in de nieuwe gebouwen door het bouwen van parkeergarages.

**125:** Indiener vraagt met het oog op de toekomst rekening te houden met het realiseren van voldoende parkeerplaatsen in de gehele buurt en voor alle buurtbewoners. Dit betekent dat er een aanzienlijke vergroting van het totaal aantal parkeerplaatsen dient te worden gerealiseerd. Dit is nodig voor de aanzienlijke groei van het aantal buurtbewoners. Indiener ziet graag dat dit als leidraad wordt gezien bij het begin van de eerste werkzaamheden, tijdens de volledige duur van alle werkzaamheden en na afloop van de laatste werkzaamheden in de buurt.

### Antwoord:

Het SP Amsteloever geeft invulling aan het parkeerbeleid van de gemeente Amsterdam. De gemeente wil bestaande en nieuwe parkeergarages beter benutten en auto's van de straat halen. Er worden in de nieuwbouw inpandige parkeergarages gerealiseerd voor bewoners van deze nieuwbouw en bezoekers. De nieuwe bewoners krijgen geen parkeervergunning op straat. Hierdoor ontstaat er geen extra parkeerdruk in de buurt. In de eindsituatie zal sprake zijn van een afgewogen parkeerbalans, waarbij de parkeerplekken in de garages en op het maaiveld aansluiten op de hoeveelheid verstrekte parkeervergunningen en de verwachte hoeveelheid bezoekverkeer. Ook in de tijdelijke situatie zal er in het bouwfaseringsplan steeds naar de voldoende beschikbaarheid van parkeerplaatsen worden gekeken. Komende maanden wordt dit faseringsplan nader uitgewerkt.

**Wijziging SP:** Aan paragraaf 2.4 'Uitgangspunten Beleid' zijn Agenda Amsterdam Autoluw en Nota Parkeernormen toegevoegd.

### Extra parkeerplekken Omval

**55:** Indiener vraagt om extra parkeerplekken langs de Omval. Maak het trottoir smaller en maak extra parkeerplaatsen voor bezoekers, bewoners en gasten van restaurant Riva.

### Antwoord:

Het beleid van de gemeente Amsterdam is gericht op autoluw, er zullen dus geen extra parkeerplekken worden gerealiseerd in de openbare ruimte. Het gebied is goed bereikbaar met OV, te voet en per fiets.

### Parkeergarage buurtbewoners

**103:** Indiener geeft de suggestie mee om voor de buurtbewoners een parkeergarage te graven, bijvoorbeeld onder de fietsenstalling. Creëer dan hooguit nog enkele parkeerplaatsen bovengronds voor werk- en kort bestemmingsverkeer. Indiener geeft aan dat het een opluchting zou zijn als alle auto's weg zijn.

**Antwoord:**

De huidige buurtbewoners hebben een parkeervoorziening. De nieuwe buurtbewoners krijgen een parkeerplek volgens de Amsterdamse parkeernorm: alle ontwikkellocaties in het gebied krijgen een inpandige parkeergarage voor bewoners en bezoekers. Dit is ook al het geval voor diverse woontorens die op dit moment in het gebied staan. Er komen geen parkeerplaatsen op straat bij.

**Parkeerplekken mindervaliden**

**104:** Indiener is het er niet mee eens dat er parkeerplaatsen verdwijnen, zeker de plekken voor de invaliden en voor de oudere bewoners aan de Weesperzijde. Indiener hoopt dat er voor deze doelgroep de plekken blijven bestaan en dat zij niet een stuk moeten gaan lopen om naar de auto te komen.

**Antwoord:**

Voor mindervaliden zijn beleidsregels waar de gemeente Amsterdam zich aan houdt. Dit geldt ook in het plan Amsteloever. Voor mindervaliden zal een parkeerplek beschikbaar zijn of beschikbaar worden gemaakt op maximaal 100 meter afstand. Dit kan zijn op straat of voor de nieuwbouw ontwikkelingen mogelijk in de betreffende parkeergarage.

**5.4.1 Parkeren Van der Kunbuurt****Parkeerdruk Van der Kunstraat en Goudriaanstraat**

**121:** Indiener geeft aan dat de parkeerdruk toeneemt in de Van der Kunstraat en Goudriaanstraat, doordat op de Mr. Treublaan bij de Coffeecompany en de Weesperzijde parkeerplekken verdwijnen. Hierdoor zullen meer auto's (waaronder zakelijk verkeer) naast de huidige bewoners parkeren in deze straten.

**Antwoord:**

Inmiddels is bekend dat de Van der Kunbuurt wordt herontwikkeld. De nieuwe Van Der Kunbuurt krijgt net als omliggende ontwikkelingen Amstelvista en Leeuwenburg een inpandige parkeervoorziening. Daarom kunnen de parkeerplekken op straat worden opgeheven.

**Parkeervergunning**

**117, 121:** Bij sloop/nieuwbouw van de Van der Kunbuurt zullen de terugkerende bewoners met een parkeervergunning noodgedwongen met diezelfde vergunning in de parkeergarage parkeren. Het is nieuw voor hen dat zij met die parkeervergunning wel in de garage mogen parkeren, maar niet meer buiten in de zone Watergraafsmeer. Indiener wil graag dat de parkeervergunning in de garage parkeren mogelijk maakt, en dat die parkeervergunning ook geldig blijft in de zone Watergraafsmeer. Indien dit echt niet mogelijk is dan moeten de mensen een keus krijgen:

- Of parkeren met dezelfde lage tarief parkeervergunning in de garage
- Of buiten in de Van der Kunbuurt op straat parkeren met lage tarief parkeervergunning met behoud van zone Watergraafsmeer. Er moet dan gekeken worden naar het maken van genoeg parkeerplaatsen buiten. Uit maar bijvoorbeeld 10 bovengrondse parkeerplekken kunnen kiezen is weinig.

**Antwoord:**

In de nieuwe Van der Kunbuurt kunnen de bewoners die terugkeren en die voor sloop een parkeervergunning hadden, gebruik maken van de parkeergarage tegen het dan geldende tarief voor een parkeervergunning op straat. Hiermee vervalt de parkeervergunning op straat. Het voorstel voor een keuze tussen parkeren in de garage of op straat is in het parkeerbeleid van de gemeente Amsterdam niet mogelijk.

Amsterdam zet in op een autoluwe inrichting van de openbare ruimte, zeker in gebieden die goed ontsloten zijn met het openbaar vervoer, zoals Amsteloever. Zo ontstaat er meer ruimte voor fiets en voetganger, groen, speelplekken en andere noodzakelijke voorzieningen in de openbare ruimte. Ook in de Van der Kunbuurt en omgeving wordt het aantal parkeerplaatsen op straat verminderd. Dit is mogelijk omdat er in de nieuwbouw van de Van der Kunbuurt een parkeergarage komt. Er blijft een beperkt aantal parkeerplaatsen op straat beschikbaar, waarvan een deel bestemd is voor invaliden, laden en lossen en kortparkeerders.

De Nota Parkeernormen Auto sluit alle nieuwbouw uit van vergunningverlening, al het parkeren moet op eigen terrein worden opgelost. De nota stelt hieraan minimale en maximale parkeernormen. In een amendement op de Nota Parkeernormen Auto is één uitzondering hierop vastgelegd: herhuisvesters mogen hun vergunning houden bij terugkeer ondanks het nul-plafond met de randvoorwaarde dat een herhuisvester **niet** kan beschikken over een stallingsplaats (conform Parkeerverordening Artikel 9 lid 1). In de Van der Kunbuurt wordt een parkeergarage gebouwd en herhuisvesters (met een parkeervergunning voor sloop) kunnen daar **wel** beschikken over een stallingsplaats. Zij krijgen dus conform het amendement (en artikel 9 lid 1 van de Parkeerverordening) geen parkeervergunning meer. Daar tegenover staat dat de gemeente de mogelijkheid biedt om met een abonnement in pandig te parkeren voor het dan geldende tarief van een parkeervergunning.

#### 5.4.2 Parkeren woonboten

**72, 73, 89:** Indieners willen dat in tekst en tekeningen en in verdere uitwerking van de plannen duidelijk wordt gemaakt dat de parkeerplaatsen aan de Spaklerweg/Omvalbrug behouden blijven en dat er aan de Weesperzijde voldoende parkeer, c.q. laad- en losmogelijkheden voor bewoners worden gerealiseerd en dat het fietspad langs de oever toegankelijk blijft voor vuilnisophaal, hulpdiensten en laden en lossen voor bewoners.

Door de autoluwe straat alleen toegankelijk te maken voor bestemmingsverkeer en de parkeerplaatsen te reserveren voor alleen bewoners (en hun gasten) wordt ook de verkeersdruk en grote bijbehorende problemen op het kruispunt bij de Berlagebrug verminderd.

**109:** Indiener geeft aan dat in 2000 er speciaal voor de bewoners van de laatste 10 arken een parkeergebied gecreëerd is bij de ingang aan de Spaklerweg. Bewoners van de arken hebben echter hier de rood/witte paaltjes verwijderd en parkeren nu hun auto's op de steigers voor hun woonboot. Volgens het vigerende bestemmingsplan is autoverkeer verboden over deze route. Ik stel dan ook voor om aan deze woonbootbewoners de mogelijkheid te verschaffen om hun auto te parkeren in de parkeergarages van een van de twee nieuw te bouwen torens bij de Spaklerweg.

**Antwoord:**

In het stedenbouwkundig plan wordt ingezet op een veilige en groene wandel- en fietsroute langs de Amstel/Omval. Een parkeerterrein past daar niet in, evenmin als het parkeren op de steigers en de stoep bij de woonboten. Door herinrichting van de Spaklerweg en de strook langs de Amsteloever is het ook niet mogelijk een veilige afslag te maken. In de toekomst zullen de woonbootbewoners parkeren in het woongebied de Omval op de parkeerplaatsen op straat. Ook laden en lossen kan vanaf die parkeerplaatsen plaatsvinden. Dit is op een aanvaardbare afstand vanaf de woonboten. Nood- en hulpdiensten kunnen altijd via het fiets/voetpad tot nabij de woonschepen komen. Voor mindervaliden zal een op maat gemaakte oplossing worden gerealiseerd volgens het vigerend beleid. Aan de Weesperzijde blijven enkele parkeerplaatsen behouden.

## 5.5 Treublaan - Amstelvista

**85:** Indiener geeft aan dat de verkeersdruk bij Amstelvista enorm zal toenemen, doordat de Rocketstraat tweerichtingsverkeer voor auto's wordt, terwijl dit de enige auto-ontsluiting naar de Mr. Treublaan is. In de Rocketstraat komen in Amstelvista ingangen voor parkeergarages, utilitaire voorzieningen en woningen. Daarnaast is er het bestemmingsverkeer voor de brandweer en kantoorgebouw The Cloud. Indiener vreest dat door toenemende verkeersdeelnemers er meer verkeersproblemen zullen zijn tussen de verschillende soorten deelnemers, en dat de parkeerdruk in de Schollenbrugstraat zal toenemen.

**Antwoord:**

De verkeersdruk zal inderdaad toenemen door de ontwikkeling Amstelvista. De Rocketstraat kan dit goed verwerken; deze is 11,5 meter breed, er zijn in Amsterdam genoeg straten van die breedte met tweerichting-autoverkeer. Overloop vanuit de Rocketstraat naar de Schollenbrugstraat is niet te verwachten vanaf de zuidzijde, omdat de Schollenbrug eenrichtingsverkeer is. Met de brandweer wordt goed afgestemd. De brandweer kan bij uitruk ook gebruik maken van de Weesperzijde.

**142:** Indiener geeft aan dat de bouwvelop Amstelvista alleen een inrijden en rechtsaf uitrijden laat zien. Om linksaf te kunnen zou er voor de brug gekeerd moeten kunnen worden. De tekeningen laten dat niet zien. Voor de volledigheid verzoekt de indiener u bij het SP ook een duidelijke tekening op te nemen waaruit blijkt dat de in de tekst beschreven U-turn ook daadwerkelijk in het profiel van de Mr. Treublaan is te maken en kan worden uitgevoerd.

**Antwoord:** Het SP wordt aangepast. Naast de toelichting wordt een kaartbeeld opgenomen in het SP.  
**Wijziging SP:** In paragraaf 3.3 'Mobiliteit en verkeer' is een kaartje met U-turn Treublaan opgenomen.

## 5.6 Berlagebrug en kruising met Treublaan

**Extra fietsbrug**

**34:** How about the plans to cut off the road towards the Berlagebrug? Did I see it right and it will be only a bike path in future? Any plan to build a bike/walking bridge between Berlagebrug and Utrechtsebrug to have short cut to Rivierenbuurt?

**Antwoord:**

De Weesperzijde wordt ingericht als fietsstraat waar de auto te gast is. De Omval blijft bereikbaar via de Mr. Treublaan. Er is geen plan om een extra fiets- of voetgangersbrug te maken. De Berlagebrug wordt gerestaureerd en blijft na heropening net als nu toegankelijk voor autoverkeer.

**39: Indiener vraagt om gezien de opschaling van Amsteloever, Amstelkwartier, Diemen en Martin Luther Kingpark, rekening te houden met drukte op de Berlagebrug. Het is nu al gevaarlijk druk op en rond de brug, helemaal rond de spits. Indiener ziet in het plan prachtige tekeningen van brede fietspaden, maar vraagt zich af hoe de fietsers de brug over kunnen. Het voorstel van de indiener is om te kijken naar een extra fietsbrug ter hoogte van het smalste gedeelte van de Amstel, bij de westkant van het Amstelstation naar de Rivierstate.**

**Antwoord:**

De Berlagebrug vormt geen onderdeel van het plan Amstelstation-Amsteloever. Voor de Berlagebrug is een restauratieplan gemaakt waarbij de verkeersveiligheid is onderzocht en op kleine onderdelen wordt aangepast. Zo worden de fietsstroken iets breder. Een extra fietsbrug is geen onderdeel van dit plan.

**Fietstunnel**

**100, 101: Indiener ziet "Meer ruimte voor minder boten" en "de auto te gast" als een cynische poging om de oerbewoners met de rug tegen de muur te zetten. Indiener vindt juist dat de jagende fietsers hier te gast zijn, die zich niet gedragen en zoals gebruikelijk in Amsterdam scoort handhaving heel laag. Indiener geeft aan al in een vroeg stadium gewezen te hebben op de mogelijkheid van een fietstunnel om de fietsers ondergronds te krijgen, omdat het nu als voetganger heel moeilijk is om in het spitsuur het Amstelstation vanaf de Omval te bereiken. Dit geldt ook vice versa voor voetgangers van het station naar het terras aan de Amstel. Het idee van de indiener werd toen afgewezen als onmogelijk, omdat er vanwege de botenloods geen ruimte zou zijn. Volgens indiener was er ruimte genoeg. Toen heeft de gemeente aangegeven met groeiend inzicht dat de reden ditmaal was dat deze oplossing te duur zou zijn. Indiener vindt dat de gemeente Amsterdam door deze investering aangeeft dat het haar serieus is en met de bouw van een dergelijke fietstunnel aangeeft visie te hebben op de toename van het aantal fietsers in de stad.**

**Antwoord:**

De voorgestelde fietsstraat en de kruising bij de Berlagebrug zorgen voor een verkeersveilige inrichting. Een fietstunnel onder de Mr. Treublaan door van noord naar zuid zou verkeerskundig een aantal zaken oplossen, maar is fysiek niet inpasbaar door de aanwezigheid van roeicentrum Berlagebrug en een (zeer) lage doorvaarthoogte van de Berlagebrug (die bovendien Rijksmonument is) langs de oever. Het is inderdaad ook een zeer kostbare ingreep. Een tunnel zou het probleem bovendien slechts ten dele oplossen aangezien de fietsers van en naar de Berlagebrug hiermee niet geholpen zijn. Daarentegen is met het voorliggende ontwerp, waarbij de Weesperzijde een fietsstraat wordt en de situatie op de kruising wordt aangepast, een goede, inpasbare en betaalbare oplossing gevonden voor het veilig afwikkelen van het groeiende fietsverkeer, in combinatie met een goede afwikkeling van het autoverkeer naar de Omval. Zeker ook omdat het autoverkeer van en naar de Van der Kunbuurt voortaan via een eigen toerit vanaf de Mr. Treublaan gaat plaatsvinden.

## 5.7 Inrichting Weesperzijde

### 5.7.1 Inrichting trottoir Weesperzijde (Amstelvista)

**109:** Indiener vindt het trottoir aan de gevelzijde op de Weesperzijde veel te smal voor een ongestoord gebruik van de voetgangers. Zijn die twee fietspaden hier wel nodig? Ook zullen er in pandige voorzieningen moeten komen voor zowel het stallen van de auto als de fiets. Voorkomen moet worden dat het voetgangersgebied bij de roeivereniging verandert in een grote fietsenstalling, die een zorgeloze passage voor voetgangers verhindert.

**Antwoord:**

In de nieuwbouw (Amstelvista) wordt verplicht een in pandige stalling opgenomen voor de fietsen en scooters van de bewoners, bedrijven en voorzieningen, volgens de normen van de nota fiets/scooterparkeren. Ook komt er een in pandige parkeergarage die ruimte biedt voor de auto's van bewoners en bezoekers. Het bestaande trottoir ter hoogte van het voormalige Stelle College heeft een breedte van 1,65 meter. In de nieuwe situatie verdwijnen rijbaan en parkeervakken en wordt het trottoir verbreed naar 3,00 meter op het smalste deel tot 7,30 meter op het breedste deel. De geprojecteerde ruimte aan de oever heeft ter hoogte van de roeivereniging een breedte van ongeveer 8,5 meter. Dit is bij elkaar ruim voldoende voor de voetganger.

### 5.7.2 Fietsstraat Weesperzijde

**114:** Er ontstaat een onveilige situatie door de fietsstraat op de Weesperzijde waar de auto te gast is. In 2005 is door de bewoners langs de Weesperzijde erop aangedrongen om duidelijk gescheiden fietspaden aan te leggen, omdat de verkeerssituatie voor zowel fietsers, automobilisten en voetgangers onveilig was. In de nieuwe plannen is er een fietsstraat opgenomen, waarbij fietsers en auto's de weg met elkaar delen. De planning van een smalle auto-fietsstraat is waarschijnlijk ingegeven door de wens dat er meer groen in het gebied moet komen, maar dit is naar inzien van de indiener onverantwoordelijk. Graag ziet de indiener de gescheiden weggedeeltes voor fietsers en auto's terugkomen in het plan. Dit zou het beste kunnen in de vorm van een tweerichting fietspad aan de kant van de woningen, waardoor de fietsers die in zuidelijke richting naar de Spaklerweg willen gaan, het kruispunt op de Berlage brug veilig kunnen oversteken en bij de Omval niet nog een keer het autoverkeer hoeven te kruisen. De indiener heeft kaarten met suggesties meegestuurd met alternatieve fietsroutes die kunnen bijdragen aan veiligere kruispunten rond de Berlagebrug.

**115:** Er is begrip voor het streven van autoluw, maar dit moet los staan van de verkeersveiligheid. Er is alleen bestemmingsverkeer en dat moet zo soepel en veilig mogelijk verlopen, zonder auto pesten. Er zijn nu al regelmatig opstoppen. Indiener geeft aan dat hier door velen aandacht voor wordt gevraagd, ook door de Amsterdamse fietsersbond.

**8, 106:** Een indiener mist de verkeerskundige onderbouwing voor de keuze voor een fietsstraat. Waarom wordt er niet gewoon een fietspad wordt aangelegd? Het is een van de drukste fietsroutes

van de stad, met name het stuk tussen de Berlagebrug tot aan de kruising met het doorgaande fietspad. Een fietspad zou een verbetering van de fietswegen zijn, om een veilige situatie aan te leggen waarbij fietsers en het autoverkeer worden gescheiden. Wanneer er wel een fietsstraat wordt aangelegd, vraagt de indiener om de weg aanzienlijk te verbreden.

21: Indiener stelt voor om een ontsluitingsweg te handhaven waarbij de auto niet te gast is. In de huidige situatie is het met de auto in- en uitrijden van de wijk al lastig tijdens de spits, met name op de kruising van de Weesperzijde met de Mr. Treublaan. Fietsers hebben hier een langere groenfase dan de auto's waardoor weggelaten lang duurt. In het plan moeten de auto's samen met de fietsers in een 'auto te gast' laan de wijk in- en uitrijden. Verwachting van de indiener is dat dit nog meer gaat knellen en daardoor mogelijk ook onveilig wordt.

112: De deelraad heeft het plan Weesperzijde ten noorden van de Ringdijk een straatprofiel gegeven waarbij de automobilist te gast is. Op zich een prima idee, maar het straatbeeld van Amsteloever is van een andere orde qua beleving en maatvoering. Indiener stelt voor om het tweezijdige fietspad vanaf de Spaklerweg tot aan de Ringdijk door te zetten en wel aan de oostzijde (gevelzijde) van de Weesperzijde. Hierdoor ontstaan er veel minder conflictmomenten.

111: Indiener vindt het positief dat voor de ontsluiting van de Omval niet alle heil meer verwacht wordt van de Amstelstroomlaan en de Spaklerweg, wat tot veel omrijbewegingen zou leiden. De voor de Weesperzijde voorgestelde fietsstraat met medegebruik door autobestemmingsverkeer is een creatieve vondst, maar moet nog steviger doordacht worden. Indiener verwijst daarvoor naar het commentaar van de Fietsersbond.

**Antwoord:**

De keuze voor een fietsstraat is grondig onderzocht en onderbouwd in het verkeersonderzoek dat als bijlage bij het SP is opgenomen. Uit het verkeerskundig onderzoek blijkt dat in deze situatie de toepassing van een fietsstraat een passende keuze is. Dit is ook beaamd door de centrale verkeerscommissie.

Door de voorgestelde verkeersstructuur zal het autoverkeer op de Weesperzijde sterk worden gereduceerd. Het verkeer voor de Van der Kunbuurt hoeft niet langer over de Weesperzijde te rijden maar krijgt een eigen autotoegang op de Mr. Treublaan ter hoogte van de Van der Kunstraat. Hierdoor neemt de autoverkeersdruk op de Weesperzijde af en ontstaat er voldoende ruimte om fiets en auto te mengen zonder dat dit tot onveilige situaties en opstopping zal leiden. Een fietsstraat is een passende inrichting wanneer het fietsverkeer dominant is ten opzichte van het autoverkeer en er bovendien sprake is van beperkt autoverkeer. Aan die voorwaarden voldoet deze verkeerssituatie.

In combinatie met deze ingreep zal de kruising bij de Berlagebrug worden aangepast. Zo wordt het fietsverkeer in oost-westelijke richting buiten de verkeerslichtenregeling gehouden. Daardoor kan de doorstroming en de verkeersveiligheid hier voor alle verkeersoorten worden verbeterd.

Het voorstel van een van de insprekers om een tweerichtingsfietspad op de Weesperzijde aan één zijde van de rijweg te leggen, zou op de drukke kruising met de Treublaan leiden tot een onduidelijker, diagonale en daardoor minder veilige oversteek.



Er is geen inspraakreactie van de Fietzersbond ontvangen bij de gemeente Amsterdam. De gemeente kan het commentaar waar naar verwezen wordt niet achterhalen en dus ook niet beantwoorden.

**Wijziging SP:** Het verkeersonderzoek wordt als bijlage bij het SP gevoegd.

## 5.8 Inrichting Mr. Treublaan/Kunbuurt

### 5.8.1 Parkeerplaatsen Mr. Treublaan

**83:** Indiener heeft gehoord dat het plan is om aan de Mr. Treublaan parkeerplaatsen te maken, dit is echter een van de hoofdaders van Amsterdam, dus dit lijkt geen goed plan. Indiener stelt voor om een halve meter tot een meter van de bestaande stoep af te halen, en zo de ventweg wat breder te maken, zodat fietsers wat meer ruimte krijgen.

**Antwoord:**

De mogelijke parkeerplaatsen langs de Mr. Treublaan zijn een optie die voornamelijk betrekking heeft op het scenario behoud van de Van der Kunbuurt. Nu gekozen is voor herontwikkeling van de Van der Kunbuurt, zullen deze parkeerplaatsen niet langer nodig zijn. Wel komen er laad- en losplekken voor de vuilophaaldienst. Een veilige fietsroute over deze ventweg is uitgangspunt voor de uitwerking van het ontwerp.

### 5.8.2 Toegankelijkheid Van der Kunbuurt

**8:** Indiener maakt zich zorgen dat extra autoverkeer richting de nieuwe gebouwen het fietsverkeer op de ventweg/fietspad langs de Mr. Treublaan gaat kruisen, met onveilige situaties tot gevolg.

**117, 121:** De inrit van de parkeergarage van de Kunbuurt aan de Mr. Treublaan is een slechte optie. De auto's zullen naar beneden sjezen en hebben bij het naar boven rijden geen zicht op de voetgangers die op de Mr. Treublaan lopen. Daarna moet de auto het fietspad over zonder de fietsers te raken (ze komen illegaal van links en rechts). Hoe verkeersveilig is deze weg? Het is hier tijdens spitsuur net zo druk als op de Weesperzijde. Wat is het voordeel van dit inrichtingsvoorstel? Komen er hier stoplichten? Zo ja, nog een hindernis voor de doorgaande fietsers? Dan kunnen deze stoplichten net zo goed op de Weesperzijde neergezet worden om de fietsers en auto's die de Van der Kunstraat in moeten te helpen. Zo heb je geen gevaarlijke situatie meer. Bij de optie autoweg met helling krijgen de bewoners van der Kunstraat 1 tot en met 4 dan opeens een autoweg voor hun stoep waar alle bestemmingsauto's en zakelijke bezoekers dagelijks via de helling op en neer sjezen de Van der Kunstraat en Goudriaanstraat in. Zoek de oplossing in de bestaande weg op de Weesperzijde. Zo wordt er ook geld bespaard. Richt de Weesperzijde zo in dat de toegang voor auto's naar de Van der Kunstraat en Goudriaanstraat via de Weesperzijde behouden blijft.

**117, 121:** Indiener vraagt om 1 ding echt te herprofilen: de stoepen aan de huizenkant op de Goudriaanstraat (3 blokken) zijn even hoog als de parkeerplekken. Auto's zijn tegenwoordig te

breed en blokkeren de stoep, je kan er met een kinderwagen of fiets niet goed langslopen. De oplossing is dat de parkeerplaatsen verlaagd zouden moeten worden.

**83: Waar moeten de voetgangers heen, als er in de Van der Kunstraat een weg komt? Indiener vindt dit een slecht plan.**

**Antwoord:**

De bewoners van de Van der Kunbuurt hebben gekozen voor herontwikkeling door middel van sloop-nieuwbouw. Er is dan ook geen sprake van een ontsluiting langs de huidige Van der Kunstraat 1 tot en met 4, noch is een herprofilering van de stoepen aan de Goudriaanstraat nodig.

Er komt een verkeersveilige ontsluiting voor de nieuwe Van der Kunbuurt vanaf de Mr. Treublaan. Door het verleggen van de verkeersontsluiting wordt de Weesperzijde verder ontlast van autoverkeer, waardoor het huidige knelpunt daar voor fietsers en auto's Weesperzijde / Mr. Treublaan oplosbaar is. Er is geen sprake van een steile hellingbaan tussen de Van der Kunstraat en Mr. Treublaan. Deze voldoet aan alle eisen en bevat bovenaan voldoende vlakstand om kruisend voetgangers- en fietsverkeer goed te zien en voorrang te kunnen geven. Het afslaan vanaf de Mr. Treublaan en oprijden naar de Mr. Treublaan kan veilig gebeuren. In de verdere uitwerking van het ontwerp zal de gemeente onderzoeken of er opstelruimte nodig is tussen de rijweg en de ventweg, dit wordt zo nodig ingepast. Dit ontwerp zal in een later stadium aan de buurt en aan de buurtbewoners worden voorgelegd. In de nieuwe situatie wordt de Van der Kunbuurt autoluw, auto's rijden vanaf de Mr. Treublaan de parkeervoorziening in. In het SP paragraaf 4.2 zijn mogelijke varianten van de nieuwe Van der Kunbuurt te zien. Er is voldoende ruimte om de toegang voor voetgangers en fietsers verkeersveilig in te richten. **Wijziging SP:** In het SP is het scenario herontwikkeling Van der Kunbuurt het uitgangspunt. Het scenario behoud Van der Kunbuurt is uit het SP gehaald.

## 5.9 Inrichting Omval en route langs Amstel

### 5.9.1 Gedeelde fiets-wandelroute

**8, 139: Een gedeelde fiets-wandelroute langs de Omval is vragen om conflicten. Indiener vindt het beter om een apart fietspad te handhaven of alleen een wandelpad aan te leggen. Indiener geeft aan dat herinrichting van het wandel- en fietspad langs de torens aan de Omval niet nodig is, deze voldoet in de huidige vorm en behoeft geen enkele aanpassing. Een verharding zoals bij de recent gerenoveerde Weesperzijde ter hoogte van de Van der Kunbuurt, zou dit deel verfraaien en voor een mooi doorlopend geheel zorgen.**

**Antwoord:**

Het ontwerp voor de route langs de Amstel wordt nader uitgewerkt in een Voorlopig Ontwerp, in samenspraak met bewoners. Inzet van de herinrichting van dit deel van de Amsteloever is om dit voor een breder publiek in te richten als aangename en lommerrijke wandelroute. Hierbij dient de herinrichting van overige delen van de oever bij de Weesperzijde, zoals benoemd wordt, inderdaad als referentie. Duidelijk is dat het ontwerp veilig zal moeten zijn, onder meer met afdoende scheiding van

voetgangers en fietsers. Dit kan bijvoorbeeld met hoogteverschillen, maar ook met kleur en textuur van het wegdek of het tactisch plaatsen van bomen en meubilair.

**Wijziging SP:** In het SP is op p. 32 in paragraaf 3.1 'Hoofdstructuur en openbare ruimte' onder het kopje 'De Omval' de tekst aangepast. In plaats van "de ruimte kan worden samengevoegd als één ruimte", is de zin nu: "de huidige fiets- en voetpaden kunnen worden vormgegeven als één ruimte".

**74: Indiener vindt het een goed idee om het voetpad aan de Amstel breder te maken: het huidige paadje is veel te smal, en wordt door de straatverlichting ook nog in tweeën gesplitst.**

**Antwoord:** Bij de verdere uitwerking van het Openbare Ruimte ontwerp zal hier aandacht aan worden besteed.

**84: Indiener vindt het onduidelijk in het plan of het huidige fietspad een wandelroute dan wel een gecombineerd wandel/fietspad blijft. Indiener is voor een duidelijke wandelroute en het fietsverkeer en de brommers via het andere fietspad naar de Spaklerweg te sturen. Hiermee wordt de wandelroute vanuit de Weesperzijde daadwerkelijk doorgezet.**

**Antwoord:**

De route langs de Amstel is en blijft een recreatieve route voor voetgangers en fietsers. De diagonale fietsroute blijft de hoofdfietsroute door het gebied. Overigens zijn zowel de diagonale fietsroute als het fietspad langs de Amstel verboden voor brommers.

**115: Indiener geeft aan dat op pag. 35 een plattegrond staat over het fietsnetwerk, waarbij er onderzoek wordt gedaan naar een snelle fietsroute in het verlengde van de Omval in zuidelijke richting. Indiener geeft aan dat dit zou betekenen dat in de rustige woonstraat de Omval een gemengde fietsstraat zou worden, die bovendien extra gevaarlijk zal worden door de auto's die in en uit de ondergrondse garages aan beide zijden van de weg rijden. Het veranderen van de rustige straat De Omval in een snelfietsbaan zal de leefomgeving van de bewoners onaantvaardbaar aantasten. In 2011 is hier ruimschoots ervaring mee opgedaan toen door werkzaamheden aan het schuine fietspad er tijdelijk gefietst werd via de Omval en de Amstelboulevard. Dit gaf dag en nacht enorm veel drukte en herrie.**

**Antwoord:**

De verbinding via de Omval naar de route langs de Amstel zal worden verwijderd uit de kaart fietsnetwerk. Deze verbinding betreft een 'optie uitbreiding fietsnetwerk', en niet 'onderzoek snelle fietsroute'. Deze laatste betreft een eventuele route langs het spoor. In de vormgeving (stippellijn) zijn beide moeilijk van elkaar te onderscheiden. De route langs de Amstel is een recreatieve route voor voetganger en fietser met een informele inrichting, en geen hoofdfietsroute. In het ontwerp voor de openbare ruimte zal dit verder worden uitgewerkt.

**Wijziging SP:** In paragraaf 3.3. 'Mobiliteit en verkeer' is de kaart met fietsnetwerk aangepast en de fietsroute tussen Omval en de Amstel verwijderd.

**90, 139: Het huidige pad langs de Omval voldoet. In het SP wordt voor de inrichting van het pad gesteld dat de huidige fiets- en voetpaden kunnen worden samengevoegd tot een gedeelde ruimte met een parkachtige verharding. Dat door de verhoogde en hellende grasvlakken van het privéterrein en de openbare ruimte in elkaar te laten overlopen er veel meer gevoel van ruimte ontstaat en dat er dan wellicht ook plaats is voor extra bomen. In de verbeelding lijkt de**

parkachtige verharding asfalt te zijn. Asfalt nodigt uit tot hogere snelheden (bijvoorbeeld van racefietsers), die niet passen bij het karakter van het pad. Aan de kant van de woonboten is er nu sprake van groene oeverbegroeiing met heggen en bomen. Deze geven het pad, samen met de privétuinen van de flats, momenteel al een zeer groene uitstraling. Extra bomen zijn niet nodig. De overgang van de privétuinen naar het pad wordt gevormd door een staande betonnen rand van 20 cm. Dit is nauwelijks een scheiding te noemen en de rand wordt door passanten veelvuldig gebruikt om even op te zitten.

