

16 september 2009



Gemeente Amsterdam
Projectbureau Wibaut aan de Amstel

Nota van beantwoording stedenbouwkundig plan Omgeving Amstelstation

Fianne van der Veeken

Inhoud

1	Inleiding	7
1.1	Beleidsaanleiding	7
1.2	Uitgangspunten ontwerp	7
1.3	Inspraak stedenbouwkundig plan	9
1.4	Leeswijzer	9
2	Samenvatting	11
2.1	Inleiding	11
2.2	procedure	11
2.3	Enquête	12
2.4	Adviezen	12
2.5	Inspraakreacties	12
2.5.1	Reacties die het stedenbouwkundig plan onderschrijven	12
2.5.2	Leefbaarheid en kwaliteit	13
2.5.3	Groen	13
2.5.4	Gemotoriseerd verkeer	14
2.5.5	Voetgangers en fietsverkeer	14
2.5.6	Luchtkwaliteit	15
2.5.7	Bewoners participatie	15
2.5.8	Programma	16
2.5.9	Water	17
2.5.10	Bouwwerkzaamheden	17
3	Inspraakprocedure	18
3.1	Informatie	18
3.2	Inspraakavond	18
3.3	Reacties	19
3.4	Enquête	20
4	Enquêtes	21
4.1	Enquête bewoners	21
4.2	Enquête Dienst Onderzoek en Statistiek	22
4.3	Conclusie	23
5	Adviezen	24
5.1	Advies Supervisor Wibaut aan de Amstel	24
5.2	Advies Spoorbouwmeester	25
5.3	Advies Commissie voor Welstand en Monumenten	25
5.4	Advies Amsterdamse Raad van de Stedenbouw	25
5.5	Advies Stadsregio Amsterdam	26
5.6	Advies Reizigers Advies Raad	26
5.7	Advies Centrale Verkeers Commissie	26
5.8	Advies Commissie Winkelplanning	27

6	Inspraakreacties die het stedenbouwkundig plan onderschrijven	28
6.1	Leefbaarheid en kwaliteit	28
6.2	Groen	29
6.3	Gemotoriseerd verkeer	29
6.4	Voetgangers en fietsverkeer	29
6.5	Bewoners participatie	30
6.6	Programma	30
7	Inspraakreacties leefbaarheid en kwaliteit	32
7.1	Kwaliteit, ruimte, zichtlijnen, omgeving	32
7.2	Stationsgebouw	35
7.3	Sociale veiligheid	36
7.4	Ontmoetingsplek	37
7.5	Kinderen	38
7.6	Hang toeristen	39
7.7	Recreatiemogelijkheden	39
7.8	Opschuiven Bertrand Russellstraat	40
7.9	Schaduw	40
7.10	Geluid	41
7.11	Wind	42
8	Inspraakreacties groen	44
8.1	Bomenbalans	44
8.2	Plangrens	47
8.3	Afspraken:	47
9	Inspraakreacties gemotoriseerd verkeer	49
9.1	Verkeersdruk	49
9.2	Prins Bernhardplein en onderdoorgang	50
9.3	Bertrand Russellstraat	51
9.4	Toegang Amsteldorp	53
9.5	Verkeer richting Spaklerweg	53
9.6	Bussen	54
9.7	Kees Boekestraat	55
9.8	Julianalaan	56
9.9	Tram	56
9.10	Muiderstraat	57
9.11	Parkeernorm	58
9.12	Parkeren voor huidige bewoners	59
9.13	P + R	60
10	Inspraakreacties voetgangers en fietsverkeer	61
10.1	Toegankelijkheid voor voetgangers en fietsers	61
10.2	Fietsparkeren	63
10.3	Dubbele fietspaden	64
10.4	Tunneltje	65
10.5	Route bij tram	66
10.6	Rotonde	66
10.7	Boogstralen	67

10.8	Windhinder	67
11	Inspraakreacties luchtkwaliteit	68
11.1	Verslechtering luchtkwaliteit	68
11.2	Gevoelige bestemmingen	71
11.3	Bomen en luchtvervuiling	71
12	Inspraakreacties bewoners participatie	73
12.1	Participatie	73
12.2	Alternatieve plan bewonersplatform:	75
13	Inspraakreacties programma	78
13.1	Algemeen	78
13.2	Wonen	79
13.3	Winkels	79
13.4	Voorzieningen	80
13.5	Hotel	81
13.6	Kantoren	82
14	Inspraakreacties water	83
15	Inspraakreacties bouwwerkzaamheden	85
16	Inspraakreacties overige	86
Bijlage 1	Verslag inspraakavond 10 maart 2009	89
Bijlage 2	Inspraakreacties	91
Bijlage 3	Resultaten enquête O+S	93
Bijlage 4	Adviezen	95

1 Inleiding

1.1 Beleidsaanleiding

Met de nota Ruimte zet het Rijksbeleid sterk in op stedelijke verdichting. 40 procent van de nieuwbouw moet plaatsvinden in bestaand stedelijk gebied. Waarbij een substantieel deel van de verstedelijkingsopgave nabij met name bestaande stations en andere infrastructuur moet worden gerealiseerd. Het rijk streeft naar een optimale benutting van bestaande infrastructuur. De mate waarin nieuwe stedelijke ontwikkelingen een plek krijgen in de nabijheid van vervoersknooppunten is daarbij een graadmeter.

Ook voor de stad Amsterdam is intensivering binnen de ring bij openbaar vervoer knooppunten al jaren een centraal beleidsthema. Het structuurplan Open Stad (1996) en het structuurplan Kiezen voor stedelijkheid (2003) merken de omgeving Amstelstation aan als 'grootstedelijk kerngebied', een locatie waar stedelijke ontwikkeling gewenst is. De plek is immers perfect bereikbaar met het openbaar vervoer. Bouwen binnen de stad maakt bouwen buiten de stad minder noodzakelijk en daardoor kunnen groengebieden buiten de stad behouden blijven. Intensivering van het grondgebruik maakt ook onderdeel uit van de visie van het stadsdeel voor ontwikkeling van het gebied. De keuze voor het openbaar vervoer betekent bovendien dat de leefbaarheid op lange termijn gewaarborgd blijft. Het plangebied Amstelstation is een verkeersader, stadsentree én stationsmilieu van stedelijk belang. Het gebied is aantrekkelijk om te wonen en te werken, dicht bij openbaar vervoer en (groot)stedelijke voorzieningen.

De stad Amsterdam kent een groot tekort aan woningen. De woningnood is groot. De stad heeft een woningbouwopgave tot 2040 van 70.000 woningen. Om invulling te geven aan deze opgave worden op diverse locaties in de stad nieuwbouw woningen gerealiseerd. De locatie nabij het Amstelstation is een van deze locaties.

1.2 Uitgangspunten ontwerp

De omgeving van het Amstelstation is een stationsmilieu, openbaar vervoer knooppunt en stadsentree. Deze kwaliteiten komen in de huidige situatie niet uit de verf. Aanpak van het gebied is nodig om knelpunten op te lossen en deze kansen te benutten. Sinds 1998 wordt aan deze opgave gewerkt en zijn diverse ontwerpproducten ontwikkeld.

De Nota van Uitgangspunten Omgeving Amstelstation (NvU) zoals vastgesteld door de Stadsdeelraad d.d. 10 december 1997 en de gemeenteraad d.d. 17 december 1998 en het Stedenbouwkundig Programma van Eisen (stedenbouwkundig planvE) Omgeving Amstelstation zoals vastgesteld door de stadsdeelraad d.d. 8 december 2003 en door de gemeenteraad d.d. 7 juli 2004 zijn gebaseerd op vijf speerpunten:

- Respect voor 'geschiedenis'
- Verbetering verkeersveiligheid
- Intensivering grondgebruik
- Verbetering overstap openbaar vervoer
- Aanpak sociale veiligheid

Het Stedenbouwkundig Programma van Eisen is gebaseerd op de resultaten van een interactief proces samen met marktpartijen en bewoners. De deelnemers hebben gezamenlijk de volgende uitgangspunten voor het toekomstige stationsgebied geformuleerd:

“ Het moet aangenaam vertoeven zijn in het stationsgebied, zowel voor reizigers als voor mensen die in of rondom het gebied wonen en werken. Een hoogwaardige, korte en sociaal veilige overstap tussen verschillende vormen van openbaar vervoer (trein, metro, tram en bus) is een vereiste. Een levendig en intiem ('omsloten') plein is gewenst, evenals speelruimte voor kinderen in de nabijheid van woningen. De verkeersveiligheid moet verbeteren, vooral voor voetganger en fietser van en naar het station. De oversteekbaarheid van het Prins Bernhardplein (richting stad), het Julianaplein (richting Julianapark) en de Overzichtsweg (richting Amsteldorp) zijn belangrijke aandachtspunten. Nieuwe woningen en wijkgerichte voorzieningen kunnen de leefbaarheid en sociale veiligheid verbeteren, ook 's avonds. Bestaande bomen vormen een kwaliteit en dienen zoveel mogelijk te worden behouden.”

De uitgangspunten zijn vertaald in tien samenhangende planideeën:

1. Vervang het huidige wijdloperige verkeersplein door een meer compacte rotonde op het Prins Bernhardplein.
2. Bundel al het gemotoriseerde verkeer voorlangs het station op een lommerrijke 'Julianalaan'.
3. Maak een nieuw Julianaplein mét wijkvoorzieningen, als schakel ('passarel') tussen station en Julianapark.
4. Verbind stad (Wibautstraat) en Amstelstation door een druk, maar veilig stationsplein met elkaar.
5. Schep helderheid voor de reiziger: links (noord) de tram en rechts (zuid) het nieuwe busstation.
6. Behoud het groentje tussen Julianapark en Bertrand Russellstraat als buurtgerichte voorziening.
7. Meng wonen, werken en voorzieningen binnen één gebouw, zodat monofunctionele doodsheid wordt voorkomen.
8. Maak sociaal veilige routes met een publieksgerichte plint en voordeuren aan de straat.
9. Garandeer een logische fietsinfrastructuur, inclusief voldoende (on)bewaakte stallingen.
10. Realiseer ondergrondse parkeeroplossingen die de openbare ruimte zo min mogelijk belasten.

De stadsdeelraad heeft vervolgens opdracht gegeven een stedenbouwkundig plan (stedenbouwkundig plan) op te stellen dat voldoet aan de stedenbouwkundige eisen die in het Stedenbouwkundig Programma van Eisen 2003 zijn vastgesteld. In het programma akkoord 2006-2010 is vastgelegd dat een betere aansluiting met de (woon) buurt gevonden moest worden. De raadscommissie Wonen en Grote Projecten heeft in 2007 geadviseerd het stedenbouwkundig plan (stedenbouwkundig plan) uit te werken conform de uitwerkingsrichting die in de commissievergadering van 7 juni 2007 is behandeld. Het stedenbouwkundig plan is conform de uitwerkingsrichting in december 2008 afgerond en in januari 2009 door het dagelijks bestuur van Stadsdeel Oost Watergraafsmeer

vrijgegeven voor inspraak. In dit stedenbouwkundig plan zijn met uitzondering van de passarel alle bovengenoemde uitgangspunten verwerkt.

1.3 Inspraak stedenbouwkundig plan

Het stedenbouwkundig plan heeft van 30 januari 2009 tot en met 20 maart 2009 ter inzage gelegen. In deze nota van beantwoording komen alle adviezen en reacties die zijn voort gekomen uit deze periode aan bod. Per thema zijn de reacties samengevoegd en samengevat. De volledige inspraakreacties zijn als bijlagen toegevoegd. In deze nota van beantwoording wordt aangegeven welke reacties hebben geleid tot een wijziging van het stedenbouwkundig plan en welke niet zijn overgenomen in het aangepaste stedenbouwkundig plan. Naast de bezwaren uit de inspraakreacties, heeft ook een aantal andere aanleidingen tot wijzigingen geleid. De economische crisis is mede aanleiding geweest tot het laten vervallen van de onderdoorgang onder het prins Bernhardplein en de nieuwe concessie openbaar vervoer van de Stadsregio Amsterdam vraagt om een vergroting van de capaciteit van het tramstation ten behoeve van een mogelijk tweede eindigende trein.

Samen hebben deze wijzigingen geleid tot een aangepast stedenbouwkundig plan. De voornaamste wijzigingen hebben betrekking op de volgende planonderdelen:

- Geen onderdoorgang onder het Prins Bernhardplein, waardoor de rotonde in haar huidige vorm blijft bestaan, de bomen op het plein voor het merendeel behouden kunnen blijven en de tramlus aangepast wordt.
- Het vervallen van blok 4 en daarmee een verlaging van het totale programma, een beter windklimaat en een verhoging van de sociale veiligheid op het busstation.
- Het aanpassen van het ontwerp van het busstation.
- Het verhogen van blok 1 van 70 meter naar 85 meter hoog.

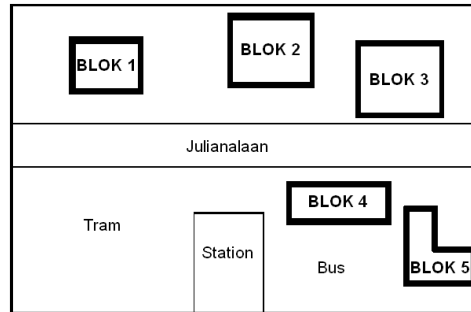
Per hoofdstuk wordt uitgebreider ingegaan op de wijzigingen.

1.4 Leeswijzer

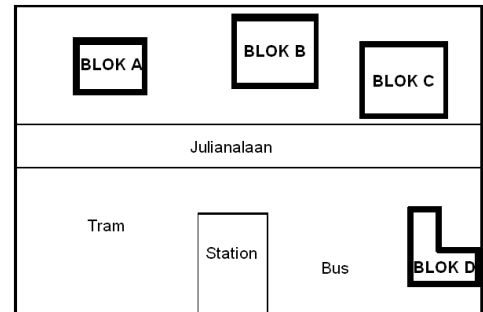
In hoofdstuk 2 wordt allereerst de inspraakprocedure beschreven: informatievoorziening, het verloop van de inspraakavond en het aantal en soort binnengekomen reacties. Hoofdstuk 3 beschrijft de resultaten van de twee enquêtes die zijn gehouden: één onder de direct omwonenden en één onder de leden van het O+S panel in Oost Watergraafsmeer. Behalve dat er vele inspraakreacties zijn binnen gekomen, zijn er ook een aantal adviezen opgesteld naar aanleiding van het stedenbouwkundig plan. Deze worden kort samengevat in hoofdstuk 4. In hoofdstuk 5 wordt stil gestaan bij alle inspraakreacties die het ontwerp onderschrijven. Vanaf hoofdstuk 6 tot en met 15 wordt per thema ingegaan op alle inspraakreacties die kritisch zijn over het ontwerp. Per thema worden de binnengekomen reacties samengevat en wordt gereageerd op de reacties. Hierbij wordt aangegeven of de reacties hebben geleid tot een wijziging van het ontwerp. Er wordt afgesloten in hoofdstuk 16 met een samenvatting van de gehele nota van beantwoording.

In dit rapport wordt verwezen naar de verschillende bouwblokken in het ontwerp. Wegens het wegvallen van blok 4 is de nummering in het aangepaste stedenbouwkundig plan gewijzigd. In het stedenbouwkundig plan van december 2008 waren de bouwblokken genummerd van 1 t/m 5. In het aangepaste stedenbouwkundig plan zijn de bouwblokken voorzien van de letters A t/m D. Ter verduidelijking is dit in onderstaande tekening schetsmatig weergegeven.

Bloknummers SP december 2008



Blokletters SP september 2009



2 Samenvatting

2.1 Inleiding

Met het stedenbouwkundig plan Omgeving Amstelstation wordt invulling gegeven aan Rijks- en gemeentelijk beleid om te intensiveren op locaties binnen de ring bij openbaar vervoer knooppunten om hiermee groen rond de stad te kunnen behouden en automobilititeit van en naar de stad terug te dringen. Het verbetert de verouderde stationslocatie en creëert een nieuw stuk stad. Er ontstaat een gebied waar ruimte is voor woningbouw, dat meer ruimte biedt aan de voetganger en fietser en overzichtelijker wordt in het gebruik met kortere en logische routes tussen trein/tram/bus. Door de toevoeging van winkels, woningen, kantoren, een hotel en diverse pleinen wordt het gebied levendiger en sociaal veiliger. Een zware laan beplanting langs de Julianalaan, bomen op en rond het Prins Bernhardplein en stationsplein en een intiem wijkparkje geven het gebied een groen Watergraafsmeer karakter.

Sinds 1998 wordt aan deze opgave gewerkt en zijn diverse ontwerp producten ontwikkeld (een Nota van Uitgangspunten in 1998 en het Stedenbouwkundig Programma van Eisen in 2003). Deze zijn gebaseerd op vijf speerpunten: respect voor 'geschiedenis', verbetering verkeersveiligheid, intensivering grondgebruik, verbetering overstap openbaar vervoer en aanpak sociale veiligheid. In december 2008 is het stedenbouwkundig plan afgerond. In deze nota van beantwoording zijn alle inspraakreacties op dit stedenbouwkundig plan gebundeld en samengevat per thema. Per thema wordt aangegeven welke reacties hebben geleid tot een wijziging van en welke niet zijn overgenomen in het aangepaste stedenbouwkundig plan. De belangrijkste wijzigingen in het stedenbouwkundig plan zijn:

- Geen onderdoorgang onder het Prins Bernhardplein, waardoor de rotonde in haar huidige vorm blijft bestaan, de bomen op het plein voor het merendeel behouden kunnen blijven en de tramlus aangepast wordt.
- Het vervallen van blok 4 en daarmee een verlaging van het totale programma, een beter windklimaat en een verhoging van de sociale veiligheid op het busstation.
- Het aanpassen van het ontwerp van het busstation.
- Het verhogen van blok 1 van 70 meter naar 85 meter hoog.

2.2 procedure

Op dinsdag 12 december 2008 heeft het Dagelijks Bestuur van stadsdeel Oost-Watergraafsmeer het stedenbouwkundig plan Omgeving Amstelstation vrij gegeven voor inspraak. Van 30 januari tot en met 20 maart 2009 heeft het plan ter inzage gelegen. Informatievoorziening heeft plaats gevonden middels een bericht in de stadsdeelkrant, een brief aan de direct omwonenden, een tentoonstelling in het stadsdeelhuis, een factsheet en een inspraakavond. De inspraakavond vond plaats op 10 maart 2009 en is druk bezocht. Het verslag van de avond is bijgevoegd. De belangrijkste reacties tijdens de avond hadden betrekking op de onderwerpen bomen, luchtkwaliteit, schaduw, verkeer en bewoners participatie.

2.3 Enquête

Onder de direct omwonenden (2.700 adressen) is een enquête verspreid. Deze enquête is ook in de stadsdeelkrant gepubliceerd en heeft bij de tentoonstelling gelegen. Hierin is de vraag gesteld: Vindt u het stedenbouwkundig plan Omgeving Amstelstation een verbetering voor dit gebied? En licht dit antwoord toe. In totaal zijn er 67 formulieren teruggestuurd, hiervan vond 36% het plan een verbetering, 57% een verslechtering en 7% had geen mening.

Een vergelijkbare enquête is ook verspreid onder de leden van het gemeentelijk bureau Onderzoek en Statistiek panel in Oost-Watergraafsmeer, dit maal niet gericht op de direct omwonenden maar op alle inwoners van het stadsdeel Oost-Watergraafsmeer. In totaal hebben 148 mensen gereageerd, hiervan vond 83% het plan een verbetering en 17% een verslechtering.

2.4 Adviezen

De Supervisor Wibaut aan de Amstel, de Spoorbouwmeester, de Commissie voor Welstand en Monumenten, de Amsterdamse Raad van de Stedenbouw, de Stadsregio Amsterdam, de Reizigers Advies Raad voor de stadsregio Amsterdam, de Centrale Verkeers Commissie en de Commissie Winkelplanning hebben een advies op het plan gegeven. Alle adviezen zijn als bijlagen toegevoegd. De adviezen zijn overwegend positief:

- Een grotere verbetering van de kwaliteit van het gebied, met het ontwerp wordt een mooie combinatie gevonden tussen de gewenste grootstedelijkheid en de sfeer van Oost Watergraafsmeer.
- De verblijfskwaliteit voor reizigers, fietsers en voetgangers gaat er ver op vooruit. Het gebied wordt overzichtelijker en prettiger in gebruik.

De Centrale Verkeers Commissie heeft het ontwerp getoetst op veiligheid en doorstroming van de vier verkeershoofdnetten: auto, tram, bus en fietsers. Zij uiten zich niet negatief over het plan, maar geven aan dat nog verschillende zaken uitgewerkt moeten worden voordat zij een definitief oordeel over het plan kunnen vormen.

2.5 Inspraakreacties

In totaal zijn er 156 schriftelijke reacties binnen gekomen. Deze 156 schriftelijke reacties bestaan uit 26 individuele schriftelijke inspraakreacties, 65 ondertekende modelzienswijzen van het bewonersplatform en 65 ondertekende modelzienswijzen van de heer Ruerd Heeg. Alle inspraakreacties zijn als bijlagen toegevoegd. In onderstaande paragrafen worden per thema de belangrijkste reacties en antwoorden daarop benoemd.

2.5.1 Reacties die het stedenbouwkundig plan onderschrijven

Behalve kritische inspraakreacties, waren er ook diverse positieve reacties op het plan. Deze richten zich met name op:

- Het verbeteren van de uitstraling van het gebied: de verouderde en verwaarloosde openbare ruimte wordt aangepakt. Stedelijkheid is gewenst.
- Veel meer overzicht, gemak en logica voor de reiziger.

- Betere verkeers- en sociale veiligheid.
- Toevoeging van voorzieningen, met name supermarkten is zeer gewenst.

2.5.2 Leefbaarheid en kwaliteit

Diverse insprekers verwachten dat met de realisatie van het stedenbouwkundig plan een tochtig, sociaal onveilig, fiets- en voetgangers onvriendelijk, ongezellig en volgebouwd gebied wordt gecreëerd. De hoogte van de gebouwen is te extreem, zichtlijnen verdwijnen en er is geen respect voor geschiedenis en omliggende buurten. De plannen zorgen voor schaduw in het Amsteldorp.

Er wordt met dit plan juist ingezet op verbetering van de kwaliteit van het gebied. De openbare ruimte staat centraal. Er wordt gekozen voor kwalitatief hoogwaardige maar ook veel openbare ruimte. Het openbaar domein (wandelen, fietsen en groen) neemt toe van 4 naar 4,1 ha. De zorg voor drukte is begrijpelijk, er wordt programma toegevoegd. Maar hier kiest Amsterdam voor: verdichting op goed bereikbare locaties om gebieden buiten de ring groen te houden. De overgang naar omliggende wijken gaat geleidelijk, de bouwhoogtes zijn erop aangepast, zo is de bouwhoogte aan de zijde van het Julianapark slechts 12 meter hoog.

Om tegemoet te komen aan de inspraakreacties is besloten het kantoorgebouw tussen het busstation en de Julianalaan (blok 4) te laten vervallen. Hierdoor ontstaat meer lucht en ruimte. Een deel van het programma wordt gecompenseerd met een verhoging van de toren naast het Fortis gebouw van 70 naar 85 meter, voor een deel wordt het niet gecompenseerd. Hiermee valt het totale programma terug van 78.500 m² naar 75.000 m² en is het weer gelijk aan het programma uit het stedenbouwkundig programma van eisen. De schaduw die in het Amsteldorp ontstaat als gevolg van de hoge hoteltoeren is onvermijdelijk. Het voornaamste schaduw effect van de toren valt op het Amsteldorp in de avonden in mei tot en met augustus. Voor elke afzonderlijke woning ontstaat in mei en augustus maximaal 30 minuten langer schaduw en in juni en juli circa 60 minuten langer schaduw. De keuze voor deze hoogte (100 m.) is een gevolg van verlaging van het programma aan de kant van het Julianapark maar ook omdat deze hoogte op die plek als verantwoord wordt gezien, het sluit goed aan bij de stedelijke en hoge configuratie in de Omval.

2.5.3 Groen

Door de insprekers wordt ernstig bezwaar gemaakt tegen de kap van de vele bomen. Er wordt gesteld dat er niet wordt voldaan aan de herplantplicht.

Mede naar aanleiding van de inspraakreacties is besloten om de onderdoorgang onder het Prins Bernhardplein te laten vervallen. Hierdoor kan het merendeel van de bomen op en rondom de rotonde behouden blijven. In totaal hoeven 47 bomen minder gekapt te worden. De nieuwe bomenbalans toont een totaal aantal van 264 bomen in de nieuwe situatie. Dit is gelijk aan het aantal in de huidige situatie minus de bossages die de afgelopen jaren omhoog geschoten zijn. In de directe omgeving van het plangebied zal gezocht worden naar ruimte voor extra groencompensatie. Uitgangspunt in het ontwerp is dat het gebied haar groene karakter behoudt. Er wordt extra geld ingezet voor grote bomen en optimale groeicondities. Meer dan de helft van de te kappen bomen wordt

vervangen door nieuwe bomen die bij aanplant dan wel op den duur een grotere stamdiameter hebben.

2.5.4 Gemotoriseerd verkeer

Door de insprekers wordt een toenemende verkeersdruk in en rondom het plangebied verwacht en gevreesd, het verkeer krijgt te veel ruimte. Ook worden er zorgen geuit over de door de insprekers verwachte drukte op de Bertrand Russellstraat en vrezen insprekers dat door drukte op de Hugo de Vrieslaan de toegang tot het Amsteldorp verslechtert.

Tegen de aanleg van de onderdoorgang onder het Prins Bernhardplein wordt bezwaar gemaakt. Door de onderdoorgang worden heel veel bomen onnodig gekapt, gaat het langzaam verkeer tunneltje verloren, wordt extra verkeer aangetrokken en worden hoge kosten gemaakt die niet op dit project zouden mogen drukken.

Uitgangspunt in het ontwerp is meer ruimte voor de fietser en voetganger en minder voor de auto. Dit vraagt om een slim verkeersontwerp dat het verkeersaanbod van alle verkeersstromen veilig kan verwerken. Tijdens het ontwerptraject zijn daarom de verkeersstromen zo goed mogelijk in beeld gebracht en verwerkt. In het kader van het luchtkwaliteitsonderzoek zijn op totaal niveau van Wibaut aan de Amstel de verwachte verkeersintensiteiten in beeld gebracht. Het vervolg onderzoek zal de ernst en de mogelijke maatregelen ter verbetering onderzoeken.

Het principe van de compacte rotonde en onderdoorgang is komen te vervallen naar aanleiding van de inspraakreacties en de benodigde bezuinigen als gevolg van de economische crisis. Hiermee blijven de bomen en het langzaam verkeer tunneltje gespaard.

Door de ingang van de grootste parkeergarage zo dicht mogelijk bij de Hugo de Vrieslaan in te passen wordt de verkeersoverlast op de Bertrand Russellstraat beperkt gehouden. De woningen langs de Bertrand Russellstraat en de ingang van parkeergarage worden gescheiden door het buurtparkje (het "groentje"), de afstand bedraagt ruim 45 meter. Bovendien zal laden en lossen inpandig plaatsvinden, evenals het keren van de vrachtwagens.

Doordat de kruising van de Hugo de Vrieslaan met de nieuwe Julianalaan straks met verkeerslichten wordt geregeld, ontstaat veel meer dan nu een onderbroken verkeerstroom op de Hugo de Vrieslaan. Hierdoor ontstaat ruimte om vanuit het Amsteldorp de Fizeastraat in te voegen (hier zijn geen verkeerslichten) en blijft de toegankelijkheid van de wijk gewaarborgd.

2.5.5 Voetgangers en fietsverkeer

De toegankelijkheid van het gebied verslechtert voor voetgangers, zo stellen diverse insprekers. En daarmee verwachten zij gevaarlijke verkeerssituaties. Er wordt gezegd dat de voetganger wordt benadeeld ten opzichte van de auto, dat er onvoldoende veilige oversteken voor langzaam verkeer zijn opgenomen, dat het tunneltje onder de Gooiseweg vervalst en dat er te weinig voorzieningen worden getroffen voor mensen die slecht ter been zijn. Over het fietsparkeren wordt door een aantal insprekers gezegd dat het zeer teleurstellend is dat onvoldoende fiets parkeerplekken in het plan zijn gewaarborgd.

Een van de gezamenlijke uitgangspunten van het Stedenbouwkundig Programma van Eisen is het verbeteren van de verkeersveiligheid, vooral voor voetgangers en fietsers van en naar het station. In het ontwerp van de openbare ruimte krijgen de voetganger en fietsers daarom prioriteit: logische en korte routes, veilige oversteken en overzichtelijkheid. De situatie ten opzichte van de huidige situatie verbetert. De voetganger en fietser krijgen meer ruimte dan de automobilist. Met het vervallen van de compacte rotonde kan het langzaam verkeer tunneltje blijven bestaan, maar vervallen ook de kortere oversteken voor langzaam verkeer. Er zal bij de uitwerking tot een definitief verkeersontwerp gekeken worden naar de mogelijkheid om de oversteekbaarheid voor langzaam verkeer te verbeteren. En voor de groep mensen met een fysieke en/of visuele beperking voorziet het plan juist in een grote verbetering: veiligere oversteken, een kortere en afgescheiden looproute, minder steile hellingbanen en een nieuwe lift naar het stationsgebouw.

Op aandringen van diverse insprekers blijft nu in het aanpaste plan het aantal fietsparkeerplaatsen op maaiveld gelijk aan de huidige situatie (1.200). Daarnaast wordt vol ingezet op het verbeteren van de bewaakte ondergrondse fietsenstalling, die nu maar voor 60% wordt gebruikt en wordt samen met de NS, Prorail en de Stadsregio gekeken naar de mogelijkheid om de stalling uit te breiden.

