

## Verslag bijeenkomst DenkTank #3 – Project Amstelstation- Amsteloever

Datum DenkTank #3: 08-10-2019

Locatie: HvA Leeuwenburg, Weesperzijde 190

### Algemeen

Op 16 en 18 mei 2019 heeft de gemeente Amsterdam twee bijeenkomsten georganiseerd over de plannen voor de vernieuwing van het gebied Amstelstation- Amsteloever: een informatieavond en een DoeMeeDag. In de DenkTank bijeenkomsten wordt in kleiner comité doorgepraat over de plannen voor het gebied. Deze avonden zijn bedoeld om belangstellenden in een vroeg stadium te betrekken bij de planontwikkeling, te informeren over de ideeën van de gemeente en om input op te halen. Hoe kunnen we de plannen beter maken? Na een DenkTank bijeenkomst over de thema's verkeer en groen en een DenkTank bijeenkomst over het thema hoogbouw stond de derde bijeenkomst in het teken van het totale plan voor het gebied Amsteloever.



*Projectgebied Amsteloever met deelontwikkelingen Amstelvista (A), Van der Kunbuurt (B), Leeuwenburg (C) en Delta Lloyd (D).*

### Introductie - Aanleiding voor de gebiedsontwikkeling Amstelstation- Amsteloever

De gemeente Amsterdam wil volgens het beleid Koers 2025 binnen haar gemeentegrenzen meer woningen bouwen om de grote woningtekorten op te lossen. Daarnaast is de vraag naar nieuwe kantoorlocaties de laatste jaren aangetrokken. In het gebied Amstelstation-Amsteloever zijn kansen voor het realiseren van meer woningen en kantoren, het verbeteren van de openbare ruimte en het toevoegen van een uitnodigende stationsentree om de groeiende reizigersstroom op te vangen.

Verdichten rond een OV-knooppunt is duurzaam, omdat bewoners en werknemers zich vooral met openbaar vervoer en fiets vervoeren. De keuze voor hoogbouw is ook duurzaam, omdat het ruimtebeslag hierdoor wordt verminderd, waardoor het tevens mogelijk is om voldoende, groene verblijfsruimte rond de woningen en kantoren te creëren.

#### En verder:

- We zijn in deze fase nog bezig met planontwikkeling. De besproken plannen worden nog getoetst op haalbaarheid. De plannen worden gepresenteerd tijdens de inspraakperiode, die later zal plaatsvinden. Iedereen krijgt de gelegenheid dan te reageren op de voorstellen.
- Voor enkele van de voorgestelde ingrepen is de gemeente Amsterdam afhankelijk van andere partijen (de gebouweigenaren, NS, ProRail, etc.).
- De herontwikkeling van de Van der Kunbuurt (exclusief het blok aan de Weesperzijde) hangt af van de komende bewonersenquête. Als 70% van de bewoners voor de sloop/nieuwbouwplannen stemt vindt er sloop-nieuwbouw plaats. In het geval dat dit niet zo is blijven de woningen in de Van der Kunbuurt staan.

### DenkTank bijeenkomst #3

De opkomst bij deze DenkTank bijeenkomst was, mede door de verspreiding van een pamflet met een oproep langs te komen, erg hoog. De bijeenkomst is op de grote opkomst aangepast. Er is, na een korte introductie, uiteengegaan in vier groepen. In dit verslag zijn de opmerkingen en ideeën uit de vier groepen geclusterd per thema.

Tijdens de derde DenkTank bijeenkomst waren er zo'n 140 bewoners, ondernemers en geïnteresseerden aanwezig uit de Van der Kunbuurt, de Omval, de Weesperzijde, de Amsteldijk en Amsteldorp. Vanuit de gemeente Amsterdam waren aanwezig:

- Wicher Gielstra, Ruwan Aluvihare, Lyanne van Diepen, Andries Geerse, Marek Vogt - Ruimte en Duurzaamheid
- Peter Jan Kannegieter, Marga Poiesz, Bram van der Hulst –Projectmanagementbureau
- Geertjan Cronenberg, Linda Kint – Ingenieursbureau/ Omgevingsmanagement
- Hans de Bruin, David Bosch – Communicatie
- Gertjan van Amerongen – Stadsdeel Oost

#### Samenvatting – welke thema's kwamen aan de orde en waarover ging de discussie?

In de meeste groepen bleken de belangrijkste zorgen te gaan over de huidige en toekomstige leefbaarheid van het gebied en de verkeersstructuur. Wat betreft de leefbaarheid is de drukte door een toenemend aantal bewoners, bezoekers en werkenden een aandachtspunt. Ook voorzien bewoners een situatie waarin het gebied meer een reis- dan een verblijfsfunctie krijgt, met veel (fiets)verkeer en voorzieningen die vooral geconcentreerd zijn rond het station. Zij vragen bovendien aandacht voor de gevolgen van hoogbouw op zonlicht, wind en geluidsoverlast.