**Antwoord:**

De gemeente is niet voornemens om dit fietspad als een snelfietspad te ontwerpen, het wordt wel een recreatieve route voor wandelaars en fietsers. De snelle fietsroute is de fietsdiagonaal. De inrichting en materiaalkeuze zal in de volgende fase verder worden uitgewerkt in overleg met omwonenden.

## 5.10 Ontsluiting Amstelplein/Amstelstation/Leeuwenburg

**23: Indiener vraagt op welke manier de toegang tot de Leeuwenburg toren plaatsvindt. Is dat via de Weesperzijde? En waar parkeren de bewoners van de Leeuwenburg toren hun auto?**

**Antwoord:**

Voor de auto's loopt de huidige ontsluiting van de Leeuwenburg via het Amstelplein en de verdiepte distributie- en parkeerbak. Deze route blijft gehandhaafd en zal ook door de toekomstige bewoners en gebruikers van de Leeuwenburg worden gebruikt. Parkeren zal plaatsvinden in de parkeergarage onder het gebouw. De voetgangers-entree van de nieuwe woontoren van de Leeuwenburg komt aan de zijde van de fietsdiagonaal en/of aan de stationsloper.

**109: Indiener vindt dat parkeren van auto's en fietsen, die als eindbestemming de Leeuwenburg hebben, inpandig moet plaatsvinden. Zo niet dan blijft het maaiveld een ondoordringbare verzameling van her en der gestalde tweewielers. Nu nog worden fietsen op de Omval en Van der Kunbuurt vastgemaakt aan lantaarnpalen, palen van verkeersborden en bomen. Dat geeft een chaotische indruk. Dit is te zien op pagina 44 van het SP, daar staat de huidige situatie op de Amstelboulevard. Die verandert overdag in een fietsenstalling. Dat wil men veranderen door vergroening. Maar waar blijven al die geparkeerde tweewielers dan?**

**Antwoord:**

Dit is inderdaad een probleem in stationsomgevingen, zoals de Van der Kunbuurt. Dit is een punt voor nadere uitwerking. Optie is meer in te zetten op beheer en handhaving, bijvoorbeeld door de vaststelling van een verbodzone voor fietsparkeren in de openbare ruimte; dit geldt bijvoorbeeld al aan de oostzijde van het Amstelstation. Het is verder de ambitie om een grote nieuwe (half)verdiepte fietsparkeergarage bij het station te ontwikkelen voor 4.400 fietsen.

De bestaande bebouwing heeft in alle gevallen inpandige fietsparkeerstallingen. Samen met de eigenaren wordt in de volgende fase onderzocht hoe er beter gebruik van deze stallingen kan worden gemaakt, in combinatie met de vergroening van de openbare ruimte. Ook de nieuwe ontwikkelingen krijgen inpandige fietsenstallingen.

**119: Indiener geeft aan dat bevoorrading van het station via de noordzijde in strijd is met de groene inrichtingsprincipes en aanwezige hoogteverschillen op die plek. Dit maakt het concept**

**zeer kwetsbaar omdat men volledig afhankelijk wordt van een zuidelijke toegang voor stationsexpeditie / monteursdiensten.**

**Antwoord:**

Het station heeft aan de oostzijde een aantal volwaardige laad- en losplekken. De westzijde heeft aan de zuidelijke toegang de laad en losplekken in de laaggelegen parkeerbak, ten behoeve van kleinschalige voertuigen zoals service auto's. Het is niet de intentie om verder grootschalige laad- en losbewegingen in de openbare ruimte mogelijk te maken. Wellicht zijn aanvullende laad- en losbewegingen noodzakelijk. Er zal daarvoor een buurtlogistiekplan worden uitgewerkt samen met de ontwikkelende partijen. Daarin zal in de toekomstige uitwerking van het ontwerp van de openbare ruimte worden gekeken naar de verdere mogelijkheden via de genoemde parkeerbak of met een stringent toegangsregime (met bijvoorbeeld verzinkbare palen).

**Wijziging SP:** In paragraaf 3.3 'Mobiliteit en verkeer' is de tekst onder het kopje 'Afvalinzameling en expeditie' uitgebreid.

## 5.11 Diagonale fietspad

### 5.11.1 Verwijderen fietsdiagonaal

**11:** Indiener maakt bezwaar tegen de gekozen inrichting van de fietspaden. Oorspronkelijk was het idee om een verhoogd hoofdfietspad aan de spoorkant te plaatsen. De bestaande situatie met het schuine fietspad dwars door de wijk zorgt nu al voor ongelukken en dit zal in de toekomst vele malen erger worden door de toename van het fietsverkeer van/naar nieuwe woningen ten zuiden van de Amsteloever en meer elektrische fietsen. Door het fietspad dwars door de wijk moeten niet alleen bewoners van de zuid-west kant van het gebied het fietspad lopend/fietsend doorkruisen, maar moet ook het autoverkeer naar de bestaande bouw altijd het drukke fietsverkeer doorkruisen. Dit heeft thans al tot vele gevaarlijk situaties geleid bij zowel voetgangers als bij autoverkeer van/naar de Hoefsmid- en de Breitner-, Mondriaan- en DNB/NN toren. Het voorstel van de indiener is om het schuine fietspad te verwijderen en 2 fietspaden te plannen:

- **Eén pad langs de Amstel.**  
Dit pad bestaat al, maar zal dan een hoofdpad worden voor verkeer van Weesperzijde naar Spaklerweg
- **Eén pad langs het spoor (ten westen) welke de Spaklerweg aansluit met de Wibautstraat.**  
Dit is dan het drukste en meest veilige fietspad en zou aan het einde van de Spaklerweg al boven de weg komen, waardoor vele gelijkvloerse kruisingen voorkomen worden.

**Antwoord:**

Uitgangspunt van de gemeente is om de verkeerssituatie voor de fiets in Amsteloever te verbeteren. De fietsdiagonaal is inderdaad één van de drukste fietsroutes van de stad. Een alternatieve fietsroute langs het spoor van de Spaklerweg naar Wibautstraat is niet meer als reservering in dit SP opgenomen. Deze stuit op bezwaar van de grondeigenaar (ProRail en aan spoorwegen gelieerde partij) in verband met reservering voor toekomstige spooruitbreiding, en realisatie wordt niet op afzienbare termijn voorzien. Daarom wordt in het SP ingezet op het optimaliseren van en voldoende veilig maken van de route via de fietsdiagonaal. Dit doet de gemeente met een aantal maatregelen. Allereerst worden de

aansluitingen bij de Spaklerweg en de kruising Mr. Treublaan dusdanig aangepakt dat deze veiliger worden en geschikt zijn voor de verwachte groei van het fietsverkeer. Langs de Weesperzijde wordt de route uitgevoerd als fietsstraat, omdat dit de meest veilige situatie creëert. De fietsdiagonaal zal op diverse plekken worden voorzien van tussensteunpunten, zodat het kruisen ervan door voetgangers beter en veiliger kan. Het (fiets)pad langs de Amstel wordt opnieuw ingericht, het blijft een recreatieve route en is geen onderdeel van het hoofdfietsrouten netwerk.

**109: Vermeld wordt dat het fietspad verbreed gaat worden, dit moet volgens de indiener dan wel in oostelijke richting gebeuren. Anders rijden tweewielers pal langs de noordelijke hoofdingang van het appartementencomplex.**

**Antwoord:**

De verbreding van de fietsdiagonaal is aan de zijde van de Leeuwenburg geprojecteerd, op voldoende afstand van het gebouw.

## 5.12 Overlast scooters en brommers

**21: Indiener geeft aan dat op dit moment brommers over de Omval en het Amstelboulevard rijden, omdat zij niet over het diagonale fietspad mogen. Dit leidt tot onveilige situaties, met name op de hoek langs de bebouwing waar voetgangers de brommers niet zien aankomen.**

**Antwoord:**

Dit is een probleem in de huidige situatie, in de Amstelboulevard. Dit is onder de aandacht gebracht bij handhaving en beheer. In de toekomstige situatie wordt de Amstelboulevard heringericht en vergroend en minder aantrekkelijk voor scooters.

**91: Indiener geeft aan dat de bereikbaarheid (qua verkeer) van het gebied zal worden verslechterd, en dat er veel geluidsoverlast voor de bewoners/gebruikers van de Mondriaantoren bijkomen vanwege de hoeveelheid brommers en motoren die over het fietspad langs dit complex gaan. Het plein voor de Amstelboulevard wordt nu al door (te) veel scooters gebruikt.**

**Antwoord:**

De bereikbaarheid van het gebied zal worden verbeterd ten opzichte van nu. De Van der Kunbuurt krijgt een eigen inrit vanaf de Mr. Treublaan, waardoor de verkeersafwikkeling op de Weesperzijde wordt verbeterd voor de fiets en voor de auto. Ook de verkeerssituatie bij de Spaklerweg en de rotonde wordt aangepakt. Door de aanleg van een tweerichting fietspad aan één zijde, in combinatie met het verschuiven van de rotonde richting spoor (waardoor ruimte ontstaat voor tussensteunpunten tussen fietspad en rijweg) verbetert daar de afwikkeling van zowel fietsverkeer als autoverkeer.

De oversteekbaarheid van de diagonale fietsroute door het plangebied wordt verbeterd door het aanbrenge van tussensteunpunten. Brommers en motoren mogen straks net als nu geen gebruik maken van het diagonale fietspad. Dit wordt nogmaals doorgegeven aan de afdeling Handhaving. Door de herinrichting van de Amstelboulevard zal de doorwaadbaarheid van het gebied voor brommers en scooters worden verminderd.

**109: Indiener geeft aan dat de fietsdiagonaal tussen Weesperzijde en Amstelplein alleen bedoeld is voor fietsers, maar dat vanaf het begin motoren, scooters, bromfietsen, serviceverkeer,**

bulldozers, draglines en allerlei ander gemotoriseerd sluipverkeer dagelijks gebruik maakt van dit fietspad. Toen er in 2014 in Amsterdam meer dan 2000 rood/witte paaltjes van fietspaden werden verwijderd, was het hek van de Dam. Sindsdien maken dagelijks vele personen- en vrachtverkeer gebruik van deze route. Ondanks de vele controles van de politie. Wat hier moet gebeuren is het terugplaatsen van de paaltjes. En wel aan beide zijden van de toegang: dus zowel bij het Amstelplein en de Weesperzijde. En om te voorkomen dat scooters, brommers en motoren definitief geen gebruik meer maken van deze route geeft de plaatsing van een flitspaal een meer bevredigend resultaat. De politie kan onmogelijk 24 uur per dag aanwezig zijn. En bewoners kunnen dan eindelijk met de ramen open slapen. Nu ruiken slaapkamers vaak naar een slecht geventileerde parkeergarage. En op de sponningen rond de ramen is een grauwe aanslag te zien van de uitlaatgassen.

**Antwoord:**

De opmerkingen met betrekking tot noodzakelijke extra handhaving zijn nogmaals meegegeven aan de beheerders van de openbare ruimte en de handhavers. Ook de suggestie voor het plaatsen van (flits)camera's wordt aan hen voorgelegd. Het (terug) plaatsen van paaltjes op fietspaden is niet toegestaan, omdat vanwege verkeersveiligheid stadsbreed is besloten deze te verwijderen. Het toepassen van tussensteunpunten kan het niet toegestane gemotoriseerde verkeer verder ontmoedigen.

## 5.13 Overzichtweg en Spaklerweg

**8, 96:** Aan de Spaklerweg komt een tweerichtingsfietspad. Waar komen de inritten van de parkeergarages? Zullen deze inritten leiden tot gevaarlijke situaties en de hoofd fietsroute hinderen? Indieners vragen om verduidelijking in het stedenbouwkundig plan over de afwikkeling van auto- en fietsverkeer aan de Spaklerweg.

**Antwoord:**

Er zullen net als nu inritten naar parkeergarages de fietsroute kruisen. Door het fietspad echter op grotere afstand te leggen van de (auto)rijbaan, ontstaat ruimte voor een 'tussensteunpunt' van auto's, waardoor auto's niet in één keer zowel het fietspad als de rijweg hoeven op te rijden. Daarmee is het straks veiliger dan nu. Bij de verdere uitwerking van het Voorlopig Ontwerp voor de openbare ruimte worden de bewoners en belanghebbenden betrokken.

**21:** Indiener verwijst naar een eerder plan waarin de situatie bij de Spaklerweg zou worden aangepast. Daarbij zou de schuine onderdoorgang onder het spoor voor autoverkeer worden gesloten en een nieuwe onderdoorgang worden gerealiseerd nabij de brug van de Weespertrekvaart. Indiener vraagt of dit plan nu achterhaald is.

**132:** Indiener vraagt of de projectgroep bekend is met de onderstaande alinea uit het Stedenbouwkundig Plan 'Omval-Weespertrekvaart'? Zo ja, wat is de reactie van de projectgroep hierop (Verleggen Overzichts- Spaklerweg, pagina 48): *"De Overzichtweg maakt een scherpe Z-bocht naar de Spaklerweg, wat vanuit verkeersveiligheid ongewenst is. Voor de verdere ontwikkeling van deze locatie bestaat de mogelijkheid om in de toekomst deze weg te verleggen naar het gebied onder het spoor. Dit zal in samenhang met de toekomstige ontwikkeling van de omliggende projecten*

*(met name project Amstelover) worden onderzocht. Het plan houdt er rekening mee door een ruimtereservering op te nemen voor een nieuwe onderdoorgang in het viaduct. Deze kan gecombineerd worden met de nieuwe voetgangersonderdoorgang. Onderzocht moet worden of hierin ook een fietsverbinding kan komen”.*

Indiener vraagt of de projectgroep heeft overwogen om de verlegging van de 'Overzichtweg-Spaklerweg' aldus aangegeven in het stedenbouwkundig plan 'Omval-Weespertrekvaart' over te nemen in het stedenbouwkundig plan 'Amstelstation – Amstelover'? Indien ja, wat zijn de overwegingen om deze verlegging niet op te nemen in het stedenbouwkundig plan 'Amstelstation – Amstelover'? Indien nee, waarom niet?

**Antwoord:**

Er is inderdaad sprake van voortschrijdend inzicht ten opzichte van het eerdere Stedenbouwkundig Plan Omval Weespertrekvaart. Het plan met de nieuwe auto-onderdoorgang is onderzocht. Dit onderzoek liet zien dat het niet mogelijk is een onderdoorgang voor auto's te maken in de bestaande ruimtes onder de sporen. Er zou een nieuwe dure tunnelconstructie noodzakelijk zijn. Dat is financieel niet haalbaar. Het voorstel met een nieuwe voetgangersonderdoorgang (door de bestaande garageruimtes) is wel haalbaar en biedt ook extra ruimte voor fietsers in de bestaande onderdoorgang. Dat is vanuit verkeerskundig perspectief een heel acceptabele oplossing.

In aanvulling hierop wordt de bestaande rotonde dusdanig verschoven richting het spoor, dat voldoende ruimte ontstaat voor een veilige inpassing van een 2-richtingen fietspad aan de westzijde van de Spaklerweg. Dit verbetert ook de verkeersdoorstroming.

**132: Indiener geeft aan dat in het stedenbouwkundig plan 'Omval-Weespertrekvaart' (pagina 33) wordt aangegeven dat de rotonde 'Overzichtweg-Spaklerweg' een verkeersconflict is. Indiener vraagt waarom het een verkeersconflict is en hoe dit verkeersconflict in het stedenbouwkundig plan wordt opgelost.**

Indiener vraagt of de projectgroep het eens is met de conclusie dat het vanuit verkeersveiligheid oogpunt verstandiger is om de rotonde 'Overzichtweg-Spaklerweg' te verplaatsen c.q. de kruising 'Overzichtweg-Spaklerweg' in te richten conform het plan aldus aangegeven in het stedenbouwkundig plan 'Omval-Weespertrekvaart'. Indien nee, waarom niet.

**Antwoord:**

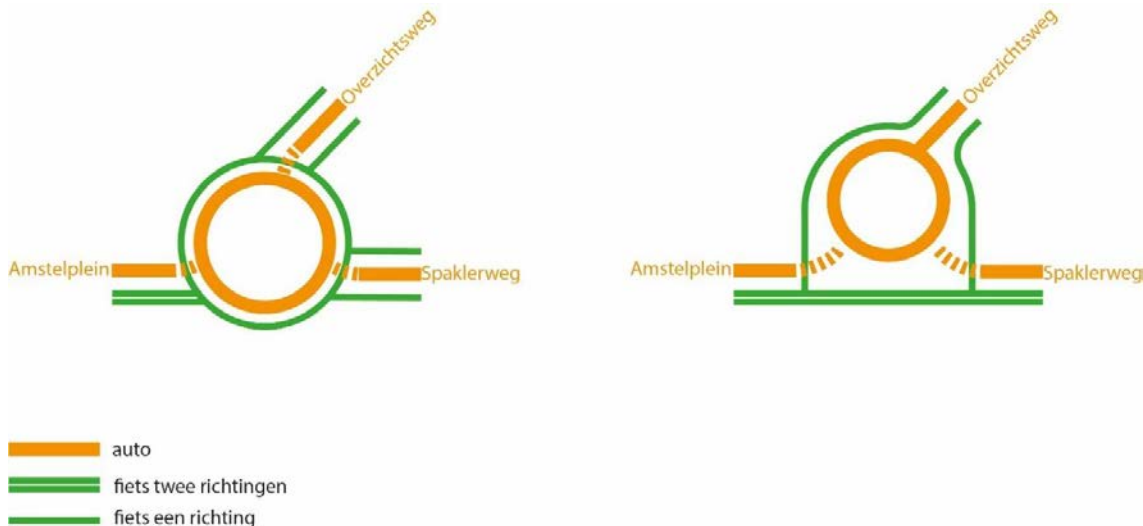
In de huidige inrichting zijn er fietspaden langs de twee zijden van de Spaklerweg. Hierdoor kruisen fietsers op elke tak van de rotonde met het autoverkeer. Dit leidt tot oponthoud en een verkeersonveilige situatie. Door het eenrichtingsfietspad aan de spoorzijde van de Spaklerweg te vervangen door een tweerichtingsfietspad aan de gevelzijde van de Spaklerweg, kan het aantal kruisende bewegingen tussen fietser en auto worden teruggebracht. Dit komt de doorstroming en de verkeersveiligheid ten goede.

Het klopt dat er eerdere, verdergaande verkenningen in het participatietraject gedeeld zijn, zoals een nieuwe auto-onderdoorgang. Deze is ook als mogelijkheid opgenomen in het SP 'Omval-Weespertrekvaart'. Die zijn niet haalbaar of wenselijk gebleken.

In het SP Amstelover wordt de rotonde inderdaad verlegd richting het spoor. Daarmee is een 2-richtingen fietspad aan de westzijde van de rotonde en rijbaan veilig inpasbaar. In de afbeeldingen hieronder zijn de huidige (links) en de toekomstige situatie (rechts) schematisch weergegeven.



**Wijziging SP:** In paragraaf 3.3 'Mobiliteit en verkeer' onder kopje Fiets- en voetgangersnetwerk is de situatie bij de Spaklerweg uitgebreider toegelicht, en is toegevoegd dat de rotonde wordt opgeschoven richting het spoor en het eenrichting fietspad aan de spoorzijde komt te vervallen.



Huidige (links) en toekomstige (rechts) situatie rotonde Spaklerweg

**132:** Indiener geeft aan dat in het stedenbouwkundig plan 'Amstelstation – Amsteloever' staat aangegeven op p. 30 dat er een tweede rotonde wordt gecreëerd op de Spaklerweg (tegenover het Delta Lloyd gebouw). Deze rotonde wordt verder niet toegelicht in het stedenbouwkundig plan 'Amstelstation – Amsteloever'. Wat is de nut en noodzaak van deze rotonde? Er komt een '30km straat' ("roze straat") uit op deze rotonde? Waarvoor dient deze straat? Is er onderzoek gedaan naar de invloed van deze rotonde op de verkeersveiligheid van de Spaklerweg? Zo ja, wat zijn de uitkomsten van dit onderzoek? Zo nee, waarom niet?

**Antwoord:**

De ingetekende verkeerssituatie betreft geen rotonde, maar een "slimme" aansluiting waarbij rechtdoorgaand verkeer niet wordt gestremd door afslaand verkeer. Door het maken van twee opstelplekken tussen de linker en rechter rijbaan voor afslaande auto's naar de nieuwe ontwikkeling Omval-Weespertrekvaart ten oosten van het spoor en tot de parkeergarage van Delta Lloyd kan de doorstroming van de Spaklerweg worden verbeterd. Deze oplossing is voorgelegd aan en goedgekeurd door de verkeerscommissie, waarbij is getoetst op de verkeersveiligheid.

**Wijziging SP:** In paragraaf 3.3 'Mobiliteit en verkeer' onder kopje Fiets- en voetgangersnetwerk wordt de situatie bij de Spaklerweg en de ontsluiting van café De Omval uitgebreider toegelicht.

**135:** Indiener geeft aan dat tijdens de consultatiefase veelvuldig is stilgestaan bij alternatieven voor de bestaande rotonde op de Spaklerweg en vervanging door een aanvullende tunnel. Daarop werd nog gestudeerd. In het concept ziet de indiener dit niet terug. Indiener hecht eraan dat hoe dan ook de huidige rotonde verwijderd wordt. Deze rotonde heeft een sterk negatief effect op de doorstroming en veroorzaakt lange files op de Spaklerweg. Indien de rotonde wordt vervangen door een gewone doorgaande weg Spaklerweg-Overzichtweg (met een gewone inrit naar het Amstelplein) dan wordt de doorstroming voor lokaal verkeer ten dele hersteld. Dit kan het beste op

**een snelheid van 30 Km/h plaats hebben om aanzuiging te voorkomen. Bijkomend voordeel van die wijze van ontsluiten van Amstelplein is dat de directe (kantoor)omgeving van het Amstelstation meer op OV gericht zal worden.**

**Antwoord:**

Het laten vervallen van de rotonde is verkeerskundig onderzocht en blijkt niet goed te werken. Met name door de grote hoeveelheid afslaand verkeer (naar de buurt) in combinatie met veel rechtdoorgaand verkeer (in de spits) en de vele fietsers rondom is een rotonde de beste oplossing. De rotonde wordt wel verplaatst richting het spoor, in combinatie met de inpassing van een 2-richtingenfietspad aan de westzijde en het opheffen van het eenrichting fietspad langs het spoor. Door de verplaatsing ontstaat ruimte voor het creëren van voldoende opstelruimte tussen fietspad en rijweg. Daarom heeft het nieuwe voorstel een goede en veilige verkeersafwikkeling.

## 6 Fietsenstalling station en fietsroute langs het spoor

### 6.1 Fietsenstalling station

**109:** Indiener vindt de stalling evenwijdig aan de Spoordijk een meer logische locatie, met een ingang aan de Mr. Treublaan. Dat heeft volgens de indiener het positieve effect dat het fietsverkeer richting stalling en de Omval uit elkaar wordt gehaald.

**116:** Indiener hoopt dat de nieuwe fietsenstalling bij het Amstelstation toch ondergronds gebouwd kan worden, omdat bovengrondse fietsenstallingen gewoonweg niet mooi zijn en de mensen die ertussen lopen zich er enorm aan kunnen storen. Indiener geeft aan dat in de huidige situatie je moet uitwijken en bukken om ervoor te zorgen dat je niet je hoofd stoot tegen uitstekende onderdelen. Daarnaast vindt de indiener het 's nachts onveilig om erdoorheen te lopen, aangezien je niet goed kunt zien door alle fietsenstallingen heen.

**117, 121:** Indiener wil graag dat het eerdere plan voor een ondergrondse fietsenstalling heel goed uitgezocht wordt, en wilt graag dat die mooie oplossing voor de ondergrondse fietsenstalling tussen Leeuwenburg en blok Goudriaanstraat alsnog uitgevoerd wordt. Indiener wil nooit meer de bovengrondse lelijke fietsenrekken naast de huizen in de Goudriaanstraat hebben. Indiener wil zeker niet dat ProRail kiest voor een goedkope oplossing, zoals de huidige bovengrondse rekken uitbreiden vanaf waar het nu is tot aan de Mr. Treublaan.

**Antwoord:**

Er worden twee locaties onderzocht voor de varianten van de fietsenstalling: richting Mr. Treublaan langs de Spoordijk, of richting Amstel. Naast de afweging voor de locatie spelen andere afwegingen zoals inpasbaarheid, kosten, ruimte, uitvoerbaarheid en bereikbaarheid. De komende periode worden de mogelijkheden voor een (half)verdiepte fietsenstalling ter vervanging van de huidige bovengrondse stallingen onderzocht en wordt er in samenspraak met betrokken partijen ProRail, NS en Vervoerregio Amsterdam een voorkeursvariant bepaald.

**119:** Indiener geeft het dringende advies om de optie voor de stalling parallel aan het spoor met een ingang aan de Mr. Treublaan de laten vallen. Dit omdat deze geen logische ingang kent voor fietsers komende uit het zuiden. Het zal leiden tot veel zwerffietsen rondom het stationsentree.

**Antwoord:**

In een herkomst- en bestemmingenonderzoek uit 2019 is gebleken dat het overgrote deel van de gebruikers van de huidige stalling aan deze zijde van het spoor afkomstig is vanaf de Berlagebrug of Weesperzijde noordelijke richting. Slechts 5-10% komt vanaf de zuidzijde. Dit is dus geen reden om een stalling met een ingang aan de Mr. Treublaan bij voorbaat te laten vervallen.

**121:** Indiener geeft aan dat in eerdere denktanksessies en meedenkbijeenkomsten door de gemeente een mooie ondergrondse fietsenstalling werd voorgesteld, in de richting vanaf de Amstel naar het station waar 4500 fietsen in kunnen. Indiener vindt dit voor onze buurt de mooiste en beste oplossing, voor de lelijke dubbele fietsenrekken die nu naast de huizen in de Goudriaanstraat staan en de te verwachten extra vraag naar fietsparkeerplaatsen. Als het ondergronds kan, dan heeft dit natuurlijk de voorkeur van de bewoners. Indiener is verbaasd dat er opeens onderzoek wordt gedaan naar 2 mogelijke nieuwe locaties: 1 optie is een fietsenstalling halfverdiept langs en in het talud 70 cm ondergronds en 1.85 m bovengronds. Vooral bij behoud van de 5 woonblokken in de Van der Kunbuurt betekent dat dat het ruimtelijke uitzicht van de bewoners wordt weggenomen, zij kijken dan vanaf de stoep tegen een 1.85 m hoog gebouw aan.

**126:** Indiener heeft vernomen dat er andere plannen liggen voor het herinrichten van de fietsenstalling. Indiener geeft aan dat het eerste plan, de ondergrondse fietsenstalling, geweldig zou zijn. Op dit moment is de fietsenstalling niet alleen oerlelijk, maar ook onveilig. Niet alleen omdat de fietsen steeds gestolen worden, maar ook omdat de rekken steeds kapot gaan en niet meer netjes teruggeschoven kunnen worden. Indiener geeft aan dat je op dit moment steeds moet oppassen om er niet tegen aan te knallen. Indiener vindt de originele plannen voor de buurt het allerbeste en wenst dat niet de goedkopere versie, een uitgebreide bovengrondse fietsenstalling, wordt uitgevoerd.

**Antwoord:**

Op dit moment wordt een haalbaarheidsstudie verricht naar diverse varianten van ondergrondse en halfverdiepte stallingen, zowel richting Amstel als richting Mr. Treublaan. De ambitie van betrokken partijen is te komen tot een haalbare ondergrondse of halfverdiepte stalling, zodat de kwaliteit van de openbare ruimte sterk toeneemt. De buurt wordt te zijner tijd over de uitkomsten van dit onderzoek geïnformeerd.

**143:** Er ligt nog een opgave voor het fietsparkeren in de toekomst bij het station Amsterdam Amstel. Er is echter nog geen voorkeursvariant te benoemen die door alle betrokkenen wordt gesteund. Het beeld hiervan wat is opgenomen in het stedenbouwkundigplan geeft een variant weer die nog niet met de andere partijen is gedeeld.

**Antwoord:** De opgenomen beelden zijn weggehaald en vervangen door een algemener verbeelding van een ondergrondse en een (half)verdiepte stalling in paragraaf 3.3 'Mobiliteit en verkeer'.

**Wijziging SP:** In het SP van 18 augustus 2020 zijn de doorsnedes Stationsplein op pag. 58 en 59 en Spooortalud op pag. 61 weggehaald en vervangen door een algemenere verbeelding van de toekomstige fietsenstalling. De opgave voor het fietsparkeren wordt beschreven in hoofdstuk 3 Visie, met een zoekruimte voor een (half)verdiepte fietsenstalling richting Mr. Treublaan en een geheel verdiepte stalling richting de Amstel waarbij rekening wordt gehouden met ruimte voor groen en spelen.

**112:** Indiener vraagt aandacht voor het creëren van speel- en sportplekken op de ondergrondse fietsenstalling aan de westzijde van de spoorbaan.

**Antwoord:**

In het plan wordt zo'n 4.000 m<sup>2</sup> aan sport – en spelplekken gerealiseerd. Op de geactualiseerde Sport en spel kaart uit het SP is zoekgebied met een sterretje aangegeven (zie daarvoor paragraaf 7.4 in voorliggende Nota van Beantwoording). Richting de Mr. Treublaan is ruimte voorzien voor groen en spelen. Mocht hier een fietsstalling komen, dan wordt er bovenop de stalling een groene omgeving voorzien met voldoende ruimte voor sport en spel.

## 6.2 Fietsroute langs het spoor

**96:** Indiener verzoekt om 'onderzoek snelle fietsroute' te schrappen uit SP, het valt buiten de scope van het project, om verwarring te voorkomen.

**119:** Indiener geeft aan herhaaldelijk aangegeven te hebben dat de op p. 35 aangegeven fietssnelweg niet logisch / mogelijk lijkt, in combinatie met de ruimte reservering voor een extra spoor en de problematiek van een passende ingang naar de stalling.

**143:** Indiener is verantwoordelijk voor de spoorweginfrastructuur in Nederland en heeft daarbij rekening te houden met vervoersprognoses op zowel de korte als de lange termijn. Ten aanzien van de vervoersprognoses op de korte termijn in relatie tot het Station Amsterdam Amstel zijn er vooralsnog geen problemen. Voor de langere termijn wordt door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), samen met provincies, metropoolregio's, vervoerders en ProRail, gewerkt aan een toekomstbeeld openbaar vervoer 2040. Dit toekomstbeeld geeft richting aan het beleid van de overheid en de uitvoering hiervan samen met partners. Binnen de kaders van het toekomstbeeld OV2040 is het van belang een voormelding te doen van de uitbreiding van het spoor ter hoogte van Amsterdam Amstel met twee sporen met een tussenperron aan de westzijde. Realisatie is afhankelijk van de toekomstige dienstregelingsmodellen en bijkomende financiering. Gezien de schaarse ruimte en de mogelijk impact op de ruimtelijke gebruiksmogelijkheden vinden wij het noodzakelijk hiervan een voormelding te doen. Voor een deel van de benodigde ruimte ligt het eigendom Railinfratrust, een ander deel van de benodigde ruimte is in eigendom bij andere partijen. Realisatie van een snelle fietsverbinding aan de westzijde van het spoor conflicteert hiermee. Wij stellen onze grond hiervoor niet beschikbaar en verzoeken hiermee rekening te houden binnen het Stedenbouwkundig plan.

### **Antwoord:**

De tekst over een kruisingsvrije, snelle fietsroute en de aanduiding van een reservering voor de snelle fietsroute zullen uit SP worden verwijderd

**Wijziging SP:** In paragraaf 3.3 'Mobiliteit en verkeer' onder het kopje Fiets en voetgangersnetwerk en in de bouwvelop Amstelstation zijn tekst over en beeld van een snelle fietsroute langs het spoor verwijderd.

## 7 Inrichting openbare ruimte

### 7.1 Algemeen

**120: Suggestie om extra publieke leefruimte te creëren op het water zoals Copenhagen Islands.**

**Antwoord:**

Het gehele plan kent een verhouding gebouwd onbebouwd van 45/55%. Dit betekent dat ondanks de verdichting er ruim voldoende openbare ruimte in het plan aanwezig is. Deze ruimte wordt op verschillende manieren ingericht: als verblijfsplek voor de buurt, of als een publieke leefruimte zoals het Rivierenplein maar er zijn ook plekken die gericht zijn op rust. Er is daarmee een diversiteit aan verschillende leefruimtes en geen behoefte aan extra leefruimte op het water in de Amstel.