2.5.6 Luchtkwaliteit

De insprekers stellen dat de luchtkwaliteit zal verslechteren als gevolg van de plannen en zij vrezen daarom voor een ongezonde leefomgeving. Volgens sommige insprekers is dit alles in strijd met het beleid van het stadsdeel en de centrale stad. Specifieke zorgen worden er geuit over de luchtkwaliteit in de Bertrand Russellstraat.

Het onderwerp luchtkwaliteit heeft bijzondere aandacht binnen de gemeente en het stadsdeel. Op totaal niveau van Wibaut aan de Amstel wordt daarom onderzoek uitgevoerd naar de luchtkwaliteit. Op basis van de resultaten uit de eerste fase van het onderzoek blijkt dat de bouwplannen tot en met 2015 in overeenstemming zijn met de Wet luchtkwaliteit 2007. Het effect van het bouwprogramma is zodanig klein volgens wet en regelgeving dat het bouwprogramma getypeerd mag worden als niet in betekenende mate (NIBM). Zowel in het jaar 2015 als in 2020 worden de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof nergens in het studiegebied overschreden.

2.5.7 Bewoners participatie

Uit de inspraakreacties op dit onderwerp blijkt duidelijk dat bewoners vinden dat zij niet serieus zijn genomen in het totale inspraaktraject. Over het door het bewonersplatform ontwikkelde alternatieve plannen zeggen zij dat hier niet serieus naar is gekeken en dat het een beter plan is dan het stedenbouwkundig plan dat in de inspraak is gebracht.

Met het stedenbouwkundig plan van december 2008 is op diverse punten tegemoet gekomen aan de bezwaren van de bewoners (verlaging bouwhoogte kant Julianapark, gesloten bouwblokken voor meer sociale veiligheid, vervallen van het bouwblok in het groentje, zichtlijn in de Maliebaan, voetgangersoverstekken met brede tussenbermen en verkeerslichten en een openbare lift naar de stationshal). En naar aanleiding van de inspraakperiode is opnieuw een aantal wijzigingen doorgevoerd om tegemoet te komen

aan de wensen van bewoners. Belangrijkste aanpassingen zijn het behoud van het merendeel van de bomen op het Prins Bernhardplein en het verlagen van het programma door het blok 4 te laten vervallen.

Met het stedenbouwkundig plan is getracht een ontwerp te maken waarin rekening is gehouden met de belangen van de bewoners maar ook andere belanghebbenden zoals de vervoersmaatschappijen, de vastgoedeigenaren, de stedenbouwkundigen en de woningzoekenden.

Het stedenbouwkundig plan is tot stand gekomen na een uitgebreid participatietraject. Er zijn verschillende momenten geweest waarop bewoners betrokken zijn en serieus zijn genomen in de planontwikkeling. Het Stedenbouwkundig Programma van Eisen uit 2002 (plan Ebberink) en het stedenbouwkundig plan uit 2005 zijn beide vanwege de bezwaren van bewoners door het stadsdeelbestuur teruggenomen. Het Stedenbouwkundig Programma van Eisen uit 2003 (plan Geerse) is gebaseerd op de resultaten van een interactief proces onder andere met bewoners.

Het alternatieve plan van het bewonersplatform is naar aanleiding van de inspraakreacties aan de supervisor voorgelegd ter beoordeling. Hieruit blijkt het volgende. Het plan geeft onvoldoende antwoord op de opgave: het maken van een goed functionerende stationsomgeving die ook 's avonds een stedelijke en bewoonde indruk maakt en het verbeteren van de samenhang tussen stationsomgeving en stad, het stedelijk openbaar domein. In het bewonersplan wordt geen verbetering gezien ten opzichte van het stedenbouwkundig plan.

2.5.8 Programma

In het algemeen wordt er door een aantal insprekers vraagtekens geplaatst bij de noodzaak om zoveel nieuw programma toe te voegen. Met name met betrekking tot de hotel en kantoren functie vragen insprekers zich af waarom er gebouwd wordt met zoveel leegstaande gebouwen in de omgeving.

Het Rijks- en gemeentelijk beleid zet sterk in op stedelijke verdichting. Met intensiveren binnen de ring bij openbaar vervoer knooppunten kunnen groene gebieden buiten de stad gespaard blijven en wordt de automobilititeit in de stad terug gedrongen. Met de planaanpassingen is het totale programma terug gebracht van 78.500 naar 75.000 m² programma, hiermee wordt binnen de grenzen gebleven van het Stedenbouwkundig Programma van Eisen waarover al besluitvorming heeft plaatsgevonden in het verleden. De woningbouwopgave van de gemeente toont aan dat de woningnood en de noodzaak van nieuwe woningen groot is. De stedelijke werkgroep over kantoorontwikkeling (Plabeka) heeft op deze locatie positief gereageerd. De ligging op een vervoersknooppunt, maakt kantoorontwikkeling hier mogelijk en (en ook stedelijk gezien) gewenst (terug dringen auto mobiliteit). In de gemeentelijke Nota Hotelbeleid 2007-2010 wordt de realisatie van 9.000 nieuwe hotelkamers voor het jaar 2015 beschreven als een van de ambities van de stad, noodzakelijk om haar economische doelstellingen te bereiken. De locatie bij het Amstelstation is bijzonder geschikt voor een hotel conform de Nota Hotelbeleid.

Voor alle functies in het plan geldt dat pas zal worden gestart met bouwen als de eindgebruiker bekend is, van bouwen voor de leegstand zal geen sprake zijn.

2.5.9 Water

Insprekers vrezen ernstige grondwaterproblemen, zowel tijdens als na afronding van de bouwwerkzaamheden.

De gevoelige waterhuishouding in het gebied is bekend. In de uitwerking van het openbare ruimte plan zal in detail worden gekeken naar het grondwatermodel. Hierbij wordt gekeken naar de effecten tijdens en na afronding van de bouwwerkzaamheden. Aanvullend onderzoek zal aangeven of er gevolgen zijn en welke maatregelen eventueel genomen moeten worden om verhoging van het grondwater tegen te gaan. Dit zal onder andere in overleg met Waternet plaats vinden. De Grondwaterwet stelt dat er door de werkzaamheden geen grondwaterproblematiek in de omgeving mag ontstaan.

2.5.10 Bouwwerkzaamheden

De insprekers spreken hun zorgen uit over de overlast als gevolg van de bouwwerkzaamheden.

Overlast bij een project van deze grootte is onvermijdelijk. Wel wordt er getracht om de overlast zoveel mogelijk te beperken. Omdat het Amstelstation en het verkeer in de omgeving tijdens de bouwwerkzaamheden goed moet blijven functioneren wordt een zogenaamd BLVC plan opgesteld; een uitvoeringsplan om voldoende bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie tijdens de bouwwerkzaamheden te waarborgen.

3 Inspraakprocedure

Op dinsdag 12 januari 2009 heeft het Dagelijks Bestuur van stadsdeel Oost-Watergraafsmeer het stedenbouwkundig plan Omgeving Amstelstation vrij gegeven voor inspraak. De inspraakperiode is gestart op 30 januari 2009 en geëindigd op 20 maart 2009.

3.1 Informatie

Gedurende de inspraakperiode heeft het stedenbouwkundig plan ter inzage gelegen. Op 30 januari was dit bij het Project Management Bureau en vanaf 2 februari tot en met 20 maart in het stadsdeelhuis Oost-Watergraafsmeer.

In de stadsdeelkrant d.d. 23 januari 2009 is de inspraakperiode aangekondigd. Daarnaast hebben 2700 geadresseerden in de directe omgeving van het projectgebied een brief ontvangen waarin de inspraakperiode en de inspraakavond werd toegelicht en aangekondigd en daarbij een enquête over het plan. Voorafgaand aan de inspraakavond heeft een uitnodiging in de stadsdeelkrant d.d. 6 maart 2009 gestaan en hebben wederom 2700 geadresseerden een uitnodiging met programma ontvangen.

In het stadsdeelhuis heeft van 23 februari 2009 tot en met 20 maart 2009 een tentoonstelling over het stedenbouwkundig plan Amstelstation gestaan. Hier was de maquette te zien en stonden verschillende informatie panelen opgesteld met beelden en informatie over het plan. Ook lagen hier enquête formulieren en factsheets. Deze factsheet licht in het kort de inhoud van het stedenbouwkundig plan Amstelstation in beelden en tekst toe, ook is hierin de inspraakperiode toegelicht. De factsheet heeft ook op de website van het projectbureau Wibaut aan de Amstel gestaan. Hierover zijn de bewoners ingelicht in de informatiebrief voorafgaand aan de inspraakavond.

3.2 Inspraakavond

Op 10 maart 2009 heeft er een inspraakavond plaatsgevonden in Het Kookpunt, Marcusstraat 52b. Het verslag van de avond is als bijlage toegevoegd. Tijdens de avond waren circa 140 mensen aanwezig, waarvan 20 medewerkers van het projectbureau Wibaut aan de Amstel. Het verslag van de avond is naar alle aanwezigen die hun adresgegevens hebben achter gelaten, gestuurd en op de website van het projectbureau Wibaut aan de Amstel geplaatst. Ook is er een evaluatieformulier over de inspraakavond meegestuurd. Tijdens de inspraakavond is een film over het plan getoond, vervolgens zijn alle vragen en opmerkingen uit de zaal geïnventariseerd en zijn deze punt voor punt behandeld. Er zijn 22 ingevulde evaluatieformulieren terug gestuurd. De belangrijkste resultaten uit de ingevulde evaluatieformulieren zijn:

- Het merendeel van de personen is tevreden over de keuze om een film te gebruiken als presentatiemiddel.
- Het merendeel van de personen is tevreden over de inhoud van de film.
- Het merendeel van de personen is enigszins of geheel tevreden over de manier waarop de vragen van de aanwezigen behandeld zijn.

- Er is grote onvrede met de keuze voor de ruimte, deze was niet groot genoeg waardoor de avond rommelig verliep (ondanks het goede werk van de voorzitter) en er niet voor iedereen ruimte was om te zitten.

3.3 Reacties

In totaal zijn er 156 schriftelijke reacties binnen gekomen.

Deze 156 schriftelijke reacties bestaan uit 26 individuele schriftelijke inspraakreacties, 65 ondertekende modelzienswijzen van het bewonersplatform en 65 ondertekende modelzienswijzen van Ruerd Heeg.

Het bewonersplatform heeft onder de bewoners een model zienswijze verspreid. Door deze te ondertekenen konden bewoners op een eenvoudige manier een inspraakreactie indienen. Door de heer Ruerd Heeg zijn aan deze brief nog een aantal punten toegevoegd en is deze verder verspreid. In de bijlage bij de nota van beantwoording is een overzicht opgenomen van alle personen die de model zienswijzen hebben ingediend. De individuele Inspraakreacties zijn ingediend door de volgende personen en organisaties:

1. Mevr. S. Ritter, 06-02-09
2. Dhr./mevr. P. Weiss, 20-02-2009
3. Dhr. O. van Buuren, 22-02-06
4. Mevr. M. Veldkamp, 24-02-2009
5. Dhr. D. Cohen Rapoport 01-03-2009
6. Altera Vastgoed, 06-03-2009
7. Dhr./mevr. C. Goebertus, 10-03-2009
8. OCP (ontwikkelings combinatie polderweggebied, 10-03-2009
9. Dhr./mevr. D. Abma, 13-03-09
10. Fortis, 13-03-09
11. Dhr. B. Molloy, 13-03-09
12. Dhr./mevr. P.H. Michels, 15-03-2009
13. Dhr. B. Dart (Vereniging Vrienden van het Wibautplantsoen), 16-03-2009
14. Dhr. J. Smid en mevr. R. Reijmers, 17-03-09
15. Buurtbeheer Amsteldorp – de Wetbuurt, 17-03-2009
16. Dhr./mevr. P. van Coeverden, 17-03-2009
17. Mevr. J. Pauw en dhr. J. Hieminga, 18-03-2009
18. Fietsersbond, 18-03-2009
19. Mevr. A. Vandermaelen, 18-03-2009
20. Dhr. H. Brandt, 18-03-2009
21. Dhr. A. de Jong, 19-03-2009
22. Dhr. A. Anderegg, 19-03-2009
23. Dhr./mevr. S. van Vliet, 19-03-2009
24. Kamer van Koophandel, 20-03-2009
25. Dhr./mevr. K. Ridderikhoff, 03-2009
26. Dhr. J. Meijer, 03-2009

Alle inspraakreacties zijn als bijlage toegevoegd.

3.4 Enquête

Aan de informatiebrief over de inspraakperiode (die aan 2700 omwonenden gestuurd is) is een enquête toegevoegd. De enquête is ook in de stadsdeelkrant d.d. 20 februari 2009 gepubliceerd en heeft bij de tentoonstelling in het Stadsdeelhuis Oost Watergraafsmeer gelegen. In totaal hebben 67 mensen gereageerd.

Dienst Onderzoek en Statistiek (O+S) heeft op verzoek van het projectbureau Wibaut aan de Amstel in Stadsdeel Oost-Watergraafsmeer woonachtige deelnemers van het online panel van O+S benaderd met dezelfde vraag als die in de bewoners enquête is gesteld namelijk of zij het stedenbouwkundig plan Amstelstation wel of geen verbetering vinden voor dit gebied. In totaal hebben 148 mensen gereageerd.

De resultaten van beide enquêtes komen in het volgende hoofdstuk aan bod.

4 Enquêtes

4.1 Enquête bewoners

Onder de direct omwonenden is via een bewonersbrief een enquête verspreid. Deze enquête is ook in de stadsdeelkrant gepubliceerd en heeft bij de tentoonstelling gelegen. Het doel van deze enquête was om een zo breed mogelijk beeld te vormen van de mening van de direct omwonenden over het plan, zodat ook de mening gehoord wordt van de minder extraverte omwonenden.

In de enquête die verspreid is, zijn de volgende vragen gesteld:

Vraag 1

Vindt u het stedenbouwkundig plan Omgeving Amstelstation een verbetering voor dit gebied?

0 Ja
0 Nee

Vraag 2

Kunt u uw keuze toelichten? Denkt u aan aspecten als

- Verkeersveiligheid, de sociale veiligheid, overzichtelijke rotonde
- Aandacht voor luchtkwaliteit, verkeerstoename, het groen of de bouwhoogte
- Uitbreiding van het aantal sociale huurwoningen en koopwoningen
- Toevoeging van winkels, een hotel en kantoren in het gebied

Onderstaande tabel toont het resultaat van de enquête:

Vindt u dit plan een verbetering?	aantal	%
Ja	24	36%
Nee	38	57%
Weet niet/geen antwoord	5	7%
Totaal	67	100%

In de toelichting op het antwoord zijn veel verschillende argumenten genoemd. De argumenten die in de ingevulde enquêtes genoemd worden zijn vergelijkbaar met de argumenten uit de inspraakreacties. De voornaamste argumenten tegen het plan uit de enquête zijn:

- De bomenkap,
- De grote verdichting in het gebied,
- De te verwachten verkeersdrukke en daarmee samenhangende verslechtering van de luchtkwaliteit, geluidsoverlast en verkeersonveiligheid voor voetgangers en fietsers.
- Schaduw als gevolg van de nieuwe hoogbouw,
- Inbreng bewoners is niet serieus genomen.

In de ingevulde enquêtes worden ook argumenten genoemd die de plannen onderschrijven. Deze hebben met name betrekking op de volgende onderwerpen:

- Verbetering van het gebied met beter en mooier gebruik van de ruimte, verbetering sociale onveiligheid en meer overzicht.
- Vooruitgang door toevoeging voorzieningen in de buurt.
- Verbetering van de verkeersveiligheid, voor zowel, fietsers, voetgangers en automobilisten.

Alle argumenten worden bij de hoofdstukken met inspraakreacties meegenomen in de beantwoording.

4.2 Enquête Dienst Onderzoek en Statistiek

Een vergelijkbare enquête is ook verspreid onder de leden van het O en S panel in Oost-Watergraafsmeer. Ook hiermee is geprobeerd een zo breed mogelijke inventarisatie te krijgen van de meningen over het plan, dit maal niet gericht op de direct omwonenden maar op alle inwoners van het stadsdeel Oost-Watergraafsmeer. Deelnemers aan het digitale O en S panel kunnen zich hiervoor zelf aanmelden en zijn over het algemeen genomen boven gemiddeld betrokken bij het wel en wee van de stad.

In de week van 23 februari 2009 zijn deze panelleden benaderd. Respondenten kregen een folder te zien waarin de plannen werden uitgelegd. In totaal hebben 148 mensen gereageerd. Hen werd gevraagd of zij het stedenbouwkundig plan Omgeving Amstelstation wel of geen verbetering voor dit gebied vinden.

De tabel hieronder toont de resultaten van de O en S enquête.

Vindt u dit plan een verbetering?	aantal	%
Ja	123	83%
Nee	25	17%
Totaal	148	100%

Er is bij deze enquête ook om een toelichting gevraagd. In de bijlage is het rapport met resultaten van O en S opgenomen. De meest genoemde argumenten worden hieronder genoemd. De voornaamste argumenten voor het plan:

- De locatie is nu allureloos, totaal verwaarloost en niet prettig om te verblijven. De geplande ontwikkeling zorgt voor een grote verbetering. Het is een goede impuls voor het gebied.
- Verdichting binnen stadsgrenzen zeer gewenst en dit is een uitstekende, goed bereikbare locatie.
- De plannen brengen overzicht, betere verkeers- en sociale veiligheid.
- Toevoeging van voorzieningen, met name supermarkten is zeer gewenst.

Er zijn ook argumenten tegen het plan gegeven. De belangrijkste zijn:

- Er wordt te vol gebouwd.
- De hoogbouw past niet in de buurt met laagbouw.
- Er wordt te weinig rekening gehouden met wensen van bewoners.

- Los het probleem van te weinig ruimte voor fietsen op.

4.3 Conclusie

Uit de resultaten van de enquête blijkt dat de direct omwonenden kritischer zijn over het plan dan de panelleden die met hun woonomgeving niet direct grenzen aan het plangebied. Dit is goed te verklaren. De direct omwonenden zullen straks waarschijnlijk overlast ondervinden van de plannen als de bouwwerkzaamheden starten en ervaren een (niet voor iedereen gewenste) verandering van hun directe leefomgeving. Dit zijn zaken die natuurlijk mee worden genomen in de oordeelvorming over een plan.

De mensen die iets verderaf wonen ondervinden deze negatieve gevolgen waarschijnlijk niet vanwege de grotere afstand tot het plangebied en zullen daarom meer kijken naar de voordelen van de plannen voor de gehele wijk en stad.

5 Adviezen

Als onderdeel van het planproces is advies gevraagd over het stedenbouwkundig plan aan de supervisor Wibaut aan de Amstel, de Spoorbouwmeester, de Commissie voor Welstand en Monumenten, de Amsterdamse Raad van de Stedenbouw en de Centrale Verkeers Commissie. De commissie winkelplanning heeft voorafgaand aan het stedenbouwkundig plan advies uitgebracht over het winkel onderdeel. Daarnaast zijn er naar aanleiding van de inspraakperiode adviezen binnen gekomen van de Stadsregio Amsterdam en van de Reizigers Advies Raad voor de stadsregio Amsterdam. Deze laatste twee zijn ook meegenomen in de beantwoording van de inspraakreacties.

Deze adviezen zijn als bijlage bij deze nota van beantwoording opgenomen en worden hieronder kort samengevat.

5.1 Advies Supervisor Wibaut aan de Amstel

Over het stedenbouwkundig plan als geheel zegt de supervisor het volgende: “het is een heldere en overtuigende opzet voor dit in stedenbouwkundig opzicht lastige gebied”. In het advies komt een aantal onderwerpen specifiek aan bod. Hieronder worden deze korte besproken.

- Het alternatieve plan van het bewonersplatform. Het is positief dat de bewoners een eigen plan hebben ontwikkeld: het stelt gemaakte keuzes ter discussie en dwingt tot een zorgvuldige afweging. Het plan geeft echter onvoldoende antwoord op de opgave: het maken van een goed functionerende stationsomgeving die ook 's avonds een stedelijke en bewoonde indruk maakt en het verbeteren van de samenhang tussen stationsomgeving en stad, het stedelijk openbaar domein. In het bewonersplan wordt geen verbetering gezien ten opzichte van het stedenbouwkundig plan.
- Het vervallen van de onderdoorgang onder het Prins Bernhardplein en daarmee het vervallen van de compacte rotonde is aanvaardbaar, maar de inpassing van de tramkeerlus heeft nog zorgvuldig onderzoek en ontwerp om voldoende kwaliteit van de openbare ruimte te waarborgen.
- Er is een voorkeur voor de tramkeerlus variant waarin de tramsporen haaks op de treinsporen staan. Belangrijk bij het ontwerp is het hoogteverschil tussen stationshal en tramhaltes te beperken tot “navelhoogte”.
- Met het kantoorgebouw blok 4 bevindt het busstation zich tussen de blinde muur van het stationsgebouw en de achterkanten van het blok 4 en 5. Een weinig aantrekkelijk verblijfsklimaat op het busstation ligt voor de hand. Blok 4 kan daarom vervallen of als reservering op worden genomen voor als een bijzondere meer levendige functie zich aandoet.
- Het voorstel is om voor de busperrons dezelfde richting te kiezen als bij de oorspronkelijke opzet van het stationsgebouw: loodrecht op de spoorlijn. Zo kan de luifel een droge looproute bieden naar alle perrons.

5.2 Advies Spoorbouwmeester

De Spoorbouwmeester zegt over het plan het volgende: “over het plan ben ik hoofdzakelijk positief”. In zijn advies richt hij zich op een aantal onderwerpen:

- Hij adviseert om de rijrichting van de bussen op het busstation 90° te draaien ten opzichte van het stedenbouwkundig plan van december 2008.
- Hij adviseert om aan de zijde van de tramkeerlus te zoeken naar een oplossing om de luifel (eventueel aangepast) te gebruiken om op de tram te kunnen wachten. Aandachtspunt daarbij is dat zowel voor bus als tram de focus ligt op een soepele overstap tussen trein en tram/bus.
- Over blok 4 zegt hij, dat een voorwaarde moet zijn dat de begane grond en eerste verdieping wordt ingevuld met een functie die een gegarandeerde bijdrage levert aan de levendigheid van het gebied. Een kantoor doet dit niet. Advies is om met realisatie te wachten tot een bijzondere gebruiker zich aandoet. Ter aanvulling zegt hij dat het van groot belang is dat aan het busplein echte voorkanten ontstaan.

5.3 Advies Commissie voor Welstand en Monumenten

De commissie voor Welstand en Monumenten ondersteunt het plan, maar constateert wel enkele punten van zorg:

- De bouwhoogte van blok 5 (de hotel/woontoren) wordt ondersteund, maar de relatie tussen de schaal van de toren en het Amsteldorp is wel een gevoelig onderdeel.
- De slankheid van de toren van blok 5 moet worden vastgelegd.
- Het bestaande kantorengedebouw achter blok 1 verstoort de compositie.
- De openheid van het monumentale stationsgebouw richting stad zit nu goed in het plan en dient te worden behouden.
- De verbinding tussen de Van der Kunbuurt en het Julianaplein is belangrijk.
- Het architectonische scenario, de ambitie en de samenhang tussen de blokken dient te worden uitgebreid om de beoogde kwaliteit te garanderen.
- Totaalregie over de stedenbouwkundige en architectonische planvorming is van belang.

5.4 Advies Amsterdamse Raad van de Stedenbouw

Volgens de Amsterdamse Raad van de Stedenbouw geeft dit plan een goed antwoord op een lastig ruimtelijk probleem: het verzoenen van de wens de stationsomgeving stedelijkheid en knooppuntwaarde te geven met de eis om dat niet ten koste te laten gaan van de daaraan grenzende kleinschalige woonbuurt. Daarbij benoemt zij nog een aantal punten, dat nog niet perfect zijn uitgewerkt:

- Gezien de ligging van het plangebied in de stad, is meer aandacht nodig voor de samenhang met de omgeving (richting de Wibautas en het Eenhoorngebied, richting de Amstel, richting Overamstel en de Omval en richting de Gooiseweg).
- Aandacht voor de inrichting en verblijfskwaliteit van het busstation. De Eurolines nemen hier veel ruimte in beslag en dit past niet bij de beoogde stedelijke kwaliteit. Advies is om mogelijkheden te verkennen om deze functie elders in stad onder te brengen.
- Graag meer aandacht voor voldoende en bewaakte fietsenstallingen.

- Meer flexibiliteit in bouwen om de veranderende positie van het gebied en programmatische verandering als gevolg van economische schommelingen in te bouwen.

5.5 Advies Stadsregio Amsterdam

De Stadsregio Amsterdam zegt over het plan het volgende: “op hoofdlijnen willen wij u complimenteren met de voorliggende plannen. Het stedenbouwkundig plan omvat vele pluspunten”. Er zijn ook een aantal negatieve punten, maar met goede mogelijkheden om deze gedurende de uitwerking te optimaliseren:

- Capaciteit van de fietsenstalling.
- Goede en betrouwbare aan- en afvoerroutes zijn essentieel voor de exploitatie van tram en bus.
- De capaciteit van het busstation is kritisch, daarom graag blijvende aandacht hiervoor.
- De stadsregio is geen voorstander van het gebruik van het busstation voor bevoorrading en hotelbussen. Hier dient zorgvuldig naar te worden gekeken.
- De bocht voor het op en afrijden van het busplatform is krap en kritisch.
- Er moet in de verdere uitwerking rekening worden gehouden met dynamische informatiesystemen op het busstation, graag de stadsregio hierbij betrekken.
- Het is bij het inpassen van de tramkeerlus van belang om de huidige functionaliteiten terug te brengen en te zorgen voor goede en toegankelijke haltes.
- Bij de uitwerking van de bouwfasering als uitgangspunt hanteren dat het gebruik van openbaar vervoer en de fiets maximaal mogelijk blijft.

5.6 Advies Reizigers Advies Raad

De Reizigers Advies Raad geeft aan de doelstellingen van het plan te ondersteunen, want ook voor de reizigers verdient het gebied op dit moment geen schoonheidsprijs. De Reizigers Advies Raad ziet ook wel een aantal nadelen, maar toch zien ze voor de reizigers meer voor- dan nadelen in de geplande ontwikkeling. Daarbij verwijzen ze met name naar de nieuwe logica voor de reiziger: de bus en tram die ieder een eigen plek krijgt. Een paar aandachtspunten worden benoemd:

- In het plan is geen grootschalige overkapping voor de buspassagiers zichtbaar, de Reizigers Advies Raad gaat ervan uit dat er op zijn minst goedeabri's op de perrons worden geplaatst.
- Aandacht voor goede beschutting, halte capaciteit en halte voorzieningen bij de tramkeerlus.
- De trappen in het plan moeten worden voorzien van tenminste één trapleuning.
- De reizigers advies raad vraagt zich af of rekening is gehouden met de functie van het Amstelstation als calamiteiten station?

5.7 Advies Centrale Verkeers Commissie

Het stedenbouwkundig plan van december 2008 is aan de centrale verkeers commissie voor advies voorgelegd. De centrale verkeers commissie is akkoord gegaan met het ontwerp, zowel met het ontwerp voor het busstation (zie verslag d.d. 7 april 2009) als de overige verkeersonderdelen (zie verslag d.d. 2 december 2008).

Het aangepaste stedenbouwkundig plan is voor besproken in de Centrale Verkeers Commissie, de nadruk lag hierbij op de aanpassingen in het ontwerp van het busstation en de tramkeerlus. De doorstroming op het Prins Bernhardplein kwam hieruit als het belangrijkste probleem en noodzakelijk om verder uit te werken. Voordat de Centrale Verkeers Commissie een definitief oordeel over het aangepast plan kan vormen moet het verkeerskundig ontwerp verder zijn uitgewerkt. Afgesproken is daarom dat het definitieve verkeersontwerp opnieuw aan de Centrale Verkeers Commissie ter goedkeuring wordt voorgelegd.

5.8 Advies Commissie Winkelplanning

De commissie is van mening dat 4.000 m² winkelvloeroppervlak aan winkelvoorzieningen voldoende is. Daarbij merkt zij op dat ze verwacht dat één grote supermarkt kansrijker is dan twee kleine(re), dat het te overwegen is om meer ruimte beschikbaar te stellen voor horecagelegenheden en dat ingezet moet worden op de kwaliteit van de winkels/winkelformules boven de kwantiteit; een diverse invulling van het winkelcentrum die aansluit bij het gemengde gebied (reizigers, studenten, werkenden en bewoners).

6 Inspraakreacties die het stedenbouwkundig plan onderschrijven

Binnen de ingekomen inspraakreacties valt onderscheid te maken tussen de inspraakreacties die het stedenbouwkundig plan onderschrijven en inspraakreacties die kritisch zijn over het stedenbouwkundig plan. In de hoofdstukken die hierna volgen wordt per onderwerp gereageerd op de kritische inspraakreacties. De inspraakreacties die het plan onderschrijven volgen hieronder.

