



**Gemeente
Amsterdam**

Drie nota's van beantwoording

- Nota van Beantwoording zienswijzen
- Nota van Beantwoording advies stadsdelen
- Nota van Beantwoording zienswijzen en advies commissie MER Omgevingseffectrapportage

Behorende bij de Omgevingsvisie Amsterdam 2050
mei 2021



**Gemeente
Amsterdam**

Nota van Beantwoording zienswijzen

Behorende bij de Omgevingsvisie Amsterdam 2050
8 juli 2021

Inhoudsopgave

Inleiding en leeswijzer	3
Samenvatting	4
Lijst met organisaties	9
Participatie	12
Raadsmoties	13
Alle zienswijzen en antwoorden	14
Zienswijzen van algemene aard	14
Complimenten	
Participatie, procedure	
Vorm, strategie	
Niet-passende zienswijzen	
Regionale samenwerking algemeen	
Regionale samenwerking, specifieke thema's	
Zienswijzen op de strategische keuzes	24
Waardering voor de strategische keuzes	
Meerkernige ontwikkeling	
Groeien binnen grenzen	
Duurzaam en gezond bewegen	
Rigoreus vergroenen	
Samen stadmaken	
Suggesties voor extra strategische keuzes	
Zienswijzen op specifieke thema's	46
Inclusieve stad	46
Duurzame stad	63
Vitale stad, onderdeel mobiliteit	79
Vitale stad, onderdeel economie	111
Gezonde stad	140
Leefbare stad	149
Compacte stad	181
Overzicht van wijzigingen	197
Colofon	

Inleiding en leeswijzer

Op 12 januari 2021 is de ontwerp-Omgevingsvisie Amsterdam 2050 vastgesteld en vrijgegeven voor tervisielegging. De periode van tervisielegging liep van 21 januari tot 3 maart. Tijdens deze periode was de ontwerp-Omgevingsvisie voor iedereen op internet te downloaden. Ook lagen er gedrukte exemplaren op het stadhuis en op de stadsdeelkantoren.

Deze Nota van Beantwoording Zienswijzen biedt een overzicht van alle omstreeks 670 ingediende zienswijzen en onze antwoorden daarop, inclusief wijzigingsvoorstellen voor de omgevingsvisie. De Nota van Beantwoording Zienswijzen maakt onderdeel uit van de stukken ter definitieve vaststelling van de Omgevingsvisie Amsterdam 2050.

Zienswijzen zijn themagewijs en in (soms sterk) verkorte vorm in deze nota opgenomen. In principe zijn alleen de opmerkingen met relevantie voor de omgevingsvisie meegenomen. Een omgevingsvisie heeft een zeker abstractieniveau. Gedetailleerde opmerkingen zijn daarom niet altijd op hetzelfde detailniveau beantwoord en soms neergelegd bij degenen die er wel iets mee kunnen, zoals stadsdelen. Reacties over hetzelfde thema worden vaak in één keer behandeld. Alle volledige zienswijzen zijn op aanvraag beschikbaar.

Elke zienswijze heeft een unieke code meegekregen, waarmee anonimiteit is gewaarborgd. Iedere indiener van een zienswijze kan zoeken op zijn of haar eigen nummer. Organisaties die een zienswijze hebben ingediend, zijn wel met naam in deze nota opgenomen; zie hiervoor de lijst enkele pagina's verderop.

Zienswijzen die bestonden uit meer thema's, zijn vaak op verschillende plekken van deze nota terug te vinden. Reacties op het Omgevings Effectrapport staan in een afzonderlijk document en zijn niet opgenomen in deze Nota. Reacties van de zeven stadsdelen maken ook geen deel uit van deze Nota van Beantwoording Zienswijzen. Deze zijn te vinden in een separate Nota van Beantwoording Stadsdelen.

Ons antwoord op een zienswijze wordt steeds *cursief* weergegeven. Elke antwoord sluit af met vijf mogelijke conclusies: al opgenomen in de visie, niet overnemen, wijzigingsvoorstel, ter kennisneming, of meenemen in de uitvoering.

Het ordenen en beantwoorden van vele honderden zienswijzen was precisiewerk. Daar zijn misschien wat foutjes ingeslopen. Wie zijn of haar zienswijze onverhoopt niet herkent, kan contact opnemen op omgevingsvisie@amsterdam.nl

Samenvatting

Algemene tendens

De grote opgaven voor de fysieke leefomgeving waarvoor de stad de komende jaren staat, worden breed herkend. Ook de vijf strategische keuzes worden breed gesteund en niet principieel ter discussie gesteld. Veel zienswijzen, van burgers, instellingen, overheden, bedrijven en andere belanghebbenden, gingen in op deze keuzes en waren overwegend ondersteunend van toon. Met name 'Rigoreus vergroenen' werd door velen kracht bijgezet. Ook 'Groeien binnen grenzen' kan op veel steun rekenen, al zijn er ook vragen over de uitvoering: 150.000 extra woningen en 200.000 extra arbeidsplaatsen gecombineerd met rigoureuze vergroening en een leefbare stad is volgens velen een grote uitdaging om waar te maken. Daarbij hoorden ook oproepen om daar niet luchtig over te doen en eerlijk en duidelijk te erkennen dat het realiseren van alle ambities niet eenvoudig zal zijn.

Ook voor 'Samen Stadmaken' is veel steun. De zorgen die daarbij werden genoemd, betreffen eveneens de consequenties bij de uitvoering: is het niet te vriendelijk geformuleerd en gaan straks de gevestigde belangen toch te veel domineren? Kan de gemeente nog wel forse besluiten nemen als naar iedereen moet worden geluisterd? Krijgen buurtbelangen niet te veel invloed?

Naast complimenten en ondersteuning vallen de vele inspirerende ideeën op. Veel reacties laten zien dat mensen bereid zijn om constructief en creatief mee te denken over de doorwerking van de omgevingsvisie.

Veel zienswijzen bevatten ook vragen, zorgen of ongenoegen. Dat is begrijpelijk, omdat de omgevingsvisie ruimte biedt aan groei en de grote transitie van de stad. De leefomgeving van Amsterdam staat onder druk en verandert, net als in andere steden. Dat geeft ongemak, onzekerheden en ook botsende ruimteclaims. De omgevingsvisie kan de veranderingen en de spanningen niet wegnemen, maar biedt wel een richtinggevend kader om alles in goede banen te leiden en er samen mee aan de slag te gaan. Er waren ook zienswijzen die juist opriepen om verder te gaan, of de consequenties van de ambities al mee te nemen. De omgevingsvisie raakt sowieso veel belangen: van automobilisten, rustzoekers, volkstuinders, bedrijfseigenaren en woningzoekenden, om er maar enkele te noemen. Eén ding staat buiten kijf: uit alle zienswijzen sprak een enorme betrokkenheid bij de stad.

De oorzaak van veel ongemak ligt in het besef dat we in toenemende mate te maken krijgen met meer conflicterende ruimteclaims. We willen de landschappen groen en rustig houden, maar sporters, recreanten en evenementen ook ruimte bieden. We willen de stad niet overbelasten, maar iedereen wel een woning bieden. We moeten de beperkte ruimte in de stad met meer mensen zien te delen. Keuzes worden daardoor de komende jaren scherper, we moeten eerlijk zijn in wat er niet (meer) kan. Uit veel zienswijzen blijkt dat mensen bezorgd zijn daarbij iets kwijt te raken. We hopen dat we die zorgen goed adresseren.

Samenvattend heeft het proces waarmee we samen met de stad deze omgevingsvisie hebben opgesteld, geleid tot breed begrip voor de uitdagingen waar we voor staan, én draagvlak voor de principiële keuzes over de manier waarop we die uitdagingen gaan oppakken. Daarnaast is er veel betrokkenheid en een rijke oogst aan ideeën voor het vervolg. Tot slot is er nadrukkelijk bij velen het besef dat de uitwerking nog de nodige discussies en spanningen zal opleveren. De

omgevingsvisie biedt daar niet alleen een ruimtelijk kader voor, maar maakt ook de principiële keuze (Samen stadmaken) om hier samen in de wijken en buurten mee aan de slag te gaan.

Aantal zienswijzen

Tijdens de terinzagelegging van de ontwerp-omgevingsvisie zijn er ongeveer 670 zienswijzen ingediend. Het exacte aantal is moeilijk te bepalen, omdat sommigen tweemaal instuurden en anderen individueel én via een koepel. Weer andere zienswijzen vervielen vanwege het niet nazenden van adresgegevens; daarom zijn verschillende codenummers ertussenuit gevallen. Ook werden enkele zienswijzen via gecoördineerde acties ingediend: ze hadden dezelfde tekst en zeer veel afzonderlijke inzendingen. Omgekeerd kwam ook veel voor: één zienswijze, maar wel mede namens anderen. Met name 0602 (tegen windmolens) moet hier worden genoemd: zij spreken namens duizenden.

Zienswijzen van instellingen zijn per definitie namens meer mensen ingediend. In totaal zijn er bijna 140 zienswijzen van andere overheden, verenigingen, stichtingen of bedrijven binnengekomen, dus ruim 20% van het totaal. Elders in deze nota is een namenlijst hiervan opgenomen. Namen van de omstreeks 530 individuele indieners zijn anoniem gebleven.

De kortste zienswijze telde twee woorden, de langste exemplaren waren tientallen pagina's. Meestal ging het om één tot drie pagina's. Een simpele rekensom leert dat integrale opname van alle volledige zienswijzen zou hebben geleid tot een onhanteerbaar document van ver boven de 1.000 pagina's. Het is nooit leuk om een boodschap flink in te moeten korten, maar we hopen dat de lezer begrijpt dat dat nodig was.

Dominerende onderwerpen

Onder de honderden binnengekomen ideeën en kritieken springen er enkele uit, vanwege het aantal reacties, de kracht van de argumenten of de felheid van toon. Dat zijn:

- Zoekgebieden voor windmolens
- Een stadslaan langs volkstuinpark Nut en Genoegen
- Positie en openbare toegankelijkheid van volkstuinparken
- Ruimte voor betaalbaar wonen
- Ruimte voor maakbedrijven
- Gemengde wijken, minder toerisme
- Aansluiting op de A5 bij Osdorp
- Bedrijventerrein Lutkemeer
- Ontwikkeling van de Oeverlanden
- Beter, fijnmaziger openbaar vervoer
- Ruimte voor evenementen
- Sportvoorzieningen in groen
- Rigoureuze vergroenen, ruimte voor natuurgroen.

Bij windmolens maken mensen zich veelal zorgen over hoe de energietransitie (die als zodanig niet ter discussie wordt gesteld) uitpakt in hun leefomgeving. Men maakt zich ernstig zorgen over hinder en overlast voor omwonenden en over de gevolgen voor de natuur. Bij de stadslaan langs volkstuinpark Nut en Genoegen worden de mogelijke gevolgen van doorgaande routes op de bestaande waarden van het volkstuinpark gevreesd. Bij de aansluiting op de A5, de Lutkemeer en de Oeverlanden zijn er eveneens veel zorgen over wat dit voor de bestaande waarden, en dan met name de natuur, gaat betekenen. Ook sportvoorzieningen in groen roepen om die reden veel

vragen op. Bij openbare toegankelijkheid van volkstuinparken wordt gevreesd dat de rust aldaar zal worden verstoord. Ruimte voor evenementen kent een mengeling van voor- en tegenstanders. De resterende onderwerpen betreffen vooral pleidooien om deze punten sterker in de omgevingsvisie of in de doorwerking mee te nemen.

Vershillende van deze onderwerpen hebben geleid tot wijzigingen in de definitieve omgevingsvisie; zie hiervoor de betreffende paragraaf hieronder. Soms vallen reacties buiten het bereik van de omgevingsvisie. Bij de Lutkemeer bijvoorbeeld: daar heeft besluit- en contractvorming al plaatsgevonden. Ook de vele begrijpelijke pleidooien voor betaalbaar wonen hebben slechts geleid tot beperkte wijzigingen, omdat de omgevingsvisie voor dit onderwerp niet het geëigende instrument is.

Kijkend naar alle zienswijzen valt op dat de thema's Vitale Stad en Leefbare Stad domineren. Of beter gezegd: de botsing tussen de groter en drukker wordende stad en de behoefte aan recreatie en het behoud van (met name groene) waarden. Dit kwam op veel plekken terug: bij zienswijzen over het Flevopark, Westerpark, deelgebieden in Noord, Nieuw-West, de Gaasperplas, enzovoort. Parken werden sowieso veel genoemd als geliefde plekken in de stad. Thema's die minder in de pen deden klimmen, waren Duurzame stad (circulair, klimaatneutraal, klimaatbestendig) en Gezonde stad (sportnormen, lucht, geluid, geur).

Breed geaccepteerde keuzes

Over sommige thema's bestaat verrassend weinig weerstand.

De eerste is autoluw. Mits er betere ov- en fietsvoorzieningen komen, heeft de aangekondigde transitie naar een autoluwe stad veel draagvlak. Velen zien in een verdichtende stad ook de onontkoombaarheid ervan. Het zijn de regionale effecten die de meeste zorg teweegbrengen, geuit door omliggende gemeenten.

De tweede is hoogbouw. Dit thema domineert vaak de koppen in de media, maar het domineert niet de omgevingsvisie en ook niet de zienswijzen. Natuurlijk zijn er tegenstanders, maar enkele zienswijzen juichen hoogbouw ook juist toe.

De derde is menging van wonen en bedrijvigheid op te transformeren bedrijventerreinen. Een grote, nieuwe ontwikkeling, maar mogelijke overlast onder nieuwe bewoners wordt maar weinig gevreesd. Vermindering van armslag bij bedrijven wordt door bedrijven(verenigingen) wel genoemd als mogelijk gevaar.

Daarnaast is het goed om te lezen dat onze buurgemeenten, de provincies en de andere gemeenten binnen de Metropoolregio Amsterdam het geschetste regionale beeld veelal herkennen en dat er veel onderwerpen zijn waar we op kunnen samenwerken.

Inspirerende ideeën

Tientallen zienswijzen betroffen inspirerende ideeën om de omgevingsvisie kracht bij te zetten. Dat was enthousiasmerend om te lezen, en tegelijkertijd moeilijk te beantwoorden. Een omgevingsvisie leent zich niet goed voor het meteen 'regelen' van concrete nieuwigheden. Dat vereist meer afstemming en participatie ter plekke. Er waren gedetailleerde ideeën over betere ov-verbindingen, nieuwe bruggen, een 'IJretto'-veerboot, tekeningen van overkluizingen over de A10, techniek voor geurvoorspellingen in 2050, ideeën voor voedselbossen of 'weilandboulevards', nieuwe zwemstrandjes, een 'Greenhouse Palace' op de kop van het Java-eiland, enzovoorts. Veelal zijn ze in deze nota doorverwijzend beantwoord. We roepen de mensen met dergelijke ideeën op

om hun idee bij andere gelegenheden voor het voetlicht te brengen, zoals in een gebiedsteam, een project of een belangengroep.

Belangrijkste wijzigingen naar aanleiding van de zienswijzen

Hier worden alleen de belangrijkste wijzigingen kort genoemd. Voor alle wijzigingen en alle redenen daartoe kan de rest van deze Nota worden geraadpleegd. Achterin is een uitgebreider overzicht van wijzigingen opgenomen. De belangrijkste zijn:

- Er is meer aandacht voor het spanningsveld tussen levendigheid en rust in de stad en aan bescherming van rust- en ruigtegebieden. Zoekgebieden voor sportlandschappen bij de NoorderIJplas, in de Brettenzone en in het Diemerpark zijn geschrapt. In deze gebieden ligt wel een opgave voor intensivering en beperkte uitbreiding van bestaande sportparken. Het belang van stadsnatuur als plek voor natuurbeleving en ecologie is op diverse plekken in de omgevingsvisie benoemd en opgenomen in de kaart Opgaven groen-blauw raamwerk.
- In de strategische keuze Meerkernige ontwikkeling hebben we specifiek aandacht gegeven aan de ontwikkeling van kenniskwartieren in alle delen van de stad. Deze ambitie komt ook terug in Deel II Waar. Kenniskwartieren zijn opgenomen in de Visiekaart Amsterdam 2050 en in de kaart met Plekken van stedelijke betekenis.
- Bij de strategische keuze Duurzaam en gezond bewegen benoemen we dat dit betekent dat we inzetten op een leefomgeving die uitnodigt tot spelen en bewegen. Het belang daarvan voor kinderen, ouderen en mensen met een beperking wordt daarbij benoemd.
- De ruimtelijke effecten van vergrijzing krijgen meer aandacht en prioriteit, zoals fijnmazige buurtvoorzieningen en woonzorgconcepten.
- Binnen de zoekgebieden voor windmolens zijn voorkeursgebieden benoemd. Deze worden opgenomen in de Visiekaart Amsterdam 2050. Daarbij worden de uitgangspunten beter toegelicht.
- Op de kaart met stadsstraten en stadslanen wordt bij tuinpark Nut en Genoegen 'ontbrekende verbinding' anders ingetekend, om duidelijk te maken dat het hier gaat om een gewenste verbinding voor fietsers en voetgangers en een onderzoek naar een mogelijke openbaar vervoerverbinding op langere termijn en de zorgvuldige inpassing daarvan. De verbinding wordt niet voor auto's.
- De opgave voor het bieden van voldoende ruimte aan bedrijven is op diverse plekken in de omgevingsvisie benoemd. Inhoudelijk zijn hiervoor ook de nieuwe richtingen beschreven in de teksten over economie en werken in Deel II WAAR en Deel III WAT. Bedrijventerrein Weespertrekvaart-Zuid is geschrapt als zoekgebied transformatie na 2040. Bedrijvenstrook Amstel III wordt aangeduid als stedelijk bedrijventerrein met een aanduiding 'Pilot grootschalige intensivering' voor het noordoostelijke deel van de bedrijvenstrook. Toevoeging van wonen kan pas na verdichting met bedrijfsruimte.

- Volkstuinparken worden nadrukkelijker gewaardeerd en beschermd, met duidelijker voornemens om de openbare toegankelijkheid in goed overleg met de gebruikers te vergroten, met behoud van het unieke karakter.

Recht doen aan iedereen

Bijna 700 zienswijzen is veel. Dat is een teken van grote betrokkenheid en geeft daarmee ook een redelijk representatief beeld van de stemming in de stad. We hebben ze goed gelezen en we zijn dankbaar voor de grote betrokkenheid die is geuit, ook bij de doorwerking van de visie in de praktijk. Daarnaast moeten we de Amsterdammers niet vergeten die geen zienswijze hebben ingediend. Daar doen we in deze laatste alinea van de samenvatting graag recht aan. Bij de uitwerking van de ambities die in deze omgevingsvisie zijn verwoord, blijven we ook open staan voor hun wensen, zorgen of ideeën. We gaan aan de slag, uiteraard in samenwerking en dialoog met de vele burgers en organisaties van en rondom Amsterdam.

Lijst met organisaties

Onderstaand volgt een alfabetische lijst met alle organisaties die een zienswijze hebben ingediend, met bijbehorend nummer. Iedereen kan zo natrekken welke punten welke organisatie heeft gemaakt. Individuele zienswijzen blijven anoniem.

Naam organisatie	Nummer
Academie van de Stad	0560
Adviesgroep Bijlmerweide	0614
Alliantie Noordelijke Tuinparken	0156
Amsterdam&Partners	0544
Amsterdamse Federatie van Woningcorporaties	0330
Amsterdamse Golfclub	0037
Belangenvereniging Banne-Buiksloot	0613
Bewonerscomité Een Brug Te Veel	0293
Bewonersvereniging Park Haagseweg	0611
Bewonersvereniging Zijkanaal H-weg	0466
BMB Ontwikkeling	0356
Bond van Volkstuinders	0339
Brancheorganisatie Kinderopvang Amsterdam	0604
Buren van het Sloterpark	0549
Camping Zeeburg	0353
Centrum voor Zorg	0261
Cletom.com (als tussenpersoon)	0545
De Tuinen van Westerpark	0227
Dorpsraad Sloten Oud-Osdorp	0212
Dorpsraad Zwanenburg-Halfweg	0133
Dorpsvereniging Haarlemmerliede en Spaarnwoude	0414
Dorpsvereniging Spaarndam is1	0216
Evenementen Vereniging Amsterdam	0631
Evenementen Vereniging Amsterdam	0679
Eventcare	0405
Federatie Amsterdamse Huurderskoepel	0419
Fietzersbond	0090
Gemeente Aalsmeer	0198
Gemeente Almere	0259
Gemeente Amstelveen	0522
Gemeente Diemen	0248
Gemeente Haarlemmermeer	0066
Gemeente Landsmeer	0394
Gemeente Oostzaan	0377
Gemeente Ouder-Amstel	0448
Gemeente Waterland	0366
Gemeente Zaanstad	0197
Gemeente Zandvoort en Haarlem	0536
GVB	0329
Hart voor de Kbuurt	0532
Hemwood (als tussenpersoon)	0204
Hemwood (als tussenpersoon)	0205
Hemwood (als tussenpersoon)	0387

Hemwood (als tussenpersoon)	0561
Hemwood (als tussenpersoon)	0607
Hogeschool van Amsterdam	0554
Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier	0236
Kernteam Oeverlanden-Sloten	0305
Koninklijke Horeca Nederland	0464
Kultlab, Evenementen Vereniging Amsterdam	0461
Liander	0572
Loveland Events	0430
MediaWharf	0372
Moestuinschool Amsterdam	0660
Moestuinvereniging Driemond	0254
Monumental Productions	0535
Monumenten Amsterdam Noord	0258
Natuurmonumenten	0628
Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek	0399
Nederlandse Spoorwegen	0196
Neprom	0609
NS Stations en NS Vastgoed	0606
NSI	0364
Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied	0234
Ondernemersvereniging NDSM-Oost	0562
Ondernemersvereniging Westpoort	0670
Oram	0199
Parkenoverleg Amsterdam	0434
Platform Sierpleinbuurt	0649
Politie	0328
Port of Amsterdam	0367
Pro West	0291
ProRail	0247
Provincie Flevoland	0678
Provincie Noord-Holland	0510
Reggae Lake Festival	0543
Regio Gooi en Vechtstreek	0369
Rijkswaterstaat West-Nederland Noord	0289
Rover	0102
SADC	0559
Solid	0432
Solidariteitsnetwerk Buurttuinen	0244
Sportraad Amsterdam	0603
Stadsbehoud Amsterdam	0316
Stadslandgoed Nieuw-West	0424
Stichting Behoud Waterland	0268
Stichting Bijenpark Amsterdam	0617
Stichting Centrale Dorpenraad	0202
Stichting Dorpsraad Spaarndam	0563
Stichting Made up North	0294
Stichting Mobile Arts	0436
Stichting Natuurontwikkeling Bijlmerweide	0619
Stichting Open Stad	0591
Stichting Stop Windturbines Geingebied	0593
Stichting Vrienden Diemberbos	0203
Stichting ZOgroen	0021
Stichting Zuidoost City	0315
TAC	0249

Team Noord Binnenstebuiten	0160
Tennet	0580
Tuinen van West	0601
Tuinpark Amstelglorie	0251
Tuinpark Buikslotermeer	0219
Tuinpark Duinzicht	0538
Tuinpark Eigen Hof	0483
Tuinpark Nieuwe Levenskracht	0371
Tuinpark Ons Buiten	0342
Tuinpark Zonnehoek	0097
Universiteit van Amsterdam	0200
Veban	0257
Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland	0334
Vereniging Angsaw	0365
Vereniging Behoud Wilmkebreepolder	0170
Vereniging De Overlanden Blijven!	0344
Vereniging Rijkshemelveaardienst	0215
Vereniging Rijkshemelveaardienst	0472
Vereniging Spaar Het Gein	0621
Vereniging Vrienden van de Amsterdamse Binnenstad	0594
Vervoerregio Amsterdam	0540
VNO-NCW	0255
Voetgangers Vereniging Nederland	0229
Vogelwerkgroep Zuid-Kennemerland	0070
Volkstuinpark Klein Dantzig	0338
Volkstuinpark Tigeno	0482
Volkstuinvereniging Frankendael	0481
Volkstuinvereniging Linnaeus	0253
Vormwolf Ontwerpbureau	0431
Vrienden van de Sloterplas	0527
Vrienden van het Amstelpark	0608
Vrienden van het Diemerpark	0283
Vrienden van het Flevopark	0256
Vrienden van het Westerpark	0626
Vrije Universiteit	0479
Waterschap Amstel, Gooi en Vecht	0459
Watersportverbond	0379
Watersportvereniging Onklaar Anker	0185
Windalarm	0602
Women Make The City	0081
Wooden City	0260

Participatie

Tijdens het opstellen van de omgevingsvisie hebben we met diverse netwerkorganisaties in de stad gesproken:

- Club2050 bestaat uit een diverse groep Amsterdamse stadmakers en buurtkenners die met ons meewerkte en –dacht bij het opstellen van de Omgevingsvisie. Van ideeën voor Citizen's Assemblies tot leergangen en bijeenkomsten met jongeren-netwerken.
- Een vrouwenadviesraad vanuit het speciaal hiervoor opgerichte netwerk Women Make The City adviseerde ons en dacht mee. De adviesraad bestaat uit vrouwen van diverse achtergrond en uit verschillende stadsdelen.
- Architectenbureau Studio LA ging samen met 'Discussiëren kun je Leren' de buurten en scholen in om thema's en ideeën op te halen.
- In onze vaste gesprekslocatie, het Atelier der Verbeelding, werkten we (tot de komst van Corona) met gastcuratoren. Zo organiseerde de gastcurator Tanja den Broeder sessies die ons hebben gevoed met ideeën over onder andere wonen, circulaire economie en voedsel.
- Studenten, lectoren en onderzoekers van de Hogeschool van Amsterdam hielden ons scherp op relevante stedelijke onderwerpen.
- Samen met Arcam organiseerden we een ontwerpmanifestatie over de toekomst van Amsterdam. Het resultaat was in het najaar van 2020 te bekijken in de tentoonstelling Thuis in de stad in de OBA Oosterdok.
- Ondernemersverenigingen, bouwende partijen en andere betrokkenen en experts hebben ons tijdens een werksessie gevoed met hun ideeën over hoe te bouwen aan een sterke Amsterdamse economie richting 2050.

Vanaf het moment van de tervisielegging zijn de websites van de omgevingsvisie www.amsterdam.nl/omgevingsvisie en amsterdam2050.nl volledig ingericht op de tervisielegging. Via beide websites is de ontwerp-omgevingsvisie te downloaden. Verder zijn de volgende communicatiemiddelen ingezet: een Facebook-campagne (gedurende drie weken) via de gemeentelijke kanalen, zowel stadsbreed als specifiek op drie stadsdelen waarin inspraakreacties vaak achterblijven: Noord, Zuidoost en Nieuw-West, een nieuwsbrief aan het opgebouwde bestand van geïnteresseerden, het tv-programma AT5 informeert (uitzending twee keer een week) en een enquête onder 1.000 Amsterdammers via afdeling Onderzoek, Informatie & Statistiek. Hiernaast is een mailing uitgegaan naar de organisaties waarmee de afgelopen twee jaar contact is geweest (zie hierboven). Men is gevraagd de omgevingsvisie te verspreiden in hun netwerk. De tervisielegging is vervolgens vermeld in de stadmakersappgroep waar veel inwoners en buurtorganisaties in zijn vertegenwoordigd (255 deelnemers). De vrouwen van Women Make The City zijn met iPads de straat op gegaan om mensen te interesseren voor de omgevingsvisie. Verder zijn er een vijftal webinars gehouden over de vijf strategische keuzes en zijn bijeenkomsten georganiseerd voor scholieren, jongvolwassenen en ouderen.

Omdat de omgevingsvisie een omvangrijk document is, hebben we de vijf strategische keuzes omgezet in een soort kieswijzer: de toekomstwijzer, aan de hand van tien stellingen. Na beantwoording kregen mensen per strategische keuze te zien hoe in hoeverre zij zich in de vijf keuzes konden vinden. Vervolgens werden zij doorgelinkt naar meer informatie en naar de pagina over het indienen van een zienswijze.

De onderzoeksresultaten en reacties op social media hebben we gebruikt bij de beantwoording. Waar we twijfelden, gaf dit soms de doorslag om een zienswijze wel of niet over te nemen.

Raadsmoties

Kort na de periode van terinzagelegging heeft ook de gemeenteraad zich gebogen over de ontwerp-omgevingsvisie. Dat heeft twaalf aangenomen raadsmoties opgeleverd. Deze moties zijn formeel geen zienswijzen en zijn dus niet letterlijk opgenomen in het rompdeel van deze Nota van Beantwoording Zienswijzen. Wel is afgesproken dat de moties een rol spelen in de wijze waarop zienswijzen worden beantwoord en de richtingen waarin de omgevingsvisie nog wordt aangepast. De twaalf moties worden hier om deze reden kort opgesomd. De oplettende lezer kan zien dat veel moties overeenkomsten vertonen met verschillende zienswijzen in deze Nota. Formele afhandeling van de moties vindt separaat van deze Nota plaats.

De moties zijn kort samengevat:

- Opnemen van de ambitie voor begraven voor onbepaalde tijd
- Instellen van een inclusief burgerberaad, met ondersteuning
- Meer functiemenging, fijnmazig ov en fietsvoorzieningen in te verdichten suburbane gebieden
- Meer groene inrichtingsprincipes, met zowel structuurgroen als snippergroen
- Meer duidelijkheid over benodigde bedrijvigheid en ruimte daarvoor in stad en regio
- Expliciet aandacht geven aan behoud en stimulering maakindustrie
- Een centralere rol voor beheer en leefbaarheid in de bestaande stad
- Mogelijke afspraken verkennen over betaalbaar woningbouwprogramma op MRA-niveau
- Ontwikkelen uitvoeringsstrategie en investeringsplan
- Bouwopgave en fijnmazig ov gelijk op laten gaan; eerst bouwen rond ov-knopen
- Spoedig scenario's voorleggen over controle op bomenkap in de stad
- Opnemen van schoonheid van de stad als prominent doel, om te koesteren en te versterken.

Alle zienswijzen en antwoorden

Zienswijzen van algemene aard

a1. Complimenten voor de omgevingsvisie als geheel

ingediend door 0014, 0023, 0035, 0066, 0078, 0090, 0102, 0160, 0170, 0178, 0196, 0206, 0209, 0229, 0247, 0249, 0289, 0327, 0330, 0334, 0353, 0426, 0502, 0515, 0670

De omgevingsvisie roept ook veel complimenten op. In deze Nota van Beantwoording Zienswijzen doen we de complimenten en het getoonde enthousiasme graag recht. Daarom beginnen we met een (niet uitputtende) bloemlezing hiervan:

We zijn enthousiast over de concept-omgevingsvisie.

Rijkswaterstaat spreekt haar waardering uit voor de toekomstvisie die u presenteert. De visie biedt voldoende raakvlakken om met enthousiasme samen te werken aan de toekomst.

Met veel plezier gelezen, dank, geeft hoop.

Wij zijn verheugd over het hoge ambitieniveau van uw omgevingsvisie en ondersteunen die ambitie van harte.

We hebben waardering voor de algemene uitgangspunten van de omgevingsvisie, om de behoefte aan meer woningen, arbeidsplaatsen en voorzieningen zoveel mogelijk op te vangen in bestaand stedelijk gebied. Dit leidt tot een intensiever gebruik van de ruimte, meer draagvlak voor allerlei voorzieningen en voorkomt een aantasting van het open landschap rond Amsterdam.

De omgevingsvisie biedt veel interessante perspectieven op de toekomst van de inrichting van de stad, waarvoor complimenten. Het is een interessant schetsboek geworden met vergezichten en inspirerende ideeën.

Met plezier las ik de omgevingsvisie en constateer dat er goed wordt nagedacht over de toekomst van onze stad.

Ik vind de plannen echt mooi en hoopvol klinken.

Ik heb het rapport met veel plezier ingezien.

Vol enthousiasme lazen wij de omgevingsvisie. Wij denken dat de groei van Amsterdam de kwaliteit van leven voor alle inwoners kan verhogen en het is mooi dit terug te lezen in de visie van de gemeente.

Wij zijn betrokken geweest bij de totstandkoming van de omgevingsvisie en zijn verheugd om te zien dat onze inbreng nagenoeg volledig is overgenomen.

Het is een mooi document geworden met veel goede onderwerpen en inzichten voor de gezamenlijke toekomst van de stad.

Fraai werkstuk.

We zijn onder de indruk van het stuk dat er nu ligt. Ondanks de grote hoeveelheid onderwerpen is het een samenhangende visie, waarin raakvlakken van verschillende domeinen (ruimte, ecologie, economie enzovoorts) tot hun recht komen. Ook het proces waarbij verschillende stakeholders zijn betrokken, verdient complimenten.

Ondanks de uitgebreidheid een leesbaar verhaal en inspirerend, uitdagend.

Wij kunnen ons goed vinden in het geschetste toekomstbeeld voor de regio. We onderschrijven de benoemde opgaven.

Allereerst willen wij de opstellers een compliment geven voor de gestructureerde en consistente opzet van de omgevingsvisie.

Complimenten voor het stuk, waarmee de gemeente Amsterdam een basis legt voor de toekomst. Wij spreken onze waardering uit over de manier waarop wordt ingegaan op de samenhang tussen ruimtelijke ordening en mobiliteit, de urgentie van spreiden in de regio, de verduurzamingsopgave en klimaatadaptatie.

Dank voor de uitvoerige omgevingsvisie. Het leest als een gedegen exercitie.

Fijn om te horen dat er zoveel wordt nagedacht over groen. Veel succes met de plannen, het klinkt als een mooie toekomst.

Wij waarderen de grondige wijze waarop de ambities en kwaliteiten versus de beperkingen en dilemma's van de stad zijn blootgelegd.

Ter kennisneming.

a2. Participatie, procedure

ingediend door 0015, 0023, 0061, 0199, 0206, 0236, 0255, 0257, 0291, 0575, 0609, 0626

Verschillende zienswijzen tonen zich kritisch over de wijze waarop de omgevingsvisie tot stand is gekomen. Het geeft volgens sommigen weinig vertrouwen over hoe de visie en de procedure van zienswijzen zijn gemeld aan de bevolking. Waarom is er bijvoorbeeld niet een heel of half nummer aan gewijd in het maandelijkse, huis-aan-huis verspreide blad van de gemeente? Waarom geen tijdig aangekondigde webinars via Pakhuis de Zwijger, Balie of anderszins? De nu gehanteerde procedure sluit veel mensen uit.

Er wordt gezegd dat de visie breed is besproken met belanghebbenden. Verschillende indieners laten weten daar weinig of niets van te hebben gemerkt, of dat met deze inspraak weinig lijkt te zijn gebeurd. Ook vinden sommigen dat Bouwend Nederland beter is betrokken dan stadmakers en bijvoorbeeld de erfgoedsector.

De omgevingsvisie is bepalend voor Amsterdam en wordt nu in één collegetermijn vastgesteld. De enige aan het stuur is het huidige college. Dit is fundamenteel onjuist. Laat besluitvorming liggen bij een volgend college. Kiezers kunnen dan ook via verkiezingen hun oordeel geven. Definitieve besluitvorming kan pas in een 2e collegetermijn.

Verschillende mensen en organisaties geven aan graag betrokken te worden bij het opstellen en zeker bij het uitwerken van de omgevingsvisie. Voor burgers gaat dat naar eigen zeggen niet altijd gemakkelijk. Ze worden niet standaard benaderd, ze moeten ernaar zoeken.

ORAM /Ondernemend Amsterdam wil graag betrokken zijn bij het vervolgproces en de verschillende deeluitwerkingen en staat klaar om inhoudelijke kennis en de belangen van Amsterdamse bedrijven in te brengen.

Verschillende zienswijzen roepen op om de denkkraft van het brede bedrijfsleven eerder en nadrukkelijker te benutten. Enkele ondernemersverenigingen en brancheverenigingen hebben naar eigen zeggen onvoldoende deel kunnen nemen. Het zou voor omgevingsvisies met een impact op de agglomeratie ook passen om de ondernemersverenigingen in Amstelveen, Diemen, Zaandam en Haarlemmermeer te betrekken.

Sommigen pleiten ervoor om niet in eerste instantie burgers, maar vooral maatschappelijke organisaties te betrekken, want die vertegenwoordigen per definitie meer dan zichzelf: de Fietzersbond, Staatsbosbeheer, wandelvereniging enzovoorts. In het huidige beleid staan deze organisaties volgens enkele zienswijzen vaak buitenspel, in tegenstelling tot bijvoorbeeld bedrijven.

Soms is er grote bezorgdheid over de uitvoerbaarheid van de visie. De zorgen gaan over de financiële haalbaarheid, over de onvoldoende op samenwerking gerichte werkwijze van de gemeente Amsterdam en over de wijze waarop met participatie wordt omgegaan. Zonder een ingrijpende gemeentelijke koerswijziging is de omgevingsvisie volgens sommigen onuitvoerbaar.

Verschillende zienswijzen vinden de inspraakperiode te kort, zeker omdat de omgevingsvisie een groot en belangrijk document is, dat richting geeft aan de ontwikkeling van de stad voor de komende 30 jaar. De verbazingwekkend korte zienswijzenperiode biedt burgers en organisaties amper tijd om expertise te zoeken.

Antwoord

We betrekken collectieven en buurtgroepen graag bij gemeentelijke planvorming en hebben dat ook bij deze omgevingsvisie gedaan. Dat heeft inspirerende bijeenkomsten van velerlei aard opgeleverd. We hebben vele verschillende vormen gehanteerd, ook webinars, scholen of bijvoorbeeld Pakhuis de Zwijger. Om een idee te krijgen van wie in het maakproces van deze omgevingsvisie zijn betrokken, verwijzen we naar paragraaf 23 'Maakproces OVA2050, verantwoording en lessen' en www.amsterdam2050.nl. De paragraaf 'participatie', voorin deze nota, biedt ook een summier overzicht van de partijen die we in het maakproces hebben betrokken.

We hebben ons best gedaan om veel perspectieven aan bod te laten komen, inclusief bedrijven en erfgoedsector. Wel moeten we erkennen dat de corona-pandemie, die uitbrak halverwege het maakproces en met nog veel publieke bijeenkomsten voor de boeg, deels roet in het eten heeft

gegooid. Bijeenkomsten moesten worden verplaatst naar online, waar de opkomst wisselend was. Velen, inclusief wijzelf, moesten wennen aan online werken en zeker in de eerste coronamaanden hadden Nederland en Amsterdam urgentere aandachtspunten dan een ruimtelijke visie voor 2050. We hebben daarom overwogen om vaststelling van de omgevingsvisie uit te stellen, maar dat hebben we bewust niet gedaan: we wilden de stad een tijdig en hoopvol ruimtelijk perspectief bieden. Laten we hiernaast niet uit het oog verliezen wat een rijkdom aan commentaren en inzichten vanuit vele geledingen van de samenleving de zienswijzenperiode heeft opgeleverd, waarvan deze Nota het resultaat is. Ze hebben hun impact gehad op de omgevingsvisie en geleid tot talrijke wijzigingen. Tijdens de uitvoering van de omgevingsvisie blijven we ons inzetten om burgers, ondernemers en andere belangenbehartigers te horen en te betrekken. We nemen de uitnodiging van ondernemers- en brancheverenigingen graag aan. We delen graag informatie en inzichten en zijn benieuwd naar wat de verenigingen vanuit de achterban bij de gemeente wil agenderen.

Meenemen in uitvoering.

a3. Vorm, strategie

ingediend door 0015, 0021, 0206, 0241, 0244, 0258, 0323, 0343, 0452, 0473, 0573, 0591, 0608

Een 30-jarenvisie is mooi, maar niet realistisch als ze niet gekoppeld wordt aan korte- en middellange termijn doelen en richtlijnen voor het proces dat tot die doelen moet leiden.

Het is een ernstige tekortkoming dat de talloze programmatische groei-ambities op de korte termijn niet worden vertaald in overtuigende stedenbouwkundige keuzes voor de lange termijn.

Maak deze doelen SMART: specifiek, meetbaar, aanvaardbaar voor alle partijen, realistisch en tijdgebonden. De omgevingsvisie voldoet alleen aan de T, die ver na de collegeperiode ligt.

De formulering van de teksten is vaak onduidelijk, jongeren moeten vaak drie keer lezen voordat ze de tekst begrijpen.

Het is een behoorlijk pittig stuk, niet gemakkelijk te doorgronden. Het is een hele uitdaging de samenhang voor ogen te houden, er zijn nogal wat doelstellingen, thema's, trajecten, beleidskaders. Licht de omgevingswet, waar dit allemaal onder valt, beter toe.

Deze omgevingsvisie is een te simpel wensenlijstje. De vele ambities gaan onmogelijk samen. Stel een reëlere omgevingsvisie op, met duidelijker keuzes op basis van data en normen.

Deze omgevingsvisie bestaat uit een bijna onneembare hoeveelheid tekst en kaartmateriaal. Er is sprake van discrepanties tussen de teksten en verschillende kaarten. De kaarten zijn gezien hun lage resolutie op veel plekken slecht leesbaar. Dit geeft geen goed signaal af.

De omgevingsvisie mist een onderbouwing met data, modellen en scenario's, waardoor niet te beoordelen is of de visie realistisch is in het licht van de vele uiteenlopende en soms tegengestelde ambities bij welzijn, duurzaamheid, groen, klimaatbestendigheid, rechtvaardige verdeling van

welvaart, inclusiviteit, circulariteit en gezondheid. De omgevingsvisie moet terug naar de tekentafel.

Wordt het Omgevings Effectrapport straks onderdeel van de omgevingsvisie? Wordt de definitieve omgevingsvisie straks als boek uitgebracht, met heldere kaarten?

De omgevingsvisie wordt een dynamisch document dat tweejaarlijks wordt gemonitord en op basis daarvan updates kan krijgen. Kunnen wij dan ook zogenaamde buitenplanse omgevingsplanactiviteiten verwachten? Komen er deel-omgevingsvisies?

De ruimtelijke kwaliteit van de stad kan beter als 'collectieve waarde' worden losgelaten. Juist dan ontstaat meer ruimtelijke kwaliteit, met minder beperkende regels binnen enkele duidelijke richtlijnen.

Zorg voor zo flexibel mogelijke plannen om rekening te kunnen houden met nu nog niet te voorziene veranderingen met betrekking tot klimaat en maatschappij.

Een visie op zo'n lange termijn moet niet zo gedetailleerd zijn, zeker niet in onzekere coronatijd.

Voeg een literatuurlijst toe met boeken die iedereen gelezen moet hebben over Amsterdam, dan heb je een gemeenschappelijke basis om verder te praten.

Waarom is een belangrijk documentals de omgevingsvisie niet vertaald in het Engels?

Antwoord

De omgevingsvisie geeft op hoofdlijnen de ruimtelijke koers aan voor de stad tot 2050. Daarbij is een adaptieve uitvoering mogelijk. Het ruimtelijke instrumentarium uit Deel II WAAR is een middel om te zorgen dat op project- en gebiedsniveau wordt gewerkt aan complete buurten in een samenhangende stad, door al vooraf bandbreedtes te bepalen voor dichtheden en programma, en de hoofdnetwerken voor infrastructuur en groen/water te reserveren. Het is geen stedenbouwkundig plan op buurniveau. De omgevingsvisie is, zoals de naam al aangeeft, ook geen uitvoeringsstrategie. Het bepalen van SMART-doelen voor de uitvoering van een plan is zinloos voor een periode van 30 jaar. In een uitvoeringsstrategie, die gewoonlijk is gericht op de korte en middellange termijn, zou dit wel op zijn plaats zijn.

De Agenda Samen Stadmaken, onze enige strategische keuze die gaat over het proces in plaats van de inhoud, biedt samen met de hoofdstukken in Deel IV HOE uitgebreide richtlijnen voor het proces om de doelen van omgevingsvisie te halen.

De nieuwe omgevingswet laat toe dat een omgevingsvisie regelmatig (gedeeltelijke) updates krijgt. We weten nog niet in hoeverre we dat gaan doen. Op verschillende specifieke thema's komen er wel uitwerkingen van de omgevingsvisie; zie daarvoor de in de visie opgenomen lijst. Deze zou je kunnen beschouwen als 'deel-omgevingsvisies', of 'updates', maar we noemen ze zo niet. De omgevingswet spreekt in dit verband over 'omgevingsprogramma's': plannen die het midden houden tussen de omgevingsvisie en het voor burgers bindende omgevingsplan, waarin gedetailleerd beleid wordt opgenomen voor de korte en middellange termijn.

Wij delen de zienswijzen over gebrekkige data-onderbouwing niet. Aan de omgevingsvisie liggen veel onderzoeken ten grondslag, die niet in het stuk zelf benoemd of opgenomen zijn. Om een voorbeeld te noemen: de buurttypologieën zijn allemaal doorgerekend op dichtheid, functiemix en benodigde ruimte voor infra, groen, water en voorzieningen. Op deze manier geeft de omgevingsvisie zelfs meer dan eerdere structuurplannen en de structuurvisie onderbouwd richting aan de groei van de stad. In de Nota Reikwijdte en Detailniveau en in het Omgevings Effectrapport (OER) zijn scenario's voor groei

van de stad beschreven en gescoord op helder omschreven doelen. In het OER wordt ook op thema's cijfermatige onderbouwing gegeven. Het OER blijft wel een losstaand document.

De Omgevingsvisie Amsterdam 2050 was tijdens de zienswijzeperiode in hoge resolutie te downloaden. Ook wordt het stuk na definitieve vaststelling in goede kwaliteit op internet beschikbaar gesteld en in beperkte oplage ook in boekvorm.

Het huidige uitgangspunt is dat gemeentelijke communicatie in het Nederlands gaat. We bieden daarom geen vertalingen in welke taal dan ook. Het staat iedereen vrij om zelf delen te (laten) vertalen, al is het maar met online vertaalprogramma's. We zorgen na vaststelling wel voor een Engelse vertaling van de samenvatting.

Niet overnemen in de visie, wel meenemen in de doorwerking.

a4. Niet-passende zienswijzen

ingediend door 0077, 0223, 0277, 0318, 0573, 0636, 0643, 0644, 0665, 0666

Sommigen zienswijzen betreffen een dermate particulier of van de omgevingsvisie afwijkend thema, dat beantwoording in deze Nota van Beantwoording Zienswijzen niet op zijn plaats is. Indieners van zienswijzen met bovenstaande nummers wordt aangeraden om langs andere wegen contact op te nemen met de gemeente Amsterdam.

Overigens zijn er ook enkele zienswijzen ingediend zonder naam- en adresgegevens. Navraag leverde ook niets op. Aangezien we alleen traceerbare zienswijzen meenemen, zijn deze niet in deze Nota opgenomen.

Ter kennisneming.

a5. Regionale samenwerking algemeen

ingediend door 0066, 0197, 0198, 0247, 0248, 0259, 0289, 0369, 0394, 0448, 0510, 0522, 0536, 0540, 0678

Optimale benutting van het nu al zwaarbelaste vervoersnetwerk vraagt om strategische keuzes. De toekomstige functie van station Zuid voor internationale treinen, waarmee er ruimte vrijkomt op het spoor tussen Sloterdijk en Schiphol, is hier een voorbeeld van. Dergelijke processen zijn complex en kostbaar, en blijven vragen om samenwerking met Rijk en regio, samen met de spoorsector. Wij blijven graag actief met uw gemeente en andere betrokkenen zoals het ministerie werken aan de ontwikkeling van het ov-netwerk in brede zin, onder meer via SBaB en MIRT ZWASH. Voorbeelden hiervan zijn het verbeteren van de bereikbaarheid van Schiphol en Zuidas, het beter benutten van de Amsterdamse stations en het actualiseren van de ruimtelijke reserveringen.

Op hoofdlijnen sluiten de ambities goed aan op beleid en ambities van de Vervoerregio, zoals de principes van nabijheid, openbaar vervoer als basis en veel ruimte voor actieve modaliteiten. In

2021 werken we samen met onze gemeenten aan een regionaal beleidskader voor mobiliteit in de openbare ruimte. In uw visie legt u de nadruk op uitbreidingen van hoogwaardig openbaar vervoer. Deze ambitie ondersteunen we van harte en wij werken als organisatie graag met u samen om de benodigde uitbreidingen te realiseren.

Goede beschrijving van de Metropoolregio Amsterdam en het geschetste toekomstbeeld hiervoor. Blij met de positie van Hoofddorp hierin, onder meer met het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp.

Goed dat wordt aangesloten bij de strategische agenda van de Metropoolregio en de verantwoordelijkheid die hierin wordt genomen. Belangrijke opgaven en doelstellingen voor woningbouw, economie, kansengelijkheid, mobiliteit, duurzaamheid en landschap worden gedeeld.

Goed dat Amsterdam meer dan eens over de gemeentegrenzen heen kijkt en afstemming zoekt. Goed dat Amsterdam zichzelf ziet als onderdeel van een agglomeratie, binnen een grotere metropoolregio. De gemeente Aalsmeer blijft graag samenwerken aan de grootste regionale opgaven.

De gemeente Almere is goed betrokken bij het maakproces en ziet de gemeenschappelijke opgaven terugkomen in de ontwerp-omgevingsvisie. Zoals de inzet op groei van de Almeerse werkgelegenheid en het verbreden van de stedelijke kwaliteit van Almere, een metro Amsterdam-Almere en het versterken van de recreatieve en ecologische kwaliteiten van het IJmeer. Fijn dat de nadruk op het regionale perspectief ligt. De inhoud van het Perspectief Oostflank MRA komt daarin terug. We hebben de wens om naast de bestaande afspraken op gezette tijden bilateraal te overleggen, om de genoemde opgaven te bespreken en op welke manieren we elkaar kunnen versterken.

Waardering voor de visie. Er zijn voldoende raakvlakken om enthousiast samen te werken aan de toekomst.

De gemeente Landsmeer juicht het toe dat Amsterdam de ambitie heeft om meer te gaan samenwerken met buurgemeenten en kijkt hiernaar uit.

De Regio Gooi en Vechtstreek blijft graag binnen het samenwerkingsverband van de Metropoolregio Amsterdam (MRA) met Amsterdam afstemmen, en is blij dat Amsterdam de polycentrische metropool en het belang van de ontwikkeling van de hele regio omarmt.

Goed dat er meer verbinding wordt gelegd met omliggende gemeenten en gebruik te maken van elkaars kracht.

Goed dat u zich realiseert dat ontwikkelingen in en voor de stad effect hebben op opgaven die we gezamenlijk moeten oppakken.

In het voortraject is de gemeente Amstelveen ambtelijk goed betrokken. De invulling van de visiekaart, specifiek over wat er voor Amstelveen op de kaart kon worden gezet, is in gezamenlijkheid tot stand gekomen. Ook in het vervolg blijft Amstelveen graag samenwerken aan de grootste gemeentegrensoverschrijdende opgaven. Veel van het geschrevene wordt herkend en heeft parallellen met Amstelveens beleid.

De gemeenten Zandvoort en Haarlem herkennen de geschetste opgaven en de vijf strategische keuzes die worden voorgesteld, en gaan graag verder in gesprek bij regionale tafels, onder meer bij de Verstedelijkingsstrategie en het Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid van de Metropoolregio Amsterdam.

Het belang van de polycentrische netwerkstructuur van de MRA en de belangrijke rol van Amsterdam hierin wordt onderschreven.

Zorgen over autonomie/ wederkerigheid/ afstemming met lopende processen

We missen een verwijzing naar de in de maak zijnde Verstedelijkingsstrategie van de Metropoolregio Amsterdam. Wat in de omgevingsvisie wordt opgenomen, moet ermee in lijn zijn.