**121: Indiener adviseert de gemeente om openbare buitenruimte vloeiend door te laten lopen naar de binnenwereld, dus transparante plinten met hoge plafonds te creëren, waarbij buiten en binnen een rijke groene inrichting wordt gecreëerd met fonteinen en waterkunstwerken. De plinten en zelfs de randen aan de gebouwen kunnen deels ook beplant worden, goed voor klimaatadaptie, bestrijding hittestress en vermindering van windhinder op het maaiveld. De openbare ruimte moet ook uitnodigen tot bewegen en de auto dient nadrukkelijk te worden geweerd.**

**Antwoord:**

Dit pleidooi sluit aan op de ambities in het plan. In het plan zijn extra eisen gesteld ten aanzien van de plinten, deze hebben minimale hoogtes en ook wat betreft de openheid zijn voor bepaalde openbare ruimtes eisen gesteld. Groenvoorzieningen in de plinten en randen van de gebouwen zijn toegestaan. Het is aan de gebouweigenaren en ontwikkelaars om hier verder invulling aan te geven, binnen de door de gemeente gestelde beeldkwaliteitseisen.

### 7.2 Toegankelijkheid openbare ruimte

**109: Er wordt aandacht gevraagd voor een goed bruikbare en toegankelijke openbare ruimte voor iedereen, ook voor mensen met een beperking. Mensen met een visuele of fysieke beperking moeten geen obstakels ondervinden bij het gebruik van de openbare ruimte.**

Er zit een discrepantie tussen de diverse informatiebronnen aangaande de herinrichting. Op de voorplaat van het SPvE treft men een afbeelding aan van de nieuwe stationshal en —plein. Zo te zien ligt het plein direct aan de Weesperzijde tussen de hoogbouw van de Leeuwenburg en het nieuwe pand op de locatie van de huidige Van der Kunstraat. De nieuwe stationshal grenst onmiddellijk aan dit plein. Er is geen sprake meer van een hellingbaan richting westelijke stationsingang. De hellingbaan is echter wel aanwezig op de maquette die tot 7 oktober a.s. te bezichtigen is in de stationshal van het Amstelstation. Indiener vraagt of dit twee standpunten zijn van de inrichting die gelijktijdig worden gepresenteerd? Indiener geeft aan dat de hellingbaan nu

een bron van ergernis is voor veel gebruikers, aangezien er dagelijks sprake is van veel fietsverkeer van en naar de stationsingang. In feite is de hellingbaan op dit moment een shared space situatie. Ouders met kleine kinderen, mensen met een beperking, ouderen en anderen die problemen ondervinden bij het gebruik van de openbare ruimte worden onaangenaam verrast doordat fietsers in volle vaart naar beneden racen. Mensen met een handaangedreven rolstoel kunnen met moeite het hellingspercentage van de huidige hellingbaan overwinnen. Het zou mooi zijn als er helemaal geen sprake meer is van een hellingbaan. Iedereen zou probleemloos de westelijke ingang van het station moeten kunnen bereiken en/of verlaten.

Indiener geeft aan dat de openbare verlichting aan de Omval erg prettig is voor mensen met een visuele beperking, doordat het licht door de kappen enkel schijnt op de bestrating. Indiener vraagt hiervoor aandacht om de openbare verlichting niet met 'strooilicht' te laten werken.

In SP wordt goed omschreven "Ruimte voor voetganger en fietser, Ruimte voor groen in de openbare ruimte en Ruimte voor extra woningen, kantoren en voorzieningen." Echter de herinrichting van het maaiveld met alle consequenties voor de toegankelijkheid van het station en alle extra functies echter (nog) onvoldoende is onderzocht / onderbouwd.

**Antwoord:**

De openbare ruimte wordt verbeterd met betrekking tot dit aandachtspunt van een goed bruikbare en toegankelijke openbare ruimte voor iedereen, ook voor mensen met een beperking.

De zogenaamde stationsloper heeft in de plannen een flauwe helling van 1,5 procent die ruim voldoet aan de norm van toegankelijkheid. Voor de voetganger is deze hellingbaan nauwelijks merkbaar, mogelijk is de lichte helling voor rolstoelgebruikers wel voelbaar door de lengte van de helling. In de volgende fase zal de gemeente onderzoeken of er voor rolstoelgebruikers hier en daar vlakstanden moeten worden gecreëerd zodat zij een pauzemoment kunnen hebben. De situatie met betrekking tot verkeer wordt uiteraard flink verbeterd wanneer er geen fietsparkeermogelijkheid is op de stationsloper en alle te stallen fietsen de fietsparkeergarage in kunnen.

In het ontwerp wordt rekening gehouden met openbare verlichting die prettig is voor mensen met een visuele beperking, zoals geen 'strooilicht'.

Bij de bovenstaande uitwerking van het ontwerp van de openbare ruimte zal goed worden afgestemd met bewoners en vertegenwoordigers van mensen met een beperking, om dit aspect goed mee te nemen in de uitwerkingen.

### 7.3 Groen

**96: Indiener betoogt dat de stedenbouwkundige aansluiting op lommerrijke Amstel verloren gaat door verdichting en hoogbouw ter plaatse van het Delta Lloyd gebouw. Indiener verzoekt om het stedenbouwkundig plan zodanig aan te passen dat de groene oever wordt hersteld en gerespecteerd.**

**Antwoord:**

Het stedenbouwkundige plan is met zorg tot stand gekomen. Hierbij zijn de relatie met de Amstel, de Amstel-scheg (groene lob) en de omgeving ontwerpuitgangspunt geweest. Het plan maakt het mogelijk om de oevers van de Amstel verder te vergroenen en het groen verder naar de bebouwing te

trekken. Dit wordt bereikt door het groen rondom het Delta Lloyd gebouw beter zichtbaar en toegankelijk te maken, en te ontwerpen als één visuele ruimte met de oever, en ook door zoveel als mogelijk behoud van bestaande bomen en de aanplant van nieuwe bomen langs de Amstel.

**75: Verzoek om het groen niet langs het water, maar om de Hoefsmidt te plaatsen, waar veel beton is.**

**Antwoord:** De openbare ruimte rondom de Hoefsmidt wordt in het plan ook voorzien van veel groen. Het is dus niet of/of maar en/en.

**109: Indiener geeft aan dat dit gebied zeer versteend is. Als men het gebied gaat vergroenen, dan kan er sowieso een bomenrij en perken met heesters geplaatst worden langs het gehele diagonale fietspad.**

**Antwoord:**

Langs de gehele fietsdiagonaal zijn in het plan bomen voorzien. Perken met heesters zijn niet voorzien langs het diagonale fietspad. In de nadere uitwerking worden de exacte locaties van de bomen bepaald, waarbij kabels en leidingen in de ondergrond overigens mogelijk beperkingen kunnen opleggen. Bij de verdere uitwerking van de groeninrichting wordt de buurt betrokken.

**112, 113: Indiener geeft aan dat de voorgestelde groenstructuur binnen het verdere plangebied niet helder is. De groenstructuur aan de westzijde van het station is rommelig en kleinschalig en er is geen sprake van enige allure.**

**Indiener vreest dat 'het smoel' van het Amstelstation verdwijnt. De oostzijde is een aangeharkt, nietszeggend plein, dat zich niet meer onderscheidt van andere stations in Almere, Amersfoort of Hengelo. Indiener vreest dat dit ook bij de Westzijde gaat gebeuren.**

**Antwoord:**

Speerpunt van dit plan is juist het toevoegen van meer gebruikswaarde en allure aan de stationsomgeving. De huidige inrichting van de westzijde van het station met de veelal als restgroen uitzijnde groenperken is een stationsomgeving niet waardig. Het plan beoogt een hoogwaardige omgeving te maken in aansluiting bij het monumentale station. Tevens wordt de mogelijkheid gecreëerd om aan de westzijde een volwaardige stationsentree te maken. Dit ter vervanging van de in de jaren zeventig aangelegde "achteruitgang" van het station.

**98, 99, 103, 109, 140: De plannen om 15000m2 groen toe te voegen zijn niet concreet genoeg uitgewerkt, de gemeente gaf zelf toe op de voorlichtingsavond dat de groenplekken niet goed waren ingetekend. Daarnaast zal een groot deel van de zogenaamde extra groenvlakken op daken plaatsvinden, waar bewoners er niets aan hebben. De winst aan groenvlakten is dus een zoethouder. Men vraagt om een realistische inschatting en tekening van de 15000 m2 nieuw aan te leggen groenvoorzieningen.**

**Waar wordt het groen toegevoegd? Men ziet enkel een kleine uitbreiding van bestaande stroken. Ruimte en vergroening worden de komende jaren een trend, jammer dat daar in dit plan geen rekening mee is gehouden.**

**109: Zorgen over de voorziene herinrichting van het Bomenplein. Door de kruising van de fietsdiagonaal iets zuidelijker te leggen vindt er een verbrokkeling plaats van het grootste**



**aaneengesloten groengebied op de Omval. Het grote kwadrant van gazon en bomen valt uiteen in kleine perken. Gesproken wordt over een toename van het gebruiksgroen, maar indiener ziet alleen een afname. Vooral als de inrichting van het toekomstige Rivierenplein wordt bekeken. Dat eindigt aan de waterzijde met een trappartij die daar het talud moet vervangen.**

**Antwoord:**

Amsteloever is een bestaand, stedelijk gebied. De huidige stenige openbare ruimte wordt hoogwaardig en klimaatbestendig ingericht. Groen speelt daar een belangrijke rol in. Met een serie van 'kleine' ingrepen in de openbare ruimte kan een toevoeging van 15.000 m<sup>2</sup> worden bereikt. Dit is mogelijk door het vergroenen van relatief brede straten, zoals de Weesperzijde, Mr. Treublaan en Spaklerweg, evenals het vergroenen van voetgangersgebieden zoals de Amstelboulevard en het stationsplein met haar uitlopers naar Amstel, Mr. Treublaan en Amstelplein.

Onderstaande kaarten zijn opgenomen in het SP en geven de hoeveelheid verharding en groen weer in de openbare ruimte in de huidige situatie (links) en in de toekomstige situatie (rechts). Hierop is te zien dat vergroening met name plaatsvindt in de bestaande woonomgeving rondom het Amstelboulevard en de stationsloper.



Naast deze 15.000 m<sup>2</sup> is er ook gezocht naar extra vergroening van de daken. Dit groen is ter voorkoming van hittestress in de openbare ruimte en oververhitting in de gebouwen en wateroverlast bij extreme regenval. Bij de beplanting wordt gelet op soortenrijkdom en bestendigheid tegen wateroverlast en droogte.

Het ontwerp is nog op hoofdlijnen en zal na vaststelling van dit plan verder worden uitgewerkt in een voorlopig en definitief ontwerp. Dat gebeurt in samenspraak met alle betrokkenen. Dan zal ook in overleg met de private eigenaren van het plein worden verkend of het Amstelplein vergroend kan worden. Dit groen komt bovenop het groen dat elders in de buurt wordt toegevoegd.

**Wijziging SP:** Kaarten verhouding groen-verhard (huidige en toekomstige situatie) zijn opgenomen in paragraaf 3.5 'Duurzame leefomgeving' om overzichtelijk te maken waar groen wordt toegevoegd.

### 7.3.1 Bomen

**103, 121: Verzoek om de abelen aan de Goudriaanstraat niet te kappen, maar om iets anders te verzinnen waarbij de abelen in het plan worden opgenomen en de fietsen eromheen gestald worden.**

**Indiener geeft aan dat de 5 grote bomen in de Goudriaanstraat bij het spoortalud volgens het plan moeten worden gekapt en verdwijnen. Indiener benadrukt dat de bomen en het groen hier en op het talud geluid tegenhouden en zorgen dat er niet voortdurend zicht is op het trein- en metroverkeer.**

**Antwoord:**

De beeldbepalende abelen aan de Goudriaanstraat zijn helaas aan het einde van hun levenscyclus gekomen. Dat betekent dat de bomen geen lange levensduur meer hebben, minder stabiel worden en de kans op takbreuk toeneemt. Het recente omwaaien van een van de bomen is daar illustratief voor. De bomen zijn niet bestand tegen grootschalige werkzaamheden in hun wortelzone, zoals de bouw van een fietsparkeergarage. Behoud van de bomen in combinatie met de bouw van een fietsparkeergarage is dus niet kansrijk. Behoud van bomen zal betekenen dat de stalling op maaiveld behouden (en vergroot) zal moeten worden. Dit laatste is niet goed voor de kwaliteit en veiligheid van de openbare ruimte. Er wordt daarom gestudeerd op de haalbaarheid en inpasbaarheid van een (half)verdiepte of ondergrondse fietsenstalling. Om zo'n fietsenstalling te kunnen maken moeten op een van de beide mogelijke plekken (richting Treublaan of richting Amstel) volwassen bomen verdwijnen. De abelen (populieren) hebben een korte levensduur dan de zilveresdoorns op de stationsloper. Dus vanuit het behoud van bomen gezien is de keuze voor een fietsenstalling naast het spoor een gunstiger oplossing. Als van de fietsenstalling een voorstel is uitgewerkt, zal dit worden voorgelegd aan de buurt, inclusief de consequenties voor de bestaande bomen en een plan voor herplant van bomen en groen.

**114: Verzoek om bij het planten van nieuwe bomen geen acacia's meer te kiezen zoals op de Amstelboulevard, want deze zijn bijna 2 maanden langer kaal dan de meeste andere bomen.**

**Antwoord:**

Gemeente streeft naar veel diversiteit bij de nieuw te planten bomen. De precieze keuzes zullen in de volgende fases worden uitgewerkt in overleg met de bewoners. Daarin zal rekening worden gehouden met deze wens: er zullen op de Amstelboulevard geen acacia's worden bij geplant.

27, 113: Op de overzichtskaart in het SP staat op de hoek van de Omval en het diagonale fietspad een driehoekig grasveldje geschetst. Daar staan echter grote vleugelnootbomen die reiken tot aan de vijfde verdieping en waarbij het dichte bladerdek het zicht op de Amsteloever en de Berlagebrug ontnemt. Op blz. 81 van het plan staat dat de vleugelnoten aan de noordgevel van de Omval gespaard blijven en juist extra verzorging krijgen. Er staan maar liefst 19 vleugelnoten aan de noordgevel, veel te groot, hebben een enorme spanwijdte en nemen al het licht, uitzicht en contact met de straat weg. Vleugelnoten zijn parkbomen en geen straatbomen. De groenplek is donker, somber, schaduwrijk, de grasgroei stagneert en het veld kan niet of nauwelijks gebruikt worden door bewoners. Het heeft geen andere functie dan die van hondenuitlaatveld. In combinatie met de bomendichtheid langs de Amstel kijken de bewoners van de lagere verdiepingen inmiddels in een bos en reiken de takken tot aan de ramen waardoor de bewoners het zonder licht, lucht en uitzicht mogen stellen. Buurtbewoners hebben al menigmaal gevraagd om in ieder geval de bomen direct op de gevel te verplaatsen/verwijderen en zorg te dragen voor een grotere mate van diversiteit in de vorm van struiken, heesters en eventueel een kleine buurttuin met wormentoren, kruidentuin o.i.d. om het veld te verbeteren. Indiener vraagt aandacht voor sociale veiligheid, die slecht gesteld is met insluipers, veel fietsendieven en een bende aan de Omval. Het was beter gesteld toen er nog ogen op straat waren. Verzoek om meer diversiteit en "verluchting" van de groenvoorziening aan de Noordzijde. Aan de zuidzijde van de Omval staan veel fraaiere, luchtige bomen met leuke stenen zitjes zijn, kan dit niet aan de noordkant?

**Antwoord:**

Het SP laat ruimte voor het eventueel uitdunnen van de vleugelnoten en deels vervangen door diverse lichtere en bloeiende bomen, waardoor de sociale veiligheid en verblijfskwaliteit verbeterd kan worden. Ook worden plantvakken geïntroduceerd, waarvan de randen tevens kunnen dienen als zitjes. Uitwerking zal plaatsvinden in het voorlopig ontwerp voor de openbare ruimte, waarbij de bewoners worden betrokken.

17, 25, 131: Indiener bepleit dat het planten van bomen aan de overzijde van de Amstel, aan de Amstedijk, zinvoller zou zijn voor CO<sub>2</sub>-opname. Dit zou geluidsoverlast van het verkeer dat over het water wordt gedragen kunnen beperken en de Amstedijk verfraaien.

**Antwoord:** Op de Amstedijk staan reeds bomen die onderdeel uitmaken van de Hoofdbomenstructuur (zie ook de weergave van de Hoofdbomenstructuur in paragraaf 7.2 van dit document) Als de bomenrij op de Amstedijk ruimte biedt voor verdichting zal dit worden doorgegeven aan de betreffende beheerder.

## 7.4 Inrichting Omval: pad langs Amstel

44, 86, 90, 110, 139: De privé-tuinen op eigen grond worden aangezien of verward met openbaar recreatiegebied, zoals Park Somerlust. Men vreest dat dit met toenemende drukte een groter probleem zal worden. De overgang van de privé-tuinen naar het pad wordt gevormd door een staande betonnen rand van 20 cm. Dit is nauwelijks een scheiding te noemen en de rand wordt door passanten veelvuldig gebruikt om even op te zitten.

Het in elkaar laten overlopen van de (privé) tuinen behorend bij de torens is geen goed voorstel. De VvE's van de 4 torens (de Staalmeesters) besteden jaarlijks € 24.000 aan onderhoud om deze groenvakken vol bloemen en bomen hun uitstraling te laten behouden en die als zeer open en mooi wordt ervaren door de bewoners en passanten.

**Antwoord:** Zoals met het bestuur van de Staalmeesters besproken blijft het huidige onderscheid tussen privé en openbaar met muur/zitrand gehandhaafd.

**115: Oever van de Amstel is niet de aangewezen plek voor bomen, gezien de vele kabels die hier onder de stoep liggen.**

**Antwoord:**

Net als in de andere straten van het plangebied liggen langs de oever van de Amstel kabels en leidingen in de ondergrond. Hiermee zal rekening worden gehouden bij het plaatsen van de bomen. Indien noodzakelijk zal een deel van de kabels en leidingen mogelijk worden verplaatst, zodat altijd sprake is van een veilige situatie.

**103, 119: Indiener vindt het een gouden kans om de kade aan de Amstel verder te ontsluiten. Bij het IJ lukt dit niet volgens de indiener, dit is nog een verwaaide oever, lukt hier misschien wel.**

**Antwoord:** Ter kennisname.

#### 7.4.1 Bomen langs de Amstel

4, 5, 17, 21, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 40, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 51, 52, 53, 54, 56, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 82, 84, 86, 87, 90, 91, 92, 96, 97, 100, 101, 102, 110, 112, 115, 118, 131, 137, 138, 139.

Veel inspraakreacties hebben betrekking op de rij bomen die langs het fietspad langs de Amstel zijn voorzien, met name bij de bewoners van de woontorens "Staalmeesters" aan de Omval stuiten de bomen op vele bezwaren en zorgen, zoals:

- bomen nemen de lichtinval in de woningen weg;
- bomen benemen het uitzicht op de rivier en (voor de lagere verdiepingen) op de blauwe hemel
- ze veroorzaken een sterke toename van schaduw in de tuin (die door de VvE met veel zorg en kosten is aangelegd als verzorgde bloementuin);
- ze veroorzaken heel veel bladval in de tuin en meer kosten voor tuinonderhoud;
- ze hebben hangende takken tot voorbij de erfgrens- waarvan verlangd zal worden dat ze verwijderd (blijven) worden;
- ze veroorzaken een forse waardedaling van- en moeilijker te verkopen appartementen. Het unique selling point, zicht op de Amstel, verdwijnt. Houdt de gemeente rekening met een vergoeding ten behoeve van de mogelijke waardedalingen van de woningen aan de Omval, door het aanbrengen van de bomenrij aan de Omval?
- ze ontnemen het zicht op de bijzondere architectuur van Cees Dam. Hij spreekt over de gebouwen als danseressen aan de Amstel. De essentie van de wijze waarop de gebouwen zijn gesitueerd, gericht op wijds uitzicht en zon, zal verdwijnen. Deze danseressen verdienen een open doek vanaf de Amstel, Amsteldijk en de Berlagebrug;
- de bomenrij zal enkel voordelen hebben voor het aanzicht van een afstand;

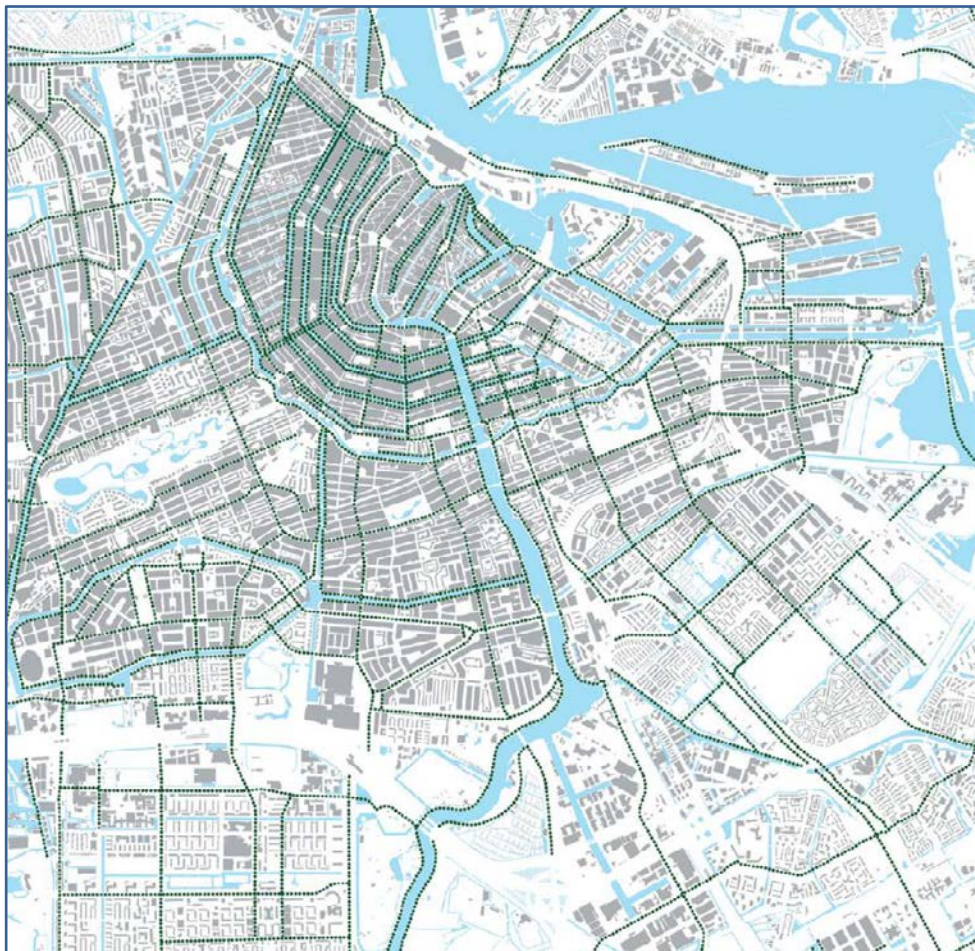
- eigendomsrechten worden ondergeschikt gemaakt aan de belangen van passanten en/of recreanten;
- het plaatsen van bomen zal ten koste gaan van het smalle wandel- en fietspad aan de Omval, waardoor gevaarlijke situaties kunnen ontstaan. Daarnaast is het pad zo ingericht om toegankelijk te kunnen zijn voor hulpdiensten. De geplande bomenrij doet afbreuk aan het pad, door een eventueel wortelstelsel wat zeer nadelig kan zijn voor het fietspad, het trottoir en/of de aangrenzende tuinen. Daarnaast kan het afvallen van de bladeren van de bomen leiden tot onnodige gladheid voor fietsers en wandelaars.
- aan de kant van de woonboten is er nu sprake van groene oeverbegroeiing met heggen en bomen. Deze geven het pad, samen met de privétuinen van de flats, momenteel al een zeer groene uitstraling. Extra bomen zijn dus niet nodig.

**Antwoord:**

Voor wat betreft de spelregels en inrichtingseisen wordt het beleidskader Puccinimethode gevolgd dat begin 2018 door de Raad is vastgesteld. De Hoofdbomenstructuur van Amsterdam is hier onderdeel van. Op bijgaande kaart is deze structuur ingetekend. Hierop is te zien dat aan beide oevers van de Amstel een ononderbroken bomenlijn is voorzien. Het deel in Amsteloever is de enige plek in deze belangrijke bomenlijn langs de Amstel, waar de bomen nog ontbreken. In het plan wordt deze ontbrekende schakel waar mogelijk hersteld mits de ruimte en ondergrond dat toelaat. Het oude groene karakter van de Omval wordt zo teruggebracht. Het plan voorziet in een kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte en zal daarmee bijdragen aan het leefklimaat. Het toevoegen van bomen draagt bij aan het voorkomen van hittestress, beperken van windhinder en verstrooiing van geluid.

De gemeente neemt notie van de bezwaren, echter ziet dit niet als argumenten om de vergroening onmogelijk te maken. Wel is met groenspecialisten en beleidmakers onderzocht welke ruimte er is binnen de Puccini methode en Hoofdbomenstructuur, of een minder opgaande bomen en meer parkachtige boomsoorten kunnen worden toegepast in een lossere setting. Dit is toegestaan en zal in het vervolgtraject verder worden uitgewerkt in overleg met bewoners. Het type boom dat wordt aangeplant is ook onderdeel van de verdere uitwerking met bewoners. De kronen zullen niet ineen groeien tot een aaneengesloten haag. Dit omdat de bomen niet meer rigide in een rij worden geplaatst maar in een lossere setting met verschil in boomgrootte en met wisselende onderlinge afstanden. De bomen zullen daardoor het tafereel van *gebouwen als danseressen aan de Amstel* niet aantasten.

De gemeente gaat in deze situatie er niet vanuit dat er sprake zal zijn van waardevermindering van de woningen als gevolg van het toevoegen van bomen. Toevoegen van groen leidt over het algemeen tot een waardestijging. Er kan niet worden gegarandeerd dat het uitzicht ten alle tijden volledig wordt behouden, maar de inschatting is dat dit zal niet leiden tot waardedaling van appartementen. Er is weliswaar een wettelijke regeling die voorziet in de vergoeding van waardevermindering die ontstaat door een bestemmingsplan. Indien een woning minder waard wordt als gevolg van de vaststelling van een bestemmingsplan kan daar aanspraak op worden gemaakt ("planschade"). Deze procedure staat open voor belanghebbenden, wel is daarbij sprake van een eigen risico. De aanplant van bomen is overigens in dit geval geen planologische maatregel.



Kaart met Hoofdbomenstructuur

**Wijziging SP:** In paragraaf 2.4 'Uitgangspunten beleid' is een verwijzing naar de Agenda Groen en de Hoofdbomenstructuur (beleidskader Puccinimethode 2018) opgenomen. De verdere uitwerking van het bomenontwerp gebeurt in overleg met bewoners.

**25: Men ziet de logica niet van het doortrekken van de bomenrij aan de Weesperzijde naar de Omval. Aan de Weesperzijde is de afstand tussen woningen en bomen langs de oever aanzienlijk**

**groter. Er ligt een trottoir, weg en fietspad tussen. Er is sprake van een andere situatie en deze vergt ook een andere aanpak.**

**Antwoord:**

Ruimtelijk gezien heeft de Amsteloever ter hoogte van de Staalmeesters en de Delta Lloyd een ander profiel dan het meer noordelijke deel aan de Weesperzijde. Dat klopt. In het plan vertaalt zich dit door een andere inrichting: minder groene perken en meer opgaand groen zoals een (reeds bestaande) haag en bomen. Waarbij dus wordt gekozen voor een lossere setting, uit te werken in overleg met de bewoners.

**90: Ter overweging wordt meegegeven dat de aantrekkelijkheid van de route langs de Amstel er wellicht juist in zit dat er langs de Amstel afwisseling is, en het pad langs de Amstel (de Omval) een bijzonder stukje is met een geheel eigen karakteristiek.**

**Antwoord:**

Deze constatering wordt door de gemeente onderschreven. Dit gebied heeft en krijgt een geheel eigen karakteristiek in relatie tot de geschiedenis van de plek als buitenpolder. Het heeft ertoe geleid dat de inrichting langs dit deel van de Amstel een andere, meer intieme inrichting zal krijgen.

**77, 80, 82, 97: Het plaatsen van bomen zal ten koste gaan van het smalle wandel- en fietspad aan de Omval, waardoor gevaarlijke situaties kunnen ontstaan. Daarnaast is het pad zo ingericht om toegankelijk te kunnen zijn voor hulpdiensten. Het planten van bomen doet afbreuk aan de sociale veiligheid. Dit is een uitgestorven pad 's avonds en door meer bomen te plaatsen is er minder zicht op de straat. De gemeente dient de veiligheid in ogenschouw te nemen.**

**Antwoord:**

Het toevoegen van bomen is mogelijk met behoud van voldoende ruimte voor zowel fietsers als voetgangers als voor nood en hulpdiensten. Door het toevoegen van bomen wordt de weg optisch smaller, hetgeen de snelheid van fietsers doet afnemen. Het draagt ook bij aan een mooi karakter van de weg.

De gemeente zal zorgen dat het zicht op de openbare ruimte van omwonenden voldoende is om de sociale veiligheid te garanderen. Bovendien worden bladverliezende bomen geplant die in de winter (donkere maanden) transparant zijn. Ook zal het pad goed worden verlicht, met openbare verlichting die voldoet aan de stedelijke eisen.

**31: Zijn de plannen voor de bomen al definitief of is er nog ruimte om over alternatief groen na/mee te denken? Een alternatief voor groen zou zijn om dit in te tekenen op de daken van de gebouwen, wat de indiener nu niet terugziet in het plan, en waar de VvE wellicht iets in kan betekenen ter compensatie. Zo wordt er meer groen gerealiseerd zonder dat het uitzicht en de lichtinval van de bewoners wordt beperkt.**

**Antwoord:**

De plannen voor bomen op deze plek zijn onderdeel van de Hoofdbomenstructuur Amsterdam dus de opdracht om hier wat mee te doen ligt vast. Bewoners worden van harte uitgenodigd om mee te praten over de nadere uitwerking van het ontwerp. Veel is bovendien afhankelijk van de ligging en de status van kabels en leidingen in de ondergrond.

Het vergroenen van de daken is een speerpunt van het stedenbouwkundig plan. In het plan staat een kaartje met de groenopgave voor (de daken van) de ontwikkellocaties. De suggestie om ook op de

daken van de Omval groen toe te passen wordt dus toegejuicht. Dit kan echter niet dienen ter compensatie van de bomen.

**31: Op basis van de tekening lijkt het alsof de bomen op de grond van de VVE gepland staan. Is de gemeente van plan om deze grond te gaan onteigenen? Volgens het kadaster dienen bomen in het algemeen 2 meter uit de erfgrens geplaatst te worden. Is de gemeente van plan zich aan deze regel te houden? En zo ja heeft de gemeente hier rekening mee gehouden bij het uitmeten van de ruimte die voor de gemeente beschikbaar is tussen de grond van de eigenaars en de Amstel?**

**Antwoord:**

In het voorliggend plan en de verdere uitwerking in een inrichtingsplan voor de openbare ruimte met beplantingsplan wordt rekening gehouden met de eigendomsgrenzen. De bomen worden geplant buiten de erfgrens, op minimaal 1 meter afstand van de erfgrens. In de bomenverordening van 2014 van Amsterdam is in Artikel 13 Afstand tot de erfgrens opgenomen; de afstand tot de erfgrens als bedoeld in artikel 5:42 Burgerlijk Wetboek wordt vastgesteld op 0,5 meter voor bomen en op nihil voor heggen, struiken en gevelbegroeiing.

**45: Voor het plaatsen van bomen aan de Amstel is een speciale vergunning nodig van Waternet. Heeft deze afstemming met Waternet plaatsgevonden?**

**Antwoord:** Afstemming met Waternet heeft plaatsgevonden. Dit heeft er onder meer toe geleid dat het type en de plaats van de bomen rondom de waterkering is aangepast aan de voorschriften.

**54, 58, 64: De indiener geeft aan dat het uitzicht over de Amstel juist zo mooi is door het weidse uitzicht. Een uitzicht met dichte haag bomen zou hier afbreuk aan doen. Daarnaast past dit beter bij de uitstraling van een veenrivier.**

**Antwoord:**

In een verdichtende stad is groen belangrijk. Is daarom beleid van de gemeente om te zoeken naar het vergroten en verbeteren van de groenstructuren in de stad. Er zal geen sprake zijn van een hoge gesloten bomenrij. De keuze van de bomen en de onderlinge plant afstand zijn nog niet vastgelegd en zijn onderwerp van de verdere uitwerking in het plan openbare ruimte, waarover participatie zal plaatsvinden.

**49: Indiener vraagt aan de gemeenteraad om het geld voor de aanplant van deze bomen te investeren in andere zaken in de stad, zoals meer een betere fietsenrekken.**

**Antwoord:** De kosten van de inrichting van de openbare ruimte aan de Amsteloever zijn verbonden aan de ontwikkelingen die hier zullen plaatsvinden. Het is niet mogelijk om de opbrengsten elders in de stad te investeren. Overigens worden in het plan voor Amsteloever zowel bomen toegevoegd als het fietsparkeren verbeterd.