6.1 Leefbaarheid en kwaliteit

- Trampassagiers hoeven niet meer tegen de dijk op te lopen (enquête).
- Dit is het beste plan van de serie sedert 1999, gaan we nu echt aan de slag? (enquête).
- Grootste wens: een grootstedelijke entree met allure, maar wel met een Amsterdamse maat, niet getroffen door al te veel egoïstische inspraak (=bezwaar) (enquête).
- Socialere en veiligere buurt (enquête).
- Tram en bus aan weerszijden station: makkelijker en comfortabeler (enquête).
- Meer aandacht voor achteringang (nu onder gewaardeerd) (enquête).
- Amstelstation mee in de 21^e eeuw! (enquête).
- Overzichtelijker (enquête).
- Betere invulling van het ruimtegebruik (enquête).
- Stimulering van het openbaar vervoer door concentratie wonen en werken bij openbaar vervoer knooppunt (enquête).
- Misschien nog mooier als woontoren op dezelfde hoogte wordt gebracht als de Rembrandtoren (of is dit vloeken in de kerk der architectuur) (enquête).
- Bouwhoogte kan nog forser (enquête).
- Hoogbouw (= grote plus) (enquête).
- Vermindering van geluidsoverlast (enquête).
- Dhr. Cohen Rapoport: "Al jaren ligt de omgeving van het Amstelstation er troosteloos bij. Wat eens de parel van de Watergraafsmeer werd genoemd is geworden tot een infrastructureel verwaarloosd en verloederd gebied. Toen de gemeente Amsterdam dan ook tien jaar geleden met een Nota van Uitgangspunten kwam slaakten bewoners in de wijken rond het Amstelstation een zucht van verlichting. Er gloorde hoop aan het eind van de horizon. Dat een herinrichting toch niet zo'n gemakkelijke klus zou zijn bleek al gauw. Het gebied rond het Amstelstation bezit enkele karakteristieken, die bepalend zijn voor inrichting en gebruik. Door de hoogteverschillen oogde het Amstelstation, in 1939 gebouwd, als het Parthenon op de Acropolis in Athene. Een tempel, die je door zijn verhoogde ligging tot in de wijde omtrek kon zien. Die hoogteverschillen bemoeilijken nu een goed gebruik van de openbare ruimte door de mensen die hier dagelijks komen. Dat zijn de bewoners uit de omliggende wijken zoals Amsteldorp, de Omval, de Van der Kunbuurt, Julianapark, en het Eenhoorngebied." "Al met al vind ik dit plan een grote verbetering en vooruitgang ten aanzien van de huidige situatie."

- Reizigers Advies Raad Stadsregio Amsterdam: “Het plan is opgesteld om de verouderde en wat verwaarloosde openbare ruimte en de daarin voorkomende functies een nieuwe en betere plaats te geven opdat de aanwezige kwaliteiten beter zichtbaar worden en het gebruik van de openbare ruimte overzichtelijker en aantrekkelijker wordt. Doelstellingen waar de RAR geen bezwaar tegen heeft want ook voor de reizigers verdient de omgeving van het Amstelstation op dit moment niet de schoonheidsprijs.”
- Stadsregio Amsterdam: “Op hoofdlijnen willen wij u complimenteren met de voorliggende plannen. Het stedenbouwkundig plan omvat vele pluspunten”.
- Fietsersbond: “We hopen met deze brief een bijdrage te leveren aan verdere verbetering van het plan voor het Amstelstation. Wij zijn namelijk wel van mening dat het in principe goed is om de stad te verdichten op een plek die zo goed zonder auto bereikbaar is.”

6.2 Groen

- Voldoende groen (enquête).

6.3 Gemotoriseerd verkeer

- Verkeersveiligheid zal waarschijnlijk beter worden (enquête).
- Meer overzicht (enquête).
- Goed om rotonde te verkleinen: overzichtelijker (enquête).
- Tunnelbak goed: niet meer stilstaan voor stoplicht (enquête).
- Dhr. Cohen Rapoport: “ Het Prins Bernhardplein moet, ten behoeve van een goede doorstroming van het verkeer stad uit, compacter worden. Dat is een goede zaak. Niet voor niets staat het hoog boven aan de lijst van black spots in Amsterdam. Het is totaal onoverzichtelijk en scheidt de buurten van elkaar. Door het aanbrengen van de tunnelbak voor het verkeer stad uit wordt er gezorgd voor een betere doorstroming en luchtkwaliteit. Niets is zo vervuilend als een pruttelende auto bij een rood stoplicht. Door deze ingreep zal ook de rest van het verkeer makkelijker haar weg kunnen vinden. De tunnelbak zal ook een rechtstreeks verband moeten hebben met de afwateringsproblemen in het gebied.”

6.4 Voetgangers en fietsverkeer

- Betere fietspaden (enquête).
- Oversteek veel veiliger dan tunneltje (mits met stoplichten, rateltickers en zebra's) (enquête).
- Dhr. Cohen Rapoport: “ Juist het Omgeving Amstelstation heeft bij veel visueel gehandicapten door de eenvoudige lay out de voorkeur boven het Centraal Station. Temeer, omdat de laatst genoemde locatie al jaren onder de schop ligt. Het stedenbouwkundig plan omgeving Amstelstation biedt een goede infra voor juist deze groep gebruikers van het station en bijbehorend stationsgebied.”
- Dhr. Cohen Rapoport: “ Maar het Amstelstation is natuurlijk in de eerste plaats een knooppunt van openbaar vervoer. Trein, bus, métro en (snel-)tram maken deze locatie tot een belangrijk overstappunt van lokaal, regionaal en nationaal belang. Verkeersroutes van en naar het station dienen als aan- en afvoerroutes goed te kunnen functioneren. De geplande ingrepen in de infra zullen hun vruchten afwerpen.

De gunstige ligging van het nieuwe busstation aan de zuidzijde van de stationshal en de tramlus aan de noordzijde maken voor grote groepen reizigers een aantrekkelijke overstap mogelijk. Het gegeven, dat men straks niet meer te maken heeft met een onoverzichtelijk busstation en een lange trap naar de tramhalte, zal voor velen de stap zijn om dit gebied vaker te gebruiken als overstappunt.”

- Dhr. Cohen Rapoport: “ De voetgangers- en fietstunnel, onder de Gooiseweg door, tussen het Eenhoorngebied en Julianapark, is niet meer van deze tijd. Het is, vooral ’s avonds sociaal onveilig. Voor mensen met een functiebeperking vormt de trap een niet te nemen barrière. Een rolstoelgebruiker kan eventueel nog wel van het fietspad gebruik maken, maar dit betekent een enorme omweg en men wordt later toch weer geconfronteerd met het hoogteverschil van de Maliebaan met de toekomstige Julianalaan. Goed beveiligde oversteken kan men tegenwoordig goed maken.”
- Reizigers Advies Raad Stadsregio Amsterdam: “Toch zien de reizigers meer voor- dan nadelen in een dergelijke ontwikkeling.”
- Reizigers Advies Raad Stadsregio Amsterdam: “Voor de reizigers met het openbaar vervoer zijn nogal wat aanpassingen in het plan voorzien. De tram- en bushaltes voor de eindigende lijnen krijgen elk een eigen plek aan de noord- respectievelijk zuidzijde van de stationsingang. Locaties die mits goed verwezen in het Amstelstation een verbetering betekenen voor de reizigers.”
- Reizigers Advies Raad Stadsregio Amsterdam: “Voor het Amstelstation, de Julianalaan, wordt een busbaan met aanliggende haltes voorzien voor de doorgaande buslijnen 15, 245 en de eindigende lijn 62. Gezien de frequenties van deze lijnen zullen ze elkaar niet in de weg zitten en moet de geboden infrastructuur voldoende zijn.”

6.5 Bewoners participatie

- Er wordt rekening gehouden met wensen van de bewoners (verlaging hoogte bouwblokken Bertrand Russelstraat) en verlenging Maliebaan (enquête).

6.6 Programma

- Indikking stedelijke ruimte (enquête).
- Toevoeging van voorzieningen en daardoor meer levendigheid (enquête).
- Meer woningen (enquête).
- Goedkope supermarkt (enquête).
- Kwalitatieve supermarkt (enquête).
- Graag meer studentenwoningen (enquête).
- Toevoeging van hotel (enquête).
- Supermarkt! (enquête).
- Station niet afsluiten ’s avonds, want dan kunnen bewoners van Omval voorzieningen niet gebruiken (enquête).
- Dhr. Cohen Rapoport: Sinds 1997 woon ik op de Omval. Het gebied bevat me uitstekend. Vooral de directe aanwezigheid van openbaar vervoer is voor mij van essentieel belang, aangezien ik visueel gehandicapt ben en derhalve tot mijn laatste snik ben aangewezen op het OV. Een nadeel is dat er in de onmiddellijke omgeving totaal geen publieksgerichte faciliteiten aanwezig zijn. Met fiets, métro of auto moet men op zoek naar een winkel voor de dagelijkse levensbehoeften. Het stedenbouwkundig plan voorziet daadwerkelijk in een behoefte aan b.v. een

supermarkt. Als lid van de buurtbeheergroep Van der Kunbuurt/Omval houd ik me specifiek al jaren bezig met de (her) inrichting van de infrastructuur tussen het Amstelstation en de Amstel.

7 Inspraakreacties leefbaarheid en kwaliteit

7.1 Kwaliteit, ruimte, zichtlijnen, omgeving

(Buurtbeheer Amsteldorp -de Wetbuurt, dhr/mevr. Vandermaelen, Dhr. De Jong, Dhr./Mevr. Goebertus, Dhr./Mevr. Veldkamp, Dhr./Mevr. Van Vliet, Dhr. Brandt, Dhr./Mevr. Meijer, Modelzienswijze bewonersplatform/Ruurd Heeg, Dhr./Mevr. Hieminga, Dhr./Mevr. Anderegg, inspraakavond 10/3, enquêtes, Mevr. Ritter, Dhr. Van buuren, Dhr./Mevr. Abma, dhr. Smid en Mevr. Reijmers)

Diverse insprekers verwachten dat met de realisatie van het stedenbouwkundig plan een tochtig, sociaal onveilig, fiets- en voetgangers onvriendelijk, ongezellig en volgebouwd gebied wordt gecreëerd. Er treedt een te grote verdichting op, de hoogte van de gebouwen is te extreem en zichtlijnen verdwijnen. Hiermee ontstaat een visuele vervuiling doordat bewoners tegen "100 meter hoge stenen kolossen" moeten aankijken. Een veel gemaakte opmerking is dat geen rekening wordt gehouden met de geschiedenis en het karakter van de omliggende wijken, van de Watergraafsmeer. Uit het plan spreekt geen respect voor de bewoners uit de omliggende wijken. Een sociale hechte gemeenschap wordt opgebroken en weggejaagd. Met dit plan zien insprekers de rust voorgoed uit de buurt verdwijnen. "Het is de arrogantie van het huidige bestuur dat ze hier niets aan gelegen laat liggen tenzij ze hopelijk toch nog hun ogen openen en weten dat de huidige bewonersgemeenschap voldoende de moeite waard is om rekening mee te houden". Statements als "Tuinstad = Puinstad" en "geen stad maar dorp blijven" werden op de inspraakavond gemaakt. Met de plannen verdwijnen de zichtlijnen. De oriëntatie is eenzijdig op de Wibautstraat gericht, de overige locaties worden volgebouwd en daardoor worden de omliggende wijken opgesloten achter hoge en massieve bebouwing. Door het volbouwen van alle openbare ruimte ontstaat een beklemmend gevoel; de leefbaarheid gaat verloren.

ANTWOORD:

De reacties van de insprekers op dit onderwerp zijn hevig; een grote vrees voor een verslechtering van de leefbaarheid van de direct omwonenden. Met dit plan zet het projectbureau Wibaut aan de Amstel juist in op een verbetering van de kwaliteit van het gebied.

Uitgangspunt

Kern van de planvorming is om de huidige verloedering van de omgeving een halt toe te roepen. Deze verloedering is achtereenvolgens geconstateerd in de Nota van Uitgangspunten (1998) en het Stedenbouwkundig Programma van Eisen (2003). Het gebied voelt nu verlaten, de openbare ruimte is rommelig en versleten. Voor de fietser, voetganger, automobilist op het Prins Bernhardplein en reiziger die het station uitkomt is het gebied onoverzichtelijk en (sociaal) onveilig. De hoogteverschillen worden als vervelend ervaren.

Openbare Ruimte

De openbare ruimte staat centraal in het stedenbouwkundig plan Omgeving Amstelstation. De herinrichting tot een mooie, levendige en veilige openbare ruimte is het centrale thema van dit plan. Daar horen ook stedelijke functies bij, maar die beslaan slechts 17% van het gebied.

Huidige situatie			Toekomstige situatie		
Bebouwing	0,5 ha.	7%	Bebouwing	1,3 ha.	17%
(Uitgeefbaar gebied)			(Uitgeefbaar gebied)		
Openbaar gebied	7,1 ha.	93%	Openbaar gebied	6,3 ha.	83%
<i>Openbaar groen</i>	<i>2,2 ha.</i>		<i>Openbaar groen</i>	<i>1,0 ha.</i>	
<i>Wandelen en fietsen</i>	<i>1,8 ha.</i>		<i>Wandelen en fietsen</i>	<i>3,1 ha.</i>	
<i>Auto en OV</i>	<i>3,1 ha.</i>		<i>Auto en OV</i>	<i>2,2 ha.</i>	
Totaal	7,6 ha.	100%	Totaal	7,6 ha.	100%

Uit de inspraakreacties blijkt dat de vrees bestaat dat het gebied sterk versteent. In plaats van de diverse groene stroken in de huidige situatie zien insprekers straks alleen maar asfalt ontstaan. Deze zorg is begrijpelijk maar niet terecht: het aantal m² verharding neemt in geringe mate toe met 0,4 ha, maar dit is geen toename voor de auto en openbaar vervoer, maar een toename voor de fietser en wandelaar. De ruimte voor de auto en openbaar vervoer neemt af met 0,9 ha. De automobilist verliest de overvloed aan ruimte die hem/haar in de huidige situatie ten dienste staat.

De extra bebouwing in het gebied (0,8 ha.) is nagenoeg gelijk aan de afname van het areaal voor auto en openbaar vervoer (0,9 ha.). Het aandeel openbaar groen neemt af van 2,2 naar 1,0 hectare. Daar staat tegenover dat de ruimte voor wandelen en fietsen toeneemt van 1,8 naar 3,1 hectare. Het resultaat hiervan is dat het openbaar domein (openbaar groen, wandelen en fietsen) toeneemt van 4 naar 4,1 hectare. In tegenstelling tot het gevoel dat onder de insprekers heerst dat het gebied straks volgebouwd is, kan toch geconcludeerd worden dat de ruimte voor verblijven niet af neemt, maar toe neemt.

In het plan zijn een aantal mooie pleinen opgenomen. Het groene karakter blijft behouden met behulp van vele (uiteindelijk) grote bomen in grote boomvakken op beeldbepalende plaatsen (hier wordt in het hoofdstuk groen uitgebreid op ingegaan). De cijfers illustreren derhalve een transformatie van een stationsgebied dat wordt overheerst door infrastructuur, geflankeerd door grasstroken en plantsoenen, naar een stationsgebied dat bestaat uit sfeervolle pleinen met een ruime bomenstructuur.

Onder de insprekers bestaat de zorg voor extra drukte, maar ook de huidige situatie typeert zich niet door rust. De auto heeft de hoofdrol in de huidige inrichting en juist dat verandert in het stedenbouwkundig plan. Het autoverkeer krijgt minder ruimte en nieuwe bebouwing schermt straks het Julianapark af van het verkeerslawaai op en rond het station.

Verdichting

Amsterdam kiest voor verdichting in de stad op dit soort locaties. Met dit plan wordt plaats geboden aan (de zeer gewenste) nieuwe woningen, winkels en andere functies nabij een openbaar vervoer knooppunt. Door diverse directe burens van het projectgebied wordt dit echter niet als gewenst ervaren. De inspraakreacties tonen niet voor niets felle reacties op de geplande verdichting. Verdichting betekent voor hen extra bebouwing om de hoek en daarom een grote verandering van leefomgeving.

Planaanpassing

Om tegemoet te komen aan deze reacties is besloten blok 4 (het kantoorgebouw tussen het busstation en de Julianalaan) te laten vervallen. Hierdoor ontstaat meer lucht en ruimte.

Een deel van dit programma wordt gecompenseerd door de toren naast het Fortisgebouw (blok 1, in het nieuwe plan is dit blok A) te verhogen met 15 meter van 70 naar 85 meter. Hiermee wordt 4.250 m² gecompenseerd. De overige 3.500 m² komt te vervallen en brengt het totale programma terug naar 75.000 m². Dit is gelijk aan het programma uit het stedenbouwkundig programma van eisen (i.p.v. 78.500 m² in het stedenbouwkundig plan van december 2008).

Verdichting betekent hier echter niet dat het gebied geheel wordt volgebouwd. De verdichting rondom het Amstelstation kan getalsmatig worden uitgedrukt met een zogenaamde floor space index. Dit is het totale vloeroppervlak gedeeld door de oppervlakte van het plangebied. Deze bedraagt in het voorliggende plan 1,1.

Ter vergelijking:

De floor space index in De Omval (het gebied tussen Treublaan en Weespertrekvaart) bedraagt 3,4. De bebouwingsdichtheid is daar ruim 3 maal hoger dan in het voorliggende plan rond het Amstelstation.

De floor space index in het Julianapark (incl. Fortis-gebouw) bedraagt 0,9. Hoewel de stedenbouwkundige compositie verschilt, is de dichtheid in het Julianapark weinig lager dan in het plan. Het stedenbouwkundig plan probeert hiermee een zorgvuldige overgang te vormen tussen de bestaande 'dorpen' van de Watergraafsmeer en het metropolitane hoogbouwcluster op de Omval.

Omgeving en geschiedenis

Het historische stationsgebouw, gebouwd op basis van het Algemeen Uitbreidings Plan (AUP, 1934) van Cornelis Van Eesteren, keerde zich van de Amstel -en daarmee van Berlage- af. Een veelbesproken beslissing. Van Eesteren richtte zijn station primair op de open polderkamers die doorliepen tot in het huidige Park Frankendael. Architect Schelling van het station (1939) vertrouwde deze oriëntatie op het abstracte 'licht, lucht en ruimte' niet helemaal. Hij situeerde het eenvoudige hoofdvolume met dwarskap weliswaar op de open polderkamer, maar de hoofdingang richtte hij op de stad. Dat bleek jaren later een terechte keuze: Het behoud van de open polderkamer bleek een onhoudbaar uitgangspunt; begin jaren '90 is hier het woningbouwproject Julianapark verzezen. Vreemd is dat zelfs de Maliebaan, die een verwijzing naar 'licht, lucht en ruimte' zou kunnen zijn, uit de as van het stationsgebouw ligt. Overigens respecteert het stedenbouwkundig plan wel deze jaren '90 interventie; de Maliebaan wordt over de volle breedte doorgetrokken tot aan het station.

Het plangebied vormt de overgang tussen het (hooggelegen) Amstelplateau en de (laaggelegen) polderkamers. De hoogteverschillen worden in het stedenbouwkundig plan maximaal beleefbaar en benut om zaken als parkeren aan het oog te onttrekken. Het wordt een groene stationsomgeving, een verwijzing naar het karakter van de Watergraafsmeer. Een van de uitgangspunten van de stedenbouwkundige compositie is de relatie met omliggende buurten. De compositie bestaat uit 2 + 2 gebouwen, schijnbaar losjes gegroepeerd in de licht, lucht en ruimte traditie van de Watergraafsmeer. De 2 torens met gemixte functies markeren het hoogtepunt in de Wibautstraat. De 2 woon- en winkelgebouwen zorgen voor een geleidelijke overgang naar het Julianapark, namelijk de bouwhoogte langs de Bertrand Russellstraat sluit aan op die in het Julianapark en loopt stapsgewijs op van vijf bouwlagen (circa 12 meter) langs de Bertrand Russellstraat tot een woon en hoteltoeren van 100 meter hoog bij het busstation. Deze toren vormt visueel een onderdeel van het bestaande hoogbouwensemble rond de Rembrandttoren. Met de 4 losse gebouwen ontstaan geen lange gevelwanden, maar een spel van doorkijkjes naar de grote schaal van het plateau (De Omval) en naar de kleine schaal van het Amsteldorp en Julianapark. Belangrijke zichtlijnen blijven behouden, zoals via de Maliebaan naar het station en vanuit het Prins Bernhardplein naar het station. De oriëntatie is naast die op het Prins Bernhardplein vooral gericht op het station, met zijn duizenden bezoekers en overstappers. Er is gekozen aan de zijden van de bestaande woonbuurten juist enige luwte te houden. Het nieuwe winkelplein is door zijn ligging en oriëntatie ook gericht op het Julianapark. Er ontstaat een doorkijk tussen de twee woon en winkelgebouwen naar het buurtparkje aan de Bertrand Russellstraat.

Van de wandelaars en fietsers komt 80% uit de richting Wibautstraat en Treublaan, de kant waar Schelling zijn hoofdentree situeerde. Dat wordt naar verwachting alleen maar meer. Door de voorgenomen herontwikkeling van de Wibautstraat, reikt de stad binnenkort tot aan het Amstelstation. Alle open ruimte die Van Eesteren in zijn masterplan liet (de polderkamer), is in de afgelopen 70 jaar opgevuld met woningen en asfalt ten behoeve van de auto. Dit gebied voor de auto wordt in het stedenbouwkundig plan opnieuw ingericht en een nieuwe, levendige en veilige aanloop naar het station wordt gecreëerd.

7.2 Stationsgebouw

(Buurtbeheer Amsteldorp -de Wetbuurt, Dhr./Mevr. Veldkamp, Dhr./Mevr. Van Vliet, inspraakavond 10/3, Dhr. Smid en Mevr. Reijmers)

Insprekers vrezen dat het monument Amstelstation zal verdwijnen tussen de steenmassa's. Op de inspraakavond werd het statement gemaakt dat "het Amstelstation door hoogbouw wordt gedegradeerd tot schuur".

ANTWOORD:

Ook het projectbureau Wibaut aan de Amstel is zich bewust van de waardevolle status van het stationsgebouw. Er is daarom contact geweest met de Spoorbouwmeester, vanwege zijn rol om het beeld van de spooromgeving en spoorgebouwen te bewaken. Zijn reactie op de plannen is in hoofdzaak positief (zie hoofdstuk 4).

Het stedenbouwkundig plan is er op gericht om het historische stationsgebouw weer in ere te herstellen, maar binnen een nieuwe context. De oorspronkelijke logistieke slimheid van het gebouw, wat de reden was om het tot rijksmonument te verklaren, krijgt een nieuwe betekenis. De bussen gaan terug naar waar ze 50 jaar geleden ook stonden, onder de luifel die daarvoor een meter wordt opgetild.

De passage onderlangs wordt qua belang opgewaardeerd ten behoeve van wandelaars, fietsers én het halen en brengen vanuit de parkeergarage onder het busstation.

Ondanks de zorg die door de insprekers wordt geuit, delen wij de stelling dat de hoogbouw het station tot 'schuur' degradeert niet. Na de bouw van de Rembrandttoren is dat immers ook niet gebeurd, deze toren maakt het station als 'juwelendoosje' extra belangrijk. Het station laat zich bovendien niet "degraderen". Het is hét centrale punt in de openbare ruimte. Alle gebouwen worden daar omheen geschakeerd. De zichtlijnen (Maliebaan, Wibautstraat) zijn daar op gericht. Het ligt bovendien op het Amstelplateau, dus circa 3,0 meter hoger dan de Julianalaan. Dat lijkt weinig, maar de flauw oplopende vloer naar het station zal het gebouw de voorname uitstraling geven die het in het verleden helaas ontbeerde.

Planaanpassing

Met de planaanpassingen komt het monumentale gebouw nog meer tot haar recht. Het vervallen van blok 4 maakt dat het gebouw meer in het zicht komt te liggen, het plateau waar het stationsgebouw op ligt komt aan beide zijden vrij te liggen van bebouwing en krijgt van beide zijden vol zicht. Conform advies van de supervisor en de Spoorbouwmeester is besloten het busstation 90° te draaien. Hiermee krijgt de monumentale luifel haar oude functie terug: het biedt de reiziger een droge en logische route naar de bussen. De tram halteert bij Schelling's hoofdentree. Conform advies van de spoorbouwmeester is hier gezocht naar een mogelijkheid om de luifel aan deze kant van het stationsgebouw door te trekken. Hiermee wordt een droge looproute voor de tramreiziger gerealiseerd en wordt evenwicht aan het stationsgebouw gebracht: De twee aansluitende systemen, bus en tram, zijn dan mooi loodrecht op de sporen gelegen, elk onder een eigen luifel parallel aan de sporen, in de geest van Schelling's ontwerp.

7.3 Sociale veiligheid

(Dhr./Mevr. Van Vliet, Dhr./Mevr. Meijer, Modelzienswijze bewonersplatform/Ruerd Heeg, Dhr./Mevr. Hieminga, enquêtes)

Insprekers vinden dat door de dichte en hoge bebouwing het risico ontstaat van achterkantsituaties met sociaal onveilige ruimtes. Door omwonenden wordt gevreesd dat met het plan (bijvoorbeeld in het buurtparkje) hangjongeren en criminaliteit wordt aangetrokken. Dit moet voorkomen worden.

ANTWOORD:

Zowel het Stedenbouwkundig Programma van Eisen als het stedenbouwkundig plan hebben een gemeenschappelijk doel: verbeteren van de sociale veiligheid rondom het Amstelstation. Hier wordt zeer veel waarde aan gehecht omdat een verslechtering van de leefomgeving van de huidige en nieuwe bewoners en gebruikers van het gebied niet

gewenst is. Uit een aantal inspraak reacties blijkt dat insprekers het gebied op dit moment als onprettig en sociaal onveilig ervaren en dit in het plan zien verbeteren. Reizigers mijden een overstap tussen trein en tram in de avonduren en geven er de voorkeur aan om met de metro naar het Weesperplein te rijden en daar de tram te pakken. Eurolines heeft haar terrein met hekken afgezet naar aanleiding van de vele diefstallen daar.

De verbetering van de sociale veiligheid is een van de aanleidingen geweest het gebied te ontwikkelen. Dat wordt ondermeer bereikt door het ontwikkelen van woningen, winkels en voorzieningen, waardoor het gebied levendiger wordt, met meer toezicht, ook 's avonds. De plint (begane grond) van de gebouwen bestaat uit publieksgerichte functies en/of voordeuren van woningen. Ook wordt de openbare ruimte overzichtelijker. Dat geldt met name op en rond het busstation, de tramlus, de Julianalaan en het Prins Bernhardplein. Door de bundeling van verkeersstromen ontstaan er wandel- en fietsroutes waar je 'elkaar tegen komt'. Dat is vooral in de avonduren belangrijk, zodat er minder gevoelens van onbehagen ontstaan. Om diezelfde reden halteert de tram voor de huidige hoofdingang van het station en halteert de bus vlakbij de stationshal. De combinatie met taxi's en Eurolines levert extra levendigheid en meer kritische ogen in het openbare domein. Daardoor verbetert de sociale veiligheid. Door het gebied structureel op te nemen in de stad, in de vorm van nieuwe woningen en voorzieningen rond behapbare ruimtes, kunnen normale sociale mechanismes weer in werking treden. Dus geen 'ruimte van niemand', maar ruimte van een hoop 'iemanden'.

Sociale veiligheid is ook in het uitvoeringstraject een belangrijk aandachtspunt. Dat geldt zowel voor de definitieve inrichting van de openbare ruimte, als voor de programmering en architectuur van de gebouwen. Om die reden is het een belangrijk thema in de zogenaamde bouwveloppen, het pakket van randvoorwaarden waaraan marktpartijen bij de ontwikkeling van de gebouwen dienen te voldoen.

Een belangrijk aspect in het uitvoeringstraject is voor welke leeftijdscategoriën het buurtparkje wordt ingericht. Belangrijk hierbij is dat wordt gekozen voor een sociaal veilig ontwerp. Het ontwerp zal daarom door een deskundige op toegankelijkheid en veiligheid worden getoetst. Bewoners zullen worden uitgenodigd om te participeren bij het openbare ruimte ontwerp.

Planaanpassing

Ook de zorg voor het ontstaan van achterkanten met onprettige ruimtes is door de supervisor benoemd, waarbij hij doelde op de situatie die op het busstation kan ontstaan door de ligging tussen het blok 4, het blok 5 en het Amstelstation. Tussen diverse "blinde" muren kan een situatie ontstaan met een weinig aangenaam leefklimaat. Mede daarom (maar ook vanwege het moeilijke windklimaat op deze locatie en de vele reacties op de grote verdichting) is besloten blok 4 in het plan te laten vervallen. Hierdoor wordt de ruimte van het busstation opengetrokken en ontstaat een prettiger gevoel bij de ruimte. Vanuit de Julianalaan en vanuit de nieuwe woonblokken B en C ontstaat zicht op het busstation, zo zijn er ook 's avonds ogen op gericht op de wachtende reizigers.

7.4 Ontmoetingsplek

(Dhr./Mevr. Van Vliet, Modelzienswijze bewonersplatform/Ruerd Heeg, enquêtes)

Insprekers vinden dat in het plan geen centrale verblijfsruimte met aansluiting op de omgeving wordt gecreëerd. *“Creëer een ontmoetingsplek met bankjes rond het ‘dorpsplein’ in plaats van een ‘doorracegebied’ stelt een inspreker.*

ANTWOORD:

Het plan probeert een evenwicht te vinden tussen de ‘transferfunctie’ (reizigers die gehaast hun trein of tram proberen te halen) en de ‘verblijfsfunctie’ (lekker zitten in de zon, buurtgenoten ontmoeten e.d.). Ten westen van de nieuwe Julianalaan domineert de transfer functie. Ook daar komen mooie bomen en voldoende bankjes voor wachtende reizigers, maar de logistiek van bus, tram en reizigers van en naar het station staat voorop. Ten oosten van de Julianalaan, aan de kant van het Julianapark, staat de verblijfsfunctie centraal. Hier kan worden gewinkeld en er is ruimte voor café met een terras, eventueel aangevuld met andere wijkvoorzieningen. Het wordt geen dorpsplein. Het blijft een plek middenin de stad Amsterdam. De referentie die bewoners in de stedenbouwkundig plan vE-fase aandroegen lijkt meer op zijn plaats: het drukke en gezellige Marie Heinekenplein in De Pijp.

Het restaurant Dauphine in het voormalige Renaultgebouw laat zien dat het verschil tussen ‘transfer’ en ‘verblijf’ niet zwart-wit is. Het ligt op een hectische locatie, maar is tevens een belangrijk ontmoetingspunt in de buurt én de stad. Zo kan ook het nieuwe hotel bij het busstation uitgroeien tot een stedelijke ontmoetingsplek mét betekenis voor de buurt.