Loop niet te veel vooruit op keuzes die regionaal nog moeten worden afgestemd, zoals de inzet op een autoluw Amsterdam en op de koers voor de scheggen.

Goed pleidooi om in de toekomst meer samen op te trekken. Het is voorwaardelijk dat uitvoering van ambities op basis van wederkerigheid gebeurt.

Het voorstel tot meer samenwerking op agglomeratieniveau spreekt aan, een overlap met al bestaande samenwerkingsverbanden moet echter worden voorkomen.

Ambities sluiten aan op de ambities van de omgevingsvisie van de Provincie Noord-Holland, er gelden dezelfde opgaven. Het gaat daarom niet zozeer om het 'wat', maar om het 'hoe'. Daar zit soms nog wel een spanningsveld tussen. Om dat zoveel mogelijk weg te nemen, blijven we graag in goed overleg en kijken we uit naar een versteviging van de samenwerking.

De Amsterdamse visie over een ongedeelde stad en de regionale verbreding ervan kan botsen met de eigen identiteit, en dus de kracht, van enkele gemeenten om Amsterdam heen. Woningbouw is in alle segmenten een lokale bestuurlijke aangelegenheid. Regionaal kunnen we uiteraard wel kennisdelen en afstemmen.

Maak het onderscheid tussen Amsterdams grondgebied en niet-Amsterdams grondgebied duidelijker.

Antwoord

We zijn blij te lezen dat het geschetste beeld van de samenhang binnen de regio veelal wordt herkend door de regionale partners. Amsterdam onderschrijft het belang van de samenwerking binnen de Metropoolregio Amsterdam. Bij de keuzes die Amsterdam heeft gemaakt, is daarom zo goed mogelijk aangesloten bij de richting van de Verstedelijkingsstrategie. Omdat deze bij het maken van de ontwerp-omgevingsvisie (en ook nog tijdens deze beantwoording) in ontwikkeling is, was het niet mogelijk al te verwijzen naar de uitkomsten hiervan.

Daar waar we uitspraken doen die vooruitlopen op regionale afspraken, kunnen deze worden gelezen als de Amsterdamse inzet. Wij gaan daarover graag het gesprek aan.

In de nieuwe Visiekaart zal de gemeentegrens van Amsterdam duidelijker worden aangegeven.

Ter kennisneming, meenemen in uitvoering.

Wijzigingsvoorstel: er komt een duidelijker gemeentegrens op de Visiekaart Amsterdam 2050.

a6. Verzoek tot regionale samenwerking, specifieke onderwerpen

ingediend door 0197, 0248, 0289, 0510, 0522, 0536, 0609, 0678

Graag explicieter opnemen dat u samen met Zaanstad wilt optrekken bij sociaal-maatschappelijke vraagstukken. Benieuwd naar hoe u de toekomstige samenwerking hierop wilt vormgeven. Aansluiting van Zaanstad op het stedelijk weefsel van Amsterdam is van essentieel belang. Er moet een gezamenlijke agenda voor de noordwestkant van de agglomeratie komen.

Diemen geeft graag samen met Amsterdam invulling aan de Diemerscheg.

Beschouw de plannen en ambities die een relatie hebben met de infranetwerken van Rijkswaterstaat kritisch op haalbaarheid en wenselijkheid. Rijkswaterstaat brengt hiervoor graag kennis en expertise in en blijft graag betrokken bij de totstandkoming en uitwerking van de omgevingsvisie.

Houd bij de uitwerking van de visie rekening met de afspraken met Rijkswaterstaat en stem af bij uitbreiding van de woonfunctie op het water, bij het aansluiten van wateren op rijkswateren, bij de aanleg van energie-installaties op water en bij het benoemen van risico's bij zwemmen in rijkswater buiten officiële zwemlocaties.

Rijkswaterstaat werkt graag mee aan de informatievoorziening over de relatie met het Markermeer en het Noordzeekanaal in het genoemde Waternatuurcentrum.

Vanuit ketenmobiliteit denkt de Provincie Noord-Holland graag mee over de hubs. Er moet goed met de omliggende gemeenten worden samengewerkt om ervoor te zorgen dat het plekken zijn waar mensen graag komen en verblijven.

Om de druk op de ruimte en het verdringingseffect dat kan optreden voor bedrijven in Amsterdam tot kans te maken op andere plekken in de metropoolregio is een gericht samenspel nodig. Bijvoorbeeld binnen de metropoolregio Amsterdam in het programma Plabeka, en zelfs met Noord-Holland Noord.

De Provincie Noord-Holland kan zich vinden in de beoogde aanpassing van de Amsterdamse Hoofdgroenstructuur en denkt hier graag over mee. Ook over een goede balans tussen biodiversiteit en leefkwaliteit in het groen.

De zoekgebieden voor de RES liggen deels in bijzonder provinciaal landschap en/of Natuur Netwerk Nederland. De Provincie Noord-Holland gaat graag met Amsterdam in gesprek hoe deze benut kunnen worden voor verduurzaming.

Het vraagstuk van klimaatadaptatie pakt de gemeente Amstelveen graag gezamenlijk op.

De gemeente Amstelveen blijft graag regionaal het gesprek over economie voeren, mede waar het gaat om spreiding van bedrijvigheid.

De aantrekkingskracht van de magneet Amsterdam en het autoluwe beleid van Amsterdam vragen om het regionaal oppakken van de bereikbaarheid. Het is belangrijk om in gesprek te blijven over de bereikbaarheid en leefkwaliteit rond de Ag, de bereikbaarheid van station Zuid als belangrijk NS-station voor Amstelveen, verschillende verbindingen met Amsterdam en het vraagstuk rond regionale hubs.

Het klopt dat we in de regio meer moeten gaan samenwerken bij de vestiging van nieuwe bedrijven.

De Provincie Flevoland gaat graag met Amsterdam en bedrijven in gesprek over mogelijke verplaatsingen van bedrijven, en de bijbehorende voorzieningen en verbindingen naar Flevoland. Het dichterbij elkaar groeien van Amsterdam en Almere maakt directe afstemming nog meer wenselijk. Hier zijn kansen om de belevingswaarde en de bereikbaarheid van de regio te versterken. De Provincie Flevoland werkt graag samen met Amsterdam om de ambities en de

kwaliteiten van het IJmeer en Markermeer te versterken, zoals afgesproken in de IJmeeragenda 2050.

Antwoord

Fijn dat er voor de uitwerking van de ambities veel mogelijkheden voor samenwerking en/of gesprek worden gezien. Amsterdam gaat graag in op de uitnodigingen om gedeelde opgaven en ambities met de regionale partners samen uit te werken. Dat doen we binnen daartoe geëigende samenwerkingsverbanden. Veelal zullen dat bestaande samenwerkingen zijn. Waar die nog ontbreken, zoals op de schaal van de agglomeratie, kijken we graag samen wat er nodig is.

Ter kennisneming / meenemen in de uitvoering.

Zienswijzen op de strategische keuzes

De meeste zienswijzen gaan in op specifieke thema's, maar er is ook veel gereageerd op de fundamenteën van de omgevingsvisie: de vijf strategische keuzes. Deze zienswijzen van vaak een wat hoger abstractieniveau worden in dit eerste deel van deze Nota van Beantwoording Zienswijzen behandeld. Eerst de zienswijzen die hun waardering voor de strategische keuzes uitspreken, daarna per strategische keuze de kritiek en aanvullingen erop.

S1. Waardering voor de strategische keuzes

ingediend door 0004, 0010, 0012, 0013, 0023, 0041, 0044, 0050, 0052, 0053, 0057, 0073, 0074, 0081, 0090, 0170, 0202, 0203, 0209, 0214, 0236, 0253, 0254, 0257, 0294, 0358, 0388, 0510, 0544, 0594, 0609, 0628

Er is veel waardering en ondersteuning voor de strategische keuzes. We noemen hier de belangrijkste opmerkingen. Zo is genoemd dat meerkernigheid voor veel mensen leidt tot stedelijkheid dicht bij huis. Anderen noemen het een slimme zet die de ontwikkelpotentie van Noord, Nieuw-West en Zuidoost goed benut, beter dan tot nu toe. Er wordt wel gevraagd om gemeentelijke actie, want het gaat de komende jaren niet vanzelf.

Dat 'groeien binnen grenzen' ervoor zorgt dat de scheggen onbebouwd blijven, is voor velen een zegen. Ook de aandacht voor duurzaamheid en biodiversiteit kan rekenen op de instemming van velen. Verdichting is volgens anderen ook goed omdat het de fiets belangrijker maakt. Hoewel de nadelen van groei en de toename van bebouwingsvolumes vaak worden onderkend, is er veel realisme: we hebben de woningen nu eenmaal nodig, zeker voor jongeren. Het is gemakkelijk praten voor wie al een koopwoning heeft.

Ook duurzaam en gezond bewegen wordt goed ondersteund. Veel zienswijzen zetten lopen en fietsen inderdaad voorop. Auto's zijn volgens velen niet nodig als er wordt geïnvesteerd in goed openbaar vervoer en fietsvoorzieningen. Geparkeerde auto's gaan bij voorkeur onder de grond, dichtbij de A10. Dat is volgens sommigen ook groener en verkeersveiliger. De uitbouw van stationsomgevingen tot intensief gebruikte werk- en woongebieden krijgt ook veel steun, want openbaar vervoer, voet en fiets worden er belangrijker mee.

Rigoreus vergroenen is volgens zeer veel zienswijzen een goed uitgangspunt, zeker als groen en blauw (water) samen worden gezien. Veel steun is er ook voor natuurinclusief bouwen en aandacht voor ecologie. Er wordt onder meer op gewezen dat groen bij de ruimtelijke ontwikkeling van Amsterdam altijd een leidend principe is geweest, en dat groen ook goed is voor de economie. Ook wordt verwezen naar volkstuinparken, die een mooie rol in vergroening vervullen. Een nieuw stadsbos wordt ondersteund als een goed idee, voor recreatie maar ook voor vastlegging van CO₂. Het streven om het gesprek met bewoners aan te gaan over het groen in en om de stad spreekt aan. Er wordt door sommigen samenwerking aangeboden om ambities samen en met bewoners uit te werken.

'Samen stadmaken' wordt door velen als een grote vooruitgang gezien ten opzichte van wat men daarover gewend is. Veel burgers doen nu ook al veel in hun wijk. Het wordt goed genoemd dat buurtbewoners vaker kunnen meedoen met project ontwikkelen. Wooncoöperaties kunnen volgens velen bijdragen aan de betaalbaarheid van het wonen in de stad. Anderen noemen het positief dat ze op straat zijn benaderd voor hun mening over de omgevingsvisie, meteen een mooi voorbeeld van samen stadmaken. Want als je dat niet doet, dan worden alleen degenen die zich goed kunnen verwoorden betrokken bij gemeentelijke plannen, en vaak nog aan het eind van de planvorming ook. Als je de wijken in gaat, dan bereik je meer mensen die veel waardevols te zeggen hebben over Amsterdam. Het zou inderdaad fantastisch zijn als bewoners meer zeggenschap zouden krijgen in beheer en ontwikkeling van hun leefomgeving en de juiste middelen daarvoor krijgen. Anderen geven aan te willen helpen bij het verwezenlijken van deze ambities.

Antwoord

We zijn blij met deze complimenten. Ze laten zien dat er draagvlak is voor de strategische keuzes. Hiermee kan de stad de komende jaren vooruit.

Ter kennisneming.

S2. Meerkernige ontwikkeling

ingediend door 0004, 0035, 0196, 0200, 0210, 0246, 0252, 0255, 0275, 0330, 0385, 0502, 0504, 0536, 0544, 0559, 0590, 0594, 0618, 0632, 0648

Niet realistisch, ongewenste neveneffecten

Meerkernige ontwikkeling klinkt veelbelovend, maar brengt het gevaar met zich mee dat de te verdichten nevencentra voor gewone Amsterdammers straks net zo onbetaalbaar worden om te wonen als het huidige centrum. Zorg er mede daarom voor dat deze kernen straks niet alleen bestaan uit winkelcentra, grote horeca of een megabioscoop, maar ook en vooral uit kleinschalige bedrijvigheid, alternatieve winkels en niet-commerciële uitingen die eigen zijn aan het gebied. Door te concentreren op één groot centrum per stadsdeel, althans voor Noord, Zuidoost en Nieuw-West, is de keerzijde dat de minder populaire functies tussen de centra in terecht komen en de verschillen tussen populaire en minder populaire gebieden worden aangewakkerd. Focus daarom op minimaal vier kleinere centra per stadsdeel, in plaats van één groot centrum. Bijkomend voordeel is dat er minder ruimte nodig is voor autoverkeer. Het ontwikkelen van meerdere centra plus het afwaarderen van het hoofdwegennet biedt een unieke kans om de bewoners van buiten de ring te betrekken bij de stad.

Extra kantoorruimte in stadsdeelcentra komt wat ongeloofwaardig over: op veel plaatsen wordt kantoorruimte juist omgebouwd naar woningen. Ook aan de orde is het verplaatsen van winkelactiviteiten uit het centrum naar bijvoorbeeld Osdorpplein en Amsterdamse Poort. Dat zijn de winkelcentra waar de kwalitatief betere winkels juist als eerste verdwenen en ook daar zie je nu een wildgroei aan kleine eetzaakjes en telefoonwinkels.

Concentreer op het wegnemen van de gepercipieerde barrières tussen de stadsdelen, door bijvoorbeeld het vestigen van de stadsdeelkantoren bij deze barrières.

Met meerkernigheid verschuift de aandacht dieper de naoorlogse wijken in. Dat is mooi, maar voor wie worden de kernen straks? Zijn er voldoende woningen voor de sociale en middenhuur? De betaalbaarheid komt onder druk te staan. En wat gebeurt er buiten de kernen?

Verhouding kernen-binnenstad, nieuwe rol binnenstad

Nu de stad mikt op 250.000 nieuwe inwoners in 2050 wordt het lastig de stad nog langer als één compacte stad op te vatten. Het is dus begrijpelijk dat de stad kiest voor een meerkernige ontwikkeling. Maar dat betekent niet alleen de ontwikkeling van meer kernen, maar ook dat de binnenstad niet langer als het functionele centrum van heel Amsterdam wordt opgevat. De binnenstad is immers ook een woongebied.

Zorg ervoor dat met spreiding het centrum niet verder wordt uitgehold. Een bepaald aanbod kan alleen bestaan bij vraag. Verspreiding van die vraag over verschillende centra holt mogelijk bepaald aanbod uit.

Wees er door meer voorzieningen in de stadsdelen op alert dat bewoners niet geïsoleerd raken in het eigen stadsdeel, en het contact met het centrum kwijtraken aan toeristen. Besteed voldoende aandacht aan culturele evenementen, grote festivals en musea verdeeld over de stadsdelen, als een soort patent-musea, zodat de stadsdelen economisch sterk worden. Werkgelegenheid betekent gelijke groei en kansen voor bewoners.

Stadsdelen

Is het reëel dat het Buikslotermeerplein een nieuwe levendige stadskern wordt? Het plein ligt midden tussen woningen voor mensen met een krappe beurs. In Noord gaat in een aantal buurten de gentrificatie tegelijk wel erg hard. De noordelijke IJ-oever volbouwen met allerlei hoogstedelijke functies past niet bij de identiteit van Noord.

Amsterdam-Oost blijft in de meerkernige ontwikkeling onbenoemd. Moet dat niet beter op de kaart? Als de A10-West wordt afgewaardeerd ten faveure van de ontwikkeling van West, dan krijgt Oost al het doorgaande verkeer over zich heen.

Bestuurlijke kwesties

De invulling van de 'nieuwe centra' moet op democratische wijze plaatsvinden. Maar als je op het niveau van de omgevingsvisie naar de stad kijkt, dan is het onlogisch dat Amstelveen, Diemen en Zaanstad zelfstandige gemeenten zijn en Zuidoost, Noord en Nieuw-West niet. Zeker als deze stadsdelen ook volwaardige stadscentra krijgen. De bestuursopgaven die in deze omgevingsvisie zijn geformuleerd, moeten daarom in handen worden gelegd van een stadsprovincie. De meeste dagelijkse lokale bestuurstaken kunnen dan worden overgedragen aan volwaardige gemeenten op het niveau van de huidige stadsdelen. Het grootste deel van het ambtelijk apparaat moet dan worden opgedeeld in zeven tot negen eenheden, omdat gebiedsgericht werken haaks staat op de huidige directie-oriëntatie van de organisatie.

Het ontbreekt op dit moment aan de geschikte governance-structuur voor de opgave die er ligt. Er is ook geen vereveningsmechanisme waarin de lusten en lasten van gebiedsontwikkeling op een gelijkwaardige manier tussen gemeenten kunnen worden gedeeld. Het rapport "Als één overheid" gaat in op de maatschappelijke opgaven die stad en regio overstijgen en die vragen om gezamenlijke uitvoeringskracht. Een van de aanbevelingen is een mechanisme voor de regionale verevening van grondexploitatie-inkomsten. Waar denkt Amsterdam zelf aan? Hoe ver is de metropoolregio Amsterdam met dit denken?

Vervoerseffecten

Meerkernige ontwikkeling is goed, want de huidige spreiding van werkgelegenheid en voorzieningen is scheef in het nadeel van de regio, met als gevolg een grote eenzijdige spits van vervoerstromen. Het faciliteren van deze eenzijdige (hyper)spits van en naar Amsterdam zet de betaalbaarheid van het openbaar vervoer onder druk. Besteed naast Almere, Zaanstad,

Purmerend en Hoofddorp echter ook aandacht aan Haarlem en Hilversum. De vervoersstroom tussen Haarlem en Amsterdam was bijvoorbeeld pre-corona één van de drukste trajecten in Nederland en kent een zeer eenzijdige en verspitte vervoersmarkt.

Specifieke functies

De rol van universiteitscampussen op de verschillende kernen is groot, maar is niet uitgewerkt.

Doe dat alsnog, dat komt meerkernigheid ten goede.

Waarom opent het Conservatorium een dependance in Zuid in plaats van Zuidoost, als we hoger onderwijs willen spreiden?

Regionale meerkernigheid

De binnenstad zal zeker voor toeristen en bezoekers de grootste trekker blijven en kernen als Almere, Purmerend of Hoofddorp zijn gewoon niet hoogstedelijk genoeg om ook daar van een echte metropool te spreken. Verdicht daarom zoveel mogelijk binnen Amsterdam, dat scheelt ook verkeersbewegingen.

De onderlinge afhankelijkheid tussen Amsterdam en de andere kernen moet nadrukkelijker worden benoemd. Neem een paragraaf op waarin de rol wordt beschreven die Haarlem, Zaanstad, Lelystad, Almere, Hilversum, Hoofddorp en Purmerend innemen binnen de MRA en op welke manieren deze steden Amsterdam versterken in zijn rol als wereldstad. Dat maakt het gemakkelijker om samen te werken om deze rollen verder uit te bouwen.

De inzet van meerkernige ontwikkeling is om werk beter te spreiden en de stedelijke kwaliteit van kernen zoals Hoofddorp te vergroten. Het valt op dat dit principe voor Haarlemmermeer nog beperkt is uitgewerkt. Graag zouden wij zien dat er in de omgevingsvisie wordt voorgesorteerd op een integrale ontwikkeling van de zuidwestkant van Amsterdam en de Haarlemmermeer.

Een belangrijk perspectief om vanuit te werken betreft Enter[NL]. SADC heeft een Marktvisie Enter[NL] opgesteld, in samenwerking met onder meer de gemeente Amsterdam. Wij constateren dat er fors volume aan m2 bvo kantoren en bedrijfsruimte wordt geprogrammeerd aan de zuidwestkant van Amsterdam. Wij vinden het van groot belang dat er goede afstemming plaats vindt over het kwantitatieve en kwalitatieve aanbod van werkmilieus op de vijf Enter[NL] knooppunten. Overaanbod moet worden voorkomen, mede in relatie tot de alternatieve bekostiging van de verlengde Noord/Zuidlijn.

De programmering van de verschillende woonmilieus, woningtypen en doelgroepen dient regionaal afgestemd te worden; dat ontbreekt nu ten onrechte.

Antwoord

Niet realistisch, ongewenste neveneffecten

Veel zienswijzen laten mooi zien hoeveel kanten er aan zo'n keuze zitten en hoeveel risico's en onzekerheden daarbij komen kijken. We kunnen het eens zijn over het mooie doel van meerkernigheid, maar dan nog van mening verschillen over de aanpak of mogelijke neveneffecten. We lezen de meeste zienswijzen daarom vooral als meedenkers om de route naar een meerkernige stad de komende jaren samen en zorgvuldig te doorlopen. We moeten de komende jaren oog houden voor ongewenste uitkomsten en daarop bijsturen.

Meerkernigheid is wat ons betreft niet uitsluitend gericht op de stedelijke centra Osdorpplein, Amsterdamse Poort en Buikslotermeerplein en op de stationskwartieren. De bedoeling is juist dat de stadsdelen als geheel als stedelijke kern gaan functioneren. Daarom is ontwikkeling ook gericht op het verbeteren van de interne structuur van de stadsdelen, onder andere door het maken van stadsstraten en stadslanen. Secundaire winkelcentra willen we door aanhaken op dit netwerk van routes ook versterken, terwijl extra woningen voor meer draagvlak zorgen. Die stadsstraten en stadslanen maken weer onderdeel uit van het stadsdeel-overstijgende netwerk van routes door de stad. Door de ontwikkeling van deze straten en lanen zorgen we ook voor meer samenhang tussen de verschillende stadsdelen en voor aantrekkelijke en veilige verbindingen met het centrumgebied.

Bij meerkernige ontwikkeling staat de behoefte en de identiteit van de verschillende stadsdelen voorop. We ontwikkelen dus niet om de hele stad tot één groot centrum te maken, maar door juist de onderscheidende kracht van gebieden te versterken. Voor de 'nieuwe' kernen geldt dat deze gemengd en inclusief moeten zijn. Via afspraken met bijvoorbeeld corporaties, huurderskoepels en private partijen wordt menging bewaakt, en hiermee ook de percentages voor sociale-, midden-, dure huur en koopwoningen. In deze nieuwe kernen is het wederom van groot belang dat voor alle doelgroepen en functies bijpassende voorzieningen worden gerealiseerd. De ontwikkeling van meerkernigheid moet hand in hand gaan met de ontwikkeling van goed functionerende buurtcentra met voorzieningen zoals bibliotheken, speelvoorzieningen, ouderenzorg enzovoorts.

In de buurten waar in de omgevingsvisie minder ontwikkeling is voorzien, wordt ook geïnvesteerd in betere woningen, maatschappelijke accommodaties en een aantrekkelijkere en veiligere leefomgeving. Dat is een duidelijk doel in de aanpak van Ontwikkelbuurten, waarbij de corporaties belangrijke samenwerkingspartners zijn.

Verhouding kernen-binnenstad, nieuwe rol binnenstad

Er is ook in 2050 maar één historisch centrum van Amsterdam. De binnenstad en de buurten daar direct omheen vervullen als centrumgebied een unieke rol in stad en regio en ook landelijk en internationaal. Meerkernige ontwikkeling vermindert de eenzijdige focus van Amsterdam op dat centrum, maar de overige stedelijke kernen zullen nooit helemaal zelfvoorzienend zijn. Juist omdat we inzetten op een onderscheidende ontwikkeling treffen Amsterdammers straks in Nieuw-West iets anders aan dan in Noord of Zuidoost. Des te meer aanleiding om ook buiten het eigen stadsdeel te kijken voor winkelen, uitgaan, scholing, werk of cultuur. Dat geldt evenzeer voor de inwoners van het centrumgebied.

Stadsdelen

Buikslotermeerplein moet als stedelijk centrum een hart van Noord worden, óók voor de bewoners van de nieuwe buurten aan de IJ-oever, die eveneens deel worden van de nieuwe identiteit van Noord. Het Buikslotermeerplein zal straks minder traditioneel winkelcentrum zijn en meer gemengde wijk waar je ook kunt uitgaan, werken en wonen. De verbindingen met de rest van het stadsdeel voor fietsers en wandelaars moeten daarvoor worden verbeterd. Vandaar ook de inzet op stadsstraten en stadslanen op plekken waar nu nog alleen of voornamelijk auto's rijden. Eenzelfde soort ambitie koesteren we rond Osdorpplein en de Amsterdamse Poort.

Amsterdam-Oost is grotendeels onderdeel van het Amsterdamse centrumgebied en de stadsbuurten daar direct omheen. De nieuwe buurten op Zeeburgereiland en IJburg hebben gezamenlijk niet genoeg massa en plek voor werken en voorzieningen om als op zichzelf staand stedelijk centrum, vergelijkbaar met Nieuw-West of Zuidoost, te functioneren.

Bestuurlijke kwesties

In de omgevingsvisie benoemen we het belang van de samenwerking binnen de agglomeratie. Naast de samenhang tussen de stadsdelen is inderdaad ook de samenhang tussen Amstelveen, Diemen, Ouder-Amstel, Zaanstad, Haarlemmermeer en Amsterdam belangrijk. Daarom gaan we in de uitwerkingen van de omgevingsvisie verkennen hoe we bij gebiedsontwikkelingen beter kunnen samenwerken. Die samenwerking moet kunnen functioneren in alle bestuurlijke stelsels. De omgevingsvisie gaat niet over een herziening daarvan.

Er wordt op dit moment niet gesproken over de mogelijkheid om inkomsten uit grondexploitaties regionaal te verevenen. Regionale verevening veronderstelt winsten uit grondexploitaties die kunnen worden ingezet bij verlieslatende gebiedsontwikkeling in andere gemeenten. De gebiedsontwikkeling in de regio bestaat voor verreweg het grootste deel uit binnenstedelijke ontwikkeling, met een flinke inzet op betaalbare woningbouw en duurzaamheid. Het vergt verplaatsing van bedrijven en maatregelen die milieubelasting beperken, grote investeringen in (ov-)infrastructuur, maatschappelijke voorzieningen en economische profielversterking. Hierdoor is gebiedsontwikkeling merendeels verlieslatend, en levert het bij geen van de gemeenten in de regio een positief saldo op.

Vervoerseffecten

Juist de spreiding van werk en stedelijke voorzieningen is een middel om meer balans te brengen tussen stadsdelen en stad en regio en de eenzijdige en zware spitsbelasting te verminderen. Tegelijk is het een gegeven dat de tegenspits in de meeste richtingen nooit even zwaar zal zijn en we dus ook in de toekomst rekening moeten houden met een onevenredige zware belasting in één richting en een deels inefficiënte benutting van infrastructuur. Dit heeft effect op de haalbaarheid van nieuwe investeringen in openbaar vervoer in de regio. Dit punt komt uitgebreid aan de orde bij v24.

Specifieke functies

Spreiding van hoger onderwijs draagt in hoge mate bij aan de meerkernige ontwikkeling. In de definitieve omgevingsvisie geven we meer aandacht aan kenniskwartieren, die verspreid over de stad liggen. Samen met de kennisinstellingen willen we dit de komende jaren uitwerken. Het conservatorium is misschien niet het ideale voorbeeld. Wij verwachten dat de komende jaren meer stedelijke functies naar bijvoorbeeld Zuidoost of Nieuw-West zullen gaan.

Regionale meerkernigheid

De metropoolregio bestaat uit verschillende kernen, met een diverse mate van stedelijkheid. Het streven is niet om overal dezelfde hoogstedelijkheid te ontwikkelen, wel om de leefbaarheid van de centra te versterken. Het toevoegen van woningen, werkgelegenheid en voorzieningen in kernen als Almere, Purmerend en Hoofddorp vergroot daar de stedelijke kwaliteit en maakt de kernen minder afhankelijk van Amsterdam. Concentraties van woningen en werkgelegenheid komen rond stations en dicht bij de bestaande centra, zodat deze bereikbaar zijn met het openbaar vervoer. Dat bevordert het gebruik ervan.

In de omgevingsvisie schrijven we dat we samen met Hoofddorp werken aan de ontwikkeling van de zuidwestkant van Amsterdam en de Haarlemmermeer. We onderschrijven daarnaast het belang van goede afstemming over het aanbod van werkmilieus. Hier gaan we onder andere via het MIRT-programma Zuidwest Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp (ZWASH) aan meewerken.

De steden binnen de MRA verschillen in hun rol in het geheel en in hun wisselwerking met Amsterdam. Het kan de samenwerking ten goede komen om dat specifiek te duiden. Die duiding kan wat ons betreft echter alleen in onderlinge afstemming, en niet alleen vanuit Amsterdam worden gedaan. Bijvoorbeeld in de Verstedelijkingsstrategie van de Metropoolregio Amsterdam. Het belang van de rol

van regiokernen als Haarlem en Hilversum onderschrijven we. We zullen in de tekst over de samenstelling van de metropoolregio hier aandacht besteden.

Amsterdam werkt op het woningbouwvraagstuk nauw samen met het Rijk en binnen de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Hierbij gaat de aandacht zowel uit naar de programmering van nieuwe woningen, als naar het betaalbaar houden van de bestaande woningvoorraad. Uitgangspunt bij deze samenwerking is dat elke partner vanuit zijn eigen verantwoordelijkheid bijdraagt en besluiten worden genomen in het daarvoor verantwoordelijke democratische orgaan. Gezien de soevereiniteit binnen de eigen gemeentegrens is het vaak moeilijk en tevens onwenselijk om bindende afspraken te maken met andere gemeenten. Wel werkt Amsterdam samen met het Rijk aan een Verstedelijkingsstrategie. Daarin zijn de polycentrische ontwikkeling van de regio en het verdichten rond ov-knooppunten belangrijke onderdelen.

Niet overnemen / meenemen in de uitvoering.

Wijzigingsvoorstel: toevoegen notie over het belang van historische regiokernen. In Deel II WAAR toevoegen Kenniskwartieren aan Plekken met stedelijk betekenis en op de Visiekaart. Benoemen van bijdrage van kennisinstellingen aan meerkernige ontwikkeling in Deel I VISIE.

S3. Groeien binnen grenzen

ingediend door 0008, 0021, 0035, 0071, 0079, 0170, 0201, 0246, 0275, 0323, 0342, 0345, 0348, 0358, 0359, 0365, 0383, 0414, 0441, 0452, 0527, 0591, 0594, 0603, 0668

Onderbouwing groei

Groei als onvermijdelijkheid is betwistbaar. Hoe waarschijnlijk is de groeiverwachting van de Amsterdamse bevolking en de economie, zeker na de stagnatie door corona? Waarom zoveel groei in Amsterdam zelf en niet in omliggende gebieden? Er zijn grenzen aan groei, leg beter uit waar die liggen. Waarom willen we zoveel groei? Het CBS hanteert zes bevolkingsscenario's, waarom deze omgevingsvisie maar één? Er zijn berekeningen die wijzen op krimp van de Nederlandse bevolking richting 2100. Ook toekomstige kantorengroei is twijfelachtig. Steeds meer kantoorwerk wordt geautomatiseerd, mensen gaan meer thuiswerken, zeker na corona. Er is al te zien dat mensen verder weg (groter, groener) gaan wonen, als ze toch maar twee dagen per week naar een Amsterdams kantoor hoeven. Verdichting bij stations zal deze tendens versterken. De gevolgen hiervan zijn te weinig in beeld gebracht. Wellicht zijn er meer kantoorpanden om te bouwen naar woningen.

Er moet worden afgestapt van het axioma dat ongelimiteerde groei van bedrijven onvermijdelijk en onmisbaar is voor een gezonde toekomst van Amsterdam, aangezien die groei in veel opzichten in strijd is met de belangen van de bevolking en met het behoud van culturele waarden. Economische voordelen van groei zoals meer werkgelegenheid moeten op zijn minst worden afgewogen tegen de nadelen, zoals toenemende druk op de woningmarkt en het verder verslechteren van de (sfeer in de) binnenstad door toerisme.

Houd daarom rekening met minder groei en pas op met de term 'metropool'. Sommigen noemen zelfs een vermindering van het aantal inwoners als na te streven doel. Amsterdam hoeft niet iedereen te faciliteren.

Nadelen verdichting

Het 'donut model' en circulaire economie zijn goede principes. Maar hoe verhoudt het principe van minder consumeren van ruimte en beton zich tot verdichting? Verdichting is de kurk waarop deze omgevingsvisie drijft, met 150.000 woningen extra binnen de huidige stadsgrenzen. Dat houdt het ommeland weliswaar open, maar nadelen van verdichting worden te weinig voor het voetlicht gebracht: meer drukte, meer geluidsoverlast, minder privacy, minder parkeren, meer vervuiling. Ook zijn er risico's op meer anonimiteit, eenzaamheid en asociaal gedrag, inclusief psychische klachten. De effecten op duurzaamheid, opgroeiende kinderen en de kwaliteit van buitenruimte zijn twijfelachtig, een hyperdichte stad wordt steeds minder geschikt voor gezinnen. Houdt de meerderheid wel van 'bruisende buurten'? Meer voorzieningen zijn leuk, maar pas op dat het niet te druk wordt. Inbreidingen moeten niet plaatsvinden in gebieden waar de verstedelijking al boven een bepaalde drempel ligt. Te hoge dichtheden zijn ook niet pandemiebestendig gebleken. Eenmaal verdicht kun je nauwelijks meer terug. Noch programmatisch, noch ruimtelijk worden er beperkende voorwaarden gesteld aan groei. Onderzoek daarom beter waarom verdichting goed is en stel ook de vraag of Amsterdammers misschien vinden dat er al genoeg is verdicht. De omgevingsvisie heeft het over het draagvermogen van de planeet, maar het draagvermogen van de stad in de waagschaal leggen is blijkbaar geen probleem. Meer mensen betekenen meer regels, meer standaardisering en meer bureaucratie. Amsterdam is een stad van menselijke maat en dat moet zo blijven.

In de beschrijvingen per stadsdeel is het onduidelijk waar de genoemde 150.000 woningen moeten of kunnen komen, en of dat wel te verenigen is met rigoreus vergroenen. Het verdichten van 'complete buurten' heeft effect op de leefbaarheid van die buurten.

Uitbreiding

Sommigen opperen groeien buiten grenzen. Waarom moeten weilanden in Amsterdam-Noord onbebouwd blijven? We hebben daar qua natuurbeleving niet veel aan. Als je woontorens bij stations wilt neerzetten, dan blijft landelijk noord weiland, maar haal je te veel nadelige effecten de stad in.

Antwoord

De druk op Amsterdam is groot: heel veel mensen en bedrijven willen zich er vestigen. Dat geeft begrijpelijkerwijs bij velen een bepaald onbehagen. De optie om veel minder te bouwen is daarom regelmatig besproken, maar dat leidde nooit tot geruststellende conclusies. Minder bouwen verhoogt de druk op de stad namelijk alleen maar, met allerlei ongewenste neveneffecten, zoals prijsopdrijving, extra druk op de groene regio en meer vervoersstromen over lange afstand. Deze omgevingsvisie biedt daarom ruimte voor groei en stelt daar randvoorwaarden tegenover. We willen allemaal een leefbare stad; de discussie gaat slechts over welke groeivoorwaarden daarbij horen. Een groeiproces wordt bepaald door veel factoren. Daar moeten we ons als gemeente toe verhouden, in afstemming met andere overheden. De genoemde groeicijfers zijn richtgetallen, waar we rekening mee houden en waar we ruimte voor kunnen bieden, maar ze zijn geen ambitie.

Waarom moet Amsterdam groeien en dan ook nog eens met zoveel inwoners en arbeidsplaatsen? De groei van Amsterdam en de MRA is geen doel op zich. We maken plek voor spontane en verwachte groei en organiseren die op zo'n manier dat de stad er beter van wordt. We kunnen de opgaven waar we als land, regio en stad voor staan niet aan zonder ook te groeien en te bloeien. Er zijn daarnaast nog vier redenen om de verwachte groei ook daadwerkelijk in de stad te accommoderen:

1. *Vergrijzing is van dien aard dat we zonder immigratie de kosten van alle transities niet kunnen dragen en over twintig tot dertig jaar geconfronteerd worden met het wegvallen*

van draagvlak voor sociale voorzieningen. Amsterdam heeft voor Nederland de functie van magneet voor talentvolle mensen en bedrijven. Als hoofdstad van ons land en enig internationaal knooppunt dat in de wereldtop meedoet, nemen we onze verantwoordelijkheid. Op termijn (na 2050) gaat de wereldbevolking krimpen. Dat biedt voor de natuur en het klimaat hoop. Een Europa van enerzijds compacte, inclusieve, vitale stedelijke regio's met een hoge kwaliteit van leven en anderzijds grote, natuurlijke gebieden, is een duurzamer perspectief dan een land en continent als één groot verstedelijkt veld.

2. Met die compacte groei moeten we nu al een begin maken. De vraag naar wonen en werken is in de MRA groot. Wij hebben als Amsterdam de mogelijkheid een flink deel van de groei op verantwoorde wijze een plek te geven binnen de grenzen van de bestaande stad. Daarmee voorkomen we dat in kwetsbare landschappen wordt gebouwd. In de regio, maar ook ver daarbuiten. Bovendien voorkomen we dat mensen dagelijks grote afstanden moeten afleggen voor werk, school of ontspanning. Bouwen buiten de stad gebeurt meestal in lage dichtheden, waardoor openbaar vervoer geen haalbaar alternatief is. Met een verdichting van de stad voorkomen we dus ook verdere groei van het autoverkeer naar de stad.
3. Amsterdam biedt aan mensen de gelegenheid om zich te ontwikkelen. Die kans willen we zoveel mogelijk mensen geven. Dat is ook een verantwoordelijkheid die we als stad willen nemen. Nieuwe inwoners de kans ontzeggen te profiteren van alles wat onze stad te bieden heeft, vinden we niet te verantwoorden. Daarom ook blijft de nadruk bij woningbouw liggen op betaalbaar. Die nieuwe mensen zorgen bovendien voor culturele en economische vernieuwing. Een stad mag geen stilstand water zijn.
4. Zonder substantiële toevoeging van nieuwbouw in de stad en in de regio loopt de druk op de woningmarkt nog verder op, met alle gevolgen van dien: verdringing van lagere en middeninkomens, segregatie, lange wachttijden, dakloosheid, kansenongelijkheid.

In de periode tot 2050 willen we in de stad daarom ruimte bieden voor minimaal 150.000 woningen voor 250.000 Amsterdammers. Oftewel een groeitempo van gemiddeld ongeveer 5.000 woningen per jaar. Dat is inclusief bijbehorende voorzieningen en infrastructuur. Amsterdam heeft er ruim 750 jaar over gedaan om de huidige ca. 450.000 woningen en alles wat daarbij hoort te bouwen. Een groei van 30% in slechts dertig jaar tijd is dan ook fors. We willen een complete stad bouwen met leefbare en aantrekkelijke buurten. Een groeitempo van gemiddeld 5.000 woningen per jaar stelt ons in staat de infrastructuur, groen en openbare ruimte mee te laten groeien. Het is als ambitie ook organisatorisch en, rekening houdend met crises, langjarig haalbaar.

Wat betreft de groeiverwachting van het aantal arbeidsplaatsen: we houden rekening met een groei van zeker 200.000 arbeidsplaatsen tot 2050. Dat is ongeveer de helft van de verwachte werkgelegenheidsgroei in de Metropoolregio Amsterdam tot 2050. De afgelopen tien jaar heeft de werkgelegenheidsgroei van de MRA zich sterk geconcentreerd in Amsterdam en in mindere mate Haarlemmermeer. Met deze omgevingsvisie wil Amsterdam de onevenwichtige economische ontwikkeling binnen de regio doorbreken, met een stevige inzet op banengroei in de regiokernen.

Niet overnemen.

S4. Duurzaam en gezond bewegen

ingediend door 0004, 0036, 0051, 0059, 0060, 0064, 0065, 0081, 0102, 0246, 0262, 0275, 0302, 0343, 0358, 0419, 0540, 0603, 0605, 0646, 0668

Beweging in brede zin

Werk de strategische keuze Duurzaam en Gezond bewegen uit over de volle breedte van het bewegen, dus inclusief spelen, wandelen, sporten enzovoorts. Voeg een gezondheidseffectrapportage toe en houd daarbij ook rekening met de gevolgen van toegenomen sociaaleconomische ongelijkheid. Formuleer stevige ambities ten aanzien van sport en bewegen. Bouw sportzalen in woongebouwen zodat ook met slecht weer dicht bij huis gesport en bewogen kan worden. Dit vraagt minder openbare ruimte, zorgt voor minder verplaatsingen en bevordert sociale cohesie.

Wil je wandelen serieus tot preferent vervoer maken, dan volstaat het niet om te zeggen dat je daar de stoep voor hebt. Stoepen zijn een randverschijnsel om de auto en de fiets vrij baan te geven. Wil je wandelen echt stimuleren, dan moet je het aantrekkelijker maken, met echt wandelbeleid. Benoem meer ruimte waar de wandelaar het primaat heeft, dat is ook fijn voor kwetsbare groepen. De volkstuinparken bijvoorbeeld bieden met smalle paden zonder traditionele verharding een fijnmazig net van paden, omzoomd door een interessant groen decor. Je wordt er uitgenodigd om juist niet de kortste weg te kiezen en daardoor meer gezond en duurzaam te bewegen.

De ambitie "investeren in ... ruimte voor sporten en bewegen" doet direct denken aan de sportnorm. Wordt deze bindend? Hoe vertaalt deze ambitie zich in een verplichting, of een ander controlemechanisme? Gaat de gemeente er ook voor zorgen dat er makkelijk toegankelijke sportfaciliteiten zijn?

Zorg bij duurzaam en gezond bewegen voor inclusiviteit. Dus ook voor doven, blinden, rolstoelen, slecht ter been, niet kunnen fietsen enzovoorts.

Openbaar vervoer

Er moeten meer en sneller hoogwaardige openbaar vervoerverbindingen bij, als we deze strategische keuze serieus nemen en haalbaar willen maken. Bijvoorbeeld een metrolijn naar Purmerend. Minder auto's is goed, doe ze vooral onder grond, maar helemaal de stad uit is niet nodig. Auto's kunnen meer de stad uit als openbaar vervoersverbindingen beter zijn. Fijnmazig openbaar vervoer moet in en naar alle buurten zo aantrekkelijk en betaalbaar mogelijk worden gemaakt, ook naar plekken als Landelijk Noord, het Havengebied en de Eendracht. Iedereen moet binnen 5-10 minuten een tram, bus of metro kunnen bereiken. Nu zijn er vaak nog te grote loopafstanden op stations en zijn er door bezuinigingen heel wat ov-lijnen 'rechtgetrokken' en ov-haltes opgeheven. Zorg daarin voor een koerswijziging en zorg ook voor betere overstappen en betere tangentiële lijnen door buitenwijken. Voor trajecten die niet veel reizigers hebben kunnen kleine busjes worden ingezet.

De omgevingsvisie is te veel gebaseerd op enkele grote metroprojecten die pas worden gerealiseerd lang nadat verschillende grote woningbouwlocaties al grotendeels zijn volgebouwd. Realisatie van metroprojecten is dermate langdurig en onzeker, dat deze niet de basis kunnen zijn voor een verstedelijking die veel eerder moet plaatsvinden. Er moet meer aandacht zijn voor uitbouw van het bestaande ov-stelsel, ook moet de bouw van grote ontwikkellocaties afhankelijk worden gesteld van de tijdige aanwezigheid van goed openbaar vervoer, die meer stadsdelen

onderling verbindt dan nu wordt beoogd. Een uitvoeringsstrategie is vereist in samenwerking met de gemeenten in de regio, twee provincies en de Vervoerregio Amsterdam, gebaseerd op een daadwerkelijke schaalprong van het openbaar vervoer om een substantieel groter aantal mensen met het openbaar vervoer (en aanvullend fiets) te vervoeren. Pas dan gaat deze strategische keuze hout snijden.

Antwoord

Deze strategische keuze gaat inderdaad om een beweegvriendelijke leefomgeving in brede zin. De tekst wordt daarop aangepast, met meer aandacht voor sport en spel en nabijheid als ordenend principe dat alledaags bewegen bevordert. In de omgevingsvisie wordt nieuw voetgangersbeleid aangekondigd. Gezien de strategische keuze voor duurzaam en gezond bewegen gaan we dat met enige ambitie oppakken. We onderschrijven daarbij het punt dat dat beleid uit meer dan stoepen moet bestaan en dat inclusiviteit daarbij belangrijk is. Dank voor de suggesties, daar gaan we de komende jaren mee aan de slag.

De controlemechanismen op de gemeentelijke sportnormen zijn inmiddels groot. De sportnorm is weliswaar geen wet, maar we hebben er alle vertrouwen in dat de sportnorm de komende jaren in ruimtelijke plannen wordt nageleefd. Deze strategische keuze draagt daartoe bij. De sportnorm op zichzelf kan de komende jaren wel op onderdelen worden aangepast, al naar gelang wensen en nieuwe realiteiten vanuit plannen en samenleving.

De omgevingsvisie agendeert en maakt ruimte voor een groot aantal uitbreidingen van het openbaar vervoersysteem. Nieuwe metroverbindingen verbeteren de bereikbaarheid van stad en regio, en ontlasten drukke spoorverbindingen, waar vervolgens meer ruimte is voor intercity's en internationale treinen. Binnen de agglomeratie zorgt uitbreiding van het bus- en tramnet voor ontsluiting van nieuwe ontwikkelgebieden, deze tekenen we beter herkenbaar in op de netwerkkaarten voor openbaar vervoer. Beter regionaal openbaar vervoer kan inderdaad ten koste gaan van het fijnmazige openbaar vervoer. Daarom is de inzet op meerkernige ontwikkeling en groeien binnen grenzen zo belangrijk. Hiermee creëren we meer draagvlak voor bestaande lijnen in de bestaande stad.

De omgevingsvisie agendeert en reserveert ruimte voor toekomstige ontwikkelingen en infrastructuur. Een visie is geen uitvoeringsstrategie. Wel agenderen we een goede doorwerking middels een uitvoeringsagenda.

Meenemen in de uitvoering.

Wijzigingsvoorstel: bij de strategische keuze Duurzaam en gezond bewegen wordt ingezet op een leefomgeving die uitnodigt tot spelen en bewegen. Het belang daarvan voor kinderen, ouderen en mensen met een beperking is daarbij benoemd.

S5. Rigoureuus vergroenen

ingediend door 0004, 0008, 0013, 0021, 0032, 0035, 0036, 0039, 0040, 0042, 0043, 0044, 0045, 0047, 0048, 0061, 0063, 0064, 0081, 0152, 0153, 0154, 0170, 0217, 0241, 0242, 0244, 0246, 0247, 0249, 0302, 0323, 0324, 0327, 0345, 0358, 0365, 0388, 0426, 0434, 0449, 0524, 0482, 0483, 0527, 0532, 0544, 0549, 0575, 0590, 0594, 0597, 0605, 0611, 0616, 0618, 0626, 0632, 0643, 0647, 0648, 0657, 0660

Deze strategische keuze heeft duidelijk de meeste reacties teweeggebracht. Opvallend is dat daar weinig tegenstanders bij zaten. De meeste zienswijzen zijn het juist hartstochtelijk eens met rigoureuze vergroening, maar stellen dat de ambitie niet geloofwaardig is, niet innovatief genoeg of niet specifiek genoeg. De algemene zienswijzen over groen worden hier themagewijs voor het voetlicht gebracht. Verderop in deze Nota, onder 'Leefbare stad', komen alle specifieke zienswijzen over groen aan bod, onder meer in bepaalde wijken. Ook volkstuinen en groen in de scheggen zijn daar te vinden.

Ambitie, innovatie

Van rigoureuze vergroenen is nog te weinig te zien, geef dit nog meer prioriteit en biedt meer garanties. Verstening staat nog steeds te veel voorop, per saldo is er groen in de stad verdwenen. De pandemie heeft laten zien hoe essentieel groene buitenruimte is voor mensen die op een kleine etage wonen. Denk niet in hier en daar een boom of park in steriele nieuwbouwwijken, maar in bijvoorbeeld tiny forests, voedselbossen, fruitbomen planten, verticaal groen, bloemenbakken in buurten, meer groen langs het spoor. Maakabri's en daken groen, transformeer parkeerplaatsen in groen, doe aan natuurvriendelijker bermbeheer. Stimuleer dat tegels uit tuinen gaan, haal tegels uit overdreven brede trottoirs, bijvoorbeeld op IJburg en in Zuidoost. Ga ambitieus voor inheemse soorten, maak aantrekkelijkheid voor bijen en vogels tot duidelijk uitgangspunt. Plaats nestkasten, zwaluw- en ijsvogelwanden, maak takkenrillen, laat dood hout liggen. Neem vergroening mee bij het ontwerp van elk nieuwbouwhuis, maak daar een puntensysteem van. Verbeter kades met behoud van monumentale oude bomen, heb oog voor groene cultuurhistorie. Verplant oudere bomen naar nieuwbouwwijken, doe aan voorlichtingscampagnes. In vele Europese steden zijn er geweldig mooie parken met hectares botanische tuinen, waar jong en oud elkaar kunnen ontmoeten en waar natuur en toezicht hierop hoogtij vieren. Dat kan ook in Amsterdam.

Kortom: wees innovatiever en ambitieuzer dan de omgevingsvisie op dit punt uitstraalt.

Echt groen, ruig groen, stil groen

Zorg voor écht groen. Werk meer natuurinclusief, stop op meer plekken met maaien en schoffelen, snoei minder, laat de natuur z'n gang gaan. Verschillende ruige groengebieden in de scheggen en aan de rand van de stad dreigen nu aangeharkte verblijf- en recreatieparken te worden, precies het omgekeerde van wat rigoureuze vergroenen zou moeten behelzen. Al dat kale gras wordt vaak niet eens goed gebruikt en het is niet mooi. Vervanging van gras door kunstgras is al helemaal geen rigoureuze vergroenen; het enige dat daar groen aan is, is de kleur van het plastic. Reken mede daarom sportparken niet tot echt groen. Sport en groen zijn twee verschillende dingen, werk concreter uit in hoeverre en waar dat kan samengaan of niet.

Groen wordt gekoloniseerd voor menselijk gebruik, terwijl het voor de biodiversiteit van belang is dat we van groengebieden afblijven. Parken worden te vaak verruïneerd door hippe festivals en zwaar bouwverkeer bij opbouw van evenementen die in stadions en muziekhallen thuishoren. Ze verhogen ook de parkeerdruk. Maak daarom minder ruimte voor festivals in het groen. Geef planten, dieren en introverte mensen meer een stem, benoem meer gebieden waar de stilte mag en moet overheersen, ook in de scheggen. Voeg een ecologische kaart aan de omgevingsvisie toe, die duidelijk maakt welke groendelen van ecologisch hoge waarde (moeten) zijn. Voeg de typering 'struinnatuur' toe.

De omgevingsvisie spreekt over stukjes groen, maar minder over hoe je groen en biodiversiteit kan versterken om het leven in Amsterdam gezonder te maken, en de luchtkwaliteit beter. De

omgevingsvisie spreekt te gemakkelijk over biodiversiteit en ecologie. De dagelijkse praktijk van kaalslag, bomenskap, verwijdering van struiken en nestgelegenheid is helaas minder florissant. Biodiversiteit gaat niet om siergroen, maar om de langdurige relatie tussen soorten en binnen de soorten. Intensiever niet overal het gebruik van groen, en respecteer de grafrust op begraafplaatsen.