**112: De deelraad heeft voor het plan van aanpak Weesperzijde een groenstructuur voor de Amsteloever opgesteld. Dit plan is daar een toepassing van aan de Omval. Dit stuk aan de Amstel heeft stedelijke bebouwing, en doordat de bebouwing van de woontorens zeer dicht op de Amsteloever staat, er geen sprake kan zijn van een hoge gesloten bomenrij. Een lage bomenrij op een redelijke afstand van elkaar, opdat de bewoners van deze torens de Amstel in al zijn hevigheid**



**kunnen blijven beleven, is mogelijk als deze zone slechts voetgangersgebied wordt. Er dient dan nog wel ruimte te zijn voor de toegankelijkheid voor de bootbewoners ter bevoorrading.**

**Antwoord:** De bevoorrading van de woonboten (bij uitzondering met ontheffing) blijft mogelijk bij het plaatsnemen van de bomen. Er is genoeg ruimte in het profiel van de Amsteloever om bomen te planten en bevoorrading van de woonboten mogelijk te maken. Er zal geen sprake zijn van een hoge gesloten bomenrij. De keuze van de bomen en de onderlinge plant afstand zijn nog niet vastgelegd en zijn onderwerp van de verdere uitwerking in het plan openbare ruimte, waarover participatie zal plaatsvinden.

**118: Op p. 32 en 66 is sprake van een doorlopende haag robuuste bomen, waarbij gedacht wordt aan het planten van acacia's. De acacia is een snelgroeiende boom die minimaal 25 meter hoog kan worden, en waarvan de kruin ruim 7 meter in diameter kan worden. De acacia is een invasieve exoot, die inheemse planten verdringt en vanuit natuurbeschermingsoverwegingen wordt bestreden.**

**Antwoord:** Er worden geen acacia's genoemd in het SP; mogelijk verwijst de indiener naar de impressies in het SP. Dit zijn echter slechts impressies.

**97: Door de 'robuuste haag van bomen' zal het aantal wildpassers direct voor de deur toenemen. Dit probleem speelt nu al, met name door mensen met hoge nood die bij restaurant Riva worden geweigerd, maar zal alleen maar toenemen. Een BOA zal hier een dagtaak krijgen.**

**Antwoord:**

Er zal geen sprake zijn van een hoge gesloten bomenrij. De keuze van de bomen en de onderlinge plant afstand zijn nog niet vastgelegd en zijn onderwerp van de verdere uitwerking in het plan openbare ruimte, waarover participatie zal plaatsvinden.

## 7.5 Stationsloper en Rivierenplein

**119: Op p. 25 staat dat de hoogteligging van de stationsstalling en de inrichting pleinen / groene ruimte van geen principekeuze is voorzien, maar wel is vastgesteld dat het plein geleidelijk van hal richting Amstel zakt. Is er nog voldoende ruimte voor (lokaal) alternatieve oplossingen als de inpassing / financiering van de ondergrondse stalling daarom vraagt.**

**Het heldere concept van een reeks afzonderlijke pleinen lijkt verlaten, of is in ieder geval niet expliciet benoemd. Wat komt er in plaats van terug?**

**Op P.36/37 mist in de impressie de ruimtelijke en visuele impact van een entree naar de fietsenstalling. Het doorzicht tussen Amstel en stationsentree voor de voetganger mag niet door een nadelige positie van de stallingsentree (overkapping!) belemmerd worden. Een zo zuidelijk mogelijke positie lijkt het meest gunstige. Indiener geeft suggestie mee dat groenperken en entree met elkaar als één object gecombineerd kunnen worden.**

**Antwoord:**

Het concept van een reeks afzonderlijke pleinen is nog steeds onderdeel van het stedenbouwkundige plan, ondanks dat dit niet expliciet is benoemd.

De visuele relatie tussen spoor en rivier is een kern van het plan en zal in alle varianten overeind gehouden worden, ook indien de keuze valt op de fietsenstalling onder de stationsloper wordt hier

rekening mee gehouden. Om de verbinding tussen het stationsplein en Rivierenplein te bewerkstelligen zal de ingang van de stalling zo zuidelijk mogelijk worden gerealiseerd. De ingang is nog niet meegenomen in de impressies in het SP, omdat de locatie van de stalling nog niet vastligt, evenmin als de vorm van de entree. De definitieve inrichting voor de openbare ruimte zal, in overleg met bewoners, vanaf 2021 worden uitgewerkt. De suggestie van indieners om groenperken en entree met elkaar als één object te combineren zal worden meegenomen.

**119: Op P.57 is de nieuwe strook-bebouwing aan de zuidwestkant van de Van der Kunbuurt langer geworden dan in eerdere varianten. Dat is enkel aanvaardbaar mits de visuele doorzicht Amstel / station en de verblijfskwaliteit op het stationsplein maximaal behouden blijft. De positie van de entree van de stalling en het bomenplan zijn hier van grote invloed.**

**Antwoord:**

De strook bebouwing waarop wordt gedoeld heeft een ruimtelijke functie om de stationsloper in te kaderen. Hierbij is het visuele doorzicht tussen station en Rivierenplein een belangrijke voorwaarde. Met een kleiner bouwblok zou een overmaat in de openbare ruimte ontstaan, ten nadele van de menselijke maat van de verschillende pleinvlakken. De inpassing van bomen en de entree van de eventuele stalling dienen inderdaad zorgvuldig te worden uitgewerkt om het gewenste beeld en doorzicht in de openbare ruimte te realiseren. Bij die uitwerking zullen ook de bewoners worden betrokken.

**143: De nieuwe stationshal/entree aan de westzijde van het station is een ambitie maar nog geen harde opgave voor de indiener. Indiener ProRail geeft aan dat eerst het handelingsperspectief zal moeten worden doorlopen waarmee wordt bepaald of er een opgave is om aan de Westzijde van het station de entree met al haar functies aan te pakken. Indiener wil mee blijven kijken en denken over toegankelijkheid en bereikbaarheid van station en dus betrokken zijn bij verdere planontwikkeling. Zaak is om niet meer obstakels (hoogteverschillen, trappen ofwel onveilige plekken) te krijgen om het station te bereiken.**

**Antwoord:**

Vanuit de gemeente wordt actief deelgenomen in het proces om met de spoorse partijen tot een handelingsperspectief te komen. Ook blijft de gemeente de spoorse partijen actief betrekken bij het uitwerken van de bereikbaarheid en toegankelijkheid van het station.

## 7.6 Rust en drukte

**3, 32, 44, 62, 81, 103: Men vreest dat de toenemende drukte in de openbare ruimte wordt onderschat, zoals dat al jaren in Amsterdam is gedaan. Kijkend naar de drukte van afgelopen zomer bij park Somerlust, de toenemende drukte door verdichting en nieuwe woningen. Hoe wordt er voldoende ruimte om te ademen en te bewegen gecreëerd?**

**Antwoord:**

Het projectgebied kent een verhouding van 45% bebouwd en 55% aan openbaar toegankelijke ruimtes. Hiermee is de openbare ruimte ruim bemeten in het plan. De verdichting zal inderdaad een ander, intensiever gebruik tot gevolg hebben. In het stedenbouwkundig plan wordt hier sturing aan gegeven

door sommige plekken juist voor een grotere groep gebruikers aantrekkelijk te maken en andere plekken juist intiem, rustig en op de buurt gericht te houden.

Om te voorkomen dat de door respondent gevreesde situatie zoals park Somerlust ook hier langs de Amstel zal ontstaan, is er voor gekozen om de oever inrichting zo te maken dat er slechts een heel beperkt aantal locaties zijn waar het water goed toegankelijk is. Ook op die plekken zal met maatregelen aan de oever en in het water het zwemmen en aanmeren van bootjes worden ontmoedigd. Wel is het de intentie van het plan om het zicht op de Amstel op een groot aantal plekken te verbeteren.

**Wijziging SP:** In Paragraaf 3.1 'Hoofdstructuur en openbare ruimte' is een impressie toegevoegd van de nieuwe oeverinrichting met zicht op het water.

**71: Indiener vraagt aandacht voor de balans tussen drukte en rust, die met AmstelVista niet haalbaar is. De toename van woningen, kantoren en voorzieningen staat niet in verhouding tot de beschikbare openbare ruimte. Daarnaast biedt de plint van AmstelVista ruimte aan voorzieningen met een uitnodigend karakter en interactie met de straat. Dit geldt ook voor de gevel aan de Ringvaart. Indien in de gevel aan de Ringvaart horeca komt met terrassen gaat de leefbaarheid voor bewoners in de Schollenbrugstraat verloren. Reeds nu is er veel overlast van horeca en recreatie bij de Weesperhaven.**

**Antwoord:**

Amsteloever biedt ruimte aan hoogstedelijk wonen met een multifunctioneel ruimtegebruik van gebouwen. Dat betekent dat ontwikkellocaties als AmstelVista plek bieden aan woningen, kantoren en voorzieningen. Aan de stationsloper en het Rivierenplein zullen de voorzieningen in het plangebied worden geconcentreerd, daar zal de meeste detailhandel en horeca een plek krijgen. Het Amsterdamse beleid van clustering wordt hierin opgevolgd. In de plinten van AmstelVista is ruimte voor commerciële voorzieningen. Het begrip 'commercieel' bevat een breed scala aan mogelijkheden, zoals een sportschool, kapsalon, tandarts of horeca. De invulling van de voorzieningen landt in de volgende planfase: het bestemmingsplan. Waar horeca en detailhandel een plek krijgt zal in het bestemmingsplan verder worden uitgewerkt en is vergunningsplichtig.

**72, 73, 84, 89, 90, 112: Geen verblijfsplekken langs het pad langs de Amstel (de Omval) inrichten om de overlast te beperken, geen grote grasvlakken (zonneweides) te realiseren en dat de toegankelijkheid van het water en de aanmeerplekken niet verder laten toenemen dan nu het geval is. Er is onvoldoende ruimte om de functies van doorgaande recreatieve route en verblijfsplek te combineren.**

**Antwoord:** Dit is akkoord, er komen geen ligweides en geen extra aanmeerplekken. Aanmeren wordt ontmoedigd met maatregelen aan de oever en in het water.

**9, 10, 81, 90, 103, 113: Tot schrik van de indiener wordt het voorziene plein aan de Amstel gepresenteerd als kloppend hart en ontmoetingsplek, men vreest dezelfde overlast te kunnen verwachten als bij Café Hesp en Park Somerlust. Indiener wenst dat het "Rivierenplein" een inrichting krijgt die de nachtrust niet in gevaar brengt, aangezien veel bewoners van De Hoefsmid aan deze zijde van het plein slapen. De indiener pleit voor het behoud van woonboten zodat de plekken niet gebruikt kunnen worden als zwemparadijzen en wenst dat er geen recreatiegebied van de Amsteloever wordt gemaakt.**

**Men vraagt aandacht voor de nachtrust voor de Hoefsmid en de Staalmeesters, wanneer er een "levendige" omgeving wordt gebouwd met recreatie. Daar waar de vroegere scheiding van wonen, werken en recreëren in Amsterdam inmiddels verdwijnen en meer integreren, moet daar ook rekening gehouden worden met iets heel basaal als nachtrust en in ieder geval 1 rustige zijde. Hierdoor vreest de indiener dat het woongenot ondergeschikt wordt gemaakt aan de levendigheid.**

**Antwoord:**

Gebied Amsteloever is uitloper van het Amstelstation, met de Amstel als grote kwaliteit, in het plan wordt de relatie met de rivier gelegd. Het Rivierenplein is de locatie waar het station en de rivier elkaar kruisen.

Het Rivierenplein krijgt een inrichting als centrale plek waar bewoners en bezoekers en mensen die in het gebied werken elkaar kunnen ontmoeten, dus met een verblijfsfunctie. Er omheen is inderdaad ruimte voor enkele voorzieningen in de plinten. Het plein zal daardoor levendiger worden dan in de huidige situatie, maar de plek laat dat toe. Het is gunstig voor de sociale veiligheid (natuurlijk toezicht) en het is passend in het plan als geheel.

De invulling van de plint zal in de volgende planfase verder worden uitgewerkt. Horeca functies zijn vergunning plichtig.

De relatie met de Amstel is een van de grootste kwaliteiten van de locatie. Nu is deze (zicht)relatie op veel plekken niet optimaal omdat de oevers gebruikt worden als ligplaats voor woonboten. Het is de ambitie om een aantal woonboten op vrijwillige basis uit te kopen om daarmee de druk langs de oever te verminderen. Hierdoor wordt het mogelijk om op verschillende plekken het zicht op het water van de Amstel te vergroten. Deze plekken worden zo in gericht dat deze niet logisch als verblijfsplek kunnen functioneren (beperkte schaal en niet toegankelijk water).

Voor het gebruik van water wordt een bewuste keuze gemaakt om bepaalde plekken meer publiek te maken om de druk op andere plekken weg te houden.

**10, 37, 72, 73, 89, 90, 109, 113, 115: De recreatie-trap aan het water voor de ingang/uitgang van het Amstelstation kan mogelijke overlast veroorzaken (zwemmen, hangplek, etc.). In het participatietraject is verteld dat het niet de bedoeling is hier een zwemplek, afmeerplek of intensieve recreatieplek te creëren. Dit staat ook vermeld op p. 74 in het SP. De getekende trappen in het plan zullen onvermijdelijk leiden tot intensieve recreatie met alle overlast van dien. Het gebruikte argument van 'contact met het water' is onbegrijpelijk, iedereen die daar nu loopt heeft volop contact met het water en kan genieten van de natuurlijke rivieroever. De nieuwe inrichting van de oever is bedoeld voor verblijfsrecreatie en voor aan- en afmeren. Dit is voor de indiener niet acceptabel en is een aantasting van de levenskwaliteit en de waarde van de woningen. De trappen dienen verwijderd te worden uit de plannen en de natuurlijke oever gehandhaafd. Het toevoegen van de trap ziet er leuk uit op het plaatje maar strookt niet met de tekst, noch met wat er is besproken in de vooroverleggen met bewoners.**

**73: Indiëners maken bezwaar tegen de betonnen trappen langs de Amstel. Ze geven aan de komende jaren heel veel overlast te krijgen van de grote verbouwingen in onze omgeving, wat ze niet leuk vinden maar begrijpen en accepteren. Maar het intekenen van een plek voor gegarandeerde overlast vinden wij veel te ver gaan en écht onacceptabel.**

**Antwoord:**

Het Rivierenplein krijgt een inrichting als centrale plek waar bewoners en bezoekers elkaar kunnen ontmoeten, dus met een verblijfsfunctie. Er omheen is inderdaad ruimte voor enkele voorzieningen in de plinten. Het plein zal daardoor levendiger worden dan in de huidige situatie, maar de plek laat dat toe, het is gunstig voor de sociale veiligheid en het is passend in het plan als geheel.

Door alle openbare ruimte beter te benutten in het hele gebied is de ambitie de drukte beter te verspreiden dan de huidige situatie toelaat. De in het ontwerp getekende trappen bieden meer contact met het water dan het huidige talud, waardoor de stationsloper tot aan de Amstel reikt en een waardige einde krijgt.

De trap, die van meet af aan in het plan heeft gezeten, is op basis van eerdere dialoog met bewoners al verkleind en verder weg gelegd van de woonboten en woongebied de Staalmeesters.

Toezegging blijft om maatregelen te nemen onder water, om aanmeren van boten onmogelijk te maken en zwemmen te ontmoedigen. Dit biedt voldoende houvast voor een acceptabel leefklimaat.

NB: De minimale afstand tussen het einde van de verkleinde trap en dichtstbijzijnde woonboot is 11 meter.

**10, 17, 25, 67, 69, 75:** De bomen zijn niet de juiste keuze voor de beoogde doelen voor de groenbeleving, in combinatie met het streven om drukke situaties als op Park Somerlust en langs de oever van de Weesperzijde op deze locatie te voorkomen. Lage beplanting biedt meer variatiemogelijkheid en beperkt de kans op bermtoerisme. In planten kan men niet zitten/licgen, onder bomen wel. Lage, ondoordringbare, beplanting sluit dus aan bij het gestelde en door bewoners gewenste streven. Indien er vraagt om de inrichting van het park zo te maken dat dit niet als speeltuin of barbecueplek gezien kan worden.

**Antwoord:**

Bepanting hoger dan 1,25 meter kan de sociale veiligheid op deze locatie verslechteren. Dergelijke beplanting beperkt het uitzicht en daarmee het overzicht in de openbare ruimte. De mogelijk open plekken aan het water door het mogelijk verminderen van het aantal woonboten zullen zodanig worden ingericht met o.a. lage beplanting, dat barbecueën niet mogelijk is. Deze beplanting zal niet hoger dan 1,25 meter zijn, anders zal de sociale veiligheid op deze locatie verslechteren. Door de kleinschaligheid van deze plekken is gebruik zoals Park Somerlust bovendien uitgesloten.

## 7.7 Inrichting gebied tussen Hoefsmid en Philips gebouw

**115:** Het eventueel mogelijk maken van een plek om fietsen te parkeren tussen het gebouw van de Hoefsmid en het Philips gebouw wijst de indiener af. De weerkaatsing van het geluid van fietsen parkeren, van het slot halen, en praten op alle uren van de dag en de nacht is enorm hoog, en geeft een onaanvaardbare overlast. Indien er doet daarom het voorstel om de kantoormedewerkers hun fiets in de parkeergarages van de al bestaande kantoorgebouwen te laten stallen of in de nieuw te bouwen fietsstalling, zoals dat ook gebeurt op de Zuidas. Stalling in de fietsgarages van bijvoorbeeld Philips is volgens indiener geen alternatief, omdat deze lastig te bereiken is.

**Antwoord:**

In samenspraak met bewoners wordt een groen herinrichtingsplan voor de openbare ruimte gemaakt, waarbij gekeken wordt of extra fietsstallingsplekken ingepast kunnen worden. De ruimte tussen de

Hoefsmid en het Philipsgebouw is een mogelijke locatie. Het toevoegen van groen vermindert de echo en de galm van geluid tussen de gevels. De kantoormedewerkers dienen hun fiets te parkeren in de daarvoor beschikbare (in pandige) fietsstallingen. Bij de uitwerking van het Voorlopig Ontwerp voor de openbare ruimte komt dit aan de orde en worden de buurtbewoners betrokken.

Voor fietsparkeren bij het station wordt gestreefd naar de realisatie van een grote, (half)verdiepte fietsstalling, met een capaciteit die inspeelt op de verwachte reizigersgroei.

## 7.8 Speelplekken en verblijfsplekken

**3: Maak een prachtige boulevard langs de Amstel met bijvoorbeeld een jeu-de-boulebaan. Het zandpad wat er nu ligt is niet aantrekkelijk genoeg.**

**Antwoord:**

Het plan voorziet in een herinrichting van de openbare ruimte. De gemeente is het eens met de behoefte aan een prachtige boulevard, dit is ook onze doelstelling (zie ontwerp). De suggestie voor een jeu-de-boulebaan kan aan de orde komen in de verdere uitwerking van het plan voor de openbare ruimte. Deze uitwerking zal te zijner tijd in samenspraak met bewoners gebeuren.

**34, 109, 113: Waar komen de speelplekken in het plan?**

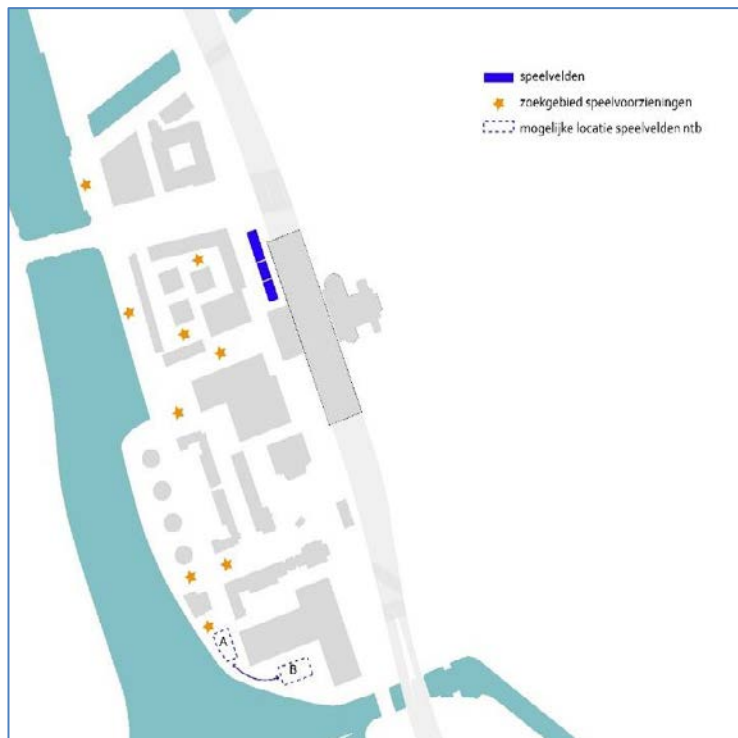
**Suggestie om speelplekken te combineren met sportplekken zodat ze gedurende de dag en de avond gebruikt zullen worden.**

**Suggestie om als aan de westzijde van de spoorbaan een ondergrondse stalling voor fietsers wordt gemaakt, in de luwte speel- en verblijfsplekken te creëren.**

**Antwoord:**

In het SP paragraaf 3.5 'Duurzame leefomgeving' is een nieuw, overzichtelijker kaartje toegevoegd met de speelplekken (zie ook hieronder). De speelplekken zijn verspreid over het gebied en inderdaad soms gecombineerd met andere sportactiviteiten. Ook langs het spoor – een van de zoeklocaties voor een nieuwe fietsstalling - is een locatie voor speel- en verblijfsplekken opgenomen.

**Wijziging SP:** een nieuwe kaart is toegevoegd in paragraaf 3.5 'Duurzame leefomgeving' om overzichtelijk te maken waar de speelplekken komen.



Kaart met speelvelden

**71, 109:** Aandacht om voldoende speel- en verblijfsgelegenheid in de openbare ruimte te creëren voor bewoners en bezoekers zonder geluidsoverlast. Suggestie om die plekken te omringen met bomen. Gezien de steeds warmer wordende zomers, zijn voldoende schaduwplekken in de openbare ruimte nodig. De indiener vraagt om recreatie- en speelplek te creëren met een fontein aan het Rivierenplein, aan de oostzijde van de weg, bij de Amstelboulevard, het Oeverplein aan de westzijde van de weg.

**Antwoord:**

De behoefte aan bomen en schaduw wordt onderschreven in de ambities van het college. De suggestie voor fonteinen wordt in de volgende fase in overweging genomen, met het besef dat fonteinen in beheer bijzonder kostbaar zijn. De rol van water in de openbare ruimte zal sowieso verder worden uitgediept. Een speelobject met water past in het beeld van het rivierenplein. Het plan voorziet in de openbare ruimte afwisselend met zonnige en beschaduwde plekken.

## 7.9 Inrichting groen en natuurinclusief op private terreinen en gebouwen

**35:** In het SP wordt meerdere keren genoemd dat het toevoegen van groen in de openbare en privéruimte helpt om regen vast te houden en hittestress tegen te gaan. Het SP geeft geen inzicht waar wordt vastgelegd dat de privéruimte van (nieuwe) gebouwen groen ingericht wordt met bijvoorbeeld een dak- of geveltuin, hoe wordt dit zodanig in gebruik gehouden en wie is verantwoordelijk voor het onderhoud? Geadviseerd wordt om hierover afspraken te maken met de

**ontwikkelpartijen en deze op te nemen in de bouwvelop. Zo blijft het groen in de toekomst ook een bijdrage leveren aan het rainproof inrichten van de omgeving.**

**Antwoord:**

De gemeente sluit met de eigenaren van de ontwikkellocaties zoals is beschreven in paragraaf 3.5 'Duurzame Leefomgeving' overeenkomsten > Hierin zijn ook afspraken gemaakt over duurzaamheid (waaronder klimaatadaptatie). Onderdeel van deze afspraken is dat het daklandschap wordt benut voor groen, de opvang van regenwater en energieopwekking onder meer dat de daken voor 100% worden benut. Door groene gevels en geveltuinen toe te passen wordt hittestress tegen gegaan en kan hemelwater worden opgevangen. De eigenaar is verantwoordelijk voor het onderhoud.

**128: Indiener wil verzoeken om in de plannen van dit ontwikkelgebied inbouwneststenen voor de gierzwaluw, vleermuis en de (reeds aanwezig in dit gebied) huismus te realiseren.**

**Gelukkig is "natuurinclusief" een belangrijk hoofdthema dat wordt meegenomen in dit 'Stedenbouwkundig Plan'. Hoopt dat Stadgenoot en particuliere eigenaren ook deze voorzieningen gaan realiseren.**

**Antwoord:**

De uitgangspunten voor natuurinclusief staan beschreven in de paragraaf 3.5 'Duurzame leefomgeving'. Hier wordt natuurinclusiviteit als voorwaarde gesteld. Inspiratievoorbeelden staan in het beeldkwaliteitskader. In het vervolgtraject met de ontwikkelaars en in de inrichting van de openbare ruimte zal hier verdere uitwerking aan worden gegeven.



## 8 Woonboten

### 8.1 Aankoop woonboten op vrijwillige basis

7, 15,16, 17,72, 73, 81,89, 90, 129, 131: Indiëners geven aan dat er juist veel tevredenheid is met de combinatie oever en woonboten op dit deel van de Amstel. Indiëner kan zich voorstellen dat een landschapsarchitect in termen van zichtlijnen denkt, maar vindt dat dergelijke zichtlijnen nooit een doel op zich kunnen worden, en bovendien al ruimschoots aanwezig zijn in het gebied. De charme van het gebied is juist de openheid van het water en het weelderige stukje groen waar de meeste woonboten liggen. Indiëners hebben hier nog nooit een lokale bewoner, fietser of wandelaar over horen klagen.

Indiëner is het niet eens dat zichtlijnen ten koste gaan van de schaarse woonruimte in Amsterdam, in dit geval de woonboten. Indiëner wil erop wijzen dat de WOZ- en aankoopwaarde van hun bezit gebaseerd is op de vrije overdraagbaarheid ervan. Alleen zeer dwingende redenen kunnen hier afbreuk aan doen; uitzicht op het water (dat er al is) valt hier niet onder. De suggestie van opkopen door de gemeente van woonboten (zelfs op vrijwillige basis) en reppen over vrij uitzicht op de Amstel, ondermijnen de waarde van hun bezit en rechtspositie, wat de indiëner onaanvaardbaar achten. Het grofweg wegtekenen van woonboten is al met al een onfatsoenlijke en juridisch laakbare wijze van bestuurlijk handelen. Wat hier naar het zich laat aanzien in het geding is, zijn op z'n minst twee beginselen van behoorlijk bestuur: het zorgvuldigheidsbeginsel en het formele rechtszekerheidsbeginsel. Het is niet realistisch te verwachten dat bewoners hun woonboot vrijwillig aan de gemeente zullen aanbieden; wat dit aangaat schiet het plan zijn doel voorbij. Mocht de gemeente toch de mogelijkheid open willen houden voor 'verkoop op vrijwillige basis', dan wil de indiëner dat er expliciet vermeld wordt dat dit nooit en te nimmer ten koste zal gaan van de vrije overdraagbaarheid van hun bezit.

Indiëner vindt het schandalig dat op diverse schetsen niet alle woonboten zijn ingetekend. Het gaat hier om de huizen van mensen, die zomaar weggegomd worden. Dit is niet de eerste keer dat dit gebeurt, en het blijft een doorn in het oog. Indiëner eist dat op alle schetsen de bestaande woonboten worden ingetekend.

Indiëners willen dat in dit plan en in hier op volgende wijzigingen voor het bestemmingsplan niet wordt gesproken over vermindering van het aantal woonboten. Indiëners geven aan dat de afgelopen twintig jaar dit thema al driemaal is langsgekomen zonder dat er ook maar een boot door de gemeente is opgekocht. Ook nu ligt er al maanden een boot te koop, zonder dat de gemeente actie onderneemt. Uitspraken als "ruimte houden voor vermindering van woonboten" en de verbeeldingen in het plan kunnen bovendien negatieve gevolgen hebben voor de marktwaarde en de verkoopbaarheid van het bezit van de indiëners. Graag wijzen de indiëners er ook nog op dat het de gemeente zelf is geweest die het zicht vanaf deze oever op de majestueuze bocht van de Amstel heeft beperkt door destijds, ten faveure van kaderuimte voor restaurant Riva (70 meter), de woonboten zó in te tekenen dat er weinig tussenruimte overbleef. Indiëners vinden het een vreemde gedachte dat de gemeente een zeer forse hoeveelheid gemeenschapsgeld wil

**uitgeven voor een klein beetje meer zicht op het water. Zeker als er om de hoek, bij Park Somerlust, al fantastisch zicht is op de majestueuze bocht in de Amstel en er op het stuk tussen de Berlagebrug en het 'Rivierenplein' al sprake is van majestueus uitzicht is op de Amstel. In onze stad zijn er toch zeker andere prioriteiten.**

**Indiener wil pleiten voor behoud van de woonboten, zodat dit niet een nieuwe overlastplek wordt zoals Park Somerlust of de Weesperzijde. Indiener vraagt meer aandacht voor de huidige bewoners, en minder voor het inrichten van recreatieplekken.**

**Antwoord:**

In de Watervisie staat dat Amsterdam steeds drukker wordt, en de oevers van de Amstel belangrijk zijn voor wandelen, hardlopen en fietsen. Bij de Omval is de wens om meer contact tussen de oever en het water te bewerkstelligen. De ambitie is om zichtlijnen vrij te spelen. In het stedenbouwkundig plan wordt er vanuit gegaan dat de woonboten op vrijwillige basis uitgekocht kunnen worden. De gemeente begrijpt dat de plankaart de suggestie wekt dat bepaalde woonboten moeten vertrekken. Op basis daarvan is de plankaart aangepast zodat duidelijk is dat de vrijwillige uitkoop voor alle woonboten geldt. In het SP wordt de mogelijkheid opengehouden om op vrijwillige basis eventueel woonboten aan te kunnen kopen, om zo plaatselijk meer zicht op de Amstel te creëren. Dit is op basis van vrijwilligheid en tegen marktconforme voorwaarden, dus dit biedt woonbooteigenaren voldoende zekerheid en tast de rechtszekerheid en vrije overdraagbaarheid niet aan. Op de eventueel vrijgekomen plekken wordt met de inrichting zwemmen en aanmeren ontmoedigd.

**22: Indiener zegt dat in de folder over de Amsteloever wordt gesproken over het opkopen van woonboten. Indiener is dit in de principenota Amstelstation Amsteloever niet tegengekomen. Op basis van welk beleidsstuk wordt voorgesteld om woonboten op te kopen?**

**Antwoord:**

In de Principenota staat de woonbotenzone aangegeven als onderdeel van het plangebied. De indiener heeft gelijk dat in de Principenota niet gesproken wordt over het vrijwillig opkopen van woonboten. Dat inzicht is in de fase van het stedenbouwkundig plan ontstaan, op basis van het beleid van de Watervisie. Bij de Omval is de wens om meer contact tussen de oever en het water te bewerkstelligen. De ambitie is om zichtlijnen vrij te spelen. In het stedenbouwkundig plan wordt er vanuit gegaan dat woonboten op vrijwillige basis aangekocht kunnen worden.

**71: Indiener vraagt om het zicht op het water te behouden voor wandelaars, door te zorgen dat de woonboten niet te hoog worden, en niet te dicht langs elkaar worden gelegd. De woonboten die bewoond zijn kunnen natuurlijk niet zomaar weggehaald worden. De woonboten die onbewoond zijn of te hoog kunnen weg worden gehaald.**

**Antwoord:**

De gemeente heeft inderdaad de ambitie bij de Amstel/Omval meer contact tussen de oever en het water te bewerkstelligen. In het stedenbouwkundig plan wordt er vanuit gegaan dat woonboten op vrijwillige basis uitgekocht kunnen worden. De gemeente neemt uw suggestie over onbewoonde c.q. te hoge woonboten mee.

## 9 Hoogbouw

### 9.1 Amstelvista

**2:** Indiener heeft groot bezwaar tegen verhoging van de London toren naar 75 meter. De verhoging zou het zicht nog meer blokkeren. De huidige en toekomstige hoge toren doen enorm afbreuk aan het charme van het stedenbouwkundige plan van Berlage van het gebied rond de Berlagebrug, het zijhaventje van de Amstel en de Schollenbrugstraat. Indiener ziet graag een consistent en esthetisch woonblok en vindt dat hoge torens op De Omval thuishoren.

**85, 130:** Indiener maakt bezwaar tegen bouwhoogte en bouwstijl van Amstelvista. Indiener betoogt dat de bouwhoogte hier tot 4 lagen beperkt zou dienen te blijven en in baksteen uitgevoerd, in aansluiting op de Amsterdamse school stijl. Er zou hier een sjiek stuk stad kunnen worden gemaakt. Amstelvista heeft niets te maken met het hoogbouwcluster. Indiener geeft verder aan dat de rooilijn van de Weesperzijde van Schollenbrug tot Mr.Treublaan niet perse recht hoeft te zijn, dit kan worden losgelaten als zoveel mogelijk appartementen zicht op de Amstel dienen te krijgen.

**Antwoord:**

De locatie Amstelvista valt binnen de 17-eeuwse ringdijk rondom de Watergraafsmeer en hoort cultuurhistorisch meer bij het plangebied Amsteloever, dan bij de 19-eeuwse buurt aan de overkant van de Ringvaart, waar de Schollenbrugstraat onderdeel van is (zie ook SP paragraaf 2.1 'Ontstaansgeschiedenis'). Dat is de reden dat de hoogbouwcompositie van het plangebied vanaf hier begint; deze prelude wordt gevormd door een toren van 75 meter (78 meter NAP). Aan de overkant van de Mr. Treublaan zet de compositie zich door tot een hoogte van maximaal 135 meter (136 meter NAP). De toren van AmstelVista staat aan de Rocketstraat, in de tweede lijn ten opzichte van de Berlagebrug en de Schollenbrug die door Berlage ontworpen zijn. In het beeldkwaliteitskader zijn regels voor de architectuur opgenomen die worden verwerkt in de Welstandsnota. De uitwerking in de vorm van een architectonisch ontwerp wordt begeleid door een supervisor, die door de gemeente wordt aangesteld.