Met betrekking tot de verkeersstructuur wordt gepleit voor een alternatief om het huidige fietspad te ontlasten. Enkele aanwezigen geven de voorkeur aan het niet autovrij maken van de Weesperzijde, maar er éénrichtingsverkeer toe te staan.

## Opmerkingen en suggesties van de aanwezigen per thema

Na een korte introductie is de groep in vier deelgroepen uiteengegaan. Hieronder volgen de meest gestelde vragen en genoemde verbeterpunten uit de verschillende groepen, geordend per thema. Niet alle aandachtspunten die tijdens de vorige bijeenkomsten zijn genoemd, worden opnieuw herhaald in dit verslag. Hiervoor vragen we u de verslagen van de DenkTank bijeenkomst #1 en #2 terug te lezen op de website <https://www.amsterdam.nl/projecten/amsteloever/>.

### Thema overlast en drukte in het gebied

De huidige situatie is een punt van zorg. Het gebied wordt drukker, ongeacht de planontwikkeling waar we nu over spreken. Dit brengt (geluids-)overlast met zich mee. Er zijn veel fietsers en veel recreanten (op het water en langs de oevers). De discussie bij dit thema ging veel over de toenemende drukte in de directe omgeving van de Amsteloever.

Tijdens de vorige bijeenkomsten waren aandachtspunten rond dit thema:

- Er wordt aandacht gevraagd voor overlast door recreanten, zowel aan de oever (zoals in park Somerlust) als op de loopplanken van de woonboten omdat er bootjes aanmeren.

Genoemde opmerkingen / ideeën

- De drukte is nu al hinderlijk op het water en aan de oever. Recreanten die zonnebaden en barbecueën en zorgen voor overlast.
  - Antwoord: de gemeente is hierover in gesprek met de politie en handhaving.
- Er wordt gevraagd om handhaving op scooters in het gebied. Zeker 's nachts is de overlast van brommers over het fietspad (de diagonaal) groot.
  - Antwoord: Op de diagonaal zijn brommers niet toegestaan. Sinds 1 juli 2019 zijn er ook geen snorfietsen meer toegestaan. Na een gewenningsperiode voor de snorfietsers is begonnen met handhaving en beboeting. Er wordt vanuit het projectteam Amsteloever contact opgenomen met handhaving met de vraag vaker te handhaven.
- Het wordt als positief ervaren dat er in de nieuwe situatie meer groen zal zijn. Houdt bij de inrichting van de openbare ruimte rekening met het tegengaan van overlast van hangjongeren, junks en criminele activiteit. Er is op dit moment al overlast van recreërende mensen op ongewenste plekken. Bewoners vrezen dat het aantrekkelijker maken van de openbare ruimte tot (nog) meer overlast leidt.
- Er is angst voor de overlast van de bouw, vooral met betrekking tot stof, lawaai en bouwverkeer. Bewoners zouden graag informatie ontvangen over het bouwverkeer.
  - Antwoord: Overlast tijdens de bouw is onvermijdelijk. We gaan ons best doen dit tot een minimum te beperken. Als er meer duidelijk is over de bouw gaan we hierover in gesprek en wordt alle informatie met de bewoners gedeeld.

### Thema toename programma

In het verspreide pamflet en tijdens de avond is de zorg uitgesproken over het extra programma voor wonen en werken in het gebied. Er is angst voor een zeer stenig gebied met weinig openbare ruimte en groen.

- Doordat er meer woningen en kantoren in het gebied worden gebouwd is de angst onder aanwezigen dat de hoeveelheid openbare ruimte afneemt.
  - Antwoord: Met de bouw van nieuwe woningen, kantoren en voorzieningen komt er inderdaad meer m<sup>2</sup> bebouwing in het gebied. Doordat de nieuwe woningen in de plaats komen van de bestaande gebouwen neemt de openbare ruimte echter niet af. Wel worden de gebouwen hoger dan de huidige gebouwen. Het toevoegen van torens rond het Amstelstation past binnen de structuurvisie en hoogbouwvisie van de stad. En zijn nodig om iets te doen aan het grote woningtekort in Amsterdam. Het beleid van de gemeente is om met name rondom OV knooppunten te bouwen zodat de nieuwe bewoners zo min mogelijk gebruik hoeven te maken van de auto. Wat weer duurzaam is.