Verdichting van de stad met zoveel meer inwoners tegelijk met rigoureuze vergroening is ongeloofwaardig. Er zal steeds meer concurrentie tussen functies in het groen ontstaan, scherpe keuzes worden doorgeschoven naar de toekomst en dat is onwenselijk. Onderzoek dat beter in de omgevingsvisie, mede aan de hand van ontwerp-exercities. Want bij een onduidelijke koers zullen bestaande, voor de natuur waardevolle groengebieden onvermijdelijk worden teruggebracht tot gebieden voor ontmoeting en recreatie. Verdichting zal ten koste gaan van wijkgroen. Ook zal het vaker worden doorkruist door bijvoorbeeld (verlichte?) snelfietsverbindingen. Kies vanwege de veelheid aan groenfuncties daarom voor *aparte* gebieden voor recreatie, sport en ontmoeten, en *beperkt-toegankelijke* gebieden voor natuurbeleving, natuurontwikkeling en klimaatbestendigheid. Alle ecologische verbindingen dienen zodanig te zijn dat uitwisseling van soorten veilig en ongehinderd kan plaats vinden. Ecologische verbindingen kunnen daarom als regel niet vrij toegankelijk zijn.

Er staat in de visie weinig over het ruimtebeslag dat hondenbezitters doen op het groen. Is het ook een optie om te streven naar betere handhaving of hondenvrij groen?

Vergroenen in de binnenstad

Houd bij de vergroening van de binnenstad rekening met bestaande cultuurhistorische waarden. De binnenstad heeft al veel structuurgroen, zoals (monumentale) bomen langs de grachten en grachtentuinen (beschermde keurtuinen), als belangrijk onderdeel van de stedenbouwkundige structuur. Rigoureuze vergroening is hier nauwelijks mogelijk. Groenperkjes op de grachten bijvoorbeeld zijn in strijd met de beschermde status van het stadsgezicht en de daar (mede) op gebaseerde Puccini-inrichtingseisen. Bescherm vooral beter wat er al is en zoek ruimte voor wat extra bomen.

Maak een masterplan voor vergroening van de binnenstad, een soort Puccini Groen. Dit kan voorkomen dat het onsamenhangend groen wordt, of dat op te heffen parkeerplaatsen meteen worden weggegeven aan terrassen. Voor kleiner groen langs de grachten biedt een aanpak in de geest van de cortenstalen bloembakken langs de Amsteloevers tussen de Munttoren en de Blauwbrug een goede oplossing, terwijl een aanpak in de geest van de heringerichte Elandsgracht een goed uitgangspunt lijkt voor soortgelijke andere binnenstadslocaties.

Het Wertheimpark is het enige park in het centrum. Doe in de stenige binnenstad daarom meer aan kleinschalige, fijnmazige vergroening, liefst ook op gebouwen en bedrijven. Benut elke vrijkomende plek voor meer openbaar buurtgroen, met meer bankjes. Beheer en handhaaf dat goed.

Groen bij woningen, binnentuinen

Noem ook mogelijkheden voor woongemeenschappen met groen in en rondom appartementen. Haven-Stad biedt hiervoor kansen, maar ook vele andere plekken. Kijk-binnentuinen kunnen tot gemeenschappelijke groene ruimtes voor en samen met omwonenden worden omgezet. Het beheer moet vaker worden onttrokken aan woningcorporaties.

Hoe past de ambitie “openbare ruimte zo groen mogelijk inrichten” bij steeds meer binnentuinen in flats? In nieuwe buurten vervalt de publieke ruimte grotendeels en zijn tuinen verstopt. Hoe gaat de gemeente ervoor zorgen dat groen ook toegankelijk groen is?

Groen aan en op gebouwen vraagt veel zorg. Hoe wordt de belofte nagekomen dat 'het moet aansluiten bij de wensen van Amsterdammers'? Hoe gaat de gemeente dat faciliteren? Groen toevoegen middels groen op gevels en daken is goed voor het klimaat, maar voegt niets toe aan ruimte voor recreatie en sport. Het groen op en aan gebouwen zal grotendeels van private partijen zijn en niet openbaar toegankelijk. Kapvergunningen voor privétuinen worden bovendien te gemakkelijk afgegeven.

Stadslandbouw, volkstuinen

In de visie staat niets over de relatie van groen met stadslandbouw. Benoem dit alsnog. Is het groene voornemen alleen gericht op biodiversiteit, of blijft er ruimte voor siergroen en nutsgroen van exotische planten? En wordt er dan een uitzondering gemaakt voor particuliere tuinen en groente- en fruitteelt?

Eigen voedsel kweken kan ook inpassend, als onderdeel van de huidige economie naar een circulaire economie. De expertise die er al honderd jaar is op de volkstuinen, moet bij groene ambities worden genoemd. Daar weet men hoe de bodem zich gedraagt.

Te veel groen

In wijken als Zuidoost is al genoeg groen, dat hoeft echt niet verder te worden vergroend. Veel groen is juist onveilig, er moet vanwege de veiligheid meer aandacht zijn voor onderhoud en verlichting ervan, eventueel ook camera's.

Pas op met groen toevoegen in krappe wijken binnen de ring, want de stoepjes zijn al heel smal, waardoor mensen op de weg moeten lopen.

Beheer, instrumenten

Een beter beschermde status voor groen wordt ook door de Europese Commissie als belangrijk genoemd. Een kapvergunning wordt te gemakkelijk verleend. Welke juridische richtlijnen kan de omgevingsvisie bieden om het groen betere rechtsbescherming te verlenen?

Niet helder is wanneer in een afweging van belangen groen het loodje moet leggen. Hier moeten duidelijker handvatten voor komen. Werk dat uit tot op buurniveau.

Bij meer groen nemen onderhoudskosten misschien toe, maar door minder aan onderhoud te doen (ruig groen!) valt dat uiteindelijk wel weer mee.

Er zijn al verschillende groenblauwe initiatieven. Kijk vooral ook naar bestaande initiatieven en gebruik deze als voorbeeld voor nieuw te ontwikkelen initiatieven.

Waarom maakt de Groenvisie 2050 geen integraal deel uit van de Omgevingsvisie 2050?

Het is zorgelijk dat aanleg en onderhoud van groen over veel verschillende gemeentelijke directies is verdeeld. Schoolpleinen liggen vaak in de openbare ruimte, maar als ze vergroend worden, worden ze vaak niet onderhouden door de gemeente. Bij groene schoolpleinen is er vaak geen budget, terwijl die belangrijk zijn voor de gezondheid van kinderen.

Onderteken het Deltaplan Biodiversiteit.

Antwoord

Ambitie, innovatie

We gaan nieuwe manieren van vergroenen oppakken, agenderen en uitproberen. Daar zijn genoeg redenen voor: leefbaarheid in een verdichtende stad, klimaatadaptatie, natuurinclusiviteit. In de omgevingsvisie wordt vergroenen geagendeerd op verschillende schaalniveaus: landschap, parken, groene verbindingen, buurtgroen, straten en gebouwen. Op al die schaalniveaus doen we voorstellen, maar zeker voor het vergroenen van straten en gebouwen zullen we met nieuwe oplossingen komen. Daarbij gaan we ook samenwerken met Amsterdammers.

Echt groen, ruig groen, stil groen

Waar we op basis van gesprekken en een groot aantal zienswijzen meer aandacht aan willen besteden, is de noodzaak om ruige en stille groengebieden te behouden in en rond de stad. We stellen voor om duidelijker aan te geven welke gebieden binnen de Hoofdgroenstructuur stadsnatuur-kwaliteit krijgen en welke voor meer intensief gebruik geschikt zijn. Deze gebruiks- en beleefzonerings in het Amsterdamse groen moet afleesbaar zijn aan de wijze van inrichting en beheer, het type beplanting en bijpassende voorzieningen. Een divers en kwalitatief groenaanbod is hierbij uitgangspunt, evenals openbare toegankelijkheid. Op een beperkt aantal plekken is meer mogelijk. Wat er qua evenementen wenselijk is, staat beschreven in de locatieprofielen van het evenementenbeleid.

Vergroenen in de binnenstad

In het deel over stadsdeel Centrum wordt opgenomen dat het zoeken naar mogelijkheden voor het vergroenen van gevels, passend binnen de werelderfgoedstatus met zijn historische waarden, van groot belang is. Dit geldt ook voor het dubbelgebruik van daken, met de kanttekening dat het gebruik van daken in de binnenstad als dakterras in veel gevallen geen geschikte optie is.

Groen bij woningen, binnentuinen

We staan open voor mogelijkheden tot toegankelijker binnentuinen bij bijvoorbeeld woongemeenschappen, maar openbaar toegankelijke binnentuinen zijn niet altijd nastrevenswaardig. Ook afgesloten groene binnentuinen dragen bij aan een groene beleving van de stad, en bijvoorbeeld klimaatadaptatie. Bovendien dragen afgesloten binnentuinen bij aan het verschil tussen reuring en rust, dat we in de omgevingsvisie belangrijk vinden. 'Luwe zijdes' van woningen zijn vaak belangrijk voor rust en privacy van mensen, zeker in een drukke stad.

Groen aan en op gebouwen zal altijd op initiatief of met toestemming van de gebouweigenaren gaan. En dit is normaliter inderdaad geen manier om aan de sportnorm te voldoen, tenzij het op een ook voor anderen toegankelijk dak is. Wat dat betreft staan we open voor nieuwe vormen van groen, sport en manieren om ze in te passen in de stad. Vele zienswijzen roepen daar ook toe op.

Stadslandbouw, volkstuinen

Stadslandbouw en volkstuinen worden in de beleidsagenda van de omgevingsvisie genoemd. Wat betreft volkstuinen breiden we dat nog uit. We waarderen de volkstuinen nadrukkelijk. Voor siergroen blijft natuurlijk ook plek; we streven juist naar een grote diversiteit aan groenvormen.

Over wat er in pandig en in particuliere tuinen gebeurt, doet de omgevingsvisie om voor de hand liggende redenen minder uitspraken. We zijn bekend met in pandige vormen van stadslandbouw. Dit is een groeiende bedrijfssector die we met belangstelling volgen.

Te veel groen

Onjuist gepland en beheerd groen kan inderdaad sociale onveiligheid teweegbrengen. Verlaten groengebieden waar niemand komt nodigen niet uit om er toch te komen. Te weinig bezoek kan zichzelf dus versterken. Gelukkig neemt het groenbezoek in Amsterdam al jaren toe. Tot nu toe is dat vooral binnen de ring, maar naarmate de wijken buiten de ring verdichten, mogen we verwachten dat het groen ook daar beter wordt bezocht, met meer sociale veiligheid tot gevolg.

Wat betreft meer groen binnen de ring: dat zal zeker niet ten koste gaan van ruimte voor de voetganger. Het is vooral de auto die plaats moet maken. De voetganger krijgt waarschijnlijk zelfs meer ruimte, met meer paden door het groen. Gezond en duurzaam bewegen is niet voor niets een van onze strategische keuzes.

Beheer, instrumenten

Nieuw in de omgevingsvisie is dat we aan dichtheden van buurten maxima hebben gesteld, waardoor groennormen goed worden meegenomen in toekomstige plannen. Ook agenderen we de vervolmaking van een netwerk van groene verbindingen door de hele stad.

Wijzigingsvoorstel: in de beleidsagenda noemen we onder 'groen' meer vernieuwende voorbeelden. We gaan op verschillende plekken van de omgevingsvisie in op rustige gebieden en de wijze waarop we parken inrichten voor intensief, maar stiller gebruik.

S6. Samen stadmaken

ingediend door 0004, 0008, 0023, 0035, 0081, 0217, 0235, 0241, 0244, 0246, 0249, 0330, 0388, 0419, 0420, 0532, 0544, 0573, 0594, 0596, 0605, 0609, 0610, 0639, 0649, 0677

Steunbetuigingen, aanvullingen

Stadmakers zijn er altijd geweest in de geschiedenis van Amsterdam, niet alleen Notabelen, Burgemeesters en Schepenen, maar ook het 'gemeene' volk' heeft zich ingezet voor de stad. Kerken hebben hierin een grote rol gespeeld. Veel Amsterdammers zijn nu geen lid meer van politieke partijen, dus kun je je afvragen of er wel sprake is van een representatieve democratie. De participatieve democratie moet daarom belangrijker worden.

De toekomstige stad moet met een echte bottom-up benadering wordt ingevuld. Dus niet een vooraf bepaalde top-down beslissing vervolgens door zogenaamd bottom-up participatie legitimeren, maar met een schone lei beginnen, dan ophalen wat burgers echt willen en daarna de ambitie vaststellen. Te vaak zien we nu voorbeelden van zogenaamde participatie om een ongewenste uitkomst erdoorheen te drukken. De Amsterdammer is slim en trapt hier niet meer in. Bij een toekomstige stad hoort ook een toekomstige visie op een sterk democratisch systeem waar de burger echt iets te zeggen heeft over zijn eigen leefomgeving. Het bestuur en de beleidsmakers dienen de burger en niet andersom.

Bouwen aan de toekomst gaat verder dan het delen van kennis en het ondersteunen van particulier initiatief in de bouw. De rol van de gemeente moet faciliterend zijn, en hiervoor is nodig dat ambtenaren zich hierop voorbereiden. De gemeente moet duidelijke richtlijnen formuleren die ruimte bieden voor innovatieve bewonersinitiatieven, met een duidelijke rolverdeling.

Koop- en huurcontract moeten meer zijn dan een verblijfsvergunning. Stimuleer volop bewoners- en beleidsparticipatie dat als proces belangrijk is voor het Amsterdam-gevoel.

Als je samen een stad wilt bouwen, luister naar je burgers via bijvoorbeeld een draagvlakonderzoek onder hen die het betreft en niet wie aan de andere kant van de stad wonen. Respecteer en informeer je burgers om ze participierend, betrokken en trots te maken en houden. Betrek sleutelfiguren beter. Druk niet stug plannen door waar geen (juist) draagvlak(onderzoek) voor is, zoals bij windturbines. Zorg voor échte inspraak.

Steun, maar weinig vertrouwen

Het stadsbestuur zal niet in staat zijn om op stadsdeel-, wijk- en buurtniveau samen met bewoners voldoende responsief en met maatwerk te besturen. Daarvoor is het centralisme op het naar binnen gekeerde stadhuis te sterk. De gemeente blijkt niet in staat om zijn gulzige grondbedrijf in de touwen te houden. Het stadskapitalisme van dit bedrijf doorkruist publieke belangen. De omgevingsvisie voegt daar nu zelfs wat aan toe, door niet alleen grond, maar ook gebouwen te gaan exploiteren. De gemeente krijgt zo belang bij prijsopdrijving, wat bewoners de stad uit jaagt.

De omgevingsvisie heeft te weinig oog voor de bevindingen van de commissie Brenninkmeijer (2015) en het onderzoek Necker en Van Naem. De bestuurscultuur in Amsterdam zit te diep om de hooggestemde ambities op bestuurlijk niveau te kunnen waarmaken. Bij een langetermijnvisie past ook een fundamentele herbezinning op de bestuurlijke structuur.

Waak voor elitair gehalte. Het vertrouwen is laag omdat er vaak weinig met de geleverde input wordt gedaan. Er moet evenveel energie, tijd en moeite zitten in 'het maken van plannen' als in 'het betrekken van burgers erbij'. Club 2050 is een methode die goed werkt om meer sleutelfiguren van buurten te betrekken.

Mensen hebben de ontwikkeling van inspraak meegemaakt, deelraden zien verschijnen, fuseren en opgeheven worden. En wat nu? Geen wonder dat de gemiddelde burger niet meedoet. Hoe moeten we het statement "grotere rol Amsterdammers bij beheer en ontwikkeling" lezen in het licht van de recente onthullingen over het participatieproject warmtenet Van der Pekbuurt en het participatieproject van de nieuwe Meervaart? In deze twee projecten blijkt dat de gemeente van tevoren alle keuzes had gemaakt. En ook initiatieven van burgers zelf, zoals de petitie voor de Lutkemeerpolder, levert weinig op. Hoe gaat de gemeente borgen dat er zuivere participatietrajecten worden gehouden?

De mooie woorden en intenties over "samen stadmaken" moeten worden gegoten in een degelijke, duidelijke en transparante procedure/regeling, dat wordt nu gemist. Er moeten condities worden geschapen om te *kunnen* participeren, zoals aangekondigd in de Democratiseringsnota. Want als het bij woorden blijft, dan maakt het mensen alleen maar cynisch. Er zijn veel bewonersgroepen actief in Amsterdam. Toch kunnen zij vaak geen vuist maken tegen de in hun ogen onjuiste plannen. Hoe bevorder je dan actief burgerschap? In het colofon wordt een uitgebreide professionele consultatie aangehaald, hierbij ontbreekt de burger van Amsterdam. Hiermee wordt actief burgerschap niet beloond.

In hoeverre voegt Samen Stadmaken iets toe aan een langetermijnvisie op de fysieke omgeving van Amsterdam?

Kritische kanttekeningen

Samen stadmaken kan leiden tot polderen, middelmatigheid en het afzwakken van ambities. Pas daarmee op. Durf ook te ontwikkelen vanuit een centrale visie, anders was bijvoorbeeld de Noord/Zuidlijn er ook nooit gekomen.

'Samen stadmaken' is zacht geformuleerd, terwijl de wereld hard is. De vraag is in hoeverre kaders en instrumentarium gemaakt kunnen worden waar daadwerkelijk sprake is van een gelijk speelveld voor iedereen, zodat niet per definitie de best geëquiperde partijen met vooral oog voor eigen belang er met de buit vandoor gaan.

Bewonersparticipatie en het faciliteren van lokale initiatieven zijn een groot goed. Veel van onze leden zijn daarmee vertrouwd. Zij tekenen hierbij aan dat bewonersparticipatie erg goed gestructureerd moet worden, anders kan het leiden tot enorme vertragingen. Duidelijk verwachtingsmanagement is hierbij cruciaal om te zorgen dat de inbreng van bewoners tot realiseerbare ideeën leidt en dat processen betaalbaar blijven. Het is onwenselijk dat bewonersparticipatie in de plaats van democratische besluitvorming komt, omdat dat de processen ernstig compliceert en vertraagt. Vragen zijn er over de ambities om de rol van wooncoöperaties te vergroten. Zeker in transformatiegebieden, waar het voor ontwikkelaars al lastig is rond te rekenen, is de vraag hoe coöperatieven hier een plek krijgen en hoe zij daar betaalbaar hun eigen woningen kunnen ontwikkelen.

Samen stadmaken resulteert vaak in dominantie van buurtbelangen boven stedelijke belangen, als gevolg van participatie met omwonenden. Het belang om directbetrokkenen te horen en hun

inbreng mee te nemen in de planvorming staat buiten kijf. Maar het stedelijk belang of het belang van degenen die niet aan tafel zitten moet in gelijke mate meewegen.

Het is een goed streven om de opgaven en kracht van de bewoners meer centraal te stellen, maar de gemeente moet wel het gemeenschappelijk belang bewaken. Hoe zorgt de gemeente ervoor dat het 'samen stad maken' ook écht samen is en niet alleen voorbehouden aan mondige bewoners?

Antwoord

Deze uiteenlopende zienswijzen geven al aan hoe verschillend hierover wordt gedacht en dat er altijd twee kanten aan een medaille zitten. Het motto van Samen Stadmaken is daarom 'richting geven en ruimte bieden'. Dat betekent dat we een middenkoers tussen van bovenaf en van onderop bepleiten. De gemeente blijft op hoofdlijnen regisseren en het algemene belang bewaken. Vanuit een centrale visie blijven we sturen op bijvoorbeeld lange termijnontwikkelingen in de infrastructuur. Tegelijkertijd willen we binnen die grote kaders meer ruimte bieden aan de kennis, ervaringen en ambities van bewoners en ondernemers in de Amsterdamse buurten. Het nadrukkelijker organiseren van hun betrokkenheid en invloed leidt tot plannen die beter aansluiten op lokale behoeften en op de complexe opgaven waar we voor staan. Bovendien draagt dit bij aan een gevoel van 'erbij horen'. Inspraak achteraf is daarvoor inderdaad onvoldoende. Zo vroeg mogelijk beginnen met betekenisvolle invloed vanuit de buurten is nodig om de juiste belangenafweging te maken. We zijn het niet eens met de stelling dat dat inherent meer tijd kost. Hoeveel tijd is er niet verloren gegaan met (juridische) procedures over plannen die met minder of late betrokkenheid van burgers zijn ontwikkeld?

Naast het vaststellen van heldere kaders zijn transparante procedures nodig. Dit wordt onder andere uitgewerkt in het nieuwe Participatiebeleid. De Agenda Samen Stadmaken draagt hieraan bij. Daarnaast zal in de uitvoering van de Agenda Samen Stadmaken worden gekeken naar de (min of meer) recente publicaties over het functioneren van het bestuurlijk stelsel in Amsterdam. Uiteindelijk zien we bewonersparticipatie als fundamenteel onderdeel van goede, democratische besluitvorming.

Samen Stadmaken vraagt om een meer gelijkwaardige verhouding tussen burgers en andere betrokkenen. We herkennen ons in de zienswijzen die aangeven dat er van gelijkwaardigheid in stadsontwikkeling te weinig sprake is. Gelijkwaardigheid moet in enkele opzichten worden hersteld ten opzichte van de praktijk van de afgelopen jaren. De 'hardste roepers' en professionele partijen met directe lijnen richting de beslistafels hebben onevenredig veel invloed. Een nieuw evenwicht vraagt een cultuurverandering en die kost tijd. We gaan niet mee in sommige cynische zienswijzen en constateren liever gezamenlijk dat we er goed aan doen om deze Agenda prominent te presenteren in een langetermijnvisie die ertoe doet.

In de uitvoering van de Agenda Samen Stadmaken zullen we met de stad gezamenlijk stappen zetten in die cultuurverandering. We zijn met het maakproces van de omgevingsvisie al begonnen door allerlei allianties op te richten. Denk bijvoorbeeld aan de Women Make The City-vrouwenadviesraad en de CLUB2050. In de paragraaf 'Maakproces OVA2050, verantwoording en lessen' staat hoe de burgerbetrokkenheid is georganiseerd.

De Agenda Samen Stadmaken bouwt voort op een lange, Amsterdamse traditie van verschillende vormen van burgerbetrokkenheid. De actieve stadmakerswereld is hier een mooi voorbeeld van. Nu willen we een heldere visie uitspreken op burgerbetrokkenheid, met bij de moderne tijd passende instrumenten.

We willen meer ruimte bieden aan bijvoorbeeld sleutelfiguren om meer organiserend vermogen in de buurten los te maken. In de Sierpleinbuurt gebeurt dat al in het kader van de omgevingsvisie. Dat willen we uitbreiden naar meer buurten. Onder de Bestuursopdracht Tegengaan Kansenongelijkheid

wordt de verkenning 'Ongelijk Investeren' gedaan. Hierbij wordt onderzocht op welke manier we middelen kunnen inzetten op de plekken waar ze het hardst nodig zijn, zodat het speelveld gelijkjer wordt.

Instrumenten, suggesties

Voorstanders van Samen Stadmaken hebben hun zienswijze kracht bijgezet met talrijke ideeën voor instrumenten en andere suggesties. We lopen hier de belangrijkste langs.

Als Amsterdammers invloed willen hebben op buurt- en stadsbeleid, dan kennen ze de weg vaak niet. Ze weten niet wat de gemeente wel en niet doet. Daarom zijn burgerfora een goed idee. Zouden de bruggen over het IJ niet een goed eerste onderwerp voor zo'n burgerforum zijn? Vul de actiepunten van de Agenda Samen stadmaken aan met onderwerpen als het maken van omgevingsplannen, Programma Hoofdgroenstructuur 2030, evenementenbeleid enzovoorts.

In het hoofdstuk Samen Stadmaken worden veel zaken genoemd, maar veel moet nog worden uitgewerkt in beleid. Dit beleid zou samen met burgers – geloot en aangewezen – tot stand kunnen komen in buurt- en wijkraden, maar ook in een DAG van AMSTERDAM. Graag draag ik mijn steentje bij in het organiseren van zo'n dag.

Ontwikkel een aantal voorkeursinstrumenten voor participatie bij gebiedsontwikkeling en voeg deze toe aan de omgevingsvisie. Deze kunnen worden gebruikt voor aanbestedingen en andere 'uitvragen' voor gebiedsontwikkeling.

Richt bewonersraden op die autonoom zijn en beslissingsbevoegdheden krijgen over zaken als de verdeling van buurtbudgetten en instemmingsrecht bij projectontwikkeling.

Elke buurt in Amsterdam heeft recht op een buurtplatform om van onderop betrokken te worden bij de ontwikkelingen in de wijk. Neem het buurtplatformrecht op in de definitieve omgevingsvisie, zodat buurtrechten uit het Maatschappelijk Akkoord worden geborgd. Een Platform Stadmakers kan buurten activeren en ondersteunen. Ook moet er een buurtplanrecht komen en de mogelijkheid om gemeentelijke taken als buurt zelf te doen. De gemeente moet middelen voor deskundigheidsbevordering en buurtbudgetten ter beschikking stellen. Geef een goede plek aan buurtcollectieven en maatschappelijk initiatiefnemers.

Probeer op een lager schaalniveau met bewoners, lokale partners en corporaties een meer concrete visie te ontwikkelen, met name voor de naoorlogse wijken. Dan kunnen de identiteit van de plek, bijbehorende woningbouwprogrammering, betaalbaarheidsaspecten, dichtheid van voorzieningen, groen, duurzaamheid, bedrijvigheid én erfgoedwaarde een betere plek krijgen in een werkelijk integrale visie.

Ook een strategische keuze als 'rigoureuze vergroening' kan het beste worden bereikt door te investeren in beheer en actieve samenwerking met bewoners(groepen). Dat is de effectiefste werkwijze voor een duurzame vergroening. Bedenk hierbij ook dat een derde van alle stadsoppervlak privétuin is.

Antwoord

Om de participatieve democratie te versterken, stellen we het invoeren van een burgerberaad voor. Verschillende te bespreken onderwerpen zijn daarbij mogelijk. Precieze onderwerpen worden verder verkend in de uitwerking van de omgevingsvisie. Sowieso lenen veel concrete suggesties, hoe goed ook, zich niet voor het meteen 'regelen' in de omgevingsvisie. De omgevingsvisie vertelt het verhaal, de kaders en de prioriteiten voor de komende decennia, praktische zaken pakken we op in andere documenten, met andere mensen, op andere tijdstippen. Maar wel altijd in de geest van deze omgevingsvisie.

Na de zomer van 2021 en na het moment van bespreking van de omgevingsvisie in de gemeenteraad zal een 'Omgevingsvisie Buurtenconferentie' worden georganiseerd. Want we willen de voornemens uit de Agenda Samen Stadmaken uitwerken in samenwerking met Amsterdammers en professionele partijen.

Het aanstaande Participatiebeleid zal voorkeursinstrumenten aangeven, maar participatie blijft altijd maatwerk. De mate waarin bewonersraden haalbaar zijn, wordt onderzocht in de doorwerking van de omgevingsvisie.

We nemen het buurtplatformrecht op in de serie te onderzoeken buurtrechten. De ambitie is om buurtcollectieven en maatschappelijk initiatiefnemers meer ruimte te geven om bij te dragen aan de ontwikkeling van de stad. Dat doen we vooralsnog niet in de vorm van formele buurtrechten; we doen hiervoor andere voorstellen. We verwijzen verder graag naar de nieuwe Subsidie Integraal Maatschappelijk Initiatief: een subsidie voor buurtinitiatieven die bijdragen aan maatschappelijke thema's zoals armoedebestrijding, duurzaamheid, groen in de stad en werkgelegenheid.

De suggestie van een concrete visie ontwikkelen op een lager schaalniveau met genoemde partijen omarmen wij. We zijn het Sierpleinbuurt-experiment begonnen om te verkennen hoe dit werkt. Het blijkt een mobiliserend effect te hebben in de buurt. Algemene belangen worden gedragen en geaccentueerd met lokale behoeftes. Het is voor gemeente en particuliere initiatiefnemers nu gemakkelijker om de kennis en ervaringen uit deze buurt te verwerken in planvorming. Ook de suggestie om vergroening via participatie te bewerkstelligen ondersteunen wij. In de groenvisie van 2020, waarop de omgevingsvisie voortborduurt, is 'samen doen' niet voor niets een van de pijlers. We investeren in beheer en actieve samenwerking met en tussen bewoners(groepen). De ambities rond wooncoöperaties en stadslandbouw sluiten hierop aan.

Meenemen in de uitvoering.

S7. Suggesties voor extra strategische keuzes

ingediend door 0200, 0479, 0554

Amsterdam als kennismetropool ontbreekt als expliciete strategische keuze en zou moeten worden toegevoegd, of minstens veel meer aandacht door de hele omgevingsvisie moeten krijgen. Het idee van de kennismetropool heeft invloed op veel aspecten van de ruimtelijke ordening, zoals meerkernigheid met daarbij de rol van campussen, mobiliteit (spoorontwikkeling), huisvesting, economie, de relatie tussen stad en regio enzovoorts. Hierover zijn al meerdere (bestuurlijke) documenten opgesteld. Verwijzing hiernaar komt consistentie van het beleid ten goede.

Antwoord

Wijzigingsvoorstel: in de strategische keuze Meerkernige ontwikkeling geven we specifiek aandacht aan kenniskwartieren in alle delen van de stad. Deze ambitie komt ook terug in Deel II Waar. Kenniskwartieren worden opgenomen in de Visiekaart en in de kaart met plekken van stedelijke betekenis. De opgaven worden beschreven bij de kaart Economische structuur. Zie ook ons antwoord bij v49.

ingediend door 0199, 0206, 0255, 0257

Een visie op economische ontwikkeling, en de ambitie om 200.000 banen te realiseren, ontbreekt grotendeels in de visie en de strategische keuzes. Onverdeelde aandacht voor en visie op economie, verdienvermogen en vestigingsklimaat van Amsterdam verdient ruimschoots meer plek.

Ruimte voor werk lijkt in de omgevingsvisie secundair geworden aan de prioriteit om woningen te ontwikkelen. Weliswaar wordt gesproken over de toename van 200.000 banen, maar het blijft gissen hoe de gemeente tot dit getal komt, welke banen dit zijn, waar ze vandaan komen, welke mobiliteitsruimte dit vraagt enzovoorts. Bovendien blijft onduidelijk waar de ruimte voor de geambieerde 200.000 nieuwe arbeidsplaatsen gevonden moet worden binnen de stad.

Wij zien de behoefte groeien aan een sterke producerende economie, juist ook voor de lokale markt (food service, bouwen en circulair). De maakindustrie wordt alom gezien als kansrijk en bovendien onmisbaar in een gezonde economische mix. Dit geldt zeker voor Amsterdam, dat in de coronacrisis hard wordt geraakt door een gebrek aan economische diversiteit. Ook de visie op de kenniseconomie mag sterker: Amsterdam wil graag een innovatieve kennishub zijn, maar waar en hoe gaan we dat realiseren? De bedrijventerreinen rond de steden worden ecosystemen waarin bedrijven, overheid en onderzoekers samen nieuwe bedrijfsmodellen ontwikkelen en die in de praktijk van de stad testen en verbeteren. De omgevingsvisie moet deze ontwikkeling een prominente plek geven.

Antwoord

We nemen deze suggesties over en brengen in de visie de aandacht en ruimte voor wonen en werken meer met elkaar in balans. Zo wordt de visie op de economische opgave uitgebreider toegelicht in hoofdstuk 3 'Amsterdam naar 2050' en wordt de keuze voor een meerkernige ontwikkeling economischer ingevuld met onder andere aandacht voor Amsterdamse innovatie- en startupcultuur. Bij 'groeien binnen grenzen' wordt de keuze gemaakt om ruimte voor stadsverzorgende en productieve bedrijvigheid in de stad te behouden.

Wijzigingsvoorstel: er komt meer aandacht voor economie conform het bovenstaande.

ingediend door 0246

Neem naast de inclusieve, de duurzame, de vitale, de gezonde, de leefbare en de compacte stad een zevende ambitie op: 'de vertraagde stad'. Dat is een stad die bestaande kwaliteiten en tradities versterkt en uitbouwt, een stad die niet mobiliteit maar verblijf centraal stelt, een stad van mensen. Een vertraagde stad heeft aandacht voor een balans tussen rust en reuring. Een vertraagde stad is een loopstad, een stad met grote parklandschappen, en geluidsluw. Het is een stad die van binnenuit ontwikkelt, een stad die wildernis omarmt en die plekken niet plant, maar laat ontstaan. Ook een concept als 'de 10 minutenstad' past prima binnen het concept van de vertraagde stad.

Antwoord

De 'vertraagde stad' is een stad die sympathie opwekt. Eigenlijk past 'de vertraagde stad' grotendeels binnen de ambities van deze omgevingsvisie. Vele waarden die u noemt komen er immers in terug. We hebben er echter niet voor gekozen om de indeling van de omgevingsvisie dienovereenkomstig te veranderen. Dat komt ook omdat uw concept wat te weinig ruimte laat voor andere waarden en belangen waar we ook mee te maken hebben. We hopen de komende jaren echter flink wat van uw

genoemde waarden tot wasdom te laten komen, zodat u over een tijdje toch enigszins kunt spreken van de vertraagde stad Amsterdam.

Niet overnemen.

Zienswijzen op specifieke thema's

Inclusieve stad

i1. Segregatie tegengaan

ingediend door 0018, 0044, 0060, 0061, 0071, 0081, 0197, 0198, 0275, 0388, 0534, 0573, 0611, 0646

Het sterk verminderen van etnische segregatie moet topprioriteit zijn in elke gemeentelijke ruimtelijke visie. Krachtig spreidingsbeleid moet naar binnen gekeerde etnische communities doorbreken. Dat is de enige manier om verschillende soorten mensen elkaar te laten ontmoeten en begrip te kweken voor elkaar. Nieuwbouw- en transformatieplannen moeten daarom primair zijn gericht op versnelling van deze spreiding, inclusief spreiding in opleidings- en inkomensniveaus. Alleen dan kunnen we in de toekomst spreken van een sterkere Amsterdamse samenleving, met meer kansengelijkheid.

Segregatie is zorgelijk, het leidt tot vooroordelen. Meng daarom woningen voor verschillende inkomens en achtergronden om rijke/arme en witte/zwarte wijken te voorkomen. Doe dat op blokniveau, en volgens sommigen ook op gebouwniveau. Sociale woningbouw blijft belangrijk. Maak van gemengde buurten prioriteit, met voorrang voor bestaande bewoners en initiatieven. Er is de indruk dat nieuwe buurten nu voorrang krijgen. Investeer in wat er al is en laat bewoners aan de tekentafels, ook bij projectontwikkeling. Stop met de intocht van witte en rijke mensen in Noord, Nieuw-West en Zuidoost. Bestrijd gentrificatie, zorg voor sociale koopwoningen en meer projecten zoals de klusflat. Zorg dat de publieke ruimte ook soelaas biedt voor daklozen.

Streefcijfers zijn mooi, wat voor streefcijfers dan precies? Aandeel sociale huurwoningen per wijk? SES-score per wijk? 'Homogene straten in heterogene buurten' klinkt mooi, maar pas op dat je ontwikkelaars zo geen vrijbrief geeft om bouwblokken voor alleen rijke mensen te ontwikkelen. Durf echt in te zetten op menging. Maak de koppeling tussen segregatie en de kwaliteit van voorzieningen. Er moet echt in voorzieningen worden geïnvesteerd in wijken met een lage SES-score.

Amsterdam heeft een SES-score van 27,29 en dit moet omlaag. Hoe wil de gemeente dat precies doen? En wat wordt bedoeld met 'Dat kan gevolgen hebben voor de financiële uitgangspunten van gebiedsontwikkeling of voor afspraken met woningcorporaties over gebruik en verkoop van de sociale huurvoorraad'? Later staat er 'Nu heeft ongeveer een kwart van de inwoners een lage SES-score', terwijl het wijken zijn die een score krijgen, niet inwoners. Hoe kun je als mens laag of hoog scoren op een index die gaat over de segregatie van wijken?

Nieuwe bewoners die meer 'betrokkenheid' tonen, worden vaak minder betrokken dan zittende bewoners. Daaruit wordt dan geconcludeerd dat de hele buurt hun stem heeft laten horen. Dat klopt niet. Bij inclusiviteit gaat het om de gelaagdheid van vele identiteiten, dus ook van LHBTQIA+, culturele achtergrond, leeftijd, gender enzovoorts. Er zijn nog veel blinde vlekken, te weinig diversiteit en inclusiviteit binnen de gemeente. Kijk meer naar plekken die functie en

betekenis hebben voor buurtbewoners. Peil welke behoeften er zijn. Ambtenaren moeten op de hoogte zijn van wat er echt in een buurt speelt. Er is nu te veel ongelijkheid in middelen en kansen, via schooladviezen, het vinden van stages enzovoorts. Kansengelijkheid is de basis voor een inclusieve samenleving.

Het verbeteren van de sociale cohesie is een goed uitgangspunt voor Nieuw-West. Spreek in de omgevingsvisie duidelijk uit dat Nieuw-West ook plaats blijft bieden aan bewoners met lagere en middeninkomens. Laat deze bewoners ook volwaardig deelnemen aan het leven in Amsterdam.

Hoe kijkt u aan tegen het verminderen van kansenongelijkheid en segregatie in de regio? En is dat verenigbaar met uw standpunt over deelgebieden in de regio met eigen identiteit en kracht? Neem explicieter op dat u voorzieningen wilt spreiden, ook naar kwetsbare wijken in de agglomeratie.

Antwoord

Segregatie tegengaan moet inderdaad een van de belangrijkste doelen zijn. Deze omgevingsvisie legt hier dan ook flink de nadruk op; 'menging' en 'inclusief' zijn woorden die zeer vaak terugkomen. We hanteren overal strenge regels voor menging van woningtypen, bij verdichting is er veel aandacht voor woningtypen die ter plekke zijn ondervertegenwoordigd. Tegelijk is er bij velen de wens om buurten en wijken een eigen identiteit te laten behouden en die twee doelen gaan niet altijd gemakkelijk samen. Het is belangrijk dat in de gemengde wijken voldoende en kwalitatief goede voorzieningen aanwezig zijn, zodat de verschillende doelgroepen de kans hebben om elkaar te ontmoeten op bijvoorbeeld school of de sportclub. Ook daaraan besteedt de omgevingsvisie al aandacht.

'SES-score' staat voor sociaal-economische status. Dit is een vrij ingewikkelde maat. Op deze plek volstaat het om te stellen dat deze betrekking kan hebben op wijken (dan is het een gemiddelde van heel veel mensen), of op individuen. De SES-score is geen directe maat voor verschillen of segregatie. Als wordt gesteld dat de sociaal-economische status moet verbeteren, dan kan dat betekenen dat individuen het beter moeten krijgen, of dat het gemiddelde van een wijk omhoog moet.

Al opgenomen in de visie.

i2. Meer woningen voor gezinnen

ingediend door 0003, 0035, 0358, 0591, 0609

Bouw veel meer woningen voor gezinnen met kinderen, ook en vooral op beganegrondniveau. Bouw voor de gezinnen die in Amsterdam hun leven hebben opgebouwd, die hier werken en wiens kinderen hier naar school gaan. De wachttijden op Woningnet zijn veel te lang en nieuwe betaalbare woningen zijn nu vaak veel te klein. Doordat gezinnen nu in de stad geen kant uit kunnen, trekken ze massaal de stad uit en dat is ook voor de stad zonde, want gezinnen en middengroepen zijn het cement van de samenleving. Wat overblijft, is een geatomiseerde, hedonistische Amsterdamse samenleving met alleen maar alleenstaanden. Beperk daarom ook het aantal vergunningen voor verkamering.

Een bepaalde woninggrootte en woningplattegrond (en een goed binnenklimaat) worden belangrijker als thuiswerken na corona een hoge vlucht neemt. Hoe moeten gezinnen, en zelfs stellen zonder kinderen, dat voor elkaar krijgen in ultrakleine woningen?

Er dienen in de regio niet alleen hoogstedelijke, maar ook groenstedelijke woonmilieus te worden toegevoegd waar in Amsterdam geen plaats voor is. Ook daaraan is veel behoefte.

Antwoord

Een uitgangspunt in de omgevingsvisie is dat de stad er voor iedereen moet zijn, inclusief gezinnen. In iedere wijk moet er ruimte zijn voor gezinnen. We willen een stad met complete wijken en betaalbare woningen. Tegelijkertijd zien we dat de druk op de stad hoog is: er willen meer mensen wonen dan er plek voor is. Dat leidt tot lange wachttijden en hoge prijzen. Daarom willen we veel bouwen: de omgevingsvisie biedt ruimte voor 150.000 extra woningen voor alle doelgroepen. De betaalbaarheid en ook de beschikbaarheid van woningen voor gezinnen is een belangrijk aandachtspunt. Voor gezinnen die op gereguleerde huurwoningen aangewezen zijn, is het moeilijk om een geschikte woning te vinden in Amsterdam. Om ervoor te zorgen dat grote woningen ook consequent verhuurd worden aan gezinnen, is er binnen de sociale huursector een bezettingsnorm of algemene voorrang voor gezinnen op grote woningen. Bij nieuwbouw wordt de behoefte aan woningen voor gezinnen meegenomen. Uitgangspunt in het beleid op de korte en lange termijn is dat alle beschikbare middelen worden ingezet om meer woningen voor gezinnen te creëren. Dat doen we onder meer via samenwerkingsafspraken met corporaties en huurderskoepels, en in de woonagenda. Kamerverhuur blijft mogelijk omdat er ook een tekort is aan kleine (goedkope) woningen voor bijvoorbeeld studenten. Voor kamerverhuur is momenteel een vergunning nodig; deze vergunningen zijn niet onbeperkt en per wijk geldt een maximum voor het aantal te verlenen vergunningen.

Wat betreft de regio: daar zijn al zeer veel groenstedelijke woonmilieus voor gezinnen. Ook daar neemt het aantal een- en tweepersoonshuishoudens het meest toe, niet de gezinnen. Los daarvan valt woningbouw buiten Amsterdam buiten de scope van de Amsterdamse omgevingsvisie, wel stemmen we de plannen hiervoor binnen de metropoolregio af.

Meenemen in de uitvoering.

i3. Woonvoorrang voor Amsterdammers

ingediend door 0003, 0050, 0054, 0062, 0532

Geef woonvoorrang aan mensen die al in Amsterdam wonen en werken, of die er geboren zijn. Die voorrang bestond vroeger ook. Zo'n voorrang kan eventueel ook op wijkniveau. Het woningaanbod is voor Amsterdammers nu veel te laag. Het moet niet zo zijn dat mensen van buiten hier wel kunnen wonen en Amsterdammers steeds minder. Zorg dat huidige bewoners niet verdrongen worden. Omwonenden van gebiedsontwikkeling krijgen liefst voorrang. Benoem concreet wordt hoe dit wordt toegepast. Bijvoorbeeld dat 50% van nieuwe woningen naar omwonenden en jongeren gaat.

Antwoord

De (landelijke) Huisvestingswet is in de loop der jaren geliberaliseerd, wat betekent dat iedereen zich in principe overal vrij mag vestigen. Voor koopwoningen kan dit dus sowieso niet. Voor (sociale) huurwoningen zijn er meer voorrangsmogelijkheden, maar de claim van de doelgroepen met voorrang is vele malen groter dan het aantal beschikbare woningen. De komende jaren proberen we wel op bescheiden schaal woonvoorrang voor omwonenden uit. Daarover kunt u lezen in de hoofdstukken 'wonen' en 'samen stadmaken'.

Niet overnemen / al opgenomen in de visie.

i4. Scheve verdeling woningaanbod

ingediend door 0035, 0609

Dertig procent koopwoningen is een ongezonder laag aandeel voor een gezonde stad, vijftig procent sociale huur is te hoog. De helft koop zou beter zijn. Dat dempt de stijging van woningprijzen, eventueel in combinatie met een zelfbewoningsplicht. Dan blijft twintig procent middenhuur en dertig procent sociale huur over. Wooncoöperaties moeten bij koop worden geteld, niet bij de huurwoningen, zoals de omgevingsvisie doet.

Het huidige beleid van 40-40-20, of onder voorwaarden 30-40-30, richt zich op het accommoderen van vooral huishoudens met lagere en modale inkomens. Daar zit een mismatch, die tot extra woon-werkmobiliteit en andere negatieve effecten kan leiden. Dit staat ook op gespannen voet met de ambities om van Amsterdam loop- en fietsstad te maken.

Antwoord

De verdeling van woningsegmenten is vanwege de enorme druk op de woningmarkt een gevoelig onderwerp in Amsterdamse discussies. Het percentage sociale huur ligt in Amsterdam hoger dan het landelijk gemiddelde omdat Amsterdam procentueel meer lagere inkomens heeft dan elders in het land. De omgevingsvisie doet geen getalsmatige uitspraken over de verdeling en beperkt zich tot de doelstelling dat Amsterdamse wijken gemengd en divers moeten zijn. Getalsmatige doelstellingen zijn onderdeel van het woonbeleid; deze kunnen naar gelang de maatschappelijke ontwikkelingen en politieke discussies in de loop der jaren verschuiven.

Zelfbewoningsplicht geldt nu in Amsterdam voor nieuw te bouwen (of te transformeren) koopwoningen op erfpacht. Er geldt dat de eigenaar er zelf moet wonen, dit is opgenomen in erfpachtvoorwaarden en geldt ook voor de volgende koper. Het blijft wel mogelijk om een woning te verhuren, maar alleen als sociale of middeldure huurwoning tot een maximum huurprijs.

Op landelijk niveau wordt gewerkt aan een wetsvoorstel Opkoopbescherming, met invoering van deze wet kan de gemeente opkoopbescherming voor bepaalde buurten invoeren. Dit betekent dat woningen (ook) in de bestaande voorraad enkel beschikbaar zijn voor eigenaren die er zelf gaan wonen.

Wooncoöperaties zijn zeker geen koop; deze associatie vloeit waarschijnlijk voort uit het hoge marktsegment van zelfbouw tot nu toe. Juist dat moet wat de omgevingsvisie betreft de komende jaren gaan veranderen.

Niet overnemen.

i5. Betaalbaar wonen

ingediend door 0042, 0045, 0046, 0047, 0048, 0050, 0051, 0056, 0057, 0058, 0062, 0065, 0073, 0075, 0076, 0081, 0164, 0165, 0200, 0246, 0262, 0348, 0358, 0365, 0388, 0419, 0441, 0449, 0479, 0488, 0515, 0532, 0573, 0643, 0645, 0646, 0647, 0674

De omgevingsvisie moet betaalbaar wonen centraal stellen. Investeer in meer goede sociale huurwoningen en middenhuurwoningen, zeker in stadsdelen waar die het meest onder druk staan. Het tekort is veel te groot, wachttijden zijn nu onmogelijk lang. Jongeren en gezinnen trekken vanwege de lage beschikbaarheid en de hoge prijzen noodgedwongen de stad uit, terwijl velen van hen in Amsterdam zijn opgegroeid. Het wordt mensen onmogelijk gemaakt om in hun eigen stad te wonen. Dat voelt niet goed en veel mensen balen daar echt van. Het doet pijn. Er moet een regeling komen waarbij studenten, jongeren en gezinnen binnen een jaar aan een woning komen. Leegstaande panden, ziekenhuizen en kantoren dienen hiervoor te worden gebruikt.

De woningvoorraad is niet toegankelijk voor middeninkomens. Dit betekent dat politieagenten, leraren en zorgverleners, die voor het functioneren van de stad onmisbaar zijn, moeilijk een woning kunnen vinden. Ook ondernemers, studenten, starters en jongerenwerkers zijn onmisbaar. 'Onmisbaar' moet beter worden gedefinieerd.

Er is speciale huisvestingsprogrammering nodig voor kenniswerkers en studenten.

De ontwikkelingen in de huizenprijzen eindigen niet met dit plan. Men wenst dat Amsterdam een inclusieve stad blijft. Een uitwerking hoe dit te bereiken ontbreekt echter. Het bouwen van zogenaamde middenhuurwoningen lost dit niet op. Volkshuisvesting was vroeger een van de parapetdaken van de stad; herstel de overheidsdruk op het wonen, de woningnood is hoog.

De samenwerking tussen gemeente en corporaties behelst onder meer een aangepaste grondwaarde. Waarom wordt dit model niet ook toegepast voor het middensegment?

De stad moet ervoor lobbyen dat de verhuurdersheffing weer naar huurders van sociale woningen gaat en vooral wordt ingezet op het financieren van "hoog naar laag" en "groot naar klein". Hef de OZB meer naar draagkracht.

Huizen zijn er om zelf in te wonen en niet om er geld aan te verdienen via vastgoedbeleggingen, huisjesmelkers, prijsopdrijving. De vrije markt heeft grenzen overschreden. Doe meer met zelfbouw en wooncoöperaties, voer zelfbewoningsplicht in.

Een revolverend woningbouwfonds is een verrijking. Schaal speelt hierbij wel een rol. De gemeente kan actief betaalbare woningen en werkruimten stimuleren en financieren. Dit is cruciaal.

Veel woningen bouwen zal alleen de prijs van de vrije sector mogelijk iets verlagen en daardoor ruimte verspillen die voor het sociale huur en middensegment had kunnen worden gebruikt. Zorg ervoor dat mensen die te groot wonen een onkostenvergoeding krijgen voor verhuizing en dat de nieuwe, kleinere woning betaalbaar (en niet duurder) is.

Antwoord

Betaalbaar wonen is een duidelijk doel in de omgevingsvisie. Dit is een landelijk en regionaal vraagstuk waar Amsterdam op verschillende manieren een bijdrage aan wil leveren. De mismatch tussen vraag en aanbod is groot. Woningcorporaties zijn een belangrijke partner in de huisvesting voor alle groepen die geen woning kunnen vinden op de vrije woningmarkt. De samenwerkingsafspraken met de corporaties en de huurderskoepels zijn ook gericht op betaalbaarheid voor de middeninkomens. In de omgevingsvisie worden geen getalsmatige uitspraken gedaan, omdat dergelijke cijfers over een lange termijn kunnen fluctueren naar aanleiding van maatschappelijke ontwikkelingen of politieke keuzen. Bij het bouwen van nieuwe woningen en de verdeling van bestaande woningen blijft het uitgangspunt dat er voldoende woningen zijn voor zowel de lage als de middeninkomens, voor alle huishoudentypen en alle leeftijden. De gemeente doet wat redelijkerwijs

mogelijk is om dit voor elkaar te krijgen, bijvoorbeeld via tenders (percentage woningbouwcategorieën) of afspraken met ontwikkelaars bij transformatie. Het is begrijpelijk dat er een wens is dat studenten, jongeren en gezinnen binnen een jaar aan een woning kunnen komen. Ook kwetsbaren, ouderen en bepaalde beroepsgroepen willen voorrang op de woningmarkt. Hiervoor zijn speciale programma's en regels, maar de vraag is in Amsterdam helaas vele malen groter dan het aanbod. Daarom willen we dat er meer passende en betaalbare woningen beschikbaar komen, via nieuwbouw, transformatie en het stimuleren van bijvoorbeeld wooncoöperaties. Ook willen we stimuleren dat mensen met een grote woning naar een kleine woning verhuizen, middels een vergoeding. Daarnaast zijn er afspraken met de corporaties over het behoud van sociale huur en ligt het accent in het (nieuw)bouwprogramma op het sociale en middensegment. Het uitgangspunt dat een woning is om in te wonen, en niet om mee te speculeren, wordt de komende jaren voortgezet. Amsterdam blijft inzetten op gemengde wijken en ruimte voor alle inkomensgroepen, zeker ook lagere inkomens. Voor zelfbewoningsplicht zie antwoord bij i4.