**3:** Indiener vindt dat hoogbouw niet past in de stad Amsterdam en in wat er om het Amstelstation heen staat. Het creëert onmenselijke maten en zorgt voor vervreemding, veel plekken met schaduw en dode straten. **Waarom is de oude binnenstad nog steeds populairder dan alles wat we nu bouwen? De Rembrandttoren had nooit gebouwd mogen worden, maar we bouwen er wel op voort.**

**Antwoord:**

Hoogbouw hoort bij Amsterdam. De eerste torens werden opgericht om de plek van kerken te markeren. Veel later zijn het woon/kantoortorens die stedelijke knoop- en scharnierpunten van verre zichtbaar maken. De nieuwe torens staan in deze traditie. Ze markeren het knooppunt Amstelstation-

Amsteloever en maken de structuur van de stad leesbaar. Het is wel belangrijk dat de hoogbouw op de juiste manier wordt ingepast, daarom wordt verwezen naar de toren checklist op paragraaf 3.1 in het SP.

**50, 133:** Indiëners maken bezwaar tegen de hoogte, de ligging en de kantoorfunctie van de toren van het Amstelvista complex, die het uitzicht bederft en veel licht tegen houdt. De woningen aan de Schollenbrugstraat komen groot deel van de dag en praktisch de gehele winter in de schaduw te liggen. Het past niet bij de bestaande bouw van 4 hoog, de valwinden en de geluiden tussen de gebouwen naar de Schollenbrugstraat toe zullen een grotere overlast geven voor de bestaande bewoners.

Indiener stelt voor om de hoogte van de Amstelvista toren naar 50 meter i.p.v. 70 meter (dezelfde hoogte als de nu witte toren aan de Weesperzijde) en de hoogte van de 3 andere gebouwen naar 30 meter i.p.v. 37,5 meter (er zijn al veel kantoren in de buurt en er is leegstand).

Indiener stelt voor de Amstelvista toren aan de Mr. Treublaan/Rocketstraat te plaatsen in verband met geluidsbarrière, minder schaduw en wind en een rustiger visueel effect voor de Weesperzijdebuurt/Schollenbrugstraat.

**85:** Door de locaties van de torens verdwijnt de 'lucht' aan de horizon voor de bewoners van de Schollenbrugstraat en is er horizonvervuiling.

Indiener geeft aan dat schaduw op woningen Schollenbrugstraat zal toenemen, van ongeveer 1 uur per dag 's winters (London-toren) naar het hele jaar door en gedurende langere perioden per dag. Indiener voorziet meer geluidhinder door Amstelvista door galm, zoemende gebouwinstallaties, verkeer, bedrijven/horeca en -recreatie op het water en de kade. De hoogte van de gebouwen zal voor windhinder zorgen. Ook voorziet indiener lichtvervuiling door de hoogbouw van Amstelvista.

**136:** Indiener geeft aan blij te zijn dat er iets nieuws komt voor Londen toren. Indiener is behoorlijk geschrokken van de hoogte van de geplande toren van AmstelVista (2x zo hoog als Londen toren) die zon weg zal nemen als ook het uitzicht. Aangaande de locatie van de toren stelt indiener voor de nu geplande hoge toren in het vierkant aan de Ringdijk-zijde te verplaatsen richting Mr. Treublaan zodat hier minder genoemde overlast zal zijn richting de Schollenbrugstraat. Ook kan ervoor gekozen worden de hoogte van de toren te verlagen en andere delen te verhogen. In ieder geval meer rekening houdend met de overlast t.a.v. de hoogte van de toren, nu 2x zo hoog als de London Tower.

Indiener kijkt uit op het complex en zou graag mede zeggenschap hebben over het gevelaanzicht, de keuze uit diverse materialen en ideeën hierover. En over wel/geenbalkons (voorstander van balkons). Indiener geeft aan dat het gewoon zou moeten zijn samenwerken en samenspraak hierover om zo een leuke woon/werk-buurt voor iedereen te creëren, en hoopt van harte dat dit hier gaat gebeuren.

**Antwoord:**

Uit bezonningsstudie is gebleken dat de schaduwwerking op de Schollenbrugstraat beperkt is. Dit heeft te maken met de grote afstand van de gevel tot aan de overzijde. De bezonning blijft daar mee ruim binnen de gestelde norm van minimaal 2 uur zon op 19 februari (lichte TNO norm).

Uit windonderzoek blijkt dat hier geen probleem speelt. Door de verplaatsing van de toren wordt het windklimaat op de Schollenbrug verbeterd (van matig voor lopen naar goed voor lopen). Op de rijbaan van de Schollenbrugstraat vindt een lichte verslechtering van het windklimaat plaats. Het gebied met een matig loopklimaat wordt iets groter in de metingen. Dit is echter geen probleem omdat dit alleen op de rijbaan plaats vindt.

Er kan geen akoestische galm tussen de gebouwen bij AmstelVista en de Schollenbrugstraat zijn, door de afstand van ruim 70 meter.

De nieuwe ontwikkeling AmstelVista is een combinatie van wonen, werken en voorzieningen. Daar is grote behoefte aan in de stad. Het feit dat de huidige bebouwing op AmstelVista leeg staat, komt omdat dit in afwachting is van de herontwikkeling. In de directe omgeving is verder geen sprake van leegstand.

Uw suggestie dat u wilt meepraten over het ontwerp en invulling van het gebouw wordt meegegeven aan de ontwikkelaar. De gemeente nodigt u ook graag uit voor het meedenken met ontwerp van de openbare ruimte.

## 9.2 Leeuwenburg

**113: Indiener vindt de Breitnertoren een mooi exemplaar dat je al van verre ziet. Waarom het zicht hierop zo versperren door bovenop de HvA nog een megatoren te bouwen? Waarom niet van laag naar hoog. Het hoog verspringt nu.**

**Antwoord:**

Het bestaande hoogbouwensemble rondom het Amstelplein mag worden uitgebreid (dit is vastgelegd in de Structuurvisie 2040 en in de Hoogbouwvisie). Dat is recent met de bouw van de Amstel Tower aan de oostzijde van het spoor reeds gebeurd. Bij het situeren van de torens wordt naar veel aspecten gekeken (zie Hoogbouweffectrapportage –bijlage bij het SP - en ook de checklist hoogbouw in paragraaf 3.1 van het SP). De effecten op de windhinder, privacy en invloed op het Amsterdams stedelijk landschap zijn allen onderzocht in de HER. Deze rapportage is opgenomen in de bijlage van het Stedenbouwkundig Plan. De uitkomsten van de HER hebben heeft in de loop van het ontwerpproces meermaals tot aanpassingen in de situering, hoogte en slankheid van de torens geleid. Het voorliggende SP bevat een evenwichtige compositie dat die zich als een samenhangend geheel manifesteert. De torens staan in een soort schaakbordpatroon zodat ze langs elkaar kijken. De impact op bezonning, windklimaat en akoestiek is zo klein mogelijk gehouden.

**141: Indiener merkt op naar aanleiding van de bouwveloppe Leeuwenburg dat bij de oppervlaktebepaling van de torens rekening gehouden moet worden met de echte buitenmaten, dus inclusief balkons/serres e.d. Voor de Leeuwenburg gaat indiener dan uit van de maat van max 950 m2.**

**Antwoord:**

Er zijn balkons buiten de rooilijn mogelijk. In het adaptieve stadsblok, afhankelijk van de ontwikkellocatie is dit tot 38 à 40 meter NAP, zijn buitenruimtes tot 2,5 meter buiten het gevelvlak toegestaan. In de torens, vanaf 38 meter à 40 NAP mogen buitenruimtes tot 1 meter buiten het gevelvlak vallen. Hierop geldt een uitzondering aan de Rocketstraat, waar uitkragende balkons onder de 24 meter NAP niet zijn toegestaan. Daar waar het gevelvlak van de toren op de rand van de

zoekruimte ligt, mag de 1 meter uitkraging van het balkon ook door de zoekruimte prikken, mits dit privaatrechtelijk en boven de openbare ruimte mogelijk is.

**141: Indiener betoogt dat binnen de bouwregeling een ongewenst beeld mogelijk is, een verdikking van de toren. Dit doet sterk afbreuk aan het beeld en de nagestreefde kwaliteit. Indiener kan hier niet mee instemmen. Indiener vindt dat deze verdikking afwijkt van de checklist, de visualisaties en teksten over beeldkwaliteit die in het SP zijn opgenomen. Indiener doet verder de suggestie om net als bij de Rembrandttoren de hoeken van de vierkante beëindiging niet volledig uit te nutten en zo aan te sluiten bij ruimtelijk beeldmerk van Amsterdam.**

**Antwoord:**

Torens hoger dan 75 meter (78 meter NAP) hebben de volgende opzet: basement, middenstuk en vierkante beëindiging. Op die manier wordt invulling gegeven aan principe 2 "Van aarde naar hemel". De nieuwe torens hebben een overwegend vierkante hoofdvorm met een mogelijke eenzijdige opdikking tot 2/3 van de hoogte. De torens refereren op die manier aan de vierkante Rembrandttoren en aan elkaar.

Voor de overwegend vierkante beëindiging geldt een maximale footprint welke per locatie aangegeven staat in de bouwvelop.

**141: Indiener vindt de entree van de woontoren van de Leeuwenburg op een volstrekt ongeschikte locatie in de bouwveloppe aangeduid. Bij een degelijk volume dient deze aan een goed ontsloten zijde te zijn, i.c. het nieuwe stationsplein. Bij de voordeur is sprake van verhuizingen, post en pakketten, verbouwingen en bezoekersfietsen, alsmede ondergrondse vuilcontainers. Op de voorgestelde zijde acht indiener dit niet mogelijk.**

**Antwoord:**

De aanduiding van de entree in de bouwvelop komt voort uit de wens om langs de diagonaal meer adressen en levendigheid te creëren (meer ogen op straat). Door de sloop van de laagbouw van de Leeuwenburg en de nieuwe rooilijn van het gebouw ontstaat hier voldoende ruimte voor. In het SP wordt een mogelijkheid voor een entree aan de stationsloper opgenomen.

**Wijziging SP:** in de bouwvelop van de Leeuwenburg is een entree mogelijk aan zowel de zuidzijde (diagonaal) als aan de noordzijde (stationsloper).

**141: De hoogte van de voet van de Rembrandttoren en de Leeuwenburg zijn op elkaar afgestemd, op max 20 meter deze hoogte dient gerespecteerd te worden.**

**Antwoord:** De intentie van de bouwveloppe is inderdaad om deze hoogte van de eerste huidige horizontale snede ("inkraging") in de schijf (van max. 20 meter, 23,5 m + NAP), te respecteren. De tekst en de bouwvelop zijn hier op aangepast.

**Wijziging SP:** In paragraaf 4.4 Leeuwenburg is de bouwvelop Leeuwenburg aangepast waarbij de voet van de Rembrandttoren en de Leeuwenburg op elkaar zijn afgestemd met een hoogte van max 20 meter (23,5 m + NAP). De tekst in het SP is aangepast: De nieuwbouw langs het stationsplein, het Rivierenplein en de fietsroute naar het Amstelplein ("diagonaal") heeft maximaal de hoogte van de eerste huidige horizontale snede ("inkraging") in de schijf, hetgeen correspondeert met circa 23,5 meter NAP vanaf maaiveld.

**141: De hoek van de Leeuwenburg en de parkeerbak is in de huidige situatie onbebouwd. Dat moet zo blijven.**

**Antwoord:**

In de bouwvelop is hier bebouwing mogelijk gemaakt, om een zo harmonieus mogelijke aansluiting te realiseren tussen de bestaande hoogbouw en de nieuwe laagbouw. Dat wordt acceptabel geacht gezien de afstand tussen de Leeuwenburg en de Rembrandttoren (circa 17 meter) en het feit dat deze ruimte geen verblijfsfunctie heeft.

**14: Er zijn zorgen over de toekomst van het complex Leeuwenburg in het gebied.**

**Begin juni heeft Erfgoedvereniging Heemschut het stadsdeel Oost verzocht om het gebouw Leeuwenburg te beschermen als gemeentelijk monument. Deze aanvraag is inmiddels in behandeling genomen door het stadsdeel. Een verwijzing naar de aanvraag ontbreekt echter in de nu voorliggende stukken.**

In de huidige voorstellen wordt aangegeven dat hergebruik, verduurzaming, optoppen en renovatie een optie zijn. Indiener vraagt om de aanwezige cultuurhistorische waarden als uitgangspunt te nemen en het gebouw in zijn huidige vorm te verankeren in het stedenbouwkundig plan. Sloop van het geheel of belangrijke delen is zeer ongewenst vanuit cultuurhistorisch oogpunt.

Indiener geeft aan dat Leeuwenburg een markant en iconisch complex is, door de combinatie van hoof- en laagbouw.

Indien geen extra hoog bouwvolume binnen de huidige contouren aan Leeuwenburg kan worden toegevoegd zonder aantasting van de architectonische en stedenbouwkundig kwaliteiten, dient dit extra volume buiten het complex te worden gerealiseerd. Overwogen kan worden om een stuk openbare ruimte op te offeren voor een andere positie van de toren of meer hoogbouw elders in het plangebied te realiseren.

Onduidelijk is wat op pag. 66 bedoeld wordt met: "verdikking van de gevel oudbouw nader te bepalen". De gevels dienen hun karakteristieke detaillering en brutalistische uitstraling te behouden. Indiener vraagt om de adviezen van Monumenten en Archeologie en van de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit naar aanleiding van onze monumentenaanvraag in de afweging te betrekken.

**Antwoord:**

Het dagelijks bestuur (oftewel het college) heeft beleidsvrijheid bij de aanwijzing van een zaak als gemeentelijk monument. Die vrijheid vindt haar begrenzing in de Erfgoedverordening en in de algemene beginselen van behoorlijk bestuur. Dat betekent dat er een zorgvuldige afweging gemaakt moet worden tussen de monumentale waarden enerzijds en andere belangen, zoals de ontwikkeling van de stad en dan vooral de realisatie van woningen, anderzijds. Deze aspecten zijn reeds bij de aanwijzing van belang. Er is sprake van uiteenlopende belangen. Enerzijds is er sprake van hoge erfgoedwaarden, anderzijds van grote ruimtelijke en maatschappelijke belangen zoals de integrale herontwikkeling van Amsteloever, de woningbouwambities van de gemeente en de gemaakte afspraken in het kader van de planontwikkeling tot nu toe. Geconcludeerd kan worden dat er sprake is van een vergevorderd planproces met een hoog afbreukrisico. De gemeente heeft daarbij door de vaststelling van diverse kaderstellende documenten en met het vrijgeven van het concept Stedenbouwkundig Plan voor inspraak verwachtingen gewekt bij de eigenaar, de andere betrokken partijen en de burger. Op basis van bovenstaande besluit het dagelijks bestuur, met instemming van

het college van B&W, om het gebouw Leeuwenburg niet aan te wijzen als gemeentelijk monument. Het College van B&W heeft op 1 december 2020 besloten opdracht te geven om (de omgang met) de erfgoedwaarden van het gebouw Leeuwenburg een duidelijke plek te geven in de verdere planuitwerking. Dat wil zeggen dat de verdere uitwerking van het bouwplan voor het gebouw Leeuwenburg met inachtneming van het SP zo dicht mogelijk bij de door MenA en de CRK geconstateerde waarden moet blijven. In het planproces zal MenA goed betrokken worden. Daartoe is afgesproken dat MenA vertegenwoordigd is in het supervisieteam Amstelstation en Amsteloever, zoals ze dat eerder ook was. Supervisie begeleidt en toetst de planuitwerking voor de beide zijden van het Amstelstation waaronder het gebouw Leeuwenburg. Binnenkort start de selectieprocedure voor een nieuwe supervisor. Daarnaast zal bij de planvoorbereiding en de planuitwerking, waar de omgang van het gebouw in relatie tot de geconstateerde waarden gestalte krijgt, een monumentenadviseur van MenA betrokken worden. Het projectteam neemt deze punten op in de anterieure overeenkomst met de eigenaar van het gebouw.

### 9.3 Delta Lloyd

**1:** Indiener woont aan de zuidzijde van de Amstelboulevard. Indiener vindt de nieuwe plannen voor de locatie Delta Lloyd te groot en massief - woonkwaliteit daalt tot een minimum - en niet acceptabel. Het huidige 'hof' tussen DeltaLloyd en de appartementen aan de Amstelboulevard wordt vrijwel volledig dichtgezet en een stuk kleiner en donkerder. De toren aan de Amstelzijde blokkeert het hof volledig, waardoor zonlicht, lucht en uitzicht helemaal zullen verdwijnen. Indiener stelt voor de toren óf meer richting het westen te schuiven, in lijn met de bebouwing aan de Omval óf meer naar het oosten richting de Spaklerweg. Ook wordt aandacht gevraagd voor de vormgeving van de toren (slanker en niet vierkant zoals Amsteltoren), om de invloed op de omliggende bestaande bebouwing te verbeteren. De hof blijft dan de plek die het stedelijke blok DeltaLloyd - Amstelboulevard Zuid verblijfs- en leefkwaliteit geeft, wat ook de nieuwe bebouwing ten goede komt. Indiener heeft geen bezwaar tegen de hoogte van de torens.

**115:** Indiener maakt bezwaar tegen de hoge toren op het lage deel van het Delta Lloyd gebouw vanwege de schaduw in de straat tussen het Philips gebouw en de Hoefsmid. Indiener vindt de hoogte en de vorm van de nieuw te bouwen hoge torens plomp en zwaar, het zicht op de spits van de Rembrandttoren zal verdwijnen en het zicht van de appartementen van de Hoefsmid zal belemmerd worden door de toren van de Leeuwenburg. Er wordt gesproken over een familie van torens, maar in werkelijkheid verdwijnen de al bestaande toren achter de nieuwe torens.

**113:** Indiener maakt bezwaar tegen de geplande hoogbouw bovenop Delta Lloyd die de volledige Omval langdurig in de schaduw legt. De bewoners van de Noordvleugel hebben al nauwelijks zon, met deze hoogbouw verdwijnt het volledig.

#### **Antwoord:**

De afstand tussen de bestaande appartementen aan de Amstelboulevard en de nieuwbouw van de Delta Lloyd bedraagt in de nieuwe situatie ruim 40 meter. Dat is een stuk breder dan de Amstelboulevard zelf. In algemene zin kan daarom worden gesteld dat er aan beide kanten van de



bestaande appartementen voldoende licht, lucht en ruimte blijft. Uit zonnestudies is gebleken dat de zuidgevel van het woonblok een lichte afname van het aantal zonuren zal ondervinden. Het aantal zonuren aan deze gevel blijft echter ruim binnen de norm van minimaal 2 uur bezonning op 19 februari (lichte TNO norm). In de oksel van het gebouw op de begane grond bevinden zich twee appartementen die reeds in de huidige situatie onder de norm vallen. Deze woningen zijn tweezijdig georiënteerd en hebben ook een gevel op de hoek Omval/Amstelboulevard, waar zij voldoende zonlicht ontvangen. De huidige zoekruimte van de toren houdt rekening met de lichttoetreding van de appartementen. Een verschuiving van de zoekruimte zal leiden tot een verslechtering. De gemeente wijst er bovendien op dat de torens in het SP in bouwveloppen worden weergegeven. Deze vormen het maximale kader waar binnen de toren moet worden ontworpen. In het SP zijn ook maximale vloeroppervlaktes voor de torens opgenomen. Hierdoor zullen de uiteindelijke torens minder massief worden dan nu in het SP wordt weergegeven.

**g6: Het markante en kenmerkende stadsbeeld van het eerste Amsterdamse hoogbouwensemble rond het Amstelplein wordt aangetast. Door voorziene hoogbouw ter hoogte van Delta Lloyd zal de stedenbouwkundige aansluiting op de Amstel verloren gaan. Kenmerkende skyline en historische aanblik wordt onvoldoende gerespecteerd. Indiener vraagt het stedenbouwkundig plan op dit punt aan te passen en de lagere bebouwing ter plaatse van Delta Lloyd gebouw te behouden. Daarnaast vindt indiener dat de hoogbouw ter plaatse van Delta Lloyd niet voldoet aan en in strijd is met punt 10 uit de toren checklist voor Amstelover "of ze het uitzicht en de privacy van de huidige gebruikers respecteren".**

**Antwoord:**

Het bestaande hoogbouwensemble rondom het Amstelplein mag worden uitgebreid (zie Structuurvisie 2040 en in de Hoogbouwvisie). Dat is recent met de bouw van de Amstel Tower aan de oostzijde van het spoor reeds gebeurd. Bij het situeren van de torens wordt naar veel aspecten gekeken (zie Hoogbouweffectrapportage –bijlage bij SP - en checklist hoogbouw in paragraaf 3.1 van het SP). Dat heeft in de loop van het ontwerpproces meermaals tot aanpassingen in de situering, hoogte en slankheid van de torens geleid. Het voorliggende SP bevat een evenwichtige compositie die zich als een samenhangend geheel manifesteert. De torens staan in een soort schaakbordpatroon zodat ze langs elkaar kijken. De impact op bezonning, windklimaat en akoestiek is zo klein mogelijk gehouden. In de toren checklist in het SP is punt 10 genuanceerd en veranderd in 'of ze rekening houden met de privacy van huidige en nieuwe gebruikers'. De nieuwe zin geeft beter weer dat het om het vinden van een goede balans gaat.

**Wijziging SP:** Punt 10 van de toren checklist in het SP is aangepast van "Of ze het uitzicht en de privacy van huidige en nieuwe gebruikers respecteren" naar: "Of ze rekening houden met de privacy van huidige en nieuwe gebruikers".

**g6: Indiener zou het logischer en meer aanvaardbaar achten als de opbouw in hoogte ter hoogte van het Delta Lloyd-gebouw meer geleidelijk zou plaatsvinden, zodat de overgang van de Amstel en de Spaklerweg naar de bestaande hoogbouw rond het Amstelstation meer 'natuurlijk'/'organisch' plaatsvindt. Daarbij passen geen torens met hoogtes van 100 en 125 meter direct aan de Amstelzijde en de Spaklerweg maar bouwhoogten conform het huidige Delta Lloyd-gebouw. Indiener verzoekt het Stedenbouwkundig Plan zodanig aan te passen dat hoogbouw ter hoogte van het Delta Lloyd-gebouw komt te vervallen.**

**Antwoord:**

De nieuwe torens van de Delta Lloyd creëren letterlijk perspectief. De toren van 100 meter (101,5 NAP) langs de Spaklerweg past in de oplopende lijn tussen Amstelkwartier en het hoogbouwcluster rond het Amstelplein. De andere toren van 125 meter (126,5 NAP) staat weloverwogen uit het gelid aan de majestueuze bocht in de Amstel. Het is een welkom aan eenieder die via de scheg naar de stad komt.

**13: Indiener vraagt of het een idee is de twee torens op het Delta Lloyd gebouw dicht bij elkaar te plaatsen zodat ze daarna samen kunnen worden getrokken en worden vervangen door een lagere opbouw? Dan hoeven de kantoormensen minder hoog trap te lopen en kan er later, over een paar jaar, nog wat verdiepingen opgezet, al werkt dan iedereen thuis.**

**Antwoord:** Een dergelijk voorstel zou leiden tot een zeer hoge schijf van 50 tot 60 meter hoog met een grote gevel lengte. Dit zou leiden tot meer schaduw en grotere windbelastingen die de leefbaarheid in de omgeving sterk zouden verslechteren.

## 9.4 Beeldkwaliteit

**16: Indiener leest in het stedenbouwkundig plan dat torens verplicht een vierkantige uitstraling moeten krijgen en een stompe top voor dubbelgebruik van het dak. Indiener acht dit erg onwenselijk en verzoekt het strenge criterium van vierkantigheid en stomphed los te laten. Stompe torens zullen schril met de bestaande torens afsteken, en ze door hun geprojecteerde hoogtes van drie kanten grotendeels verhullen. Indiener vindt dat dubbelgebruik niet verplicht moet worden. Hij stelt voor om in plaats daarvan de op te nemen dat de bovenste bruikbare etage publiek ingericht moet worden. Hij stelt voor om aan de ontwerpeisen een overtuigende kroon verplicht toe te voegen en een overtuigende iconische (en als het even kan modern-klassieke) vormtaal te hanteren. Witte platte dozen voldoen daar niet aan.**

**Antwoord:**

Het stedenbouwkundig plan laat zich inspireren door de hoogbouwtraditie van Amsterdam. De torens van Hendrick de Keyser hebben elk iets eigens, maar geen enkel toren doet zich belangrijker voor dan de ander. De torens hebben een vergelijkbare basisvorm, ze ogen als familie. De eigen expressie komt voort uit de specifieke eisen die voor elke toren net een beetje anders waren. De nieuwe torens hebben een vergelijkbare opbouw: een basement, middenstuk en beëindiging. De specifieke context van elke toren wordt aangegrepen om het individuele karakter uit te drukken. De vierkante beëindiging is bedoeld om het gezamenlijke te benadrukken.

**103: Ruimte en vergroening wordt de trend. Indiener verzoekt geen UvA toren neer te zetten vanwege schaduw in de buurt. Kan er niet een lagere toren, een breder gebouw of ene toren in de diepte?**

**Antwoord:**

In het ontwerpproces leidend naar het stedenbouwkundig plan is de afweging gemaakt tussen weinig openbare ruimte en wat lager bouwen, en veel openbare ruimte en hoger bouwen. De gemeente maakt de keuze voor het laatste. Dat heeft als voordeel dat er veel ruimte voor groen en water is (zie ook het kaartje groen/verharding in paragraaf 7.2 van dit document). De hoogbouw kan op een verantwoorde manier worden ingepast.

**106: De unieke identiteit en aanzicht van de buurt wordt permanent veranderd, de woningen van de Hoefsmid en Rembrandttoren zullen verdwijnen tussen de hoogbouw. Historisch gezien is dit jammer, en voor de bewoners in de buurt die nu hun uitzicht belemmerd krijgen door veel hoogbouw een probleem. Indiener is - buiten dit esthetische bezwaar - bevreesd dat daardoor de waarde van de woningen omlaag zal gaan.**

**Antwoord:**

De gemeente is van mening dat door het verbeteren van de samenhang van de verschillende onderdelen van de buurt de identiteit van de buurt verder zal worden versterkt. Tevens is het te verwachten dat het in evenwicht brengen van de functies wonen en werken, gecombineerd met een substantiële kwaliteitsimpuls voor de openbare ruimte in het hele gebied zal leiden tot een opwaardering van het gebied. Dat geldt dus ook voor de bestaande woonstraten in het plangebied. Deze inzet vormt de basis van het stedenbouwkundig plan, wat op termijn zal resulteren in meerwaarde voor de bestaande en nieuwe bewoners.

Met betrekking tot uitzicht is in het stedenbouwkundig plan rekening gehouden met zowel bestaande als nieuwe woon- en kantoor ontwikkelingen. Hierbij speelt het uitzicht naar de Amstel maar ook het zicht naar elkaar een belangrijke rol.

**33: Indiener geeft af op megalomane projecten, de oevers vol, weg horizon. Een mini new york. Geen enkel weldenkend mens wil de duisternis over zijn stad afroepen. De torens van Babel.**

**Antwoord:**

Het bestaande hoogbouwensemble rondom het Amstelplein mag worden uitgebreid (dit is vastgelegd in de Structuurvisie 2040 en in de Hoogbouwvisie). Dat is recent met de bouw van de Amstel Tower aan de oostzijde van het spoor reeds gebeurd. Bij het situeren van de torens wordt naar veel aspecten gekeken, zoals windhinder, bezonning privacy en invloed op het Amsterdams stedelijk landschap (zie Hoogbouweffectrapportage – bijlage bij Stedenbouwkundig Plan - en de checklist hoogbouw in paragraaf 3.1 van het SP).

**114: Indiener zou graag zien dat boven dit geheel aan nieuwe torens de Rembrandttoren duidelijk de hoogste blijft! Met zijn markante top en mooie verlichting is hij een herkenningspunt voor heel Amsterdam . De andere torens moeten duidelijk lager zijn (20/25 m). Vooral de nieuwe toren voor de Leeuwenburg is te hoog: 135m, net zo hoog als de Rembrandttoren. Indiener heeft dit met verschillende mensen over gesproken, iedereen wil dat de Rembrandttoren de hoogste blijft.**

**Antwoord:**

Hoogbouw hoort bij Amsterdam, en markeert stedelijke knoop- en scharnierpunten in de stad. Woon/kantoortorens zoals de Rembrandttoren zijn daar een markant onderdeel en voorbeeld van. De nieuwe torens staan in deze traditie. Ze markeren het knooppunt Amstelstation-Amsteloever en maken de structuur van de stad leesbaar. Het is wel belangrijk dat de hoogbouw op de juiste manier wordt ingepast, daarom wordt verwezen naar de toren checklist in paragraaf 3.1 in het SP.

**141: Indiener betoogt dat binnen de bouwregeling een ongewenst beeld mogelijk is, een verdikking van de toren. Dit doet sterk afbreuk aan het beeld en nagestreefde kwaliteit. Indiener kan hier niet mee instemmen. Indiener vindt dat deze verdikking afwijkt van de checklist, de visualisaties en teksten over beeldkwaliteit die in het SP zijn opgenomen. Indiener doet verder de**

**suggestie om net als bij de Rembrandttoren de hoeken van de vierkante beëindiging niet volledig uit te nutten en zo aan te sluiten bij ruimtelijk beeldmerk van Amsterdam.**

**Antwoord:**

De nieuwe torens hebben een opbouw: een basement, middenstuk en beëindiging, zodat de toren in de hoogte verjongt. De vierkante hoofdvorm van de beëindiging is geïnspireerd op de vierkante beëindiging van de Rembrandttoren. Daarmee voldoet de toren aan punt 6 en punt 9 van de checklist.

## 9.5 Bezinning

**18: Indiener wil weten of is onderzocht welke schaduw de 135 meter toren van de Leeuwenburg veroorzaakt op de woonboten in de Amstel aan de oost- en westzijde van de Amstel en wat het resultaat van dit onderzoek was.**

**Antwoord:**

In het kader van de HER heeft een bezonningsstudie plaatsgevonden. Uit de bezonningsstudie blijkt dat de toren van de Leeuwenburg een minimale invloed heeft op de bebouwing en woonboten aan de westzijde van de Amstel. In de vroege ochtend tot ongeveer 10 uur is er in de maanden oktober tot maart enige slagschaduw.

**116: Indiener wil graag dat de nieuwe toren die op de Leeuwenburg komt wat lager gebouwd wordt. Dit omdat zo'n hoge toren in de Van der Kunbuurt voor een significante vermindering van het aantal uren zon zal zorgen voor de bewoners, zowel in de huidige situatie als in een situatie waarbij de buurt gesloopt wordt en er nieuwe huizen gebouwd worden.**

**117, 121, 127: Indiener vindt dat de bouw van de hoge HvA toren is niet goed qua bezinning is voor de huidige 70-jarige buurt. Op bepaalde dagen is er voor bepaalde woningen geen zon meer, waar die er eerder wel was. Indiener verzoekt de gemeente met meer opties te komen zodat de Van der Kunbuurt geen last heeft van de HvA toren (minder hoog, wat meer naar achteren en korter).**

**Indiener geeft aan dat de toren checklist op pagina 29 is wat betreft punt 2, 3 en 9 niet gerespecteerd. 2: Of ze windhinder, slagschaduw en geluidshinder (galm, installaties ed.) voorkomen of beperken. 3: Of ze het uitzicht en de privacy van huidige en nieuwe gebruikers respecteren 9: Of ze mooi zijn in het Amsterdamse stedelijk landschap. Ook wordt het uitzicht op de Rembrandttoren ontnomen vanuit punten in de stad en buiten de stad.**

**Antwoord:**

In het kader van de HER (Hoogbouweffectrapportage) heeft een bezonningsstudie plaatsgevonden. In deze bezonningsstudie is het effect van de Leeuwenburg op de huidige en de nieuwe Van der Kunbuurt onderzocht. Inmiddels is duidelijk dat de Van der Kunbuurt zal worden herontwikkeld. Uit de bezonningsstudie blijkt dat de toren van de Leeuwenburg inderdaad effect heeft op de Van der Kunbuurt. De invloed beperkt zich tot de schaduw van de toren en in zeer beperkte mate de schaduw van de onderbouw. De toren zal een slanke vormgeving hebben, waardoor de schaduw ze op de Van der Kunbuurt werpt beperkt blijft tot circa 1,5 uur per etmaal. De bezinning voldoet ook met dit effect nog steeds aan de lichte TNO norm van minimaal 2 uur zon per etmaal. De effecten op de windhinder en invloed op het Amsterdams stedelijk landschap zijn onderzocht in de HER. Deze rapportage is

opgenomen in de bijlage van het SP. Daarnaast speelt ook privacy een belangrijke rol in het tot stand komen van het SP; dit is in het SP ook verwoord door het vrije zicht vanuit de verschillende torens. De torenchecklist is onderdeel van het beeldkwaliteitskader en is een leidraad voor de architectonische uitwerking van de torens.