De 3D-beelden bij het stedenbouwkundig plan geven een realistische weergave van hoe de pleinen eruit komen te zien. De nieuwe Julianalaan wordt breder dan de Stadionweg in Berlage’s Zuid. De kop van de Maliebaan is een voortzetting van de huidige Maliebaan, die allerminst als ‘benauwd’ kan worden gekenschetst. Het plan opteert daarbij wel voor een variant die qua inrichting aanzienlijk groener is dan het bestaande deel van de Maliebaan.

Planaanpassing

Het stationsplein zoals dat in het oorspronkelijke stedenbouwkundig plan was opgenomen, verandert qua vorm en grootte doordat het Prins Bernhardplein in huidige vorm gehandhaafd blijft en de tramkeerlus anders wordt vormgegeven. Het plein wordt kleiner, maar door het slimme ontwerp van de tramkeerlus ontstaat een mooi voorplein direct bij de hoofdingang van het stationsgebouw.

7.5 Kinderen

(enquête, Dhr./Mevr. Abma)

Wat voor voorzieningen komen er voor kinderen?

ANTWOORD:

Het woningbouwprogramma beoogt een Amsterdamse mix met alleenstaanden, senioren en gezinnen met kinderen. Er komen sociale huurwoningen (30%), middeldure (40%) en dure (30%) woningen. Het wordt dus een gemengde wijk. Het plan voorziet daarom in tal van voorzieningen en maatregelen voor alle bewoners en reizigers, jong én oud.

Het buurtparkje tussen de Bertrand Russellstraat en de Kees Boekestraat ('groentje') heeft een oppervlakte van circa 3.000 m² en biedt de mogelijkheid voor spelen, rustig op een bankje zitten e.d. De inrichting zal met inspraak van omwonenden worden bepaald. Ook op het autovrije 'bordes' aan de Bertrand Russellstraat en/of binnen de woonblokken zal een aanvullende speelgelegenheid voor kleine kinderen worden gerealiseerd. Er wordt hiermee aan de officieuze 3%-norm voor spelen voldaan.

7.6 Hang toeristen

(enquête)

"Overlast van hangende toeristen in Amsteldorp, wordt met dit plan allemaal maar meer."

ANTWOORD:

De huidige situatie voorziet niet of nauwelijks in plekken waar toeristen even op hun bus kunnen wachten. Daarom gaan zij 'zonnen' op het dijkwal van Amsteldorp. De nieuwe situatie geeft hen meer afleiding. Meer zitmogelijkheden op het Stationsplein, even een cola halen bij de winkels of op het terras van een van de nieuwe horeca-gelegenheden. Eurolines onderzoekt bovendien de mogelijkheden om in de nieuwe permanente situatie een 'wachtlounge' te realiseren. De verwachting is dan ook dat de overlast in het Amsteldorp zeker niet zal toenemen en eerder zal afnemen.

7.7 Recreatiemogelijkheden

(enquête, inspraakavond 10/3)

- Te weinig recreatiemogelijkheden
- Zorg ervoor dat er een kleine kinderboerderij komt.

ANTWOORD:

Het groen in de huidige situatie is sterk versnipperd en wordt slechts in beperkte mate voor recreatie gebruikt. Het fungeert zeker niet als park. Daarvoor zijn er in de omliggende buurten en op enige afstand (Park Frankendael) te veel aantrekkelijke concurrenten. Voor recreatie in het groen, wordt het beoogde buurtparkje tussen de Bertrand Russellstraat en de Kees Boekestraat ingericht. Dit zal voornamelijk een lokale functie hebben. Het voorstel voor een kleine kinderboerderij is een weinig kansrijke optie, gezien het formaat, exploitatie en beheerwaarden. Exploitatie van een kinderboerderij is geen taak van de overheid en zal volledig door de bewoners georganiseerd moeten worden.

De stad biedt ook andere stedelijke recreatiemogelijkheden. Het gemengde programma speelt hierop in. Denk daarbij aan de nieuwe winkels, kleinschalige horeca en andere voorzieningen en verblijven op pleinen. Hiermee worden stedelijke recreatie mogelijkheden gecreëerd.

7.8 Opschuiven Bertrand Russellstraat

(Modelzienswijze bewonersplatform/Ruerd Heeg, Dhr./Mevr. Hieminga)

Insprekers maken bezwaar tegen het opschuiven van de Bertrand Russellstraat richting het Julianapark. Ze vinden dat dit ten koste gaat van de bomen en de openbare ruimte van de wijk Julianapark en het woongenot van de eraan wonende bewoners. Ze stellen dat er steeds onterecht claims worden gelegd op stukjes van deze woonwijk, die niet behoren tot het oorspronkelijke plangebied.

ANTWOORD:

De Bertrand Russellstraat schuift 3,5 meter op in oostelijke richting richting de huidige bebouwing aan de Kees Boekestraat. Hiervoor zullen de bomen moeten verdwijnen, deze worden verplaatst naar de nieuwe Bertrand Russellstraat. Met het verschuiven van de Bertrand Russellstraat wordt het oorspronkelijke plangebied niet uitgebreid. Het groentje behoorde in het Stedenbouwkundig Programma van Eisen immers al tot het plangebied en behoort dat in het stedenbouwkundig plan ook. De Bertrand Russellstraat ligt tussen het groentje en de nieuwe bouwblokken en behoorde eveneens vanaf het begin van de planvorming tot het plangebied.

7.9 Schaduw

(Buurtbeheer Amsteldorp-De wetbuurt, Dhr./Mevr. van Vliet, enquête, inspraakavond 10/3, Dhr./Mevr. Hieminga, Dhr./Mevr. Vandermaelen, Dhr./Mevr. Meijer, Modelzienswijze bewonersplatform/Ruerd Heeg)

De insprekers vinden dat de bouwhoogtes in het stedenbouwkundig plan sterk afwijken van de bouwhoogtes in het Stedenbouwkundig Programma van Eisen. Een inspreker vindt dit niet acceptabel, zeker omdat hierover op geen enkele wijze overleg is geweest met de buurtbewoners. De insprekers geven aan dat zij het zeer bezwaarlijk vinden dat door de geplande hoogbouw de schaduw in de buurt (het Amsteldorp) sterk toeneemt. Ze vinden dat hierdoor de kwaliteit van het wonen in die buurt afneemt. Door de extra schaduw zal de straat aanzienlijk natter blijven na regenval denkt een inspreker. Dit heeft grote nadelige gevolgen voor het straatmilieu, zoals het optreden van mos en algengroei. Bovendien zullen zonminnende planten verdwijnen uit de bescheiden plantsoenen. Daarnaast geven diverse insprekers aan sterke twijfels te hebben bij de schaduwtekeningen die zijn opgenomen in het stedenbouwkundig plan op pagina 58 en 59. De berekende schaduwoverlast is volgens hen niet in overstemming met de ervaringen van de huidige bewoners in het Amsteldorp. Zo stelt een inspreker het volgende: "Op de plattegrond zijn zelfs schaduwen ingetekend die op het midden van de dag voorkomen in subtropische gebieden; dergelijke schaduwwerking is in onze streken onbekend. In de rest van het jaar en op eerdere en latere momenten van de dag kunnen die schaduwen ten minste met een factor vier verlengd worden."

ANTWOORD:

Het is onvermijdelijk dat de hoogbouw van de hoteltoeren effect heeft op de bezonning van het Amsteldorp.

In de loop van het ontwerpproces heeft er, na consultatie van de stadsdeelraad commissie (in reactie op de bezwaren van het bewonersplatform), een verschuiving van het programma plaatsgevonden. Hierdoor is het bouwvolume ten oosten van de Julianalaan (Julianapark) fors afgenomen ten opzichte van eerdere varianten. De woon en hoteltoeren heeft dit verlies in programma gecompenseerd. De bouwhoogte is gegroeid van 45 meter hoog in het Stedenbouwkundig Programma van Eisen naar 100 meter in het stedenbouwkundig plan. Juist ook omdat een toren van deze hoogte op die locatie goed aansluit bij de stedelijke compositie en hoogtes die in de Omval gecreëerd zijn. De verhoging van de hotel/woontoren tot 70 – 100 m, is in de stadsdeel commissievergadering van 7 juni 2007 reeds voorgelegd. Hierover heeft de commissie geadviseerd verder te gaan conform de voorgelegde uitwerkingsrichting. Het stedenbouwkundig plan voldoet aan dit advies.

Dat dit gevolgen heeft voor de bezonning van het Amsteldorp is onvermijdelijk. Het voornaamste schaduw effect van de toren op de woningen in het Amsteldorp valt in de zomermaanden (mei tot en met augustus). In eerste instantie geeft de Rembrandttoren schaduw, 15 tot 60 minuten later valt er schaduw van de nieuwbouw toren op de woningen in het Amsteldorp. Voor elke afzonderlijke woning geldt dat deze in de maanden mei en augustus maximaal 30 minuten langer in de schaduw staat. In de maanden juni en juli geldt voor elke afzonderlijke woning dat deze circa 60 minuten langer in de schaduw staat. In het nieuwe stedenbouwkundige plan is de aangepaste schaduwtekening opgenomen. In deze tekening wordt net als in de tekening bij het stedenbouwkundig plan van december 2008 rekening gehouden met de lagere ligging van het Amsteldorp. Het effect op de bezonning is niet veranderd naar aanleiding van de aanpassingen in het ontwerp. Mede naar aanleiding van de inspraakreacties op dit onderwerp is opnieuw gekeken naar het effect van een mogelijke verlaging van de hoteltoeren. De verbetering die optreedt als gevolg van een verlaging met circa 15 meter is zeer marginaal. Om het bezonningseffect volledig te niet te doen is een maximale hoogte van 50 meter nodig. Hiermee kan echter op geen enkele manier antwoord worden gegeven aan de woningbouwopgave die ten grondslag ligt aan dit plan.

7.10 Geluid

(enquête, inspraakavond 10/3, Buurtbeheer Amsteldorp-De wetbuurt, Dhr./Mevr. van Vliet, Dhr./Mevr. Hieminga)

Diverse insprekers stellen dat door de toenemende verkeersdruk de geluidsoverlast zal toenemen. Want zegt een inspreker “met meer werknemers komt er meer forensenverkeer, met meer bewoners komt er meer verkeer. Meer verkeer en ook meer verspreid over de hele 24 uur van een dag.” Er wordt verwacht dat door de weerkaatsing van de nieuw te bouwen torens het geluid van het station, trein, metro en wegverkeer vele malen groter wordt. Een inspreker zegt hierover: “Tijdens de inspraakavond werd gesteld dat er een geluidstoename is van 1,4 dB wat volgens de deskundige niet hoorbaar zou zijn. Als dit vertaald wordt naar de toename in geluidsintensiteit dan levert dit een toename van 38% op. Dit is een significante toename die mij zeker hoorbaar lijkt.”

ANTWOORD:

Het bureau Cauberg-Huyen heeft de effecten van de nieuwbouw op de geluidsbelasting voor zowel de bestaande als de nieuw te bouwen gebouwen in beeld gebracht. Dit

onderzoek is geactualiseerd naar aanleiding van de aanpassing in het ontwerp. In dit onderzoek wordt onderscheid gemaakt tussen de geluidsbelasting als gevolg van het spoorwegverkeer en het autowegverkeer.

De afscherpende werking van de nieuwbouw blijkt een positief effect te hebben op de geluidsbelasting van de bestaande woningen. De geluidsbelasting als gevolg van het spoorwegverkeer neemt voor alle bestaande woningen grenzend aan het plangebied af dan wel blijft gelijk.

De geluidsbelasting als gevolg van het wegverkeer neemt voor alle woningen aan de Bertrand Russellstraat en voor een aantal woningen aan het IJstrandpad af.

Voor drie woningen aan het IJstrandpad kent de geluidsbelasting als gevolg van wegverkeer een verhoging tussen 0,7 dB en 1,5 dB. Daarnaast vertoont voor een aantal woningen aan het IJstrandpad de geluidsbelasting als gevolg van het wegverkeer een verhoging van 0 tot 0,7 dB. De toename in geluidsbelasting is zodanig dat deze met het eigen gehoor moeilijk waarneembaar is. Het menselijk gehoor detecteert pas verschillen van 2 à 3 dB. Kleinere verschillen zijn voor de meeste mensen niet hoorbaar.

Aan deze onderzoeksresultaten kan worden toegevoegd dat ook de huidige situatie zich kenmerkt als een gemengd gebied van wonen, werken en verkeer. Dit zal wezenlijk niet veranderen. Een dergelijk gemengd gebied brengt een vorm van geluid met zich mee die door de een als overlast wordt beschouwd terwijl de ander dit als onderdeel van het wonen in een grote stad beschouwt en het niet als overlast ervaart.

De geluidsbelasting in de nieuwe woningen dient te voldoen aan de eisen die de wet geluidhinder stelt. In de woon/hoteltoren en in blok 1 zullen geluidswerendemaatregelen worden getroffen.

7.11 Wind

(dhr./Mevr. Goebertus, Dhr./Mevr. Veldkamp, Dhr./Mevr. Van Vliet, Dhr./Mevr. Meijer, Modelzienswijze bewonersplatform/Ruerd Heeg, Dhr./Mevr. Hieminga, Dhr./Mevr. Michels, enquête, Reizigers Advies Raad Stadsregio Amsterdam, Fietsersbond Amsterdam)

Door de hoge bebouwing worden er door de insprekers grote problemen met windoverlast verwacht. Het windonderzoek laat zien dat er plekken zullen zijn waar je bijkans wegwaait. Een inspreker zegt het volgende: "De hoogbouw brengt risico op wervelwinden met zich mee en de combinatie hoogbouw en plein, ingesloten ruimte leidt in sommige situaties tot storm op de grond. Minder hoge gebouwen verlagen dit risico!". De Fietsersbond vreest voor de gevolgen van de hoge torens op de wind voor de fietsers. Zij reageert met het volgende "Het fietspad aan de andere zijde van het station, langs de Rembrandttoren, is een sprekend voorbeeld van hoe het niet moet. We zijn blij met de aandacht hiervoor in het stedenbouwkundig plan. We hopen dat dit tot goede resultaten leidt in het verdere proces."

ANTWOORD:

Voor het opstellen van het stedenbouwkundig plan is een windtunnelonderzoek uitgevoerd. Doel van dit onderzoek was om het toekomstige windklimaat rondom de nieuwe bouwblokken in beeld te brengen en om zo nodig aan te geven welke benodigde

windafschermende maatregelen genomen kunnen worden. De zorg die uit de inspraakreacties naar voren komt, blijkt ook uit de resultaten van het windonderzoek. Op het busstation waren nog 3 locaties tussen de hoge hotel toren (blok 5) en het kantoorgebouw (blok 4) waar de windhinder nog kritiek is.

Planaanpassing

Dit moeilijke windklimaat op het busstation en de reacties daarop uit de inspraak zijn daarom mede aanleiding geweest om het kantoorgebouw tussen het busstation en de Julianalaan (blok 4) te laten vervallen. Naar aanleiding van deze aanpassing is het windonderzoek geactualiseerd. De resultaten hiervan tonen aan dat de problemen in het windklimaat zijn opgelost. De resultaten zijn in het nieuwe stedenbouwkundig plan boek opgenomen.

8 Inspraakreacties groen

8.1 Bomenbalans

(enquête, inspraakavond 10/3, Modelzienswijze bewonersplatform/Ruerd Heeg, Dhr./Mevr. Van Vliet, Dhr./Mevr. Hieminga, Fietsersbond, Dhr. Brandt, Dhr./Mevr. Meijer, Dhr. Dart, Dhr./Mevr. Veldkamp, Dhr./Mevr. Weis, Buurtbeheer Amsteldorp-De Wetbuurt, Dhr. Cohen Rapoport, Mevr. Ritter, Dhr. Van buuren, Dhr./Mevr. Abma).

Veel insprekers maken ernstig bezwaar tegen het verwijderen van 257 bomen. De prachtige bomen op het Prins Bernhardplein worden gekapt en het groene karakter van het gebied gaat verloren. "Het vervangen van dit prachtige groen door asfalt tast zowel het welbevinden als de gezondheid van bewoners en gebruikers van het gebied ernstig aan." Verschillende insprekers hebben sterke twijfels bij de bomen die worden terug geplant, welke omvang krijgen deze bomen? Een aantal insprekers gelooft niet dat het bomenbeeld dat de maquette toont de toekomstige situatie weergeeft: "als er al bomen geplant kunnen worden, duurt het nog dertig jaar voordat ze de hoogte bereiken van de voorstelling op de maquette." Bovendien worden er ook bomen geplaatst op plekken waar ze niet goed zullen groeien, bijvoorbeeld langs de Wibautstraat.

Door diverse insprekers wordt gesteld dat niet wordt voldaan aan de herplantplicht en dat het plan hiermee in strijd is met het eigen "bomenbeleidsplan". Er komen niet voldoende bomen terug en "daar waar wel nieuwe bomen geplant gaan worden zullen deze nooit een monumentale status kunnen krijgen". Een inspreker stelt dat "Het aantal gecompenseerde bomen niet overeenkomt met de aanbevelingen uit de Leidraad Luchtzuiverend Groen. Volgens deze leidraad, welke is opgesteld met hulp van het stadsdeel, dient iedere weggehaalde boom functioneel te worden gecompenseerd. Hierbij dient rekening te worden gehouden met het feit dat grote volwassen bomen 1.4 kg fijnstof per jaar fixeren. Verschillende insprekers vinden dat in het ontwerp geen enkele rekening is gehouden met de bomen noch gepoogd is het ontwerp hieraan aan te passen. Daarnaast vinden sommige insprekers dat er geen reden wordt gegeven voor het verdwijnen van de bomen. "De constatering dat een aantal bomen ziek zijn verklaart niet waarom de bomen in grote getalen gekapt worden. En wordt mijns inziens als verkeerde reden opgevoerd."

ANTWOORD:

Uit de inspraakreacties blijkt duidelijk dat de bomenkap unaniem wordt betreurd. De bomen in het gebied vormen voor de insprekers een belangrijke sfeer bepalende drager van kwaliteit. Het grote aantal reacties op het verlies aan bomen in het stedenbouwkundig plan is aanleiding geweest om de bomenbalans nogmaals kritisch te bekijken en te onderzoeken of er binnen het plangebied nog extra bomen kunnen worden toegevoegd en meer bomen kunnen worden behouden. Het is echter onvermijdelijk dat er bomen zullen verdwijnen om nieuwbouw mogelijk te maken. Uitgangspunt in het plan is dat het gebied haar groene karakter behoudt.

Planaanpassing

Mede als reactie op de inspraak is besloten om de onderdoorgang onder het Prins Bernhardplein te laten vervallen. Door de rotonde in haar huidige vorm voor een groot deel te behouden hoeft in tegenstelling tot het plan van december 2008 het merendeel van de bomen op de rotonde niet te worden gekapt. Daarnaast hoeft ook het stuk Wibautstraat tot de Ringdijk niet meer te worden verbreed en kunnen hier de bomen behouden blijven. Ook de aanpassing in het ontwerp van de tramlus als gevolg van het handhaven van de huidige rotonde spaart bomen. Op totaal niveau betekent deze aanpassing dat 47 bomen extra behouden kunnen blijven.

	SP dec. '08	SP sept. '09
Totaal huidig	347	329 *
Kappen	229	182
Handhaven	90	126
verplanten	28	21
te planten	146	117
Totaal nieuwe situatie	264	264

* totaal aantal verschilt door aanpassing plangrens, zie paragraaf 7.2

De nieuwe situatie telt straks 264 bomen. Dit aantal is gelijk aan de huidige situatie minus de 65 bossages. Het merendeel van de bossages staat in het huidige groen tussen de Bertrand Russellstraat en het Julianaplein (de "hotelkuil"). Dit is een groep dicht op elkaar staande zogenaamde zaailingen, die sinds het Stedenbouwkundig Programma van Eisen van struikgewas zijn uitgegroeid tot een boom volgens de begripsbepaling van de bomenverordening van het stadsdeel Oost Watergraafsmeer.

Er is bij de planvorming nauwgezet gekeken of bomen kunnen worden verplaatst. In het plangebied zijn er 56 bomen die in meer of mindere mate door de kastanjebloedingsziekte zijn aangetast en daardoor een beperkte toekomstverwachting hebben. In tegenstelling tot wat sommige insprekers denken is dat geen reden om ze te kappen. Het maakt echter wel dat ze niet kunnen worden verplant. De werkgroep Aesculaap (een werkgroep die zoekt en werkt aan oplossingen voor deze kastanjeziekte) adviseert om zieke en gezonde kastanjes niet te verplanten. Alle bomen die kunnen worden verplant, zullen zo mogelijk worden verplant binnen het plangebied, zoals de catalpa's op het stationsplein en de lindes rond de Hugo de Vrieslaan. Er zullen ook in de directe omgeving van het plangebied extra nieuwe of te verplanten bomen en ander groen worden geplant. Groencompensatie kan bijvoorbeeld gezocht worden in het Julianapark of Amsteldorp. Een eerste studie van het Ingenieursbureau Amsterdam toont tientallen locaties in deze wijken waar ruimte is om nieuwe bomen te planten. Dit zal met inspraak van de bewoners en buurtbeheer gebeuren. Hierbij wordt door deskundigen geadviseerd om rekening te houden met de dichtheid van het aantal bomen. Een te hoge dichtheid verslechtert de groeiomstandigheden van de bomen.

Op het stedenbouwkundig plan is de bomenverordening van het stadsdeel Oost-Watergraafsmeer (2000) van toepassing. Uitgangspunt hierin is dat een vergelijkbaar aantal bomen als in de huidige situatie moet worden herplant in de nieuwe situatie. Hierbij worden alle bomen geteld met stamdoorsnede van tenminste 10 cm, op 1,3 meter hoogte. Deze herplant van bomen kan plaatsvinden in het projectgebied maar ook in de directe

omgeving. Tevens biedt de bomenverordening de mogelijkheid om de waarde van niet herplante bomen te storten in een herplantfonds. Deze waarde kan worden gebruikt om extra te investeren in een nog grotere maat bomen. In totaal zijn er in het plangebied 329 bomen die vergunningsplichtig zijn volgens de bomenverordening. Van de 329 wordt er 182 gekapt, 21 verplant en 126 gehandhaafd. Er worden 117 bomen nieuw aangeplant, deze komen op de kop van de Maliebaan, langs de Julianalaan, rondom het Prins Bernhardplein en in het nieuwe buurtparkje.

Zoals genoemd is een belangrijk uitgangspunt in het plan dat het gebied haar groene karakter behoudt. Om dit te bereiken worden verschillende maatregelen getroffen: er wordt extra geld besteed aan het planten van grote bomen en optimale groeicondities voor zowel de nieuwe als de bestaande bomen, zodat zij snel tot volle grootte kunnen groeien. De bomen komen in het plan op beeldbepalende plaatsen terug, zoals een tweezijdige laanbeplanting aan de Julianalaan en Overzichtsweg.

De nieuw te planten bomen krijgen een stamdoorsnede bij aanplant van 15 tot 25 cm op 1,3 m hoogte. Deze bomen zullen binnen 10 jaar een diameter bereiken van 25 tot 35 cm en na 20 jaar een diameter van 35 tot 45 cm. Daarnaast wordt ook gekeken naar het aanplanten van adoptiebomen. Dit zijn bomen die elders voor ontwikkeling moeten wijken, (technisch) verplantbaar zijn en redelijkerwijs passen binnen het groenplan van dit project. Per boom wordt gerekend met minimaal 25 m³ grondverbetering. Bomen die op moeilijke groeiplaatsen staan, zoals langs de Julianalaan krijgen speciale ondergrondse boomconstructies ("Treebox"). Deze methode is recent in de Rijnstraat toegepast.

In vergelijking met de bomen die nu in het plangebied staan, voorziet de herplant in een volwaardige bomensituatie. Juist in de huidige situatie staan veel bomen op kwetsbare plekken met weinig groeikansen en dicht op elkaar. Er is een grote verscheidenheid aan bomen, waaronder een aantal grote kastanjes. De kwaliteit van veel van de kastanjes is als gevolg van de kastanjeziekte matig tot slecht en zal slechter worden in de toekomst. In vergelijking met de nog gezonde kastanjes wordt de levensverwachting op basis van de huidige kennis circa 10 jaar korter geschat: een gezonde kastanje heeft een levensverwachting van zeker nog 10 à 20 jaar, een zieke kastanje heeft een levensverwachting van 5 à 10 jaar. En zeker niet alle bomen in de huidige situatie zijn te omschrijven als grote volgroeide bomen. Een deel van de te kappen bomen zijn jonge kleine bomen (zoals bijvoorbeeld die in het groene gebied voor het Julianapark, de "hotekuil") waarvoor bij de herplant grotere bomen (groter al bij aanplant) terug worden geplaatst. De verwachting is dat meer dan de helft van de te kappen bomen wordt vervangen door nieuwe bomen die op den duur een grotere stamdiameter hebben. Bij de uitwerking van het openbare ruimte plan zal ook gesproken worden over de boomsoort keuzes. Wanneer deze keuze bekend is, kan ook een beeld worden gegeven van het kroonformaat van de te planten bomen.

Stamdiameter huidige en nieuwe bomen			
Te kappen bestaande bomen:		De hiervoor nieuw te planten bomen hebben een diameter van:	
		<i>Bij aanplant:</i>	<i>Na 10 jaar:</i> <i>Na 20 jaar:</i>
40 bomen:	10-16 cm	15-25 cm	25-35 cm 35-45 cm
72 bomen:	16-35 cm	15-25 cm	25-35 cm 35-45 cm
70 bomen:	> 35 cm	15-25 cm	25-35 cm 35-45 cm

8.2 Plangrens

(inspraakavond 10/3)

Wordt er wel eerlijk geteld, om de bomen te kunnen intekenen?

ANTWOORD:

In tegenstelling tot het gevoel dat bij sommige insprekers aanwezig is, heeft de aanpassing van de plangrens niet gediend om extra bomen als te handhaven bomen mee te tellen maar om eventuele extra te kappen bomen in beeld te brengen. Het doel hiervan was om de bomenbalans niet mooier weer te geven dan de werkelijkheid. Bij de laatste actualisering van het bomenonderzoek in het gebied bleek het struikgewas in het groen tussen de Bertrand Russellstraat en het Julianaplein sinds 2003 te zijn uitgegroeid tot tientallen bomen met een stamdoorsnede van tenminste 10 cm (de zaailingen waarover in de vorige paragraaf geschreven is). Om zeker te zijn dat alle bomen in het gebied goed in kaart worden gebracht, is besloten om het inventarisatie gebied uit te breiden. Het plangebied is op een aantal plekken uitgebreid om rekening te houden met de effecten van het verleggen van kabels en leidingen op de bomen aan de randen van het plangebied. Het verleggen van kabels en leidingen kan mogelijk tot gevolg hebben dat bomen aan de rand van het gebied gekapt moeten worden of schade ondervinden van de bouwwerkzaamheden. Met de uitbreiding van de plangrens worden ook deze eventuele bomen maatregelen aan de randen meegeteld.

Planaanpassing

Als gevolg van de aanpassingen in het stedenbouwkundig plan is de plangrens opnieuw aangepast. Met het vervallen van de onderdoorgang onder het Prins Bernhardplein hoeven de aansluitingen op de Wibautstraat en de Gooiseweg niet meer worden aangepast. De plangrens is daarom teruggelegd richting het Prins Bernhardplein.

8.3 Afspraken:

(Modelzienswijze bewonersplatform/Ruerd Heeg, Dhr./Mevr. Van Vliet, Dhr./Mevr. Hieminga, Dhr./Mevr. Vandermaelen, Buurtbeheer Amsteldorp-De Wetbuurt)

Insprekers vinden dat het verwijderen van het grote aantal bomen niet is conform alle afspraken en toezeggingen van de gemeente die hierover in het verleden zijn gemaakt. Het correspondeert onder andere niet met de "eerder gemaakte afspraken en toezeggingen namens de gemeente die zijn gedaan tijdens het interactief proces met buurtbewoners dat is gevoerd in 2003".

ANTWOORD:

In de Nota van Uitgangspunten is handhaving van zoveel mogelijk bestaande bomen als uitgangspunt opgenomen. In het Stedenbouwkundig Programma van Eisen is aangegeven dat een aanzienlijk deel van het bomenbestand niet te handhaven is en dat gezien de leeftijd en condities van de meeste bomen de verplantingsmogelijkheden niet groot zijn. Hierbij wordt vermeld dat de middelen die gemoeid gaan bij de risicovolle

verplanting ook ingezet kunnen worden voor de aanplant van forse nieuwe bomen die het groene karakter bestendigen. Met de uitwerkingsrichting, die door de commissie in 2007 is geadviseerd te volgen, is opnieuw melding gemaakt van de slechte staat van de bomen en het kleine aantal bomen dat kan worden verplant. In het stedenbouwkundig plan worden de uitgangspunten uit het Stedenbouwkundig Programma van Eisen aangehouden; daar waar mogelijk worden de bestaande bomen verplant of gehandhaafd en er wordt extra geld en aandacht besteed aan het planten van grote bomen, op beeldbepalende plaatsen en met optimale groeicondities (zie hiervoor ook de vorige paragraaf). Door de gemeente is geen andere toezegging gedaan dan de uitgangspunten zoals hierboven beschreven, er wordt met het stedenbouwkundig plan voldaan aan deze uitgangspunten.

9 Inspraakreacties gemotoriseerd verkeer

9.1 Verkeersdruk

(enquête, inspraakavond 10/3, Modelzienswijze bewonersplatform/Ruerd Heeg, Dhr./Mevr. Hieminga, Dhr./Mevr. Michels, Buurtbeheer Amsteldorp-de Wetbuurt, Mevr. Ritter, Dhr./Mevr. Abma).