Wijzigingsvoorstel: de paragraaf over prioritaire doelgroepen wordt vervangen door een alinea met het bredere doel 'betaalbaar wonen'. Ook op andere plekken krijgt dit meer aandacht.

i6. Wonen en leven met een beperking

ingediend door 0042, 0045, 0046, 0058, 0059, 0064, 0164, 0165, 0532

De omgevingsvisie moet voldoende rekening houden met mensen met een beperking. Denk daarbij aan ruimte voor (woon)voorzieningen en dagbesteding voor arme en zwakke mensen, invaliden, jongvolwassenen met een beperking en dak- en thuislozen. Begeleid wonen hoort daarbij. Bouw ook standaard woningen met brede deuren, zodat iemand kan blijven wonen in z'n woning als hij/zij mindervalide wordt.

Dit alles geldt ook voor de openbare ruimte. De stad dient toegankelijk te zijn volgens de ITT normen.

Antwoord

Amsterdam houdt rekening met mensen met een beperking; in de omgevingsvisie is al opgenomen dat verschillende kwetsbare groepen speciale aandacht krijgen, ook in de openbare ruimte. Het thema vergrijzing gaat hier ook deels op in.

Het is de ambitie om de woningvoorraad uit te breiden met levensloopbestendige woningen en woningen geschikt voor rolstoelgebruikers. Daartoe zijn afspraken met de corporaties gemaakt. Verder kan altijd op planniveau worden gekeken naar de wens voor het realiseren van rolstoelwoningen.

Amsterdam heeft een fijnmazig netwerk van basisvoorzieningen, zoals huizen van de wijk, buurthuizen en andere locaties voor ontmoeting, activiteiten en dagbesteding. De gemeente zorgt samen met de aanbieders van zorg en welzijn dat deze voorzieningen toegankelijk zijn voor buurtbewoners.

Amsterdam heeft een richtlijn Aanpasbaar Bouwen, waarin basiseisen voor een aanpasbare woning en minimale ruimtelijk maten voor de aanpasbaarheid van woningen zijn vastgelegd. Onderdelen daarvan zijn minimale draaicirkels en minimale breedtes van de deuren. Met de woningcorporaties is

afgesproken dat tenminste 90% van de woningen aanpasbaar wordt gebouwd. Voor woningen in de marktsector is momenteel een subsidie van € 500 per aanpasbaar gebouwde woning beschikbaar.

Wijzigingsvoorstel: een korte tekst met bovenstaande strekking wordt toegevoegd bij Wonen in Deel III WAT.

i7. Relatie volkshuisvesting-ruimtelijke ordening

ingediend door 0330

De volkshuisvestelijke uitwerking wordt gemist. Ruimtelijke ordeningsprincipes gaan niet alleen over functies, dichtheden en verbindingen (wat?) op verschillende locaties (waar?), maar bovenal over de vraag welke doelgroepen de gemeente op verschillende plaatsen wil huisvesten (voor wie?). Een uitwerking hiervan is nodig om tot een uitvoeringsagenda en een werkbaar instrumentarium te komen.

Een duidelijke visie mist om groei met tegelijkertijd mengen en doorstromen van verschillende (inkomens-)doelgroepen te realiseren. Ook de doelgroep voor sociale huur groeit, terwijl er nu al schaarste is. De ambitie om in de naoorlogse wijken meer een mix van bewoners met verschillende inkomens te realiseren, mag niet ten koste gaan van voldoende groei van de sociale woningvoorraad.

Een toelichting op de gemaakte strategische keuzes wordt gemist, en hoe deze een uitwerking op de woningbouwprogrammering hebben. De strategische keuzes die de gemeente maakt, zouden moeten samenhangen met volkshuisvestelijke keuzes.

Antwoord

We zijn het ermee eens dat de opgave voor de volkshuisvesting van invloed is op de ruimtelijke ordening en andersom. Die kunnen niet los van elkaar worden gezien. Uitgangspunt in de omgevingsvisie is dat wijken zoveel mogelijk gemengd en inclusief zijn. Dit houdt ook in dat voor alle doelgroepen voldoende voorzieningen worden gecreëerd, openbaar vervoer aanwezig is en de openbare ruimte toegankelijk en veilig is ingericht. De menging van wijken brengt veranderingen met zich mee, wat weer invloed heeft op de vraag naar genoemde voorzieningen. Deze verandering mag niet van invloed zijn op het aantal sociale huurwoningen; hierover worden afspraken gemaakt met de corporaties en huurderskoepels (samenwerkingsafspraken).

Wijzigingsvoorstel: de volkshuisvestelijke opgave krijgt meer aandacht in de paragraaf betaalbaar wonen in Deel III Wat en zal worden uitgewerkt in een actualisatie van het woonbeleid.

i8. Hogere woningbouwambitie

ingediend door 0330

Uit onderzoek blijkt dat in zowel het economisch meest gunstige als het economisch meest ongunstige scenario te weinig woningen worden bijgebouwd om ten minste de sociale doelgroep

te huisvesten. In de stad is meer ruimte voor nieuwbouwwoningen dan de vastgelegde 150.000 tot 2050. Moet de bouwambitie niet naar boven worden bijgesteld?

Antwoord

Het in de omgevingsvisie genoemde indicatieve aantal van 150.000 woningen tot 2050 is geen maximum en laat ruimte om meer woningen te bouwen dan het gemiddelde van 5.000 per jaar. Een versnelling zal wel lastig zijn, omdat we inzetten op complete wijkontwikkelingen met een goede ov- en fietsbereikbaarheid en goede voorzieningen, zoals groen, sport en onderwijs. Met samenwerkingspartners kan worden onderzocht waar ruimte en draagvlak is voor een mogelijke versnelling van de bouwproductie in combinatie met investeringen in openbaar vervoer en voorzieningen.

Meenemen in de uitvoering.

ig. Effecten vergrijzing

ingediend door 0021, 0203, 0217, 0275, 0358, 0365, 0488, 0525, 0674

In het hele land gaat de bevolking flink vergrijzen. Dat brengt veranderingen in behoeften met zich mee, voor woningen en voor buurten. In de omgevingsvisie valt niets te lezen over te verwachten demografische ontwikkelingen in de komende 30 jaar, met hun consequenties voor de stad. Waarschijnlijk zijn 'bruisende buurten' niet de eerste voorkeur voor ouderen. Houd meer rekening met wat ouderen aan leefbaarheids- en ontspanningswensen hebben.

Hoe gaat het straks met mantelzorg van kinderen en burens, komen er weer bejaardenhuizen, denken we aan zelfvoorzienende woongroepen voor ouderen, met voorzieningen? Daar zijn al mooie voorbeelden van, is er een ambitie om daar in de toekomst meer mee te doen? En voor welke inkomensgroepen dan? Dit zouden belangrijke nieuwe vormen van stadmaken kunnen worden. De gemeente moet hierin het voortouw nemen en hier in de omgevingsvisie meer ruimte voor reserveren.

Door de vergrijzing wonen veel mensen in te grote woningen. Aanbod van aantrekkelijke kleinere woningen voor ouderen zal de beschikbaarheid van grotere woningen voor gezinsvormende Amsterdammers vergroten en zo de scheve woningverdeling kunnen terugdringen. Ouderen moeten dan wel gefaciliteerd worden bij de verhuizing. Op deze wijze wordt ruimte bespaard en wordt het gemakkelijker om te verdichten binnen de bestaande stad.

Vergrijzing is in de omgevingsvisie geen samenhangend beleidsonderwerp. Dat zou wel goed zijn, waarbij tegelijk ouderen niet moeten worden geproblematiseerd als kostenpost, zoals op pagina 37 gebeurt. Dé doelgroep ouderen bestaat niet. Er zijn in de leeftijdscategorie vanaf 65 jaar jongere en oudere senioren, gezonde en minder gezonde. Senioren worden vooral in de hoek van de kwetsbaren geplaatst, terwijl tentoonstellingen, musea, concerten, leesgroepen en vrijwilligerswerk door ouderen worden gefrequenteerd en/of overleefd gehouden.

Ontmoetingen zullen alleen spontaan optreden als daar een sociale infrastructuur onder ligt. Ontmoetingen met jongere generaties kunnen de geestelijke gezondheid van ouderen goed doen. En andersom: jongeren, politici en ambtenaren kunnen profijt hebben van de historische blik van ouderen. Senioren hadden daarom beter moeten worden betrokken bij het maken van de omgevingsvisie.

Meer dan de helft van de Amsterdamse huishoudens bestaat uit 1-persoonshuishoudens. Ouderen, maar ook jongere alleenstaanden. Wij stellen voor om, als voorbeeldproject, met een corporatie een toren te realiseren waarin aan het sociale leven van de één-persoons- bewoning ruimte wordt geboden. Met gedeelde voorzieningen op de begane grond, waar mensen elkaar kunnen ontmoeten en helpen.

Antwoord

Vergrijzing wordt in de omgevingsvisie op verschillende plekken benoemd, maar verdient inderdaad meer aandacht als integraal beleidsthema. De vergrijzing gaat in Amsterdam minder hard dan in veel andere delen van het land, omdat de stad veel jonge migranten zoals studenten aantrekt. Toch zal vergrijzing ook in Amsterdam de komende decennia aandacht vragen.

Begin 2019 telde Amsterdam ongeveer 108.000 65-plussers. In 2025 zal hun aantal zijn toegenomen tot 130.000 en voor 2039 komen de prognoses uit op 181.000 Amsterdammers van 65 jaar of ouder: 68% meer dan in 2019. In 2021 worden de eerste babyboomers 75 jaar. Vanaf dan neemt het aantal 75-plussers voor het eerst in jaren weer toe en meteen ook het sterkst van alle leeftijdscategorieën. In 2039 zal het aantal 75-plussers naar verwachting ruim verdubbeld zijn tot 89.000.

Landelijk uitgangspunt is dat mensen tot op hoge leeftijd zelfstandig blijven wonen. Het klassieke verzorgingshuis verdwijnt. Uit onderzoek blijkt inderdaad dat ouderen vaak in een te grote of ongeschikte woning wonen en het liefst in hun eigen buurt blijven wonen. Advies en informatievoorziening aan ouderen is belangrijk voor de doorstroming en het langer prettig zelfstandig wonen van ouderen. Voor hen is het belangrijk dat ze een geschikte woning hebben (gelijkvloers, lift, kleinere woning), een toegankelijke openbare ruimte met goede en veilige looproutes en een arts, apotheek, winkels, openbaar vervoer en een buurthuis in de directe omgeving. Uit talrijk onderzoek blijkt dat ouderen mede daarom baat hebben bij verdichte wijken, aangezien daar alle noodzakelijke voorzieningen 'om de hoek' zitten en ouderen niet afhankelijk zijn van autovervoer. Ook eenzaamheid, dat zich bovengemiddeld bij ouderen voordoet, krijgt minder een kans in buurten met meer mensen op straat.

In het hoofdstuk Inclusieve stad is aandacht voor het bouwen van woonvormen die geschikt en prettig zijn om oud in te worden. Bijvoorbeeld het meer geclusterd wonen van ouderen, waardoor contact en onderlinge hulp, naar elkaar omkijken worden bevorderd. Indien men niet langer zelfstandig kan blijven wonen, is het belangrijk dat er in de toekomst voldoende verpleeghuisplekken beschikbaar blijven.

In Amsterdam bestaat de Amsterdamse coalitie ouderen, een samenwerkingsverband met als doel om passende ondersteuning en zorg te bieden aan (oudere) Amsterdammers. Dit is gestart vanuit een gedeeld gevoel van urgentie over dit hele vergrijzingsvraagstuk. Daarnaast is Amsterdam aangesloten bij het Age Friendly Cities Network, waarmee gewerkt wordt aan het inrichten van de stad met aandacht voor ouderen.

Wijzigingsvoorstel: op passende plekken van de omgevingsvisie worden aanvullende doelen en uitgangspunten opgenomen met betrekking tot de ruimtelijke effecten van vergrijzing, zoals over woonzorgzones, wooncirkels, levensloopbestendige openbare ruimte en ruimte voor zelforganisatie.

i10. Meer ontmoetingsplekken

ingediend door 0043, 0044, 0053, 0060, 0074, 0075, 0081, 0388, 0449, 0651

De stad is gebaat bij vrij toegankelijke ontmoetingsplekken van hoge kwaliteit voor jongeren, ouderen en andere doelgroepen. En vooral voor menging van doelgroepen. Het gaat hierbij om buurthuizen, cultuur- en sportvoorzieningen en andere fijne, beschutte plekken in de openbare ruimte waar mensen elkaar spontaan kunnen ontmoeten. Mensen moeten hier kunnen verblijven zonder toegangsbewijs of verplichte consumptie.

Nu lijkt het wel alsof er vooral buurthuizen en ontmoetingsplekken verdwijnen. Plekken waar verschillende burgers elkaar ontmoeten en waar verbinding ontstaat, geven een podium aan iedereen en laten de culturele diversiteit van de stad zien. Dat maakt de stad ook minder monotoon. Stel dat meer centraal in de omgevingsvisie.

Geef ook aandacht aan groene ruimte en mooie pleinen met een goede kwaliteit van het buitenmeubilair. In Zuidoost hebben de hoofdstraten nog redelijk meubilair en mooie trappen van degelijk materiaal. Zodra je de wijk in gaat, wordt de inrichting armoedig! Meer aandacht voor de buiteninrichting leidt tot een zorgvuldiger en beter gebruik van de leefomgeving.

Werk aan beschutte, verwarmbare en veilige plekken in de openbare ruimte. Tijdens het afgelopen jaar was buiten de enige plek waar mensen elkaar konden ontmoeten, maar de openbare ruimte is hier niet op ingericht. Het argument dat de openbare ruimte niet gastvrij kan worden ingericht omdat dit te veel dakloze mensen aantrekt, is geen goed argument. Deze mensen zouden helemaal niet dakloos hoeven te zijn; als hen onderdak wordt geboden, ervaart men ook geen overlast. Die kan dan worden ingericht waar hij voor bedoeld is.

Antwoord

Dank voor deze pleidooien, waar we het van harte mee eens zijn. Amsterdam wil een complete en inclusieve stad zijn, met een ruim aanbod van maatschappelijke activiteiten in zowel binnen- als buitenvoorzieningen. Deze voorzieningen moeten toegankelijk zijn voor alle inwoners van de stad. Het zijn plekken waar verschillende mensen elkaar kunnen tegenkomen, zoals bij scholen, en jeugd-, zorg-, opvang-, buurt-, wijk-, cultuur- sport- en speelvoorzieningen. Daar waar de stad groeit, gaat dit samen met de ontwikkeling van nieuwe maatschappelijke voorzieningen. Dat is een belangrijk uitgangspunt in de omgevingsvisie.

In de hoofdstukken Vitale Stad en Gezonde Stad wordt uitgebreid aandacht besteed aan het belang van ontmoeting en zelfbeheer in een groene openbare ruimte. Om sociale cohesie te stimuleren, eenzaamheid tegen te gaan, voor ontspanning en zeker sinds COVID-19 ook steeds vaker om te kunnen werken. We richten de openbare ruimte daarbij zo aantrekkelijk en groen mogelijk in.

Al opgenomen in de visie.

i11. Sociale veiligheid openbare ruimte

ingediend door 0045, 0056, 0067, 0081, 0388, 0643, 0644

Besteed meer aandacht aan de veiligheid van de openbare ruimte, met veilige fietsroutes en overbindingen langs levendige straten met 'eyes on the street'. Sommige delen van Amsterdam (bijvoorbeeld in West, Bos en Lommer) zijn zo slecht verlicht en beveiligd dat mensen 's avonds niet de straat op durven. Grauwe, donkere straten vinden mensen onprettig. Meer verlichting op pleinen en bijvoorbeeld bij scholen zou helpen voor veiligheid en overzicht. Zorg voor een veilige openbare ruimte voor iedereen, dus ook voor marginale groepen als daklozen en 'hangjongeren'. Ga daartoe vaker met hen in gesprek.

Antwoord

Sociale veiligheid is zeker belangrijk. Dat wordt soms bereikt met verlichting, maar vaker met ogen op straat. In deze omgevingsvisie streven mede daarom we naar verdichting, menging van functies en open, levendige gebouwplinten langs de straten. Juist in de wijken buiten het centrum zal verdichting zorgen voor meer mensen op straat. Dat is goed voor de sociale veiligheid. Als sommige specifieke plekken echt te donker zijn, dan is het aan het stadsdeel om daar meer verlichting te plaatsen.

Meenemen in de uitvoering.

i12. Investeren in gewone wijken en bestaande netwerken

ingediend door 0062, 0073, 0081, 0365, 0388, 0532, 0573

De nadruk ligt in de omgevingsvisie op de economie van de nieuw te bouwen stad, niet op de ecologie van de bestaande stad. Voor welke wereld gaat gebouwd worden en met welk mensbeeld?

De omgevingsvisie spreekt veel over nieuwe ontwikkelingen en transformaties. Maar juist buiten het centrum en buiten de grote ontwikkelgebieden is er veel upgrade nodig. Geef daarom meer aandacht aan de wijken waar niet of minder wordt gebouwd. Toon ook daar investeringsambitie en ga daarbij uit van bestaande kwaliteiten. Betrek bestaande netwerken bij nieuwe ontwikkelingen en ondersteun hen, zodat ze hun werk in de wijk kunnen voortzetten. Zorg dat nieuwe bewoners ook gebruik maken van bestaande wijkvoorzieningen, zodat er menging ontstaat.

Laat bestaande buurten meeprofiteren van de opbrengsten van nieuwe gebiedsontwikkeling. Werk vanuit het principe van wederkerigheid, waarbij ontwikkelaars verplicht worden om te investeren in naastgelegen bestaande buurten. Investeer grondopbrengsten zoveel mogelijk in de buurten waar wordt gebouwd.

Probeer niet de populatie te veranderen, maar zorg dat de juiste voorzieningen er komen. Als wordt ingezet op behoud van DNA van de buurt, dan dienen buurtbewoners in de buurt te kunnen blijven wonen, ook de jongere generaties. In Zuidoost zijn grote community zorgsystemen. Dat gaat niet alleen om mantelzorg, maar ook opvoeding, sociale ondersteuning enzovoorts. Dit gaat verloren als mensen niet in de buurt kunnen blijven wonen. Ga flex-wooncontracten tegen. Het is geen oplossing, het is een verdeelmiddel van schaarste met een ontwrichtend effect. Op elke 100 woningen moet er tenminste één collectieve ruimte zijn. Dit is een voorwaarde voor buurtzorg, zelforganisatie en het activeren van bewoners.

Zet huidige bewoners centraal bij nieuwe ontwikkelingen. Voorstel: bij nieuwe plannen voor een buurt komt er een groot bord te staan in de wijk om mensen bewust te maken van de verandering die komt. Jongeren vragen om een specifieke benadering. De huidige advertenties via sociale kanalen zijn generiek en spreken niet aan. Kanalen van de gemeente moeten efficiënter worden gebruikt met doelgroepsegmentatie.

Antwoord

De omgevingsvisie heeft aandacht voor nieuwe ontwikkelingen, maar dit laat onverlet dat er ook geïnvesteerd moet worden in de bestaande wijken, die uiteraard veruit in de meerderheid zijn. De kwaliteit van woningen is niet gelijk over de stad verdeeld en dat geldt ook voor de kwaliteit van woonomgevingen. In de buurten waar maatschappelijke problemen het grootst zijn, werkt de

gemeente samen met corporaties, bewoners en overige betrokkenen aan verbetering. Ook verbetering van de sociaal-economische positie van de bewoners is een doel. Verdichting in deze buurten biedt de mogelijkheid om woningen toe te voegen, te verduurzamen en meer menging te laten ontstaan. Het investeren in ontwikkelbuurten is ingrijpend en het duurt jaren voor structurele veranderingen zichtbaar zijn. Hierbij is een belangrijk aandachtspunt dat de juiste (maatschappelijke) voorzieningen op buurtniveau worden gerealiseerd. De strategische keuze 'meerkernige stad' beoogt juist om meer prioriteit te geven aan deze wijken.

Al opgenomen in de visie.

i13. Onderwijs, cultuur

ingediend door 0044, 0075, 0076, 0206, 0243, 0515, 0532

Ruimte voor onderwijs ontbreekt grotendeels in de omgevingsvisie. Er moet veel ruimte zijn voor onderwijs en cultuur, goed verspreid over de stad. Het onderwijs dient aangenaam te worden ontwikkeld voor de jeugdigen. Des te meer faciliteiten afgestemd op scholieren en docenten, des te meer positieve resultaten. Je moet je comfortabel en uitgedaagd voelen in het onderwijs. Een stad als Amsterdam ontkomt niet aan diversiteit. Daar moet in alle optieken rekening mee worden gehouden. Iedereen moet zich veilig en gewaardeerd voelen. Cultuur draagt bij aan het karakter van de stadsdelen.

Wat te veel ontbreekt, is ruimte voor voorzieningen ten behoeve van theater, muziek, dans en andere podiumkunsten. Bij 'groenblauwe hotspots' lijken de podiumkunsten bijzaak. Culturele initiatieven, podia en theaters hebben vaak het loodje moeten leggen, hoewel ze een essentieel onderdeel vormen voor de buurt, het stadsdeel en Amsterdam. Beoefenaars van podiumkunsten hebben behoefte aan werkruimtes waar projecten kunnen worden opgezet. Veel bedrijfsruimten worden betrokken door ondernemers en bedrijven met weinig binding met de stad. Dit in tegenstelling tot kunstenaars, muzikanten, dansers en andere artiesten, die leven in en met de stad. Behoud ruimte voor niet-commerciële initiatieven, voor creativiteit en experiment. Neem ook specifiek ruimte op voor kunstenaarskoloniën.

Cultuur moet worden uitgebreid. Bepaalde culturele instellingen zoals Podium Noord (voorheen Dansmakers Amsterdam) op het Gedempt Hamerkanaal, zijn mooie, experimentele plekken. Het zou zonde zijn als deze verdwijnen voor grote, corporate bedrijven. Het zelfde geldt eigenlijk voor het hele Hamerkwartier van Noord.

Antwoord

In de omgevingsvisie worden vijf strategische keuzes gemaakt, één daarvan is meerkernige ontwikkeling. Bij die meerkernige ontwikkeling van de stad ontstaan, naast het centrum van Amsterdam, meerdere stedelijke kernen. Deze kernen hebben eigen voorzieningen en een stedelijke en regionale uitstraling. Daarbij is cultuur een belangrijke drager. We bouwen theaters, cultuurgebouwen en bibliotheken. Onder de strategische keuze Samen Stadmaken hoort ook het programmeren van Vrije Ruimte voor niet-commerciële initiatieven, creativiteit en experimenten. In het hoofdstuk Inclusieve Stad wordt aandacht besteed aan het belang van onderwijs, kansengelijkheid en cultuur. De zorg voor maatschappelijke voorzieningen is in Amsterdam verankerd in de Referentienormen voor Maatschappelijke Voorzieningen, Groen en Spelen. Bij de groei van de stad is het doel om deze gelijk

op te laten gaan met een voldoende gespreid en fijnmazig maatschappelijk programma, voor onder andere onderwijs en kunst en cultuur. Het Hamerkwartier wordt getransformeerd tot een nieuwe stedelijke wijk, waar wonen en werken samengaan. Ruimte voor cultuur zal, net als ruimte voor onderwijs, onderdeel zijn van het ontwikkelen van een complete wijk, met alle voorzieningen die hierbij horen. Waar nieuwe schoolgebouwen worden gemaakt, hebben de schoolbesturen/teams een belangrijke stem in invulling en inrichting.

Tenslotte zijn in de omgevingsvisie gespreid over de stad kenniskwartieren aangewezen, waar onderwijs, onderzoek en innovatie centraal staan. Dit gaat samen met wonen, werken en andere voorzieningen. Zie hiervoor ook het antwoord bij v49.

Al opgenomen in de visie.

i14. Evenementen

ingediend door 0405, 0413, 0418, 0421, 0430, 0432, 0436, 0461, 0462, 0463, 0467, 0490, 0506, 0523, 0535, 0542, 0543, 0569, 0589, 0590, 0630, 0631, 0653, 0656, 0667, 0679

Evenementen worden in de hele omgevingsvisie niet één keer genoemd. Evenementen maken gebruik van de fysieke leefomgeving, maar kunnen door hun tijdelijkheid, hoge mate van professionalisering, de slagen die zijn gemaakt op het gebied van duurzaamheid, ecologie en overlastbeheersing uitstekend worden ingepast. Evenementen zijn een moderne ontmoetingsplaats en voor heel veel mensen een vorm van vrijetijdsbesteding die niet uit Amsterdam is weg te denken. Ze zijn belangrijk voor levendigheid, vestigingsklimaat en sociale cohesie. Ook zorgen ze voor veel werkgelegenheid. De functie die parken en groengebieden voor evenementen hebben en de zorgvuldige wijze waarop dit kortdurend, incidenteel gebruik kan worden ingepast, blijven onbesproken. Benoem evenementen daarom nadrukkelijk in de omgevingsvisie. Ze dragen bij aan veel doelen ervan.

Op het gebied van geluid heeft Amsterdam het meest geavanceerde beleid van heel Nederland om overlast zoveel mogelijk te voorkomen, variërend van spreiding, een standaard vroege eindtijd, tot een jaarlijks bijgestelde eisenlijst op het gebied van Best Beschikbare Technieken om overlast te voorkomen. De Amsterdamse evenementen lopen voorop in ecologische inpassing, de zorg voor flora, fauna, groen en bodem.

Bij de parken, groengebieden en hoofdgroenstructuur wordt het belang voor tal van functies expliciet benoemd, maar evenementen worden in het geheel onbesproken gelaten.

Evenementenlocaties staan onder druk vanwege oprukkende woningbouw of spanningen met de buurt. Dit kan leiden tot kaalslag van deze laagdrempelige cultuur die zo hard nodig is voor jongvolwassenen uit Amsterdam en omstreken. Nog belangrijker is dat de pandemie zowel de organisatoren als de bezoekers van evenementen gigantisch heeft geraakt.

Een omgevingsvisie zonder ruimte voor festivalcultuur is geen visie die Amsterdam waardig is.

Antwoord

Het ontbreken van evenementen als thema in de omgevingsvisie is inderdaad een omissie die we zullen rechtzetten. Evenementen horen bij de stad en brengen Amsterdammers een rijk en breed aanbod, verbinden mensen, bieden kansen voor nieuw talent en maken deel uit van de identiteit van Amsterdam. Juist nu, in tijden van lockdowns en social distancing, wordt nog eens duidelijk hoe belangrijk evenementen zijn voor de stad en haar inwoners. Daar staat de ruimteclaim die evenementen op de openbare ruimte leggen en de overlast voor bewoners tegenover; veel andere zienswijzen geven daar blijk van. Hoewel in de afgelopen jaren veel is geïnvesteerd in

overlastbeperkende maatregelen, neemt dit spanningsveld eerder toe dan af. Dit is het gevolg van de verdere verdichting van de stad en daarmee toenemende concurrentie in het gebruik van de openbare ruimte. Grenzen aan de groei, het adagium van een van onze strategische keuzes, lijkt ook de toekomst van de evenementen te gaan bepalen.

Dit jaar zijn kleine wijzigingen in het evenementenbeleid doorgevoerd. Op korte termijn wordt nieuw evenementenbeleid besproken met de gemeenteraad. Invoering daarvan is vanwege de coronacrisis uitgesteld tot 1 januari 2023. Daarbij is nadrukkelijk aandacht voor het hierboven benoemde spanningsveld rondom evenementen. In de tweede helft van 2021 zal er in de gemeenteraad worden gesproken over de toekomst van evenementen in de stad, uiteraard met veel aandacht voor de balans tussen de gevoelde voor- en nadelen. Daarna zal meer duidelijk worden over welke kant Amsterdam op gaat in haar visie op en beleid voor evenementen.

Manieren om de spanning tussen een aantrekkelijk evenementenaanbod en de ruimtelijke claim die het legt te verminderen, zijn meer kleinschaligheid en meer duurzaamheid. Daarnaast kunnen we samen met andere gemeenten binnen de metropoolregio kijken of er buiten Amsterdam een wens ligt om plaats te bieden aan extra evenementen, en waar daar ruimte voor is. Een regionale evenementen-coördinator zou betekenisvol kunnen zijn om deze matching van evenementen op nieuwe locaties buiten Amsterdam te helpen realiseren.

Wijzigingsvoorstel: in het hoofdstuk 'Vitale stad' onder Economie wordt een paragraaf over evenementen opgenomen met de volgende tekst:

Evenementen horen bij de stad en brengen Amsterdammers een rijk en breed aanbod, verbinden mensen, bieden kansen voor nieuw talent en maken deel uit van de identiteit van Amsterdam. In veel gevallen vervullen evenementen ook een functie voor de regio en ver daarbuiten. Evenementen in de openbare ruimte kunnen ook overlast geven. Hoewel in de afgelopen jaren veel is geïnvesteerd in overlastbeperkende maatregelen, neemt in de openbare ruimte de spanning tussen behoefte aan rust en de overlast van evenementen eerder toe dan af. Dit is het gevolg van de verdere verdichting van de stad en daarmee toenemende concurrentie in het gebruik van de openbare ruimte. Dit maakt dat we voor evenementen de komende jaren een delicate middenkoers moeten bewandelen, met oog voor beide kanten van de zaak. Bij vernieuwing van het evenementenbeleid zal deels worden aangesloten op de strategische keuze voor meerkernige ontwikkeling in deze omgevingsvisie. Dat wil zeggen dat vergunningverlening en spreiding van evenementen vaker op het niveau van de hele metropoolregio zal worden gezien.

i15. Digitale gevaren, datacenters

ingediend door 0289, 0348

In de omgevingsvisie zijn digitale mogelijkheden vermeld als traffic control, reserveren deelauto's enzovoorts. Het besef dat Amsterdam kwetsbaar is voor digitale inbreuken ontbreekt echter helemaal, terwijl dat al dagelijks aan de orde is: platleggen van kenniscentra, bedrijven en systemen voor bijvoorbeeld losgeld of spionage. Amsterdam telt veel datacentra, AMS-IX speelt een cruciale rol. Daarnaast werkt digitalisering vervreemdend, zoals blijkt uit de systeemgevolgen bij de Belastingdienst, ongrijpbare algoritmen bij Amerikaanse platforms, die zelfs ontwrichtend voor democratieën kunnen zijn. Sociale media leiden tot meer polarisatie. Kortom: benoem de schaduwzijden en gevaren beter en doe in de omgevingsvisie voorstellen hoe daarmee om te gaan

via regels en toezicht. Denk ook aan voorwaarden aan datacentra wat betreft verduurzaming. Besteed bijvoorbeeld meer aandacht aan de watervraag van datacenters, en de grenzen die daaraan worden gesteld.

Antwoord

Om met dat laatste te beginnen: verduurzaming van datacentra vinden we zeker een belangrijk aandachtspunt. De recentelijke sterke groei van deze sector wordt scherp gemonitord en juist het duurzaamheidsaspect is een van de centrale besprekpunten in het reguliere overleg met de sector. Ook het waterverbruik. Zie "Amsterdam Duurzaam Digitaal Vestigingsbeleid datacenters gemeente Amsterdam 2020 – 2030". Hier wordt in de omgevingsvisie ook naar verwezen.

Ook de digitale wereld in z'n algemeenheid is een recent fenomeen, zeker in de huidige omvang. De omgevingsvisie stipt het wel aan, ook de gevaren, maar gezien de nog steeds stormachtige ontwikkelingen op dit vlak doen we hierover bewust geen ferme en gedetailleerde uitspraken.

Meenemen in de uitvoering.

i16. Kind en gezin

ingediend door o6o4

Het woord 'kind' komt in de omgevingsvisie nauwelijks voor, het woord "kinderopvang" zelfs helemaal niet. Om de stad leefbaar en betaalbaar te maken voor gezinnen, dient de omgevingsvisie te worden uitgebreid met een ambitie op het kind en het gezin. Neem erin op dat er genoeg beweeg-speelaanleidingen zijn en dat bij het ontwerp van nieuwe wijken nadrukkelijk het perspectief van jonge kinderen wordt meegenomen. Een wijk moet aansporen om naar buiten te gaan. Zorg verder voor voldoende kinderopvangcapaciteit, met ruimte voor een divers aanbod van kinderopvang in de wijken, inclusief buitenruimte. Zorg dat de huren van kinderopvanglocaties op een maatschappelijk niveau komen, waardoor kinderopvang bereikbaar wordt voor alle kinderen. Momenteel vraagt de gemeente Amsterdam op nieuwbouwlocatie Zuidas bijvoorbeeld prijzen waarmee kinderopvang voor de gewone Amsterdammer onbetaalbaar wordt.

Antwoord

Amsterdam is er natuurlijk ook voor kinderen en gezinnen. Het is heel belangrijk om gezinnen met kinderen voor de stad te behouden. Dat betekent dat er, naast voldoende woningen, ook voldoende voorzieningen voor kinderen moeten zijn, zoals bijvoorbeeld scholen, kinderopvang, OKT's en jongerencentra. De gemeente is verantwoordelijk voor veel van deze voorzieningen, maar niet voor allemaal. Kinderopvang bijvoorbeeld is een commerciële rol. Als gemeente bieden wij in Alles-in-een scholen wel ruimte voor kinderopvang vanuit de gedachte dat de gemeente zorgt voor een complete en leefbare stad. Dit betreft ruimte in de school en buitenruimte voor kinderdagverblijf en BSO. De openbare ruimte van de stad wordt zoveel mogelijk ingericht om sporten, spelen, fietsen en wandelen te stimuleren. In de Referentienormen voor Maatschappelijke voorzieningen, groen en spelen is vastgesteld hoeveel ruimte er voor sport, spelen en bewegen in gebiedsontwikkeling wordt gereserveerd.

We willen vanzelfsprekend voldoende en goede kinderopvang in de stad, die toegankelijk is voor alle kinderen. Kinderopvang is echter een activiteit die op dit moment in een commerciële markt wordt uitgevoerd. De gemeente is daarom op basis van de landelijke wetgeving gehouden aan het vragen van een marktconforme huur. Deze wordt door een onafhankelijke taxateur vastgesteld. Bij het

bepalen van de marktconforme huur wordt rekening gehouden met de locatie en grootte van de te verhuren ruimte, de bedrijfsvoering van de kinderopvang en de huurprijs die hierbij kan worden betaald. In 2050 kan de situatie er heel anders uitzien. Mogelijk al in de komende kabinetsperiode gaan op dit vlak zaken veranderen, mocht er een toegangsrecht voor alle kinderen komen.

Meenemen in de uitvoering.

i17. Vrije ruimte, broedplaatsen

ingediend door 0244, 0249, 0388, 0473, 0530

Mooi dat 'vrije ruimte' wordt genoemd. Breid daartoe de Marktconforme huur (Wet Markt en Overheid) voor Vrije Ruimte uit met een clause voor "economische activiteit voor het algemeen nut".

Het zou mooi zijn als er in 2050 ruimte is voor praktijkervaringsgebieden voor nieuwe, socialere woon- en werkvormen. Gefaciliteerd door de gemeente, eventueel in een aparte wijk.

Bij vrije ruimtes in de hoofdgroenstructuur dient goed te worden afgewogen welke groenwaarden het betreft en of de betreffende functie daar passend is of niet.

Vrije ruimtes kunnen ook gewoon kleine niemandslandjes in buurten zijn: plekken van niets, met grote betekenis. Behoud deze plekken te midden van alle verdichtingsdoelstellingen. Zorg voor ruimte voor broedplaatsen, muurkunst en niet-commerciële buurtprojecten.

Antwoord

We zien Vrije Ruimte als een gemeentelijk beleidsdoel. Dit betekent dat partijen die gemeentelijk vastgoed huren volgens de kaders van de Vrije Ruimte een maatschappelijke huurprijs betalen in plaats van de markthuur. Dit uitgangspunt is vastgesteld in de Spelregels gemeentelijk vastgoed en zijn conform de Wet Markt en Overheid.

Binnen de Expeditie Vrije Ruimte kijken we ook naar combinaties van wonen en werken. Daarnaast stimuleren we met het Actieplan Wooncoöperaties de groei van wooncoöperaties, door verschillende nieuwbouwkavels speciaal voor coöperaties beschikbaar te stellen, waarmee zij het pand in gezamenlijk eigendom kunnen hebben. Deze collectieven kunnen zelf vormgeven hoe zij gemeenschappelijk leven. Daarbinnen is ook ruimte voor combinaties met werken.

We onderschrijven de andere punten. Daarom betrekken we dit thema bij de actualisatie van de Hoofdgroenstructuur, hebben we beleid en ambities voor broedplaatsen en een Agenda Samen Stadmaken. Laatstgenoemde agenda formuleren we om meer ruimte te bieden voor initiatieven en wensen vanuit de Amsterdamse buurten. Zie hiervoor het betreffende deel in de omgevingsvisie.

Meenemen in de uitvoering.

i18. Brede welvaart

ingediend door 0573

De omgevingsvisie stelt 'brede welvaart' voorop, waarbij materiële rijkdom niet de enige maatstaf is voor een goed leven. Het gaat ook om welzijn, voldoende vrije tijd, een goede gezondheid, een prettige leefomgeving, ruimte voor persoonlijke groei. Voeg daaraan toe: mobiliteit, eigenaarschap, vrijheid en veiligheid, ruimte voor sociale groei, mensenrechten.

Antwoord

Deze aanvullingen zijn waarden die algemeen worden onderschreven, ook door de gemeente Amsterdam. We hebben in de omgevingsvisie gekozen voor een indeling en een terminologie die deze waarden niet altijd letterlijk naar voren brengen, maar indirect natuurlijk wel. Zo gaat 'duurzaam en gezond bewegen' over mobiliteit, 'inclusieve stad' over onder meer mensenrechten en ruimte voor sociale groei, en Samen stadmaken over bijvoorbeeld eigenaarschap. We hoeven de indeling van de omgevingsvisie niet te veranderen om te constateren dat we het geheel eens zijn.

Niet overnemen.

19. Vluchtelingen

ingediend door 0532

In 2050 is de klimaatcrisis in volle omvang gaande. Waar zijn plekken voor de klimaatvluchtelingen?

Antwoord

Niemand hoopt op het toekomstbeeld dat u hier schetst, en er zijn slechts weinig overheden die hier nu al in volle omvang rekening mee houden. Ook wij blijven liever optimistisch, met stevige ambities om een dergelijke klimaatcrisis af te wenden. Mocht het toch zover komen, dan zal de rol van landelijke overheden naar verwachting groter zijn.

Niet overnemen.

d1. Geen windmolens

ingediend door 0001, 0002, 0005, 0006, 0007, 0008, 0010, 0021, 0080, 0084, 0085, 0087, 0088, 0092, 0094, 0095, 0098, 0103, 0104, 0105, 0106, 0107, 0108, 0109, 0110, 0111, 0112, 0113, 0114, 0115, 0116, 0117, 0119, 0121, 0122, 0123, 0124, 0125, 0126, 0127, 0128, 0129, 0175, 0178, 0179, 0180, 0181, 0182, 0183, 0187, 0189, 0190, 0191, 0193, 0194, 0195, 0197, 0203, 0226, 0233, 0238, 0242, 0245, 0246, 0252, 0253, 0254, 0264, 0265, 0268, 0272, 0273, 0274, 0276, 0278, 0280, 0281, 0282, 0285, 0286, 0287, 0288, 0290, 0292, 0297, 0298, 0300, 0304, 0306, 0307, 0308, 0312, 0313, 0317, 0319, 0321, 0322, 0336, 0341, 0345, 0346, 0354, 0360, 0361, 0362, 0363, 0364, 0366, 0373, 0374, 0375, 0376, 0377, 0381, 0392, 0394, 0398, 0409, 0411, 0415, 0417, 0423, 0429, 0439, 0446, 0447, 0453, 0454, 0455, 0456, 0457, 0458, 0466, 0488, 0489, 0498, 0503, 0505, 0507, 0508, 0509, 0511, 0512, 0517, 0520, 0522, 0530, 0546, 0552, 0556, 0568, 0570, 0571, 0573, 0574, 0575, 0576, 0578, 0579, 0583, 0588, 0593, 0597, 0600, 0602, 0608, 0609, 0613, 0621, 0625, 0627, 0628, 0629, 0634, 0635, 0654, 0655, 0659, 0661, 0675, 0677

Inleiding

Windmolens behoren tot de meest genoemde thema's in de zienswijzen. Er zijn circa 175 zienswijzen over de zoekgebieden voor windenergie ingediend, door individuen, individuen in groepsverband, en organisaties van allerlei aard. De zienswijzen zijn verschillend van karakter, maar tonen zich (op één na) allemaal tegenstander van windmolens. Twee zienswijzen zijn ondersteund door handtekeningenacties, met 15.000 en 4.700 handtekeningen. Ook verschillende omliggende gemeenten hebben zienswijzen ingediend tegen het plaatsen van windmolens naast hun grondgebied.

Een deel van de zienswijzen heeft alleen algemene bezwaren tegen plaatsing van windmolens, veel andere gaan in op de bezwaren van specifieke zoekgebieden. Over alle zoekgebieden, behalve het havengebied, zijn zienswijzen ingediend. We beginnen met een beschrijving van de genoemde algemene bezwaren.

Algemene bezwaren tegen windmolens

Grote windturbines binnen de grenzen van de stad Amsterdam zijn zeer ongewenst. Er is geen draagvlak voor. De energietransitie is belangrijk, maar windmolens in drukke woongebieden zijn niet de oplossing. Een stad moet met een realistische blik kijken naar wat mogelijk is op het gebied van groene energie op eigen grondgebied; het bestuur moet zich niet blindstaren op een aantal windturbines. In de zienswijze ingediend door Windalarm namens 15.000 burgers, wordt de gemeente verzocht om te stoppen met de plannen voor windturbines, met uitzondering van het Havengebied.

Windturbines zijn een aanslag op de gezondheid en het woongenot. Ze geven veel meer overlast dan verondersteld: laag geluid, slagschaduwen, visuele hinder. De negatieve gezondheidseffecten worden onderschreven door steeds meer medici, waaronder recent nog een groep van honderd Amsterdamse medici in een openbaar bericht. Zoekgebieden liggen naast kwetsbare woonwijken. De inwoners worden hier dubbel belast.

Groen, recreatie en natuur om de stad zijn cruciaal. Windturbines hebben gevolgen voor natuur en ecologie. Onder een windmolen kun je op het water niet veilig varen, surfen of kinderen laten zeilen. Onder een windmolen kun je op een grasland niet lekker met je familie picknicken. Industrie hoort in industriële gebieden thuis en het groen moet kosten wat het kost bewaard worden, wil Amsterdam een aantrekkelijke stad blijven.

Plaats windturbines op zee of ver buiten dicht bewoonde omgevingen, bijvoorbeeld het IJmeer of het Markermeer, of werk aan een Amsterdams turbinepark op zee. Versnel de uitbreiding van zonne-energie op daken. Kunnen bijvoorbeeld de grote windschermen op de ring A10 niet worden voorzien van zonnepanelen? Er zijn vele alternatieven. Ook terugdringing van de behoefte aan energie, hergebruik van energie en energiebesparing (in die volgorde) moeten prioriteit hebben. Het opstellen van windmolens en zonneparken - wat in het spraakgebruik doorgaans wordt verstaan onder de energietransitie - vormt daarbij slechts de laatste schakel. Door er zo naar te kijken, worden windmolens door burgers eerder gezien als onderdeel van een oplossing, in plaats van als een probleem.

Het zogenaamde draagvlakonderzoek van de gemeente leek nergens op en was alleen maar bedoeld om de provincie tot lagere afstandsnormen te bewegen. Dit proces heeft niets met samen stadmaken te maken. Veel van de opgewekte elektriciteit uit windturbines wordt bovendien niet aan Amsterdammers verkocht, maar aan Amerikaanse tech-multinationals. Waarom zouden we windmolens in de stad plaatsen als de opgewekte energie toch niet naar de bewoners van de stad gaat?

Bezwaren tegen windmolens per zoekgebied

A2-Ouderkerkerplas, Amstel III en omgeving, Gaasperplas / Driemond, Aetsveldsepolder

Zoekgebieden voor windmolens moeten hier worden geschrapt of aangepast. De belangen van de omliggende gemeenten worden niet goed meegenomen. Gemeenten hebben bezwaar ingediend tijdens het RES-proces, inwoners hebben 4.700 handtekeningen opgehaald.

De gemeente Ronde Venen heeft een motie aangenomen om geen windmolens te plaatsen, vanwege de overlast voor hun inwoners. Er zijn bovendien in 1990 bij de bestuurlijke herindeling van het gebied bestuurlijke toezeggingen gedaan om het waardevolle landschap te behouden. Er dreigt samenklontering van windmolens langs de provinciegrens Utrecht - Noord Holland. De vlucht van helikopters van en naar het AMC wordt gehinderd.

Delen van het landschap zijn UNESCO-werelderfgoed of hebben de NNN-status. Windturbines veroorzaken onrust en met hun knipperende verlichting schrikken ze dieren af in hun migratie, in het bijzonder vleermuizen. Migratie en bestrijden van inteelt is precies het hoofddoel van de ecologische verbindingzones. Inwoners van Amsterdam en buurgemeenten recreëren veel in deze gebieden. Windturbines in deze gebieden staan te dicht bij woningen, die ook nog eens vaak slecht geïsoleerd zijn, zoals in Gaasperdam. Er is ook al geluidshinder van vliegtuigen, dit komt er nog eens bij. De WHO hanteert sterkere geluidsnormen dan Nederland.

IJburg, Zeeburgereiland

Bepaalde woningen op Zeeburgereiland liggen binnen vier rode cirkels, waar windmolens kunnen komen op 350 meter afstand van de woningen. Doordat windmolens vanwege Schiphol niet aan de (zuid)westkant van de stad kunnen komen, krijgt oost meer dan evenredig windmolens te verduren. Het is een slecht plan om windmolens op IJburg zo dicht bij huizen te plaatsen. Ten

aanzien van de locatie van de windmolens zouden Amsterdammers meer inspraak moeten krijgen. Concentreer windturbines zoveel mogelijk in het havengebied, en zeker niet in het IJmeer.

Waterland

Kies voor géén windmolens in Waterland, want wat is verprutst, behoort voor altijd tot het verleden. Het zoekgebied 3 ten noorden van de ring A10 dat tevens de status 'Bijzonder Provinciaal Landschap Waterland' heeft, dient daarom te worden geschrapt. Ook dient het extra zoekgebied Waterland te worden geschrapt.

Ga voor vaststelling van de omgevingsvisie met de Gemeente Waterland in gesprek over de grens en de omvang van het 'Extra zoekgebied' voor windenergie, de impact hiervan op het landschap en de wijze waarop inwoners van de Gemeente Waterland worden betrokken bij de uitvoering van Amsterdamse beleidsvoornemens, zoals deze omgevingsvisie.

Natuurmonumenten is geen voorstander van kleine windturbines in het landelijk gebied (lager dan 15 meter). De energie-opbrengst is zeer gering, terwijl de landschappelijke schade groot is. Hanteer een "nee, mits"-principe, dus geen kleine turbines, met mogelijk een aantal minder gevoelige locaties waar dit wel mogelijk is.

Diemerscheg, Diemberbos

In de Gemeenschapspolder bij het Diemberbos en de Lange Stammerdijk bij Driemond zijn windmolens bedacht op slechts 200 meter van huizen, dat is onacceptabel en tegen alle regels voor het goed plaatsen van windturbines. Dit gebied moet rustig en groen blijven.

Kop van de Amstelscheg / Volkstuinpark Amstelglorie

De gemeente Amstelveen is tegen een windmolen in de Kop van de Amstelscheg, mede vanwege de openheid van het gebied en de hoge natuurwaarde.

Op de kaart "Toekomstbeeld Amsterdam 2050" staat het symbool van een windmolen aan de zuidelijke grens van volkstuinpark Amstelglorie, ten oosten van het Amstelpark. Wat zijn de overwegingen om precies in dat gebied een windmolen te plaatsen?

Noorder-IJplas

Plaats alleen windturbines langs de Noorder IJ-plas als woningbouwplannen voor de Achtersluispolder, Hembrugterrein en Zaanstad-Oost hierdoor niet worden geschaad.

De gemeente Oostzaan heeft ernstige bezwaren tegen het voornemen windmolens in de Noorder-IJ-plas te plaatsen. Bouw de windmolens minimaal 600 meter van de gemeentegrens, voorkom dat Amsterdamse windmolens woningbouw in Oostzaan onmogelijk maken of de gemeente op een andere manier financieel benadelen. Laat bewoners uit Oostzaan op eenzelfde manier participeren en profiteren als Amsterdammers, houd rekening met natuurwaarden en voorkom geluidsoverlast of overlast door slagschaduw voor bewoners van Oostzaan.

Ring A10

Pas het zoekgebied voor windmolens aan: schrap daarbij het gedeelte langs de ring A10 nabij Landsmeer en het gedeelte in de nabijheid van natuurgebied Landsmeerderveld. Als goede buur zou Amsterdam geen windmolens op de gemeentegrens moeten willen plaatsen. Als dat toch gebeurt, dan moeten inwoners van Landsmeer op dezelfde manier als Amsterdammers kunnen participeren. Houd bij de uiteindelijke locatiekeuze rekening met natuurwaarden en de inwoners van Landsmeer. Het Landsmeerderveld is Bijzonder Provinciaal Landschap en als open landschap van grote waarde voor bewoners, recreanten en weidevogels. Deze waarde mag niet verstoord

worden door de komst van windturbines. De grote openheid is zeer kwetsbaar. Inwoners en dieren mogen geen overlast ervaren door geluid of slagschaduw.

Antwoord

Op de komende pagina's nemen we flink de ruimte voor beantwoording van alle bovenstaande bezwaren tegen windmolens. Gezien de vele gevoeligheden lijkt ons dat op z'n plaats.

Het is ten eerste van belang te noemen dat de zoekgebieden voor windmolens tot stand zijn gekomen in het kader van de Regionale Energiestrategie (RES). De omgevingsvisie en de RES zijn parallelle trajecten. De ontwerp-omgevingsvisie bevat de zeven zoekgebieden voor windenergie uit de concept-RES. In de afgelopen periode zijn er in het kader van de RES onderzoeken uitgevoerd en gesprekken gevoerd met bewoners en belanghebbenden over deze zoekgebieden. Daarbij is een integrale afweging gemaakt op basis van het [nationaal afwegingskader van de RES](#). Daarna is de RES 1.0 op 20 april jongstleden vastgesteld met aangepaste zoekgebieden en gemeentelijke voorwaarden voor medewerking aan windinitiatieven. De [RES 1.0](#) is inmiddels gepubliceerd en wordt vertaald in de definitieve omgevingsvisie.

De zorgen in alle zienswijzen worden door ons zeer serieus genomen. We willen de mogelijke hinder van windmolens zoveel mogelijk beperken en voeren daarom een open en eerlijk gesprek over de komst en mogelijke effecten van windmolens in Amsterdam. We geven hier graag een toelichting op het RES-proces en het betrekken van bewoners, belanghebbenden en organisaties.

Aangepaste zoekgebieden

Op 9 maart 2021 hebben we [aangepaste windzoekgebieden](#) vastgesteld. De windzoekgebieden zijn verkleind en we stellen voorkeursgebieden voor. In de voorkeursgebieden is het de bedoeling om zo spoedig mogelijk medewerking onder voorwaarden te verlenen aan initiatiefnemers. De reserve- en extra reservegebieden kunnen worden ingezet als de ambitie niet in de voorkeursgebieden kan worden gerealiseerd. We gaan ervan uit dat de windambitie in de voorkeursgebieden te realiseren is, ook wetende dat in deze gebieden door nader onderzoek en participatie plekken nog kunnen afvallen.