Met betrekking tot de checklist geeft indiener aan dat niet aan de punten 2, 3 en 9 wordt voldaan. Punt 2 heeft betrekking op de impact die de torens hebben op de relevante zichtlijnen. In het HER onderzoek zijn 14 relevante gezichtspunten vanuit de stad en het omliggende landschap onderzocht. Hierbij is onderzocht hoe toevoegen van torens aan het bestaande ensemble op een ruimtelijk optimale wijze kan worden gedaan. Dit heeft geleid tot de stedenbouwkundige opzet zoals deze in dit SP is vertaald.

Punt 3 heeft betrekking op de onderlinge samenhang tussen de torens. Deze samenhang is in het SP vertaald door de het criterium dat de toren overwegend vierkant moeten worden beëindigd en dat torens hoger dan 75 meter (78 meter NAP) tot 2/3 van de hoogte een opdikking mogen hebben.

Punt 9 heeft betrekking op de ranke en elegante bovenbouw van de torens. In het SP is dit geregeld door de overwegende vierkante beëindiging van de torens en door het maximale vloeroppervlakte van de torens.

**32: Indiener vindt torenflats sociaal niet wenselijk, want geen zicht op straat, lokt criminaliteit uit, is onpersoonlijk. Indiener vraagt waarom geen blokken van 5, 6, 7 verdiepingen hoog met binnentuinen? Zo kun je verdichten en is beter voor sociale cohesie en leefbaarheid. Indiener vraagt waarom in de ene buurt zo absurd verdichten en de andere niet?**

**25: Indiener acht nog meer hoge torens op dit kleine gebied ongewenst. Het zal tot aanzienlijke toename van mensen en verkeer leiden en door schaduwwerking tot somberte in de hele buurt. Het aangezicht vanaf de Berlagebrug past niet in het beeld van Amsterdam.**

**Antwoord:**

De gemeente kiest voor verdichting rond het OV-knooppunt Amstelstation. Het zal daardoor drukker worden op straat. Dat mag niet ten koste gaan van de leefbaarheid. Het stedenbouwkundig plan voorziet daarom in behoud van de grote hoeveelheid openbare ruimte en de groene inrichting daarvan. Hoogbouw is een vorm van verdichting, zeker op plekken waar je niet op de openbare ruimte wilt inleveren. Het is wel belangrijk dat de hoogbouw op de juiste manier wordt ingepast, daarom wordt verwezen naar de toren checklist op paragraaf 3.1 in het SP.

**36: Indiener maakt bezwaar tegen alle 4 geplande torens maar met name tegen de 135 meter hoge toren van de Leeuwenburg (groteske fallussymbol), vanwege extra schaduw op Van der Kunbuurt en omdat hij licht en zicht op lucht wegneemt. Ook de Rembrandttoren wordt aan het zicht onttrokken. Indiener vindt verder dat wordt gemaskeerd dat het enkel en alleen om winstbejag gaat.**

**Antwoord:**

De gemeente kiest voor verdichting rond het OV-knooppunt Amstelstation. In het kader van de HER heeft een bezonningsstudie plaatsgevonden. Uit de bezonningsstudie blijkt dat de Leeuwenburg invloed heeft op de bezonning van de Van der Kunbuurt. Het aantal zonuren valt binnen de norm. Bovendien kan er met de herontwikkeling van de Van der Kunbuurt rekening worden gehouden met de bezonning.

## 9.6 Windhinder

115: Indiener vindt het onbegrijpelijk dat er niet voor is gekozen de uitkomsten van de HER inzichtelijk en helder in het Conceptplan op te nemen. Door het ontbreken hiervan is het niet mogelijk om op essentiële punten van het plan te reageren en de geboden mogelijkheid tot inspraak op onderbouwde manier waar te nemen. Indiener stelt dat er niet op werkelijke schaal gemeten is wat de effecten zijn van de wind tussen het gebouw van de Hoefsmid en het Philips gebouw. Langs het gebouw van de Hoefsmid waait de wind zowel de galerijkant als de straatkant waardoor het Bernouille-effect ontstaat. Dit effect wordt versterkt wanneer er naast de Hoefsmid een massieve en hoge toren komt te staan. Hierbij ontstaat het reële gevaar dat er bij storm ontwrichtende krachten op het gebouw worden uitgeoefend.

32: Indiener geeft aan dat met de huidige torens al dermate veel wind is (rotonde bij Rembrandttoren en torenflat State), dat dit levensgevaarlijk is voor fietsers en fietsende kinderen. Indiener vreest dat met nieuwe torens een enorm trekpat wordt waar gewonden gaan vallen.

108: Niet op voorhand stellen dat ontwikkeling mogelijk is zonder verdere aantasting van het windklimaat, en dat met juiste uitwerking gebouwen en architectuur windklimaat A en B haalbaar is. Benoemen dat plaatselijke toename hinderkans niet is uitgesloten.

43: Indiener betreurt keuze voor hoogbouw, vindt de huidige torens al lelijk, en vraagt zich af of het nog veel lelijker moet worden. Op afstand zijn torens leuk, op straat zijn het windtunnels waar het onprettig toeven is. Bouw naar menselijke maat, geen New York.

119: Het stationsplein en het stationsentree behoeven een A-klimaat, de hoogbouwvolumes dienen daarmee rekening te houden.

143: Het stedenbouwkundig plan voorziet meer hoogbouw in de omgeving van het station Amsterdam Amstel. Uit ervaring is gebleken dat dit tot windval kan leiden bij stations met schade als gevolg. Indiener verzoekt daarom om een windbelastingsonderzoek waarbij de gevolgen voor het station Amsterdam Amstel in beeld worden gebracht.

96: Indiener heeft zorgen omtrent wind-, schaduw- en galmhinder en verzoekt deze aspecten reeds in het kader van het Stedenbouwkundig Plan af te wegen en niet pas later bij beoordeling van de plannen. Indiener wijst op de combinatie van hoogbouw en nabijheid van water, tunneleffect door bij elkaar staande hoogbouw, galm, en risico dat tussen de hoogbouw donkere gebieden met permanente schaduw kunnen ontstaan die afbreuk doen aan ambitie om aantrekkelijk stedelijk gebied te creëren.

### Antwoord:

Voor dit Stedenbouwkundig Plan is inderdaad een HER opgesteld, de resultaten zijn opgenomen in de HER-rapportage in de bijlage van het Stedenbouwkundig Plan. De effecten van de hoogbouw op het windklimaat zijn onderzocht in het kader van de HER, waarbij ook specialistische onderwerpen als het Bernouille-effect zijn getoetst.

In het kader van het windklimaat zijn studies uitgevoerd. Het grootste deel van het gebied voldoet aan de norm. Er zijn drie aandachtspunten:

- De bestaande situatie rondom de Rembrandttoren. Deze situatie wordt verbeterd door de bouw van de Leeuwenburg. Langs de diagonaal tussen het toekomstige Rivierplein en het Amstelplein is in de bestaande situatie een probleem met windhinder. Langs deze belangrijke fietsroute komt het regelmatig voor dat fietser vallen als gevolg van onverwachte windvlagen. Binnen de planontwikkeling is wel enige verbetering in dit windklimaat zichtbaar maar dit is niet toereikend om het bestaande probleem te verhelpen. De herontwikkeling biedt ruimte om de fietsroute en de omgeving opnieuw in te richten. Hierbij kan groen worden ingezet om het nu slechte klimaat te verbeteren. Door het toevoegen van bomen op de nieuwe pleinruimtes en door langs de fietsroute kan het windklimaat hier aanzienlijk worden verbeterd.
- Voor de Stationsboulevard is samen met Vastint (eigenaar van de Leeuwenburg) en gemeente in de windtunnel onderzocht hoe de windhinder hier kan worden teruggebracht naar een A (goed klimaat voor verblijven, slenteren en lopen), B (goed klimaat voor slenteren en lopen) of C (goed klimaat voor lopen). Uit dit onderzoek is gebleken dat doormiddel van aanpassingen aan de gebouwen en door een slim ontwerp van de openbare ruimte, met op strategische plekken groen en bomen, het windklimaat op de Stationsboulevard aanzienlijk is te verbeteren.
- Het windklimaat op de Spaklerbrug is matig. Met de ontwikkeling van de Delta Lloyd locatie is onderzocht hoe het klimaat op de Spaklerbrug kan worden verbeterd. Binnen de nu voorgestelde randvoorwaarden en met behoud van de huidige bomen kan het windklimaat op deze plek worden verbeterd.

**Wijziging SP:** In paragraaf 3.5 'Duurzame Leefomgeving' is de toelichting onder het kopje bezonning en windhinder uitgebreid en geactualiseerd. Ook in de bouwveloppen is de tekst aangepast.

**41: Indiener wil geen hoogbouw meer binnen de A10, het stadsbeeld langs Amstel, vanaf Centrum, wordt dramatisch aangetast. In Amsteldorp nog meer verlies van zon (weggenomen door Rembrandt-toren en Amsteltoren). Indiener vraagt wat is motivatie om hier zo hoog te bouwen?**

**Antwoord:**

Hoogbouw binnen de ring is in de hoogbouw visie en structuurvisie vastgelegd. In de structuurvisie is er voor gekozen om het bestaande hoogbouwcluster rond het Amstelstation uit te breiden. In de HoogbouwEffectRapportage (HER) wordt duidelijk dat de verdichting geen of zeer beperkte invloed heeft op de bebouwing buiten het plangebied, waar Amsteldorp onder valt.

**57: Indiener hoopt de hoogbouw te kunnen stoppen, er is eerder geen rekening gehouden met windhinder (waar de chocolade fabriek stond) noch met veranderingen in de ondergrondse waterhuishouding.**

**Antwoord:**

De gemeente heeft sinds de bouw van de Rembrandttoren veel ervaring opgedaan met hoogbouw in Amsterdam en de mogelijk nadelige effecten daarvan. Een van de belangrijkste punten met betrekking tot windhinder is dat de torens niet kaal op de grond moeten staan, maar uit stadsblokken dienen op te rijzen. De valwinden klappen dan op het basement terug de lucht in, waardoor het windklimaat op straat aangenaam blijft. Bovendien moet het stedenbouwkundig plan en de latere architectonische

ontwerpen altijd in windstudies getest worden, dat wordt in het kader van dit plan gedaan. De checklist hoogbouw geeft een overzicht van alle lessons learned en hoe die hier worden toegepast.

De Amsteloever heeft een complexe ondergrond. Ook op dat vlak is er veel onderzoek en ervaring opgedaan in dit gebied. De resultaten daarvan vindt u terug in het SP in de Paragraaf 3.5 'Duurzame Leefomgeving' onder het kopje Waterparagraaf.

**Wijziging SP:** Toevoeging kopje Waterparagraaf aan Paragraaf 3.5 'Duurzame Leefomgeving' en Waterparagraaf in de bijlagebundel bij het SP.

**88: Indiener vindt hoogbouw niet voor dit gebied bedoeld. Het hoogbouwbeleid van de gemeente Amsterdam en de invloed die buurt kan uitoefenen op de uitvoering ervan zijn niet juist weergegeven in het stedenbouwkundig plan en de bijeenkomsten. Indiener betoogt dat het plangebied Amsteloever in de Structuurvisie geen hoogbouw gebied is en het onduidelijk is of het Amstelstation een OV knooppunt is voor de hoogbouw boven de 60 meter. Het stedenbouwkundig plan is niet duidelijk over de bestaande en nieuwe bouwhoogten en het is de vraag of alle bewoners doorhebben wat de (enorme) verschillen zullen zijn. Indiener wijst op 3 aspecten die volgens hem/haar leiden tot een lagere bebouwingshoogte: inpassen in bestaande structuur, 2 km zone Unesco en Berlage's Plan Zuid.**

**96: Indiener vindt dat de nieuwe hoogbouw als voorzien in het projectgebied en in het bijzonder ter plaatse van het Delta Lloyd gebouw nadelige invloed kan hebben op het beschermde werelderfgoed. De reeds bestaande hoogbouw maakt dit niet anders, want dateert van voor de Unesco-aanwijzing.**

**Antwoord:**

Bouwhoogtes in het plan zullen inderdaad hoger worden dan nu vaak het geval is. De gekozen bouwhoogtes sluiten aan bij de bouwhoogtes van de woon- en kantoorbebouwing rondom het Amstelplein en de Amstelboulevard. Deze vergelijking is ook tijdens de bijeenkomsten met bewoners aangedragen.

De locatie Amstelstation-Amsteloever is een hoogbouwlocatie. In hoofdstuk 4 van de Structuurvisie Amsterdam 2040 wordt ingegaan op de hoogbouw in Amsterdam. Hierbij is een kaart opgenomen "Hoogbouw in Amsterdam" waarop zichtbaar is gemaakt waar hoogbouw wordt gestimuleerd. Op deze kaart zijn paarse zones langs infrastructuur aangegeven ook een zeven tal OV knooppunten gedefinieerd. Het Amstelstation is een van deze 7 OV knooppunten.

Vanaf de eerste bewoners/inloopbijeenkomsten die zijn georganiseerd in 2017 tot op heden is besproken en toegelicht dat het Amstelstation een hoogbouwlocatie is en dat het de ambitie van de gemeente Amsterdam is om op deze locatie verder te verdichten door middel van hoogbouw.

De bebouwing wordt ingepast in de structuur van het Amstelstation gebied, waarvan de toren van Amstelvista de prelude vormt. Deze staat aan de Rocketstraat, in de tweede lijn ten opzichte van de Berlagebrug en de Schollenbrug die door Berlage ontworpen zijn.

De zichtlijnen zijn getest op UNESCO erfgoed en het beschermd stadsgezicht van Zuid (Plan Berlage).

**93: Indiener maakt zich zorgen dat bewoners vervreemd raken van de plek door de komst van nieuwe hoge torens.**

**Antwoord:**



De Amsterdamse ervaring met hoogbouw leert dat het essentieel is in de programmering een mix van wonen, werken en voorzieningen te creëren. De vormgeving en de programmering van de begane grond is daarbij cruciaal, om langs de gevels een aangenaam en grotendeels op de buurt gerichte omgeving te maken. In het stedenbouwkundig plan worden hoge en levendige plinten, met op de juiste plekken aantrekkelijke voorzieningen, voorgeschreven.

## 9.7 Positie torens

**95:** Indiener vraagt zich af waarom zoveel woontorens in een overvolle buurt. Indiener doet suggesties voor een andere plaatsing van de torens, de toren bij Amstelvista naar achteren, Leeuwenburg waarom hoogste toren vooraan, torens Delta Lloyd naast elkaar achterin.

**111:** Indiener ziet in het beeld op blz. 2 van de inspraakkrant in N-Z richting over de as van de Amstel niet dat de 5 nieuwe 'slanke' torens op een logische plek komen te staan ten opzichte van de stedelijke zichtlijnen en mooi samen gaan met de bestaande hoogbouw. Indiener vindt dat de voorkeur voor een vierkante top van de torens zich niet spiegelt aan de juiste voorbeelden in het gebied. Hij betoogt dat de recente Amstel Tower wel hoog maar niet saai en rigide oogt, in tegenstelling tot de Mondriaantoren of Breitnertoren.

### Antwoord:

Het aantal en de plek van de torens is het resultaat van een zorgvuldige stedenbouwkundige afweging. De aspecten uit de checklist (Paragraaf 3.1 Hoofdstructuur en openbare ruimte) spelen een belangrijke rol. Het resultaat is dat de torens zich voegen naar het bestaande en grotendeels cultuurhistorische stedelijke weefsel, waarbij rekening is gehouden met het zicht van veraf en van dichtbij. De torens staan in een soort schaakbordpatroon zodat ze langs elkaar kijken. Verder is gezocht naar een zo optimaal mogelijke rangschikking voor het windklimaat en de bezonning. De suggesties om alle torens langs het spoor te situeren leidt tot een ongewenste torenwand.

## 9.8 Divers

**103, 43:** Suggestie om ook woningen te bouwen over het stuk waar de Weespertrekvaart in de Amstel uitkomt, waar je met een schip onderdoor kunt varen. Moet alle woningbouw zijn plek vinden woonblokken en torens, of kan de gemeente ook de ruimte gebruiken die er is, bijvoorbeeld aan de Weespertrekvaart.

### Antwoord:

De suggestie om woningen over de Weespertrekvaart te bouwen is niet mogelijk door de cultuurhistorische waarde van deze belangrijke landschappelijke structuur in de stad.

**122:** Indiener ziet meerwaarde in de hoogstedelijke gelaagdheid met mooie slanke torens. Bij keuze voor ranke torens zal er geen langdurige schaduw ontstaan, zoals bij brede en logge gebouwen die een stuk lager zijn. Indiener raadt aan beslist niet te gaan afdingen op de hoogste accenten, ook al zijn er altijd de klassieke bezwaarmakers die weliswaar beginnen over de hoogte,

**maar echt niet gediend zijn met lagere en bredere massaliteit als zogenaamd compromis. vandaar dat ik zeg valkuil.**

**Antwoord:** Waarvan akte.

**134: Indiener vindt te veel en te hoge torens in te korte tijd, niet echt allemaal nodig. Plan niet te megalomaan.**

**Antwoord:**

De gemeente Amsterdam heeft als beleidsdoelstelling om 7.500 woningen per jaar te bouwen. Het project Amsteloever vormt een substantiële bijdrage aan het behalen van dit doel. De urgentie van de woningnood is groot, en verdichting rond een vervoersknooppunt met bestaande hoogbouw, een kans.

**15: Indiener geeft aan voorstander te zijn van herontwikkeling van de Van der Kunbuurt en vraagt of in een volgende fase de mogelijkheden tot verdichting van de Omval kunnen worden onderzocht.**

**Antwoord:** De Omval is geen onderdeel van dit stedenbouwkundig plan.

# 10 Programma

## 10.1 Algemeen

**120: Is er gedacht aan innovatieve woon- en werkconcepten in het plangebied?**

**Antwoord:**

Bijzondere woonconcepten worden door de gemeente omarmd. Binnen het plan zijn voldoende mogelijkheden om innovatieve woon- en werkconcepten mogelijk te maken. Dit is in eerste instantie aan de private eigenaren en de woningcorporatie, die het grootste deel van het woningbouwprogramma voor hun rekening nemen.

**13: Indiener vraagt of wel eens is gedacht aan semi-publieke voorzieningen zoals zorg. Indiener heeft eerder een zorgcentrum met huisarts, tandarts, fysio, vroedvrouw etc. geopperd voor het stukje waar nu Café de Omval staat. De buurt heeft hier grote behoefte aan volgens de indiener. Zo'n zorgcentrum zou ook 'verbindend' kunnen werken voor het oude Amsteldorp en de nieuwbouw aan de Amstel.**

**Antwoord:**

In het stedenbouwkundig plan is ruimte opgenomen in het programma voor maatschappelijke en commerciële voorzieningen. Een gezondheidscentrum is een mogelijkheid. Het plangebied rondom Café de Omval hoort niet tot dit stedenbouwkundig plan.

**122: Indiener geeft aan dat er echt kritische massa nodig is om het voorzieningenniveau en de leefbaarheid een boost te geven, en dat het woningaantal in het plan hier goed aan bijdraagt. Indiener adviseert om de plinten rijk te vullen met een scala aan voorzieningen en de openbare ruimte te laten doorvloeien naar de binnenwereld, door de plinten hoge plafonds te geven en transparant te maken. De plinten kunnen naast de bekende voorzieningen ook werkplekken, ateliers, galeries en ontmoetingsruimtes bevatten. Met al de mogelijke functierijkdom in de plinten pak je ook de stedelijke eenzaamheid goed aan. Indiener geeft aan dat alles zo bij elkaar kan komen en laat zien dat een hoogstedelijke omgeving met allure goed is voor de bewoners en gebruikers van gebouwen en station en tegelijk goed voor de ruimtelijke inrichting van de lobben- en scheggenstad, die Amsterdam is.**

**Antwoord:**

Het plan voorziet in plinten die een grote mate van flexibiliteit hebben, met een hoogte van circa 6 à 7 meter. In deze plinten kan in de toekomst een groot scala aan voorzieningen en functies zich vestigen. In het SP is ruimte voor verschillende voorzieningen in de plinten, in het nog uit te werken bestemmingsplan zal dit verder worden verdeeld.

**140: Indiener geeft aan dat de laatste jaren steeds meer leegstand in de huurwoningen aan de Omval en de Amstelboulevard is ontstaan. Daarnaast staan er steeds meer huizen te koop. Indiener geeft aan dat de verkoopprijzen hiervan onder druk staan met deze plannen. De**

**aantrekkelijkheid van het wonen in het Amstelstation-Amsteloever gebied gaat de komende jaren sterk achteruit volgens de indiener. Een voorkeursregeling en een kortingspercentage voor de huidige bewoners bij de verkoop en verhuur van de te bouwen woningen? De huidige bewoners schieten niets op met de huidige plannen. Sterker nog, de waarde van hun woningen zullen dalen en meer dan een decennium zullen zij te maken krijgen met bouw-, verkeer-, geluidsoverlast.**

**Antwoord:**

De planvorming beoogt het gebied Amsteloever een flinke impuls te geven, waar het gebied nu dreigt achter te blijven en leegstand dreigt te ontstaan. Het stedenbouwkundig plan heeft als uitgangspunt "hoogstedelijk wonen en werken aan de rivier". Het gebied zal multifunctioneel worden ingericht, met een mix aan woningen, kantoren en voorzieningen. De leefbaarheid van dit gebied is uitgangspunt bij het opstellen van het programma. De gemeente is van mening dat er alleen wonen, werken en voorzieningen in Amsteloever kunnen worden toegevoegd als dat wordt gecombineerd met een substantiële kwaliteitsimpuls voor de openbare ruimte in het hele gebied. Dat geldt dus ook voor de bestaande woonstraten in het plangebied. Deze inzet vormt de basis van het stedenbouwkundig plan, wat op termijn zal resulteren in meerwaarde (meer kwaliteit) voor de bestaande en nieuwe bewoners. Wat betreft bouwoverlast: door zorgvuldige keuzes in planning, fasering, bouwlogistiek en tijdelijke maatregelen, en inbreng van de buurt onder meer via het beheeroverleg zal de overlast zoveel als mogelijk beperkt worden gehouden. Allereerst zal een faseringsplan worden opgesteld, wat vervolgens wordt uitgewerkt in een zgn. 'BLVC-kader' (Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie), welke vervolgens voorwaarde stellend voor de vergunningen is die verstrekt zullen worden m.b.t. de bouwactiviteiten. Voornemen is de bestaande woonbuurt zoveel mogelijk te ontzien, bijvoorbeeld door de vernieuwing van de openbare ruimte in de woonbuurt naar voren te halen in de planning. Tijdens de bouw zal met een beheergroep van bewoners een vinger aan de pols worden gehouden, om indien nodig aanvullende maatregelen te kunnen nemen. Over de wijze van bouwen en de bouwtijd gaat de gemeente in gesprek met de ontwikkelaars, maar dit moet passen in de bouwfasering en in het BLVC-kader. Over voorkeursbehandeling en korting kunnen nu geen toezeggingen worden gedaan. Dit verzoek zal worden voorgelegd aan de diverse ontwikkelende partijen.

## **10.2 Invloed coronavirus**

**13, 25, 32, 75, 81, 85, 98, 99, 106, 111:** Indiëners vragen zich af of dit plan wel rekening houdt met corona. Corona heeft ook de nadelen van verdichting aangetoond. Amsterdam is kwetsbaar doordat we dicht op elkaar wonen en deze plek wordt met deze plannen wel heel dichtbebouwd met veel meer bewoners dan nu. Daarnaast is de vraag of door corona de behoefte aan kantoren wel zo groot zal zijn. De toevoeging van hoge torens met liftschachten is niet coronaproof. Daarnaast is thuiswerken steeds meer de norm. Bewoners geven aan straks in een wijk met half gevulde of leegstaande kantoren te wonen, met een kleiner dan voorziene aanwezigheid van kantoorspersoneel. Indiëners vragen de gemeente met klem om de plannen hier op te herzien. Indiëner vraagt of er met de woningbouw rekening wordt gehouden met de toenemende vraag naar thuiswerken. Tiny houses en flatwoningen zijn daar niet op berekend.

**Antwoord:**

Het programma gaat uit van een bandbreedte tussen kantoren en wonen, om rekening te kunnen houden met eventuele schommelingen in de vraag. Het is op dit moment nog te vroeg om de gevolgen van de coronacrisis op de langere termijn in te schatten. Er is een variatie in het woningbouwprogramma, van studio's tot gezinswoningen. Tijdens de coronacrisis is de woningbehoefte in de stad groot gebleven. Het plan voorziet naast woningen en kantoren in een betere openbare ruimte en groenvoorziening, wat goed is voor de bewoners en bezoekers in het plangebied. De coronacrisis maakt dat mensen meer op hun woonomgeving zijn aangewezen. Een aantrekkelijke inrichting van de woonomgeving nodigt uit tot bewegen, ontmoeten en biedt plek voor rust en ontspanning. Het stedenbouwkundig plan voorziet in de verbetering van de woonomgeving.

### 10.3 Woningbouw

**98, 99: Indiener geeft aan dat er een heleboel beton bij komt, in verhouding tot minder groen en veel meer woon -en werkverkeer. Indiener begrijpt niet waarom op zo'n relatief klein gebied maar liefst 1300 tot 2100 woningen gebouwd moeten worden.**

**Antwoord:**

Amsterdam kent een grote woningnood. De gemeente Amsterdam heeft als beleidsdoelstelling om 7.500 woningen per jaar te bouwen. Het project Amsteloever vormt een substantiële bijdrage aan het behalen van dit doel. Jaarlijks zijn er duizenden woningen nodig om de groei van de stad op te kunnen vangen. Amsterdam kiest ervoor om deze woningbehoefte zoveel mogelijk binnen de grenzen van de bestaande stad op te vangen. Dit betekent dat er op een groot aantal locaties in de stad verder verdicht wordt. In de Structuurvisie is de locatie Amstelstation-Amsteloever aangewezen als hoogbouwlocatie, omdat dit naast een van de 7 OV-knooppunten is gesitueerd. Daarmee is dit een geschikte plaats voor verdichting, zonder dat het autoverkeer drastisch zal toenemen. De urgentie van de woningnood is groot, en verdichting rond een grote vervoersknoop met bestaande hoogbouw, een kans. In de uitwerking van het stedenbouwkundig plan is gekozen om de verdichting door middel van torens en stadsblokken mogelijk te maken. Door deze keuze is het mogelijk om nagenoeg binnen de huidige bebouwingscontouren te blijven, waardoor het aantal m<sup>2</sup> openbaar toegankelijke ruimte gelijk blijft. Daarnaast voorziet het stedenbouwkundig plan in het verminderen van de verharding en vergroenen van de openbare ruimte, het aandeel beton in de openbare ruimte zal dus afnemen.

**38: Indiener vraagt aandacht voor het woonbeleid in de wijk. Indiener wil graag binnen woonprogramma extra aandacht en ruimte voor woningen voor (kleine) gezinnen en echte sociale woningen, dus niet alleen (5-jaars) huurcontracten voor studenten/campuswoningen/dure ouderenwoningen. Indiener vraagt om in vast te stellen beleidskaders ook toe te zien op de bouw van sociale woningen met huurprijzen binnen de huurtoeslaggrens. Sociale woningbouw wordt, ondanks dat het in bijna alle woonprogramma's genoemd wordt, in de uitvoering vernuftig omzeild door huurprijzen te hanteren van soms slechts 1€ boven de toeslaggrens. Geen toeslag betekent onbereikbaar voor bepaalde buurtbewoners die graag passend wooncarrière willen maken in hun buurt.**

**Antwoord:**

In Amsteloever wordt een breed scala aan sociale huurwoningen gebouwd, van studio's voor jongeren of alleenstaanden tot woningen voor gezinnen. Een deel van de sociale huurwoningen wordt door private ontwikkelaars gerealiseerd. Deze woningen hebben een maximale aanvangshuur van € 752,33 per maand (prijspeil 2021) en worden verhuurd buiten Woningnet. Dit biedt ook huurders die niet of kort zijn ingeschreven in Woningnet kans op een betaalbare woning. Het merendeel van de sociale woningen wordt gerealiseerd door woningcorporatie Stadgenoot in de Van der Kunbuurt. Voor de huurders uit de Van der Kunbuurt die willen terugkeren is een breed scala aan woningen beschikbaar passend bij hun huishoudenssamenstelling en hun inkomen. De woningen krijgen een gedifferentieerde huur die ligt tussen de € 633,25 en € 752,33, waarbij de nadruk ligt op de huur van € 633,25 (alle prijspeil 2021). Voor de jongerenwoningen ligt de huur, afhankelijk van hun leeftijd, tussen de € 442,46 (tot 23 jaar) en € 633,25 (tot 28 jaar).

**38: Indiener vraagt om koopwoningen te realiseren voor middeninkomens, deels met voorrang voor buurtbewoners ter bevordering van de doorstroming.****Antwoord:**

Het is uit de reactie niet duidelijk waarom met name koopwoningen. Het gemeentelijke woonbeleid voor de middeninkomens is gericht op het bouwen van huur- en koopwoningen voor de middeldure sector. De keuze voor huur of koop is aan de ontwikkelende partijen. De gemeente ontwikkelt via een tender middeldure huurwoningen in de Van der Kunbuurt. Over een eventuele voorkeursbehandeling voor buurtbewoners kunnen nu geen toezeggingen worden gedaan. Dit verzoek zal worden voorgelegd aan de diverse ontwikkelende partijen. Geïnteresseerde buurtbewoners kunnen (te zijner tijd) hun belangstelling kenbaar maken bij ontwikkelaars. De herontwikkeling van de Van der Kunbuurt draagt ook bij aan doorstroming.

## 10.4 Kantoren

2, 33, 50, 96, 113:

Indieneren vragen om minder tot geen kantoren en meer woningen te bouwen. De argumenten die indieneren aanbieden zijn als volgt:

- De grote behoefte aan betaalbare huur- en koopwoningen
- De grote kantorenleegstand. Kantoren extra bouwen in deze crisistijd is bouwen voor leegstand.
- De projectontwikkelaars krijgen de vrije hand, het Stadsbestuur geeft hun voorrang boven de gemuilkorfde Amsterdammers
- Protest tegen de kantoorfunctie van Amstelvista, er zijn al te veel kantoren en leegstand in de buurt.
- De kantorenbehoefte zal door het coronavirus afnemen. Pas het stedenbouwkundig plan aan op deze nieuwe realiteit, en kijk hiervoor naar de duurzaamheidsladder art 3.1.6 lid 2 besluit ruimtelijke Ordening. Het behouden en herstellen van een goed ondernemersklimaat dient onderdeel te vormen van ruimtelijke ordening.
- Heeft de gemeente plannen om flexibel te bouwen, zodat hotels en kantoren zonder al teveel moeite omgebouwd kunnen worden tot (huur-)woning?

**Antwoord:**

De stedelijke ontwikkelingsvisie die voor dit gebied is opgesteld richt zich op een lange periode. De gevolgen van het coronavirus op de lange termijn zijn nog niet bekend, het plan kan daar niet op vooruit lopen. Inzet is om ook na een eventuele crisis een leefbaar en economisch sterke stationsomgeving mogelijk te maken. In het stedenbouwkundig plan wordt een bandbreedte aangehouden voor het toe te voegen m2 programma aan kantoren, woningen en voorzieningen, om zo flexibel mogelijk in toekomst te zijn. Een gemengde stad en een leefbare stationsomgeving zijn uitgangspunt voor de ontwikkeling van Amsteloever. Ervaring uit het verleden heeft geleerd dat eenzijdige functionele ontwikkelingen kunnen leiden tot een matige leefbaarheid van de omgeving. De te herontwikkelen gebouwen krijgen daarom een multifunctionele invulling. Enkel de Van der Kunbuurt behoudt voornamelijk een woonfunctie.

De locatie Amsteloever is één van de verdichtingslocaties om de uitbreiding van de stad en de vraag naar woningen op te vangen. In het stedenbouwkundig plan wordt deze ambitie uiteengezet voor de komende jaren. Het plan gaat uit van flexibiliteit zodat de m2 kantoor uitwisselbaar zijn met woningen. Er wordt een gemengd programma voorgesteld met sociale huur, middeldure huur en vrije sector woningen, kantoren en voorzieningen. Binnen het plangebied worden geen hotels voorzien. Hierdoor wordt de eventuele verschuiving in behoeften in de toekomst opgevangen. In het bestemmingsplan wordt in het kader van de ladder voor duurzame stedelijke ontwikkeling de behoefte nader onderbouwd.

## 10.5 Winkelvoorzieningen

**32: Indiener vraagt waar al deze mensen straks hun boodschappen gaan doen. Indiener geeft aan dat Amstelkwartier nog steeds geen supermarkt heeft. Straks komt er een supermarkt bij het Amstelstation, maar dat is er maar 1. Heeft Amstelkwartier over een jaar of 6 of 7 dan eindelijk 1 of 2 supermarkten voor al die bewoners?**

**Antwoord:**

Er komt een grote supermarkt aan de oostzijde van het Amstelstation. Deze is voldoende groot voor de omliggende wijken. Amsteloever krijgt daarnaast kleinere detailhandel met units van maximaal 300 m2. Een buurtsupermarkt zou hier onderdeel van kunnen zijn.