Insprekers verwachten en vrezen een toenemende verkeersdruk in en rondom het plangebied. Hierdoor zal de nu rustige woonomgeving verloren gaan en zullen opstoppingen ontstaan. Het verkeer krijgt te veel ruimte, vinden diverse insprekers. Een aantal insprekers denkt dat met het terug brengen van het aantal rijbanen op de geplande Julianalaan, met het plaatsen van verkeerslichten voor reizigers over de Julianalaan en Hugo de Vrieslaan en het stoppen van bussen op de Julianalaan files op de Julianalaan zullen ontstaan met bijbehorende opstoppingen op de Overzichtsweg en Hugo de Vrieslaan. Een inspreker schrijft hierover het volgende: "Ook nu ontstaan hier al vaak opstoppingen en uit ervaring weten wij dat iedere kleine opbreking of andere aanleiding ergens in het gebied Middenweg-Kruislaan-Nobelweg-Kamerlinght Onneslan-Spaklerweg-Wibautstraat deze files enorm toenemen." "Blok 4 en 5 met 324 parkeerplaatsen, maar ook het NS station, worden ontsloten via de al overbelaste Overzichtsweg, waar ook alle bussen komen te rijden." "Over de verkeersdoorstroming op het Prins Bernhardplein wordt door het plan in wezen geen zekerheid gegeven, zodat ook op de Gooise Weg extra opstoppingen te verwachten zijn, met dezelfde gevolgen."

Enkele insprekers vragen zich af of het plan wel in samenhang met andere omliggende plannen wordt bekeken. Op de inspraakavond werd de volgende vraag gesteld: "Is er wel een algemeen plan voor de wegen?"

ANTWOORD:

Er wordt belang gehecht aan de zorg van insprekers voor extra verkeersdruk. Tijdens het ontwerptraject zijn de te verwachten verkeersstromen zo goed mogelijk in beeld gebracht zodat hierop het verkeersontwerp kon worden aangepast. Omdat gekozen is voor het uitgangspunt om minder ruimte voor de automobilist en meer ruimte voor de fietsers en voetganger te creëren is een slim verkeersontwerp belangrijk. Uitgangspunt is namelijk dat het ontwerp het verkeersaanbod van alle verkeerssoorten veilig kan verwerken.

Het projectbureau Wibaut aan de Amstel is in het leven geroepen om de samenhang te bewaken tussen de verschillende projecten waaraan gewerkt wordt. In het kader van het luchtkwaliteitsonderzoek zijn daarom door de Dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer van de gemeente Amsterdam de verwachte verkeersintensiteiten op totaal niveau van Wibaut aan de Amstel in beeld brengen. Het betreft globale verkeersberekeningen welke een eerste indruk geven van het verwachte verkeersbeeld (2020), met name gericht op de

verkeersafwikkeling van de Wibautstraat. In het vervolg rapport zal een nadere verkeersanalyse helder moeten maken hoe ernstig de situatie wordt en welke maatregelen er nodig zullen zijn om een zekere mate van doorstroming te kunnen garanderen. Hierin zal onder andere kritisch gekeken worden naar de bereikbaarheid, de mate van doorstroming en de capaciteit van de verkeerlichten.

Planaanpassing

De verkeersstructuur is gebaseerd op het Stedenbouwkundig Programma van Eisen waarbij de onderdoorgang onder het Prins Bernhardplein is vervallen. Omdat dit consequenties heeft voor de afwikkeling van het verkeer rond het plein, zijn eerdere berekeningen van de afwikkeling en capaciteit van het plein geactualiseerd. Dit onderzoek richt zich specifiek op de doorstroming op het Prins Bernhardplein nu de onderdoorgang is komen te vervallen. De eerste resultaten hiervan tonen aan dat het Prins Bernhardplein voldoet aan de huidige Amsterdamse verkeersregeltechnische randvoorwaarden om al het verkeer goed te verwerken. Voor de verbinding van het hoofdnet Auto (Wibautstraat – Gooiseweg v.v.) wordt voldoende capaciteit geboden. De verbindingen van en naar de Treublaan en Jullianalaan – die niet tot het hoofdnet auto behoren – vertonen een acceptabele verkeersafwikkeling. Met betrekking tot het verkeer op de Hugo de Vrieslaan laten de resultaten van het onderzoek zien dat hier op enkele momenten van de dag enige congestie zal optreden. Dit is niet anders dan in de huidige situatie. Zoals een inspreker stelt staan ook nu in de spits files op de Hugo de Vrieslaan. Dit is een gangbaar verkeersbeeld voor stedelijke gebieden en komt in de hele stad voor. Met de nieuwe resultaten van het nog uit te werken verkeersonderzoek voor Wibaut aan de Amstel (zie hierboven) zal het verkeersontwerp van het stedenbouwkundig plan opnieuw getoetst worden. In het ontwerp traject van het openbare ruimte plan zal het verkeersontwerp verder worden uitgewerkt. Het verkeersontwerp van het Prins Bernhardplein en andere wegvakken wat betreft rijstroken, opstelvakken en stopstrepen zal verder worden geoptimaliseerd. Daar waar mogelijk en nodig zullen aanvullende maatregelen genomen worden om de doorstroming te bevorderen.

9.2 Prins Bernhardplein en onderdoorgang

(enquête, inspraakavond 10/3, Modelzienswijze bewonersplatform/Rued Heeg, Dhr./Mevr. Vandermaelen, Dhr./Mevr. Michels, Kamer van Koophandel, Dhr./Mevr. Goebertus, Fietsersbond).

Diverse insprekers maken bezwaar tegen de aanleg van de onderdoorgang onder het Prins Bernhardplein. Zeker niet iedereen ziet het nut en de noodzaak van deze onderdoorgang. Diverse insprekers vinden dat er geen enkele reden gegeven wordt voor de realisering van de onderdoorgang. Met de onderdoorgang worden daarom onnodig vele bomen in het binnengebied van het verkeersplein gekapt. En daarnaast komt met de onderdoorgang het tunneltje voor langzaam verkeer vanuit het Eenhoorngebied naar het Julianapark te vervallen. Diverse insprekers beschouwen dit als een belangrijk nadeel van de onderdoorgang, waar moeten voetgangers oversteken? Sommige insprekers verwachten dat met de aanleg van de onderdoorgang alleen maar extra verkeer wordt aangetrokken en hiermee ontstaat extra luchtvervuiling en extra geluidsoverlast op de Gooiseweg. De Kamer van Koophandel vraagt zich af of het verkeersplein wel verkleind moet worden: "Het grote ruime plein past in onze ogen prima bij een metropolitane uitstraling".

Los van het nut en de noodzaak van de onderdoorgang vinden diverse insprekers zowiezo dat de kosten ervan niet mogen drukken op de projectkosten. Een inspreker stelt: "Uit verkeerstechnische en veiligheidseisen is deze reconstructie nodig, deze behoren door de centrale stad of uit algemene middelen betaald te worden, zoals gebruikelijk is bij dergelijke reconstructies, te denken valt aan Middenweg, Stadhouderskade, Rijnstraat enz."

ANTWOORD:

In het stedenbouwkundig plan van december 2008 was de onderdoorgang onder het Prins Bernhardplein opgenomen. Dit op basis van de 10 planideeën die tot stand zijn gekomen in een interactief proces samen met bewoners en marktpartijen in 2003. Één van de ideeën is: "vervang het huidige wijdlopijge verkeersplein door een meer compacte rotonde op het Prins Bernhardplein".

Planaanpassing

Echter de hevige reacties van insprekers op de kap van de bomen op de rotonde, de grote investering die in deze zware economische tijd moeilijk ligt, de twijfels van diverse insprekers bij de noodzaak van de onderdoorgang hebben en de kritiek uit de inspraak op het verdwijnen van het langzaamverkeertunneltje, hebben ertoe geleid dat besloten is de onderdoorgang te laten vervallen. Voor het ontwerp betekent dit dat de compacte rotonde uit het stedenbouwkundig plan van december 2008 niet stand kan houden. Het vervallen van de onderdoorgang betekent dat meer ruimte nodig is op maaiveld niveau om voldoende capaciteit te houden voor de afwikkeling van het verkeer rond het plein. De rotonde in haar huidige (grote maat) blijft daarom voor het grootste gedeelte gehandhaafd. De gevolgen hiervan voor de doorstroming zijn in beeld gebracht. De eerste resultaten tonen aan dat de verbindingen van het hoofdnet Auto (Wibautstraat – Gooiseweg v.v.) voldoende capaciteit hebben. De verbindingen van en naar de Treublaan en Jullianalaan – die niet tot het hoofdnet auto behoren – vertonen een acceptabele verkeersafwikkeling. Met de nieuwe resultaten van het nog uit te werken verkeersonderzoek voor Wibaut aan de Amstel (zie paragraaf 8.1) zal de indeling van het Prins Bernhardplein wat betreft rijstroken, opstelvakken en stopstrepen verder worden geoptimaliseerd. Daarbij is het uitgangspunt dat enerzijds het huidige plein zoveel mogelijk intact te houden, zodat de bomen midden op het plein zoveel mogelijk blijven gespaard en dat anderzijds voldoende afwikkelingscapaciteit voor het autoverkeer te realiseren, zodat congestie in en rond het plangebied binnen de perken blijft. Met het vervallen van de onderdoorgang kan het tunneltje tussen het Eenhoorngebied en het Julianapark behouden blijven. Daarnaast zal gezocht worden naar mogelijkheden om de oversteekbaarheid en veiligheid voor fietsers en voetgangers te verbeteren, want het Prins Bernhardplein wordt in de huidige situatie als black spot getypeerd.

9.3 Bertrand Russellstraat

(enquête, inspraakavond 10/3, Modelzienswijze bewonersplatform/Ruerd Heeg, Dhr./Mevr. Hieminga, Dhr./Mevr. Vandermaelen, Dhr./Mevr. Meijer, Dhr./Mevr. Goebertus, Fietsersbond, Dhr./Mevr. van Vliet, Dhr./Mevr. Abma)

Door diverse insprekers worden gevaarlijke verkeerssituaties verwacht op de Bertrand Russellstraat. Zij vrezen veel verkeer op deze straat als gevolg van de ingangen van de

parkeergarages van blok 1, 2 en 3 (in totaal 369 parkeerplaatsen) die aan de Bertrand Russellstraat gelegen zijn, het laden en lossen van de winkels en kantoren in deze blokken (waaronder twee supermarkten) en de toegang tot het Fortisgebouw via deze straat. Behalve dat diverse insprekers door het extra verkeer gevaarlijke verkeerssituaties vrezen, verwachten zij ook dat extra geluidshinder, verslechterde luchtkwaliteit en verkeersopstoppingen zullen optreden. Een inspreker schrijft het volgende: "Door de geplande ingang van een parkeergarage en aan en afvoer voor winkels zal deze straat regelmatig geheel verstopt zijn, mede door de aansluiting op de Hugo de Vrieslaan, die met de aansluiting van de Julianalaan vrijwel ernaast, het verkeer niet goed zal kunnen verwerken." "Al met al een rampzalige oplossing". Een andere inspreker vreest dat als gevolg van de drukte het sluipverkeer op de Maliebaan zal toenemen, dit met grote risico's voor voetgangers, fietsers en kinderen. De Fietsersbond stelt dat een parkeergarage altijd ontsloten moet worden via het hoofdnet auto. In dit geval betekent dit via de Julianalaan (geen hoofdnet, maar wel een doorgaande route). De doorstroming op deze weg zal dan wel iets minder zijn, maar dat is minder erg dan dat een kruising en een woonstraat zwaarder worden belast.

ANTWOORD:

Vanuit de bewoners van het Julianapark geredeneerd is het begrijpelijk dat gevreesd wordt voor drukte en geluidsoverlast door extra verkeer op de Bertrand Russellstraat. Er verandert immers behoorlijk veel op en aan de westzijde van de Bertrand Russellstraat. Het gebruik van de Bertrand Russellstraat als toegangsweg voor de nieuwbouw van blok 1,2 en 3 lijkt echter de beste oplossing. De nieuwe Julianalaan krijgt een nieuw profiel. Dat profiel is smaller dan het profiel van het huidige Julianaplein. Om de doorstroming voldoende te waarborgen wordt de verstoring op de Julianalaan geminimaliseerd. De ontsluiting van de parkeergarages onder de bouwblokken A (het oude blok 1, met nu 135 parkeerplaatsen in plaats van 120 in het stedenbouwkundig plan van december 2008), B en C (de oude blokken 2 en 3, nu samen 250 parkeerplaatsen in plaats van 249 in het stedenbouwkundig plan van december 2008) vindt daarom niet plaats via de Julianalaan maar via de Bertrand Russellstraat. De parkeergarage van Fortis blijft net als in de huidige situatie deels via de Bertrand Russellstraat en deels via het Julianapark bereikbaar.

De verkeersoverlast op de Bertrand Russellstraat wordt zoveel mogelijk beperkt gehouden. Door de ingang van de grootste van de twee nieuwe parkeergarages aan de Bertrand Russellstraat, die onder blok B en C en de laad- en losruimtes onder blok B en C zo dicht mogelijk bij de Hugo de Vrieslaan in te passen wordt het grootste deel van het nieuwe verkeer al snel de parkeergarage ingeleid. De woningen langs de Bertrand Russellstraat en de ingang van de parkeergarage worden gescheiden door het buurtparkje (het "groentje"). De breedte van het parkje tussen de ingang en de woningen bedraagt ruim 45 meter. De overlast voor de woningen wordt hiermee tot een minimum beperkt. Bovendien zal laden en lossen inpandig plaatsvinden, evenals het keren en draaien van de vrachtwagens. Dit zal de geluidsoverlast minimaliseren. De parkeergarage wordt zo ontworpen dat buiten geen wachtrij ontstaat (ondermeer door de slagboom een eind in de garage te plaatsen). Om illegaal laden en lossen te voorkomen (buiten de parkeergarage met stilstaande vrachtwagens buiten de parkeergarage als gevolg) wordt geen laad- en losingang aan de buitenzijde van het bouwblok voor dit doeleinde gecreëerd.

De huidige parkeerplaats van het Fortisgebouw wordt uitgebreid met 135 extra parkeerplaatsen onder blok A. Deze worden via de Bertrand Russellstraat ontsloten. Door de nieuwbouw verdwijnen 23 parkeerplaatsen van Fortis. De toename is per saldo 112 parkeerplaatsen. Ten opzichte van de huidige parkeergarage van Fortis (circa 389 parkeerplaatsen) is dit een toename van bijna een derde en dit zorgt voor een beperkte extra verkeersstroom.

Gezien bovenstaande redenen wordt er geen grote extra drukte verwacht op de Bertrand Russellstraat. De hoeveelheid extra verkeer op de Bertrand Russellstraat is beperkt en veroorzaakt een marginale verslechtering van de luchtkwaliteit mits de doorstroming van gemotoriseerd verkeer gegarandeerd blijft, hetgeen met de genomen maatregelen zal worden bereikt. De luchtkwaliteit blijft ver beneden de in de wet luchtkwaliteit opgenomen grenswaarden.

Het sluipverkeer over de Maliebaan waarvoor wordt gevreesd zal zich niet voordoen, omdat dit een autovrije straat is. Om de zorg voor de risico's voor fietsers en voetgangers bij de kruising met Maliebaan weg te nemen, kan het afsluiten van de Maliebaan voor autoverkeer verder worden geoptimaliseerd gelijk met de uitvoering van dit project. Over de geluidsoverlast voor de bewoners van het Julianapark, specifiek de Bertrand Russellstraat waarvoor wordt gevreesd, kan gezegd worden dat deze niet zal toenemen. De onderzoeken naar de geluidsoverlast laten zelfs zien dat deze zal afnemen. Dit komt door de afschermende werking van de nieuwe bouwblokken die het geluid van weg en spoor tegenhouden.

9.4 Toegang Amsteldorp

(enquête, inspraakavond 10/3, Buurtbeheer Amsteldorp-de Wetbuurt, Dhr./Mevr. Hieminga)

De insprekers spreken hun zorg uit over de toegankelijkheid van het Amsteldorp. Zo schrijft Buurtbeheer Amsteldorp-de Wetbuurt "Amsteldorp/de Wetbuurt heeft maar één toegang voor gemotoriseerd verkeer: de Fizeastraat vanaf de Hugo de Vrieslaan. Bij filevorming wordt deze straat van beide zijden van de Hugo de Vrieslaan geblokkeerd. Dat betekent geen toegang meer tot onze wijk, ook niet voor hulpdiensten. "

ANTWOORD:

Amsteldorp wordt straks ontsloten via de Fizeastraat, net als nu. In de huidige situatie treedt er op enkele momenten van de dag enige congestie op op de Hugo de Vrieslaan. Dit zal met de plannen niet veranderen. Maar doordat de kruising van de Hugo de Vrieslaan met de nieuwe Julianalaan straks met verkeerslichten wordt geregeld, ontstaat veel meer dan nu een onderbroken verkeersstroom op de Hugo de Vrieslaan, waardoor ruimte ontstaat om vanuit de Fizeastraat in te voegen (hier zijn geen verkeerslichten). Er bestaat geen aanleiding om te verwachten dat de doorstroming en de toegankelijkheid voor de bewoners van het Amsteldorp bij het verlaten van de wijk richting Hugo de Vrieslaan zal verslechteren, evenmin als die voor de hulpdiensten.

9.5 Verkeer richting Spaklerweg

(enquête, inspraakavond 10/3)

- Industriegebied zorgt voor drukte bij de Hugo de Vrieslaan.
- Hoe lossen we verkeersstroom van Gooiseweg naar Spaklerweg op?

ANTWOORD:

De verkeersstroom tussen de Gooiseweg en de Spaklerweg wordt beperkt door het spoorviaduct bij de Omval. Door de beperkte capaciteit van de viaduct dient deze als trechter en doseert het de verkeersstromen in beide richtingen. In de huidige situatie treedt hier op enkele momenten van de dag enige congestie op. In het stedenbouwkundig plan is niet voorzien in een verbreding van dit tunneltje onder het spoor richting de Spaklerweg. De beperkende functie van het tunneltje ontmoedigt het extra verkeer uit het nieuwe woon- en werkgebied in Overamstel om haar weg via de Overzichtsweg naar de Julianalaan of de Hugo de Vrieslaan te zoeken richting centrum of andere stadsdelen. Het verkeer richting de A10 zal via de Spaklerweg (en in de toekomst via de nieuwe verlengde Nuonweg en Nieuwe Utrechtsteweg) naar de A10 rijden. Op de Julianalaan, de Hugo de Vrieslaan en de Overzichtsweg is geen of slechts een geringe toename van het aantal auto's te verwachten als gevolg van de plannen.

9.6 Bussen

(inspraakavond 10/3, Reizigers Advies Raad Stadsregio Amsterdam, Stadsregio Amsterdam)

- Bushaltes zo veel mogelijk concentreren, op twee plekken is verwarrend.
- Er is geen grootschalige overkapping zichtbaar die een droogloop biedt naar alle perrons.
- Is er rekening gehouden met de functie van calamiteiten station? Dit betekent dat er bij trein en/of metro storingen ruimte moet zijn voor extra tijdelijke bushaltes.
- De capaciteit op het busstation is kritisch.
- Goede en betrouwbare aan- en afvoerroutes zijn essentieel voor de exploitatie van tram en bus.
- De stadsregio is geen voorstander van het gebruik van het busstation voor bevoorrading en hotelbussen. Hier dient zorgvuldig naar te worden gekeken.
- De bocht voor het op en afrijden van het busplatform is krap en kritisch.
- Er moet in de verdere uitwerking rekening worden gehouden met dynamische informatiesystemen op het busstation, graag de stadsregio hierbij betrekken.

ANTWOORD:

In het planproces is er voortdurend discussie geweest tussen het vervoersbedrijf en de verkeerscommissie over de locatie van de bushaltes die in eerste instantie allemaal op het busstation geconcentreerd waren. De voorwaarde die toen door het vervoersbedrijf gesteld is, is dat doorgaande buslijnen van en naar het Prins Bernhardplein vragen om haltes op de Julianalaan. Zo kunnen doorgaande bussen (en hun reizigers) kort stoppen en direct weer doorrijden in plaats van eerst een ronde op het busstation te moeten maken. Bovendien is daarmee de overstap van en naar het station voor deze reizigers snel. Alle overige bussen komen van de zuidzijde aanrijden en hebben hun eindpunt op

het station. Zij gaan direct naar het busplatform en hebben daar een snelle overstap naar het station.

Planaanpassing

Mede naar aanleiding van de wens van de Reizigers Advies Raad van de Stadsregio voor een goede droogloop maar ook vanuit een logischer gebruik van de monumentale luifel is besloten het busstation een kwartslag te draaien. Met deze aanpassing vindt elk perron een plek onder de luifel en kan de bus via een volledige droogloop vanuit het station bereikt worden. De route naar de bussen toe wordt hiermee prettiger voor de reiziger en de monumentale luifel krijgt haar oude functie weer terug.

De Eurolines krijgen ook op dit aangepaste busstation ruimte voor een aantal bussen. Deze plekken bevinden zich iets achter het "normale" busstation, pal tegen de spoorzijde van het station. Daarnaast is ruimte gereserveerd voor een aantal bufferplaatsen voor bussen.

Het ontwerp dat er nu ligt is onder andere in overleg met de Stadsregio Amsterdam, het gemeentelijk vervoersbedrijf en de dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer tot stand gekomen. Hierbij is uitgebreid gesproken over de capaciteit maar zijn ook onderwerpen als een- en afvoerroutes, bevoorrading op het busstation en de noodzaak van een dynamisch informatiesysteem aan bod gekomen. De uitwerking van het busstation in een definitief verkeersontwerp zal ook opnieuw in overleg met deze partijen tot stand komen. Hierbij zullen bovengenoemde onderwerpen verder worden uitgewerkt. Het lijkt ons verstandig om in deze periode het ontwerp ook aan de Reizigers Advies Raad van de Stadsregio voor te leggen. Het definitief verkeersontwerp zal door de Centrale Verkeers Commissie moeten worden goedgekeurd.

Er is voor calamiteiten geen specifieke voorziening opgenomen. Bij calamiteiten op het spoor kan vervangend busverkeer gebruik maken van de aanwezige voorzieningen, zoals de haltes op de Julianalaan, op het busstation en op het perron van Eurolines. Eventueel kan ook worden gehalteerd op de kiss- en ride voorzieningen aan de Julianalaan.

9.7 Kees Boekestraat

(Modelzienswijze bewonersplatform/Ruerd Heeg, Dhr./Mevr. Vandermaelen)

Diverse insprekers maken bezwaar tegen het voor gemotoriseerd verkeer doortrekken van de Kees Boekestraat naar de Bertrand Russellstraat. De insprekers geven aan dat in het stedenbouwkundig plan nog in het midden wordt gelaten of dit daadwerkelijk zal gebeuren. Maar op voorhand zijn ze tegen realisering. Realisering zal leiden tot extra sluipverkeer en daarmee extra luchtvervuiling en gevaarlijke situaties voor voetgangers en fietser en spelende kinderen in het geplande stukje park. De hinder in de buurt zal toenemen.

ANTWOORD:

De Kees Boekestraat krijgt alleen een verbinding voor langzaam verkeer naar de Bertrand Russellstraat en geen verbinding voor gemotoriseerd verkeer.

9.8 Julianalaan

(Kamer van Koophandel)

“Een andere belangrijke weg voor het autoverkeer is de Julianalaan. Deze weg vormt de verbinding tussen Watergraafsmeer en Amsterdam-Zuid. De tekeningen laten niet duidelijk zien of er een scheiding is aangebracht tussen bestemmings- en doorgaand verkeer, via bijvoorbeeld een ventweg. Het is de enige route om de woonbuurt te bereiken. De ingang van de parkeergarages bij De Omval hebben hier hun ingang. De laad- en losroute van de winkels worden langs deze weg gepland en er komen kiss&ride plekken. De herontwikkeling van de gebieden Weespertrekvaart, Overamstel, Parooldriehoek zal straks verkeer genereren. Wij pleiten daarom voor een ventweg langs de Julianalaan die het doorgaande verkeer scheidt van het bestemmingsverkeer.”

ANTWOORD:

In tegenstelling tot de stelling van de Kamer van Koophandel zien wij de Julianalaan niet als verbinding tussen de Watergraafsmeer en Amsterdam Zuid en de Julianalaan is geen hoofdnet auto. Ook hebben de parkeergarages van de Omval niet hun ingang aan de Julianalaan. Het laden en lossen vindt niet plaats vanaf de Julianalaan, juist om de doorstroming niet te hinderen, maar via de Bertrand Russellstraat (voor blok B en C) en het busstation (voor blok D). De nieuwe woon- en werkgebieden in Overamstel en Weespertrekvaart genereren extra verkeer, maar zorgen voor geen of slechts een zeer geringe toename van verkeer op de Julianalaan. Door de beperkte capaciteit van het spoorviaduct bij de Omval zal het verkeer uit Overamstel via de Spaklerweg naar de A10 gaan (en in de toekomst via de nieuwe verlengde Nuonweg en Nieuwe Utrechtseweg) en niet via de Julianalaan en Gooiseweg. Zie paragraaf 8.5 voor een uitgebreidere toelichting.

De nieuwe Julianalaan krijgt een nieuw profiel. Het profiel is smaller dan het profiel van het huidige Julianaplein. De Julianalaan wordt voorzien van twee rijstroken voor autoverkeer en twee voor busverkeer (vrije busbanen). Er is niet gekozen voor extra ventwegen omdat deze zorgen voor extra asfalt en dit is in strijd met het Stedenbouwkundig Programma van Eisen waarin gestreefd wordt naar minder asfalt. Het zal ten koste gaan van de ruimte voor de fietser en voetganger, de oversteekbaarheid en de hoeveelheid ruimte voor bebouwing.

9.9 Tram

(Kamer van Koophandel, Reizigers Advies Raad Stadsregio Amsterdam, Stadsregio Amsterdam)

- De tram moet afslaan en kruist het doorgaande verkeer. We hebben twijfels over deze verkeerskundige inpassing en verzoeken u aan te geven hoe de doorstroming van het overige verkeer wordt gewaarborgd.
- Het tramstation krijgt een herkenbare locatie met een goede beschutting en een haltecapaciteit voor tenminste drie trams. Ook hiervoor geldt dat in deze fase niet beoordeeld kan worden of die capaciteit voldoende is. Overigens dient die toets ook meer door de opdrachtgever te worden uitgevoerd. De RAR gaat er vanuit dat de

haltevoorzieningen in eigendom en beheer komen van de gemeente Amsterdam en die er zorg voor zal dragen dat de voorzieningen onderhouden en de kwaliteit op peil wordt gehouden. Ook voor het tramstation gaat de RAR er vanuit dat in een volgende fase het uitgewerkte plan voor advies zal worden voorgelegd.

- Het is bij het inpassen van de tramkeerlus van belang om de huidige functionaliteiten terug te brengen en te zorgen voor goede en toegankelijke haltes.

ANTWOORD:

Planaanpassing

Als gevolg van het vervallen van de onderdoorgang in het Prins Bernhardplein, is het ontwerp van de tramlus aangepast. Daar komt bij dat de Stadsregio Amsterdam vanuit de nieuwe concessie openbaar vervoer vraagt om een extra eindpunt voor een tweede eindigende tram op deze locatie. In het aangepaste ontwerp is ruimte voor tenminste vier trams om te halteren. Dit is een vergroting van de capaciteit ten opzichte van het ontwerp uit december 2008. Het aangepaste ontwerp en het bepalen van de benodigde capaciteit is in samenspraak met diverse Amsterdamse diensten opgesteld en is verkeerskundig getoetst. De verkeersdoorstroming op het Prins Bernhardplein is in beeld gebracht en is regelbaar. Met behulp van verkeersregelinstallaties (VRI's) wordt de doorstroming geregeld. In de verkeerstoets is de doorstroming van alle verkeerstromen (auto, tram, bus en langzaam verkeer) getoetst aan de gestelde normen voor wachttijden voor langzaam en gemotoriseerd verkeer. Uitgangspunt bij elk verkeerskundig ontwerp is dat de Centrale Verkeers Commissie haar akkoord geeft op het ontwerp. Het nieuwe ontwerp van de tramlus is in concept met de Centrale Verkeers Commissie voor besproken. Daarbij is afgesproken dat het uitgewerkte definitieve verkeersontwerp aan de Centrale Verkeers Commissie zal worden voorgelegd ter goedkeuring. Criteria waarop het ontwerp getoetst wordt in deze commissie zijn onder andere de doorstroming voor alle vormen van verkeer op het Prins Bernhardplein, de veiligheid van voetgangers en fietsers, de technische inpasbaarheid van de tramlus en de capaciteit voor de trams. Het definitieve verkeerskundig ontwerp zal het aan de Reizigers Advies Raad van de Stadsregio voor advies worden voorgelegd.

De halte voorzieningen komen inderdaad in eigendom van de gemeente Amsterdam (dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer). Het beheer wordt door het gemeentelijk vervoerbedrijf geregeld.

9.10 Muiderstraat

(Inspraakavond 10/3)

Wordt de Muiderstraat afgesloten?

ANTWOORD:

De Muiderstraat is inmiddels en blijft afgesloten voor autoverkeer. Het blijft enkel mogelijk om vanaf de brug over de Nieuwe Herengracht, de ventweg aan de Noorzijde van de Muiderstaat in te rijden en dan vervolgens af te buigen de Rapenburgerstraat in. Je kunt daarna links of rechts de Anne Frankstraat in. De Muiderstraat heeft geen aansluiting meer op het Mr. Visserplein. Dit komt voort uit een wens van stadsdeel Centrum om van de Muiderstraat een verblijfsgebied en wandelroute naar de oostelijke binnenstad te

maken. De straat wordt autovrij. Daarnaast was de kruising Valkenburgerstraat – Muiderstraat een extra conflictpunt wat ten koste ging van de verkeersveiligheid.

9.11 Parkeernorm

(enquête, inspraakavond 10/3, Dhr./Mevr. Anderegg, Modelzienswijze bewonersplatform/Ruerd Heeg, Fietsersbond, Dhr. Dart, Dhr./Mevr. Goebertus).