Regionale Energiestrategie 1.0

In de RES 1.0 zijn de aangepaste zoekgebieden opgenomen, en wordt een toelichting gegeven op de prioritering van de zoekgebieden naar voorkeursgebieden, reservegebieden en extra reservegebieden. Voor voorkeurs- en reservegebieden zijn bovendien belangrijke aandachtspunten beschreven die nog van invloed kunnen zijn op de windpotentie in het gebied. De komende tijd krijgen belangen zoals toekomstige gebiedsontwikkelingen, landschappelijke waarden en cultureel (wereld)erfgoed nog een plek in verder onderzoek naar specifieke locaties.

Amsterdam stelt voorwaarden aan medewerking aan initiatieven, mede vanwege de vele geuite zorgen. Deze voorwaarden moeten de zekerheid bieden dat aan de zorgen tegemoet wordt gekomen en bewoners en andere belanghebbenden goed worden betrokken, zodat ook bewoners baten ervaren.

Na vaststelling RES 1.0: tussenfase en participatieproces

Na vaststelling van de RES 1.0 wordt een tussenfase ingelast waarin we in gesprek gaan met bewoners, belanghebbenden, organisaties en (bewoners van) buurgemeenten. De opbrengsten worden verwerkt in een lokaal participatieplan en eventueel in daarna te sluiten intentieovereenkomsten met de initiatiefnemer(s). Het participatieplan is erop gericht de concrete kenmerken van een initiatief, zoals het aantal en de plek van te plaatsen windturbines in overleg met omgeving en belanghebbenden te bepalen. De gemeente moet het participatieplan goedkeuren

voordat het initiatief verder kan. Daarnaast moet de initiatiefnemer verplicht onderzoek doen naar onder andere de effecten op de ecologie, ruimtelijke inpassing, geluid, slagschaduw en veiligheid.

De RES 1.0, een goedgekeurd participatieplan en een zorgvuldig doorlopen lokaal participatieproces zijn geen garantie dat vergunningen daadwerkelijk worden verleend. Deze garantie kan niet worden gegeven, omdat de locaties voor windturbines waarvoor gedurende het lokale participatieproces onderzoeken worden uitgevoerd pas in beeld komen gedurende ditzelfde proces.

Mocht u meer willen weten over windmolens in Amsterdam dan kunt u op [onze website](#) meer informatie vinden. Wilt u op de hoogte blijven van bijeenkomsten, dan kunt u zich [aanmelden voor de nieuwsbrief](#).

Antwoord op de algemene bezwaren tegen windmolens

Ambitie Amsterdam Klimaatneutraal

In het nationale klimaatakkoord is afgesproken dat 30 energieregio's gaan onderzoeken hoe lokaal een bijdrage kan worden geleverd aan de opwek van duurzame energie op basis van bewezen technieken zoals zonnepanelen en windmolens. Amsterdam neemt verantwoordelijkheid door ook binnen onze stadsgrenzen te zoeken naar de meest geschikte plekken voor zonne-energie én nieuwe windmolens. In het voorjaar van 2020 hebben we de concept-RES vastgesteld met daarin de ambitie om voor 2030 tenminste 127 MW (296 GWh) vermogen aan windenergie te realiseren in de windzoekgebieden en 400 MW (380 GWh) vermogen aan zonne-energie te realiseren op grote daken en via dubbelgebruik van stedelijke ruimtes.

Om aan deze ambities te voldoen, moeten er nog ongeveer 17 windmolens worden gerealiseerd. De helft van de ongeveer zeventien molens lijkt te passen in het havengebied, maar voor de andere acht à negen molens onderzoeken we nu welke zoekgebieden het meest geschikt zijn.

Effecten op gezondheid

We zijn ons ervan bewust dat windturbines hinder veroorzaken. Die proberen we zoveel mogelijk te beperken. Met het verkleinen van de zoekgebieden hanteren we een grens van tenminste 350 meter afstand vanaf geluidsgevoelige bestemmingen, zoals woningen. Dit wil niet zeggen dat windturbines in Amsterdam op 350 meter afstand van woningen worden gebouwd. Vanwege de wettelijke geluidsnormen zijn binnen of op die grens windturbines zo goed als onmogelijk.

We gaan nog analyseren of en in welke mate omwonenden overlast kunnen verwachten na de plaatsing van windturbines. Daarbij worden geluidhinder, slaapverstoring en andere mogelijke effecten op de gezondheid in beeld gebracht. Daarnaast wordt aangegeven welke opties er zijn om deze risico's maximaal te verminderen en krijgt de gezondheid van omwonenden een zodanig prominente rol in de besluitvormingsprocedure, dat het belang van de volksgezondheid altijd goed is geborgd.

Het raadsadres van genoemde medici over de mogelijke effecten op de gezondheid is opgepakt door het RIVM en de GGD. Zij komen met een officieel antwoord. Dit antwoord is nog niet bekend ten tijde van dit schrijven. Zie voor meer informatie [onze website](#) voor een toelichting op de geluidsnorm.

Effecten op natuur, groen, recreatie

Windmolens kunnen negatieve effecten op de natuur hebben, vooral op vogels en vleermuizen. De effecten voor de natuur hangen sterk af van de locatie. Daarom is er bij ieder besluit over een specifieke locatie een wettelijke plicht om de milieueffecten te onderzoeken. Uit het onderzoek moet blijken of effecten kunnen worden verminderd door bijvoorbeeld een windmolen stil te zetten tijdens

de vogeltrek of tijdens de schemering, wanneer vleermuizen actief zijn. Windmolens kunnen echter ook worden gecombineerd met bijvoorbeeld bijenkasten en/of nieuw groen op land, of met maatregelen om ecosystemen onder water uit te breiden of te beschermen.

Het behoud van groen en ruimte voor recreatie is belangrijk voor de leefbaarheid van de stad. In een dichtbebouwde stad als Amsterdam is ruimtelijke integratie een uitdaging. Er zijn veel ruimtevragers en er is beperkte ruimte binnen de stadsgrenzen. Met de energietransitie komt er weer een nieuwe ruimtevrager bij. Deze opgave wordt nu voorzien langs infrastructuur- en verkeersknopen en aan de randen van de stad. Het schuurt soms tussen duurzaamheidsambities en ruimtelijke ontwikkelingen in de stad, maar er zijn ook kansen voor het clusteren en combineren van functies. Ruimtelijke integratie vraagt om een duidelijke visie op inpassing en een rechtvaardige verdeling van lusten en lasten. In de tussenfase en de daaropvolgende lokale participatieprocessen wordt een open gesprek gevoerd over mogelijke gevolgen van bepaalde maatregelen.

Zonne-energie als alternatief

We zien net als u kansen om meer zonne-energie op te wekken op daken en zetten hier vol op in. De ambitie is om voor 2050 alle daken te benutten en de doelstelling voor 2030 is om 50% van alle daken te benutten. De geambieerde groei voor Amsterdam voor 2030 is twee keer zo hoog als de landelijke prognose voor de groei van het aantal zonnepanelen. Per jaar moet er in Amsterdam ongeveer 50MW extra opgesteld vermogen worden gerealiseerd. Dat zijn ruim 150.000 zonnepanelen. Ervan uitgaande dat de komende jaren eerst de beste daken worden benut, is het vasthouden van een dergelijke groei een grote uitdaging. De gemeente realiseert zelf geen zonprojecten (behalve op eigen daken), maar is afhankelijk van besluitvorming van gebouw-eigenaren.

We zien een verhoging van de ambitie voor zonne-energie op daken niet als alternatief voor windenergie. De mogelijkheden voor het opwekken van wind- en zonne-energie moeten beide worden benut om de flinke klimaatdoelstellingen te halen. Bovendien is een goede mix van wind- en zonne-energie nodig. Zonnepanelen en windturbines vullen elkaar aan omdat beide hun eigen piekmomenten kennen. Zonnepanelen produceren meer elektriciteit in de zomermaanden, terwijl windturbines juist in de winter meer elektriciteit opleveren. Daarnaast leveren zonnepanelen overdag elektriciteit en windturbines ook 's nachts. De combinatie zorgt voor een stabielere duurzame energieproductie.

Voor meer informatie over [alternatieven voor windmolens](#) is de beantwoording van de vragen van lid Nehmé relevant.

Inzetten op energiebesparing

Energiebesparing is zeer belangrijk en is een belangrijk onderdeel van de energietransitie. De energievraag zal door energiebesparing echter lang niet tot nul worden teruggebracht, waardoor ook het opwekken van veel duurzame elektriciteit nodig blijft.

We hebben het beleid voor energiebesparing geformuleerd in de [Routekaart en Klimaatrapportage](#). De gemeente ondersteunt, faciliteert en stimuleert isolatie en energiebesparing, bijvoorbeeld door ondersteuning aan bewonersgroepen, VvE's en woningeigenaren. Denk voorts aan collectieve inkoopacties van isolatiemaatregelen; het geven van energieadviezen en energieleningen. De gemeente investeert de komende jaren extra in renovatie en isolatie van woningen. Bovendien maken we met woningcorporaties, bedrijven en organisaties afspraken over verduurzaming van gebouwen. Daarnaast willen we dat in de toekomst uitsluitend energieneutrale tot energieleverende woningen worden gebouwd en zetten we richting industrie en bedrijven in op energiebesparing via de Wet milieubeheer.

Draagvlakonderzoek

De gemeente heeft een [draagvlakonderzoek](#) laten uitvoeren op basis van twee enquêtes door Onderzoek Informatie en Statistiek (OIS). In het onderzoek is aangegeven dat bij de plaatsing van windturbines wettelijke normen worden gebruikt. De wettelijke normen omvatten een geluidsnorm en niet een afstandsnorm.

Op het schaalniveau van de stad laten genoemde enquêtes zien dat de meerderheid van de Amsterdammers positief is over de ambitie voor meer windturbines in Amsterdam. Het onderzoek laat echter ook zien dat het draagvlak onder bewoners minder is voor windturbines in de directe woonomgeving. Deze resultaten zijn in lijn met de weerstand van verschillende groepen bewoners die zich in het afgelopen jaar tegen windturbines hebben uitgesproken. We begrijpen de lokale weerstand heel goed. Daarover wordt open en eerlijk het gesprek gevoerd in de tussenfase en de daaropvolgende lokale participatieprocessen.

In de RES 1.0 is te lezen hoe het draagvlakonderzoek is meegenomen in de integrale afweging voor het aanpassen van de zoekgebieden. Meer informatie:

- de beantwoording van de schriftelijke vragen van de leden Kreuger en Boomsma inzake [de plaatsing van windturbines in Amsterdam](#)
- de beantwoording van de schriftelijke vragen van de leden Kreuger, Boomsma en Van Soest inzake [nieuw draagvlakonderzoek van mega-windturbines voor behandeling RES 1.0](#)

Wie neemt de opgewekte energie af?

We willen juist dat alle Amsterdammers en inwoners van buurgemeenten kunnen profiteren van de opgewekte elektriciteit door windmolens. Daarom is het minimum van 50% lokaal eigendom een belangrijke eis voor gemeentelijke medewerking bij lokale windinitiatieven. Manieren om te profiteren zijn onder andere: een lidmaatschap van een windcoöperatie om mee te investeren, een omgevingsfonds ten behoeve van de directe omgeving; of een omwonendenregeling (bv goedkope stroomafname of een eenmalige vergoeding, afhankelijk van de afstand tot de windturbines).

Deelname met een krappe beurs is ook mogelijk. U kunt hier meer over lezen in de RES 1.0.

Buurgemeenten

Er zijn door verschillende gemeenten zienswijzen over dit onderwerp ingediend, namelijk Landsmeer, Oostzaan, Zaanstad, Waterland, Amstelveen en De Ronde Venen. We zijn in nauw gesprek met deze buurgemeenten en betrekken ook de inwoners van buurgemeenten in de tussenfase en daaropvolgende lokale participatieprocessen. Participatieplannen die door initiatiefnemers met bewoners worden opgesteld, worden na gemeentelijke goedkeuring gedeeld met de buurgemeenten. De motie van de gemeente De Ronde Venen is bij ons bekend. We zijn gesprek met de gemeente De Ronde Venen over de windzoekgebieden.

We nodigen de gemeente Waterland uit voor een gesprek voor het vaststellen van de omgevingsvisie. We zijn beiden onderdeel van de Energieregio Noord-Holland Zuid en dus al met elkaar in gesprek. Aan de gemeenten Zaanstad en Oostzaan hebben we per brief aangegeven dat er rekening wordt gehouden met de nodige ruimte voor de woningbouwplannen op het grondgebied van Zaanstad en Oostzaan. Ook naar de gemeente Landsmeer is een brief uitgegaan met de boodschap dat er rekening wordt gehouden met het landschap en dat de bewoners van Landsmeer worden betrokken in het lokale participatieproces.

De kop van de Amstelscheg, waar de gemeente Amstelveen bezwaren tegen uitte, is geen voorkeursgebied, en heeft de laagste prioriteit gekregen: extra reservegebied.

Antwoord op bezwaren tegen windmolens per zoekgebied

Voor de gebiedsgerichte vragen verwijzen we graag door naar de [RES 1.0](#). Hierin is aangegeven of een zoekgebied een voorkeursgebied, reservegebied of extra reservegebied is. Er wordt een toelichting gegeven op de prioritering en er worden extra aandachtspunten genoemd voor de voorkeursgebieden en reservegebieden. Deze aandachtspunten moeten nog nader worden onderzocht. We maken hier slechts twee opmerkingen over zoekgebieden die niet zijn terug te vinden in de RES 1.0:

- Het bezwaar van Natuurmonumenten tegen kleine windmolens is niet aan de orde. In de RES gaat het over grotere windmolens dan 15 meter.
- Het symbool van een windmolen op de kaart "toekomstbeeld Amsterdam 2050" moet niet worden gezien als een precieze locatie voor een windmolen, maar als onderdeel van de legenda om aan te geven wat de contour is van een zoekgebied voor windenergie. Er zijn geen specifieke locaties voor windmolens bekend, ook niet aan de zuidelijke grens van volkstuinpark Amstelglorie.

Wijzigingsvoorstel:

In de omgevingsvisie nemen we de prioritering over die voor de Regionale Energie Strategie 1.0 (RES 1.0) is aangebracht in de zoekgebieden. Ook de hieruit volgende voorkeursgebieden worden overgenomen. In de Visiekaart Amsterdam 2050 vervangen we de zoekgebieden door de voorkeursgebieden.

De uitgangspunten voor een integrale afweging, die zijn gebruikt om tot de voorkeursgebieden te komen in de vervolgstappen, komen in het Waar te staan. In het Wat beschrijven we in het kort de vervolgstappen om van voorkeursgebieden naar voorkeurslocaties te komen, waar initiatieven aan moeten voldoen en de manier waarop bewoners, andere belanghebbenden en buurgemeenten worden betrokken.

d2. Duurzaam/energieneutraal bouwen

ingediend door 0005, 0047, 0060, 0081, 0246, 0262, 0302, 0365, 0388, 0628

We kunnen technisch al lang energieneutrale woningen bouwen. Doe dat vanaf nu altijd en overal, dat is goed voor het klimaat en het maakt de noodzaak voor windmolens minder. Het moet bedrijven worden verplicht om bij te dragen aan klimaatdoelen, met zonnepanelen en groen op daken en elders op hun terrein, dat is nog mooier ook.

Duurzaam bouwen en zonnepanelen moeten met kortingen of belastingvoordelen aantrekkelijker worden gemaakt voor bewoners. Dat is belangrijk voor onze toekomst. Duurzaam wonen moet betaalbaar zijn voor iedereen, dat is sociaal en goed voor milieu en klimaat.

Bij de herstructurering van naoorlogse buurten zou het accent kunnen worden verschoven van sloop/nieuwbouw naar duurzame renovatie en isolatie.

Duurzame voornemens worden niet vertaald in technische keuzes en varianten. Enig idee over het ruimtebeslag van stedelijke technieken lijkt vergeten. Kan Amsterdam een deel van de energieopwekking niet op de Noordzee contracteren of langs het Noordzeekanaal in de regio?

De afstand tussen ambitie en realiteit is bij de doelstelling 'klimaatneutraal' misschien nog wel het grootst. Is de omgevingsvisie hierop misschien te ambitieus?

De stad Amsterdam hoeft niet per se energieneutraal te worden. Net zoals het drinkwater van elders wordt gehaald, is het logisch dat een gedeelte van de elektriciteit van elders wordt gehaald.

Antwoord

We delen uw visie op het gebied van energieneutraal bouwen. De Routekaart Amsterdam klimaatneutraal 2050 geeft de overkoepelende visie. Deze visie wordt ook in de praktijk gebracht. Succesvolle voorbeelden zijn Buiksloterham en Strandeiland. De gemeente heeft aparte programma's voor meer zonnepanelen op daken en duurzaam bouwen. Het gebruik van hout zal in de toekomst verder toenemen. De gemeente kan het echter niet alleen en is van veel partijen afhankelijk die ieder hun bijdrage moeten leveren.

De discussie over sloop/nieuwbouw is complex. Een afweging wordt per project gemaakt, op basis van de kwaliteit van de huidige woningen, het nieuwbouwprogramma en de financiële mogelijkheden. Techniek speelt een belangrijke, zo niet doorslaggevende rol. Amsterdam klimaatneutraal betekent dat zoveel mogelijk energie lokaal moet worden opgewekt. De rijksdoelstellingen en de vergroening van het landelijk elektriciteitsnet (in het bijzonder door windenergie op zee) worden meegenomen in de berekeningen van Amsterdam klimaatneutraal.

Meenemen in de uitvoering.

d3. Bouwen met hout

ingediend door 0260, 0358

Bouw zoveel mogelijk met hout, zodat de bouw een bijdrage kan leveren aan het tegengaan van klimaatverandering. Innoveer in nieuwe technieken. Bouwen met hout kan vele malen sneller en veel goedkoper dan traditionele betonbouw en het is prettig wonen. Geef als gemeente het goede voorbeeld, laat gemeentelijke gebouwen van hout maken en zet grootschalig in op de bouwmethode van de toekomst. Stimuleer houtbouw met het invoeren van een CO₂-tax.

Wij willen grootschalig met houtbouw aan de slag en hebben daarvoor concrete plannen met 'Wooden City' in Amstel III. We vragen de gemeente om dit mogelijk te maken.

Antwoord

We hebben in februari 2021 een studie gepubliceerd "Houtbouw Amsterdam, verkenning naar bouwen met hout in de gebiedsontwikkeling". Hierin worden verschillende aspecten van houtbouw onderzocht, waaronder de wijze waarop houtbouw kan worden gestimuleerd. De conclusies zijn bemoedigend en aanleiding voor verdere stappen.

De intentie is om in het najaar de Green Deal 'Naar een stevige impuls voor houtbouw in de MRA (Metropool Regio Amsterdam)' te ondertekenen. Deze heeft als doel om vanaf 2025 minimaal 20% van de woningproductie in de MRA in hout uit te voeren. Het gaat daarbij om al het mogelijke vastgoed: gemeentelijk, maatschappelijk en dat van externe ontwikkelaars.

Wij zijn bekend met genoemde Wooden City-plannen. De centrale rol die houtbouw hierin speelt, maakt ons enthousiast en vormt extra aanleiding om hierin mee te denken. Beoordeling van deze ontwikkeling hangt echter samen met meer zaken, zoals transformatie- en hoogbouwregels ter

plekke. Wij verwijzen naar v54 voor uitgebreidere behandeling van het gebied waar dit initiatief is gelokaliseerd.

Wijzigingsvoorstel: de passage over houtbouw wordt aangevuld met vermelding van genoemde gemeentelijke studie, met bemoedigende conclusies over bouwen met hout in de toekomst.

d4. Biomassa, centrale in Diemen

ingediend door 0009, 0020, 0035, 0080, 0359

Duurzame doelstellingen zijn volstrekt ongeloofwaardig als je biomassa opstookt. Er wordt lang niet altijd resthout gebruikt, het kost volwassen bomen in ruil voor stekjes en veroorzaakt meer CO₂-emissie dan gas. Denk beter na en kom met slimmere voorstellen voor warmtebronnen. Als je een Diemer biomassacentrale laat bouwen, dan zijn de groene ambities in deze omgevingsvisie hypocriet en greenwash. Onze kinderen en kleinkinderen gaan volgens deze omgevingsvisie straks sporten op 500 meter van een Diemer biomassacentrale. Dat wordt de meest vervuilende centrale in de omgeving.

Antwoord

De biomassacentrale ligt in de gemeente Diemen, de omgevingsvisie van Amsterdam doet hierover geen uitspraken. Het betreft in eerste instantie een aangelegenheid van de gemeente Diemen, met de provincie Noord-Holland als vergunningverlener.

Wel is Amsterdam mede-deelnemer van het convenant 'Verduurzaming stadsverwarmingscentrale Diemen' dat in 2019 is gesloten met de provincie Noord-Holland, Almere, Diemen, Gooise Meren, Weesp en Vattenfall. Hierin staan afspraken over duurzame mobiliteit in verband met de aanvoer van de biomassa over de weg, strenge bovenwettelijke emissie-eisen voor de centrale, herkomst en duurzaamheid van de houtige biomassa en de tijdelijkheid van de centrale.

Niet overnemen.

d5. Duurzaamheid van onderop

ingediend door 0010, 0080, 0244, 0365, 0648, 0668

Veel burgers nemen initiatieven ter verduurzaming van hun woning, wijk en stad. Daar moet de gemeente beter bij aansluiten, in plaats van top down inzetten op ondemocratische stadswarmtedeals met bedrijven als Vattenfall en op windmolens. Schenk meer aandacht aan de kant van de afnemer van energie en warmte: wat kunnen wij Amsterdammers zelf doen op het gebied van duurzaamheid? Hoe kunnen wij minder elektriciteit en minder warmte gebruiken? Wat kunnen wij doen om onze voetafdruk kleiner te maken? Investeer in voorlichting!

Door milieu, fijnstof, duurzaamheid en recycleren niet expliciet te benoemen, wek je de indruk dat dat allemaal is opgelost.

Zet in op decentrale energieopwekking door energiecoöperaties. Dit vraagt in elke wijk ruimte voor een vergister om biogas op te wekken, de gasleidingen kunnen blijven liggen, er hoeft niet geïnvesteerd te worden in warmtenetten waarmee bewoners vastzitten aan hoge kosten. Het beleid vraagt om meer decentrale circulaire hubs, in iedere wijk een ruimte waar groenafval kan worden gecomposteerd, voedsel kan worden verdeeld, spullen kunnen worden gerepareerd en afval gesorteerd, samen met kleine (sociale) bedrijfjes). Zo zijn geen grote investeringen nodig en komt de waarde terug in de wijk. Maak voor circulaire hubs die worden beheerd door bewoners een uitzondering op de Marktconforme huur. Ontwikkel verder de "circulaire gronduitgifte".

In de praktijk domineert de markt en het geld. Precies hetzelfde verhaal met de stadswarmte. De gemeente heeft afspraken met Ymere en Vattenfall, doet alsof de buurt mag participeren, maar drukt haar eigen zin door, desnoods met dreigementen. Vervolgens krijgen de wethouder en de gemeenteraad voorgelogen dat de bewoners hun rol in de proeftuin niet begrijpen.

Buurtcoöperaties voor lokale energie-winning/afvalscheiding hebben ruimte nodig. Niet alleen voor de techniek maar ook voor ontmoeting/kennisdelen.

Antwoord

Amsterdam verduurzamen is een grote opgave met veel betrokkenen: individuele burgers (huizenbezitters én huurders), corporaties, gemeente, bedrijfsleven, scholen, winkeliers, energiebedrijven, energiecorporaties enzovoorts. De energietransitie vraagt om centrale én decentrale oplossingen. We erkennen de inherente spanning die tussen beide perspectieven bestaat en hebben een speciaal participatieprogramma en voorlichtingscampagnes om alle perspectieven aan bod te laten komen.

We verwijzen hier graag naar het hoofdstuk 'circulair' in de omgevingsvisie, waar veel genoemde punten al goed aan de orde komen. Voorts verwijzen we in deze nota naar d1 over windmolens, waarvan 50% lokaal eigendom juist een belangrijk principe is. Ook bij stadswarmte besteden we veel aandacht aan participatie en draagvlak. In het kader van Samen stadmaken neemt de betrokkenheid van burgers bij duurzame opgaven wat ons betreft de komende jaren toe. Dat zal ook nodig zijn om de pittige klimaatdoelen te halen.

Meenemen in de uitvoering.

d6. Afvalstromen

ingediend door 0045, 0050, 0055, 0058, 0065

De omgevingsvisie zou meer aandacht mogen hebben voor duurzaamheid dicht bij huis, zoals meer mogelijkheden voor recycling en gescheiden afvalinzameling in de Amsterdamse buurten. Ook meer prullenbakken helpen tegen vervuiling en zijn opvoedkundig belangrijk. Er bestaan sinds kort broodprullenbakken en dat is goed; verdere scheiding in afval zou welkom zijn. Er zijn soms te weinig afvalbakken in vergelijking met het aantal mensen dat ergens woont. Als afvalbakken vol zijn, dan leggen mensen het vuil ernaast, wat wijken vies maakt en ratten aantrekt.

Antwoord

Het gemeentelijke Uitvoeringsprogramma afval en grondstoffen 2020-2025 beschrijft de ambitie voor een schone stad en een duurzame afvalketen. Hierin werken we toe naar de preventie van afval en het steeds meer scheiden van stromen om zo het restafval te verminderen. Onderdeel van dit programma is het optimaliseren en uitbreiden van de afvalinzamel-voorzieningen in verschillende delen van de stad. Op deze manier proberen we het bewoners zo gemakkelijk mogelijk te maken om hun afval op de juiste manier aan te bieden. Daarnaast handhaven we in de Aanpak bij-plaatsingen op afval dat naast de container wordt gezet.

Meenemen in de uitvoering.

d7. Klimaatadaptatie, overstromingen

ingediend door 0018, 0178, 0236, 0246, 0410, 0434, 0459

Maatregelen inzake klimaatadaptatie zijn minstens zo belangrijk als maatregelen inzake het beperken van de opwarming. In de omgevingsvisie is met name aandacht voor zaken als minder autoverkeer, groenere energie enzovoorts. Het watersysteem staat onder druk, en zit aan zijn grenzen. Water dient een sturende rol te krijgen in de ruimtelijke ordening, conform de Nationale en Provinciale Omgevingsvisie. Besteed meer aandacht aan bijvoorbeeld regenwaterafvoer, grondwaterhuishouding, dijken en waterkeringen, afkoeling buitenlucht, schaduwplekken, groene daken, wadi's, stormschadepreventie enzovoorts. Waterberging kost ruimte. Richt het maaiveld zo in dat wateroverlast ontstaat op plekken waar geringe schade optreedt. Daar zijn data voor beschikbaar. De omgevingsvisie moet uitgaan van 90 mm water per uur. Vermeld dat de gemeente de taak heeft om het regenwater van particuliere percelen af te voeren indien dit niet van de particulier kan worden gevraagd.

Het groen-blauwe netwerk in de omgevingsvisie besteedt te weinig aandacht aan blauw. De groene scheggen kunnen bijvoorbeeld een goede rol vervullen als waterverbinding tussen de stad en het landelijk gebied. De waterkwaliteit van de KRW-lichamen (Noorder IJplas, Gaasperplas, Sloterplas, Amstelboezem, vaarten van Amsterdam) verdient een expliciete plek in de omgevingsvisie.

Neem bij de lijst met ruimtelijke reserveringen op dat de diverse waterkeringen in Amsterdam versterkt moeten kunnen blijven worden en dat dat dus ruimte kost.

De effecten van klimaatverandering zijn er nu al en vragen stevige overheidsmaatregelen. Wellicht spreekt klimaatadaptatie niet zo tot de verbeelding als andere beleidsterreinen, maar het is essentieel voor onze toekomst.

Is het een optie om watertorens te gebruiken voor een eventueel overvloed aan water? Deze kunnen worden geïntegreerd in woontorens en halen dan wellicht wat druk van de stad af.

De Puccinimethode bevat onderdelen voor openbare ruimte-inrichting die nauwelijks klimaatbestendig zijn. De omgevingsvisie moet de verplichting opnemen voor een klimaatbestendige Puccini.

Nieuwbouw is jaarlijks slechts 1% van de bestaande bouw. Daarom graag meer aandacht in de omgevingsvisie voor de bestaande stad bij klimaatadaptatie. Daar is de grootste winst te boeken. De helft van de stad is private ruimte, de omgevingsvisie mag zich ogenschijnlijk beperken tot de openbare ruimte. Private binnenterreinen worden echter op grote schaal geïntensiveerd met uitbouwen. Regelgeving is nodig om verstening van groene binnenterreinen te voorkomen. De

gekozen benadering om kelderbouw te reguleren via grondwaterneutraal bouwen is een valse start. De vraag is of de gemeente en Waternet het begrip grondwaterneutraal bouwen handen en voeten kunnen geven. Het gaat om de hele cyclus; van de beoordeling van aanvragen en het verlenen van vergunningen tot het toezicht en de evaluatie van de effecten.

Antwoord

Het is juist dat klimaatadaptatie een belangrijke opgave is. Een deel van de antwoorden op bovengenoemde vragen is te vinden in het hoofdstuk Duurzame stad van de omgevingsvisie. Daarin wordt onder andere aandacht gegeven aan de thema's hitte, droogte, wateroverlast en overstromingen. Ook zijn in dit hoofdstuk opgaven op het gebied van het watersysteem, waterberging, waterkeringen, waterveiligheid en landelijk gebied opgenomen. De paragraaf 'Een vitaal bodem- en grondwatersysteem' in het hoofdstuk 'Compacte stad' gaat in op de grondwaterhuishouding.

De norm voor het waterbergend vermogen is opgenomen in het Gemeentelijke Rioleringsplan (GRPA '16-'21). De norm houdt in dat de stad een bui van 60 mm in één uur tijd zonder schade aan bebouwing en infrastructuur kan verwerken. Eind 2021 zal het nieuwe Omgevingsprogramma Riolerings (OPR) worden vastgesteld. Hiermee wordt al voorgesorteerd op de verwachte uitkomsten van het KNMI Klimaatsignaal 2021. De ambitie van de stad blijft daarbij hetzelfde, namelijk het verwerken van een extreme bui die volgens het KNMI in de toekomst (2050) een herhalingstijd van een keer per 100 jaar heeft, zonder dat er schade optreedt.

Het belang van een goede waterkwaliteit van de KRW-lichamen staat buiten kijf. Waterkwaliteit en aanverwante ambities krijgen daarom veel aandacht in de paragraaf 'water' onder Leefbare stad.

De Puccinimethode biedt ruimte voor het toepassen van klimaatadaptieve materialen. Tevens proberen we hier in de toekomst meer opties aan toe te voegen.

Klimaatadaptatie gaat de hele stad aan en is een opgave die de gemeente niet alleen kan oppakken. Een groot deel van de stad is in handen van private eigenaren, zoals bewoners, bedrijven, woningcorporaties of andere vastgoedeigenaren. Het is dus van belang dat ook op privaat terrein acties worden ondernomen. De gemeente stimuleert en faciliteert dit al op verschillende manieren, onder andere met subsidies en het aanbieden van een tegelservice die het makkelijker maakt voor bewoners om hun tuin te vergroenen. Daarnaast kan worden gekeken naar regulering op privaat terrein. De hierboven genoemde hemelwaterverordening is daar een voorbeeld van. Deze verordening zal ook gelden voor bestaande gebouwen die ingrijpend worden gerenoveerd.

Wat betreft ondergronds en grondwaterneutraal bouwen verwijzen we naar de reeds opgenomen uitgangspunten in de betreffende paragraaf onder 'Compacte stad'. Wij delen uw opvatting dat verstening van private binnenterreinen ongewenste effecten heeft, maar voor overheidsingrijpen op privaat terrein zijn de wettelijke mogelijkheden beperkt. Wat u een 'valse start' noemt, is waarschijnlijk het hoogst haalbare op dit moment en dat zullen wij zo goed mogelijk vormgeven. Stormschadepreventie valt niet onder klimaatadaptatie maar onder de reguliere taken van de gemeente. Zo wordt bij de keuze van boomsoorten rekening gehouden met wind, naast neerslag en droogte. De suggestie van watertorens, als mogelijke variant op blauw-groene daken, past meer bij de uitwerking van de omgevingsvisie.

Dank voor de vele kleine tekstvoorstellen over klimaatadaptatie; deze zijn meegenomen in de eindredactie van de omgevingsvisie.

Al opgenomen in de visie / meenemen in de uitvoering.

Wijzigingsvoorstel: er wordt een nauwkeuriger kaart van overstromingsrisico's ingevoegd.
Ook omliggende teksten worden iets verbeterd.

d8. Voertuigen en klimaat

ingediend door 0201

Met haar milieuzone stimuleert Amsterdam de vroegtijdige sloop van dieselauto's, terwijl die relatief klimaatvriendelijk zijn. Dat is niet doelmatig. Elektrische auto's zijn voor veel mensen nog niet te betalen en groeien in aantal nog niet zo hard. Bovendien valt de milieuvriendelijkheid van productie, import en latere demontage van elektrische voertuigen en accu's nog maar te bezien.

Antwoord

Dieselveertuigen zijn vergeleken met benzinevoertuigen inderdaad klimaatvriendelijker in zoverre het rijden op diesel energie-efficiënter is dan het rijden op benzine en er daardoor relatief minder CO₂ wordt uitgestoten. Dat geldt echter niet voor de vergelijking tussen dieselveertuigen en elektrische voertuigen. Zelfs bij de normale Nederlandse energiemix zijn elektrische voertuigen klimaatvriendelijker (inclusief de productie van batterijen) en dat geldt uiteraard eens te meer als voor het opladen van de batterijen/accu's groene stroom wordt gebruikt, zoals dat in Amsterdam gebeurt voor de openbare oplaadinfrastructuur.

Benzinevoertuigen stoten bij gebruik in het algemeen meer CO₂ uit dan dieselveertuigen. Wel stoten moderne voertuigen in het algemeen minder CO₂ uit dan oudere voertuigen. Bij de overstap van oude diesel naar nieuwe diesel is er dus sprake van zowel een luchtkwaliteitsvoordeel als van een CO₂ voordeel. Bij de overstap van oude diesel naar benzine van hetzelfde formaat is sprake van een luchtkwaliteitsvoordeel, maar doet zich in het algemeen een CO₂-nadeel voor. Door over te stappen op een modernere benzine of een benzineauto van een kleiner formaat kun je dit nadeel beperken of zelfs compenseren.

De groei van het aandeel elektrische auto's in Nederland - en ook in Amsterdam - gaat de goede kant op, maar het gaat nog niet snel genoeg. Het aanbod van tweedehands zero emissie auto's is beperkt. Elektrische voertuigen worden steeds goedkoper in aanschaf en in gebruik zijn elektrische voertuigen (lage elektriciteitskosten versus hoge brandstofkosten) nu al voordeliger. Maar het aanbod van elektrische voertuigen en van tweedehands elektrische voertuigen blijft een belangrijk aandachtspunt.

Niet overnemen.

d9. Aardgasvrij Banne-Noord

ingediend door 0517, 0613

Banne-Noord moet volgens de huidige plannen in de omgevingsvisie al in de periode 2020-2030 van het aardgas af. Een periode van nog geen negen jaar biedt onvoldoende kansen om gebruik te maken van natuurlijke vervangingsmomenten. Daarvoor is een langere periode van twintig jaar

nodig. Ook zijn er bij veel leden van de wijkvereniging zorgen over de betaalbaarheid van de overstap naar aardgasvrij.

Antwoord

De omgevingsvisie geeft alleen de mogelijkheid aan dat Banne-Noord aardgasvrij wordt gemaakt. De daadwerkelijke besluiten hierover worden genomen in de Transitievisie Warmte en het programma Aardgasvrij. Natuurlijk wordt daarin rekening gehouden met natuurlijke vervangingsmomenten, en met vele andere zaken zoals betaalbaarheid. Wij verwijzen hiervoor naar genoemde trajecten.

Niet overnemen.

d10. Natuureducatie

ingediend door 0006, 0434

Een stad heeft een voorbeeldfunctie. Daarom graag meer natuureducatie in Amsterdam, bijvoorbeeld in een kennis- of bezoekerscentrum, of gewoon in de bestaande parken. Dat is er nu te weinig. Richt dat vooral op kinderen. Denk aan stadsecologie, dieren en hun leefgebied, consequenties van klimaatverandering. Je kunt dan tegelijk educatie bieden over de energietransitie: waarom doen we dat, hoe werkt een zonnepaneel, hoe doen we aan watermanagement enzovoorts. Je kunt ook laten zien hoe een windmolen werkt. Wat betreft locatie kun je denken aan het Diemberbos, het Amsterdamse Bos of naast de Vijfhoek. In elk geval een plek waar kinderen meteen de natuur in kunnen voor het spotten van dieren, wateronderzoek enzovoorts.

Antwoord

Dank voor uw goede en terechte pleidooi. Gelukkig hebben we in de Amsterdamse regio al verschillende vormen van natuureducatie. Voorbeelden hiervan zijn de kinderboerderijen en schoolwerktuinen. Zo heeft Amsterdam onlangs het 101^{ste} jaar van de schooltuinen gevierd. Er komen jaarlijks 7.000 Amsterdamse leerlingen uit groep 7/8 van de basisscholen naar de schoolwerktuinen. Deze omgevingsvisie biedt verder genoeg aanknopingspunten (rigoreus vergroenen, groenblauwe hotspots) om hier in de toekomst meer mee te gaan doen, ook binnen de stadsgrenzen van Amsterdam. Daadwerkelijke besluiten over bijvoorbeeld nieuwe bezoekerscentra moeten apart worden genomen, met participatie van belanghebbenden ter plekke.

Meenemen in de uitvoering.

d11. Blij met windmolens

ingediend door 0532

Wij zijn blij met windmolens. De K-buurt wil graag een windmolen-coöperatie, daar is een plan voor in ontwikkeling.

Antwoord

U bent de enige van zeer velen die positief op windmolens heeft gereageerd. U benoemt wat we in z'n algemeenheid beogen: dat niet de gemeente, maar mensen via coöperaties zelf windmolens initiëren. Wij wensen u veel succes bij uw plannen.

Ter kennisneming.

Vitale stad

Onderdeel mobiliteit

v1. Behoud autobereikbaarheid

ingediend door 0011, 0054, 0057, 0062, 0071, 0081, 0165, 0201, 0275, 0388

De auto moet de stad niet uit, je hebt het nodig. Het is een deel van je leven geworden. Auto's weren uit het centrum is goed, maar in veel woonwijken moet er ruimte voor blijven. Parkeerplaatsen voor bewoners moeten blijven.

Geambieerde banen komen niet vanzelf, daar is een goed ondernemersklimaat voor nodig. Met de ambitie om van Amsterdam een fiets- en wandelstad te maken, komen logistieke ondernemersbelangen en daarmee hun omzet in gevaar. Vervoersbehoeftes laten zich niet leiden door een gemeentelijk denkkader.

Door de auto uit de stad te laten verdwijnen kunnen sommige gehandicapten niet meer functioneren. Zij kunnen alleen ergens komen als ze met een auto of taxi worden gebracht. Openbaar vervoer is niet voor iedereen geschikt, fietsen kunnen sommigen al helemaal niet en lopen gaat soms ook moeilijk. Het is prima om de stad groener te maken, maar de auto helemaal wegpesten kan niet de oplossing zijn. Zorg er op z'n minst voor dat openbaar vervoer altijd betaalbaar en toegankelijk is voor mensen met een beperking. Dat moet een helder uitgangspunt in de omgevingsvisie zijn.

Antwoord

Goede aandachtspunten. De auto zal in de stad altijd een rol blijven spelen, juist voor mensen en sectoren die ervan afhankelijk zijn, zoals gehandicapten en de logistiek. Ook voor mensen die op onregelmatige tijden of op plekken met slechte ov-bereikbaarheid werken, is de auto vaak de enige mogelijkheid om van A naar B te gaan. We zijn daarom terughoudend met autoloze gebieden en zorgen er altijd voor dat bestemmingen zo goed mogelijk met de auto te bereiken zijn. Maar de ruimte die de auto nu krijgt, zal verminderen. Dat geldt voor alle delen van de stad waar we verdichten. Door reguliere auto's minder ruimte te geven, ontstaat er juist meer ruimte voor logistiek vervoer, vervoer voor mensen met een beperking enzovoorts.

In een verdichtende stad past de auto minder goed door de ruimte die de auto inneemt. Vele andere zienswijzen laten zien dat er erg veel draagvlak is voor autoluw. Bovendien biedt een stad met voldoende wonen, werken en voorzieningen meer mogelijkheden voor actieve vervoersvormen (lopen en fietsen) en openbaar vervoer. Ook voor logistiek zijn er alternatieven, zoals transport over water en licht elektrische vrachtvoertuigen. Door meer hubs (overstappunten tussen auto en ov) in en rond de stad zorgen we voor betere verbindingen met de rest van de regio, waarmee er nog meer alternatieven voor de auto komen.

In het hoofdstuk 'Vitale Stad' besteden we speciale aandacht aan vervoersarmoede. Want het is inderdaad belangrijk dat iedereen recht heeft op een vorm van mobiliteit, ook in een autoluwe stad.

Niet overnemen / al opgenomen in de visie.

v2. Regionale effecten toekomstige functie A10/ Autoluw

ingediend door 0197, 0198, 0289, 0369, 0448, 0522, 0678

Verlies de effecten van de autoluwe- en zero emissie-maatregelen op de regio niet uit het oog. Amsterdam en de regio hebben belang bij een goede en betaalbare bereikbaarheid van de stad. De Provincie Flevoland gaat daar graag het gesprek over aan.

Voorkom dat uw keuze voor autoluw een probleem voor andere partijen in de regio wordt. Door mogelijke uitbreidingslocaties voor P+R in de regio in samenspraak te kiezen, en door vanuit Amsterdam daar ook financiering voor beschikbaar te stellen.

Loop niet vooruit in het veranderen van de functie van de A10 en A5 en A9. Het meer benutten van A5 en A9 zal ook een effect hebben op de onderliggende N-wegen. Benoem dit expliciet in de omgevingsvisie en laat de uitkomsten naar deze optie in het programma 'Samen Bouwen aan Bereikbaarheid' leidend zijn.

Het wegdrukken van autoverkeer van de A10 mag niet leiden tot congestieproblemen op de A9 en de N201. Wat betekent het voor mogelijkheden en beperkingen voor de omgeving van de A9 en N201 dat zij meer als ring gaan functioneren? Hoe gaan Amsterdam en de omgeving dat samen oplossen?

De toekomstige A10 behoudt een belangrijke functie voor het (regionale) herkomst- en bestemmingsverkeer. Benoem daarom delen van de A10, A2 en A4 op de plankaart niet als 'Binnenstedelijke Rijksweg' of 'Verdeelring voor centrum Amsterdam'. Dit suggereert dat de A10 een lokale verdeelring wordt. Duid liever de A10 aan als 'Regionale verdeelweg', waarbij van afwaarderen van delen van de A10, A4 en A2 geen sprake kan zijn vanuit het belang van de robuustheid van het hoofdwegennet.

Wij zijn niet enthousiast over de stap-voor-stap techniek van de gemeente Amsterdam om de afwaardering van wegen en nota bene ook een Rijksweg op te voeren in discussies en notities. Hoewel het in deze versie van de omgevingsvisie niet meer letterlijk staat, is afwaardering van de A10-West ten gunste van woningbouw nog steeds herkenbaar in de stukken.

Steeds meer (auto)verkeer met bestemming Amsterdam rijdt door Amstelveen. Dat is, mede vanwege de beperkte uitbreidingsruimte van wegcapaciteit, onwenselijk. Aan de zuidkant van Amstelveen moeten goede ontsluitingsroutes richting de A9, A4 en A2 aanwezig zijn.

Antwoord

In de omgevingsvisie constateren we dat het hand in hand laten gaan van het verbeteren van de leefbaarheid en bereikbaarheid een regionale opgave is. Amsterdam heeft een ambitie om stap voor stap toe te werken naar een andere kijk op het netwerk. Daarbij is het de wens om verkeer niet zozeer te verplaatsen, als wel om zoveel mogelijk te voorkomen dat verplaatsingen met de auto worden gemaakt en te kijken welke rol het netwerk daarin speelt. Dat vergt een regionale aanpak, waarbij we onze inzet en verantwoordelijkheid graag extra benadrukken.

De omgevingsvisie noemt geen "afwaardering" van de A10, A2 en de A4. De insteek is dat de A9 en A5 nog beter benut worden voor doorgaand regionaal verkeer. De A10 blijft onderdeel van het regionale netwerk, maar het zuidelijk en westelijk deel van de ring wordt steeds belangrijker voor de afwikkeling van het stedelijk verkeer.

Wijzigingsvoorstel

De A10 wordt aangeduid als "regionale verdeelweg met een belangrijke functie voor stedelijk verkeer."

p.69 Toevoegen onder kopje Duurzaam en gezond bewegen in de regio (laatste zin): Samen met de landelijke en regionale partners willen we kijken hoe we deze overlast kunnen voorkomen of zoveel mogelijk kunnen mitigeren.

p.100 In samenspraak met de regio en de regiogemeenten zullen we onderzoeken op welke wijze we deze stedelijke ambitie goed kunnen laten samenvallen met de regionale en landelijke ambities.

p.102 Veranderen 'Ring A10 als verdeelring voor het centrum' in 'Met landelijke en regionale partners in overleg over de ontsluitende functie van het (snel)wegennet in Amsterdam.'

v3. Aanpak A10-west

ingediend door 0013, 0452, 0591

De Ring A10 vormt al decennia een knellende verkeersband in en rond Amsterdam. Het is een bron van ernstige geluidsoverlast en luchtvervuiling. Transformeer met name de A10-West daarom in een stadsboulevard voor maximaal 30 km/uur, met veel meer ruimte voor voetgangers, fiets, groen en verblijf. Een groene singel door Amsterdam. Wikkkel autoverkeer af via de A5/A9 en verbeter het openbaar vervoer. Er ontstaat langs de voormalige A10-route dan ook ruimte voor woningbouw, bijvoorbeeld in de vorm van dertig poort-hof-gebouwen, vergelijkbaar met de overbouwing Bos en Lommerweg. Dat biedt ruimte aan omstreeks 10.000 woningen. Ook ontstaat zo een fraaier en logischer stedenbouwkundig geheel, dat de omgevingsvisie tot een overtuigender document zou maken.

Antwoord

De A10-west is een belangrijk onderdeel van de wegenstructuur in en om Amsterdam, ook als de stad in de toekomst autoluwer wordt. Zonder een A10-West zou wegverkeer lange routes door allerlei stadstraten moeten maken, met veel extra overlast tot gevolg. Liever maken we in deze stadstraten meer ruimte voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer.

In de omgevingsvisie stellen we voor om voor het doorgaande (regionale) verkeer meer om de stad heen te leiden, onder andere over de Westrandweg A5. Ook bestemmingsverkeer voor Stadsdeel Nieuw-West willen we voor een groter deel via deze route laten rijden. Voor de auto-ontsluiting en bevoorrading van de binnenstad blijft de A10-West echter belangrijk. Afhankelijk van de mate waarin het autogebruik toe- of afneemt, zullen we als gemeente Amsterdam samen met Rijkswaterstaat die de weg in beheer en eigendom heeft onderzoeken hoe de A10-West anders kan worden ingericht. Of daarbij te zijner tijd ruimte ontstaat voor woningbouw is voorlopig nog onzeker.

Niet overnemen.

v4. Aanpak, aansluiting N200/Haarlemmerweg

ingediend door 0013, 0561

Breng de Haarlemmerweg/N200 terug naar 50 kilometer per uur en verwijder twee banen. Maak een afslag naar de Joris van den Berghweg. Maak een fietsbrug over de N200 en zorg voor een

ecologische verbinding tussen Bretten en Tuinen van West. Er kan nieuwe natuur komen op de verwijderde delen van de Haarlemmerweg, met schaapjes op de dijk. Desnoods kan er woningbouw op de N200 komen, met veel openbaar groen, wat de Brettenscheg zou versterken.

Bij de herontwikkeling van de Tuinen van West is de realisatie van een directe aansluiting van het gebied op de N200 van begin af aan het uitgangspunt geweest. Om die reden is deze aansluiting vervolgens planologisch mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan Osdorper Binnenpolder Noord. In de opvolgende besluiten voor de Tuinen van West is het standpunt ten aanzien van de noodzaak van de aansluiting onveranderd gebleven. Een goede bereikbaarheid van het gebied is immers een noodzakelijke voorwaarde voor ondernemers en bezoekers. De ontwikkelingen die zich de afgelopen jaren in de Tuinen van West hebben voorgedaan, versterken de noodzaak voor de aansluiting op de N200; het gebied wordt steeds drukker bezocht. Recent verkeersonderzoek wijst uit dat de effecten van de aansluiting van de Tuinen van West op de N200 bovendien positief zijn. Het is om die reden onduidelijk waarom in de kaart van de omgevingsvisie deze aansluiting niet is ingetekend. Het verzoek is om deze alsnog op te nemen. Reserveer er ook geld voor en realiseer de aansluiting snel.

Antwoord

De N200 is een Rijksautoweg die de westkant van de stad bereikbaar maakt vanaf de A10 en de A9 en bij calamiteiten fungeert als alternatief voor andere routes. Bij het herinrichten van het gedeelte van de Haarlemmerweg tussen de A10 en de Seineweg is de maximumsnelheid teruggebracht naar 50 kilometer per uur, maar bleek het niet mogelijk om het aantal rijbanen te verminderen vanwege de genoemde rol van de N200 in het wegennetwerk. Hier kan de gemeente ook niet zelfstandig over beslissen, het is immers een Rijksweg.

Voor het maken van een afslag op een Rijksweg zijn speciale regels en daar voldoet het voorstel voor een afslag naar de Joris van de Berghweg niet aan. Een extra fietsverbinding tussen de Tuinen van West en de Bretten is een goed idee, maar omdat een brug zowel over de N200, de Haarlemmervaart en het spoor moet, is het een zeer kostbaar en niet gemakkelijk te realiseren idee.

Bij het groot onderhoud aan de N200 afgelopen jaren is al een grote, natte eco-passage aangelegd nabij Halfweg, als onderdeel van de ecologische verbindingszone tussen de Bretten en de Tuinen van West.

Niet overnemen.

v5. Nieuwe afslag A5 Osdorp

ingediend door 0093, 0100, 0161, 0172, 0184, 0186, 0212, 0262, 0291, 0301, 0311, 0355, 0359, 0362, 0424, 0438, 0442, 0445, 0476, 0497, 0529, 0550, 0555, 0557, 0564, 0577, 0582, 0584, 0586, 0598, 0599, 0601, 0605, 0612, 0622, 0640, 0663

Veel zienswijzen hierover noemen hierbij ook de plannen voor de Lutkemeer (zie v39), en andersom.