### Thema vernieuwing openbare ruimte

Naast het bouwen van nieuwe woningen en kantoren gaat de gemeente ook de openbare ruimte vernieuwen. De hoeveelheid groen in de openbare ruimte neemt toe. Waar mogelijk wordt de vele verharding in het gebied verminderd en omgezet naar groen, zoals langs de Weesperzijde, op de Amstelboulevard en rond de Leeuwenburg. Groen in het gebied is belangrijk om: fijnstof af te vangen, zorgt voor minder geluid, koelt de omgeving af, goed voor vlinders, bijen en vogels, houdt water langer vast

- Er wordt aangegeven dat er in de plannen groen komt op plekken waar de mensen uit de buurt niet komen, zoals op de Amstelboulevard.
  - Antwoord: In het hele gebied worden nieuwe woningen gebouwd. Ook voor deze mensen wordt nieuw groen gerealiseerd.
- De gemeente wil op termijn en op vrijwillige basis het aantal woonboten in het plangebied verminderen. In de plannen is de aanname gedaan dat het positief is om meer zicht op de Amstel te hebben. Bewoners geven aan dat de woonboten juist zorgen voor sociale controle en rust. Ook zijn ze bang dat er bootjes aan zullen meren als de kade vrij komt.
  - Antwoord: we zijn erg blij met de input van de bewoners. Als het definitieve ontwerp wordt gemaakt voor de openbare ruimte gaan we in gesprek met de bewoners om tot een juiste inrichting van de oever te komen.
- De vraag wordt gesteld of er voldoende speelgelegenheid voor kinderen zal zijn.
  - Antwoord: de gemeente heeft normen voor het aantal speelplekken. Hieraan wordt voldaan.

### Thema verkeer – Fietsverkeer (drukke)

Het fietsverkeer zal sterk toenemen in het gebied, mede door de bouwplannen in de nabijgelegen gebieden. Om het gebied leefbaar te houden, wil de gemeente voldoende ruimte bieden voor de fiets. Veilig kunnen fietsen is een belangrijk thema.

Tijdens de vorige bijeenkomsten waren aandachtspunten rond dit thema:

- Veilig oversteken voetgangers (onder andere op de diagonaal).
- Concentreer de fietsers niet op één weg (de diagonaal), maar laat ze ook fietsen langs de Amstel. Bewoners van de Omval vragen om de straat *Omval* te ontlasten.

Genoemde opmerkingen / ideeën

- De voetgangers die de Treublaan over willen steken bij het kruispunt Berlagebrug krijgen geen voorrang van de fietsers op het zebrapad waardoor de kruising moeilijk oversteekbaar is.
  - Antwoord: de gemeente neemt dit mee en werkt aan een nieuw ontwerp. Hierbij wordt ook rekening gehouden met alle conflicten tussen fiets en voetganger en fiets en fiets onderling.
- De verkeerssituatie is momenteel onveilig (onder andere op de diagonaal). Er vinden regelmatig conflicten tussen fietsers plaats, met name fietsverkeer dat van de brug af komt en snelheid heeft.
  - Antwoord: de gemeente zal in de nieuwe inrichting van de diagonaal en de brug maatregelen nemen om de snelheid uit het fietsverkeer te halen.
- In de Principenota (maart 2017) is een snelfietsroute langs het spoor genoemd als optie om het drukke fietspad door het gebied (de diagonaal) rustiger te maken. Deze optie kent vele voorstanders. Er is de suggestie gegeven om een alternatieve fietsroute door de verlaagde parkeerbak te realiseren.
  - Antwoord: een (gelijkvloerse) kruising met de Treublaan direct voor het spoorviaduct is niet mogelijk, naast het feit dat de parkeerbak volledig gebruikt wordt door NS, de Rembrandttoren en de Leeuwenburg. Als aan deze kant een nieuw fietspad komt heeft de snelfietsroute langs het spoor de voorkeur. De gemeente reserveert ruimte in het plan voor deze fietsroute, maar heeft medewerking van ProRail en NS nodig om deze route te realiseren. Het is een maatregel voor de lange termijn.

## Thema verkeer – Verkeersstructuur

Om de stad bereikbaar te houden, zet de gemeente in op een autoluwe stad en wordt er ruimte gemaakt voor de fiets. De gemeente wil het lokale autogebruik -dus binnen de stad- de komende jaren fors laten afnemen. Voor Amsteloever betekent dit dat we de fietsinfrastructuur verbeteren. Onderdeel hiervan is een autovrije Weesperzijde en een verplaatsing van de knip in de auto-ontsluiting. Autoverkeer van en naar de Omval kan niet meer via de Berlagebrug, maar rijdt via de Amstelboulevard en het Amstelplein. Daarmee wordt op de kruising Weesperzijde-Treublaan, een van de drukste fietskruisingen van de stad, de doorstroming vergroot en de verkeersveiligheid verbeterd.