De reacties met betrekking tot de gehanteerde parkeernorm zijn zeer verschillend en tegenstrijdig van aard. Er zijn diverse insprekers die van mening zijn dat de gehanteerde parkeernorm voor woningen (zij stellen dat deze gelijk is aan de parkeernorm in IJburg) en kantoren te hoog is en daarmee niet past bij het centraal groot stedelijk karakter van dit gebied met zo'n goede bereikbaarheid voor openbaar vervoer. Omwonenden vrezen dat deze parkeerplaatsen veel extra verkeer aantrekken en dat daarmee de luchtkwaliteit zal verslechteren. Een inspreker verwijst naar het instellingsbesluit Wibaut aan de Amstel 3.3 waarin staat dat de toename van het verkeer niet mag leiden tot een verslechtering van de leefbaarheid in het gebied. "De inzet is het beperken van het aantal parkeerplaatsen met behoud van een kwalitatief hoogwaardig woningaanbod." De gemiddelde parkeernorm van 1,25 pp per woning (440 pp voor 350 woningen) in het plan vindt deze inspreker daarom erg hoog en stelt de volgende vraag: "Het (kaderstellende) Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam (ALA) stelt dat de verkeersaantrekkende werking van een plan kan worden beperkt door de parkeernorm lager te leggen dan één per woning. Waarom is dat hier niet gebeurd?"

Tegenover de reacties dat er te veel parkeerplaatsen worden gerealiseerd, staan de insprekers die vinden dat er juist te weinig parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Zij vrezen dat hiermee een structureel tekort aan parkeerplaatsen ontstaat en hiermee de omliggende wijken als overloop gaan fungeren. Het gevolg hiervan voor de omliggende wijken zal zijn dat "(1) extra parkeerdruk en parkeeroverlast ontstaat en (2) de parkeertarieven worden verhoogd waardoor de huidige (oude) bewoners nog minder bezoek gaan krijgen". Omdat auto's met de jaren steeds schoner zullen worden en er wel steeds meer auto's op zoek naar een parkeerplek door de wijken zullen rijden is het argument van een schonere lucht niet van toepassing vindt een inspreker. Wat wel gebeurd is dat de leefbaarheid van mensen die zijn aangewezen op een auto (zoals ouderen, lichamelijk gehandicapten, patiënten, gezinnen, zakenmensen) wordt aangetast en hiermee ook de diversiteit van de wijken.

ANTWOORD:

Net zoals elders in de stad Amsterdam is het parkeren bij het Amstelstation voer voor discussie. De tegengestelde reacties die zijn binnengekomen illustreren dit. Enerzijds vinden velen dat er teveel parkeerplaatsen worden gerealiseerd en dat dit niet passend is bij een openbaar vervoer knooppunt. Anderzijds zijn er ook direct omwonenden die vinden dat er te weinig parkeerplaatsen worden gerealiseerd en zij vrezen daarmee voor verkeersoverlast in de eigen woonwijk.

In totaal zijn er 680 parkeerplaatsen in het aangepaste stedenbouwkundig plan opgenomen. In het stedenbouwkundig plan van december 2008 waren dit er nog 693. Dit aantal is verlaagd als gevolg van de verlaging van het programma.

Het Amstelstation is een openbaar vervoer knooppunt en daarmee geschikt om een lage parkeernorm te hanteren. Want hoe meer parkeerplaatsen, hoe meer autoverkeer wordt

aangetrokken. Daar staat tegenover dat ook de verkeersdruk in de omliggende wijken niet mag toenemen en er dus voldoende parkeergelegenheid bij de nieuwbouw gerealiseerd moet worden. Om duidelijkheid te bieden en discussies als deze te voorkomen, zijn normen vastgesteld. In het door de gemeenteraad en stadsdeelraad vastgestelde Stedenbouwkundig Programma van Eisen zijn deze normen gehanteerd. Deze zijn overgenomen in het stedenbouwkundig plan met uitzondering van de parkeernorm voor winkels die ten opzichte van het Stedenbouwkundig Programma van Eisen is verhoogd van 1 parkeerplaats per 100 m² winkel naar 1 per 60 m² winkel. Dit is om tegemoet te komen aan de hoge parkeernorm van het CROW (3 per 100 m² winkel). De parkeernorm voor kantoren is conform het locatiebeleid Amsterdam 2008. Hierin wordt het gebied direct rondom het Amstelstation als een A locatie aangewezen: "een gebied rond een bijzonder hoogwaardig openbaar vervoer knooppunt". Conform dit beleid wordt voor kantoren de strenge parkeernorm van 1 parkeerplaats per 250 m² bvo gehanteerd. Met dit strenge parkeerbeleid voor kantoren wordt ingezet op stimulering van het gebruik van openbaar vervoer. Voor wonen wordt in dit beleid geen norm gegeven. Het is aan de stadsdelen zelf dit per locatie in te vullen. Richtlijn van het Stadsdeel Oost-Watergraafsmeer is een parkeernorm van 1 per woning. Hier wordt in het stedenbouwkundig plan vanuit gegaan, uitgaande van een gemiddelde woninggrootte van 100 m² per woning. Er wordt in het stedenbouwkundig plan gesproken van 350 woningen, hier wordt bij vermeld dat dit een minimum aantal woningen is. Met een gemiddelde woninggrootte van 100 m² (conform het Stedenbouwkundig Programma van Eisen) is er in het plan ruimte voor 440 woningen en hiervoor is parkeergelegenheid gereserveerd in de parkeergarage op basis van 1 parkeerplaats per woning. Dit is conform het stadsdeel beleid en is beduidend lager dan in IJburg.

Het is begrijpelijk dat de bewoners in omliggende wijken vrezen voor parkeeroverlast. Meer programma betekent dat meer mensen worden aangetrokken. Uitgangspunt in de ontwikkeling is dat er geen extra parkeeroverlast als gevolg van de plannen in de omliggende wijken zal ontstaan. Vergelijkbare Amsterdamse ontwikkelingen tonen aan dat met maatregelen en vooral met handhaving hiervan overlast is tegen te gaan. In de uitwerkingsfase van het openbare ruimte plan zal daarom gekeken worden naar passende maatregelen.

9.12 Parkeren voor huidige bewoners

(enquête)

- *Is er straks nog voldoende parkeerruimte voor bewoners aan de Bertrand Russellstraat?*
- *Wens: bezoekers parkeren regeling realiseren voor dit gebied inclusief Amsteldorp.*

ANTWOORD:

Het aantal huidige parkeerplaatsen dat verdwijnt als gevolg van de plannen, wordt gecompenseerd in de nieuwe parkeergarages, met een uitbreiding ten behoeve van de nieuwe functies. Uitgangspunt is dus dat voor de huidige bewoners (ook die aan de Bertrand Russellstraat) voldoende parkeerruimte blijft bestaan, dan wel in de eigen openbare ruimte bij de huidige woningen dan wel in de nieuw te creëren parkeergarages. Met betrekking tot de regeling voor parkeren voor bewoners, bezoekers en bedrijven, wordt aangesloten bij het parkeerbeleid van het gehele stadsdeel Oost-Watergraafsmeer.

Er zal geen aparte regeling worden getroffen als gevolg van de nieuwe plannen, maar wel zal gekeken worden naar passende maatregelen om parkeeroverlast te voorkomen (zie vorige paragraaf).

9.13 P + R

(inspraakavond 10/3, Dhr./Mevr. Anderegg)

Een inspreker schrijft het volgende: “ In het kader van de reductie van het verkeer in de binnenstad van Amsterdam zie ik het als een gemiste kans dat er bij zo een belangrijk openbaar vervoer transferpunt als het Amstelstation niet een ruime P+R gelegenheid komt.” De s112 en de Wibautstraat zuigt het verkeer de stad in en het Amstelstationsgebied is daarom met haar uitstekende openbaar vervoer verbindingen, de ideale plek om dat verkeer grotendeels af te vangen. Het argument dat een P+R aan de rand van stad gerealiseerd moet worden is ongegrond. Zo zegt dezelfde inspreker: “Het debacle met het Transferium is blijkbaar nog niet doorgedrongen. Het is in mijn ogen volstrekt onbegrijpelijk dat de gemeente meent dat bezoekers met plezier hun auto aan de rand van de stad parkeren om dan in een verlaten omgeving te moeten wachten op een tram of bus die hopelijk nog een keer langs komt.”

ANTWOORD:

P+R garages zijn vooral gericht op de bezoekers van de stad. Het is inderdaad zo dat de Centrale Stad het beleid hanteert om P+R gelegenheden te concentreren langs de ring A10. De voornaamste argumenten hiervoor zijn enerzijds: bezoekers hoeven niet of nauwelijks met de auto de drukke stad in, maar kunnen snel hun auto kwijt. Anderzijds wordt hiermee voorkomen dat auto's de stad in worden ingetrokken waardoor de luchtkwaliteit en bereikbaarheid voor bewoners verslechterd. Er wordt dus gezocht naar locaties die én dicht bij de Ring A10 liggen, én een goede openbaar vervoer ontsluiting hebben. Overamstel is een van de mogelijke locaties. Het ligt dicht bij de A10 dan het Amstelstation en wordt goed bediend door het openbaar vervoer. Doordat hier de komende jaren ontwikkeld gaat worden, ontstaat er een gemengde woon- en werkwijk wordt. Dit komt de levendigheid op straat ten goede, ook 's avonds. Er wordt gestudeerd op de haalbaarheid van een P+R op deze locatie.

10 Inspraakreacties voetgangers en fietsverkeer

10.1 Toegankelijkheid voor voetgangers en fietsers

(enquête, inspraakavond 10/3, Modelzienswijze bewonersplatform/Ruerd Heeg, Dhr./Mevr. Hieminga, Fietsersbond, Dhr./Mevr. Vandermaelen, Dhr. Brandt, Dhr./Mevr. Meijer, Dhr./Mevr. Michels, Dhr. Cohen Rapoport, Reizigers Advies Raad Stadsregio Amsterdam)

Diverse insprekers stellen dat de toegankelijkheid van het gebied voor voetgangers verslechtert en daarmee worden gevaarlijke verkeerssituaties verwacht. De voetgangers worden benadeeld ten opzichte van de auto, zegt een inspreker. Door het schrappen van de passerelle is er geen veilige kruisingsvrije uitloop naar het Julianapark voor de voetganger en wordt het hoogteverschil niet goed overbrugd. De oversteek naar het Julianapark vanuit het station is onduidelijk stelt de Fietsersbond: "Zonder VRI voor de fietser, heb je een rare situatie met een voetganger die voor rood wacht, en een fietser die over mag steken." "Wat ons betreft is, als dat goed wordt vormgegeven, een verkeerslicht (waar veel door rood gelopen zal worden) op die plek niet meer nodig." Daar staat tegenover dat een andere inspreker juist stelt dat een verkeerslicht met rateltikker op die plek een vereiste is en dat de route van de stationsuitgang naar deze verkeerslichten met geleidelijnen moet worden begeleid. Ook wordt door omwonenden gezegd dat er geen veilige oversteek is van het station naar het Amsteldorp. Er wordt gesteld dat alle oversteken op deze oversteek beveiligd moeten zijn met VRI's, rateltickers, geleidelijnen en markeringen zoals de richtlijnen van Viziris aangeven.

Diverse insprekers vinden dat er te weinig voorzieningen worden getroffen voor mensen die slecht ter been zijn, mensen die kinderwagens of koffers op wieltjes bij zich hebben of rolstoelgebruikers: er is een situatie gecreëerd waarbij reizigers geconfronteerd zullen worden met moeizame trappen en gevaarlijke oversteken met gemotoriseerd verkeer. Er blijft een barrière bestaan tussen de Julianalaan en het hogere niveau van het busstation, de stationshal van de NS en de tramhaltes. Via een inpandige trap in het NS gebouw kunnen voetgangers de stationshal bereiken. Dit is echter geen bruikbare en toegankelijke manier voor mensen zoals bovengenoemd. Grote groepen mensen verlangen een lift in het NS gebouw die dit hoogteverschil doet wegvallen. Daarnaast adviseert de Reizigers Advies Raad om de luie trappen die in het plan zijn opgenomen voor het overbruggen van de hoogteverschillen, te voorzien van tenminste één leuning. Zo ook wordt door een inspreker geadviseerd om de bushaltes en de tramhalte bereikbaar te stellen met geleidelijnen die aansluiten op de in het station reeds aanwezige lijnen.

ANTWOORD:

Een van de gezamenlijke uitgangspunten van het Stedenbouwkundig Programma van Eisen is het verbeteren van de verkeersveiligheid, vooral voor voetgangers en fietsers van en naar het station. In het ontwerp van de openbare ruimte krijgen de voetganger en fietsers daarom prioriteit: logische en korte routes, veilige oversteken en

overzichtelijkheid. De situatie ten opzichte van de huidige situatie verbetert. In onderstaande tabel wordt een vergelijking gemaakt tussen het huidige gebruik van de ruimte en het gebruik in de nieuwe situatie. De conclusie die hieruit kan worden getrokken is dat de voetganger en fietser in het nieuwe plan voorrang krijgt boven de automobilist.

Ruimtegebruik	Huidige situatie	Toekomstige situatie
Auto en openbaar vervoer	3,1 ha.	2,2 ha.
Fietser en voetganger	1,8 ha.	3,1 ha.

Om de bewoners tegemoet te komen is er een met verkeerslichten geregelde oversteek naar het Amsteldorp ingepast. Ook de oversteek naar het Julianapark (over de Julianalaan) wordt met voetgangerslichten (met drukknop op verzoek) geregeld, hoewel die verkeerstechnisch niet nodig zijn. Daarnaast zijn er verscheidene rustpunten tussen de rijbanen opgenomen zodat niet in één keer hoeft worden overgestoken. De rustpunten zijn een extra voorziening, want de voetgangerslichten maken voldoende ruimte voor de wandelaar en fietser. Het voetgangerslicht op de Julianalaan kan op verzoek met een drukknop in werking worden gesteld. Dit is een extra hulpmiddel voor de voetganger. Voetgangers mogen er ook voor kiezen om zonder het licht gelijk over te steken met de fietsers.

Planaanpassing

Door het vervallen van de onderdoorgang onder het Prins Bernhardplein zal de rotonde in haar huidige vorm gehandhaafd blijven. Dit betekent dat de verkeerstromen van gemotoriseerd verkeer tussen de Wibautstraat en de Gooiseweg toch gewoon op maaiveld haar weg moet vinden. In tegenstelling tot het stedenbouwkundig plan van december 2008 worden de oversteeken voor fietsers en voetgangers niet korter. Wel zal bij de uitwerking van het stedenbouwkundig plan in een definitief verkeersontwerp kritisch gekeken worden naar de mogelijkheid om de oversteekbaarheid voor langzaam verkeer (zowel voor mensen met als zonder fysieke en/of lichamelijke beperking) te verbeteren.

De gemeente Amsterdam hecht veel waarde aan de toegankelijkheid van een vervoersknooppunt voor mensen met een fysieke en/of visuele beperking. Het stedenbouwkundig plan voorziet daarom in een grote verbetering voor deze groep. De huidige situatie rondom het Amstelstation is moeilijk te gebruiken voor mindervaliden. De opzet is rommelig, er zijn lastig overbrugbare hoogteverschillen en verkeersoversteken zijn onveilig. De huidige helling naar de Maliebaan is veel te steil en voldoet niet aan de norm (te steil en te weinig rustpunten). De nieuwe hellingbaan in de Maliebaan voldoet wel aan de norm (minder steil en meer rustpunten). Boven aangekomen, kunnen ouderen en mindervaliden de Julianalaan veilig oversteken. De stationspassage (op niveau van de Julianalaan) geeft toegang tot een nieuwe lift die de wandelaar op het niveau van de stationshal brengt. Ook de ruimte rondom het stationsgebouw zal toegankelijker worden. Voor het station is er nu geen duidelijke afscheiding voor fietsers. Deze gaan kriskras tussen de voetgangers door. Dit levert voor mensen met een visuele beperking gevaarlijke situaties op. In het nieuwe plan krijgt de fietser en de voetganger duidelijk haar eigen ruimte. Mindervaliden kunnen via een korte en rechtstreekse looplijn (in beide

richtingen) het stationsgebouw bereiken. Ook richting Amsteldorp wordt de situatie overzichtelijker. Een verkeerslicht zorgt voor een veilige oversteek van de Hugo de Vrieslaan en Overzichtsweg. Bij de uitwerking van het openbare ruimte plan wordt rekening gehouden met de geldende richtlijnen zoals de richtlijnen Geboden Toegang, voor de inrichting van OV-stations en haltes gericht op voorzieningen voor mensen met een visuele en/of fysieke beperking. Hierbij valt te denken aan het toepassen van gidslijnen, rateltickers en hellingbanen. De inpassing hiervan zal plaatsvinden in het definitief ontwerp voor de openbare ruimte.

Voor de reizigers verbetert de situatie ook. De overstap tussen trein, bus en tram wordt overzichtelijker. Tram, bussen en taxi's krijgen ieder een eigen plek. De looplijnen tussen deze functies worden korter en nagenoeg autovrij. Er komen veel meer zitgelegenheden om even uit te rusten. Om vanuit het station het busplatform te bereiken hoeft geen hoogteverschil meer te worden overbrugd. Het hoogteverschil richting de tramlus loopt zo geleidelijk mogelijk af zodat dit (ook voor mindervaliden) zonder problemen te overbruggen is.

Net als voor de voetgangers krijgen ook de fietsers meer ruimte en overzicht. Aan de stationszijde krijgen fietsers een fietspad in twee richtingen zodat de bewaakte fietsenstalling zonder omwegen en hoogteverschillen bereikt kan worden; de ingang van de stalling komt direct uit op het fietspad van de Julianalaan.

10.2 Fietsparkeren

(inspraakavond 10/3, Fietsersbond, Dhr./Mevr. Michels, Dhr./Mevr. Veldkamp, Dhr Cohen Rapoport, Reizigers Advies Raad Stadsregio Amsterdam, Dhr./Mevr. Abma, Stadsregio Amsterdam)

De Fietsersbond geeft de volgende reactie: "Fietsparkeren! Wij vinden het erg teleurstellend dat het aantal plekken op maaiveld afneemt. Gezien de toevoeging van functies, het huidige ruimtegebrek en de te verwachten groei van het fietsverkeer, ligt juist een grote toename voor de hand." "Onze suggestie is om de exploitatie van de fietsenstalling, waar een groot probleem van de openbare ruimte op afgewenteld wordt, mede te financieren uit de grondexploitatie." Is het mogelijk om de fietsenstalling net als bij RAI gratis te maken voor gebruikers? In de huidige situatie staat de openbare ruimte rondom het station vol met fietsen en is het moeilijk om een plek te vinden voor je fiets. De plannen brengen hier geen verbetering in en dus zal het ook na realisering vol staan met fietsen. Een advies van een inspreker is om bij de inrichting rekening te houden met clustering van verkeersborden en weinig hekjes en andere palen om hiermee te voorkomen dat overal fietsen tegenaan worden geparkeerd, want "Paal=Fiets"!

ANTWOORD:

Zoals op veel plaatsen in Amsterdam, is het fietsparkeren ook bij het Amstelstation momenteel een probleem. Het niet kunnen stallen van een fiets en het beeld van de vele wild geparkeerde fietsen is voor veel mensen erg storend. Doelstelling van dit plan is om dit probleem zo veel mogelijk op te lossen. Een van de planideeën bij het Stedenbouwkundig Programma van Eisen was: "garandeer een logische fietsinfrastructuur, inclusief voldoende (on) bewaakte stallingen".

Planaanpassing

Aan de noordzijde van het station staan in de huidige situatie 1200 fietsenrekken in de openbare ruimte. In het stedenbouwkundig plan is ruimte opgenomen voor 1150 fietsenrekken. Naar aanleiding van de inspraakreacties is besloten 50 extra fietsenrekken op te nemen in de openbare ruimte van het stedenbouwkundig plan. Het aantal fietsenrekken in de openbare ruimte neemt hiermee niet af ten opzichte van de huidige situatie, er zullen 1200 rekken worden gerealiseerd.

De bewaakte fietsenstalling onder het station biedt nu ruimte aan 1400 fietsen. Het bestaan van deze fietsenstalling is een goed bewaard geheim; gemiddeld wordt slechts 60 procent van het beschikbaar aantal plaatsen benut. De voornaamste oorzaken hiervan zijn dat de ingang moeilijk te vinden is (achteraf en op een lager niveau gelegen), dat de stalling slechts een korte tijd per dag wordt beheerd wat gebruikers de overige momenten een onveilig gevoel geeft en dat er voor moet worden betaald.

Inzet van het stedenbouwkundig plan is het volledig benutten van de bewaakte fietsenstalling. Om dit te bereiken wordt de ontsluiting van de fietsenstalling verbeterd: de toegang is direct aan en op hetzelfde niveau als het fietspad aan de Julianalaan. Bovendien wordt met de NS, ProRail en de Stadsregio Amsterdam overlegd over betere (langdurigere) openingstijden, aanpassing van de tarieven en mogelijke uitbreiding van de fietsenstalling. Als deze maatregelen geregeld zijn en daarmee de toegankelijkheid van de stalling dusdanig is vergroot, zal ook strenger worden opgetreden tegen 'weesfietsen' (fietsen die langdurig bij het station worden achtergelaten en veel stallingruimte innemen) en "wild" geparkeerde fietsen (fietsen die buiten de rekken geplaatst zijn) in de openbare ruimte. Formeel mag een fiets maximaal 28 dagen worden gestald. De handhaving hierop wordt uitgebreid. Naast het verbeteren van de toegankelijkheid van de fietsenstalling zal er in overleg met de NS en ProRail bij de verdere uitwerking van het ontwerp gekeken worden naar de mogelijkheid om de ondergrondse fietsenstalling verder uit te breiden.

Voor de nieuwe woningen geldt dat in het bouwbesluit is opgenomen dat elke woning moet beschikken over een fietsenberging, dit wordt in het ontwerp van de bouwblokken meegenomen als uitgangspunt.

10.3 Dubbele fietspaden

(enquête, Fietzersbond)

"Wij missen op diverse plekken stukjes 2-richtingen fietspad. Van het Bernhardplein richting Ringdijk aan de zuidwestzijde van de Wibautstraat. Maar ook voor Dauphine langs, en van het verkeersplein naar de fietsenrekken van het station. Deze laatste is lastig omdat je daarmee de tram moet kruisen. Toch is het noodzakelijk om hier iets voor te regelen. Je kunt niet van fietsers verwachten dat ze omrijden via de Berlagebrug o.i.d. Langs zo moeilijk oversteekbare wegen is het beleid om aan beide zijden tweerichtingen fietspaden te leggen: 2*2 = 2*2 zegt de leidraad van de CVC daarover."

ANTWOORD:

Aan de zijde van het station krijgt de Julianalaan een fietspad in twee richtingen. Zo zijn het station en de bewaakte fietsenstalling zonder omwegen te bereiken. De huidige ingang van de fietsenstalling wordt verplaatst naar een goed zichtbare en veilige plek aan

de Julianalaan, dus direct aan het fietspad. Er komt een fietsersoversteek ter hoogte van de Maliebaan, waarmee de noodzaak vervalt ook aan de zijde van het Julianapark een dubbel bereden fietspad te maken.

Met de aanpassing in het ontwerp van het Prins Bernhardplein is het niet meer mogelijk om rondom de rotonde fietspaden in twee richtingen te realiseren. Wel zal er in de uitwerkingsfase tot een definitief verkeersontwerp nog eens goed gekeken worden naar optimalisaties in het verkeersontwerp van de rotonde met betrekking tot de oversteken voor langzaam verkeer. Vanaf het Prins Bernhardplein richting de Ringdijk is een éénrichting fietspad, dit blijft gehandhaafd. De noodzaak van een tweerichtingen fietspad op de door de Fietzersbond genoemde fietspaden trajecten zullen bij uitwerking van het openbare ruimte plan verder worden onderzocht.

10.4 Tunneltje

(inspraakavond 10/3, Dhr./Mevr. Hieminga, Fietzersbond, Dhr. Brandt, Dhr./Mevr. Veldkamp, Dhr. Cohen Rapoport)

Diverse insprekers maken bezwaar tegen het verdwijnen van het tunneltje voor langzaam verkeer onder de Gooiseweg dat leidt van het Eenhoorngedied naar het Julianapark. Een inspreker schrijft het volgende: "In plaats van via een veilige onderdoorgang moeten de mensen dan de Gooiseweg over een zebra met stoplichten oversteken, ziet u dat voor u? Het voetgangerslicht springt op groen en er scheurt nog net even een auto door. Dit telt des te zwaarder omdat in de (nabije) toekomst er circa 800 woningen in het Eenhoorngedied gebouwd gaan worden. We willen allemaal, dat deze mensen straks het openbaar vervoer gaan pakken ipv de auto en dan maken we het voor de voetganger moeilijker om naar het station te komen en voor de auto gemakkelijker om uit deze buurt weg te komen. Het tunneltje is al lang niet meer onguur en onveilig sinds de verlichting verbeterd is." Tegenover deze kritische reacties staat de volgende inspraakreactie: "De voetgangers- en fietstunnel, onder de Gooiseweg door, tussen het Eenhoorngedied en Julianapark, is niet meer van deze tijd. Het is, vooral 's avonds, sociaal onveilig. Voor mensen met een functiebeperking vormt de trap een niet te nemen barrière...Goed beveiligde oversteken kan men tegenwoordig goed maken".

ANTWOORD:

In het stedenbouwkundig plan van december 2008 kwam de fiets- en voetgangerstunnel tussen het Eenhoorngedied en het Julianapark te vervallen. Enerzijds werd dit door enkele omwonenden als een gemis benoemd, omdat zij dit zien als een veilige oversteek mogelijkheid, veiliger dan de drukke Gooise weg bovenlangs over te steken. Anderzijds wordt het huidige fiets- en voetgangerstunneltje in de avonduren ook als onprettig en onveilig ervaren en is deze voor mensen met een fysieke beperking moeilijk te gebruiken.

Planaanpassing

Met het laten vervallen van de onderdoorgang onder het Prins Bernhardplein is er geen noodzaak meer om de fiets- en voetgangers tunnel te verwijderen. De tunnel blijft daarom gehandhaafd. Er is daarnaast nog gekeken naar de mogelijkheid om ook bovenlangs een oversteek te creëren voor fiets- en voetgangers. Dit wordt echter vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid en verkeersdoorstroming op het Prins Bernhardplein sterk afgeraden.

10.5 Route bij tram

(inspraakavond 10/3, Dhr. Cohen Rapoport)

Het belang van een veilige route voor voetgangers van het stationsgebouw naar de tramhalte wordt door insprekers benadrukt. Er moet op de een of andere manier een mogelijkheid geschapen worden om de fietsenstalling niet fietsend aan de noordzijde te verlaten. Dit moet er voor zorgen dat het fietsers onmogelijk gemaakt wordt dwars door de voetgangersstromen heen te fietsen.

ANTWOORD:

Deze reactie richt zich waarschijnlijk op verstoring van de looproute tussen tram en stationsgebouw door fietsers van de Julianalaan richting de fietsenrekken ten noorden van het stationsgebouw. Om dit te voorkomen wordt het ontwerp van het stationsplein zo vorm gegeven dat de enige logische route naar de fietsenrekken bij de Treublaan begint (en niet vanaf de Julianalaan). Er wordt een duidelijke scheiding aangebracht tussen ruimte voor de fietser en de looproute, bijvoorbeeld door een hoogte verschil van enkele treden tussen fietsenrekken en stationsplein. Doordat de Julianalaan lager ligt dan het stationsplein wordt de sluiproute voor fietsers vanaf de Julianalaan tussen de voetgangers op het stationsplein door nog onaantrekkelijker. Bij uitwerking van het openbare ruimte plan zal gekeken worden naar overige mogelijke maatregelen om de looproute vanuit het stationsgebouw veilig te stellen van kruisende fietsers.

10.6 Rotonde

(Fietzersbond)

“ Wij hebben twijfels bij de regelbaarheid van de rotonde. “ We zijn beducht voor de gevolgen van lange cyclustijden voor fietsers die op alle takken in 2 richtingen gelijkvloers moeten kunnen oversteken. Dit betekent lange wachttijden en grote kans op door rood rijden (zowel van fiets als auto). Verkeerslichten bieden niet automatisch veiligheid, integendeel!”

ANTWOORD:

De zorg die door de Fietzersbond geuit is, is goed te begrijpen. Het Prins Bernhardplein wordt niet voor niets een “black spot” genoemd. De veiligheid voor fietsers en voetgangers krijgt daarom bijzondere aandacht. Met het vervallen van de onderdoorgang onder het Prins Bernhardplein komt ook de mogelijkheid te vervallen om de oversteken voor de fietsers en voetgangers sterk te verkorten. Ondanks deze planaanpassing is de wens voor grotere veiligheid voor fietsers op de rotonde nog steeds aanwezig. Er zal daarom bij de uitwerking tot een definitief verkeersontwerp nog maals kritisch gekeken worden naar de black spot en de mogelijke maatregelen om de verkeersveiligheid van overstekende fietsers en voetgangers te vergroten. De verkeersveiligheidsmonitor 2009 van het stadsdeel Oost Watergraafsmeer geeft dat de ongevallen voornamelijk plaats vinden als gevolg van het negeren van het rode verkeerslicht of onvoldoende afstand houden (slippen) met als botspartners gemotoriseerd verkeer. Ook voor de ongevallen

met fietsers is het negeren van een rood verkeerslicht de hoofdtoedracht. Handhaving kan een mogelijke oplossing zijn.