In de omgevingsvisie is een mogelijke extra afslag van de A5 ter hoogte van de Osdorperbovenpolder opgenomen. Dit is een slecht idee, omdat de Tuinen van West volgens dezelfde visie moeten omschakelen naar kringlooplandbouw, met herstel van biodiversiteit. Het moet een aantrekkelijke verblijfs- en recreatieplek worden. Ook moeten volgens de visie cultuurhistorische waarden, denk bijvoorbeeld aan oude dijkjes en slootpatronen, worden

beschermde en hersteld. Er is verder een hele fijne manege, waar velen met veel plezier paardrijden. Dat laat zich allemaal moeilijk rijmen met een afslag van een snelweg met bijbehorende op- en afritten of zelfs klaverbladconstructie, nota bene deels door 'compensatiegroen', destijds speciaal aangelegd vanwege de bouw van de A5. Dat zou een grove schending van afspraken zijn. Bij de bouw van de A5 - op zichzelf al een aanslag op de omgeving - was destijds beloofd en als voorwaarde gesteld dat hier geen afslag zou komen. Hier lijkt sprake van een salamitactiek, inspraak is een farce. Een afslag vergroot ook nog eens de kans op extra bedrijventerreinen in deze polder, de doodsteek voor dit waardevolle, eeuwenoude, kwetsbare gebied.

De omgevingsvisie schrijft dat de hele stad autoluw wordt, maar in feite wordt het probleem verlegd naar een andere buurt: de bewoners van Oud-Osdorp, waar nu al te veel sluipverkeer is en die dit extra verkeer er niet bij kunnen hebben. Het is algemeen bekend dat capaciteit behoeft schept, dus nieuwe wegen trekken simpelweg meer verkeer aan. Zorg liever dat het openbaar vervoer en fietsvoorzieningen verbeteren. Het Amsterdamse openbaar vervoer kan echt veel beter, met hogere frequenties. Maak de omgevingsvisie op dit punt echt vooruitstrevend. Mobiliteitsontwikkelingen gaan hard. Stedelingen hebben in de toekomst wellicht steeds minder vaak een eigen auto. Stop daarom met wegeaanleg, het is achteruitkijken dat veel openbare ruimte, doden, gewonden, overlast en vervuiling kost. Om dezelfde reden zijn mobiliteitsknooppunten (hubs) in Osdorp of waar dan ook in de stad een slecht idee, want ze trekken auto's de stad in. De overstap op openbaar vervoer of fiets dient al eerder plaats te vinden. Hoe verhoudt zich de aanleg van een op- en afrit van de A5 (uitbreiding van een snelweg) met betrekking tot het nieuwe klimaatbeleid in het kader van het Klimaatakkoord van Parijs? De aanleg van wegen leidt alleen maar tot meer uitstoot van stikstof, fijnstof en geluidsoverlast. Hoe verhoudt zich dit tot de zorgplicht van de overheid (lokaal en nationaal) voor een veilig, gezond en leefbaar woonklimaat? Waarom zouden we nog meer groen opgeven en ergens anders groen scheppen? Zijn de kosten onderling vergeleken?

Hoe verhoudt zich de aanleg van een op- en afrit van de A5 ten opzichte van beleidspunten en projecten als 'De Gezonde Stad', 'Amsterdam Autoluw', 'Vrije Ruimte' en overige projecten waarbij duurzaamheid het belangrijkste uitgangspunt is? Hoe verhoudt zich de aanleg van een op- en afrit van de A5 in het kader van vertrouwen in de lokale overheid? De eerder gedane toezeggingen om dit landelijke gebied te behouden voor stadslandbouw en recreatie blijken holle frases. Bestemmingsverkeer wordt ook al niet gehandhaafd, de herinrichting van de Osdorperweg tussen de N200 en de Ookmeerweg wordt telkens vertraagd. Deze gang van zaken getuigt niet van behoorlijk bestuur. Burgerparticipatie; werkgroepen, insprekavonden, petities, inspreken bij de stadsdeelcommissie, inspreken bij de centrale stad, in de praktijk blijkt dat de burger niet wordt betrokken maar buitenspel wordt gezet.

Antwoord

Een extra aansluiting van Nieuw-West op het rijkswegennet is op deze plek ingetekend omdat autoluw-ambities elders in het stadsdeel deze op termijn wellicht noodzakelijk maken. Het transformeren van de autowegen Lelylaan, Burgemeester Roëllstraat en Henk Sneevlietweg tot stadsstraten en stadslanen kan alleen als hier het autoverkeer afneemt. Doorgaand autoverkeer in Nieuw-West moet hiervoor verminderen en autoverkeer gaat meer gebruikmaken van de ring A5-A9-A4-A10 rondom dit stadsdeel. Dat vraagt om voldoende mogelijkheden om die ring te bereiken. Op dit moment is niet te voorzien hoe het autoverkeer zich zal ontwikkelen tot 2050. Mede omdat de regionale mobiliteit meer op de auto georiënteerd is en de regio ook ons aangaat, houden we er

rekening mee dat een extra afrit aan de westzijde van Nieuw-West ooit nodig zal zijn. We willen het daarom, ook met het oog op onze regionale partners, niet onmogelijk maken. Om die reden houden we de afrit A5-Osdorp in reservering.

We delen de opvatting dat de aansluiting vanwege onze duurzame, autoluwe ambities niet gewenst is vanuit de visie op de stad zelf. Ook wij hebben zorg over landschappelijke inpassing in de Tuinen van West. Daarom wordt deze afslag niet ingetekend op de visiekaart. Zoals u in de omgevingsvisie kunt zien, leggen we beduidend meer ambitie in het verbeteren van het openbaar vervoer en in fietsverbindingen.

Niet overnemen. Wel aanpassing in Visiekaart om aan te geven dat deze nieuwe aansluiting niet op zichzelf een wens van de gemeente Amsterdam is.

v6. Aanpak Gooiseweg en omgeving

ingediend door 0014, 0248, 0338, 0422, 0590

De herontwikkeling van de Gooiseweg tot stadslaan met bebouwing staat in de fasering na 2040. Kan de visievorming al eerder gezamenlijk met Amsterdam, Diemen en Ouder-Amstel worden opgepakt? Dan wordt eerder duidelijk wat de ontwikkelingsmogelijkheden erlangs zijn.

De beoogde omvorming van de Gooiseweg tot stadslaan zal meer verkeershinder geven op de Middenweg en andere alternatieve wegen. Nu al wordt de Middenweg drukker, met alle overlast van dien, ook in aanliggende buurten. Nu vangt de Gooiseweg veel verkeer af door relatief onbewoond gebied. De beoogde omvorming maakt autoluwheid van dichter bebouwde stadsstraten juist moeilijker, want de binnenstad zal toch voor auto's bereikbaar moeten blijven. Hoe blijft bijvoorbeeld de Middenweg dan leefbaar?

Wanneer Gooiseweg en Lelylaan stadslanen worden, dan wordt het afremmen en optrekken. Het schrikbeeld is de Bijlmerdreef, waar forse files ontstaan en er geen doorkomen aan is.

Bij het hoofdstuk 'Stadsdeel Oost' staat de Gooiseweg als te ontwikkelen stadslaan met extra woningbouw. Tussen park Frankendael / Klein Dantzig en het Amstelstation wordt ook de mogelijkheid voor nieuwe stadsontwikkeling voorgesteld. De kaarten zijn niet goed te lezen, terwijl ze een belangrijke status krijgen. Kan er een betere kaart komen voor de omgeving van Klein Dantzig, met de ontwikkelingen die mogelijk worden langs de Gooiseweg? De noodzaak tot behoud van Park Frankendael en volkstuinpark Klein Dantzig is door deze ontwikkeling naar een woongebied des te belangrijker. Ze zijn ook onderdeel van een Ecolint door de Watergraafsmeer. Klein Dantzig zet zich, als onderdeel van park Frankendael, in voor behoud en beheer van het park als een goed gebruikte en door de buurt gewaardeerde oase van rust in een stadse omgeving.

Antwoord

Het zal nog jaren duren voor de Gooiseweg daadwerkelijk een stadslaan is geworden, ook als het eventueel eerder dan 2040 wordt. We gaan ervan uit dat Amsterdam tegen die tijd nog autoluw is geworden en dat deze omvorming dan mogelijk is zonder andere straten te laten vollopen. Een autoluw Amsterdam doen we behoedzaam, in overleg, stap voor stap met behulp van monitoring, juist om onaanvaardbare effecten te voorkomen.

Klein Dantzig, Park Frankendael en het Ecolint zijn onderdeel van de Hoofdgroenstructuur en worden daarmee beschermd. Behoud van volkstuinparken is ons uitgangspunt. De aanduiding voor

ontwikkeling is slechts een indicatie, die in een later stadium moet worden uitgewerkt, onder andere rekening houdend met de Hoofdgroenstructuur.

Meenemen in de uitvoering.

v7. IJburglaan, A10-oost

ingediend door 0289, 0404

Wat ons enorm verrast, is hoe groot de impact van de IJburglaan op de sociale cohesie op het Zeeburgereiland is. Buren ontmoeten elkaar niet in de buitenruimte voor een kort gesprek, kinderen spelen niet gezamenlijk op de brede stoepen, die hiervoor zijn bedoeld. In heel IJburg fungeert de IJburglaan als een grens die de inclusiviteit in de buurt tegenwerkt. Op de kaart 'netwerk auto en hubs' wordt de IJburglaan op dezelfde wijze gecategoriseerd als de grote toegangswegen van de stad zoals ook de Nieuwe Leeuwarderweg in Noord en de Wibautstraat. De IJburglaan is een wijkontsluitingsweg en hoeft geen onderdeel van het stedelijk hoofdnetwerk te zijn. Er is daarom ook geen reden voor 50 km. Wij pleiten ervoor om de IJburglaan uit het stedelijk hoofdnetwerk te halen en als 30 km-straat opnieuw in te richten, te vergroenen en de barrières te verwijderen, zodat de straat een openbare ruimte wordt met leef- en verblijfskwaliteit. Een straat die verbindt in plaats van scheidt.

In de omgevingsvisie wordt aangegeven dat voor de gebiedsontwikkelingen geen grootschalige auto-investeringen nodig zijn. In het mobiliteitsplan van Zeeburgereiland/IJburg 2 is echter een verbreding van de A10 voorzien als noodzakelijke ingreep om de oostkant van Amsterdam bereikbaar te houden.

Antwoord

Leefbaarheid en mobiliteit zijn inderdaad soms lastig met elkaar te verenigen. In de omgevingsvisie zijn leefbaarheid en toegankelijkheid belangrijke doelstellingen en willen we de negatieve effecten van mobiliteit zoveel mogelijk beperken. Meer ruimte voor verblijven en ontmoeten is ook een belangrijke ambitie. Tegelijkertijd is de IJburglaan een belangrijke ontsluitende laan voor heel IJburg. Deze combinatie kan tot spanningen leiden. Met de omgevingsvisie zetten we op zulke straten in op meer ruimte voor voorzieningen en ontmoeten, door er aantrekkelijker stadslanen of stadsstraten van te maken. We zien de IJburglaan deels als een potentiële stadsstraat en deels als een stadslaan; zie het getoonde netwerk van stadsstraten en stadslanen. Hier komen de functies 'ontmoeten' en 'ontsluiten van verkeer' samen. Het opnemen van de IJburglaan als belangrijke ontsluitende route betekent niet automatisch dat deze 50 km/u blijft. We streven, zeker in stedelijk gebied, naar veel meer wegen die 30 km/u zijn. Dat geldt ook voor belangrijke ontsluitende routes, omdat hiermee de verkeersveiligheid en de verblijfsfunctie zijn gediend. De transitie naar steeds meer 30 km/u heeft echter tijd nodig.

De verwachting is inderdaad dat met de volledige ontwikkeling van Zeeburgereiland en IJburg knelpunten kunnen ontstaan van, naar en op de A10-oost. We zullen met Rijkswaterstaat onderzoeken waar we redelijkerwijs rekening mee moeten houden en in hoeverre maatregelen eventueel moeten worden aangepast. Voor een mogelijke verbreding van de A10 zal in ieder geval een ruimtelijke reservering in de omgevingsvisie worden opgenomen.

Meenemen in de uitvoering.

v8. Mengen van fiets en auto

ingediend door 0090

Wensen en impressies om auto's en fietsen in stadsstraten en stadslanen meer te mengen zijn onrealistisch en misleidend. Dit kan inderdaad bij fietsstraten, waar in het drukste uur minder dan 250 auto's rijden. Bij meer auto's treden gevaarlijke conflicten op, zoals bleek bij mislukte coronaproeven in 2020 in de Rijnstraat en de J.P. Heijestraat. Dus eerst vergaand autoluw maken, pas daarna eventueel mengen van fiets en auto. Vrijwel alle bestaande fietspaden blijven nodig voor de fietsveiligheid.

Antwoord

Wij delen uw zorg. Vaak is inderdaad eerst een forse reductie van de hoeveelheid autoverkeer en een andere weginrichting nodig voordat het mengen van auto en fiets (of auto en ov) mogelijk is. Met het autoluw-beleid werken we aan die reductie. Het mengen van auto's en fietsers is echter ook bij auto-intensiteiten boven 250 auto's in het drukste uur onder bepaalde voorwaarden goed mogelijk; mengen hoeft niet altijd in de vorm van een fietsstraat. Ons afwegingskader fietsstraten, fietspaden en fietsstroken geeft de overwegingen en voorwaarden voor fietsinfrastructuur duidelijk weer, met aandacht voor de zorg die u schetst.

Niet overnemen.

v9. Stadslanen

ingediend door 0090, 0309, 0517, 0590, 0610, 0613

'Stadslanen' zijn als concept wat onduidelijk. Met meer bomen en meer woningen kunnen brede stadsautowegen als de Cornelis Lelylaan inderdaad een menselijker maat krijgen. Maar met druk autoverkeer (Hoofdnet Auto), hoogwaardig ov (Hoofdnet ov) en beperkte oversteekbaarheid zullen dit nooit leefbare straten worden, met veel optrekkend en afremmend autoverkeer. Deze ambitie is ongeloofwaardig. Wees hier duidelijker of ambitieuzer in. Meer en Vaart bij het Osdorpplein kan alleen leefbaar worden als er een autoknip komt ter hoogte van de Meervaart of de autorijbanen verdiept worden aangelegd. In geval van on-oversteekbaarheid blijven aan beide zijden tweerichtings-fietspaden noodzakelijk.

Er is sprake van stadsstraten, stadslanen, binnenstedelijke rijksweg, stadsautoweg. Deze begrippen worden niet nader gedefinieerd of door elkaar gebruikt. Vooral omdat bijvoorbeeld wordt aangegeven dat in de hele stad sprake is van een 30 km-zone, met uitzondering van de stadsautowegen, en vervolgens komt het hele woord 'stadsautoweg' niet meer terug.

Antwoord

De ambitie is om op termijn ook van de Cornelis Lelylaan en de Meer en Vaart stadslanen te maken. Met het autoluwe beleid werken we aan het reduceren van het ruimtegebruik door autoverkeer ten gunste van lopen, fietsen, openbaar vervoer, spelen, groen enzovoorts. Maar ook straten die voorlopig nog veel verkeer moeten verwerken, kunnen leefbare straten worden; fysiek knippen of een verdiepte ligging is hiervoor lang niet altijd een voorwaarde. De Wibautstraat is een redelijk voorbeeld hiervan,

waar veel mensen positief over zijn. Bij herinrichtingsprojecten wordt altijd bekeken welke fietsinfrastructuur precies nodig is en op welke plekken oversteekbaarheid mogelijk en belangrijk is. De begrippen 'stadsstraten' en 'stadslanen' beschrijven het stedenbouwkundige karakter van bepaalde straten in de stad. De begrippen 'rijksweg' en 'stadsautoweg' of 'stedelijk hoofdnetwerk auto' beschrijven de verkeerskundige eigenschappen van straten. Alle straten in de stad zijn zowel onderdeel van een verkeerskundig netwerk als onderdeel van het openbare ruimtenetwerk van de stad en dat kan soms verwarrend zijn. Om de omgevingsvisie zo begrijpelijk mogelijk te maken, proberen we zoveel mogelijk dezelfde begrippen te hanteren en deze wat uitgebreider toe te lichten in de legenda bij de kaarten. Specifiek vervangen we het woord 'stadsautoweg' door het woord 'stedelijk hoofdnetwerk auto'. Hiermee wordt het doorgaande netwerk van straten bedoeld dat voor het autoverkeer is aangewezen als hoofdroute in de stad. Het begrip 'binnenstedelijke rijksweg' vervangen we door de term 'verdeelring A10', omdat dit beter aansluit bij het algemeen taalgebruik en de functie van deze rijksweg (snelweg in algemeen taalgebruik).

Wijzigingsvoorstel: bij 'maatregelen netwerk auto en hubs' wordt de tekst veranderd in 'snelheidsverlaging naar 30 km/uur op het overgrote deel van het stedelijke wegennet'. Voorts wordt de legenda-eenheid 'Binnenstedelijke rijksweg' veranderd in 'Verdeelring A10'.

v10. Overtoom

ingediend door 0246

De omgevingsvisie noemt de Overtoom als stadsstraat in 'centraalstedelijk gebied'. Dat is geen goed idee, de oorspronkelijk zo lommerrijke Overtoom moet juist rustiger en leefbaarder worden. Maak het weer onderdeel van de hoofdbomenstructuur. De begane grondlaag moet voor 50% bewoond blijven, het moet geen verkeersader of toeristenstraat met veel horeca worden. De verspringende rooilijn en verschillende gevelhoogtes dienen in stand gehouden te worden. De omgevingsvisie tekent ook een beoogde metrolijn onder de Overtoom. Dat is ongewenst vanwege het risico op schade aan oude panden. Als de metro er toch komt, maak dan van de nood een deugd en maak van de Overtoom een groene speelstraat, zonder auto's en trams.

Antwoord

Het benoemen van de Overtoom als stadsstraat heeft niet tot doel de bestaande invulling van de gebouwplinten te veranderen. Wel willen we de bestaande publieksfuncties beschermen en transformatie van winkels, horeca en bedrijfsruimten naar woningen tegengaan. Op langere termijn zal naar verwachting ook de Overtoom minder verkeer te verwerken krijgen dan nu het geval is. Als er ooit een Oost/Westlijn onder de Overtoom komt te liggen, dan schept dat boven de grond nog meer ruimte. De Overtoom is benoemd als Groen lint. Dat betekent dat we er sowieso een goede bomenstructuur beogen. In de toekomst zal daar dus naar alle waarschijnlijkheid nog meer gelegenheid voor zijn. De Overtoom blijft echter ook richting 2050 een belangrijke verbindende lijn in de stad. Het is een rol die de straat als brede, lange straat in de stad als vanzelf toekomt. Dat betekent dat de Overtoom niet primair een rustige woonstraat is, maar een plek die juist vanwege de levendigheid en als ontmoetingsplek bijdraagt aan de aantrekkelijkheid van Oud-West.

Meenemen in de uitvoering.

v11. Verbinding langs Nut en Genoegen

ingediend door 0036, 0079, 0082, 0083, 0099, 0101, 0118, 0120, 0130, 0131, 0132, 0134, 0135, 0136, 0137, 0138, 0139, 0140, 0141, 0142, 0143, 0144, 0145, 0146, 0147, 0148, 0149, 0150, 0151, 0152, 0153, 0154, 0157, 0159, 0162, 0163, 0166, 0167, 0168, 0171, 0173, 0174, 0177, 0188, 0192, 0211, 0213, 0218, 0220, 0221, 0222, 0224, 0225, 0227, 0228, 0230, 0237, 0238, 0239, 0269, 0270, 0271, 0275, 0279, 0284, 0303, 0309, 0310, 0314, 0320, 0325, 0326, 0327, 0331, 0333, 0337, 0340, 0343, 0345, 0357, 0380, 0382, 0395, 0396, 0400, 0401, 0402, 0412, 0416, 0427, 0428, 0433, 0435, 0437, 0440, 0443, 0444, 0450, 0451, 0460, 0468, 0469, 0471, 0474, 0477, 0478, 0484, 0486, 0487, 0495, 0500, 0501, 0514, 0518, 0521, 0524, 0526, 0528, 0537, 0539, 0541, 0547, 0548, 0558, 0565, 0567, 0569, 0576, 0581, 0585, 0587, 0592, 0615, 0623, 0624, 0626, 0638, 0641, 0642, 0650, 0658, 0662, 0664, 0669, 0671, 0672, 0673

Op verschillende kaarten staat een stippenlijn tussen de Bos- en Lommerweg en de Contactweg ingetekend, ongeveer op de grens van tuinparken Nut en Genoegen en Sloterdijkmeer. Deze stippenlijn staat voor 'ontbrekende verbinding stadslaan'. Daarnaast is deze verbinding opgenomen als 'uitbreiding dragend ov tram/bus' voor de periode na 2040'. Velen die graag de kortste weg nemen, zullen deze nieuwe route waarderen, maar tuinders, vossen, vogels en egels zien dat anders. Hiermee wordt een belangrijk onderdeel van de Hoofdgroenstructuur versnipperd, het gaat lijnrecht in tegen de strategische keuze 'rigoureuus vergroenen'. En dat terwijl de route van de Admiraal de Ruijterweg via de Molenwerf, de Sloterdijkweg onder het spoor naar de Transformatorweg nu wordt afgesloten en vergroend. Dit zou een prima en veel goedkopere route zijn van Bos en Lommer naar Haven-Stad, daar ligt al een trambaan en er is al een onderdoorgang onder het spoor. De tijdswinst van een directe route door het park is nihil, andere routes volstaan, omfietsen kan plezierig zijn, zeker met goede bewegwijzering. Er zijn talloze 'blokkades' van een dergelijke afstand in de stad, en daar wordt ook niet moeilijk over gedaan. Of wordt deze nieuwe route beoogd als nieuwe autoroute van Bos en Lommerweg naar de A10? Dat zou onnodig en zeer onwenselijk zijn, want het lokt extra autoverkeer uit. Bovendien liggen de volkstuinten minstens een meter lager dan de omgeving, wat problemen zou geven bij wegaanleg.

Een mogelijke stadslaan door Nut en Genoegen gaat in tegen eerdere beloftes van de gemeente en heeft niets met integraal werken of 'samen stadmaken' te maken. Het schept daar ook geen vertrouwen in en getuigt van *dédain* tegen burgers. In 2011 is een ondergrondse verbinding ten oosten van de kinderboerderij van West naar Haven-Stad toegezegd. Het schendt ook een belofte uit 2017 aan de buurt en de tuinders dat het speciaal daarvoor aangekochte parkeerterrein bij het oude Postbankgebouw gebruikt zou worden voor een mooie entree van het park, met theetuin en kinderspeelplek voor de buurt. In 2019 was er nog de schriftelijke toezegging van de gemeente dat de volkstuinten net als het hele Westerpark een wandelgebied zijn, met fijnmazig padennetwerk, waar fietsers te gast zijn en waar geen sprake zal zijn van snelle doorgaande fietsroutes.

Doorsnijding en aantasting van Nut en Genoegen zal gepaard gaan met armoediger groenbeheer door de gemeente, verstening, lichtvervuiling, en misschien nog evenementisering ook. De onverharde, onverlichte wandelpaadjes die er nu zijn, zijn een ecologische en maatschappelijke waarde in zichzelf en moeten niet worden doorkruist met verharde wegen. Waarom moet er hiervoor telkens zo gevochten worden? Voor drukte hebben we het Westerpark al.

De ruimtelijke structuur van paden en sloten is onder een hoek van ongeveer 30 graden in vergelijking met de richting van de stadsstructuur. Dus zo'n pad aanleggen geeft een enorme schade aan de hoofdstructuur van onze tuinen, alleen door de richting al. Onbegrijpelijk, deze botte manier van ruimtelijk plannen en vormgeven.

In de hoorzitting en daaropvolgende vergadering van de Commissie RO op 8 en 9 december 2020 is door zowel de bewoners van de tuinparken Sloterdijk en Nut en Genoegen als door een meerderheid van de commissieleden aangegeven dat deze stadslaan onwenselijk is. De gemeente zou opnieuw met de volkstuinparken in overleg gaan, dus ook over deze stadslaan. Gemeente, wees betrouwbaar, stel nu niet opeens een kader vast dat hier haaks op staat en haal deze stadslaan dwars door vele volkstuintjes definitief van de kaart.

Antwoord

Het is van belang Haven-Stad goed te verbinden met de bestaande stadswijken Centrum, West, Nieuw-West en Noord. Niet alleen om voor toekomstige bewoners en gebruikers van Haven-Stad de voorzieningen uit de bestaande stad bereikbaar te maken, maar ook andersom. Bijvoorbeeld scholen, zorg-, sport- of cultuurvoorzieningen. Het duurt nog even voor deze in Haven-Stad omvangrijk aanwezig zijn, maar rond 2035 is te verwachten dat de dan ontwikkelde buurten de bewoners en gebruikers van de bestaande wijken veel te bieden hebben.

Wat betreft het Westerpark/volkstuinengebied is het op de middellange termijn vooral van belang om voldoende en kwalitatief goed uitgevoerde noord-zuid lopende fietsverbindingen door het Westerpark/de volkstuinten aan te leggen. Pas op de lange termijn, na 2040, is er behoefte aan een aanvullende openbaar vervoersverbinding (bus en/of tram).

Het is binnen de huidige ideeën over de autowegenstructuur van de stad geen doel meer tussen Haven-Stad en de westelijke stadsdelen een autoverbinding aan te leggen. Tijdens het opstellen van de structuurvisie in 2011 was dit nog wel het geval. Hiervoor werd destijds een noord-zuid lopende tunnelreservering opgenomen. Met deze omgevingsvisie komt dit voorstel te vervallen.

Wat betreft de in de omgevingsvisie opgenomen verbinding door het Westerpark/de volkstuinten kan door het combineren van verschillende delen van de concept-omgevingsvisie een misverstand zijn ontstaan. Het schema met stadsstraten en stadslanen en de bijbehorende illustraties en beschrijvingen van elementen waaruit deze bestaan kan de suggestie hebben gewekt dat we er een noord-zuid lopende autostraat met aanliggende bebouwing doorheen willen trekken. Dit is niet het geval. De getekende streepjeslijn is een maatwerkvariant van de algemene definitie 'Stadslaan' en moet worden gelezen als een 'verbinding zonder aanliggende bebouwing' tussen de Bos en Lommerweg en de Contactweg. En een verbinding voor alleen fietsverkeer en openbaar vervoer.

De exacte inpassing qua verloop, maatvoering en bijkomende inpassingsmaatregelen als groen, water en het ontwerp van kruispunten wordt te zijner tijd onderwerp van studie, gesprek en afweging. Diverse tracés voor fiets en ov zijn denkbaar; meer of minder direct, meer of minder breed en meer of minder vrijliggend of gecombineerd. Wat de bus/tramverbinding betreft zal dan ook nader onderzocht, besproken en afgewogen moeten worden of een bovengrondse dan wel ondergrondse variant te prefereren is. Doel bij de ontwerpogave is om de verbinding als functionele en fraaie parkroute vorm te geven en de lokale kwaliteiten van de dan functionerende gebieden zo weinig mogelijk geweld aan te doen.

In dit proces zullen bij elke stap belanghebbenden weer betrokken worden. Op dit moment wordt binnen het project Haven-Stad met de volkstuinparken bijvoorbeeld een eerste uitvoering van een fietsverbinding onderzocht, die zorgvuldig is ingepast in het volkstuinpark en een aantrekkelijke entree van het park niet in de weg staat.

In uw zienswijzen wordt de route via de Molenwerf en Sloterdijkerweg als goed alternatief genoemd voor fietsers. In onze optiek is het echter niet gerechtvaardigd om van de uiteindelijk vele fietsers tussen Haven-Stad en de stadsdelen West en Zuid te vragen om een omweg van meer dan een kilometer heen, en meer dan een kilometer terug te maken.

Wijzigingsvoorstel: op de kaart met stadsstraten en stadslanen wordt 'ontbrekende schakel stadslanen' anders ingetekend, om onduidelijkheid over het karakter van de verbinding te voorkomen. De legenda eenheid wordt: 'Gewenste verbinding voor voetgangers en fietsers en mogelijk openbaar vervoer.' Met 'mogelijk openbaar vervoer' wordt bedoeld: onderzoek naar mogelijkheid en inpassing van tram of bus.

v12. Aansluiting nieuwe wijken op fietsnetwerk

ingediend door oogo

Voor maximaal fietsgebruik in nieuwbouwgebieden moet vanaf de eerste planningsfase het fietsnetwerk niet óm, maar juist centraal dóór het gebied lopen. Er wordt bijvoorbeeld erkend dat Haven-Stad slecht is verbonden met Bos en Lommer, maar er wordt (nog) niets aan gedaan. Haven-Stad, Schinkelkwartier en Amstel-Stad worden slechts aan de buitenrand verbonden met het stedelijke fietsnetwerk. Aan de noordelijke IJ-oever ontbreekt het fietsnetwerk nog volledig. De omgevingsvisie zou dat moeten toevoegen.

Antwoord

Op de kaart Netwerk fiets zijn alle in deze zienswijze genoemde verbindingen opgenomen. De route vanuit Haven-Stad over de Bos en Lommerweg-Contactweg-Coen en Vlothavens-Noord staat erop, een nieuwe fietsverbinding door het Schinkelkwartier tussen de Sloteweg, via een nieuwe Schinkelbrug naar het Stadionplein, aantrekkelijke routes over Holterbergweg vanuit Amstel-Stad richting Amstelstation en Urechtsebrug. Over de Noordelijke IJ-oever is een doorlopende route ingetekend vanaf de Zuiderzeeweg, over de Johan van Hasseltweg en de Papaverweg en Tt Vasumweg richting de Zaanse Achtersluispolder.

Het tempo waarmee nieuwe onderdelen van het fietsnetwerk in de bestaande stad kunnen worden gerealiseerd, is afhankelijk van vele factoren die soms moeilijk zijn te beïnvloeden. Het lange lijnen-fietsnetwerk van de omgevingsvisie zet voor de ontwikkelgebieden de ontbrekende verbindingen op de kaart. Daarmee krijgen deze prioriteit in planvorming en realisatie en reserveren we de benodigde ruimte in de projecten. Voor Haven-Stad, Schinkelkwartier, Amstel-Stad en de noordelijke IJ-oever ligt het netwerk zoveel mogelijk centraal in de ontwikkelgebieden, met een vanzelfsprekende aansluiting op de rest van de stad.

Een fietsverbinding tussen Haven-Stad en Bos en Lommer is vanuit het netwerk bekeken inderdaad logisch, maar zeer controversieel. Zie hiervoor v11.

Al opgenomen in de visie.

v13. Regionale snelfietsverbindingen

ingediend door oogo, 0522, 0536

De omgevingsvisie veroorzaakt een toenemende onbalans tussen wonen en werken. Het aantal arbeidsplaatsen groeit namelijk sneller dan het aantal inwoners. Dit betekent meer forensen die door langere reisafstanden met openbaar vervoer of met de auto zullen reizen. En dus minder

kansen voor woon-werk verkeer per fiets. Dit kan deels worden ondervangen met snelfietsroutes naar omliggende gemeenten, inclusief goede routes door de stad zelf. Die zijn essentieel voor de noodzakelijke verschuiving van auto naar fiets. Zo'n snelfietsnetwerk is te weinig uitgewerkt. Zo ontbreekt de Sportas Amsterdam-Amstelveen. Er moet ook eindelijk werk worden gemaakt van de snelfietsroute Zuidas-Oeverlanden-Schiphol, met de in deze visie opnieuw opgenomen fietsbrug over de Schinkel.

Het is mooi dat in het langelijnen-fietsnetwerk wederom de routes langs de Kostverlorengracht en door de Markthallen zijn opgenomen. Dit zijn echter al heel oude, nimmer gerealiseerde intenties, die met name stuklopen op ontbrekende schakels. Het ontbreken van een ruimtelijke reservering voor deze belangrijke routes maakt de kans dat deze ooit gerealiseerd gaan worden niet groter. Toon hier meer ambitie.

Op de netwerkkaart fiets staat een nieuwe fietsverbinding van de Machineweg in Amstelveen over de Amstel naar Amsterdam Zuidoost, dwars door de Amstelscheg. Mocht deze fietsverbinding en brug over de Amstel in uw ogen nodig zijn, dan graag hierover afstemming met Amstelveen en Ouder-Amstel.

Voor regionale verplaatsingen is het van belang om de snelle en aantrekkelijke fietsroutes tussen Amsterdam en Haarlem goed te verankeren in de omgevingsvisie. De basis hiervan vormen de metropolitane fietsroutes die wij in MRA-verband hebben afgestemd.

Antwoord

De variant bosroute van de Sportas is onderdeel van het lange lijnen-fietsnetwerk, evenals twee routes richting de Haarlemmermeer en Schiphol, via de Oeverlanden en via het Schinkelkwartier. Het is en blijft de ambitie om een goede, directe noord-zuid verbinding tussen Haven-Stad, Oud-West en de Stadionbuurt te realiseren, ook al blijkt deze in de praktijk lastig te realiseren; zie hiervoor ook v11. Het ontwikkelen van het lange lijnen-fietsnetwerk zoals opgenomen in de omgevingsvisie heeft onder meer als doel om deze belangrijke ontbrekende schakel uiteindelijk te gaan realiseren. Uiteraard gaat realisatie altijd in goed overleg met omliggende gemeenten. Verankering van regionale fietsroutes in de Amsterdamse omgevingsvisie is niet volledig mogelijk, aangezien deze formeel alleen werking heeft op Amsterdams grondgebied. Daarom hebben we de lijnen richting Haarlem wel met pijlen ingetekend, zodat de positieve intenties duidelijk zijn, maar niet de gehele, exacte routes.

Meenemen in de uitvoering.

v14. Ruimte voor de fiets

ingediend door 0015, 0247, 0358, 0525, 0646

Prioriteit voor de fiets is goed. Maar elektrische (bak)fietsen en bezorgfietsen zullen een steeds groter aandeel in de ruimte gaan opeisen. De snelheid waarmee zij zich verplaatsen geeft nu al problemen voor langzamer verkeer en zorgt voor onveilige situaties. Zorg daarom voor fietssnelwegen maar ook voor fietsvrije straten. Zorg voor ruime fietsbergingen in en bij toekomstige woningen zodat (bak)fietsen niet de al zo schaarse ruimte op straat innemen en veiliger staan. De gemiddelde Amsterdammer heeft meerdere fietsen en het ziet ernaar uit dat dit er alleen maar meer worden.

Wij zijn een warm voorstander van de fiets als schoon vervoermiddel in de stad en als voor- en natransport voor het ov, name de trein. We zien al jaren dat het gebruik van de fiets op en bij de

stations toeneemt. Dit vraagt om meer en grotere voorzieningen voor fietsparkeren en daarmee een vooruitziende blik. In Utrecht is de grootste fietsenkelder ter wereld in gebruik genomen. Aan de zuidzijde van station Sloterdijk maakt uw gemeente inpandig fietsparkeren in het te realiseren woongebouw, ten behoeve van het station, mogelijk. We blijven graag actief met u werken aan voorzieningen die de ontwikkeling van de stad op langere termijn blijven ondersteunen.

Ontsluiting van nieuwe wijken voor de fiets is belangrijker dan proefballonnen voor nog drie geldverslindende metrolijnen waar maar 15% van de bewoners iets aan heeft.

Antwoord

Wij constateren eveneens dat het fietsgebruik en de diversiteit in fietsgebruik afgelopen jaren fors is toegenomen. We zijn ons ervan bewust dat dit meer van de openbare ruimte en van de bebouwing vraagt. Bij toekomstige woningen wordt daarom zoveel mogelijk rekening gehouden met voldoende fietsparkeerruimte via het bouwbesluit en de aanleg van gezamenlijke (inpandige) fietsparkeervoorzieningen. Dit geldt eveneens bij de aanleg van nieuwe publiekstrekkers, grote voorzieningen en stations. Bij de aanleg van nieuwe fietspaden met een belangrijke ontsluitingsfunctie wordt rekening gehouden met bredere fietsen en het snelheidsverschil tussen de verschillende typen fietsen door veelal uit te gaan van brede tweerichtingsfietspaden.

Duurzaam en gezond bewegen is een van de strategische keuzes in de omgevingsvisie. De fiets speelt hierin een hoofdrol, dus daar zijn we het over eens. Met de verwachte groei van de stad en de autoluwe ambities denken we het echter niet alleen met de fiets af te kunnen. Ook hoogwaardig openbaar vervoer zoals metro hoort daarbij, al was het maar omdat niet iedereen fysiek in staat is om te fietsen en omdat de af te leggen afstanden in de groeiende stad naar verwachting toenemen. Ook de combinatie fiets en ov blijkt een zeer succesvol alternatief voor autoritten die we willen voorkomen.

Meenemen in de uitvoering / niet overnemen.

v15. LEV's op fietspaden

ingediend door oogo

De omgevingsvisie zegt nog geen uitspraken te doen over LEV's (Light Electric Vehicles) op fietspaden. Dat is jammer. Voor de veiligheid zou het goed zijn als fietspaden uitsluitend zijn bestemd voor tweewielige voertuigen die technisch maximaal 25 km/uur kunnen. Alle snellere en bredere voertuigen moeten naar de rijweg. Het zou mooi zijn als de omgevingsvisie dit principe verwoordt.

Antwoord

Het ministerie van I&W werkt aan een nationaal toelatingskader voor LEV's, met daaruit volgende wijziging van regelgeving. Daarin komen voertuigeisen, plaats op de weg, maximale constructiesnelheid en afmetingen aan de orde. Als gemeente volgen wij deze landelijke lijn. We vragen in dit proces I&W nadrukkelijk om hierbij veel aandacht te besteden aan de verkeersveiligheid voor de LEV-gebruikers én de medeweggebruikers.

Niet overnemen.

v16. Positie voetgangers

ingediend door 0229, 0358, 0388

Wandelen is gezond, zorgt voor weinig blessures, is goedkoop en daardoor voor iedereen toegankelijk. Geef de wandelaar de ruimte, zorg voor goede wandelroutes die op elkaar aansluiten.

De voetgangers krijgen voldoende aandacht in de omgevingsvisie. Toch zijn er problemen. De bezuinigingen op het openbaar vervoer en de invoering van het visgraatmodel verlagen het gebruik ervan, en dus ook het aantal voetgangersbewegingen. Bovendien levert het toepassen van molenwiekconstructies op haltes en kruispunten nodeloos gevaar en vertraging voor reizigers op, die immers steeds weer kruispunten moeten oversteken.

Het concept van stadsstraten en stadslanen spreekt aan. Het gepresenteerde kaartbeeld is gedetailleerd, maar er vallen een aantal onlogische aanduidingen in op, bijvoorbeeld een woonerfachtige straat in een 30km-zone die opeens stadslaan wordt.

De omgevingsvisie stelt dat er nieuw voetgangersbeleid in de maak is. De vraag is of dat het al bestaande 'beleidskader Ruimte voor Voetganger-toegankelijkheid' betreft dat binnenkort vastgesteld gaat worden (de raadsbehandeling is vanwege Covid-19 uitgesteld), of dat het nieuw beleid betreft.

Definieer 'voetgangers'. Geldt alles wat je over hen zegt ook voor mensen in een rolstoel of met een kinderwagen? Regel gratis, schone en genderneutrale toiletten.

Antwoord

Het genoemde nieuwe voetgangersbeleid is inderdaad het 'beleidskader Ruimte voor de Voetganger', met mooie ambities voor voetgangersruimte. Bij voetgangers gaat het wat ons betreft om alle gebruikers van de voetgangersruimte, mensen van alle leeftijden, in een rolstoel, met een rollator, met een kinderwagen of met tassen. Die laatste groepen zijn bij de inrichting van de openbare ruimte zelfs het belangrijkste om rekening mee te houden, want zij kunnen niet – zoals gezonde individuele voetgangers – gemakkelijk ergens omheen.

De omgevingsvisie gaat over de hoofdlijnen van het ruimtelijk beleid voor de komende jaren en wordt uitgewerkt in beleid per thema. Over verkeersoplossingen op specifieke locaties en molenwiekconstructies zeggen we op het niveau van de omgevingsvisie niet veel; hier wordt in concrete projecten naar gekeken. Openbare toiletten hebben onze aandacht, maar ook dit achten we een te gedetailleerd onderwerp voor de omgevingsvisie.

Dank voor uw opmerkzaamheid over een onlogische of foutieve overgang op kaartbeelden. Deze halen we er, net als vele andere kleine dingen, zoveel mogelijk uit.

Meenemen in de uitvoering.

v17. Fietsen en wandelen in Banne-Noord

ingediend door 0517, 0613

De verkeersveiligheid van de fietspaden die Banne-Noord nu ontsluiten, laten te wensen over. Ook sluiten fietspaden niet altijd goed op elkaar aan. Op een kaart in de omgevingsvisie is een doorgaand fietspad ingetekend, waardoor er veel fietsverkeer dwars door onze wijk komt te

rijden, ook over het centrale plein dat wordt ingericht in het midden van Banne-Noord. Zo'n fietspad vereist een brug. Zo'n fietspad en brug zullen de groenstrook langs het kanaal doorkruisen. Doe hierbij geen afbreuk aan de kwaliteit van het groen. Verder is van belang om de wandelaars niet te vergeten. Grote delen van de Banne-Noord zijn autoluw en zodoende het terrein van wandelaars en bedoeld voor ontmoeting. Een doorgaand fietspad zou hier rekening mee moeten houden.

Banne-Noord is ingetekend in de kaart met het 'Groen-blauw raamwerk' alsof in deze wijk helemaal geen groen is. Dat terwijl Banne-Noord een wijk bij uitstek is die al is opgezet volgens de uitgangspunten van deze omgevingsvisie. De kleinere groenstroken mogen niet worden vergeten. Deze groenstroken zijn van belang voor de strategische keuzes 'Duurzaam en gezond bewegen' en 'Rigoreus vergroenen'. Het plan om van de IJdoornlaan een stadslaan te maken klinkt aantrekkelijk, maar moet zo worden ingevuld dat de huidige groenstrook behouden blijft.

Antwoord

Bij het aanleggen van een fietsroute (door bijvoorbeeld Banne-Noord) en bij een eventuele herinrichting (van bijvoorbeeld de IJdoornlaan) wordt altijd een ontwerpproces doorlopen waarbij we kijken naar alle eisen, wensen en belangen uit de buurt. Hierbij nemen we stedelijke, maar dus ook lokale belangen mee. Als het zover is, gaan we zeker in gesprek met de buurt en is een groene inrichting een belangrijk uitgangspunt. Dat kan echter soms ook het opheffen van stukjes groen zijn tegelijk met aanleg van veel extra groen elders in het plangebied. Het is maar net wat nodig wordt geacht in de betreffende buurt.

Het vele kleinschalige groen in de wijk staat inderdaad niet op de kaart met het groen-blauwe raamwerk, maar dat is grotendeels een kwestie van schaal. Ook in andere wijken staat klein groen er niet op, net zomin als bomenrijen. Dat wil echter niet zeggen dat we het niet belangrijk vinden; zie hiervoor het uitgebreide hoofdstuk groen in de omgevingsvisie.

Meenemen in uitvoering.

v18. IJ-oeververbindingen

ingediend door 0090, 0262, 0289, 0293, 0349, 0365, 0367, 0379

Volgens verschillende zienswijzen is het mooi dat de omgevingsvisie de door de Commissie d'Hooghe voorgestelde twee nieuwe bruggen over het IJ heeft opgenomen. Aangezien dat advies goed is afgewogen, wordt gepleit voor integrale opname ervan in de omgevingsvisie. Rond het Centraal Station is aanvullend echter een gecombineerde fiets/voettunnel noodzakelijk, evenals een pontverbinding bij het Stenen Hoofd, conform het advies van de commissie-D'Hooghe. De omgevingsvisie laat zien dat de locatie van de Westelijke oeververbinding niet goed aansluit op het fietsnetwerk. Hier moet een goede aansluiting worden toegevoegd.

Transformatie van de Oranjerij is een voorwaarde voor gebruiksvriendelijke nieuwe IJ-oeververbindingen voor voetgangers en fietsers. Uitstel van deze transformatie en van een fietsroute naar centraal Noord maakt de hele Sprong over het IJ onmogelijk. Zet deze transformatie dus urgenter op de kaart.

Het zou mooi zijn als nieuwe IJ-oeververbindingen ook geschikt worden voor trams, met grote netwerkvoordelen. De mogelijk nieuwe verbindingen over het IJ moeten ook worden ingericht als verblijfsplekken met meer kwaliteiten dan alleen 'transit'.

Er zit een storende fout of onduidelijkheid in het faseringshoofdstuk. Daarin worden de nieuwe IJ-oeververbindingen in fase 1 respectievelijk fase 2 gerealiseerd. In de figuur op bladzijde 136/137 staan deze echter pas voor fase 2, respectievelijk fase 3. De IJ-oeververbindingen zijn nu reeds zeer urgent; uitstel tot na bijna 2050 is niet acceptabel.

Anderen vinden het juist teleurstellend dat de omgevingsvisie de verbindingen uit het rapport d'Hooghe heeft ingetekend alsof het voldongen feiten zijn. De impact van het IJ-advies op leefklimaat en verkeersveiligheid is voor veel bewoners enorm. Een fijnmazig pontjesnetwerk wordt door sommigen beter, gezelliger en traditioneler gevonden, met behoud van zichtlijnen. Feedback van bewoners krijgt geen goede plek, geen woord over de ongerustheid en boosheid bij velen hierover. Hoezo 'menselijke metropool'?

Onder het kopje "Dragend openbaar vervoer" is het volgende vermeld: 'Verbeteren stedelijke verbindingen door openbaar vervoer over IJ-bruggen'. Hier wordt niet gespecificeerd welke IJ-bruggen dit zouden moeten zijn. Nadrukkelijk wordt gewezen op het belang van het IJ als maritieme toegangsweg. Verder impliceren meer IJ-bruggen de verplaatsing van de Passenger Terminal Amsterdam. Hierover loopt nog besluitvorming. Daarnaast zijn ook tunnels een optie om de stedelijke verbindingen te realiseren. Graag zouden we dit toegevoegd zien aan deze alinea. Voor de ingetekende pontveren is nog onderzoek nodig voordat er een definitieve beslissing over kan worden genomen. Maak dat duidelijk.

Antwoord

Als stad gaan we op basis van het advies van Commissie d'Hooghe verder met de planvorming voor de verbindingen over het IJ. Het komende jaar komt er een 'Inrichtingsplan voor het IJ en het Amsterdam-Rijnkanaal' en een herziening van de Nota van Uitgangspunten ten behoeve van een aangepast voorkeursbesluit Sprong over het IJ (2017). Alle voorgestelde ingrepen van het advies worden hierin uitgewerkt, inclusief een goede aansluiting op de Westbrug. De omgevingsvisie doet op het detailniveau van de aansluiting geen voorstellen.

Gebaseerd op het akkoord tussen gemeente en Rijkswaterstaat, naar aanleiding van het advies van de Commissie D'Hooghe, mag er gesproken worden over bruggen over het IJ, en is de toevoeging van 'of tunnels' niet meer nodig.

De fasering van het advies d'Hooghe zal op hoofdlijnen worden gevolgd: starten met de Amsterdamsebrug, de veerverbindingen (Javaveer en veer Sluisbuurt – Sporenburg) en de Oostbrug, en daarna de voetgangerspassage bij het Centraal Station en de Westbrug. Beide bruggen worden volgens de meest recente inzichten in fase II gerealiseerd: tussen 2030 en 2040. De kaarten zijn hierop aangepast. Een veerverbinding bij het Stenen Hoofd en een gecombineerde fiets/voettunnel bij het Centraal Station maken geen deel uit van het advies. In de kaarten van de omgevingsvisie worden alleen de verbindingen opgenomen die gevolgen hebben voor de structuur van de stad; de voetgangerstunnel bij het CS valt daar niet onder.

Voor het beter verbinden van het centrum van de stad met Amsterdam-Noord en de ontwikkelgebieden langs het IJ is een fietsroute over de Oranjewerf inderdaad waardevol, maar het ontbreken van deze route maakt de Sprong over het IJ niet onmogelijk. De verwachting is dat de Oranjewerf later zal transformeren dan andere delen van de IJ-oeveren en dat de verbinding niet voor 2040 kan worden gerealiseerd.

Het maken van de omgevingsvisie blijft mensenwerk, de tegenstrijdige faseringsinformatie zal worden gecorrigeerd, dank voor het opmerken. De ambitie is inderdaad om beide verbindingen al in 2040 te hebben gerealiseerd.

Meenemen in de uitvoering.

v19. Betere verbindingen Zeeburgereiland

ingediend door 0024, 0025, 0027, 0030, 0090, 0385

Het Zeeburgereiland wordt autoluw aangelegd. Prima, maar dan moet men wel op andere manieren van en naar het eiland kunnen. Nu is er alleen een tram die te vaak uitvalt, en maar één winderige omfietsroute over de Amsterdamse Brug, die straks veel te druk met fietsers wordt. De bevolking op het Zeeburgereiland gaat de komende jaren fors groeien, u kunt het daarom niet langer afscheiden van de stad. Een eventuele pontverbinding is niet voldoende. Zet daarom in de omgevingsvisie een fietsbrug van Zeeburgereiland naar Sporenburg op kaart en spreek hiervoor prioriteit uit zodat die snel wordt aangelegd. Er is verteld dat die zou komen en mensen hebben daar mede hun woonkeuze op gebaseerd. Ook de fietsvoorzieningen op de Zuiderzeeweg en de IJburglaan dienen te worden verbeterd. En maak de tramverbinding hoogwaardiger, bijvoorbeeld als metro. Dit zijn duurzame manieren van vervoer, die beter moeten worden ondersteund.

Wij zijn ontstemd dat de fietsverbinding met het Oostelijk Havengebied niet doorgaat. Het Zeeburgereiland telt uiteindelijk 21-22 duizend bewoners en wordt met slechts één fietsroute met de stad verbonden, voor veel bestemmingen nog een omweg ook. Het advies van de commissie d'Hooghe blundert, er is geen nautisch onderzoek gedaan naar deze verbinding. Reistijdwinst is niet meegeteld, enkel modaliteitsshift. De manier waarop de bewoners van Zeeburgereiland zijn afgewimpeld vergeleken met de aandacht voor de bewoners van het Oostelijk Havengebied die een onverwoestbaar recht zouden hebben om in een stuk stad zonder doorgaand fietspad te wonen is stuitend. Wij vragen niet om tegen Rijkswaterstaat 'alles of niets' te zeggen. Maar de hele verbinding nu voor de komende 30 jaar schrappen is te gortig. Een extra fietsverbinding is belangrijk is voor een verbonden stad, we verzoeken om deze in de omgevingsvisie toe te voegen. Laatstgenoemde zienswijze is ingediend mede namens de groep 'Fietsverbinding Zeeburgereiland JA' met veel leden.

Antwoord

De voorgestelde fietsbrug is vanwege de veiligheid voor de scheepvaart niet mogelijk, daar heeft de commissie D'Hooghe zich afgelopen jaar over uitgesproken. Het Amsterdam-Rijnkanaal is namelijk één van de belangrijkste hoofdvaarwegen van Nederland. Een brug die voldoet aan alle scheepvaartseisen zou zo hoog en zo lang moeten worden, dat hij niet meer inpasbaar is op deze plek. In plaats daarvan adviseert deze commissie de Amsterdamse brug aan te passen en geschikt te maken voor grotere stromen fietsers en openbaar vervoer, in combinatie met een permanente veerverbinding tussen Sporenburg en de Sluisbuurt. Dat advies neemt de gemeente Amsterdam over. Wij denken dat een frequente pontverbinding de vervoerskwaliteit van een fietsbrug benadert. Daarnaast wordt de capaciteit van tram 26 vergroot en nemen storingen naar verwachting af. Een hoogwaardiger ov-verbinding vanaf IJburg over het Zeeburgereiland en de Amsterdamse Brug richting Indische Buurt zorgt straks bovendien voor een meervoudiger ontsluiting met openbaar vervoer.