### Tijdens de vorige bijeenkomsten waren aandachtspunten rond dit thema:

- De voorgestelde maatregelen voor de Spaklerweg en de rotonde werden goed ontvangen.
- De knip voor autoverkeer (om de Weesperzijde autovrij te maken) werd wisselend ontvangen.
- Drukte op het Amstelplein met zowel fietsers als auto's.
- Houd rekening met bevoorrading van gebouwen.
- Aanwezigen willen graag meer gedetailleerde tekeningen zien waarin de verkeersstromen duidelijk inzichtelijk zijn.

### Genoemde opmerkingen / ideeën

- Er wordt voorgesteld om de Weesperzijde éénrichtingsverkeer te maken, van de Omval naar de Berlagebrug. Maak gebruik van de te zijner tijd te maken toegangsweg voor de Van der Kunbuurt, die ook als toegang tot de Omval kan dienen.
  - Antwoord: éénrichtingsverkeer zal in de ochtend- of avondspits leiden tot veel auto-sluipverkeer door gebied de Omval. Daarnaast is een autovrij plein een kwaliteitsimpuls voor het gebied.
- Bewoners wonend op de Omval en de Amstelboulevard willen graag via de Weesperzijde met de auto naar de stad kunnen blijven rijden. Rijden via de Spaklerweg geeft teveel vertraging.
  - Antwoord: met de realisatie van de Amstelstroomlaan en de brug over de Duivendrechtsevaart ontstaat een nieuwe verbinding richting de Rivierenbuurt en het centrum. Mogelijk is deze route op bepaalde tijdstippen inderdaad iets langer.
- Kunnen de verkeersstromen op het Amstelplein gescheiden worden door de fietsers in een tunnel onder het Amstelplein door te laten gaan?
  - Antwoord: ondergronds bouwen is niet mogelijk onder het Amstelplein, omdat daar een parkeergarage is.
- Onderzoek welk verkeer de Van der Kunbuurt in- of uit rijdt via de nieuwe ontsluiting in de Van der Kunstraat en of dit verkeer overlast veroorzaakt voor de bewoners.
  - Antwoord: de nieuwe ontsluiting bij de Van der Kunstraat is alleen een ontsluiting voor de Van der Kunbuurt.
- Onderzoek in hoeverre scooters de route door de Omval als doorsteek gaan gebruiken naar de Weesperzijde. Scooters en snorfietzers rijden bovendien te snel en op plekken waar ze niet mogen rijden.
  - Antwoord: de gemeente kijkt op welke manier de inrichting van de openbare ruimte dit kan beperken. Ook zal op gerichte handhaving worden ingezet.
- De wens wordt geuit om de straat achter de Philipstoren bereikbaar te houden voor verhuishagens (voor bewoners van het gebouw de Hoefsmid).
  - Antwoord: Hier zal de gemeente rekening mee houden in de plannen.

## Thema verkeer – Parkeren

### Tijdens de vorige bijeenkomsten waren aandachtspunten rond dit thema:

- Het opheffen van enkele parkeerplaatsen op straat ten gunste van een groenere inrichting werd positief ontvangen.
- Maak een parkeerbalans voor de Van der Kunbuurt (bij behoud van de buurt).
- Het ontbreken van duidelijke fietsparkeerplekken in het gebied ten behoeve van de kantoorgebouwen.

### Genoemde opmerkingen / ideeën

- Om aan de fietsparkeervraag te voldoen is het plan om bij het station een ondergrondse stalling te maken voor ongeveer 4.500 fietsen. Ook komen er zo'n 9.000 inpandige fietsparkeerplekken bij op de nieuwe locaties die worden gebouwd.
- Er wordt opgemerkt dat dat mensen straks een dure woning kopen maar daar dan geen auto kunnen hebben.
  - Antwoord: het blijft mogelijk om een auto te hebben en te parkeren. Het huidige voorstel is om weinig nieuwe parkeerplekken voor auto's toe te voegen aan het gebied. Dit is mogelijk omdat het gebied aan een station ligt. De gemeente gaat hier voor duurzame mobiliteit en dat betekent dat er op deze locatie maximaal wordt ingezet op het openbaar vervoer, fietsbereikbaarheid en duurzame mobiliteitsconcepten.