De doorstroming op het Prins Bernhardplein is door de Dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer opnieuw in beeld gebracht. Hierbij is gekeken naar de doorstromingstijd voor automobilisten maar ook voor fietsers. De doorstroming voor de fietsers op het Prins Bernhardplein wordt met verkeerslichten geregeld. Het is natuurlijk zo dat verkeerslichten niet automatisch veiligheid bieden voor fietsers. Maar voorkomen dat fietsers door rood licht rijden, (is zeker wenselijk), maar een utopie in heel Amsterdam, ook hier. Waar mogelijk zullen maatregelen genomen worden om het door rood licht rijden van fietsers te voorkomen zoals de seconde teller.

10.7 Boogstralen

(Fietsersbond)

“De boogstralen op de plekken waar je de linksaf het circuit op- en afrijdt zijn voor fietsen niet te doen zoals ze nu op de tekening staan.”

ANTWOORD:

De tekening van het stedenbouwkundig plan is geen verkeerskundig ontwerp. In de uitwerking tot het definitief verkeersontwerp zal rekening worden gehouden met voldoende opstelruimte en berijdbare boogstralen.

10.8 Windhinder

(Fietsersbond)

“Windhinder. Wij maken ons zorgen om de gevolgen voor fietsers van de hoge torens. Het fietspad aan de andere zijde van het station, langs de Rembrandttoren, is een sprekend voorbeeld van hoe het niet moet. We zijn blij met de aandacht hiervoor in het stedenbouwkundig plan. We hopen dat dit tot goede resultaten leidt in het verdere proces.”

ANTWOORD:

Voor het opstellen van het stedenbouwkundig plan is een windtunnelonderzoek uitgevoerd. Doel van het onderzoek was om het toekomstige windklimaat rondom de nieuwe bouwblokken in beeld te brengen en om zo nodig aan te geven welke benodigde windafschermende maatregelen genomen kunnen worden. Dit onderzoek is geactualiseerd aan de hand van de aanpassingen in het plan.

Planaanpassing

In het stedenbouwkundig plan van december 2008 waren nog 3 locaties op het busstation waar de windhinder boven de maximale grenswaarde uitkwam. De resultaten van het geactualiseerde windonderzoek tonen aan dat het windklimaat met de planaanpassingen verbeterd is. Er worden nu geen problemen meer met windhinder verwacht.

11 Inspraakreacties luchtkwaliteit

11.1 Verslechtering luchtkwaliteit

(enquête, inspraakavond 10/3, Modelzienswijze bewonersplatform/Ruerd Heeg, Dhr./Mevr. van Vliet, Dhr. de Jong, Dhr./Mevr. Hieminga, Dhr./Mevr. Meijer, Dhr. Dart, Dhr./Mevr. Goebertus, Buurtbeheer Amsteldorp-de Wetbuurt, Dhr./Mevr. Abma)

Veel insprekers stellen dat de luchtkwaliteit zal verslechteren als gevolg van de plannen. Ze vinden dat er geen enkele poging wordt gedaan ter bescherming van de luchtkwaliteit, laat staan deze te verbeteren. Zij maken zich hierover ernstige zorgen. De luchtkwaliteit is al niet best, maar door de toename van verkeer, die extra groot zal zijn door alle bouwplannen in het gebied zelf en in de omgeving, de wijze van bebouwing, de drastische afname van groen, de te verwachten verkeerscongesties en de toename van stoplichten, vrezen zij dat hun leefomgeving erg ongezond wordt. Een inspreker op de inspraakavond vroeg zich af of de fijnstof in de parkeergarages wordt afgevangen.

Door diverse insprekers wordt kritiek geuit op het rapport luchtkwaliteit waarin wordt aangetoond dat de luchtkwaliteit niet zal verslechteren. Volgens de insprekers wordt hierin uitgegaan van een verkeerd uitgangspunt, namelijk dat er vanaf 2010 of 2015 bijna alleen nog maar niet-vervuilende auto's zouden rijden, een aanname waar, zeker gezien de huidige economische ontwikkelingen, ernstige vraagtekens bij gezet moeten worden. Met betrekking tot de conclusies uit dit rapport schrijft een inspreker het volgende: "Dhr. Dart: Het plan is niet in overeenstemming met de Wet Luchtkwaliteit 2007.

"De toename van stikstofdioxide ten gevolge van het project is ter plekke meer dan 0.1 microgram per m³. Dit geldt ook voor het project Parooldriehoek, dat binnen 1km afstand ligt. Beide projecten hebben de Wibautstraat als gemeenschappelijke ontsluitingsweg. Het project voldoet daarmee aan het gestelde in de anticumulatiebepaling artikel 5 besluit NIBM. Het was te voorzien dat beide projecten worden gerealiseerd in de planperiode van het NSL. Dit project had moeten worden aangemeld als IBM project bij de RSL. De conclusie dat het plan aan de Wet Luchtkwaliteit voldoet is dus onjuist. De voortgang van het project dient te worden gestaakt tot aan dit punt is voldaan."

Er worden specifieke zorgen geuit over de luchtkwaliteit in de Bertrand Russellstraat, welke niet in het rapport luchtkwaliteit is opgenomen. Zo schrijft een inspreker het volgende: "Gezien de grote toename van de verkeersdrukke op deze plek zowel van personenauto's als van vrachtverkeer, dient hier speciaal onderzoek naar gedaan te worden. Er valt een dramatische verslechtering van de luchtkwaliteit te verwachten door het optreden van files bij de ingangen van de parkeergarages en door manoeuvres van vrachtverkeer."

Volgens insprekers is dit alles in strijd met het beleid van het stadsdeel en centrale stad om de luchtkwaliteit in het stadsdeel en in geheel Amsterdam te verbeteren. Volgens een inspreker wordt er voorbij gegaan aan diverse kaderstellende beleidstukken:

- Het Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam, dit stelt dat nieuwe projecten niet mogen leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;

- Het Uitvoeringsprogramma Luchtkwaliteit Oost/Wgm wat hierbij aansluit en stelt dat er bij nieuwe projecten rekening wordt gehouden met “kwetsbare groepen”;
- De Leidraad Luchtzuiverend Groen van DRO, dit stelt dat bomen functioneel moeten worden gecompenseerd met het oog op de luchtkwaliteit.
- Instellingsbesluit Wibaut A/d Amstel wat stelt dat Wibaut aan de Amstel niet mag leiden tot een verslechtering van de leefbaarheid door de toename van verkeer. Ten gevolge van het plan rijden er in 2015 meer dan 3.7 miljoen extra auto's per jaar over de ontsluitingswegen.”

ANTWOORD:

De zorg voor verslechtering van de luchtkwaliteit leeft sterk onder de direct omwonenden. Deze zorg leeft zeker ook binnen de gemeentelijke organisatie. Het onderwerp krijgt daarom bijzondere aandacht. De gemeente Amsterdam heeft in 2006 het Actieplan Luchtkwaliteit vastgesteld. Met dit actieplan heeft de gemeente Amsterdam tot doel de luchtkwaliteit op lokale knelpunten te verbeteren en de luchtkwaliteit voor Amsterdam als geheel te helpen verbeteren. Het stadsdeel gaat eveneens mee met het stedelijk Actieplan Luchtkwaliteit.

De grootste stap in het verbeteren van de luchtkwaliteit in de nabije toekomst voor stedelijke gebieden als Amsterdam ligt opgesloten in de ontwikkeling en het op de markt zetten van schonere auto's. Deze ontwikkeling wordt op Europees niveau aangestuurd. Op het niveau van de gemeente zijn er ook een aantal maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit doorgevoerd. Belangrijke Amsterdamse wapenfeiten van de afgelopen tijd zijn de invoering van de milieuzone voor vrachtwagens, het verbeteren van het eigen wagenpark van de gemeente Amsterdam met schonere vervoersmiddelen, de invoering van betaald parkeren bij een groot aantal stadsdelen buiten de ring en de promotie van de elektrische auto.

De visie op het gebied zoals die in het Instellingsbesluit is verwoord, gaat uit van een metropolitane ontwikkeling van Wibaut aan de Amstel. Daarbij moet volgens het Instellingsbesluit rekening worden gehouden met de milieueffecten van een intensiever ruimtegebruik. Het transformatieproces mag niet leiden tot een verminderde bereikbaarheid en de luchtkwaliteit mag niet verslechteren.

Het Ingenieursbureau Amsterdam heeft de gevolgen voor de luchtkwaliteit onderzocht. In het verleden is dit gedaan op project niveau. Sinds de instelling van het projectbureau Wibaut aan de Amstel wordt op totaal niveau van Wibaut aan de Amstel onderzoek gedaan naar het effect van alle projecten op de verkeersstromen en de luchtkwaliteit. De projecten in Wibaut aan de Amstel moeten voldoen aan het hoofdstuk luchtkwaliteit van de Wet Milieubeheer. In het Besluit NIBM (Niet in betekenende mate bijdragen) is een zogenaamde anticumulatiebepaling opgenomen (artikel 5), met de volgende strekking: Als nieuwe projecten binnen een straal van een kilometer gebruik maken van dezelfde ontsluitingsweg, dan moeten deze projecten in samenhang met elkaar beoordeeld worden. Deze bepaling is ook van toepassing op Wibaut aan de Amstel. Daarom is onderzocht of de bouwprojecten samen leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit 'in betekenende mate'. In dit onderzoek is het aangepaste stedenbouwkundig plan Amstelstation mee genomen.

Het integrale onderzoek is in twee fasen opgedeeld. De eerste fase van het onderzoek richt zich op het in kaart brengen van de problematiek. De tweede fase van het onderzoek richt zich op het in kaart brengen van het effect van voorgenomen maatregelen. De eerste fase van het onderzoek, laat zien dat er in 2015 per saldo 283.000 m² bvo is bijgebouwd in de directe omgeving van de Wibautstraat en dat dit naar verwachting 7.000 extra autobewegingen per etmaal oplevert in 2015. Op basis van uitgevoerde berekeningen wordt verwacht dat dit extra verkeer in 2015 voor een verslechtering van de luchtkwaliteit zorgt, die voor de jaar gemiddelde concentratie stikstofdioxide maximaal gelijk is aan 0,6 microgram per kubieke meter en voor de jaar gemiddelde concentratie fijnstof maximaal 0,1 microgram per kubieke meter. Naast deze verslechtering, die een direct gevolg is van het bouwprogramma wordt er tussen nu en 2015 op basis van de uitgevoerde berekeningen ook een sterke verbetering verwacht ten gevolge van allerlei maatregelen op Europees, landelijk en gemeentelijk niveau. Deze verbeteringen worden momenteel groter geschat dan de verwachte verslechtering ten gevolge van het ingeplande programma. De luchtkwaliteit zal grosso modo dus verbeteren naar de toekomst toe.

Op basis van de resultaten uit het eerste fase onderzoek blijkt ook dat de bouwplannen tot en met 2015 in overeenstemming zijn met de wet luchtkwaliteit 2007. Het effect van het bouwprogramma is zodanig klein volgens wet en regelgeving dat het bouwprogramma getypeerd mag worden als niet in betekenende mate (NIBM). Bovendien worden zowel in het jaar 2015 als in 2020 de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof nergens in het studiegebied overschreden.

Er zal desondanks fors worden ingezet op het terug dringen van de luchtverontreiniging. Zo valt er te denken aan het beïnvloeden van de vervoerskeuze van mensen die wonen en werken binnen het gebied, het optimaliseren van een goede verkeersdoorstroming op drukke wegen in het gebied en het bevorderen van elektrische auto's en scooters door oplaadpunten in de openbare ruimte en garages.

In het onderzoek wordt er vanuit gegaan dat het wagenpark in 2015 sterk milieuvriendelijker is geworden dan in de huidige situatie. Aan de basis van dit uitgangspunt staat de Europese regelgeving betreffende de aanschaf van nieuwe auto's: de euronormen. De euronormen worden vastgesteld door de Europese Commissie. Van elk nieuw autotype dat op de markt komt, wordt getoetst of dit binnen de vigerende norm valt. Enerzijds kunnen we ons afvragen of met het oog op de economische crisis de vervanging van het wagenpark zo snel zal gaan als oorspronkelijk is aangenomen. Anderzijds zal met de invoering van de nieuwe sloopregeling van het huidige kabinet de aanschaf van nieuwe zuinige auto's naar verwachting gestimuleerd worden. Mede wegens het succes van de sloopregeling in buurlanden gaan wij er van uit dat de uitgangspunten zoals gehanteerd van toepassing zijn.

Het studiegebied van het luchtkwaliteit onderzoek heeft zich beperkt tot straten met relatief veel verkeer. Straten als de Bertrand Russellstraat, waar minder dan 10.000 auto's door heen rijden, zijn niet meegenomen in het onderzoek omdat in deze straten de luchtkwaliteit ver beneden de in de wet luchtkwaliteit opgenomen grenswaarden blijft.

11.2 Gevoelige bestemmingen

(Dhr./Mevr. van Vliet, Modelzienswijze bewonersplatform/Ruerd Heeg, Dhr. Dart)

Insprekers vrezen voor de gezondheid van zwakke groepen in de buurt van het plangebied als gevolg van de verslechterde luchtkwaliteit en verwijzen hierbij naar "uitgangspunt 2 ALA: niet bouwen op verkeerde plekken." Een inspreker schrijft hierover het volgende: "Langs de Wibautstraat (ROC), de Mr Treublaan (ROC), op 50 meter van het Prins Bernhardplein (middelbaar onderwijs Pieter Nieuwland College) en de Gooiseweg (verzorgingshuis de Open Hof) staan instellingen die vallen onder de landelijke GGD richtlijn "gevoelige bestemmingen". Het getuigt niet bepaald van een goede ruimtelijke ordening om als gevolg van dit project de luchtkwaliteit langs deze wegen verder te verslechteren. Daarbij springt vooral de Gooiseweg in het oog, waar een stijging van 11.5% verwacht wordt op het toch al hoge aantal motervoertuigen (40.000 per dag). Wat zegt de GGD Amsterdam hier eigenlijk van?"

ANTWOORD:

De wet- en regelgeving met betrekking tot het onderwerp luchtkwaliteit en gevoelige bestemmingen, welke de bescherming van nieuw te realiseren gevoelige bestemmingen tot doel heeft, is niet van invloed op het plan Omgeving Amstelstation. Het plan bevat namelijk niet de realisatie van gevoelige bestemmingen.

11.3 Bomen en luchtvervuiling

(Modelzienswijze bewonersplatform/Ruerd Heeg, Dhr./Mevr. Van Vliet, Dhr./mevr. Hieminga, Dhr./Mevr. Vandermaelen, Buurtbeheer Amsteldorp-De Wetbuurt)

Door een aantal insprekers wordt gewezen op de rol die bomen hebben in strijd tegen luchtvervuiling. "De gezondheid en het welbevinden van bewoners en gebruikers van het gebied zullen extra worden aangetast door het ontbreken van voldoende groen als compensatie voor de luchtvervuiling." Een inspreker vraagt zich ook af of er niet een Milieu Effect Rapportage (MER) moet worden opgesteld.

ANTWOORD:

In hoofdstuk 7 is ingegaan op het onderwerp bomen binnen het plan. Duidelijk is dat veel bomen worden gekapt maar dat evenveel (met uitzondering van de bossages) bomen terug komen. In vergelijking met de bomen die nu in het plangebied staan, voorziet de herplant in een volwaardige bomensituatie. Meer dan de helft van de nieuw te planten bomen hebben op den duur een grotere diameter dan de huidige bomen. Ondanks de duidelijke vrees onder de insprekers wordt er daarom vanuit gegaan dat voldoende zal worden gecompenseerd in het groen.

Het effect van het groen op de luchtkwaliteit is nog in studie en niet eenduidig. Op basis van de huidige kennis kunnen bomen zowel een positief effect hebben op de luchtkwaliteit als een negatief effect. Het negatieve effect van bomen komt voort uit het feit dat bomen de windsnelheid in een straat doen afnemen. Hierdoor blijft geproduceerde verontreiniging in een straat langer hangen. Het positieve effect van bomen en ander groen ligt

opgesloten in de toegeschreven eigenschap dat het groen verontreinigingen in de lucht afvangt. In 2008 en 2009 is in het kader van het Innovatieprogramma Luchtkwaliteit (ILP) onder het beheer van Rijkswaterstaat onderzoek gedaan naar de grootte van het effect. De eerste resultaten geven blijk dat het afvangende effect niet zo groot is als wordt beschreven in de literatuur.

Op het niveau van Wibaut aan de Amstel wordt onderzoek gedaan naar de luchtkwaliteit en het effect van het geplande bouwprogramma op de luchtkwaliteit (zie paragraaf 10.1). In het kader van dit luchtkwaliteitonderzoek wordt aandacht besteed aan mogelijk te nemen maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit. Daarbij wordt ook gekeken naar de potenties van het inzetten van groen als maatregel.

De Wet Milieubeheer geeft aanwijzingen voor de opstelling van milieueffectrapporten (MER) bij gebiedsontwikkelingen met belangrijke effecten voor het milieu. De ontwikkelingen binnen Wibaut aan de Amstel zijn niet zo ingrijpend of omvangrijk dat een milieueffectrapportage wettelijk verplicht is. Wel is besloten een zogenaamde milieubeoordeling uit te voeren. Dat is een onderzoek, waarin het bevoegd gezag (vaak het gemeentebestuur) zelf beoordeelt of het een milieueffectrapportage wel of niet noodzakelijk vindt. Deze milieubeoordeling wordt uitgevoerd voorafgaand aan het eerstvolgend ruimtelijk besluit (bestemmingsplan of projectbesluit).

12 Inspraakreacties bewoners participatie

12.1 Participatie

(enquête, inspraakavond 10/3, Modelzienswijze bewonersplatform/Ruerd Heeg, Dhr./Mevr. Vandermaelen, Dhr./Mevr. Meijer, Buurtbeheer Amsteldorp – De Wetbuurt, Dhr./Mevr. Michels, Dhr./Mevr. Van Vliet, Dhr. Molloy)

Uit de inspraakreacties op dit onderwerp blijkt duidelijk dat veel bewoners vinden dat zij niet serieus zijn genomen in het totale inspraaktraject. Er wordt door de deelraad voortdurend gesuggereerd dat bewoners inspraak hebben maar het tegendeel blijkt het geval. Bewoners waren zich zeker wel bewust van de noodzaak voor gemeente en stadsdeel om extra woonruimte te realiseren en het verkeersknooppunt te verbeteren. Ze zagen ook in dat ze baat konden hebben bij het toevoegen van centrale voorzieningen. Om die redenen kon aanvankelijk en schijnbaar goed overlegd worden met bewoners. Echter alle goede ideeën van bewoners zijn ter zijde geschoven.

Een greep uit de inspraakreacties illustreren het gevoel dat onder de insprekers leeft:

- “Er is geen inspraak mogelijk gebleken op de hoofdlijnen van het plan. Bijna alle toezeggingen aan bewoners tijdens het interactief proces zijn ingetrokken en aan het alternatieve plan van het bewonersplatform, dat een breed draagvlak heeft, is geen aandacht besteed. Participatie is sinds 2003 zinloos geweest.”
- “Het aanbrengen van wijzigingen op de maquette na de inloopavond, de tekeningen en plattegronden die niet met elkaar overeenkomen, getekende doorsneden die niet geheel kloppen met de schaal, al de verschillen in getallen tussen informatie op de inloopavond, het nu voorliggende stedenbouwkundig plan, de flyer en bijlagen maakt het voor bewoners erg onduidelijk, verwarrend en moeilijk om te reageren.”
- “De nu voorliggende presentatie van de plannen is een klap in het gezicht van al die insprekers uit het recente verleden die zich bereidwillig hebben opgesteld: er ligt een plan dat voornamelijk rekening houdt met de megalomane wensen en verlangens van een deelraadbestuur met een iets te grote jas aan.”
- “Steeds weer is de inspraak schijn. Het is werkelijk een grote schande om de bewoners murw te maken.”
- “Het stadsdeel probeert zelfs actief bewoners te ontmoedigen door al ruim voor de inspraak in haar huis aan huis verspreide stadsdeeljournaal te vermelden dat alles in het plan al vast ligt en dat er alleen maar inspraak mogelijk is bij de inrichting van de openbare ruimte. Dat maakt van de wettelijke inspraak een wassen neus.”

ANTWOORD:

Participatie staat hoog op de agenda van het stadsdeel Oost Watergraafsmeer. Ook de portefeuillehouder Germaine Princen gaf op de inspraakavond van 10 maart 2009 aan dat participatie hoog op de agenda staat van het Dagelijks Bestuur van het stadsdeel Oost Watergraafsmeer. Het wordt dan ook betreurd dat de participatie door omwonenden als mislukt wordt ervaren.

In het stedenbouwkundig plan van december 2008 wordt op veel punten tegemoet gekomen aan de bezwaren van de bewoners.

- De bouwhoogte aan de kant van het Julianapark is verlaagd.
- Er is gekozen voor gesloten bouwblokken voor meer sociale veiligheid.
- Het bouwblok in het groentje is vervallen.
- De zichtlijn in de Maliebaan is behouden.
- De voetgangersoversteken op de nieuwe Julianalaan, Hugo de Vrieslaan en Overzichtsweg worden uitgevoerd met brede tussenbermen en verkeerslichten.
- Er komt een openbare lift vanaf het niveau van de nieuwe Julianalaan naar de stationshal.

Planaanpassing

Ook nu naar aanleiding van de inspraakperiode is een aantal wijzigingen in het ontwerp doorgevoerd waarmee getracht wordt nog verder tegemoet te komen aan de wensen van bewoners, belangrijkste aanpassingen daarin zijn het behoud van het merendeel van de bomen op het Prins Bernhardplein en het verlagen van het programma door het blok 4 te laten vervallen en niet volledig te compenseren.

Met het stedenbouwkundig plan is getracht een ontwerp te maken waarin rekening is gehouden met de belangen van verschillende groepen zoals de direct omwonenden, de vervoersmaatschappijen, de vastgoedeigenaren, de stedenbouwkundigen en woningzoekenden.

Het stedenbouwkundig plan is tot stand gekomen na een uitgebreid participatietraject. Hierin zijn verschillende momenten geweest waarop de bewoners betrokken zijn bij de planontwikkeling en waarin de wensen van de bewoners serieus zijn genomen: het Stedenbouwkundig Programma van Eisen uit 2002 (plan Ebberink) en het stedenbouwkundig plan uit 2005 zijn beide vanwege de bezwaren van bewoners door het stadsdeelbestuur teruggenomen. Het Stedenbouwkundig Programma van Eisen uit 2003 (plan Geerse) is gebaseerd op de resultaten van een interactief proces met bewoners, raadsleden, vertegenwoordigers van vervoersmaatschappijen, vastgoedeigenaren en andere belangorganisaties, waarin gezamenlijk de uitgangspunten van het plan bepaald zijn.

Over de uitwerkingsrichting van het Stedenbouwkundig Programma van Eisen tot concept stedenbouwkundig plan (stedenbouwkundig plan), werd geen overeenstemming met het bewonersplatform bereikt in 2005. Op verzoek van het Stadsdeel Oost-Watergraafsmeer is door het bureau Linsen Van Asseldonk een poging gedaan om een compromis met het bewonersplatform te bereiken. Het bewonersplatform wilde echter niet verder deelnemen aan de planvorming omdat zij vond dat er te weinig van haar input is overgenomen in het ontwerp. In de stadsdeelcommissie vergadering van juni 2007 is een nieuwe uitwerkingsrichting gepresenteerd. Hierover is door de commissie positief geadviseerd. Voorafgaand aan de behandeling van de uitwerkingsrichting in 2007 is er een gesprek geweest tussen wethouder Tanja en het bewonersplatform. In 2008 is het concept stedenbouwkundig plan (op basis van de uitwerkingsrichting uit 2007) opnieuw aan het bewonersplatform gepresenteerd en is hen gevraagd om deel te nemen aan het ontwerpproces voor de openbare ruimte. Het bewonersplatform vond echter onvoldoende inhoudelijke grond om hierop in te gaan en heeft ervoor gekozen haar eigen koers te varen.

Het meest recente participatiebeleid van het Stadsdeel Oost-Watergraafsmeer "Participatienota 2004-2006" omschrijft het begrip participatie als volgt:

- De mogelijkheid voor burgers om hun mening kenbaar te maken aan bestuur en stadsdeelraad over de voorbereiding van beleid.
- De mogelijkheid voor burgers hun mening te geven over de uitvoering van het beleid aan de ambtenaren
- Door deze mogelijkheden kunnen burgers het beleid mee vorm geven, het proces van besluitvorming en uitvoering beïnvloeden en zo bereiken dat zoveel mogelijk rekening wordt gehouden met hun wensen en belangen.

Hiermee biedt participatie ruimte aan burgers om hun mening te geven over een plan en zo te bereiken dat daar waar mogelijk rekening wordt gehouden met hun mening. Maar participatie kan niet betekenen dat alle wensen van burgers worden ingewilligd bij de planvorming, er zijn immers ook nog vele andere groepen wiens belangen meegewogen moeten worden in de planvorming.

De onoverbrugbare tegenstellingen tussen het bewonersplatform en het projectbureau Wibaut aan de Amstel uiten zich ondermeer in een belangentegenstelling tussen het belang van de direct omwonenden om de bestaande situatie te conserveren en het belang van de stad om het gebied te intensiveren. Daarnaast kan het bewonersplatform zich moeilijk verenigen met een aantal zaken, dat nodig is om de transformatie uit te kunnen voeren zoals bijvoorbeeld het kappen van de bomen.

12.2 Alternatieve plan bewonersplatform:

(enquête, inspraakavond 10/3, Dhr./Mevr. Anderegg, Kamer van Koophandel, Dhr./Mevr. Michels)

Door het bewonersplatform is een alternatief plan ontwikkeld welke volgens de insprekers niet of onvoldoende serieus is genomen. In dit alternatieve plan is onder andere de hoge toren geplaatst op de locatie ten noorden van het stationsgebouw (in plaats van ten zuiden zoals in het stedenbouwkundig plan). Volgens diverse insprekers is dit alternatieve plan een beter plan dan het huidige stedenbouwkundig plan omdat onder meer met de verplaatsing van de toren het bezonningsprobleem voor het Amsteldorp wordt opgelost. Het verzoek van een aantal insprekers is daarom om nog eens serieus aandacht te besteden aan dit alternatieve plan. Voor diverse insprekers is het bijvoorbeeld niet duidelijk waarom de hoge toren niet naar de locatie ten noorden van het stationsgebouw verplaatst kan worden. Graag zien zij hier een antwoord op.

ANTWOORD:

Het is positief dat de bewoners een eigen plan ontwikkeld hebben. Het stelt gemaakte keuzes ter discussie.

In de commissie vergadering van 7 juni 2007 heeft wethouder Tanja geadviseerd om verder te gaan conform de gepresenteerde uitwerkingsrichting en niet om het plan van de bewoners over te nemen. Conform dit advies is het huidige stedenbouwkundig plan tot

stand gekomen. In 2007 zijn door het stadsdeel de volgende argumenten ten nadele van het bewonersalternatief geconstateerd:

- De passerelle creëert een ondergrondse wereld die niet sociaal veilig zal zijn.
- De passerelle houdt geen rekening met de toekomstige tramreservering. Hiervoor zal de passerelle verhoogd moeten worden. Het extra hoogteverschil dat ontstaat zal met extra trappen opgevangen moeten worden, hetgeen de bereikbaarheid van het station voor minder validen verslechterd. De Julianalaan verlagen kan niet in verband met de aansluiting op het Prins Bernhardplein en de Hugo de Vrieslaan (hoogteverschillen).
- De tramlus is te klein getekend. Om aan de eisen van het GVB te voldoen moet de tramlus een omvang hebben zoals in het stedenbouwkundig plan is opgenomen. De eisen van het GVB worden veroorzaakt door de aanschaf van de nieuwe Combino's en de extra (Europese) eisen ten aanzien van het toegankelijk maken van het openbaar vervoer voor mensen met een functiebeperking (bijvoorbeeld de eis dat trams recht moeten staan bij de haltevoorziening).
- De toren aan de noordzijde van het station boven het tramspoor is niet wenselijk omdat:
 - een toren van 90 meter technisch functioneel niet op poten te realiseren is (te zwaar en teveel programma op de begane grond nodig).
 - er kostbare maatregelen nodig zijn om een tram door een gebouw te leiden bijvoorbeeld vanwege veiligheid, trillingen en geluid.
 - het realiseren van een gebouw waar een tram door heen voert commercieel weinig aantrekkelijk is.
 - om de toren op deze plaats te ontsluiten het viaduct in de Mr. Treublaan moet worden verbreed, dit veroorzaakt veel extra kosten,
 - de toren op deze plek in de zichtlijn staat vanaf het Prins Bernhardplein richting het Amstelstation staat, terwijl het Amstelstation een rijksmonument van historische waarde is.
 - voor woningbouw in de toren aan alle zijden van de toren extra geluidswerende maatregelen getroffen moeten worden. Er is zowel vanaf het treinspoor, de tram, het Prins Bernhardplein en de Julianalaan veel geluid.
- Het alternatieve plan kiest voor een verkeersstructuur waarmee de problemen ten aanzien van de verkeersveiligheid (black spot), ontoegankelijkheid (voetgangers/fietsers) en onoverzichtelijkheid niet voldoende worden opgelost.
- Er kan niet van uitgegaan worden dat de bomen langs de Julianalaan behouden kunnen blijven. Daar waar ontsluiting van de gebouwen is gedacht, en ter plaatse van de passerelle, zullen de bomen moeten verdwijnen.

In aanvulling op de analyse van het bewonersalternatief heeft een extern bureau, ZZDP, opdracht gekregen de mogelijkheid van een toren aan de noordzijde van het station te onderzoeken. De conclusie uit dit onderzoek is dat de toren niet gewenst is in verband met hoge investeringen voor verbreding van het spoorviaduct Treublaan om ontsluiting mogelijk te maken, voor geluidsmaatregelen en voor een openbare en veilige fietsenstalling die in de toren geïntegreerd moet worden. Daarnaast brengt realisatie van de toren problemen met de fasering met zich mee (gezien de samenhang met de nieuwe tramlus die in de eerste fase geplaatst wordt) en zijn de opbrengsten van de toren door de hoge investeringen niet toereikend om het programma elders te verlichten.