Niet overnemen.

v20. Waterverbindingen en oevers IJ

ingediend door 0250, 0668

Vergroening vormt een groot thema in de omgevingsvisie, maar zou niet als een saus over heel Amsterdam gegoten moeten worden. Juist de diversiteit in de stad met op de ene plek een groene corridor en op een andere plek een ruige kale kade geeft karakter en eigen identiteit aan de verschillende delen in de stad. De gebieden aan de oostelijke IJ-oeveren kunnen op geheel eigen wijze worden ontwikkeld, zodanig dat noord- en zuid-oeveren niet meer bestaan. Met de ontwikkeling van de oostflank komt de stad rondom het BinnenIJ te liggen. Sluit fietsverbindingen hier logisch op aan, met de Insulindeweg als stadsboulevard, een aantrekkelijkere Amsterdamse Brug, een fietstram 26 en een 'IJretto' als veerverbinding langs verschillende punten van het Binnen-IJ, waaronder de Sluisbuurt. Borneo en Sporenburg zouden daarbij geen aanlandpunten moeten worden, aangezien de doorverbindingen daarvoor niet comfortabel doorfietsbaar zijn. Andere aanlandpunten zoals Azartplein, KNSM en Cruquius zijn logischer en veiliger. Die geven de minste druk op bestaande woonwijken.

Vorm het IJ om in een stadsrivier a la de Seine, zonder beroepsvaart. Het IJ kan smaller, dat geeft plaats voor woongebouwen. De beroepsvaart krijgt dan een rondweg/kanaal voor de scheepvaart in een grote boog door landelijk noord.

Antwoord

In de omgevingsvisie zijn meerdere nieuwe brug- en veerverbindingen opgenomen. Bij het realiseren van nieuwe verbindingen kijken we naar logische aanlandpunten die goed aansluiten op bestaande fietsroutes. De getoonde verbindingen sluiten daarmee deels aan op dit pleidooi. Omdat ze tevens aansluiten op reeds uitgevoerd onderzoek, gemaakte afspraken en gewekte verwachtingen, is de omgevingsvisie nu niet het ideale document om hier opeens andere keuzes te presenteren. Die zouden een eigen traject vergen.

Overigens sluiten de ambities van de omgevingsvisie naar onze inschatting ook al goed aan op de in deze zienswijze geformuleerde visie op de oostelijke IJ-oeveren. Gedetailleerde oever-invullingen worden echter niet op omgevingsvisieniveau geregeld. Dat geldt ook voor grote ideeën over versmalling van het IJ en alternatieve vaarroutes door Waterland. Als zoiets al een serieus plan wordt, dan dient zo'n plan een eigen traject te doorlopen.

Niet overnemen / meenemen in uitvoering.

v21. Brug over de Schinkel

ingediend door 0102, 0480

De omgevingsvisie stelt een brug over de Schinkel voor. Dat is logisch, maar niet op de plek van de Laan der Hesperiden. De brug komt dan in het verlengde van de Stadionweg te liggen en dat is niet bepaald een hoofdroute naar het centrum. Ook in het Schinkelkwartier komt deze brug niet lekker uit. Bovendien moet deze brug over een zeer fraai eiland met een populair stadsstrand dat in de Hoofdgroenstructuur valt. Zwemmen zal er gevaarlijker worden.

Leg daarom een brug aan even noordelijker, bij de Vlietstraat. Die sluit mooier aan op belangrijke verbindingswegen en is ook goedkoper, want korter. Bovendien hoeven er dan geen woonwijken verplaatst te worden. Deze zienswijze is onderdeel van een petitie met al 980 ondertekenaars.

Als er een nieuwe oeververbinding over de Schinkel komt, dan is ook een ov-voorziening nodig. De voorgestelde nieuwe brug zou voor tram of bus bruikbaar moeten zijn.

Antwoord

In de concept-projectnota Schinkelkwartier (gemengde stadswijk met 11.000 woningen en in totaal 1.000.000 m² aan kantoren en bedrijven) is onderzocht of alle opgaven voor gebiedsontwikkeling haalbaar zijn en welke hoofdkeuzes daarvoor nodig zijn. Een belangrijke keuze is die voor fiets en openbaar vervoer als dominante vervoersvormen. Een nieuwe hoofdverbinding voor fietsers en voetgangers in het verlengde van de bestaande Sloterweg verbindt het Schinkelkwartier over de Schinkel met het centrum en Zuid. Deze nieuwe hoofdverbinding ligt centraal in het Schinkelkwartier, vormt de drager van het stedenbouwkundige kader en rijgt de nieuwe buurten in het Schinkelkwartier als het ware aaneen. De voorkeurslocatie van de fiets- en voetgangersbrug over de Schinkel ligt dus zo dicht mogelijk in het verlengde van deze hoofdverbinding. Op deze voorkeurslocatie kan worden aangesloten op de bestaande ruimtelijke reservering voor hoogwaardig openbaar vervoer en fiets uit de structuurvisie van 2011. Ook sluiten we daarmee aan op het bestemmingsplan. Met deze omgevingsvisie blijft de ruimtelijke reservering dus zoals die is en waar al zorgvuldige afwegingen over zijn gemaakt.

Niet overnemen / meenemen in de uitvoering.

v22. Ontbrekende ruimtelijke reserveringen voor infrastructuur

ingediend door 0102, 0262, 0329, 0289, 0419, 0536

Op de kaart met het netwerk auto wordt de nieuwe ontsluiting van de A10 naar het Science park weergegeven. Verderop wordt de aansluiting ook in de tekst genoemd. Maar vervolgens wordt deze aansluiting niet in de tabel met reserveringen genoemd. Dat is verontrustend. Kan dat alsnog?

Er ontbreekt een ruimtelijke reservering voor de A5 in de visie.

Verplaatsingen met het openbaar vervoer in en naar de bestaande stad vragen om concrete planologische reserveringen in de omgevingsvisie. Met het oog daarop zijn er in verschillende zienswijzen voorstellen gedaan voor ruimtelijke reserveringen voor uitbreidingen van infrastructuur voor tram, bus metro en trein.

De gemeente Haarlem ondersteunt verschillende van de voorgestelde ruimtelijke reserveringen voor spooruitbreidingen. De noodzakelijke maatregelen op station Amsterdam Centraal zelf en ten westen van dit station worden echter gemist. Neem de volgende reserveringen alsnog op:

- een 10^e spoor op station Amsterdam Centraal
- een extra perron aan de noordzijde van station Sloterdijk
- een ongelijkvloerse kruising aan de westzijde van station Sloterdijk vanaf dit nieuwe noordelijke perron aan de Haarlemlijn.

Antwoord

In de omgevingsvisie is een selectie van de meest concrete en urgente ruimtelijke reserveringen voor infrastructuur opgenomen met de grootste impact en belang voor de stad. De totaallijst met alle mogelijke planologische reserveringen is veel omvangrijker en bevat ook de reserveringen die in deze zienswijzen worden genoemd. Veel mogelijke reserveringen, waaronder de in de zienswijzen

genoemde, vragen echter om nader onderzoek en afstemming voordat we ze echt ruimtelijk reserveren. Hiermee houden we de status van en de inzet op het behoud van ruimtelijke reserveringen zuiver. De inventarisatie en selectie van het startpakket is tot stand gekomen in samenwerking met ProRail, Rijkswaterstaat en Vervoerregio. Voor de nieuwe ontsluiting van de A10 naar Science Park en de verbreding van de A5 zijn in het verleden al onderzoeken gedaan en deze worden toegevoegd aan de lijst van reserveringen in de omgevingsvisie.

Meenemen in de uitvoering.

v23. Stedelijk openbaar vervoer, metro

ingediend door 0102, 0255, 0262, 0329, 0385, 0522, 0532, 0536, 0540, 0678

Het is belangrijk dat investeringen in openbaar vervoer en voorzieningen gelijke tred houden met woningbouw. Om enkele concrete zaken eruit te lichten: kan er geen woningbouw komen in de polder tussen Uithoorn en Amstelveen? Daar wordt toch al een tram aangelegd. Is het een idee om deze lijn door te trekken naar Olympisch stadion-Haarlemmermeerstation-Surinameplein? Idem voor de polder en spoorlijn voorbij Abcoude.

De Oost/Westlijn staat nu gesuggereerd naar Sciencepark. Is het niet logischer om die vanaf Muiderpoort door te trekken naar de Sluisbuurt, Waterlandplein en Noord? Daar zijn veel hogere dichtheden gepland en mogelijk dan nu in Weesp. Doortrekken naar Almere is een enorm eind en het plan van een lightrail vanaf Schiphol-Zuidas-Diemen-IJburg lijkt veel logischer. Als de Oost-Westlijn doorgetrokken zou moeten worden naar 'de regio', dan eerder aan de westkant van de stad: vanaf Osdorp naar Lijnden, Schiphol, Hoofddorp, Lisse. Keukenhof, Noordwijkerhout, ESTEC, Katwijk.

De Provincie Flevoland onderschrijft het belang het metronetwerk in de stad uit te breiden, waaronder de IJmeerlijn naar Almere.

Voorkomen moet worden dat het verbeteren van het bestaande ov-netwerk ondersneeuwt bij alle nieuwe ambities voor de stad en de grote uitbreidingen van het netwerk. Het op orde brengen van de basis van het ov-netwerk is de eerste prioriteit, juist ook de fijnmazige vertakkingen, voor een inclusieve stad. Daarbij gaat het niet meer alleen om de ruimte voor de netwerken zelf, maar gezien de toekomst met zero-emissie ook om passende laadvoorzieningen en opstelvoorzieningen. De netwerken voor bus en tram vragen ook de nodige ruimte. Vervoerregio en gemeente zullen hier blijvend en intensief op moeten samenwerken.

Neem de volgende verbindingen mee in een uitvoeringsstrategie voor verstedelijking en openbaar vervoer: doortrekken van de tramlijnen 4 en 24 naar station Zuid en mogelijk onderlinge verknoping, doortrekken van de Amsteltram vanaf station Zuid via Churchillaan-Vrijheidslaan naar het Amstelstation, Science Park en de Indische buurt, doortrekken tramlijn 5 van het huidige eindpunt in Amstelveen naar het busstation bij het stadshart in Amstelveen, doortrekken van tramlijn 19 via Diemen-Sniep, metrostation Ganzenhoef en Bijlmerdreef naar station Bijlmer-Arena en Amstel III, doortrekken tramlijn 1 vanaf Muiderpoort via een nieuwe Amsterdamse brug naar Zeeburg en verder via naar IJburg, en aan de westkant doortrekken vanaf Osdorp-Aker naar een hub bij de Ag te Lijnden, doortrekken tramlijn 17 naar het Keurenplein in Osdorp en naar Osdorp-Aker, mogelijke vertramming van buslijn 21 bij een nieuw tracé via het voormalige markthallenterrein, tramtracé 's voor het sluiten van de 'binnenring' via Amsterdam-Noord, sluiten

van de 'middenring' (route lijn 3) via een tracé in Noord via Zeeburg en de oeververbinding bij de Houthavens. De doortrekking van de Noord/Zuidlijn moet niet eindigen bij station Hoofddorp, maar verder de Haarlemmermeer in ter ontsluiting van grote woonwijken en als grootschalige hub voor overstap van auto, fiets en bus op de metro. Neem ook een sneltram op vanaf Haarlem station via Haarlem-Oost en de Ag met knopen in Lijnden, Schiphol-Noord (verknoping met Noord/Zuidlijn), Amstelveen busstation/stadshart, Amstelveen-Amsteltram naar Bijlmer-Arena. Zorg daarbij voor voldoende capaciteit op de grote spoorstations.

Doe bij de uitwerking van de omgevingsvisie een studie naar verlegging van het trameindpunt Van Hallstraat naar Westerpark, een HOV-route (bijv. Westtangent) over de Burg. De Fockstraat om de wijk Slotermeer direct met knooppunt Sloterdijk te verbinden, een studie naar verschillende mogelijkheden voor een ongelijkvloerse kruising De Boelelaan/ Buitenveldertselaan om station Zuid goed bereikbaar te houden voor bus en tram, en een studie naar verschillende missing links in het voetgangersnetwerk om de omgeving beter aan te sluiten op het openbaar vervoer, zoals een loop- en fietsverbinding tussen halte Flevopark en Cruquiseiland.

Wij zijn blij met de grotere rol die in de toekomst aan metro wordt gegeven. Hiermee kan worden bijgedragen aan de ambities van een autoluwe stad. Zeker in de binnenstad wordt het verkeer op maaiveldniveau te druk; een ondergrondse Oost/Westmetro helpt dat oplossen. Het sluiten van de Kleine Ring met op CS doorrijdende metro's is noodzakelijk om Haven-Stad te kunnen ontsluiten. Wij zijn met u van mening dat de combinatie van Kleine Ring en doortrekking Noord/Zuidlijn prioriteit verdient boven de Oost/Westmetro. Wij pleiten ervoor een langere termijn metro-netwerkstudie op te starten, omdat zeer de vraag is hoe de lijnvoering eruit kan zien met de uitbreidingen van het metronet. Deze lijnvoering moet exploiteerbaar zijn, zonder te grote onevenwichtigheid in bezettingsgraden.

Laat metrolijn 53 ook 's nachts rijden. Een station op Duivendrecht voor M53 is ook van belang, voor overstappers vanuit Bijlmer-Oost/ Diemen op de intercity richting Utrecht wil. Sluit ook de lus tussen de uiteinden van Metro 53 en Metro 54.

Wij steunen de lobby om de twee metrolijnen (doortrekken Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp en sluiten Metroring Amsterdam) in het Groeifonds financieel te borgen. Daarnaast zien wij ook de noodzaak om de metrolijn naar Almere aan te leggen. Goed dat de Noord/Zuidlijn wordt doorgetrokken, en de Kleine Ring voor de metro wordt gesloten.

Geef daarbij de nieuwe knooppunt knooppuntontwikkeling aan de Zuidoostkant van Haarlem (Nieuw Zuid) en een betere verbinding van deze knoop met Amsterdam Zuid (via Schiphol Noord) meer positie in de omgevingsvisie. Betere verknoping kan aantonen dat een combinatie van fiets en OV goed kan functioneren als drager van het metropolitane mobiliteitssysteem.

Omdat auto's een aandeel zullen blijven vormen graag aandacht voor Hubs in de buitenring van het stedelijk gebied, goede (light-)rail- en HOV-verbindingen met Schiphol en een capaciteitsuitbreiding van de ontsluitingsroutes aan de zuidkant van Amstelveen, zoals het traject Beneluxbaan-Bosrandweg-Fokkerweg. Dit voor zowel auto als HOV.

Antwoord

Het is altijd mooi om te zien hoeveel ideeën en wensen er leven voor nieuwe openbaar vervoerlijnen en de exploitatie ervan. In de omgevingsvisie kiezen we voor een zeker abstractieniveau: we hebben prioriteit voor lopen, fiets en openbaar vervoer en combinaties daarvan. Daar horen natuurlijk ov-uitbreidingen bij, maar we geven in de omgevingsvisie alleen op hoofdlijnen aan welke verbindingen de komende decennia van belang zijn voor de stad en de regio. Veel wensen voor concrete lijnen zijn in

de visie terug te vinden als reservering. De gewenste uitbouw van het ov-netwerk leidt tot een schaa sprong, waarbij we aandacht hebben voor de zwaardere vervoersassen, de combinatie met hubs en de terechte wensen voor een voldoende fijnmazig netwerk. OV-ontwikkelingen komen terug in verschillende plannen, waaronder mobiliteitsplannen voor nieuwe gebiedsontwikkelingen en in de nog op te stellen mobiliteitsvisie, als uitwerking van de omgevingsvisie. Binnen deze trajecten zullen de concrete wensen en suggesties van verschillende belanghebbende partijen worden meegenomen en beoordeeld.

Meenemen in de uitvoering.

v24. Regionale verbindingen, lightrail

ingediend door 0102, 0196, 0197, 0247, 0369, 0536

Stem de omgevingsvisie af op het Regionaal Toekomstbeeld 2040 Noord-Holland en Flevoland, het OV-Toekomstbeeld 2040 van de Metropoolregio Amsterdam en de Ontwikkelagenda Toekomstbeeld van de staatssecretaris. Bouw de Vervoerregio uit tot 'Verkeersverbund' op het schaalniveau van de Metropoolregio Amsterdam en schenk hierbij meer aandacht aan tariefintegratie in stads- en streekvervoer en bij de spoorwegen.

Spreiding van reizigers over treinstations en aanleg van extra metrolijnen ten behoeve van regionale bereikbaarheid kunnen zorgen voor een welkome ontlasting van delen van het railsysteem. Zorgelijk is echter de ambitie voor het ombouwen van delen van het nationale spoorstelsel tot lightrail, met als voorbeeld de verbinding Haarlem – Amsterdam Centraal – Weesp - Almere/Hilversum. Knelpunten in de trein en op en rond treinstations dienen te worden voorkomen. Er moet worden ingespeeld op de reizigersbehoefte met rechtstreekse verbindingen. Daartoe moet de mogelijkheid worden behouden om reizigers met zowel sprinters als intercity's over de Amsterdamse treinstations te spreiden.

De intercitystatus van station Haarlem is van groot belang voor de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer. Meer sprinters is een goed idee, maar neem op dat de uitwerking van de corridor Haarlem-CS-Weesp-Almere/Hilversum als alleen lightrail-verbinding geen reële optie is.

Geef de HOV-corridor vanuit Haarlem via de A9 richting de doorgetrokken Noord/Zuidlijn en Amsterdam-Zuid een plek in de omgevingsvisie van Amsterdam. Hier is onlangs een gezamenlijk onderzoek naar gestart waaraan zowel de Provincie, de vervoerregio Amsterdam, de gemeenten Haarlem en Amsterdam deelnemen.

Zandvoort is het strand van de wereldstad Amsterdam. De bereikbaarheid ervan moet in MRA verband opgepakt worden en in deze omgevingsvisie tot uiting komen.

De intercity moet terugkeren op de Gooicorridor. Neem deze, naast de lightrailverbinding, ook op in de omgevingsvisie. Dit is mogelijk als goederenvervoer wordt weggehaald, waarvoor een onderzoek en besluitvorming loopt, en er in de toekomst voldoende halteerruimte komt op Amsterdam CS. Goed dat u al een ruimtereservering bij Weesp opneemt voor een spoortunnel/aquaduct rondom de Vechtbrug. Hierdoor is meer treinverkeer mogelijk én een betere doorgang voor de scheepvaart.

Geef komende jaren prioriteit aan de ov-verbindingen met de regio Gooi en Vecht. In praktijk blijkt het bijvoorbeeld lastig om voldoende halteruimte te vinden bij grote knooppunten voor nieuwe HOV-verbindingen.

Vermeld de spoorverbinding met Zaanstad. Een hogere frequentie van sprinters kan de Zaanlijn een metroachtig karakter geven en de ov-verbinding Amsterdam-Zaanstad verbeteren. Geef het realiseren van een duurzame HOV-verbinding vanuit Amsterdam naar Zaanstad een plek in de omgevingsvisie. Benoem explicieter dat u vol gaat voor de Zaan-IJ-corridor. Om de recreatieve kwaliteiten van het landschap ten westen van Zaanstad ten volle te benutten zijn goede stad-ommelandverbindingen met Amsterdam, vooral over het water, essentieel. Benoem vervoer over water als duurzame verbinding. Kan een waterbusachtige oplossing over het IJ, het Noordzeekanaal en de zuidelijke Zaan een aantrekkelijke aanvullende verbinding zijn? Graag dit ook expliciet vermelden.

Antwoord

We delen veel genoemde wensen voor een beter regionaal ov-netwerk; ze zijn van belang om de Metropoolregio de komende decennia op een goede en duurzame manier te laten functioneren. Maar daarmee zijn genoemde lijnen nog niet aangelegd. De opgaven zijn niet alleen voor de gemeente Amsterdam, maar moeten gezamenlijk worden opgepakt met de Metropoolregio, de Vervoerregio, het Rijk en de vervoerspartijen, zoals sommige zienswijzen al aangeven. Wat betreft het regionale ov-netwerk sluiten we als stad zoveel mogelijk aan bij de regionale samenwerkingsverbanden: de MIRT-trajecten, het landelijke en regionale ov-toekomstbeeld. Ook hier krijgen belanghebbenden voldoende gelegenheid om hun wensen en voorstellen mee te geven.

Meenemen in de uitvoering.

v25. Railverbindingen in/naar Noord

ingediend door 0160, 0178, 0257, 0385

Het snelgroeiende Amsterdam Noord is dus nu toe grotendeels verstoken van goed railvervoer, op twee metrohaltes na. Als de metro uitvalt door bijvoorbeeld sneeuwval, dan wordt de bereikbaarheid te kwetsbaar. Neem Amsterdam Noord daarom beter op in het netwerk van railverbindingen. De bruggen en tunnels die in de omgevingsvisie staan, zijn geweldig voor voetgangers en fietsers, maar als we Amsterdam duurzaam en autoluw willen maken, dan moet ook het openbaar vervoer mee, op een fijnmazige manier. Bouw alsnog metrostation Sixhaven, of maak in elk geval een onderdoorgang vanuit CS en een zuidingang op station Noorderpark. Overweeg om de metro te verlengen naar Het Schouw, dat kan dienen als fraai recreatieknooppunt, als hub voor Waterland.

Bestaande metro- en tramlijnen moeten worden aangesloten op Noord via noordelijke oost-west verbindingen. Ook de ov-verbinding vanuit Noorderpark met Zaandam moet hoogwaardiger, want dat groeit met tussenliggende ontwikkelingen steeds meer aan Amsterdam vast. Dat kan eventueel ook met sneltram. Is het een optie om lijn 50 (ook) onder de Houthavens naar NDSM en verder naar Zaandam te trekken?

Is niet logischer om de metroring te laten sluiten bij station Noord in plaats van naar CS? Dan verbinden we stadsdeel West en Nieuw-West met Noord. Naar CS gaat er al een tram, en een

trein, en over 30 jaar een Oost-Westlijn. Bovendien ontsluiten we dan een deel van Havenstad, de Houthavens, de NDSM-werf, en biedt het kansen voor het Boven IJ-ziekenhuis en Buiksloot.

Antwoord

Het doortrekken van de Ringlijn via Noord naar Noorderpark is in 2015 onderzocht. De hoge kosten van deze verbinding, die voor een groot deel onder water ligt, staat in geen verhouding tot de verwachte vervoerwaarde, die gering is. Het verbeteren van de verbinding tussen Noord en de stad ten zuiden van het IJ is in het advies IJ-oeververbindingen geagendeerd. In de omgevingsvisie nemen we dit advies over. Onderdeel zijn twee nieuwe verbindingen over het IJ voor tram/bus. Ook staat het verbeteren van de oost-west busverbinding vanaf Buikslotermeerplein richting Kadoelen op de kaart. Een metroverbinding met Zaanstad wordt in de omgevingsvisie ook geagendeerd. Het betreft een aftakking van de Ringlijn vanaf de Hemknoop, via de ontwikkelgebieden in de Coen- en Vlothavens en C. Douwesterrein naar de Achtersluispolder en verder.

Dit alles laat onverlet dat opname van een mogelijke nieuwe lijn in de omgevingsvisie nog lang geen formeel besluit tot daadwerkelijke aanleg is. Daar zitten nog vele stappen tussen, met allerlei consultaties en overwegingen, waaronder degene die u noemt.

Niet overnemen.

v26. Holistische visie op modaliteiten en verblijf

ingediend door 0206

Er zijn twee belangrijke trends die vragen om een breed perspectief: de toenemende strijd om de beperkte ruimte en de toename van ketenmobiliteit (fiets+ov, hubs, MaaS). Er liggen voor de verschillende modaliteiten als fiets, lopen, ov en auto nu losse en niet afgeronde plannen. Als je die plannen bij elkaar optelt, dan moet de openbare ruimte twee keer zo groot worden. Dan kan natuurlijk niet. Er is niet alleen een toenemend conflict tussen de modaliteiten, maar ook tussen verplaatsen en verblijven. Mede daarom worden geparkeerde en rijdende fietsen steeds vaker als hindernis gezien bij de wens om prettige verblijfsgebieden te creëren, vooral in centrumgebieden. Er wordt niets gedaan met aanbevelingen om maatregelen voor de fiets te formuleren vanuit een holistisch perspectief. Het beloofde Amsterdamse voetgangersbeleid ligt sinds april 2020 zelfs helemaal stil. Maak daarom eerst een samenhangend en toekomstvast plan waarin niet een modaliteit, maar de mens centraal staat, voordat je ruimte en geld weggeeft aan een modaliteit.

Ook gesprekken over nieuwe buurten gaan vaak over mobiliteit en doorstroming, met overmobiliteit en conflicten tussen modaliteiten als gevolg. Mobiliteit is geen vaststaand feit, maar het resultaat van keuzes die planners maken. Het gesprek zou moeten gaan over mensenstraten en mensenwijken, met meer aandacht voor verblijven. Een wijk waar slenteren, ontspannen, spelen en ontmoeten centraal staan. In een nieuwe wijk als Haven-Stad heb je de ultieme kans om de meer dan 100.000 mensen in de wijk en niet de mobiliteit centraal te stellen. Laat je inspireren door de Parijse 15-minuten plannen: alles wat je nodig hebt op 15 minuten lopen of fietsen. Dat is waardevol.

Antwoord

Dank voor uw waardevolle pleidooi, dat wij voor een flink deel onderschrijven. De omgevingsvisie biedt naar ons idee een compleet beeld van hoe verschillende vervoerwijzen zich tot elkaar verhouden. Blijkens de vele kaarten biedt het voor alle soorten verkeer een samenhangend netwerk voor de lange termijn, passend bij de eisen van de verschillende modaliteiten en binnen de beschikbare ruimte in de stad. De gecombineerde inzet op een autoluwe inrichting, een centrale plek voor fietsen en lopen en goed openbaar vervoer schept meer ruimte in straten, die we ook kunnen benutten voor het vergroenen van de stad. Het belang van de openbare ruimte als plek voor mensen om te bewegen, spelen en ontmoeten staat in de omgevingsvisie voorop. Het is om die reden dat we met een stadsbrede inzet voor lopen en fietsen komen en we een ambitieuze agenda voor meer openbaar vervoer neerleggen.

Het concept van de 15-minutenstad is in veel steden vernieuwend, maar in Amsterdam eigenlijk al heel lang de realiteit. Die kwaliteit willen we versterken. In nieuwe ontwikkelgebieden is een duurzaam en gezond mobiliteitsprofiel het uitgangspunt. Zo hanteren we in de Sluisbuurt en in de eerste fase van Haven-Stad ongekend lage parkeernormen en worden er nieuwe verbindingen voor fiets en ov geagendeerd. De strategische keuzen Groeien binnen grenzen en Duurzaam en gezond bewegen zetten gezamenlijk in op complete buurten, met alle voorzieningen op loop- en fietsafstand en met een openbare ruimte-inrichting die lopen en fietsen uitlokt. Onderdeel daarvan is het veranderen van doorgaande autoroutes in aantrekkelijke stadsstraten en stadslanen, waarlangs kan worden gewoond en men voorzieningen aantreft. Daarmee houden we vast aan de huidige kwaliteit van Amsterdam als compacte en complete stad.

Indien u desondanks het gevoel hebt dat we op deze terreinen kansen laten liggen, dan gaan we daarover graag het gesprek met u aan. Onze ambities zijn grotendeels hetzelfde, dus dat moet zeker goed komen.

Al opgenomen in de visie.

v27. Regionale mobiliteit, logistiek, goederen

ingediend door 0199, 0206, 0247, 0544, 0606, 0609

In de omgevingsvisie is te weinig aandacht voor de mobiliteitsconsequenties van woningbouwplannen bij de buurgemeenten. Waar gaan deze nieuwe regiobewoners werken? Waar gaan zij hun vrije tijd besteden? De rol van de auto in de regionale mobiliteit is nog niet uitgespeeld. Integendeel zelfs, er is geen trendbreuk te zien. Er is eigenlijk een regionale omgevingsvisie nodig. Ook de onderbouwing van de toekomstige logistieke mobiliteit in de regio ontbreekt. Amsterdam is een wereldwijde mainport voor goederen en mensen en moet in de toekomst een circulaire hub en energiehub worden. Dit leidt tot een sterke groei van nationale en internationale logistieke stromen die in de omgevingsvisie mogelijk te weinig ruimte krijgen. Ook voor het goed functioneren van alle stations in Amsterdam is een groot aantal logistieke bewegingen nodig. Het valt te betwijfelen of dit aspect voldoende tot uitdrukking komt in de omgevingsvisie. In de vele plannen voor nieuwe- en transformatiewijken mist voorts een logistieke paragraaf voor afval-, bouw-, pakket- en servicelogistiek. Ook in de woon- en werkwijken is ruimte voor buurtgebonden logistieke activiteiten nodig.

Een duurzame en schone stad betekent ook samenwerken in efficiëntere logistiek zoals bevoorrading en afvoer van afval. Overslag via hubs, venstertijden voor laden en lossen en meer transport via het water horen daarbij. Wel vinden we het belangrijk dat dit betaalbaar blijft.

Bereikbaarheid is niet alleen binnen de stad belangrijk, maar ook naar de stad, voor alle modaliteiten.

Veranderingen in het winkelen en de distributie van goederen maken het noodzakelijk om in de stad een fijnmazig netwerk van distributiehubs te maken, van waaruit levering aan huishoudens en bedrijven plaats kan vinden.

ProRail draagt graag bij aan de verduurzaming van de haven, door het mogelijk maken van goederenvervoer per spoor. De druk op het spoornetwerk is groot; Nederland heeft een intensief gebruikt net. Alle ambities vragen om een zorgvuldige verdeling en ontwikkeling van de beschikbare spoorcapaciteit. Wij werken hierin graag samen met u en andere partners in de komende jaren en decennia.

Hoewel nut en noodzaak van goederenvervoer en stadslogistiek door de hele ontwerp-omgevingsvisie is opgenomen, ontbreekt een essentiële economische sector: de technische dienstverleners met bedrijf op wielen.

Antwoord

In de omgevingsvisie constateren we inderdaad dat de schaal van de regio steeds belangrijker wordt. We zien in veel regiokernen ook een trend om meer in te zetten op actieve modaliteiten en openbaar vervoer. Tegelijkertijd zien we er ook nog veel autogebruik. Samenwerking met de regio bij gebiedsontwikkeling en mobiliteit (zoals hubs en logistiek) is daarom nodig. Deze samenwerking geven we vorm in verschillende regioverbanden, zoals de Metropoolregio Amsterdam (MRA), de Vervoerregio Amsterdam en het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid. Logistiek is een belangrijke pijler voor een leefbare stad. Hoewel dit in de omgevingsvisie is genoemd, zullen we dit meer nadruk geven. Zie ook ons antwoord bij het thema hubs, onder v29.

Wijzigingsvoorstel

Er komt een aanvullende tekst boven de tekst over vervoershubs, als volgt:

Logistiek

Logistiek is de bloedsomloop van de stad. Hier is ruimte voor nodig. In de bestaande stad zoeken we naar slimme logistieke oplossingen, waarmee de verkeersveiligheid, de belastbaarheid van kades en bruggen en de luchtkwaliteit niet in het gedrang komen. Met onder andere hubs, faciliteiten voor vervoer over water, goed gekozen voertuigen en innovatieve (data)oplossingen verkennen we samen met de branche wat er mogelijk is. Dit werken we verder uit in een Logistieke Strategie. Ook voor de nieuw te ontwikkelen stadsdelen moet logistiek direct meewegen in de ruimteverdeling. Slim georganiseerde logistiek is een belangrijke voorwaarde voor een prettige stadswijk. Dat begint bij een goed ontwerp.

v28. Omgevingsaspecten van het spoor

ingediend door 0247

Maak bij uitwerkingen van de omgevingsvisie voor de aspecten externe veiligheid en geluid in relatie tot railverkeer gebruik van de meest recente gegevens (Basisnet respectievelijk geluidproductieplafonds). We raden aan om ook het aspect trillingen te betrekken bij de ontwerp-omgevingsvisie en alle in de toekomst daarop gebaseerde ruimtelijke plannen. Betrek ProRail actief bij het verder ontwikkelen van bouwplannen in de directe nabijheid van de spoorbaan.

Voorbeeld hiervan is de goede samenwerking in de bouwplannen rond station Sloterdijk; die samenwerking zetten we daar en op andere plaatsen graag voort. Daarnaast graag aandacht voor de stabiliteit van de spoorbaan en bijbehorende voorzieningen in het toekomstige bestemmings-/omgevingsplan, alsmede voor het ongehinderd gebruik van de spoorbaan met bijbehorende voorzieningen. Het waterpeil mag niet wijzigen. Onder de Omgevingswet is voor initiatieven binnen het beperkingengebied hoofdspoor de gemeente het bevoegde gezag voor meervoudige aanvragen, waarbij vergunning alleen kan worden verleend nadat ProRail haar gemandateerde advies met instemming heeft gegeven. De percelen van ProRail, alsmede de spoorbaan, dienen door ProRail, haar aannemers of hulpdiensten te allen tijde onbelemmerd toegankelijk te zijn en te blijven met het materieel dat ook momenteel wordt gebruikt voor het uitvoeren van werkzaamheden en bij calamiteiten.

Tot slot doen we een verzoek om alle percelen van ProRail te voorzien van de bestemming Verkeer-Railverkeer.

Antwoord

Uw verzoek om bij inrichting en gebruik van het stedelijk gebied voor spoor uit te gaan van de meest recente gegevens voor externe veiligheid en geluid herkennen wij. Die worden door ons al gebruikt. Wij begrijpen dat u aandacht vraagt voor trillingen, maar dit is ook voor Amsterdam nu nog geen wettelijk kader. De andere door u genoemde aspecten als 'Bouwen bij, naast en onder het spoor, Waterpeil/Stabiliteit, Spoorwegwetgeving en Percelen ProRail' zijn bekend en hebben onze aandacht. Zoals u zelf al aangeeft, wil ProRail graag een goede buur zijn, iets dat wij als Amsterdam op prijs stellen, maar een buurrelatie betekent ook dat vanuit Amsterdam initiatieven in de nabijheid van het spoor plaatsvinden die nodig zijn voor het functioneren van de stad. Ook deze ontwikkelingen vragen ruimte en kunnen voorwaarden stellen aan het gebruik van het spoor en de door u genoemde aspecten. Door integrale planvorming en vroegtijdige afstemming streven wij naar een optimale inrichting van het stedelijk gebied, waarbij ruimtelijke ontwikkelingen en spoorontwikkelingen elkaar niet hoeven te bijten.

Meenemen in de uitvoering.

v29. Hubs, stationskwartieren

ingediend door 0090, 0102, 0196, 0197, 0198, 0206, 0247, 0248, 0329, 0448

Hubs voor personenauto's en vrachtwagens worden genoemd als ambitie, maar concrete plannen en locaties ontbreken. Dat is jammer, want ze zijn essentieel voor het slagen van Amsterdam Autoluw. Voor 2030 moeten minimaal vijf hubs rond de A-10 zijn gerealiseerd.

Het afvangen van autoverkeer aan de rand van de stad betekent een extra druk op en rondom de Amsterdamse treinstations, terwijl we daar ook dichtbebouwde stationskwartieren willen ontwikkelen. Het in regionaal verband eerder afvangen van automobilisten die naar Amsterdam reizen, dichtbij de vertreklocatie van de reiziger op P+R's/regionohubs, is daarom essentieel. Ook ligt er een enorme opgave voor het fietsparkeren en vormen van deelmobiliteit bij de stations. Reserveer daarvoor voldoende ruimte in de directe omgeving van treinstations. Een goed voorbeeld is de wijze waarop hiermee wordt omgegaan in de ontwikkelstrategie voor Sloterdijk.

Uit onderzoek blijkt dat bij ongewijzigd beleid het autoverkeer in de regio rond Amsterdam met 50% zal groeien. Het lijkt ons onwenselijk om het gemeentelijk antwoord hierop pas bij de

stadsgrens of zelfs bij hubs binnen de stad te laten beginnen. Een regionale aanpak is nodig voor de modal shiftverandering richting openbaar vervoer en de planning van hubs. In de stad die zich verder ontwikkelt en verdicht, is er nauwelijks ruimte voor de auto als voor- en natransport voor trein en metro. P&R/hubs hebben een belangrijke functie aan de rand van de stad én in de regio, om automobilisten te verleiden om met het openbaar vervoer de stad in te gaan. Maar binnen de stad zijn bus, tram, metro, en zeker fiets en wandelen van en naar stations de beste vervoerswijze.

Terecht stelt de omgevingsvisie dat verschillende soorten hubs dichtbij of zelfs in de stad moeten liggen. De positie van hubs in de omgevingsvisie lijkt echter een willekeurige 'sproetenkaart'. Waarom dat aantal, waarom die plekken en voldoen die plekken aan de eisen? Dat lijkt niet te zijn onderbouwd op basis van data over de toekomstige transportstromen van en naar Amsterdam. Hubs worden veel meer dan domme overslagpunten; er vindt straks voedselbereiding plaats, voorbereiding van installatiewerkzaamheden, prefab, 3D printing, circulaire ambities en veel meer.

Station Diemen is geen regionale hub. Het ligt midden in Diemen en heeft beperkte parkeercapaciteit. Het is beter dat reizigers al eerder dicht bij hun woonadres een overstap naar de trein maken voor een reis richting Amsterdam. Rond veel van de Zaanse stations vindt gebiedsontwikkeling plaats waar een P+R- of hubfunctie voor Amsterdam niet altijd op aansluit. Daarnaast vraagt dit investeringskosten. Dit graag expliciet vermelden in de omgevingsvisie. Kan op de kaart de regiohub bij het te ontwikkelen BTAZ-bedrijventerrein worden toegevoegd? Dit wordt een P+R inclusief tramhalte, deze beiden zijn voor Aalsmeer van groot belang. Wij vinden dat de gemeentegrenzen niet worden gerespecteerd. Vanwege Amsterdamse autoluwe ambities wordt ook over hubs gesproken. In de praktijk zullen vele auto's op hubs buiten de gemeentegrenzen worden achtergelaten. Laten wij hopen dat tegen ons gebied aan geen grote P+R-terreinen komen. Duivendrecht wordt ten onrechte als regulier stationskwartier benoemd, met een kleiner bereik. Het is echter een intercitystation, met ontwikkelingen rondom die een regionale vraag bedienen, met kantoren, Leisure, hotels, shortstay. We werken er hard aan om dat zo te houden.

Antwoord

We werken aan een Hubsvisie Amsterdam, waarin bovenstaande kwesties aan de orde komen. We zetten in op een uitgebalanceerde en goed afgestemde mix van stads- en regionale hubs, want de mobiliteitsopgaven zijn te groot om te kunnen volstaan met oplossingen binnen de Amsterdamse gemeentegrenzen. Voor logistiek wordt gewerkt aan een logistieke strategie. In beide trajecten geven we concrete invulling aan de ambities die in de omgevingsvisie zijn genoemd.

We werken in regionaal verband (in het kader van Samen Bouwen aan Bereikbaarheid) aan de regionale Hubstrategie, inclusief maatregelen voor de korte termijn. Hierin komen ook vraagstukken aan de orde over hubs in de regio en de manier waarop die de hele regio bereikbaar moeten houden.

Station Diemen zullen we als regionale hub van de kaarten weglaten, en de hub bij het BTAZ-bedrijventerrein toevoegen.

De omgeving van station Duivendrecht was en blijft aangegeven als stationskwartier, net als de omgevingen van verscheidene andere (intercity-)stations. Er is op de kaart geen verschil tussen primaire en secundaire stationskwartieren.

Meenemen in de uitvoering.

Wijzigingsvoorstel: station Diemen wordt niet meer als regionale hub ingetekend, de hub bij het BTAZ-bedrijventerrein wordt toegevoegd.

v30. Stationskwartier Muiderpoort

ingediend door 0241, 0595

Wat betekent dat curieuze "(op termijn)" bij Muiderpoort? Krijgen we tien jaar rust of langer, tot 2050? Wanneer gaat Muiderpoort zich ontwikkelen tot "stationskwartier met stevige verdichting, ruimte voor wonen, werken en (grootstedelijke) voorzieningen, zoals onderwijsinstellingen"? Het Oosterspoorplein is een historische plek met een oorlogsmonument ter nagedachtenis aan circa 11.000 Joden die in WO II vandaar gedeporteerd werden. Na overleg is dit opgenomen in het gebiedsplan, maar dat is dus afgeblazen. Veranker monument en omgeving in bijvoorbeeld een databank voor de omgeving, opdat het niet vergeten wordt of erger, ruimte moet maken voor 'evenementen' en andere grootstedelijke uitingen.

Dat de aanpak van Tuinwijk is uitgesteld of afgeblazen, is misschien verdedigbaar, maar waarom is het hele gebiedsplan voorlopig van tafel? Dit gebied verdient een eerdere injectie in de kwaliteit van de openbare ruimte, met een aantrekkelijke gebruiks- en verblijffunctie.

Antwoord

Genoemde zorgen zijn bekend en begrijpelijk. Zoals hier al blijkt, lopen de meningen over ontwikkeling van dit gebied uiteen. 'Op termijn' betekent dat pas in een latere fase (na 2040) werk wordt gemaakt van een stationskwartier rondom station Muiderpoort. Bij een nieuwe inrichting van de omgeving van het station zal de plek van het oorlogsmonument vanzelfsprekend worden meegenomen. Over de wijze waarop kunnen we in deze omgevingsvisie geen uitspraken doen.

Meenemen in de uitvoering.

v31. Plannen Zuidasdok

ingediend door 0033

Op pagina 135 wordt meegedeeld dat Zuidasdok onder dak gaat. Er is geen andere bron te vinden die dat bevestigt. Verzocht wordt om de inhoud van de tekst in overeenstemming te brengen met de actualiteit.

Antwoord

In de omgevingsvisie staat aangegeven dat de A10-Zuid ondergronds wordt gebracht en voor station Zuid capaciteitsuitbreiding plaatsvindt. Hiermee bedoelen we het ondergronds brengen van de A10-Zuid ter hoogte van centrumgebied Zuidas, inclusief uitbreiding naar 6 rijstroken. Hiermee sluiten we aan op het vastgestelde en openbare Tracébesluit van november 2016. Zolang dit tracébesluit niet wordt herroepen, blijft dit staan.

v32. Schiphol, internationale treinen

ingediend door 0035, 0196, 0203, 0358, 0441, 0482, 0606, 0633

Het groeibeleid ten aanzien van Schiphol en vakantievluchten is uit oogpunt van duurzaamheid, leefbaarheid en gezondheid desastreus. Hopelijk zal vliegschaamte vanzelf leiden tot demping van de vraag. Maar ook de gemeente Amsterdam moet zich als aandeelhouder van Schiphol inzetten voor vermindering van de overlast. Vermindering van luchtverkeer, onder meer via beprijzing, en een verdere reductie van het gebruik van de meest overlastgevende banen zal bijdragen aan een grote verbetering van het woon- en leefklimaat in de verdichtende stad. De bijdrage van de luchthaven aan de economie wordt volgens steeds meer deskundigen overdreven.

De trein wordt een duurzaam alternatief voor korte vluchten. De spoorverbouwingen op Amsterdam Centraal en Zuid houden daar rekening mee. Spoedige realisatie van het project Zuidasdok, inclusief derde perron en internationale voorzieningen, is daarbij cruciaal. Om de voorziene groei van internationaal treinverkeer in de tussenliggende periode op te vangen, zijn wellicht aanvullende investeringen nodig. Houd daar in de omgevingsvisie rekening mee. In de omgevingsvisie wordt gesteld dat station Zuid straks ook vertrekpunt zal worden voor treinen naar Duitsland. Dit is onjuist, vooralsnog blijven die vertrekken en aankomen op Centraal. Pas dit aan in de omgevingsvisie. Voorts meldt de omgevingsvisie dat het nieuwe station Zuid in 2030 gereed zal zijn. De huidige planning gaat echter uit van 2035 of zelfs 2040. Pas dit daarom aan.

In de visie wordt de het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp bevestigd. Dat past zeker in het geldende beleid: Schiphol moet groeien. Het lijkt alsof nog geen aandacht is gegeven aan actuele ontwikkelingen: sterk verminderd vliegverkeer. Een sterk vermagerd Schiphol helpt veel tekortkomingen in de leefkwaliteit ongedaan te maken. En versterking van de bereikbaarheid met nog meer sporen is daarom niet urgent. Nergens is een afweging gezien tussen de verlenging naar het zuiden en die naar het noorden naar twee bestaande steden in de buurt: Zaanstad en Purmerend; elk van beide goed voor 100.000 inwoners.

Merkwaardigerwijs wordt bij de geluidsbelasting van Schiphol het grondgeluid volledig genegeerd. Een van de varianten voor de ontwikkeling van het banenstelsel van Schiphol is dat er een tweede parallelle Kaagbaan komt, waarbij dan de Aalsmeerbaan en de Oostbaan gesloten worden. Bij die variant zullen in één klap de geluidsoverlast en de bouwbeperkingen als gevolg van het grondgeluid van de Aalsmeerbaan en het luchtverkeer van de Oostbaan voor het project Schinkelkwartier verdwenen zijn. Ook schept die variant ruimte voor woningbouw in de regio, met name tussen Aalsmeer en Amstelveen. Mogelijk vindt al dit jaar besluitvorming over de ontwikkeling van het banenstelsel van Schiphol plaats. Amsterdam moeten zich inzetten voor de keuze van de variant met een tweede parallelle Kaagbaan.

Antwoord

We zijn voor een duurzamere, veiligere en stillere luchtvaart. Vermindering van het aantal nachtvluchten moet worden onderzocht en voor de kortere afstanden zou de trein veel vaker

alternatief moeten zijn dan nu het geval is. Het beprijzen van luchtvaart is wat de gemeente Amsterdam betreft een goed idee. We hebben dit nadrukkelijk kenbaar gemaakt naar de minister en dragen dit standpunt ook uit richting Schiphol en in regionale overleggen.

Bij het doortrekken van de Noord/Zuidlijn is niet alleen het vliegverkeer vanaf Schiphol gebaat. Het hele mobiliteitssysteem in de Metropoolregio Amsterdam en Schiphol als multimodale hub (niet alleen voor vliegverkeer, maar ook voor treinverkeer) is hierbij gebaat.

De aanleg van een parallelle Kaagbaan zorgt er niet voor dat er geen vliegverkeer meer zal plaatsvinden vanaf de Oostbaan en Aalsmeerbaan. Bij bepaalde windrichtingen zullen deze, omwille van de veiligheid, nog steeds worden ingezet. Daarnaast zou de aanleg van deze baan leiden tot sloop van enkele dorpskernen. De combinatie van deze zaken zorgt er dus voor dat de aanleg van een parallelle Kaagbaan niets doet voor de woningbouwopgave in de regio.

Treinen van/naar Duitsland blijven in ieder geval de komende jaren gewoon vanaf Amsterdam Centraal vertrekken. Met de ombouw van Amsterdam Zuid met een 5^e en een 6^e spoor wordt het mogelijk gemaakt dat de treinen vanuit België, Frankrijk en Verenigd Koninkrijk van Centraal naar Zuid gaan. Wat dat betreft heeft de indiener gelijk. Echter, onze ambitie is dat we op lange termijn ook de Duitse treinen naar Zuid verplaatsen. Dit sluit aan bij de ambitie om de Zuidas als dé internationale toplocatie te ontwikkelen. In de MIRT-Verkenning is middels een quick scan aangetoond dat dat civieltechnisch kan, maar dat dat wel keuzes vraagt in de treindienstregeling. De ombouw van Amsterdam Zuid hangt uiteraard nauw samen met Zuidasdok. Mede door de vertraging in Zuidasdok is de realisatie van het 5^e en 6^e spoor vertraagd. Wij houden nu als richtlijn 2035 aan.

Ter kennisneming.

Wijzigingsvoorstel: de planning van een nieuw station Amsterdam-Zuid inclusief internationale treinen op Zuid wordt in de tekst veranderd in 2035.

Vitale stad

Onderdeel economie

v33. Ruimte voor lokale ondernemers

ingediend door 0042, 0044, 0048, 0049, 0059, 0064, 0067, 0071, 0075, 0081, 0388

Er moeten meer plekken en mogelijkheden komen voor lokale ondernemers, wat betreft winkels, cafés, restaurants en andere voorzieningen. Grote winkelketens in grote, drukke winkelcentra zijn er genoeg, geef daar dus minder ruimte aan, want alles hetzelfde is niet leuk. Liever komt er een vermenging van buurten en verschillende kleine, lokale ondernemers met een divers aanbod. Variatie in winkels en ondernemers is goed voor de stad. Daarvoor moet er betaalbare bedrijfs- en winkelruimte zijn. Faciliteer lokaal en sociaal ondernemerschap beter, bijvoorbeeld met microkrediet. Houd ook ruimte vrij voor creativiteit en experiment.

Lokale ondernemers hebben het in deze tijd al moeilijk en al helemaal als ze in de toekomst worden weggedrukt door grote ketens. Lokale ondernemers zijn burgers voor burgers. Een groenteboer zal eerder een oprecht praatje maken met zijn klant en de tijd ervoor nemen. Grote ketens daarentegen zijn gericht op marketing en massa, met meer aandacht voor omzet dan voor mensen. Daarom moet er meer ruimte komen voor lokale ondernemers.

Antwoord

Lokale ondernemers zijn erg belangrijk voor de stad. Om het ondernemerschap te stimuleren, willen we met de Agenda Samen Stadmaken op verschillende, nader te bepalen plekken in Amsterdamse buurten meer (ook betaalbare) ruimte bieden aan allerlei vormen van burgerinitiatieven, waaronder productieve of dienstverlenende bedrijfjes, culturele uitingen, horeca en winkels. Bij vernieuwing van ons detailhandelsbeleid zijn flexibelere en inclusievere mogelijkheden voor lokaal ondernemerschap een belangrijk aandachtspunt, zowel fysiek als juridisch. Dat draagt hopelijk ook bij aan een voorspoedig herstel van wijkeconomieën en detailhandel na de Covid19-pandemie en aan een meer divers winkelaanbod. Deze omgevingsvisie biedt dus kansen voor variatie van het winkelaanbod, maar winkelketens blijven daar onderdeel van. De gemeente heeft juridisch gezien namelijk beperkte mogelijkheden om te sturen op type winkel.

Al opgenomen in de visie.

v34. Fijnmazige detailhandel, gezonde stad

ingediend door 0204

De omgevingsvisie geeft aan dat detailhandel meer in samenhang zal worden gezien met andere functies, waarbij zal worden ingezet op transformatie van stadsdeelcentra naar gemengde stedelijke centra. Een vrijere menging en uitwisselbaarheid tussen detailhandel en overige functies

wordt toegejuicht. Ook stelt de omgevingsvisie dat de gemeente stevige ambities heeft om een "Gezonde stad" te realiseren, hetgeen gevolgen kan hebben voor detailhandel. Vooral bij supermarkten zou gemak op vele manieren prevaleren boven gezondheid. Het wordt echter niet duidelijk gemaakt wat hiermee wordt bedoeld en wat de gevolgen voor detailhandel, supermarkten zijn. Dit staat op gespannen voet met de Europese Dienstenrichtlijn. De Omgevingsvisie geeft geen visie op de realisatie en behoud van een fijnmazige voorzieningenstructuur. Er zou een voldoende fijnmazig en goed bereikbaar netwerk voor dagelijkse boodschappen moeten worden geborgd. Deze structuur is noodzakelijk om te kunnen blijven voorzien in de behoefte van de huidige en toekomstige inwoners en bezoekers van de stad. Supermarkten zijn van groot belang voor dit vereiste voorzieningenniveau.