### **Thema hoogbouw**

In de huidige plannen zal de nieuwbouw op de locatie Amstelvista ongeveer 70 meter hoog worden, Leeuwenburg ongeveer 135 meter, Delta Lloyd ongeveer 125 meter (Spaklerweg) en 100 meter (aan de Amstel). De torens worden op een manier ontworpen dat ze minder groots aandoen. Dit doen we door de torens op een zogenaamd adaptief stadsblok te zetten. Dit is een gebouw van 20 tot 30 meter hoog dat als 'voet' voor de torens dient.

### Tijdens de vorige bijeenkomsten waren aandachtspunten rond dit thema:

- De 'plinten' van de gebouwen, waar het gebouw de straat raakt, zijn erg belangrijk. Hier ligt een kans om de buurt levendiger te maken en om verbinding in de buurt te creëren.

### Genoemde opmerkingen / ideeën

- Er wordt opgemerkt dat torens vanaf 100 meter als hoog worden ervaren. Aanwezigen vinden het jammer dat zij geen invloed (meer) uit kunnen oefenen op hoogbouwvisie van de gemeente.
- Er wordt aandacht gevraagd voor de invloed van hoogbouw op de sociale cohesie in de buurt. Hoogbouw maakt het moeilijker om elkaar te leren kennen.
- Er wordt aangegeven dat het van belang is dat er ouderenhuisvesting in het gebied komt.
  - Bij de bouw van de nieuwe woningen wordt nagedacht over speciale woonvormen voor ouderen.
- Er worden zorgen geuit over harde wind in het gebied en gebrek aan zon door de hoogbouw.
  - Antwoord: de gemeente maakt 3D simulaties om er zeker van te zijn dat er geen tot weinig windhinder zal zijn en om inzichtelijk te maken wanneer welke plekken in de schaduw liggen. Tijdens de inspraak zijn deze onderzoeken beschikbaar.
- Om galm tussen gebouwen te beperken, kan gedacht worden aan groene gevelbekleding.
  - Antwoord: de gemeente is in gesprek met akoestische experts om voorwaarden te kunnen stellen aan installaties die geluidsoverlast veroorzaken. Ook maakt de gemeente de openbare ruimte minder stenig, wat galm tegengaat.

### **Thema voorzieningen**

In de plint van de gebouwen komen de meeste voorzieningen. Op dit moment wordt gedacht aan publieksvoorzieningen zoals cultuur en in beperkte mate horeca. Winkels komen er slechts in beperkte mate. Er komt een supermarkt aan de andere kant van het spoor in de nieuwbouw tegenover het stationsplein.

### Tijdens de vorige bijeenkomsten waren aandachtspunten rond dit thema:

- Maak de toekomstige voorzieningen inzichtelijk en zorg dat de plint levendig is.

### Genoemde opmerkingen / ideeën

- Er wordt aangegeven dat het gebied buiten kantoor tijden niet levendig is.
  - Antwoord: de gemeente streeft in de nieuwe situatie naar een betere verhouding tussen wonen en werken, waardoor levendigheid gewaarborgd blijft.



- Voorzieningen en winkels worden geconcentreerd rond het stationsplein. Bewoners geven aan dat zij het Rivierplein als een geschiktere 'buurtplek' zien; eventueel met horeca.
  - Antwoord: de gemeente neemt deze suggestie mee in de plannen.

### **Thema planning**

- Amstelvista zal waarschijnlijk het eerst ontwikkeld worden. Daarna zijn Leeuwenburg en daarna Delta Lloyd aan de beurt. De totale looptijd is nog niet bekend, maar kan wel 10 jaar duren. De plannen worden nu nog ontwikkeld. Als er meer duidelijkheid is wordt dit met iedereen gedeeld.

### **Inspraak/participatie**

- Dit was de laatste participatiebijeenkomst. Naar verwachting begin/midden 2020 volgt de formele inspraak, waar de plannen worden gepresenteerd die het bestuur heeft vrijgegeven voor inspraak. U kunt dan door middel van een inspraakreactie uw mening op deze plannen kenbaar maken.
- In het najaar van 2020 worden het stedenbouwkundig plan en de inspraakreacties ter besluitvorming voorgelegd aan de gemeenteraad.
- We willen u bedanken voor uw inbreng tijdens de planontwikkeling. We hebben veel gehad aan uw bijdrage tijdens de eerste inloopbijeenkomst op 29 mei 2017, de meedenksessies van 8 en 17 juli 2017, de inloopavond op 16 mei 2019, de DoeMeeDag op 18 mei 2019 en de drie DenkTank bijeenkomsten op 20 augustus 2019, 3 september 2019 en 8 oktober 2019.