**71, 140: Indiener vraagt de gemeente om te zorgen voor voldoende winkels waar de dagelijkse boodschappen kunnen worden gedaan, en ook voor een gezellige entourage met horeca, cultuur, sport zorg en onderwijs, rekening houdend met alle leeftijds- en leefstijlgroepen, en vooral de toename van het aantal studenten, alleenstaanden en vergrijzing. Indiener begrijpt niet waarom op zo'n relatief klein gebied maar liefst 1.300 tot 2100 woningen gebouwd moeten worden zonder goede voorzieningen. Indiener geeft aan dat de winkels aan de Amstelboulevard er ook nooit zijn gekomen ondanks dat het bestemmingsplan daarin voorzag.**

**Antwoord:**

Het stedenbouwkundig plan voorziet in levendige plinten met name rondom de entree van het station. In de plinten tussen station en Amsteloever worden ruimtes gereserveerd voor detailhandel en voorzieningen. Het klopt dat de voorziene detailhandel langs de Amstelboulevard nooit goed heeft gewerkt. Dit heeft te maken met de locatie waarop destijds deze detailhandel is voorzien. De

Amstelboulevard is geen natuurlijke looproute. Door de focus voor deze voorziening meer op het station te richten wordt rekening gehouden met de looproutes en zal er op een meer natuurlijke wijze een centrale plek in de buurt kunnen ontstaan.

In ontwikkelingen in de omgeving worden ook voorzieningen gerealiseerd, zoals een supermarkt aan de oostzijde van het Amstelstation.

## 10.6 Veiligheid

**106: Indiener vraagt aandacht voor de veiligheid van de buurt. Veel kantoren betekent overdag veel drukte, maar 's avonds na kantoortijd zal dat wegvallen. Hoe veilig is de buurt in de nacht op zo'n groot plein wat tussen Amstel en station gaat worden aangelegd?**

**Antwoord:**

Door de introductie van meer kantoorruimte, maar vooral door de introductie van meer woningen, zal het gebied Amsteloever levendiger en drukker worden. Langs de stationsloper zelf zijn ook nieuwe woningen gepland, wat zorgt voor meer natuurlijk toezicht op de buitenruimte. De verwachting is dat het plein daarmee voldoende levendig en sociaal veilig zal worden.

**115: Indiener vindt dat hoogstedelijk gebied criminaliteit en anonimiteit met zich mee brengt. Het gebouw de Hoefsmidt heeft een open structuur en is hier niet tegen bestand. Daarom wil de indiener dat het creëren van uitgaansgelegenheden voor de Amsterdammers op de hoek van de Leeuwenburg en op korte afstand van de Hoefsmidt, zoals voorgesteld op p. 64 van het conceptplan, uit den boze is.**

**Antwoord:**

Ten opzichte van de huidige situatie zal de situatie rond het Rivierenplein en Stationsloper levendiger en drukker worden dan nu. Juist door de introductie van meer woningen en voorzieningen ontstaat meer natuurlijk toezicht op de openbare ruimte. Daarmee wordt de buitenruimte minder anoniem en neemt de sociale veiligheid toe. De locatie van mogelijke horeca zal in de volgende planfase, het bestemmingsplan, worden uitgewerkt.

## 10.7 Overig

**33: Indiener vraagt zich af welke sociale partij er nog is voor de Amsterdammers, die dakloos worden als ze in de dertig zijn of belachelijke bedragen moeten neertellen voor een paar vierkante meter. De gemeenteraad en de overheid zouden zich moeten schamen over de diefstal die plaats vindt. De mensen die de belasting betalen om hun baan te betalen waarin vervolgens geen rekening wordt gehouden met de bevolking. Indiener vindt dat dit plan alleen luistert naar de beleggers van groot formaat, de overheid de aandeelhouders zij bepalen samen met de multinationals het beleid. We zouden beter af zijn zonder zulk stelend bestuur. Er zijn hotels genoeg en als jullie besluiten de stad te verpesten omdat hij er net zo uitziet als de eenheidsworst uit alle andere steden hebben toeristen alleen nog de coffeeshops en vreet paleizen die hebben ze in de hele wereld. Ik ben verdrietig dat dit bestuur geen gevoel voor de bevolking heeft.**



**Antwoord:**

Het beleid van de gemeente is erop gericht te voorzien in de behoeften van haar bewoners en hun belangen te behartigen. Daarom heeft de stad zich onder meer het doel gesteld om jaarlijks 7.500 woningen bij te bouwen om de woningnood te helpen oplossen. In het stedenbouwkundig plan worden woningen, kantoren en voorzieningen als kleinschalige winkels of horeca toegevoegd. Door de hotelstop mogen er geen hotels gebouwd worden in dit gebied. Grootschalige horeca waar de indiener op doelt is niet mogelijk in dit plangebied.

**93: Indiener vindt het belangrijk dat het een leefbare en voor iedereen toegankelijke plek blijft waar gemixte activiteiten plaats vinden. Als er straks veel kantoorplekken komen zal de plek vooral gedurende dag veel activiteit kennen. Het is belangrijk om ook activiteiten te creëren die gedurende de avond plaatsvinden om sociale controle in het gebied te kunnen waarborgen (denk aan cafés, avondcursussen, sportgelegenheden).**

**Antwoord:**

Het stedenbouwkundig plan heeft als ondertitel en uitgangspunt "Hoogstedelijk wonen en werken aan de rivier". Het gebied krijgt een multifunctioneel programma, met een mix aan woningen, kantoren en voorzieningen. De leefbaarheid van dit gebied is uitgangspunt bij het opstellen van het programma. Elke ontwikkellocatie krijgt ruimte voor voorzieningen, waarvan een deel maatschappelijk en een deel commercieel ingevuld zal worden. De activiteiten die de indiener noemt zullen vooral mogelijk zijn rondom het station en het Rivierenplein. Op deze plekken is ruimte voor horeca, maar ook voor buurtvoorzieningen zoals kleinschalige detailhandel.

**96: Indiener geeft aan dat toename kantoren niet correspondeert met de indicatieve programma's van de ontwikkellocaties, en vraagt het SP te verhelderen op dit punt.**

**Antwoord:** Het SP was inderdaad niet eenduidig op dit punt en is verhelderd. Er wordt uitgegaan van het nieuwe programma op de ontwikkellocaties, zoals weergegeven in onderstaande tabel.

Ontwikkellocatie	Programma (in m2)	Bandbreedte wonen (aantal)	Bandbreedte kantoren (m2)	Bandbreedte voorzieningen (m2)
AmstelVista	32.500	150 - 210	14.000 – 17.500	1.000 – 2.000
Leeuwenburg	88.000	150 – 450	42.000 – 75.000	3.000 – 4.500
Kunbuurt	64.400	700 - 750	0	1.500 – 3.600
Amstelstation	300	0	0	300
Delta Lloyd	106.000	300 - 700	42.000 – 77.000	1.500 – 3.000
<b>Totaal</b>	<b>291.200</b>	<b>1.300 -2.110</b>	<b>98.000 – 169.500</b>	<b>7.300 – 13.400</b>

**Wijziging SP:** De tekst in de Samenvatting onder het kopje 'Ruimte voor extra woningen, kantoren en voorzieningen' is aangepast. De zin 'Daarnaast staan er nu 233.000 m2 kantoor en 17.000 m2 voorzieningen. Daar komen 37.000 tot 94.000 m2 bvo kantoor en 7.500 m2 voorzieningen bij' is vervangen door 'De stadsblokken bieden daarnaast ruimte aan maximaal 60.000 m2 extra kantoorruimte en 14.000 m2 voorzieningen'. Aan paragraaf 3.2 'Programma' is bovenstaande tabel toegevoegd. Ook zijn de zinsneden over kantoren en voorzieningen gewijzigd, conform de aanpassing in de Samenvatting.

**96: Indiener verzoekt aan te geven van welke toename aan voorzieningenprogramma kan worden uitgegaan en het SP te verhelderen op dit punt. Indiener twijfelt aan de noodzaak en het draagvlak tot het toevoegen van voorzieningen en vraagt de gemeente ten aanzien van de toename van horeca de behoefte nader te onderbouwen (duurzaamheidsladder als bedoeld in art. 3.1.6 lid 2 van het Besluit ruimtelijke ordening). Indiener vraagt om haar bestaande horecagelegenheden als zodanig in het Stedenbouwkundig Plan te verankeren (opdat die worden meegenomen in opvolgende ruimtelijke besluiten), en om een uitbreiding van horeca in het gebied niet toe te staan.**

**Antwoord:**

Op de ontwikkellocaties wordt uitgegaan van zo'n 14.000 m<sup>2</sup> voorzieningen. De bedoelde voorzieningen in het stedenbouwkundig plan zijn niet enkel horeca, dit kunnen ook maatschappelijke en commerciële voorzieningen op het gebied van onderwijs, cultuur, zorg, sport en welzijn omvatten. Tevens zal er mogelijk beperkte uitbreiding van detailhandel worden toegestaan. In het op te stellen bestemmingsplan zullen de bestaande functies, voor zover daarin geen wijzigingen zijn voorzien, positief worden bestemd.

**109: Indiener geeft aan dat de ruimte tussen het appartementencomplex en de voet van de toren Leeuwenburg zo nauw wordt dat publieksgerichte voorzieningen aan de westelijke zijde van de toren niet gewenst zijn. Die geven toegankelijkheidsproblemen tussen Omval en het Amstelstation. Die voorzieningen vindt de indiener echter wel op zijn plaats aan de noordelijke gevel van de toren, grenzend aan het Rivierenplein en het Stationsplein.**

**Antwoord:**

De rooilijn van de Leeuwenburg wordt teruggedroefd zodat er meer ruimte ontstaat om ter plaatse een prettig verblijfsklimaat te realiseren. Dat biedt de kans om langs de fietsroute tussen Rivierenplein en Amstelplein, die in de huidige situatie wordt gekenmerkt door dichte doodse plinten), een aantal voorzieningen te situeren.

In de plinten van de Leeuwenburg aan de stationsloper is inderdaad ook ruimte voor voorzieningen.

**111: Indiener geeft aan dat niet inzichtelijk wordt gemaakt hoe de mogelijk forse grondopbrengsten worden besteed aan de bestaande bewoners in het gebied.**

**Antwoord:**

De grond in het Amsteloever gebied is geen erfpachtgrond van de gemeente Amsterdam, maar is in eigendom van de ontwikkelaars van AmstelVista, Leeuwenburg en Delta Lloyd. Enkel de grond bij de Van der Kunbuurt en de openbare ruimte is in eigendom van de gemeente. Vanuit alle ontwikkelingen en de erfpacht Van der Kun buurt wordt een substantiële financiële bijdrage gedaan om de inrichting van de openbare ruimte, groen, spelen, ontmoeten en infrastructuur van te kunnen bekostigen.

# 11 Uitvoeringsfase

## 11.1 Waterbeheer

35: Volgens indiener mist het stedenbouwkundig plan een paragraaf waarin beschreven staat hoe het huidige watersysteem werkt en wat de impact is van de projectontwikkelingen op het watersysteem. De ontwikkelingen mogen namelijk niet leiden tot een achteruitgang van het watersysteem. Zo mogen ontwikkelingen bijvoorbeeld niet leiden tot over- of onderlast van grondwater. Deze waterparagraaf ziet de indiener graag tegemoet ter beoordeling voordat deze in het definitieve SP opgenomen wordt.

Indiener geeft aan dat in het SP meermaals wordt gesproken over het realiseren van ondergrondse (parkeer)kelders. Indiener adviseert om zorgvuldig te bepalen aan welke kant de opening van de parkeergarage komt of dat er eventuele aanvullende maatregelen getroffen worden om instroming water te voorkomen in het geval van wateroverlast op het maaiveld. Daarnaast wil indiener alvast meegeven dat indien er een kelder onder een gebouw geplaatst wordt het nodig is om te kijken of deze kelder zorgt voor barrièrewerking. Een geohydrologisch onderzoek kan hier uitsluitsel over geven en zal eventueel maatregelen voorschrijven om barrièrewerking te voorkomen. Indiener adviseert om vroegtijdig in het proces een geohydrologisch onderzoek uit te (laten) voeren. Het vergt namelijk tijd om grote (parkeer)kelders grondwaterneutraal te ontwerpen (getoetst op de toekomstige neerslagverwachtingen).

Indiener geeft aan dat voor nieuwbouw geldt dat deze moet voldoen aan de Amsterdamse grondwaternorm zoals omschreven in het gemeentelijk rioleringsplan (vGRP A'dam).

Indiener geeft aan dat in het projectgebied een secundaire waterkering ligt. Voor werkzaamheden binnen de zoneringen (kern- en beschermingszone) van deze waterkering moet in de meeste gevallen een watervergunning of maatwerkbesluit zijn verleend door Waternet. Soms geldt er zelfs een verbod. Het SP noemt verschillende ontwikkelingen die in deze zones moeten gaan plaatsvinden. Indiener adviseert om tijdig advies in te winnen bij Waternet betreft wat mogelijk is in het gebied en welke (rand)voorwaarden eventueel gesteld worden.

Indiener geeft aan dat het SP nog geen duidelijk beeld geeft van hoe er rekening gehouden gaat worden met rainproofmaatregelen tijdens het herinrichten van de openbare ruimte. Het stationsgebied van Amsterdam Amstel is gevoelig voor hevige neerslag. Een integraal plan om deze omgeving rainproof in te richten is gewenst. In 2016 is er een maaiveldanalyse door Nelen en Schuurmans uitgevoerd waarin de wateroverlastproblematiek voor toekomstige neerslagverwachtingen in kaart is gebracht voor omgeving Amstelstation en welke maatregelen positief bijdragen aan een oplossing. Enkele maatregelen bevinden zich in het huidige

ontwikkelgebied. Indiener adviseert om dat onderzoek als basis te gebruiken voor het optimaliseren van de openbare ruimte.

**Waterkwaliteit:** Indiener geeft aan dat op basis van de Keur het niet is toegestaan om initiatieven te ontplooiën die leiden tot een verslechtering van de (grond)waterkwaliteit. Het gebruik van uitlogende materialen zoals lood, zink en koper beïnvloedt de kwaliteit van regen- en oppervlaktewater negatief en is daarom niet toegestaan.

**Antwoord:**

In het voorbereidingsproces van het SP en in de afgelopen periode is overleg geweest met Waternet. Inmiddels is op grond daarvan een Waterparagraaf opgesteld, die de instemming van Waternet heeft. De vragen ten aanzien van het watersysteem, kelders, rainproof, waterkering, klimaatverandering en waterkwaliteit zijn in deze Waterparagraaf beantwoord, of zijn verwoord in procesafspraken om in nauwe samenwerking met Waternet in de komende maanden verder uit te werken.. Deze waterparagraaf zal als bijlage bij het SP worden toegevoegd.

**35: Indiener wil alvast aangeven dat het aanbrengen en hebben van WKO systemen in de kern- en beschermingszone van waterkeringen vergunningsplichtig is bij het waterschap.**

**Antwoord:** Waarvan nota.

**35: De Structuurvisie Amsterdam 2040 wordt genoemd als een van het meest relevante beleid voor het projectgebied, maar alleen in relatie tot het toevoegen van woningen, kantoren en voorzieningen binnen de bestaande stad. Echter, de structuurvisie Amsterdam 2040 geeft ook een visie en beleid voor groen en water dat relevant is voor projectgebied. Zo staat in de Structuurvisie bijvoorbeeld beschreven hoe er met extreem weer om moet worden gegaan. Indiener ziet de relevantie van de Structuurvisie voor het inrichten van de openbare ruimte van het projectgebied graag breder omschreven in het SP.**

**Antwoord:**

Dit zal worden toegevoegd in de tekst van het SP inzake groen en water: "Ook stelt de structuurvisie eisen ten aanzien van de mate waarin het nieuwe gebied bestand moet zijn tegen extreem weer. Dit zal bij het ontwerp van de openbare ruimte nader worden uitgewerkt, met aandacht voor piekwaterberging en het voorkómen van hittestress."

**Wijziging SP:** Toevoeging kopje Waterparagraaf aan Paragraaf 3.5 'Duurzame Leefomgeving' en de tekst "Ook stelt de structuurvisie eisen ten aanzien van de mate waarin het nieuwe gebied bestand moet zijn tegen extreem weer. Dit zal bij het ontwerp van de openbare ruimte nader worden uitgewerkt, met aandacht voor piekwaterberging en het voorkómen van hittestress."

**35: Het SP stelt dat er bebouwing bij kan komen tussen de stedelijke lijnen, maar geeft niet aan of dit zorgt voor een toename in de totale verharding van het gebied. Bij een toename van meer dan 1.000 m<sup>2</sup> geldt dat er minimaal 10% gecompenseerd moet worden met open water of alternatieve waterberging binnen het plangebied. Indiener verzoekt om de betreffende documenten toe te sturen die aantonen of er wel of geen sprake is van verharding en waar deze veranderingen zullen gaan plaatsvinden.**

**Antwoord:**

Er zal geen sprake zijn van een toename van verharding, maar juist sprake zijn van een toename van het oppervlakte groen (zie ook het kaartbeeld groen/verharding in paragraaf 7.2. van dit document). Exacte onderbouwing ervan volgt in de DO-uitwerking van de openbare ruimte. Deze zullen worden afgestemd met Waternet.

**11.2 Bouwoverlast en BLVC**

**6, 9:** Indiener geeft aan dat de herstructurering en nieuwbouw Amsteloever een langdurig proces is van zeker 15 jaar, en de buurt zal hierdoor veranderen in een bouwput. Indiener verzoekt de bouwhinder tot een minimum te beperken en de veiligheid optimaal te waarborgen door maatregelen als strikte handhaving uren bouw, strikte scheiding bouwverkeer van overig verkeer, lawaai en stof tot minimum beperken, bindende afspraken per deelproject over hoe overlast te beperken, bouw materiaal zoveel als mogelijk aanvoeren over water, opzichter die bevoegd is te handhaven en maatregelen op te leggen en die overlegt en afstemt met buurtbewoners, meldpunt voor overlast met terugkoppeling / verantwoording aan buurt.

**134:** Indiener geeft aan dat begin van deze eeuw ons woonplezier flink werd beknot door aanbouw van de drie hoge torens en vreest dat de uitvoering van deze nieuwe plannen ons wederom een tiental jaren in de Enorme herrie en ander stevig ongemak gaan terugvoeren.

**Antwoord:**

Door zorgvuldige keuzes in planning, fasering, bouwlogistiek en tijdelijke maatregelen, zal de overlast binnen een aanvaardbaar niveau worden gehouden. Allereerst zal een faseringsplan worden opgesteld, wat vervolgens wordt uitgewerkt in een zgn. 'BLVC-kader' (Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie). Dit BLVC kader zal onder meer in concept worden besproken een klankbordgroep van met belanghebbenden in het gebied. Het definitieve BLVC kader is vervolgens voorwaardenstellend voor de vergunningen die verstrekt zullen worden m.b.t. de bouwactiviteiten. Tijdens de bouw zal met een beheergroep van bewoners een vinger aan de pols worden gehouden, om indien nodig aanvullende maatregelen te kunnen nemen. De door u gedane suggesties, zoals scheiden van bouwverkeer van overig verkeer, goed toezicht en minimaliseren van stof en lawaai zijn zowel onderwerpen van de fasering, het BLVC-kader en de beheergroep. De omgevingsmanager zal gedurende de hele bouwperiode als meldpunt en aanspreekpunt voor overlast beschikbaar zijn.

**11.2.1 Weesperzijde parkeren gedurende bouw Van der Kunbuurt**

**121:** Het is voor de Weesperzijde bewoners interessant om te weten waar ze kunnen parkeren als misschien de Van der Kunbuurt in één keer plat gaat vanaf 2024. Ook in de jaren daarna, tot aan de bouw van een ondergrondse garage, waar kunnen ze dan parkeren?

**Antwoord:**

In de tijdelijke situatie tijdens de bouw wordt de parkeerbalans goed in de gaten gehouden. Dit gebeurt in overleg met de (op te richten) beheergroep, waar bewoners en andere belanghebbenden zitting in

hebben. In dit plan wordt ook rekening gehouden met voldoende parkeergelegenheid voor de zittende bewoners tijdens de periode van uitvoering.

**115:** Indiener dringt erop aan dat bij de bouw van de toren op de Leeuwenburg rekening wordt gehouden met de weerkaatsing van geluid door de glazen gevels van achterzijde van het gebouw de Hoefsmidt en het er tegenovergelegen Philipsgebouw. Wanneer hier woningen met balkons komen die op 10 meter afstand van de Hoefsmidt zullen liggen, dan dreigt voor de bewoners van de Hoefsmidt, die allemaal hun slaapkamers aan de Philipskant (Breitnertoren) hebben, de enige rustige zijde van hun woning verloren te gaan.

**Antwoord:** Deze zorg zal worden besproken met de ontwikkelaar en bouwer van de nieuwbouw van Leeuwenburg, zodat waar mogelijk maatregelen worden genomen om de geluidsoverlast tijdens de bouw te beperken.

#### **11.2.2 Suggestie om bouwoverlast te verminderen**

**12:** Indieners uiten hun zorgen over de overlast die tijdens de bouwfase kan ontstaan. Indieners werken thuis en zouden graag zien dat er in de plannen expliciete melding wordt gemaakt van het beperken van geluidsoverlast gedurende de (ver)bouwfase van de Leeuwenburg en Van de Kunbuurt.

Indieners denken aan maatregelen als:

- Trillen van damwanden en boren van funderingen;
- Aan- en afvoer van bouw materiaal via de spoorkant (oostkant);
- Gebruik maken van prefab methodologie;
- Geen bouwgeluid voor 8.00 uur;
- Het invoeren van een maximum bouwperiode (1 jaar?);

**Antwoord:**

Door zorgvuldige keuzes in planning, fasering, bouwlogistiek en tijdelijke maatregelen, zal de overlast binnen een aanvaardbaar niveau worden gehouden. Allereerst zal een faseringsplan worden opgesteld, wat vervolgens wordt uitgewerkt in een zgn. 'BLVC-kader' (Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie). Dit BLVC kader zal onder meer in concept worden besproken een klankbordgroep van met belanghebbenden in het gebied. Het definitieve BLVC kader is vervolgens voorwaardenstellend voor de vergunningen die verstrekt zullen worden m.b.t. de bouwactiviteiten. Tijdens de bouw zal met een beheergroep van bewoners een vinger aan de pols worden gehouden, om indien nodig aanvullende maatregelen te kunnen nemen. Werkzaamheden specifiek ten aanzien van werktijden, aanbrengen van damwanden en funderingen zullen worden getoetst aan regels voor binnenstedelijk bouwen, hetgeen hoge eisen stelt aan het beperken van trillingen en overlast. Aan- en afvoer van materialen zal plaatsvinden via routes die voldoende veilig zijn en qua overlast aanvaardbaar. Over de wijze van bouwen en de bouwtijd gaat de gemeente in gesprek met de ontwikkelaars, maar dit moet altijd passen in de bouwfaserings en in het BLVC-kader.

### 11.2.3 Informatie over de bouw

**34: Indiener vraagt of men al geïnformeerd kan worden over de start bouw en hoe dit de bewoners zal raken. Zal er 24 uur per dag gewerkt worden?**

**Antwoord:**

De exacte planning en start van de bouw is nog niet bekend en onder meer afhankelijk van het proces van goedkeuring en vaststelling van het Stedenbouwkundig Plan en Bestemmingsplan. Zodra er meer bekend is wordt u geïnformeerd. Momenteel wordt aan de eerste opzet van een bouwfaseringsplan gewerkt, die gericht is op een veilige en ordelijke uitvoering van de verschillende deelprojecten, rekening houdend met een goede bereikbaarheid en een aanvaardbare overlast. Dit wordt uitgewerkt in een BLVC-kader. Het concept ervan zal worden besproken met een klankbordgroep van omwonenden (de beheergroep). Er zal op normale werktijden gewerkt worden, mogelijk bij uitzondering 24 uur per dag (bijvoorbeeld als een fietspad tijdelijk moet worden gestremd).

### 11.2.4 Delta Lloyd/Nationale Nederlanden

**42: Indiener maakt zich zorgen over de sloop van het huidige Nationale Nederlanden gebouw, gelegen naast zijn woning. Indiener geeft aan dat dit een mogelijk gezondheidsrisico voor zichzelf en zijn familie is, gezien de slechte invloed van een bouwplaats op luchtkwaliteit. Vandaar is indiener tegen dit deel van het Amstelover plan.**

**Antwoord:**

Bij eventuele sloop van gebouwen zal eerst een slooppuntenplan worden opgesteld, waarin is opgenomen hoe de hinder voor de omgeving (stof, geluid etc.) beperkt wordt tot aanvaardbare, toegestane niveaus. De situatie moet altijd voldoende veilig zijn en blijven. Mocht dit aan de orde zijn in uw nabije woonomgeving, dan wordt u daarover te zijner tijd nader geïnformeerd.

### 11.2.5 Amstelvista

**85: Indiener geeft aan dat de bouw leidt tot bouwoverlast.**

**Antwoord:**

Helaas is bouwoverlast niet helemaal te voorkomen. Door zorgvuldige keuzes in planning, fasering, bouwlogistiek en tijdelijke maatregelen, zal de overlast binnen een aanvaardbaar niveau worden gehouden. Allereerst zal een faseringsplan worden opgesteld, wat vervolgens wordt uitgewerkt in een zgn. 'BLVC-kader' (Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie). Dit BLVC kader zal onder meer in concept worden besproken met een klankbordgroep van met belanghebbenden in het gebied. Het definitieve BLVC kader is vervolgens voorwaardenstellend voor de vergunningen die verstrekt zullen worden m.b.t. de bouwactiviteiten. Het bouwterrein per bouwplot zal hieraan ook worden getoetst. Tijdens de bouw zal met een beheergroep van bewoners een vinger aan de pols worden gehouden, om indien nodig aanvullende maatregelen te kunnen nemen.

### 11.2.6 Voordelen bewoners mogelijk

**98, 99, 140:** Indieners maken zich ernstig zorgen over langdurige bouwoverlast met heel veel drukte, verkeer en geluidsoverlast. Deze overlast moet een veel belangrijkere rol gaan spelen in de besluitvorming. Indieners zijn verbaasd dat er geen enkel plan is voor de aan- en afvoerroutes van bouwmaterialen - en voorzien op deze kleine oppervlakte enorme problemen. Indieners zijn verder van mening dat de huidige bewoners niets opschieten met de huidige plannen, dat de waarde van hun huizen zal dalen en zij meer dan een decennium te maken krijgen met bouw-, verkeer-, geluidsoverlast. Indieners vragen of de huidige bewoners een voorkeursbehandeling kunnen krijgen bij de verkoop van de te bouwen appartementen of een bepaald kortingspercentage.

**Antwoord:**

Planning, bouwroutes en bouwfasering zijn inderdaad een belangrijke uitwerking van de gebiedsontwikkeling. Dit moet zijn gericht op een verantwoorde en veilige uitvoering van de bouwwerkzaamheden en werkzaamheden aan openbare ruimte en kabels en leidingen. Er is inmiddels een start gemaakt met de eerste analyse van de diverse plannen, zodat mogelijke knelpunten in beeld komen. Op grond daarvan zal een concept bouwfasering worden opgesteld voor zowel bouw als openbare ruimte. Een idee daarbij is de herinrichting van de bestaande woonbuurt naar voren te halen in de planning, ten gunste van de leefbaarheid van de buurt.

Dit wordt uitgewerkt in een concept BLVC (Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie)-kader, met eisen en restricties aan de bouwactiviteiten. Dit BLVC kader zal onder meer in concept worden besproken een klankbordgroep van met belanghebbenden in het gebied. Het definitieve BLVC kader is vervolgens voorwaardenstellend voor de vergunningen die verstrekt zullen worden m.b.t. de bouwactiviteiten. Tijdens de bouw zal met een beheergroep van bewoners een vinger aan de pols worden gehouden, om indien nodig aanvullende maatregelen te kunnen nemen. Over voorkeursbehandeling en korting kunnen nu geen toezeggingen worden gedaan. Dit verzoek zal worden voorgelegd aan de diverse ontwikkelende partijen.

### 11.3 Bouwlogistiek

**109:** Indiener geeft aan dat bewoners te maken krijgen met het slopen van panden zoals de laagbouw van de Leeuwenburg. Hij geeft aan dat dit moet gebeuren vanaf de bak bij het zuidelijke deel van de Leeuwenburg, en niet via de fietsdiagonaal. Deze zeer drukke Amsterdamse fietsverbinding dient afgeschermd te worden van bouwverkeer. Met het plaatsen van de bouwhekken moet daar rekening mee gehouden worden. Ook geeft indiener aan dat er geen schade mag worden toegebracht aan de panden op de Omval en alle schade veroorzaakt door de bouw vergoed moet worden door het consortium dat verantwoordelijk is voor de bouw. Dat moet vanaf het begin duidelijk gecommuniceerd worden.

**Antwoord:**

Bouwroutes en bouwplanning zijn inderdaad een belangrijke uitwerking, om overlast tot een aanvaardbaar niveau te beperken en bereikbaarheid van het gebied overeind te houden. De fietsdiagonaal is inderdaad een belangrijke verkeersschakel, die niet of zo min mogelijk gestremd kan worden. Dit wordt de komende maanden uitgewerkt in een bouwfasering en logistiek plan. Onderdeel daarvan zal ook zijn hoe de sloop en bouw van de Leeuwenburg te combineren met het zoveel mogelijk



in stand houden van het diagonale fietspad. Indien nodig leidt dit tot beperkende voorwaarden aan de ontwikkelaar van de Leeuwenburg. Schade door bouwactiviteiten moet zoveel mogelijk worden voorkomen door eisen aan o.a.. trillingen. Over eventuele voor- en eindopnames aan uw woning zullen te zijner tijd afspraken worden gemaakt met de verschillende ontwikkelaars / bouwers. U wordt daarover te zijner tijd geïnformeerd.

**141: Indiener geeft aan dat bij een ingrijpende transformatie van bebouwing het van belang is vooraf vast te stellen of en hoe het kan worden gerealiseerd: een logistieke analyse hoort bij de uitvoerbaarheidstoets. Indiener heeft deze niet in het concept SP aangetroffen, en verwacht dat deze in de afronding tot een definitief SP wordt uitgevoerd en besproken. Indiener stelt nu al vast dat bouwverkeer via het Amstelplein niet aan de orde kan zijn.**

**Antwoord:**

Planning, bouwroutes en bouwfaserings zijn inderdaad een belangrijke uitwerking van de gebiedsontwikkeling. Dit moet zijn gericht op een verantwoorde en veilige uitvoering van de bouwwerkzaamheden en werkzaamheden aan openbare ruimte en kabels en leidingen. Er is inmiddels een start gemaakt met de eerste analyse van de diverse plannings, zodat mogelijke knelpunten in beeld komen. Op grond daarvan zal een concept bouwfaserings worden opgesteld voor zowel bouw als openbare ruimte. Dit wordt uitgewerkt in een concept BLVC (Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie)-kader, met eisen en restricties aan de bouwactiviteiten. Dit BLVC kader zal onder meer in concept worden besproken een klankbordgroep van met belanghebbenden in het gebied. Het definitieve BLVC kader is vervolgens voorwaardenstellend voor de vergunningen die verstrekt zullen worden m.b.t. de bouwactiviteiten. Tijdens de bouw zal met een beheergroep van bewoners een vinger aan de pols worden gehouden, om indien nodig aanvullende maatregelen te kunnen nemen. In hoeverre het Amstelplein noodzakelijk onderdeel is van de bouwlogistiek is niet op voorhand uit te sluiten.

## 12 Overige reacties buiten het plan Amsteloever

33: Indiener vindt het erg dat de mooie kastanjes voor het Amstelstation moesten verdwijnen voor levensgevaarlijke trappen, een schoenendoos vormig hotel en een hele hoge toren. De trappen aan de Oostzijde hebben maar aan een kant een leuning, waar de mens die steun nodig heeft zich maar aan een kant kan vasthouden. Bij de trappen naar lijn 12 stopt de trapleuning bij een stuk beton. Daarnaast werpen toeristen vuilnis in de perken en de dijk rond het Amstelstation, waardoor de ratten weer terug zijn. Indiener vindt het plein aan het Amstelstation heel saai en de bankjes staan om vooral geen contact te hebben op een rijtje. De schattige huisjes boven aan de rand van Amsteldorp zijn omringd door groen, wat ook weer zal verdwijnen. Indiener gelooft niet meer dat GroenLinks voor het behoud van groen is. Nu komt de werkelijkheid aan het licht GroenLinks is groen slinks gebleken. Welke sociale partij is er nog voor de Amsterdammers die dakloos worden als ze in de dertig zijn of belachelijke bedragen moeten neertellen voor een paar vierkante meter.

**Antwoord:**

Het commentaar op de openbare ruimte aan de oostzijde alsmede de overige punten die geen van alle betrekking hebben op het plan dat ter inspraak is gegaan, wordt voor kennisgeving aangenomen. Wat betreft de leuning bij het tramstation: deze zijn inmiddels volledig afgerond, waardoor meerdere veilige routes van en naar de tram zijn gerealiseerd.

## 13 Advies Stadsdeel Oost (incl. beantwoording)

Het Dagelijks Bestuur van Stadsdeel Oost adviseert positief op het Stedenbouwkundige Plan Amsteloever.