Onder andere op verzoek van de heer Brandt, is aan de supervisor van Wibaut aan de Amstel gevraagd om een mening te geven over het alternatieve plan van het

bewonersplatform en dit in relatie te brengen met het stedenbouwkundig plan dat nu op tafel ligt. Het gehele supervisie advies is als bijlage opgenomen. De supervisor heeft na bestudering van het alternatieve plan van het bewonersplatform bovenstaande constatering ondergeschreven. Met betrekking tot het alternatieve plan van het bewonersplatform zegt hij het volgende: "Het bewonersalternatief geeft in de ogen van het supervisieteam onvoldoende antwoord op de opgave: het in samenhang verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte, de vervoersstromen en het toevoegen van programma. Anders gezegd: het maken van een goed functionerende stationsomgeving die ook 's avonds een stedelijke en bewoonde indruk maakt. Ten tweede: het verduidelijken van de positie van het Amstelstation in de stad. Anders gezegd: het verbeteren van de samenhang tussen stationsomgeving en stad, het stedelijk openbaar domein. Het bewonersplan biedt geen verbetering ten opzichte van het stedenbouwkundig plan."

13 Inspraakreacties programma

13.1 Algemeen

(Dhr./Mevr. van Vliet, enquête, Dhr. Van buuren)

- “Ik zie geen enkele noodzaak het programma op te hogen tot de 80.000 m2 BVO die nu in het programma zijn opgenomen. Is er echt behoefte aan of gaat het om het prestige van het stadsdeel, de ontwerpers of de ontwikkelaars. In de Nota van Uitgangspunten wordt nog uitgegaan van 40.000 m2. (blz. 2 van het stedenbouwkundig plan vE 2003!) Ik zou wel eens inzage willen hebben in de ontwikkelingsovereenkomst die afgesloten is of wordt met marktpartijen.”
- Effect van de kredietcrisis op de bouw?
- Bouwen voor de leegstand, waarom?

ANTWOORD:

De nota van uitgangspunten uit 1998 ging nog uit van ruim 40.000 m2 bvo programma. De centrale stad heeft indertijd aangetekend dat een verdere intensivering en grotere menging moet worden nagestreefd. In de volgende stap, het Stedenbouwkundig Programma van Eisen is een programma opgenomen van 70.000 tot 75.000 m2 bvo. Dit is door de stadsdeelraad (2003) en de gemeenteraad (2004) vastgesteld. Het totale programma in het stedenbouwkundig plan van december 2008 telt 78.500 m2 bvo, 3.500 m2 meer dan het maximum in het Stedenbouwkundige Programma van Eisen. Op de noodzaak van de intensivering op deze locatie wordt in de inleiding uitgebreid ingegaan. Hierbij wordt verwezen naar Rijks en Amsterdams beleid waarin wordt gestreefd naar intensivering binnen de ring en nabij openbaar vervoer knooppunten om de randen rondom de stad groen te houden. Daarbij wordt ook verwezen naar de Amsterdamse woningbouwopgave waarmee de grote woningnood en noodzaak van nieuwe woningen wordt benadrukt.

Planaanpassing

Het vervallen van blok 4 levert een verlaging van het programma op. Slechts de helft (circa 3.500 m2) wordt gecompenseerd door blok 1 te verhogen. Met de overige 3.500 m2 wordt het programma verlaagd tot in totaal 75.000 m2 en wordt alsnog binnen de grenzen van het Stedenbouwkundig Programma van Eisen gebleven. Met de verlaging wordt tegemoet gekomen aan de inspraakreacties die stellen dat er te veel gebouwd wordt.

De gemeente Amsterdam volgt de effecten van de economische crisis zorgvuldig. Tot op heden ervaart zij nog geen directe gevolgen op de ruimtelijke projecten. De start van de bouwwerkzaamheden van de bouwblokken staat pas gepland voor 2014. Dit is het moment dat de ontwikkelaars financiering beschikbaar moeten hebben om hun werkzaamheden uit te voeren. Er is dus nog een aantal jaren te gaan voordat financiering benodigd is. Over de plannen wordt met vier marktpartijen gesproken. Geen van hen geeft aan problemen met financiering te voorzien en af te willen zien van eventuele ontwikkeling. De marktpartijen hebben nog steeds groot vertrouwen in de lokatie. In zijn

algemeenheid geldt dat er pas gestart wordt met bouwen van bouwblokken als een gebruiker bekend is. Leegstaande gebouwen worden hiermee voorkomen.

13.2 Wonen

(enquête, inspraakavond 10/3, Mevr. Ritter)

- *Waarom komen er weer veel te weinig huurwoningen? Wat is de meerwaarde van al de koopwoningen en hoge huren die de meeste niet kunnen betalen?*
- *Wibo-woningen voor ouderen, met zorg eromheen?*
- *Wordt de gemeentekas gespekt door de woningbouw?*
- *Waarom is er geen uitbreiding in de huurwoningen vrije sector?*

ANTWOORD:

Met de realisatie van dit plan wordt een positief financieel resultaat op de grondexploitatie verwacht. Het is echter niet de reden van planontwikkeling. Er is een grote behoefte aan woningbouw in Amsterdam, zowel in de huur- als de koopsector, zowel goedkoop als duur. Reageren op deze behoefte, is de reden waarom hier wordt gebouwd. Het woonprogramma telt minimaal 350 woningen en wordt verdeeld over verschillende prijsklassen: 30% sociaal huurwoningen, 40% middeldure woningen en 30% dure woningen. De exacte invulling van het woningbouwprogramma zal nog worden uitgewerkt. Hierbij zet het Stadsdeel specifiek in op woningen voor grote gezinnen en aangepaste of aanpasbare appartementen voor ouderen en minder validen.

13.3 Winkels

(enquête, inspraakavond 10/3, Dhr./Mevr. Michels, OCP)

De inspraakreacties met betrekking tot dit onderwerp zijn heel divers van aard:

- In de Omval waren ook winkels beloofd, maar zijn ze nooit gekomen. Wat gebeurt er met de winkelruimtes als er ook hier geen winkels komen?
- Wat voor winkels komen er?
- Zorgen de winkels wel voor levendigheid 's avonds?
- In het verleden hebben bewoners nooit mogen denken over een supermarkt onder andere vanwege concurrentie voor woningen op de Rijnstraat en Middenweg. En nu zitten er 2 supermarkten in het plan. Supermarkten zijn wel gewenst, maar daarvoor was tot nu toe geen ruimte in de eerdere procedures.
- OCP (Ontwikkelings Combinatie Polderweggebied) vindt dat met dit Stedenbouwkundige Plan, dat uitgaat van een buurtwinkelcentrum van circa 4.000 m² winkelvloeroppervlak (ingevuld met twee grote supermarkten ca. 3.000 m²), geen rekening wordt gehouden met de uitspraak van de commissie winkelplanning noch met de ontwikkeling van Oostpoort in de nabije omgeving. Met de realisatie van een groter winkelprogramma bij het Amstelstation wordt de start van het project Oostpoort waarin, parkeren, wonen, winkelen en voorzieningen zijn opgenomen in gevaar gebracht. OCP vindt dat het uitbreiden van het winkelvloeroppervlak niet onderbouwd wordt met rapporten waarin rekening wordt gehouden met het totale winkelareaal in het stadsdeel Oost-Watergraafsmeer inclusief Oostpoort.

ANTWOORD:

Al in het Stedenbouwkundig Programma van Eisen is gesproken over de behoefte aan een buurtwinkelcentrum. De huidige situatie kenmerkt zich door een tekort aan winkels. Dat blijkt ook uit de binnengekomen reacties op het plan Amstelstation. De wens voor winkels onder de bewoners van de omliggende wijken is groot en creëert draagvlak voor een buurtwinkelcentrum. De Commissie Winkelplanning Amsterdam onderschrijft dit. In hun advies d.d. 29 februari 2008 (zie bijlage en zie hoofdstuk 4) geven zij aan dat 4.000 m² winkelvloeroppervlak voldoende is en dat hiervoor draagvlak aanwezig is. Dit betreft een actualisatie van het advies van de Commissie Winkelplanning Amsterdam d.d. december 2005. Ook BRO (een onafhankelijk advies- en ontwerp bureau in de ruimtelijke ontwikkeling) heeft het draagvlak voor een nieuw winkelcentrum onderzocht en ook zij concluderen in hun advies d.d. 28 juli 2008 dat het draagvlak op deze locatie groot is. Daarbij is nog geen rekening gehouden met het extra consumenten potentieel van werkers, studenten, reizigers en toeristen. Dit potentieel is op deze locatie groot en zorgt waarschijnlijk voor een nog groter draagvlak.

Uitgangspunt is dat met dit nieuwe winkelcentrum geen ongezonde concurrentie wordt gecreëerd voor al bestaande (en in ontwikkeling zijnde) winkels in stadsdeel Oost-Watergraafsmeer. De Commissie Winkelplanning dient dit te bewaken en neemt dit mee in haar adviezen. Er is bij het bepalen van het draagvlak voor de winkels geen rekening gehouden met de nieuw te realiseren winkels en woningen in Oostpoort, omdat dit gebied buiten het primaire en secundaire verzorgingsgebied valt. In het advies van de Commissie Winkelplanning wordt de ontwikkeling Oostpoort niet genoemd. Oostpoort wordt niet als concurrentie beschouwd en hetzelfde geldt andersom.

Conform de behoefte wordt in het stedenbouwkundig plan 4.500 m² bvo (gelijk aan 4.000 m² winkelvloeroppervlak) aan winkelprogramma toegevoegd. Om verschillende segmenten te bedienen wordt dit ingevuld met een low budget supermarkt, een full service supermarkt en daarnaast enkele kleinere winkels voor de buurtbewoners. Deze winkels zorgen voor levendigheid op straat. Omdat supermarkten tegenwoordig tot laat in de avond open zijn (22.00 uur) zorgen zij ook dan voor levendigheid. Daarnaast zal worden gestudeerd op de mogelijkheid om de winkels niet met kale, sombere rolluiken af te sluiten. De geplande horeca en de woningen op de begane grond waarborgen de levendigheid en sociale controle gedurende de late avonduren.

Net zoals voor de andere programma onderdelen, geldt ook voor de winkels dat ze pas gebouwd zullen worden op het moment dat er een gebruiker is. Indien men al een start wil maken met de woningen boven de winkels, zal voor deze specifieke winkels een aparte afspraak moeten worden gemaakt.

13.4 Voorzieningen

(inspraakavond 10/3, Mevr. Ritter)

- Waarom een extra fitnesscentrum?
- Is er ruimte voor cultuur: theater, bioscoop?
- Welke voorzieningen komen er voor de jeugd, buurtcentrum, speeltuin?
- Behalve winkels, hotel, kantoor zou vooral restaurants en cafés de buurt gezelliger maken.

ANTWOORD:

De invulling van het voorzieningen programma moet nog worden uitgewerkt. Een fitness centrum is één van de ideeën. Er zal nog onderzocht worden of er werkelijk draagvlak voor is. Ook het idee van cultuur in de vorm van een theater of een bioscoop zal onderzocht worden op draagvlak en ruimtegebruik. Het programma staat op dit moment nog open voor initiatieven vanuit ondernemers.

Het gebied wordt straks een gemengde wijk, dus ten aanzien van winkels en voorzieningen wordt rekening gehouden met kinderen. Het groentje blijft behouden in het stedenbouwkundig plan. De inrichting ervan zal in het ontwerp traject van het openbare ruimte plan worden ingevuld, hierbij wordt natuurlijk rekening gehouden met de toekomstige gebruiker en dus ook de jeugd. Bewoners krijgen de mogelijkheid om te participeren in het ontwerp traject van het openbare ruimte plan.

13.5 Hotel

(enquête, inspraakavond 10/3, Dhr./Mevr. Hieminga)

Naar de mening van de insprekers zijn er met de diverse nieuwbouw hotelplannen en reeds aanwezig hotels al te veel hotels in de omgeving van het plangebied aanwezig/gepland. Voorbeelden van nieuwbouw zijn het ombouwen van het gebouw van de Meren in het Amsteldorp en het voormalige stadsdeelkantoor aan de Linneausstraat tot hotel alsmede de nieuwbouw van het CASA 400 in het Eenhoorngebied. Reeds bestaande hotels binnen een straal van 2 kilometer zijn de twee Bastionhotels. De insprekers zien het nut van een nieuw hotel op deze locatie niet in.

ANTWOORD:

In de gemeentelijke Nota Hotelbeleid 2007-2010 wordt de realisatie van 9.000 nieuwe hotelkamers voor het jaar 2015 beschreven als een van de ambities van de stad. Voldoende hotelcapaciteit is voor Amsterdam een basisvoorwaarde om haar economische doelstellingen te bereiken: versterking van de positie als vestigingsstad en als toeristische- en congresbestemming. Bovendien dragen hotelontwikkelingen bij aan de werkgelegenheid. Daarnaast hebben zij een positieve invloed op de economie, het leefklimaat en het imago van wijken.

Deze locatie is bijzonder geschikt voor een hotel conform de Nota Hotelbeleid. Hij voldoet aan veel van de eisen die aan een hotellocatie gesteld worden, zoals een goede bereikbaarheid per openbaar vervoer, parkeergelegenheid, bedrijven in de nabijheid en een goede bereikbaarheid vanaf Schiphol.

Onderzoeksbureau ZKA (een onderzoeksbureau dat zich met name richt op de leisure en hospitality branche) is in 2008 gestart met een onderzoek naar de hotelpotentie van zo'n 80 gebieden in Amsterdam (die in totaal de hele stad bestrijken). Ook het gebied rondom het Amstelstation is beoordeeld. Dit gebied valt in het 'zonegebied' Oost/Watergraafsmeer. Conclusie van dit onderzoek is dat er voldoende potentie is in het gebied (hierbij is al rekening gehouden met alle hotelplannen die in ontwikkeling zijn) en dat hotelontwikkeling in het project Amstelstation zeer gewenst is.

Met betrekking tot de economische crisis het volgende: De gevolgen van de economische crisis uit zich in de hotelbranche met een lagere bezettingsgraad. Deze zijn momenteel lager dan voorgaande jaren, maar nog steeds zijn ze tussen 70 a 75%. Het is daarom van groot belang om nu door te ontwikkelen zodat we voldoende ruimte hebben voor de volgende periode van hoogconjunctuur. Conform dit advies van de Hotelloods heeft de wethouder economische zaken Asscher besloten om het reeds ingezette hotelbeleid te handhaven en initiatiefnemers te ondersteunen om juist nu hun plannen te kunnen realiseren. Ook voor de hotelfunctie geldt dat pas gestart zal worden met de bouw van het hotel als de uiteindelijke gebruiker bekend is. Er wordt geen leegstaand gebouw gerealiseerd.

13.6 Kantoren

(enquête, inspraakavond 10/3, Dhr./Mevr. van Vliet, Dhr./Mevr. Hieminga)

Insprekers vrezen dat er met de nieuwbouw plannen voor kantoren gebouwd wordt voor de leegstand. Gezien de leegstand van diverse kantoorpanden in de stad en de huidige recessie denkt een aantal insprekers dat deze nieuwbouw niet nodig is. Zij vragen zich dan ook sterk af waar deze kantoren voor nodig zijn. Zo wordt verwezen naar het vastlopen van de ontwikkeling op de Zuidas, stagnatie op IJburg en problemen met de Noord Zuid lijn. Een inspreker schrijft hierover het volgende: "Er is toch geen behoefte aan nog een fiasco op technisch en financieel gebied, of met betrekking tot de leefbaarheid. Volbouwen is het makkelijkste wat er is. Verantwoord vormgeven aan leefbaarheid is een stuk complexer en hoewel er stappen voor gezet worden is er nog een weg te gaan naar een goed plan."

ANTWOORD:

Mede gezien de economische crisis is het begrijpelijk dat er twijfels worden geuit over de noodzaak van nieuwbouw van kantoren bij het Amstelstation. De stedelijke werkgroep (Plabeka) heeft over kantoorontwikkeling op deze locatie positief gereageerd. De ligging op een vervoersknooppunt, maakt kantoorontwikkeling mogelijk en (en ook stedelijk gezien) gewenst (terugdringen auto mobiliteit). Voor de verhuurbaarheid van kantoren zijn de locatiekenmerken cruciaal. Het Amstelstation biedt een toplocatie in de stad. Voorbeelden van vastgoedlocaties van de NS bij openbaar vervoer knooppunten tonen dat deze voor 100 procent in gebruik zijn. De marktpartijen waarmee gesproken wordt, geven zelf aan de ontwikkelingen op deze locatie nog steeds te zien zitten, ondanks de moeilijke economische tijden. Ook zij vinden dit een top locatie om te ontwikkelen. Wij vrezen en verwachten leegstand op deze locatie daarom niet. Daar komt bij dat als uitgangspunt wordt gehanteerd dat ook hier pas gebouwd zal worden als een gebruiker gevonden is.

De wens om de kantoren geschikt te maken voor ombouw naar woningen is vanwege hoge geluidsbelasting een moeilijke opgave op deze locatie. Voor de kantoren is gekozen voor die locaties die vanwege geluidsbelasting niet geschikt zijn voor woningbouw. Daarnaast moet worden voldaan aan de eisen van het bouwbesluit die voor woningen anders zijn dan voor kantoren zoals voldoende luchttoevoer.

14 Inspraakreacties water

(enquête, inspraakavond 10/3, Modelzienswijze bewonersplatform/Ruerd Heeg, Dhr./Mevr. Hieminga, Dhr./Mevr. Vandermaelen, Dhr./Mevr. Meijer, Buurtbeheer Amsteldorp-De wetbuurt)

Insprekers vrezen ernstige grondwaterproblemen als gevolg van de plannen. In het Amsteldorp is het vollopen van de kelders door te hoge grondwaterstand al jaren een probleem waar nog geen definitieve oplossing voor is gevonden. Ook tijdens het bouwen van het Julianapark is het grondwater niveau gestegen met de daarbij behorende problemen. Bewoners van het Amsteldorp vrezen dat dit opnieuw zal gebeuren bij bouwwerkzaamheden in het Amstelstationgebied. Door verstening van de omgeving als gevolg van de plannen worden niet alleen tijdens maar ook na de bouwwerkzaamheden problemen verwacht met de grondwaterstand. Buurtbeheer Amsteldorp-De Wetbuurt zegt hierover het volgende: "Naar we begrijpen zullen er waterbekkens o.a. in onze wijk nodig zijn om het water af te voeren en op te slaan. Hierdoor zullen ook in onze wijk mooi groen en oude bomen moeten plaatsmaken voor waterplassen. Uit ervaringen bij eerdere bouw is bekend dat ondanks dit soort maatregelen verstening in de omgeving de grondwaterstand zo verhoogt dat in onze laaggelegen wijk de kelders onderlopen en ook andere overlast ontstaat."

ANTWOORD:

Vanwege de toename van de verharding en de bebouwing binnen het project neemt de oppervlakte voor infiltratie van regenwater in de ondergrond af. Deze toename moet worden gecompenseerd. Het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht stelt een eis aan deze compensatie. Van het oppervlak aan bebouwing en asfalt dat wordt toegevoegd moet 10% in de vorm van waterberging worden gecompenseerd. Voor het stedenbouwkundig plan Omgeving Amstelstation betekent dit dat er 1.750 m² extra oppervlaktewater zal worden gerealiseerd. De watercompensatie is gesitueerd langs de Gooiseweg. Dit is buiten het plangebied, maar binnen dezelfde polder. Conform de normen van het Hoogheemraadschap is dit toegestaan. Uitgangspunt in het ontwerp van het compensatiewater is dat er geen bomen gekapt worden voor de compensatie. Het ontwerp wordt hierop aangepast. Samen met Waternet zal er bovendien gekeken worden naar extra mogelijkheden in de openbare ruimte en in de gebouwen om hemelwater bij hevige regenval op te kunnen vangen. Zo kan gedacht worden aan bijvoorbeeld groene daken die het water tijdelijk vast kunnen houden of aan waterbergende regenpijpen.

Planaanpassing

Met de aanpassing in het ontwerp van de tramkeerlus is ook gekozen voor een andere invulling van het middengebied van de lus om het groene karakter van het gebied meer kracht bij te zetten. Het middengebied wordt met gras of half verharding ingevuld. Dit maakt extra waterinfiltratie mogelijk.

De eventuele wateroverlast in Amsteldorp hangt samen met de grondwaterstand. De gevoelige waterhuishouding in het gebied is bekend. Het Ingenieursbureau Amsterdam

kijkt daarom nauwkeurig of er een opdrijvend effect is op de grondwaterstand als gevolg van de nieuwbouwplannen. Binnen het plangebied verlopen de grondwaterstanden sterk, het gebied wordt gekenmerkt door grote hoogteverschillen. Het grondwater stroomt van de hoger gelegen Amstel (NAP -0,40 m) naar de dieper gelegen Watergraafsmeer (NAP -5,50 m). De grondwaterstanden staan bovendien laag onder het maaiveld. Juist deze hoogteverschillen bieden een mooie kans om het parkeren, de bergingen en de nutsvoorzieningen onzichtbaar op te lossen. De parkeergarages worden twee lagen diep gerealiseerd en hierdoor worden de graafwerkzaamheden voor de parkeergarages tot een minimum beperkt. Uitgangspunt bij het ontwerp van de parkeergarages is dat de onderkant van de vloer niet dieper ligt dan NAP -5,50 m. De damwanden van de bouwkuip moeten na de bouw worden verwijderd, zodat ze de grondwaterstroming niet verder belemmeren. Dit is een harde eis aan ontwikkelaars en bouwers. Naast de parkeergarages zijn er nog twee andere aspecten die van invloed zijn op de grondwaterstand. De doorlatendheid van de maaiveldinrichting bepaalt hoeveel hemelwater infiltreert naar het grondwater. Deze hoeveelheid zal door het toenemende verharde oppervlak afnemen. En de grondwaterstand hangt af van de locatie van de watergangen. Grondwater stroomt immers af naar de dichtstbijzijnde watergangen, die op een vast peil worden gehouden. De locatie van de Watergraafsmeer-watergangen verandert niet door de nieuwbouwplannen en de grondwaterstand verandert dan ook nauwelijks.

In de uitwerking van het openbare ruimte plan zal in detail worden gekeken naar het grondwatermodel. Aanvullend onderzoek zal aangeven of er gevolgen zijn en welke maatregelen eventueel genomen moeten worden om verhoging van het grondwater tegen te gaan. Dit zal onder andere in overleg met Waternet plaats vinden.

De bemalingadviezen met betrekking tot de periode van bouwwerkzaamheden worden bij het definitief ontwerp openbare ruimte plan door het Ingenieursbureau Amsterdam opgesteld. Dit zal een belangrijk onderwerp van studie zijn tijdens dit traject. Iedere initiatiefnemer bij bouwplannen moet voldoen aan de verplichtingen van de GWW (Grondwaterwet) en een vergunning aanvragen. De Grondwaterwet stelt dat er door de werkzaamheden geen grondwaterproblematiek in de omgeving mag ontstaan.

15 Inspraakreacties bouwwerkzaamheden

(enquête, Dhr./Mevr. van Vliet, Stadsregio Amsterdam)

De insprekers spreken hun zorgen uit over de overlast als gevolg van de bouwwerkzaamheden. Een inspreker vindt dat veel te weinig aandacht wordt besteed aan de bouwfasering en zou graag zien dat hierover reeds eerder wordt nagedacht en duidelijkheid wordt gegeven. Hij schrijft hierover het volgende: "Het station en de infrastructuur moeten niet alleen blijven functioneren, ze moeten dit ook op een acceptabele manier doen. Het beton komt niet aanvliegen. Het wordt over dezelfde wegen getransporteerd die door bewoners worden gebruikt en die er nu soms al problemen mee hebben. Bereikbaarheid van hulpdiensten moet gegarandeerd blijven. Welke maatregelen zijn er bedacht om geluidshinder bij de bouw tot een minimum te beperken? Er wordt kennelijk gewerkt aan een BLVC-plan. Hiervan wordt in 2003 ook al melding gemaakt. Graag zou ik willen zien dat dit plan beschikbaar wordt gemaakt en er een discussie over plaatsvindt alvorens tot besluitvorming over het ontwerp wordt overgegaan." De Stadsregio Amsterdam merkt daarbij nog op dat zij vindt dat als uitgangspunt moet worden gehanteerd dat het gebruik van openbaar vervoer en de fiets maximaal mogelijk blijft tijdens de bouwwerkzaamheden.

ANTWOORD:

De vrees voor overlast tijdens de bouwwerkzaamheden bij direct omwonenden is begrijpelijk. Overlast bij een project van deze grootte is onvermijdelijk en zal er ook zeker zijn. Te denken valt aan geluidsoverlast of overlast door het omleiden van verkeer. Wel wordt erop ingezet om de overlast zoveel mogelijk te beperken. Zo zal bijvoorbeeld gekeken worden naar stille funderingstechnieken en wordt een slimme fasering toegepast. Omdat het Amstelstation en het verkeer in de omgeving tijdens de bouwwerkzaamheden goed moet blijven functioneren wordt een zogenaamd BLVC plan opgesteld; een uitvoeringsplan om voldoende bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie tijdens de bouwwerkzaamheden te waarborgen. Uitgangspunt is dat de werkzaamheden gefaseerd plaatsvinden en dat waar nodig tijdelijke maatregelen worden genomen. In de ontwerpfasen van het openbare ruimte plan wordt het BLVC-plan en de fasering verder uitgewerkt.

16 Inspraakreacties overige

In dit hoofdstuk zijn alle reacties opgenomen die van dien aard zijn dat ze niet onder één van de eerder genoemde thema's te vatten zijn.

- *Enquête: Woningen tussen Hoge School en Treublaan slopen dan kunnen jullie daar zoveel hoge torens zetten als jullie willen.*

ANTWOORD:

Deze reactie heeft betrekking op de Van der Kun buurt. Deze buurt valt buiten den plangrenzen van het project Omgeving Amstelstation.

- *Enquête: Vermindering waarde koopwoningen.*

ANTWOORD:

De inschatting van het projectbureau Wibaut aan de Amstel is dat de koopwoningen in de directe omgeving door de opwaardering van het gebied in waarde zullen stijgen. Een ieder die daar denkt recht op te hebben kan een aanvraag voor planschade indienen. Een onafhankelijke deskundige bepaalt de hoogte van eventuele waardevermindering. Een verzoek tot planschade kan pas ingediend worden nadat het bestemmingsplan of vrijstellingsbesluit waarop de schade betrekking heeft onherroepelijk is.

- *Inspraakavond 10/3:*
 - *Volgende keer grotere inspraakruimte.*
 - *Zijn er raadsleden voor deze bijeenkomst uitgenodigd en zo ja, hoeveel zijn er aanwezig?*

ANTWOORD:

Dit wordt meegenomen bij de organisatie van de volgende inspraakavond en is ook opgenomen bij de resultaten van de evaluatie van de inspraakavond. Er waren twee raadsleden aanwezig op de inspraakavond: de heer Edel van GroenLinks en de heer Van de Molen van de stedenbouwkundig plan.

- *Fortis: Door de nieuwbouw plannen voorziet Fortis problemen met de bereikbaarheid van haar eigen parkeerdek, de bruikbaarheid van haar eigen kantoorruimtes en de overlast tijdens de bouwwerkzaamheden.*

ANTWOORD

Altera Vastgoed is de verhuurder van Fortis. Het stedenbouwkundig plan is in samenwerking met Altera Vastgoed opgesteld. Wij gaan er vanuit dat Altera Vastgoed rekening houdt met de wensen van haar huurders en verwachten dan ook dat het ontwerp

ook naar tevredenheid van Fortis zal worden uitgewerkt. De punten zoals benoemd zullen in de verdere uitwerking worden meegenomen.

- *Altera Vastgoed: de eigenaar van het Fortisgebouw benoemd in haar inspraakreactie diverse aandachtspunten zoals de compensatie van het verlies van parkeerplaatsen, de breedte en diepte van de nieuwbouwbouwblokken, de kwaliteit van de binnenruimtes, de voorrijdmogelijkheden voor kantoren en het gescheide in en uitrijden voor kantoren en woningen.*

ANTWOORD

Het stedenbouwkundig plan is in samenwerking met Altera Vastgoed opgesteld. Wij gaan er vanuit dat Altera Vastgoed tijdens dit traject ook met de door haar genoemde punten rekening heeft gehouden en dat de kwaliteit hiervan gewaarborgd is. Waar mogelijk zal in de uitwerking van het definitief verkeersontwerp, het openbare ruimte plan en de uitwerking van de bouwblokken rekening worden gehouden met bovengenoemde aandachtspunten.

16 september 2009

Gemeente Amsterdam
Projectbureau Wibaut aan de Amstel

Bijlage 1 Verslag inspraakavond 10 maart 2009

16 september 2009

Gemeente Amsterdam
Projectbureau Wibaut aan de Amstel

Bijlage 2 Inspraakreacties

- Model zienswijze bewonersplatform.
- Lijst met namen die model zienswijze bewonersplatform hebben ondertekend.
- Model zienswijze Ruerd Heeg.
- Lijst met namen die model zienswijze Ruerd Heeg hebben ondertekend.
- Individuele inspraakreacties.

16 september 2009

Gemeente Amsterdam
Projectbureau Wibaut aan de Amstel

Bijlage 3 Resultaten enquête O+S

16 september 2009

Gemeente Amsterdam
Projectbureau Wibaut aan de Amstel

Bijlage 4 Adviezen

- Supervisor Wibaut aan de Amstel
- Spoorbouwmeester
- Commissie welstand
- Amsterdamse Raad van de Stedenbouw
- Stadsregio Amsterdam
- Reizigers Advies Raad voor de stadsregio Amsterdam
- Centrale Verkeers Commissie
- Commissie Winkelplanning