### 13.1 Toekomstbestendige gebiedsontwikkeling

Het dagelijks bestuur van stadsdeel Oost is zeer positief over de herinrichting van de openbare ruimte tot een samenhangend netwerk van aantrekkelijke verblijfsgebieden. Het nieuwe voetgangersplein tussen de nieuwe stationshal en de Amstel zal een mooie ontmoetingsplek worden voor bewoners en bezoekers.

In Amsteloever is beperkt groen aanwezig. Langs de Amstel is de wens op de ecologische verbinding te verbeteren door natuurvriendelijke oevers aan te leggen ter verbetering van de waterkwaliteit, ecologie en recreatie. Met de uitvoering van dit Stedenbouwkundig plan wordt voorzien in de vergroening van de openbare ruimte van 35.500 m<sup>2</sup> nu naar 51.000 m<sup>2</sup> in de toekomst. Dit leidt tot een verbetering van de leefbaarheid in het gebied. Groen verbetert het akoestisch klimaat (dempt het lawaai), voorkomt hittestress en houdt het regenwater langer vast. Ook bij de transformatie van gebouwen, zoals in de Van der Kunbuurt, wordt ingezet op de aanleg van privé groen in de vorm van binnenhoven, daktuinen en in de volle grond gewortelde, groene gevels. Het Dagelijks Bestuur juicht deze verbetering van hart toe omdat groene daken en groene binnentuinen een positieve rol spelen in het vergroten van de biodiversiteit in dit gebied. Het Dagelijks Bestuur adviseert bij alle particuliere transformaties grote aandacht te hebben voor duurzaamheid, circulariteit, natuurinclusiviteit en deze op de lange termijn goed te borgen.

### 13.2 Hoogbouw

Het plan voorziet in vijf nieuwe torens van 75 tot 135 meter hoog die worden toegevoegd aan het bestaande hoogbouw ensemble. Bij deze hoogbouw is altijd sprake van plaatsing op een breder basement (22 tot 37m hoog) het zogenaamde 'adaptieve stadsblok'. Hierdoor blijft op straatniveau de menselijke maat behouden; de openbare ruimte wordt begeleid door relatief kleinschalige gevelwanden, voorzien van extra hoge plinten die multifunctioneel te gebruiken zijn.

#### *Positie hoogteaccent op Amstelvista-kavel*

De Ringvaart en Ringdijk zijn belangrijke landschappelijke en cultuurhistorische elementen in stadsdeel Oost. Deze worden dankzij de groene inrichting en de kleinschalige bebouwing aan beide zijden enorm gewaardeerd door bewoners en wandelaars. Het Dagelijks Bestuur adviseert het college nogmaals te

kijken naar de positie van het hoogteaccent op de 'Amstelvista kavel'. De impact van dit hoogteaccent is groot op de ringdijk en omgeving. Wellicht is een hoogteaccent meer aan de zijde van de Treublaan een verbetering ten opzichte van de voorgestelde positie



*Huidige Amstelvista gebouw vanaf de Ringdijk, voorstel SP 2 circa 2 maal ( 75 meter)*

**Antwoord:**

De locatie Amstelvista hoort cultuurhistorisch meer bij het plangebied Amsteloever, dan bij de 19-eeuwse buurt aan de overkant van de Ringvaart (zie ook SP paragraaf 2.1 ontstaansgeschiedenis). Dat is de reden dat de hoogbouwcompositie van het plangebied vanaf hier begint; deze prelude wordt gevormd door een toren van 75 meter (78 meter NAP). De toren van AmstelVista staat aan de Rocketstraat, in de tweede lijn ten opzichte van de Berlagebrug en de Schollenbrug die door Berlage ontworpen zijn.

In de bouwvelop is een schuifruimte opgenomen voor de toren. De exacte locatie is onderdeel van de uitwerking in een architectonisch ontwerp. Dat wordt begeleid door een supervisor, die door de gemeente wordt aangesteld. In het beeldkwaliteitskaderplan zijn regels voor de architectuur opgenomen die worden verwerkt in de Welstandsnota.

### 13.3 Woonbeleid

Het Dagelijks Bestuur van Stadsdeel Oost is positief over het toevoegen van woningen in dit hoogstedelijke gebied. Er wordt invulling gegeven aan het Woonbeleid 2025 met een diversiteit aan woningtypen. Het dagelijks bestuur is tevreden met de toevoeging van het woonprogramma in de Van der Kunbuurt, met meer sociale woningbouw, middenhuur en seniorenwoningen. Stadsdeel Oost blijft graag op de hoogte van het draagvlak in deze buurt. Het Dagelijks bestuur adviseert in de overige

gebieden nog méér aan te sturen op middensegment huurwoningen. Omdat er sprake is van transformatie-projecten met verschillende marktpartijen en een woningbouwcoöperatie, vraagt het DB aandacht voor goede privaatrechtelijke afspraken over woninggrootte en woningtypen, zodat dit bij de verlening van de omgevingsvergunning kan worden bezegeld.

**Antwoord:**

Afspraken over het woningbouwprogramma zijn op globaal niveau (aantal m<sup>2</sup> wonen, segmentering, uitpondtermijn) vastgelegd in Anterieure Overeenkomsten. Het door marktpartijen opgesteld voorlopig ontwerp en definitief ontwerp wordt door de gemeente eerst getoetst aan de afspraken uit de anterieure overeenkomst en de eisen van welstand. Pas als dit heeft geleid tot een positief advies zal de aanvraag om de omgevingsvergunning worden ingediend. De correcte verwerking hiervan in de omgevingsvergunning is een belangrijk punt van aandacht. Het stadsdeel hierover tijdig en correct informeren wordt actief gedaan vanuit het projectteam Amsteloever.

### 13.4 Maatschappelijke voorzieningen

In Amsteloever wordt samengewerkt met verschillende partijen, NS, ProRail, marktpartijen en corporaties, dit zal leiden tot een kavelgewijze ontwikkeling. In het gebied zijn nu ruim 700 woningen aanwezig en als alle locaties worden ontwikkeld dan resulteert dat in een toevoeging van 1.300 tot 2.100 woningen. Dit vraagt ook om meer maatschappelijke functies in het gebied, naast de voorzieningen voor reizigers en bezoekers. Het Dagelijks Bestuur vraagt aandacht in de verdere uitvoering van dit Stedenbouwkundig plan voor de maatschappelijke invulling passend in het gebied, in goede afstemming met het stadsdeel.

**Antwoord:**

In overleg met het Team Maatschappelijke Voorzieningen is het maatschappelijk programma bepaald. Conform het advies van Team Maatschappelijke Voorzieningen (Team MV) wordt er rekening gehouden met 2.100 m<sup>2</sup> maatschappelijke voorzieningen in Van der Kunbuurt, uitgaande van een buurtkamer, een 24-uursopvang en mogelijk ruimte voor (collectieve) zorgvoorzieningen. De exacte invulling van het maatschappelijk voorzieningenprogramma wordt in de vervolgfase nader uitgewerkt. Hierbij zal het stadsdeel ook worden betrokken.

### 13.5 Flexibele invulling van de plinten

In de gebouwen wordt een gemengd programma van woningen, kantoren en voorzieningen gerealiseerd, deels door sloop en nieuwbouw in combinatie met behoud of hergebruik van waardevolle gebouwdelen. In Amsteloever variëren de plinthoogten en langs de meest prominente assen (mr. Treublaan, Leeuwenburg, Spaklerweg ) is er sprake van zeer hoge plinten. Deze plintruimten zijn door hun ligging aan prominente assen zeer kansrijk gelegen voor verschillende functies, hun hoogte maakt deze functies goed zichtbaar en de ruimtes goed aanpasbaar aan uiteenlopend gebruik. Zo verhogen ze de economische levensduur van de gebouwen. Het Dagelijks bestuur staat hier positief tegenover.

### 13.6 Sport en spel

In het plan is ruimte voor 1.300 m<sup>2</sup> sport in de openbare ruimte, daarnaast worden 6 speelplekken gerealiseerd. Er zijn voor de ontwikkeling nog twee speelvelden gewenst (2.000 m<sup>2</sup>). Binnen de stedelijke omgeving van het plangebied is hier onvoldoende ruimte voor. Op loopafstand (500m) zijn meerdere speelvelden aanwezig. Het Dagelijks Bestuur vraagt meer aandacht voor een concrete invulling aan de bewegende en gezonde stad.

**Antwoord:**

In overleg met Sport en Bos is de te realiseren opgave in het plangebied Amsteloever 4.000 m<sup>2</sup> sport – en speelplekken, waarvan 1.700 m<sup>2</sup> aan speelvelden voor de oudere jeugd. Op de geactualiseerde sport en spelkaart in het SP (paragraaf 3.5 Duurzame Leefomgeving) zijn deze locaties met een sterretje aangegeven. De opgave voor georganiseerde buiten(veld)sport (zo'n 2.600 m<sup>2</sup>) is niet inpasbaar in dit hoogstedelijk gebied. Mogelijke alternatieven als het uitbreiden of beter benutten van bestaande voorzieningen worden door sport en bos onderzocht voor het gehele plangebied Over-Amstel. Dit laat onverlet dat het autoluwe gebied langs de rivier zich bij uitstek leent om te bewegen en kansen biedt voor recente populaire invullingen van georganiseerde buitensport als urban sports.

### 13.7 Begrenzing plangebied – Ringvaart

Aan de Noordzijde van het plangebied ligt de grens aan de kade van de Ringvaart. Het advies is om de grens in het midden van de Ringvaart te leggen, zodat bij de inrichting en het gebruik van de Ringdijk (nabij de oude brandweergarage) ook rekening wordt gehouden met het beoogde gebruik van het water. In de huidige situatie wordt de kade langs de Ringdijk laagwaardig gebruikt als openbare kade en als ligplaats voor enige passagiersvaartuigen. In de praktijk wordt de openbare kade gebruikt voor het afmeren van slecht onderhouden bootjes. De ruimte biedt echter mogelijkheden voor een optimale inrichting bijvoorbeeld middels een kleine buurthaven waarbij het gebruik is uitgegeven aan een bewonersvereniging van de nieuw te ontwikkelen woonblokken. Met de ontwikkeling van de kade kan ook de benodigde laadstructuur worden geplaatst gezien het stedelijk beleid t.a.v. emissievrij varen.

**Antwoord:**

De noordelijke plangrens loopt tot aan de kade. Eventuele ambities ten aanzien van het gebruik van het water als een kleine buurthaven of anderszins waren geen onderdeel van de opgave (Principenota) en zijn dit ook niet van voorliggend plan. Bij de herinrichting van de openbare ruimte in dit gebied ligt de nadruk op het verbeteren van de fietsverbinding onder het spoor langs de Ringdijk, het terugbrengen van het openbare karakter van het terrein voor de brandweerkazerne, meer ruimte voor fiets en voetganger aan Weesperzijde, het optimaliseren van de kruising Berlagebrug/Treublaan, het vergroenen van de openbare ruimte en een goede aansluiting van de gebouwen op het omliggende maaiveld. De inrichting van de kade staat mogelijk gebruik van het water als haven niet in de weg, echter er wordt niet voorzien in voorzieningen zoals een benodigde laadstructuur.

### 13.8 Rainproof / Wateroverlast

De Treublaan is een bekende (beruchte) locatie voor wateroverlast. Met een flinke regenbui loopt de doorgang onder het spoor vol met regenwater. Het Dagelijks bestuur vraagt aandacht voor dit vraagstuk in het Stedenbouwkundig Plan.



**Antwoord:**

In overleg met Waternet is een Waterparagraaf opgesteld, die als bijlage bij het SP gaat. Ten aanzien van de situatie onder het viaduct is in de Waterparagraaf opgenomen dat "Extra aandacht dient in dit gebied uit te gaan naar het rainproof knelpunt onder het spoorviaduct over de Treublaan. Getracht moet worden om tijdens extreme neerslag zo weinig mogelijk hemelwater vanuit het plangebied richting de Treublaan af te laten stromen. Op basis van de huidige plankaart valt nog niet te toetsen of het plangebied in de toekomst een bui van 60 mm per uur goed kan verwerken, dit zal in een later stadium van het ontwerp worden getoetst. De ambities zoals verwerkt in de rainproof oplossingenkaart zijn het maaiveld waar mogelijk te laten aflopen richting de Amstel en de Van der Kunbuurt niet meer richting de Treublaan te laten afstromen."

### 13.9 Bereikbaarheid over het water en waterrecreatie

In de Watervisie Amsterdam 2040 (2016) is een ambitie bepaald voor de inrichting en gebruik van water en oevers. Als actiepunt staat bijvoorbeeld benoemd de verbetering van de bereikbaarheid over het water door de uitbreiding van op- en afstaplocaties. In het Stedenbouwkundig Plan wordt echter geen aandacht besteed aan deze ambitie uit de watervisie. Voor het gebied van de Omval is het essentieel dat in de planvorming rekening wordt gehouden met voldoende ruimte voor een hoogwaardige openbare op- en afstapvoorziening. De meest kansrijke locatie is in het verlengde van de Van der Kunstraat. Op deze locatie dient een geschikte afmeervoorziening (steiger) te worden gerealiseerd. Een dergelijke voorziening kan ook worden ingericht als recreatieve ruimte aan het water. In overeenstemming met de ambitie uit de watervisie is het wenselijk dat ook in het verlengde van de Amstelboulevard ruimte wordt gecreëerd voor recreatieve verblijfsruimte aan het water. Deze vrije zichtlijn is bij uitstek geschikt voor verblijf langs het water.

**Antwoord:**

In het participatietraject is met klem verzocht om niet te kunnen aanmeren op deze plek, om toename van de overlast voor omwonenden en met name woonbootbewoners te voorkomen. Vanuit het project wordt een opstapplaats dan ook niet wenselijk geacht, gezien de huidige drukte en overlast vanaf het water en aan de oever.

De recreatieve verblijfsruimte aan het water is gedacht in aansluiting op het Rivierenplein – dat een inrichting krijgt als centrale plek waar bewoners en bezoekers elkaar kunnen ontmoeten. De in het ontwerp getekende trappen bieden meer contact met het water dan het huidige talud, waardoor de stationsloper tot aan de Amstel reikt en een waardige beëindiging krijgt. Hierbij blijft de toezegging aan bewoners om maatregelen te nemen onder water, om aanmeren van boten onmogelijk te maken en zwemmen te ontmoedigen. Dit zou voldoende houvast moeten bieden voor een acceptabel leefklimaat.

Het Dagelijks bestuur vraagt aandacht voor het huidige en beoogde oevergebruik bij de woonboten. In de huidige situatie vormt de groenstrook een barrière tot het water. Daarbij is de groenstrook voor delen geprivatiseerd door de aanleg van illegale parkeerplaatsen. Bij de ontwikkeling van de oeverzone dient al het oevergebruik bij woonboten te worden opgeheven en dienen de woonboten eenduidig te worden afgemeerd aan uniforme afmeervoorziening. Hoewel dit voornamelijk in de ontwerpfase wordt uitgewerkt dient deze ambitie in het Stedenbouwkundig Plan te worden vastgelegd.

Bij de planvorming en ontwerp van de oeverzones dient vroegtijdig rekening te worden gehouden met het gebruik in de praktijk. Zo toont het intensieve gebruik van Park Somerlust aan dat tijdig nagedacht moet worden over de inrichting en gebruik van het water en de oevers om conflicten in de toekomst te mijden.

**Antwoord:**

De oever behoudt zijn groene inrichting, in principe kan de huidige haag hierin worden geïntegreerd. Aandachtspunt is het intensieve gebruik zoals bij Park Somerlust. Om te voorkomen dat rustige plekken te intensief worden gebruikt, zijn er in het plan bewust geen aanlegplaatsen gecreëerd en krijgt de oever op plekken waar een woonboot verdwijnt een drijvende groene inrichting. Het fietspad is niet toegankelijk voor auto's. Woonbootbewoners parkeren in de straten van de Omval.

### 13.10 Participatie

Het dagelijks bestuur van Stadsdeel Oost heeft een actieve rol in het faciliteren van functies door het afgeven van een omgevingsvergunning waarbij per geval wordt bekeken of en hoe deze past in de omgeving en het stedenbouwkundig plan. Het Dagelijks bestuur blijft daarom graag betrokken bij de afspraken gemaakt met betrokken partijen.

**Antwoord:**

Het stadsdeel is en blijft betrokken op zowel ambtelijk niveau door een vertegenwoordiging in het Projectteam Amsteloever – waar (besluitvorming-)stukken inhoudelijk worden afgestemd en voorbereid - als in de bestuurlijke afstemming.

### 13.11 Inrichting openbare ruimte/verkeer

De kruising bij de Berlage brug vormt een probleem. Er is nu al een fietsen probleem en deze zal erger worden. Er dient een meer structurele oplossing te komen. Hierbij valt te denken aan een ongelijkvloerse kruising of minder auto's over de Berlage brug toestaan



**Antwoord:** Een ongelijkvloerse kruising – uitgaande van een tunnel – is fysiek niet inpasbaar door de aanwezigheid van roeicentrum Berlagebrug en een (zeer) lage doorvaarthoogte van de Berlagebrug (die bovendien Rijksmonument is) langs de oever. Het is ook een zeer kostbare ingreep. Het voorliggende ontwerp waarbij de Weesperzijde een fietsstraat wordt en de situatie op de kruising wordt aangepast, is een goede, inpasbare en betaalbare oplossing voor het veilig afwikkelen van het groeiende fietsverkeer in combinatie met het autoverkeer naar de Omval. Zeker ook omdat de Van der Kunbuurt wordt ontsloten via een eigen toerit vanaf de Mr. Treublaan.

Qua openbaar vervoer, zou dit gebied een ideale locatie zijn voor een opstapplaats van een rondvaartboot.

**Antwoord:** Qua rust en drukte wordt dit gebied niet gezien als een wenselijke opstaplocatie voor een rondvaartboot. In het participatietraject met bewoners is afgesproken dat er geen aanmeerplekken worden gecreëerd.

Het stuk voor de brandweer is op het moment geen fietsroute. In het stuk lijkt dit wel zo. Het zou echter wel een mooie kans zijn om een mooie fietsroute te realiseren en de openbare ruimte mooi in te richten.

**Antwoord:** Op dit moment is hier inderdaad geen doorgaande fietsroute. De route – langs de Ringdijk tot aan Weesperzijde onder het spoor – komt er wel in de toekomst. Aansluitend aan de oplevering van het gebouw Amstelvista wordt de openbare ruimte heringericht, waaronder de doorgaande fietsroute. Uitgaande van start bouw Amstelvista in 2022 zal de openbare ruimte naar verwachting in 2024 worden ingericht.

Bij café restaurant Riva, daar zal een fietspad weg gaan om een breder wandelpad te maken. Hierbij moet worden bedacht dat het restaurant bevoorraad moet worden en dat veel woonbootbewoners daar parkeren.

**Antwoord:** Het fietspad blijft, in combinatie met wandelpad, tezamen met een meer parkachtige verharding en uitstraling.

### 13.12 Overig

De ervaring leert dat het uitkopen van woonbootbewoners weerbarstig is.

**Antwoord:** Eventuele verkoop van de woonboot gebeurt op vrijwillige basis, het is geen verplichting.

Er wordt aandacht gevraagd voor het realiseren van een buurtkamer.

**Antwoord:** Een buurtkamer is opgenomen als onderdeel van het maatschappelijke voorzieningenprogramma in de Van der Kunbuurt.

### 13.13 Advies Stadsdeelcommissie

#### *Advies van de stadsdeelcommissie aan het DB*

1. De Stadsdeelcommissie vraagt aandacht voor een oplossing voor het fietsparkeren op straat zodat deze uit het zicht komen. Hierbij kan worden gedacht aan verdiepte of ondergrondse fietsenstallingen.

**Antwoord:** Voor fietsparkeren bij het station wordt gestreefd naar de realisatie van een grote, (half)verdiepte fietsenstalling, met een capaciteit die inspeelt op de verwachte reizigersgroei. Uitgegaan wordt van 4.400 fietsparkeerplekken. Ook de nieuwbouwwontwikkelingen krijgen inpanidige fietsparkeervoorzieningen voor bewoners en bezoekers.

2. De Stadsdeelcommissie geeft aan dat bewoners zelf invulling zouden moeten kunnen geven aan het privégroen, zolang het geen claim wordt van de openbare ruimte door individuele bewoners. Denk hierbij aan binnentuinen in de van der Kunbuurt.

**Antwoord:** Dit aandachtspunt zal worden meegegeven aan de eigenaren van het privégroen. Het binnenterrein van de Van der Kunbuurt wordt deels openbaar. Gemeente en Stadgenoot nemen dit aandachtspunt mee in de verdere planuitwerking. Overigens worden bewoners ook betrokken bij de verdere uitwerking van het openbaar groen.

3. De Stadsdeelcommissie adviseert om te onderzoeken of het mogelijk is om een knip te realiseren bij de Berlage brug.

**Antwoord:** De Berlagebrug ligt buiten het plangebied, het onderzoeken van een eventuele knip op de brug ligt buiten de scope van het project en vanuit het plan Amsteloever is hiertoe ook geen noodzaak. Het verzoek van het stadsdeel is onder de aandacht gebracht van de betrokken dienst V&OR.

## 14 Samenvatting wijzigingen in het Stedenbouwkundig Plan

In dit hoofdstuk zijn per hoofdstuk of paragraaf van het Stedenbouwkundig Plan Amstelstation-Amsteloever de doorgevoerde wijzigingen weergegeven.

### 14.1 Wijzigingen naar aanleiding van inspraak en keuze voor herontwikkeling Van der Kunbuurt (bewonersenquête)

#### Bijlagen SP

- Toegevoegd: Bijlagenbundel SP met Verkeersonderzoek, Hoogbouweffectrapportage en Waterparagraaf.

#### Samenvatting SP

- De tekst in de Samenvatting onder het kopje Ruimte voor extra woningen, kantoren en voorzieningen is aangepast. De zin 'Daarnaast staan er nu 233.000 m<sup>2</sup> kantoor en 17.000 m<sup>2</sup> voorzieningen. Daar komen 37.000 tot 94.000 m<sup>2</sup> bvo kantoor en 7.500 m<sup>2</sup> voorzieningen bij' is vervangen door 'De stadsblokken bieden daarnaast ruimte aan maximaal 60.000 m<sup>2</sup> extra kantoorruimte en 14.000 m<sup>2</sup> voorzieningen'. De tekst over woningbouwprogramma is aangepast aan scenario herontwikkeling Van der Kunbuurt.
- Op de plankaart is de verbeelding van de bomenrij langs de Amstel aangepast naar een lossere beplantingsvorm. Ook is de verbeelding van de vrijwillige aankoop van woonboten aangepast in de kaart en een legenda toegevoegd. Tekst participatie geactualiseerd naar aanleiding van inspraak.

#### Paragraaf 1.3 Inbreng eigenaren, bewoners en gebruikers

- Uitkomst bewonersenquête Van der Kunbuurt verwerkt (scenario herontwikkeling) in tekst en beeld.

#### Paragraaf 2.4 – Uitgangspunten beleid

- Hier is een verwijzing naar de Hoofdbomenstructuur (beleidskader Puccinimethode 2018) opgenomen. De verdere uitwerking van het bomenontwerp gebeurt in overleg met bewoners.
- De Watervisie Amsterdam 2040, Agenda Amsterdam Autoluw en Nota Parkeernormen zijn toegevoegd.

#### Paragraaf 3.1 – Hoofdstructuur en openbare ruimte

- Er is een impressie toegevoegd van de nieuwe oeverinrichting met zicht op het water.

- Punt 10 van de toren checklist in het SP is aangepast van "Of ze het uitzicht en de privacy van huidige en nieuwe gebruikers respecteren" naar: "Of ze rekening houden met de privacy van huidige en nieuwe gebruikers".
- In het SP is in paragraaf 3.1 onder het kopje 'De Omval' de tekst aangepast. In plaats van "de ruimte kan worden samengevoegd als één ruimte", is de zin nu: "de huidige fiets- en voetpaden kunnen worden vormgegeven als één ruimte".
- In paragraaf 3.1 in het SP is een kopje 'Woonboten' toegevoegd en een kaartje met de beoogde zichtlijnen. Op de plankaart is de verbeelding van de vrijwillige aankoop van woonboten aangepast.

### Paragraaf 3.2 - Programma

Onderstaande tabel is toegevoegd. De zinsnedes over kantoren en voorzieningen zijn gewijzigd, conform de aanpassing in de Samenvatting. Het woonprogramma is aangepast aan de herontwikkeling van de Van der Kunbuurt.

Ontwikkellocatie	Programma (in m2)	Bandbreedte wonen (aantal)	Bandbreedte kantoren (m2)	Bandbreedte voorzieningen (m2)
AmstelVista	32.500	160 - 210	14.000 – 17.500	1.000 – 2.000
Leeuwenburg	88.000	150 – 450	42.000 – 75.000	3.000 – 4.500
Kunbuurt	64.400	700 - 750	0	1.500 – 3.600
Amstelstation	300	0	0	300
Delta Lloyd	106.000	300 - 700	42.000 – 77.000	1.500 – 3.000
<b>Totaal</b>	<b>291.200</b>	<b>1.300 - 2.110</b>	<b>98.000 – 169.500</b>	<b>7.300 – 13.400</b>

### Paragraaf 3.3 – Mobiliteit en verkeer

- De visualisatie van de groene mobiliteitsoplossing in paragraaf 3.3 is vereenvoudigd.
- In het SP van 18 augustus 2020 zijn de doorsnedes Stationsplein op pag. 58 en 59 en Spoortalud op pag. 61 weggehaald en vervangen door een algemenere verbeelding van de toekomstige fietsenstalling. De opgave voor het fietsparkeren wordt beschreven in hoofdstuk 3 'Visie', met een zoekruimte voor een (half)verdiepte fietsenstalling richting Mr. Treublaan en een geheel verdiepte stalling richting de Amstel waarbij rekening wordt gehouden met ruimte voor groen en spelen.
- De kaart met fietsverbindingen is aangepast: de fietsroute tussen Omval en de Amstel is verwijderd.
- Onder kopje 'Fiets- en voetgangersnetwerk' is de situatie bij de Spaklerweg uitgebreider toegelicht, en is toegevoegd dat de rotonde wordt opgeschoven richting het spoor en het eenrichtingsfietspad aan de spoorzijde komt te vervallen.
- In paragraaf 3.3 Onder kopje 'Fiets- en voetgangersnetwerk' wordt de situatie bij de Spaklerweg en de ontsluiting van het plangebied rond voormalig café De Omval uitgebreider toegelicht.
- Onder het kopje 'Fiets en voetgangersnetwerk' en in de bouwvelop Amstelstation zijn tekst over en beeld van een snelle fietsroute langs het spoor verwijderd.
- Er is een kaartje met U-turn Treublaan opgenomen.
- Toevoeging kopje 'Afvalinzameling en expeditie' en kaartje Zoeklocatie Afvalcontainers.

**Paragraaf 3.5 – Duurzame leefomgeving**

- Toevoeging van kaarten verhouding groen-verhard (huidige en toekomstige situatie) om te laten zien waar groen wordt toegevoegd.
- Toevoeging kopje 'Waterparagraaf'.
- Toevoeging nieuwe kaart (inclusief correctie: locatie Omval abusievelijk opgenomen) om inzichtelijk te maken waar de speelplekken komen.
- De toelichting onder het kopje 'Bezonnig en windhinder' is uitgebreid en geactualiseerd. Ook in de bouwenveloppen is de tekst hierop aangepast.
- Toevoeging kopje 'Luchtkwaliteit'.

**Hoofdstuk 4 Ontwikkellocaties**

Bij de bouwenveloppen Van der Kunbuurt, Leeuwenburg en Delta Lloyd toegevoegd onder plaatje voorbeelduitwerking: 'De uitkoop van woonboten vindt op vrijwillige basis plaats. Op termijn zal in overleg over een herschikking worden nagedacht'.

**Paragraaf 4.2 – Van der Kunbuurt**

- Conform besluitvorming (bewonersenquête) Van der Kunbuurt, is in het SP is het scenario herontwikkeling Van der Kunbuurt het uitgangspunt. Het scenario behoud Van der Kunbuurt is uit het SP gehaald.

**Paragraaf 4.4 – Leeuwenburg**

- In de bouwenvelop van de Leeuwenburg is een entree mogelijk aan zowel de zuidzijde (diagonaal) als aan de noordzijde (stationsloper).
- In paragraaf 4.4 is de bouwenvelop Leeuwenburg aangepast waarbij de voet van de Rembrandttoren en de Leeuwenburg op elkaar zijn afgestemd met een hoogte van maximaal 20 meter (23,5 m + NAP). 'De nieuwbouw langs het stationsplein, het Rivierenplein en de fietsroute naar het Amstelplein ("diagonaal") heeft maximaal de hoogte van de eerste huidige horizontale snede ("inkrassing") in de schijf, hetgeen correspondeert met circa 23,5 meter NAP vanaf maaiveld'.

**Paragraaf 4.5 – Delta Lloyd**

- De kantoorvilla is als contour op de plankaart ingetekend.

**Hoofdstuk 6 – Ontwikkelstrategie**

- In hoofdstuk 6 is een zinsnede over de samenwerking met ProRail/NS en de Vervoerregio toegevoegd.

## 14.2 Ambtelijke wijzigingen

### Paragraaf 2.2 – Huidige situatie

- De hoogte van de Breitnertoren is aangepast naar 95 meter.

### Paragraaf 3.1 – Hoofdstructuur en openbare ruimte

Kopje 'Het adaptieve stadsblok':

- Maatvoering in meter NAP aangegeven.
- De tekst over de set-back is aangepast, de set-back is niet langer een verplichting en is veranderd in een optie om de overwegend vierkante toren aan een zijde op te dikken. Dit kan nu door middel van gebouwd volume of door toepassen van buitenruimtes. Een overwegend vierkante toren over de volle lengte is ook mogelijk.
- De minimale plintheogte van 7 meter is veranderd in een plintheogte van 6 à 7 meter. Bij aansluiting op bestaande gebouwonderdelen mag hiervan worden afgeweken.

Kopje 'Verblijfskwaliteit':

- Beeld van woonboten aan de Amstel aangepast met een groene vooroever en de mogelijkheid om aan het water te zitten is uit het beeld verwijderd.

### Paragraaf 3.3. – Mobiliteit en verkeer

Kopje 'Openbaar vervoer':

- Zinsnede 'Leeuwenburg is daarvoor de aangewezen plek' veranderd in 'Leeuwenburg zou daarvoor de aangewezen plek kunnen zijn'.

Kopje 'Fiets- en voetgangersnetwerk':

- Nadere toelichting op de aanpassing aan de rotonde op de Spaklerweg toegevoegd.

### Paragraaf 3.4 – Beeldkwaliteit

Bij de inleiding is opgenomen dat het beeldkwaliteitskader nog verder wordt uitgewerkt en vastgesteld als onderdeel van de Welstandsnota. Toevoeging zinsnede: 'Het in dit stedenbouwkundige plan opgenomen Beeldkwaliteitskader is een handreiking. De genoemde principes en regels zullen verder worden uitgewerkt in een aantal criteria die gezamenlijk met een aanpassing van de Welstandsnota "De schoonheid van Amsterdam" zullen worden vastgesteld'.

Kopje 'Beeldkwaliteit architectuur':

- Regel 3 is aangepast: De zin 'De nieuwe torens hebben een rechthoekige vorm die vierkant eindigt' aangepast naar 'De nieuwe torens hebben een vierkante hoofdvorm met een mogelijke eenzijdige opdikking tot 2/3 van de hoogte'.

### Paragraaf 3.5 – Duurzame leefomgeving

Kopje 'Een groene openbare ruimte':

- De tekst over groen aangepast, waarbij geen onderscheid meer wordt gemaakt tussen gebruiksgroen en ecologisch groen.

Kopje 'Sport, spel en bewegen':

- De zoeklocatie voor een speelveld rondom Delta Lloyd locatie is nader omschreven.

Paragraaf 'Waterparagraaf':

- Toevoeging kopje 'Waterparagraaf' en extra tekst over de Structuurvisie.

#### **Hoofdstuk 4 – Ontwikkellocaties**

Bouwenveloppen:

- Definitie bvo (bruto vloeroppervlak) aangepast.
- Hoogte begane grond aangepast.
- Omschrijving van vierkante beëindiging gewijzigd in 'overwegend vierkant'.
- Vereisten omtrent de set-back gewijzigd in een optie om de toren tot 2/3 van de hoogte op te dikken.
- Regelgeving rondom buitenruimtes aangepast.
  - Buitenruimtes in adaptieve stadsblok tot maximaal 2,5 meter buiten gevelvlak.
  - Buitenruimtes in toren tot maximaal 1 meter buiten gevelvlak.
- Regelgeving rondom plintdieptes en -hoogtes aangepast.
  - Minimaal 5 meter diep i.p.v. 10 meter diep en een hoogte van 7 meter waarvan kan worden afgeweken in geval van aansluiting op bestaande bouw.
- Correctie bouwvelop Leeuwenburg: de bovengrens voor de bandbreedte kantoren is gewijzigd van 74.000 naar 75.000 m<sup>2</sup> bvo.
- Correctie bouwvelop Delta Lloyd: de ondergrens voor de bandbreedte kantoren is gewijzigd van 43.500 naar 42.000 m<sup>2</sup> bvo.