Antwoord

De fijnmazige detailhandelsstructuur wordt beschreven in het detailhandelsbeleid van Amsterdam, evenals beleidsregels om deze te borgen. Zo zijn er beleidsregels voor het toevoegen van detailhandel in ontwikkelingsgebieden. De omgevingsvisie geeft aan dat er in de toekomst meer menging zal optreden tussen allerlei voorzieningen, waaronder detailhandel. De precieze toekomstige structuur wordt bepaald in de uitwerkingsopgave van het detailhandelsbeleid, maar fijnmazigheid zal zeker een belangrijk uitgangspunt zijn. Dat geldt niet alleen voor supermarkten, maar voor winkels in het algemeen. Nieuwe trends en ontwikkelingen die hierop van invloed kunnen zijn, worden in de uitwerking meegenomen.

We hebben inderdaad ook ambities om een gezonde voedselomgeving te realiseren, een omgeving waarin gezond voedsel de norm is. Recent onderzoek naar de juridische mogelijkheden voor gemeenten om te sturen op een gezonde voedselomgeving toont aan dat gemeenten wel die verantwoordelijkheid hebben, maar met het huidige ruimtelijke ordeningsinstrumentarium niet de juridische middelen om detailhandel in die richting te sturen. Samen met andere gemeenten is Amsterdam daarom gestart met overleg met de Rijksoverheid om die mogelijkheden wel te geven aan gemeenten. Tot die tijd zal de inzet gericht blijven op ondersteunen, overtuigen en verleiden van ondernemers om een gezonde voedselomgeving te realiseren.

Meenemen in de uitvoering.

v35. Warenmarkten in de buurten

ingediend door oo69

Wat betreft warenmarkten verwijst de omgevingsvisie slechts naar de 'Marktvisie 2018-2026'. Er wordt slechts gesteld dat er bij gebiedsontwikkelingen rekening wordt gehouden met de voor markten benodigde ruimte. Dat is wel heel mager. Ook de Marktvisie zelf ademt een defensieve toon, met weliswaar evenwichtige spreiding als doel, maar gericht op terugdringing van het aantal marktdagen. Dat is dan ook de staande praktijk van de afgelopen jaren, met als dieptepunt de opheffing van de Bos en Lommermarkt per 1 januari jongstleden.

De corona-epidemie heeft duidelijk gemaakt dat markten voor Amsterdammers met een laag inkomen een belangrijke schakel zijn in veilige en goedkope voedselvoorziening. Maar markten zijn, zo bleek eveneens tijdens de lockdowns, ook een belangrijke sociale ontmoetingsplaats en een tegengif tegen isolement en wederzijds wantrouwen. Helaas heeft de Marktvisie 2018-2026 daar geen oog voor en worden markten slechts met economische bril bekeken. Bovendien wordt

een te groot geografisch schaalniveau gehanteerd om markten de maat te nemen. Bij het opheffen van markten wordt te gemakkelijk gedacht dat mensen wel enkele kilometers kunnen lopen met zware boodschappentassen. Er zijn al vele buurten zonder markt en wat de Marktvisie betreft worden dat er nog meer.

Het grote manco van de Marktvisie is dat ze niet is gebaseerd op de essentie van de omgevingsvisie, namelijk nabijheid. Juist nabijheid maakt het mogelijk dat mensen gezond bewegen en dat de stad autoluw wordt, doelen die de omgevingsvisie zelf keer op keer stelt. Welnu, dan zal het marktaanbod dichterbij de mensen moeten komen. Voor de markt moet je dus naar het schaalniveau kijken waarop mensen zijn georiënteerd: de buurten en de wijken. Dat is niet alleen goed voor de mensen, maar ook voor de markt. Want een markt om de hoek creëert voor een deel haar eigen klanten. En haar eigen sociale dynamiek.

Het is hoog tijd dat er ook een sociaal-ruimtelijke visie op de markt wordt ontwikkeld, gebaseerd op nabijheid. Alleen op die manier wordt recht gedaan aan de ondertitel van de omgevingsvisie: de menselijke metropool.

Antwoord

De coronacrisis heeft inderdaad laten zien dat de markten een belangrijke schakel zijn in een veilige en goedkope voedselvoorziening. Ook de sociale ontmoetingsfunctie van de markten vinden wij erg belangrijk. We zullen die waardering toevoegen aan de omgevingsvisie. Om ervoor te zorgen dat we in de toekomst aantrekkelijke markten behouden, is in de Marktvisie gekeken hoe we de markten kunnen versterken. Daarbij is nabijheid erg belangrijk. In de vooroorlogse gebieden zijn er drie grote dagmarkten en de Jordaanmarkten op zaterdag. Er zijn ook diverse kleine voedselmarkten. Als er behoefte aan is, dan kunnen er eventueel kleine voedselmarkten bij komen. Voor de naoorlogse wijken willen we een betere spreiding. Er zijn gebieden zonder markt, daar kan een markt bij komen. Er zijn ook gebieden met meerdere markten, daar wordt gekeken of met minder markten kan worden volstaan. Wat de Marktvisie betekent voor afzonderlijke markten wordt besloten in de uitwerkingen van de Marktvisie. Daarvoor worden alle belanghebbenden geconsulteerd. Voor Zuidoost is dit inmiddels gedaan en is de uitwerking vastgesteld.

Voor Bos en Lommer is een nieuwe markt voorzien van mogelijk twee dagen per week. Dit zal zo spoedig mogelijk worden ingesteld. De huidige dagmarkt op het Bos en Lommerplein wordt opgeheven per 1 september 2021 vanwege het slechte functioneren. De vaste marktplaatshouders hebben ervoor gekozen om hun vergunning in te leveren, na overleg met de eigenaar van het plein.

Wijzigingsvoorstel: aan de passage over markten wordt na "belangrijke pijler van de totale detailhandel" de volgende zin toegevoegd: "Markten vormen een belangrijke schakel in een diverse voedselvoorziening en hebben een belangrijke sociale ontmoetingsfunctie."

v36. Horeca

ingediend door 0464

In de aanloop naar het nieuwe beleidskader horeca zijn we oprecht enthousiast over de nieuwe onderverdeling van horeca-categorieën, de duidelijker keuze uit instrumenten ter regulering van horeca en over een kader dat antwoord geeft op waar welke vormen van horeca gewenst zijn. Wel roepen we op om tegenstrijdige regels voor de horeca weg te nemen. Neem in de omgevingsvisie een analyse op van de effectiviteit van de nieuwe regels en de impact op het ondernemersklimaat voor horeca.

De woonambities in deze omgevingsvisie zijn belangrijk en we willen kijken hoe we meer betaalbare woningen voor horecamedewerkers in Amsterdam kunnen realiseren. Er staat veel ruimte boven horeca leeg dat daarvoor kan worden benut.

Antwoord

Het nieuwe horecabeleid is een uitwerkingsopgave voor de komende tijd. Wij kunnen een analyse van de effectiviteit en impact ervan dus nog niet in de omgevingsvisie opnemen. Maar een ambitie natuurlijk wel en dat doen we dan ook. We proberen tegenstrijdige regels te vermijden en streven naar een horeca in een nieuwe balans met de stad. Een duidelijke verdeling in gebieden met reuring en rustiger gebieden waar minder kan - sowieso al een belangrijk principe in de omgevingsvisie - zal waarschijnlijk ook voor de horeca (blijven) gelden. Voorts verwachten we dat onze meerkernige strategische keuze invloed gaat krijgen op het horecabeleid: meer regulering in het centrum, ruimere ambities en mogelijkheden in de wijken er (ruim) buiten. Natuurlijk zullen we het nieuwe horecabeleid in samenspraak met ondernemers en andere belanghebbenden opstellen.

Meenemen in de uitvoering.

v37. Toeristen, bezoekers, expats

ingediend door 0003, 0016, 0035, 0201, 0252, 0257, 0302, 0342, 0358, 0367, 0464, 0544, 0594

Een levendige bezoekerseconomie is belangrijk om de stad ook in de toekomst vitaal en leefbaar te houden. Bezoekers horen bij het internationale karakter van Amsterdam. Het heeft de stad veel gebracht op het gebied van banen, inkomsten en vele voorzieningen. We hebben ook de keerzijde gezien met overlast en vervreemding van bewoners van de eigen stad. We willen een duurzame bezoekerseconomie die waarde toevoegt en geen overlast veroorzaakt.

Het toerisme moet meer aan banden worden gelegd, volgens verschillende zienswijzen het aantal expats ook. Amsterdam hoeft niet iedereen te faciliteren. Bij voortzettende immigratie worden Amsterdammers met gemiddelde portemonnees de stad uitgedrukt. De stad verandert er te snel door en trekt de verhoudingen in de stad scheef. Het kan zelfs leiden tot een verstikkingsdood van de stad. Je hoeft helemaal geen tegenstander van internationalisering te zijn om vast te stellen dat de balans in Amsterdam tussen oorspronkelijke bevolking en nieuwkomers al veel langer zoek is. Door toestroom van expats die zich niet hechten aan de stad, de wijk en zijn inwoners missen velen de saamhorigheid die essentieel is voor de leefbaarheid.

Amsterdam moet niet worden zoals Venetië en moet zich richten op de kwaliteitstoerist. Paal en perk stellen aan AirBnB is een goede zaak. 'Beperking van de groei' van het aantal hotelovernachtingen is te weinig ambitieus; hotels, horeca en massatoerisme moeten flink worden teruggebracht. Bouw geen hotels meer bij, hef meer toeristenbelasting, zet leegstaande hotels om in woningen. Dan is er meer ruimte voor normale bewoners.

De druk van het toerisme wordt in de omgevingsvisie te summier benoemd. Pleit duidelijker voor verwijdering of verplaatsing van overlastgevend magneten die veel bezoekers naar de binnenstad trekken. Het is een achterhaald idee dat een dergelijk nachtaanbod per se in de binnenstad thuishoort. Ter verlichting van de toeristische druk moet citymarketing worden afgeschaft. Aangezien spreiding de drukte in de binnenstad niet omlaag brengt, geldt dat

evenzeer voor marketing voor toerisme in de regio. Ook wordt een verwijzing naar de *Aanpak Binnenstad* gemist. Juist in die aanpak wordt herstel van de balans beoogd. Er is gebrek aan grip vanuit (regionaal) overnachtingenbeleid. Dit moet anders. Stop per direct met vakantieverhuur van woningen in de gehele metropoolregio en haal alle instrumenten uit de kast om de groei van het aantal hotelkamers aan banden te leggen. De passage over een spannende en vernieuwende binnenstad kan beter achterwege blijven, omdat de historische binnenstad al 'spannend' genoeg en de binnenstad in zichzelf zo mooi en bijzonder is dat het niet de meest aangewezen plek is om vernieuwing als ontwikkeldoel op te leggen. De paragraaf over toerisme toont weinig diepgang en is onsamenhangend. Het zou mooi zijn als u dat kunt verbeteren.

Sommigen buigen het overtoerisme ook om naar kansen, door te pleiten voor spreiding van toerisme naar bijvoorbeeld stadsdeel Noord, dat er voordeel bij kan hebben, met vele mogelijkheden tot waterrecreatie.

Het voorzieningenniveau en de ambities van de stad zijn niet in stand te houden zonder een gezonde bezoekerseconomie – maak daarom werk van het rapport herontwerp bezoekerseconomie van Amsterdam en Partners. Graag ook meer aandacht voor een goede uitwerking van een 24-uurs economie. Verbind ondernemers- en bewonersbelangen met elkaar, in plaats van beide groepen tegen elkaar op te zetten.

Het is belangrijk dat wordt verwezen naar de positionering van Amsterdam als een duurzame en innovatieve congresstad. Congressen dragen ook bij aan het vestigingsklimaat van de stad. Bovendien hebben bedrijven, universiteiten en start-ups profijt van de komst van allerlei specialisten op een specifiek vakgebied. Het havenbedrijf wijst erop dat het verplaatsen van ligplaatsen voor riviercruiseschepen tot gevolg heeft dat meer vervoersbewegingen over de weg nodig zullen zijn naar onder andere toeristische plekken in de stad.

Antwoord

Deze omgevingsvisie laat duidelijk zien dat we met toerisme en expats een pas op de plaats willen maken. Het 'thuisvoelen in de stad' wordt de komende jaren belangrijker. Toerisme heeft een aparte paragraaf in 'Vitale Stad' en komt ook in de paragraaf over stadsdeel Centrum goed terug. Wel mist daarin inderdaad de 'aanpak binnenstad'. Dat voegen we alsnog toe.

Daarbij moeten we wel beseffen dat Amsterdam in een vrij en open land ligt en dat we dus niet alles in de hand hebben. Bovendien werken veel Amsterdammers in de bezoekerseconomie. We gaan inzetten op een duurzaam herstel van de bezoekerseconomie, waarbij de leefbaarheid voor bewoners het belangrijkste is. In de jaren na corona moet blijken hoe goed wij dit evenwicht weten we bewaken.

Amsterdam is al eeuwen een stad die buitenlandse werknemers aantrekt. Tegenwoordig zijn deze expats vooral jonge mensen afkomstig uit Europese landen. Ze voorzien in de vraag naar werknemers van bedrijven in Amsterdam. Amsterdam blijft in de toekomst nog steeds aantrekkelijk voor mensen vanuit de regio, uit andere delen van Nederland en het buitenland. Door voldoende woningen in de stad en regio te bouwen, voorkomen we dat er meer verdrukking ontstaat. Dat een verplaatsing van de ligplaatsen van de riviercruise tot vervoersbewegingen leidt naar toeristische plekken, is bekend en meegewogen in de beslissing om deze ambitie op te nemen in de omgevingsvisie.

Meenemen in de uitvoering.

Wijzigingsvoorstel: in het hoofdstuk over Stadsdeel Centrum wordt een passage opgenomen over de Aanpak Binnenstad en wat deze kortweg behelst.

v38. Visie op de Wallen

ingediend door 0078, 0449

Wat gaat er gebeuren met raamwerkers en sekswerkers? Plannen voor een erotisch centrum of prostitutiehotel buiten het centrum zijn qua haalbaarheid twijfelachtig. Bezoekers aan de Wallen komen voornamelijk vanwege de combinatie van prostitutie, wiet en de historische bebouwing en horeca van de oude binnenstad. Overweeg om de huidige functie van de Wallen te behouden; van andere beroepsgroepen verlangen we ook niet dat ze naar elders vertrekken als hun bezoekers overlast geven. Pas echter wel de omgeving aan en stuur meer in het winkel- en horeca-aanbod. Laat geen souvenirwinkels en hamburgertenten waar alleen toeristen komen meer toe, zet in op meer winkel- en horeca-aanbod gericht op Amsterdammers. Dit zal de sfeer in de buurt ten goede komen.

Twijfels bij een erotisch centrum/prostitutiehotel buiten het centrum zijn op zijn plek. Bezoekers van de Wallen komen voor de prostitutie en wiet, in combinatie met de bebouwing en horeca van de oude binnenstad. De prostituees op de Wallen moeten hun werk kunnen blijven uitvoeren.

Antwoord

In 2019 is het project 'Uitwerking scenario's raamprostitutie' gestart. Aanleidingen zijn overlast door drukte in de binnenstad, respectloze bejegening van raamsekswerkers, kwetsbaarheid van de prostitutiesector voor ondermijning en mensenhandel, en groei van onvergunde branche waar sekswerkers kwetsbaar zijn. Met dit project willen we de positie van de sekswerkers versterken, ondermijning tegengaan en drukte en overlast op de Wallen verminderen.

In het kader hiervan wordt momenteel gewerkt aan de ontwikkeling van een Erotisch Centrum buiten de binnenstad. Daar moeten werkplekken komen voor sekswerkers die face-to-face klanten werven (raamprostitutie dus) en sekswerkers die via internet werven. Voor deze kwetsbare laatste groep zijn nu geen vergunde werkplekken. Marktpartijen en sekswerkers hebben aangegeven dat een dergelijk centrum, met horeca en seksgerelateerd entertainment, de meeste kans biedt om de 'beschikbaar aanbod-klant' / feestbezoekers te verleiden om daarnaartoe te gaan in plaats van naar de Wallen. Tegelijkertijd willen we bijsturen in het aantal en het soort toeristen in Amsterdam.

Het Erotisch Centrum moet geen kopie van de Wallen worden en daarom wordt ingezet op een wat bescheidener Erotisch Centrum, met niet al te uitgebreide horeca en weinig andere op toeristen gerichte functies.

Er ontstaat steeds meer politiek draagvlak voor het wezenlijk verminderen van het aantal ramen op de Wallen bij realisatie van een Erotisch Centrum. Uitgangspunt daarbij is dat het aantal vergunde werkplekken in de totale stad minimaal gelijk blijft. In de komende periode worden de realisatiemogelijkheden van een Erotisch Centrum verder onderzocht, in samenhang met de ontwikkeling van het toerisme en ontwikkelingen binnen de seksbranche.

Meenemen in de uitvoering.

v39. Plannen Lutkemeer

ingediend door 0009, 0012, 0013, 0029, 0031, 0100, 0172, 0295, 0311, 0352, 0359, 0362, 0425, 0550, 0601, 0635, 0663

Veel zienswijzen hierover noemen daarbij ook een nieuwe afslag van de A5 bij Osdorp (zie v5), en andersom.

De plannen voor de prachtige Lutkemeerpolder staan haaks op de duurzame, natuurinclusieve, donuteconomie-achtige doelen van deze omgevingsvisie. Sinds 2007 is het gebied opgenomen in de Hoofdgroenstructuur (Groene AS) van Amsterdam en is in ontwikkeling als multifunctioneel natuur- en recreatiegebied met speciale aandacht voor (stads)landbouw. Er wordt met geen woord over gerept dat de Lutkemeer wordt veranderd in een bedrijventerrein, terwijl deze mooie polder juist zo geschikt is om invulling te geven aan alle groene en biologische ambities en groene bewustwording van de Amsterdammer. Mensen kunnen hier ontspannen. Als de gemeente niet ongeloofwaardig wil overkomen, dan dienen de werkzaamheden die nu gaande zijn te worden gestopt. Dit is een horrorvisie: ruimte-extensieve grijze dozen met geautomatiseerde opslag met bijzonder weinig werkgelegenheid per vierkante meter. De plannen zijn een grote fout en een grof schandaal. Laat de Lutkemeer groen blijven, geef prioriteit aan stadslandbouw, nota bene een belangrijk thema in dezelfde omgevingsvisie.

Als je de Lutkemeer met bijvoorbeeld haar leuke bioboerderij De Boterbloem vernietigt, dan is elke groene ambitie in de omgevingsvisie greenwash. Annuleer deze plannen daarom onmiddellijk.

Maak van de Osdorperweg een 30 km-weg voor alleen bestemmingsverkeer. Faseer niet-stadsgebonden bedrijven uit en maak plaats voor natuur.

Een eventueel grootschalige toepassing van zonne-energie is hier niet passend, behalve wellicht ter plaatse van de groentekassen en bovenop gebouwen. Dit gaat ten koste van het landschappelijk schoon, natuurwaarden en belangrijk (stads)landbouwareaal.

Antwoord

Hoewel wij begrip hebben voor de getoonde zorgen, is de ontwikkeling van het bedrijventerrein inmiddels gaande, is het nut en de noodzaak van het bedrijventerrein afgewogen en de discussie met belanghebbenden uitgebreid gevoerd en afgerond. Deze ontwikkeling maakt daarmee geen deel uit van de scope van deze omgevingsvisie, die over de stedelijke ontwikkeling op de (middel)lange termijn gaat. De omgevingsvisie kijkt vooruit en draait geen reeds genomen besluiten meer terug. Voor een inhoudelijke toelichting verwijzen wij naar de brief aan de raad "Bestuurlijke reactie op motie nr. 2018-316 van de voormalige leden Nuijens en Geenen inzake zorgfunctie boerderij de Boterbloem, Business Park Amsterdam Osdorp".

In het totstandkomingstraject is getracht om aan verschillende belangen tegemoet te komen. Zo is de ambitie om drie hectare stadslandbouw met zorgboerderij in te passen in het bedrijventerrein meegenomen in de planvorming en uitvoering. Daarnaast is het de ambitie om het terrein zo in te richten dat het de biodiversiteit bevordert ten opzichte van de huidige situatie.

Niet overnemen.

v40. Ontwikkeling Oeverlanden

ingediend door 0100, 0161, 0172, 0185, 0207, 0212, 0215, 0240, 0291, 0301, 0305, 0342, 0344, 0407, 0472, 0566, 0601, 0611, 0617

Het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol klinkt aardig. Maar Schiphol is al goed bereikbaar en als er een metrostation 'Anderlechtlaan' bij De Oeverlanden zou komen, dan gaat die wijde omgeving daar ontwikkeld worden. En dat terwijl er ook al een snellere buslijn van Sloterdijk via De Oeverlanden naar Schiphol komt, die volgens verschillende indieners een onaanvaardbare inbreuk op groen gaat maken.

De omgevingsvisie spreekt al van een "groen-blauwe hotspot aan de Nieuwe Meer". Dit zou een grote bedreiging zijn voor de ruige natuur van De Oeverlanden. Een metrohalte zal ook "de publieke betekenis door bijvoorbeeld horeca, sportvoorzieningen of een culturele instelling" vergroten. Dit betekent dus het einde van het natuurgebied en is strijdig met andere uitspraken in dezelfde omgevingsvisie over rigoureuze vergroening. Hier bovenop komt nog het plan om bij De Oeverlanden een zogenaamde "hoogstedelijke buurt" aan te leggen. Hoeveel groen en openbare ruimte blijft er dan nog over voor bewoners van Nieuw-West, die hier dicht bij huis willen recreëren? Dit gaat ten koste van de leefbaarheid van dit toch al te verdichten stadsdeel.

De Oeverlanden en het stukje Riekerpolder dat nog over is zijn wonderschone gebieden, waardevolle rafelranden voor de stad, met name het stukje tussen de A4 en de Oude Haagseweg. In deze strook bevinden zich een ontijzeringsgebouw dat onderdeel is van de Stelling van Amsterdam, drie meer dan honderd jaar oude voormalige dienstwoningen die behoren tot dezelfde Stelling van Amsterdam en het laatste restant van de 17^e-eeuwse Riekerpolder, één van de weinige hoogveenpolders in Nederland. Rustgebieden met een hoge natuurwaarde waar de tijd lijkt te hebben stilgestaan. Dat moet voor altijd zo blijven. Gebieden om te liefkozen en om trots op te zijn, zeker in een omgevingsvisie die zegt bijzondere waarde aan groen en scheggen toe te kennen. Maak er daarom geen 'hoogstedelijke buurten' en 'gemengde stadsbuurten' van, en ook geen georganiseerde sport. Schrap deze ondoordachte reserveringen uit de omgevingsvisie.

Met het Kernteam Oeverlanden – Sloten is in co-creatie met de gemeentelijke projectgroep Oeverlanden-Sloten een voor vele partijen bevredigende ontwikkelstrategie voor De Oeverlanden samengesteld, met oog voor bestaande belangen, meer recreatiemogelijkheden en behoud van natuurwaarden. Het is dan ook zeer teleurstellend te zien hoe de concept Omgevingsvisie Amsterdam 2050 mogelijke ingrepen en bebouwing ('groen-blauwe hotspots') schetst op het terrein van de watersportvereniging Onklaar Anker en het Educatief centrum 'De Waterkant'. In de legenda staat dat daar onder meer een sportpark voor georganiseerde sport, buitentheater en museum kunnen komen. Zo'n ontwikkeling staat haaks op hetgeen in co-creatie met de projectgroep Oeverlanden – Sloten is besproken. Schrap daarom deze ruimteclaims. Ook zoekgebieden voor zonne-energie in de Nieuwe Meer en de Oeverlanden gaan volledig voorbij aan de manier waarop nu al door veel Amsterdammers gebruik wordt gemaakt van dat water en de Oeverlanden. Dit recreatief gebruik zal de komende jaren alleen maar toenemen. Verder is de Nieuwe Meer in gebruik door de beroepsvaart en maakt het deel uit van de Staande Mast Route. Los daarvan is de Nieuwe Meer opgenomen in het Natuur Netwerk Nederland (NNN). Zonnepanelen zijn hier dus geen acceptabele oplossing voor duurzame energie, temeer daar het merendeel van de daken in Amsterdam daarvoor nog niet eens is benut.

In het gebied Anderlechtlaan-hoek Sloterweg Oost worden mogelijk het Oude Bijenpark en zeker het Tuinpark Lissabon wegbestemd. Deze planning is geheel in strijd met de Groenvisie 2050.

Opvallend is het gebrek aan aandacht voor de huidige kwaliteit van de Oeverlanden en de Nieuwe Meer. Het is een gebied met grote biodiversiteit. In deze hoek met grote lucht- en geluidsvervuiling door de A4 en de A9 zouden de kansen die de Oeverlanden biedt op het gebied van gezondheid juist benut moeten worden. Breid de Oeverlanden met haar groen en biodiversiteit uit tot de A4 en de A9 naar het westen en verbind haar met de groene scheggen. Dat vereist ook afstemming over aansluiting met de groene scheggen in het metropoolgebied.

Antwoord

Deze zienswijzen geven blijk van een grote waardering van bestaande waarden in de Oeverlanden. Deze delen wij. We moeten echter ook oog hebben voor de dynamiek in en rond dit gebied.

Doortrekking van de Noord/Zuidlijn met extra metrostations gaat onvermijdelijk consequenties krijgen. De omgevingsvisie geeft aan waar er, met in achtneming van de huidige grenzen van de Hoofdgroenstructuur, ruimte is voor ontwikkeling langs deze nieuwe lijn. Behoud en versterken van het groen en ecologische waarden binnen de Hoofdgroenstructuur is daarnaast de inzet.

Voor de periode tot 2040 en de kortere termijn is de concept-ontwikkelstrategie Oeverlanden opgesteld, waarin in co-creatie is afgestemd met vele (waaronder in de zienswijzen genoemde) partijen. De omgevingsvisie neemt de uitkomsten daarvan over, dus genoemde functies blijven behouden en de invulling is veelal groen. Er zal, zeker op de korte en middellange termijn, geen sprake zijn van 'wegbestemming' van waardevolle functies. Er wordt meer differentiatie aangebracht tussen de soorten groene gebieden in de stad: sommige worden vooral recreatief, andere krijgen of houden een nadruk op natuur en ecologie, zoals ook de Oeverlanden. Bij de ontwikkeling van de Riekerpolder zal worden gepoogd om elementen van het oude cultuurlandschap te behouden, of bijvoorbeeld uit te gaan van de oude verkaveling. De ontwikkelstrategie Oeverlanden geeft daar een soortgelijk advies over.

De aanduiding 'groen-blauwe hotspot' in de kaarten van de omgevingsvisie is iets verplaatst, in lijn met de ontwikkelstrategie Oeverlanden en ligt buiten het gebied dat is aangeduid als stadsnatuur. Ook heeft de hotspot betrekking op de lange termijn, mede afhankelijk van de ontwikkeling van het Schinkelgebied en de nieuwe metrostations. De ruimtelijke en programmatische invulling van de hotspot wordt later in overleg met belanghebbenden uitgewerkt. Het uitgangspunt is dat de recreatieve betekenis van die plek wel groter zal worden, maar dat de aanwezige natuurwaarden en biodiversiteit een rol zullen spelen in het bepalen ervan. Enkele aanduidingen voor stedelijke ontwikkeling zijn in iets aangapaste vorm op de kaart blijven staan. Zij vallen buiten het projectgebied van de ontwikkelstrategie Oeverlanden en zijn indicaties voor de langere termijn, gekoppeld aan de gewenste aanleg van de verlengde Noord/Zuidlijn.

Wat betreft zonnepanelen op water is in de Regionale Energiestrategie (RES) bepaald dat er "nee, tenzij..."-beleid geldt. Alleen als we de doelen met zonnepanelen op daken niet gaan halen, dan komt het water weer in beeld. Ze zijn dus niet waarschijnlijk, want de ambities en acties voor zonne-energie op daken worden steeds omvangrijker, maar garanties kunnen we niet geven. De klimaatafspraken van Parijs zijn immers hard.

Wijzigingsvoorstel: de aanduiding 'groen-blauwe hotspot' in de Oeverlanden wordt op de kaart iets verplaatst.

v4.1. Ontwikkeling 'Noordas'

ingediend door 0257

Neem in de omgevingsvisie ambities voor een 'Noordas' op: de as die loopt langs de Noord/Zuidlijn van het IJ tot het Buikslotermeerplein en in een later stadium mogelijk tot aan het Schouw. Dit past goed in de meerkernige ambities van de omgevingsvisie en biedt kansen voor de ontwikkelingen die Amsterdam nodig heeft om zich als compacte werkmeterpool verder te ontwikkelen: voor wonen, werken en recreëren. De Noordas kan een volwaardige pendant van de Zuidas worden, met een eigen identiteit. Een prachtige plek waar werken en leisure in elkaar overgaan, op twee minuten afstand van de Dam, naast het Noorderpark en op steenworp afstand van landelijk Noord. Door de metro is de Noordas zeer goed bereikbaar. Kansrijk zouden kunnen zijn de financiële toezichthouders, healthsector, voedingssector, onderwijsinstellingen en creatieve industrie. Noord heeft nu relatief weinig kantoorruimtes, ook de uitbreidingsambities in de omgevingsvisie zijn mager voor dit stadsdeel. Daarom: benut de Noord/Zuidlijn beter en toon meer ambitie voor de omgevingen van Sixhaven, Noorderpark en vooral van het Buikslotermeerplein, dat een 'Poort van Waterland' kan worden. Verander het van eindpunt in bruisend vertrek- en knooppunt met grootstedelijke functies, als entree van de stad en als poort naar Waterland. Nergens in de stad hebben we zo'n mooie aansluiting op waardevol groen buiten de ring, nergens is zoveel ontwikkelruimte beschikbaar, met ook nog parkeergelegenheid.

Antwoord

Deze suggestie is vaker ter tafel gekomen. Geografisch gezien ligt deze as redelijk voor de hand. In de omgevingsvisie hebben we er echter voor gekozen om werklocaties te concentreren rondom de grotere treinstations. De reden is dat deze locaties vanuit stad, regio en de rest van ons land snel en zonder overstappen bereikbaar zijn. Voor de omgeving van de haltes van de Noord/Zuidlijn in Noord zien we daarom minder kansen voor grootschalige concentraties van werken. Naast het feit dat er rondom de halte Noorderpark slechts beperkt ontwikkelruimte is en we voor Sixhaven voor een groene invulling - voorlopig zonder metrohalte - hebben gekozen, voorzien we ook in de omgeving van halte Noord geen grote concentraties werk. Als onderdeel van de inzet op meerkernigheid ontwikkelen we het hier gelegen winkelcentrum Buikslotermeerplein tot een stedelijk centrum, waar wordt gewoond en gewerkt en waar inwoners van Noord winkels, uitgaansgelegenheden en cultuur en scholen aantreffen. Dit nieuwe Buikslotermeerplein wordt daarmee een echt hart van Noord, een levendige stadsbuurt voor de Noorderlingen. Eigenlijk precies wat u beoogt, maar wel iets anders dan een Zuidasmilieu van regionale of zelfs nationale betekenis. Er is bij de metrohalte wel ruimte voor kantoorontwikkeling en op Buikslotermeerplein zelf voor bedrijvigheid in gebouwplinten of innovatieve werkgebouwen. Maar dit is van een andere schaal dan waar we rond de grote treinstations ruimte voor willen maken. Op Het Schouw zien we een groene invulling voor ons, aangezien we de Ring A10 als harde noordgrens van Amsterdam willen handhaven.

Niet overnemen.

v42. Makersdistrict NDSM-oost

ingediend door 0294, 0356, 0358, 0562

Schrap de ambitie om NDSM -Oost te bestemmen als stadspark, alleen maar om te weinig groen op omliggende kavels te compenseren. Een andere invulling van dit unieke stukje Amsterdam geniet de voorkeur, te weten een makersdistrict, gecombineerd met publieke openbare ruimte. Een makersdistrict sluit goed aan op de doelen van de omgevingsvisie. Het is een locatiespecifiek plan, verbonden met lokale gemeenschappen. Het draagt bij aan een inclusieve stad, met werk

voor praktisch geschoolden. Het bouwt voort op het idee van de donut-economie. Kleinschalige, circulaire, ambachtelijke activiteiten passen daarin. Een makersdistrict zet tot slot in op de-globalisering, met een stad waarin we weer meer zelf maken, liefst verbonden met de haven. Laat maakwerk niet alleen plaatsvinden op verre industrieterreinen, maar ook op dit soort stedelijke plekken.

De laatste tijd ligt er een te grote nadruk op woningbouw, wat mengingsdoelstellingen in onder meer NDSM en omgeving in gevaar brengt. Een makersdistrict biedt tegenwicht hieraan en past goed in de bedrijvenstrategie van de omgevingsvisie. Het past ook goed in de cultuurhistorische context. Er zijn in Amsterdam meer dan voldoende bedrijven en mensen actief die aan deze creatieve uitdaging de juiste invulling kunnen geven.

Het is niet duidelijk waar het park op de NDSM-Oost is voorzien en wat de beoogde oppervlakte van dit park is. Derhalve is niet te overzien welke gevolgen dit eventueel heeft voor de afspraken tussen de gemeente en partijen ter plekke. Mag er bebouwing komen ter ondersteuning van een goed functioneren van het park en de wijk eromheen? Dat zou voor een modern inspirerend 21e-eeuws stadspark wel wenselijk zijn. Welke regels gelden er voor de randen van het park? Mag de bestaande bebouwing worden gehandhaafd, mogen er functies in de grond worden gebouwd? Wordt meervoudig ruimtegebruik beoogd, bijvoorbeeld door het park te realiseren op een opgetild niveau met daaronder functies die complementair zijn aan het park en de omgeving? Kortom: doorloop hier een zorgvuldig samenwerkingsproces waarin rekenschap wordt gegeven van belangen in het gebied.

Door termen als 'rigoreus vergroenen' te gebruiken, voelen wij ons op voorhand beperkt over onze rol en de invulling van NDSM-oost. De term kan van grote invloed zijn op onze toekomstige bedrijfsvoering. Een minder beperkende term zou beter zijn voor NDSM-Oost.

Antwoord

Uit deze zienswijzen en de input van andere ondernemerscollectieven blijkt de behoefte aan geclusterde makersruimte voor ambachtslieden: in bedrijfsverzamelgebouwen of makersdistricten. Dit kan tevens bijdragen aan kleinschalige circulaire economie. Dit nemen we mee in een plan voor meer economische ruimte in naoorlogse buurten en zo mogelijk in het ontwerp van productieve wijken.

De omgevingsvisie wijst NDSM-Oost aan als te verstedelijken gebied, met ruimte voor een park en sluit daarmee aan op waar op projectniveau al aan wordt gewerkt. Natuurlijk gaat ontwikkeling op NDSM in samenspraak met belanghebbenden. De vele detailvragen in deze zienswijzen zullen niet hier worden beantwoord; hiervoor zijn de projecttafels ter plekke een veel betere gelegenheid. Daar worden vele detailbesluiten in samenspraak genomen.

Dat deze omgevingsvisie 'rigoreus vergroenen' beoogt, betekent niet dat ontwikkeling van dit gebied ernstig wordt belemmerd door groene randvoorwaarden. Net als in de vele andere ontwikkelgebieden van Amsterdam beogen we een fraaie, groene verstedelijking. Dus: verdichting met toevoeging van vele nieuwe functies (inclusief werkfuncties), met tegelijk ruimte voor meer groen in de vorm van bomen, gevel- en dakgroen, pocket parks, wadi's of wat dan ook. De hoeveelheid verhard terrein zal afnemen, ruimte voor auto's in veel gevallen ook, maar de stedelijkheid juist niet. Zie ook de stevige autoluwe ambities in de omgevingsvisie.

Meenemen in de uitvoering.

v43. Versnelling Haven-Stad, Minervahaven

ingediend door 0004, 0199, 0367, 0596, 0607, 0670

Hoe kan het dat Haven-Stad op de kaart nog staat ingekleurd als bedrijventerrein? Amsterdam moet sneller transformeren. Betrek de Hemweglocatie inclusief Petroleumhaven en Jan van Riebeeckhaven bij het Havenstad-project. Ontwikkel deze locaties tot een nieuw woon- werk- en bedrijven-havengebied. Benut de Coen- en Vlothaven optimaal als een locatie waar hoge stedelijke bouwdichtheid mogelijk is.

Bijna alle nieuwe ontwikkelingen vinden plaats door transformatie en verdichting, wat leidt tot een fundamenteel andere financierbaarheid voor gemeente, investeerders en ontwikkelaars. De consequenties daarvan zien wij in het proces dat in delen van Westpoort moet leiden tot Haven-Stad. Ondernemersvereniging Westpoort is met haar leden nauw betrokken bij Haven-Stad en heeft in grote lijnen haar steun aan dit programma betuigd. Wij vragen in het kader van deze omgevingsvisie aandacht voor de consequenties van dit totaal andere verdienmodel voor haalbaarheid, tempo en kwaliteit van Haven-Stad, voor het risico van stagnatie, en daarmee voor de realiseerbaarheid van de woningbouwopgave voor onze Metropoolregio.

De omgevingsvisie stelt dat de ontwikkeling van de Minervahaven als gemengd woon-werkgebied is voorzien vanaf 2030. Ontwikkende partijen ter plaatse staan al in de startblokken en roepen op om in de tussentijd niet stil te blijven staan, maar daar al op te anticiperen. Door vanaf nu al vergunningen te verlenen voor verschillende grootschalige bouwontwikkelingen in de Minervahaven, kan de woon-werk-functie al direct vanaf 2030 gestalte krijgen. Tot 2030 is het prima mogelijk om in erfpachtafspraken of convenanten vast te leggen dat de gebouwen alleen voor niet-woonfuncties worden gebruikt. Door nu al duurzame gebouwen op te richten, is de basis straks meteen in 2030 aanwezig en wordt bovendien voorkomen dat er verloedering in het gebied optreedt.

Antwoord

Haven-Stad staat op de visiekaart volledig als transformatielocatie aangegeven. Dat is nog beter te zien op de kaart bij de beschrijving van Stadsdeel West. Er is geen sprake van dat delen van Haven-Stad monofunctioneel bedrijventerrein zullen blijven. Alle deelgebieden maken plaats voor gemengd wonen, werken en voorzieningen. De grens tussen Haven-Stad en het haven- en industriegebied ligt uiteindelijk op de A10. Het havengebied ten westen van de A10 transformeert niet. Het havengebied is cruciaal als locatie voor (circulaire) bedrijven die veel milieuruimte nodig hebben, en voor energieopwekking en –opslag.

De omgevingsvisie verandert niets aan de principes en afspraken zoals vastgelegd in de Haven-Stad Ontwikkelstrategie 2017. Ook de principes voor de toekomstige milieuzonering en de omgang met tijdelijke situaties waar hinder van functionerende bedrijven speelt, zijn met genoemde Ontwikkelstrategie en de bijbehorende 'levende MER' geborgd.

Aan het proces waarmee transformatie plaatsvindt, of zou kunnen plaatsvinden, zullen we de komende jaren de nodige aandacht besteden. Binnen de al lopende deelgebiedsontwikkelingen Sloterdijk Centrum en Sloterdijk I Zuid zijn verschillende ontwikkelprincipes in uitvoering, bespreking of ontwikkeling. Lessen hieruit zullen we betrekken bij volgende deelgebieden. Ook de gedachte om in erfpachtafspraken of convenanten bij nieuwbouw van bedrijfsgebouwen een transformatieplicht vast te leggen, is in onderzoek. Dit zien we echter niet als optie in situaties waarin de beoogde functiemenging en de beoogde woningbouwambitie al niet gehaald dreigt te worden. Hier worden dit soort contractafspraken als te risicovol gezien.

De Minervahaven kan niet voor 2029 als gemengde woonwijk worden ontwikkeld. Dat is het directe gevolg van afspraken met bedrijven en de provincie, de nog lastige milieucontext en de hoge

investerings die nodig zijn om daar al eerder mee te beginnen. De gedachte om al eerder kavels te ontwikkelen met niet-woonfuncties wordt ook door ons onderschreven, met uitzondering van grootschalige kantoorfuncties en bedrijven met een hoog aandeel kantoor. De omgevingsvisie is echter niet het document om concrete afspraken over ontwikkelstrategie met elkaar in vast te leggen. De omgevingsvisie zet de stip op de horizon, concrete werkafspraken worden gemaakt in de projecten zelf.

Al opgenomen in de visie/meenemen in de uitvoering.

v44. Havengebied

ingediend door 0197, 0255, 0367, 0510

Het valt op dat het nautisch perspectief mist in de omgevingsvisie. Daarmee mist ook het zicht op de wisselwerking tussen de nautische wereld en de in de visie opgenomen ambities zoals wonen, recreatie en vervoer. De omgevingsvisie behoeft aanvullingen op dit vlak. Onderken daarin de verschillen tussen soorten water, de sterke nautische infrastructuur met diepe en kostbare kades en de vrijwaringszones en beperkingen voor oeververbindingen op het IJ als Europese vaarweg. Neem ook op dat bij de ontwikkeling van de IJ-oever rekening moet worden gehouden met de stijgende zeespiegel en de dalende bodem. Voorts is er in de visie weinig tot geen aandacht voor openbaar vervoer in Westpoort. Neem daar alsnog enkele ambities over op.

In de omgevingsvisie presenteert Amsterdam zich als 'internationaal georiënteerde stad bij uitstek, een plek waar veel netwerken samenkomen. Dat was vroeger zo dankzij de haven en de goede verbindingen met de rest van ons land'. De haven draagt hier echter nog steeds aan bij. Verander deze zin daarom in tegenwoordige tijd. De omgevingsvisie stelt voorts dat het IJ vroeger 'een lege ruimte achter het CS, een oversteekplaats' was. Dit miskent de rol van de scheepvaart en de belangrijke functie van het IJ voor de stad. Erken dat explicieter, en erken ook dat de logistieke functie en de nautische veiligheid op het IJ de prioriteit heeft.

Het is van cruciaal belang dat de continuïteit van de huidige bedrijven in het havengebied en het behoud van de veiligheids- en milieuruimte is geborgd. De woningbouwplannen van Haven-Stad en de belangen van de toekomstige bewoners mogen niet, zoals de omgevingsvisie nu schrijft, bovengesteld worden aan de bedrijvigheid op de terreinen aan de andere kant van de A10. Rondom de ontwikkeling van Haven-Stad valt op dat er grote stappen worden gemaakt naar 2050, met het idee dat Haven-Stad dan is afgerond. Voorts is er nauwelijks aandacht voor de tussenliggende periode waarin industrie en haven nog een grote rol spelen. Dit verdient meer aandacht in de omgevingsvisie. Er mist aandacht voor het functioneren van de Coen- en Vlothaven tot 2040/2050. Graag erkenning voor het feit dat de havenindustriële functies tot die tijd belangrijk zijn.

Stikstofruimte is essentieel om de ambities van de haven voor de energietransitie en een circulaire economie te verwezenlijken. Dit dient in de omgevingsvisie te worden benoemd. Verder graag aandacht voor het behoud van overige milieuruimte in de haven met het oog op de ambities in de Gemeentelijke Visie Haven 2020 -2040. Deze milieuruimte is essentieel voor de circulaire en energietransitie-ambities.

In de omgevingsvisie wordt Sloterdijk 2 Zuid afgebeeld als binnenstedelijk bedrijventerrein. Wij zien graag dat conform de Gebiedsvisie Sloterdijk West (2019) in dit gebied wordt gestreefd naar

synergie met de bedrijven in de haven. Behoud daarom de milieucategorisering van dit gebied om deze synergie te faciliteren. Ook dient de bereikbaarheid van de haven te worden benoemd wat betreft het vervoer van gevaarlijke stoffen. De classificatie 'binnenstedelijk bedrijventerrein' mag niet leiden tot beperkingen van deze vervoersbewegingen.

De Provincie Noord-Holland heeft een veiligheidscontour vastgesteld en het havengebied aangewezen als industrieterrein van provinciaal belang. Het vastleggen van risicogebieden voor bedrijven in de haven dient daarom in overleg met de provincie plaats te vinden.

De kaarten en legenda's omtrent de haven dienen op enkele punten te worden aangepast. Zo wekken de kleurscheringen de indruk dat er van west naar oost een afnemende milieuruimte is. Dit is niet het geval: ook in de havens dichtbij de ring zijn er bedrijven met zware milieucategorieën.

Op het Toekomstbeeld Amsterdam 2050 worden delen van de haven gekenmerkt als bedrijventerrein, niet als havengebied. Dit geeft een verkeerde voorstelling van zaken. Op de kaart met 'werken, kennis en haven' worden delen van de haven omschreven als bedrijvigheid en logistiek. Aangezien daar alleen havengebonden bedrijvigheid dient te komen, zou het beter zijn om dat ook zo in de legenda op te nemen. Verder het verzoek om de term 'nader te zoneren' weg te halen uit de legenda van de stadsdeelkaarten, in overeenstemming met de andere overzichtskaarten.

De zin 'Deze aandachtsgebieden zullen ook deels over gemengd stedelijk gebied komen te liggen' graag wijzigen in: 'Deze aandachtgebieden variëren in omvang afhankelijk van de activiteit. Ook zullen deze aandachtgebieden deels over stedelijk gebied komen te liggen en soms de gemeentegrens overschrijden.'

De toekomstige functie van de haven in de energietransitie mag geen belemmeringen voor geplande woningbouw in Zaanstad opleveren. Vermeld in de omgevingsvisie dat het in het Noordzeekanaalgebied om gezamenlijke opgaven gaat en dat hiervoor nauwe afstemming met Zaanstad nodig is.

Antwoord

Het onderscheid tussen 'havenwater' en 'binnenwater' is vooral organisatorisch en voor de omgevingsvisie daarom van minder belang. We onderschrijven echter wel de suggestie om de nautische rol van het water in Amsterdam, en het IJ in het bijzonder als rijkswaterweg, beter op te nemen in de omgevingsvisie en het belang daarvan te benadrukken. Het nautische perspectief is goed beschreven in het advies van de commissie D'Hooghe en in de gemeentelijke visie op de haven. In de tekst van de omgevingsvisie zullen we deze beschrijvingen daarom in verkorte vorm overnemen en wel als volgt:

"Amsterdam herbergt een aantal nautische rijkswaterwegen, waarvan het IJ en het Amsterdam-Rijnkanaal de belangrijkste zijn. Deze twee waterwegen vormen tezamen een essentiële goederentransportas die de zeehavens van het Noordzeekanaalgebied verbinden met het Nederlandse en Europese achterland. Vanuit duurzaamheidsoverwegingen zal het vervoer over water in de toekomst toenemen. De gemeente zet daarom in op een toekomstvaste, vrije en robuuste vaarweg die een groei in de binnenvaart kan faciliteren, zoals wordt geadviseerd in het rapport "Genereus Verbonden" van de commissie D'Hooghe."

Wij zien ook dat er vanwege zeespiegelstijging en bodemdaling rondom het IJ en het Noordzeekanaal klimaatadaptief moet worden ontwikkeld. Klimaatbestendigheid is echter al een centraal element in

deze omgevingsvisie en hoeft daarom niet apart te worden benadrukt vanuit het nautische perspectief.

Daarnaast spelen op en aan het water nautische belangen zoals zichtlijnen, vrije doorvaarthoogtes en dergelijke. Deze zijn te specifiek om in de omgevingsvisie al door te vertalen naar concrete keuzes, maar bij de uitwerking van plannen aan, bij en op het water wordt hiermee rekening gehouden.

De circulaire- en energietransitie zijn van groot belang voor Amsterdam en de Amsterdamse regio. De gebreken in eerdere wetgeving voor de reductie van stikstofdepositie in kwetsbare natuurgebieden, zoals het PAS, hebben geleid tot de huidige situatie waarin geen enkele toename van stikstofdepositie is toegestaan. Dit vormt momenteel inderdaad een grote beperking voor bedrijven in de haven om stappen te zetten in deze belangrijke transitie. Hiervoor dient op rijksniveau een oplossing te komen.

De transformatie van de Coen- en Vlothaven begint rond 2040 en tot die tijd vervullen deze deelgebieden een belangrijke rol in het havenindustriële complex. We benoemen dit in de omgevingsvisie.

In de omgevingsvisie worden geen risicogebieden vastgelegd. Dat kan alleen in een omgevingsplan. We zijn samen met de provincie, het rijk, het Havenbedrijf en de andere partners in het Noordzeekanaalgebied aan het onderzoeken welke risicoruimte nodig is. Het reeds aanduiden van risicogebieden is daarom prematuur.

Wat betreft openbaar vervoer verwijzen we in de omgevingsvisie naar de vele ambities in algemene zin en de kaart 'Netwerk openbaar vervoer'. Voor Westpoort zijn de kansen voor het uitbreiden van openbaar vervoer gering gezien de lage intensiteit van menselijke activiteiten.

We passen de intensiteit van het kleurverloop op de havenkaart aan, maar er blijft wel kleurverloop zichtbaar, om aan te geven dat er in de toekomst meer differentiatie moet komen in ruimte voor milieuhinderlijke activiteiten in het havengebied. Aan de westzijde van de haven zal meer milieuruimte zijn dan aan de oostzijde. De kaart is al uitgebreid met betrokkenen bediscussieerd, kaarten en begeleidende tekst zijn eerder al aangescherpt. Zo is de wederkerigheid benoemd, waarbij ook de stad zich dient aan te passen aan de nabijheid van de haven, en is duidelijk aangegeven dat het om een visiebeeld voor 2050 gaat.

Het klopt dat het in het Noordzeekanaalgebied om gezamenlijke opgaven draait. Daarom werken we samen in het Bestuursplatform Noordzeekanaalgebied en schrijven we in de omgevingsvisie onder andere dat het van belang is om de ontwikkeling van dit gebied in samenhang te bezien en dat we ernaar streven dat de milieuhinder voor zoveel mogelijk mensen afneemt, zowel in Amsterdam als in de omliggende gemeenten Haarlemmermeer, Velsen en Zaanstad. Ook is in de kaart 'Economische structuur' aangegeven dat bedrijven aan de oostkant rekening houden met de nabijgelegen stedelijke gebieden. Dat geldt zowel voor de gebieden aan de zuidzijde als aan de noordzijde van het IJ, zoals de Achtersluispolder.

Zie ook onze beantwoording onder g11.

Wijzigingsvoorstellen:

- **De tekst over het veilig gebruik van de nautische ruimte wordt uitgebreid. Daarbij wordt gesteld dat de gemeente inzet op een toekomstvaste, vrije en robuuste vaarweg die een groei in de binnenvaart kan faciliteren**
- **De rol van Coen- en Vlothaven tot de transformatie na 2040 in het havenindustriële complex wordt benoemd**
- **De stikstofproblematiek voor bedrijven in de haven wordt benoemd**

- Het Atlaspark krijgt een specifieke legenda eenheid: havengerelateerde bedrijvigheid en logistiek
- We halen 'nader te zoneren' weg uit de legenda van de stadsdeelkaarten
- We vullen de tekst over het thema omgevingsveiligheid aan en gaan daarbij onder andere dieper in op het toenemende belang van routes voor gevaarlijke stoffen (zie ook g11).

v45. Nautische veiligheid

ingediend door 0289

Graag in de tekst meer aandacht voor de nautische veiligheid van het scheepvaartverkeer, zeker bij het vervlechten van functies in het water en bij het aanwijzen van recreatief water.

Antwoord

Op basis van bestaande wet- en regelgeving heeft de gemeente een verantwoordelijkheid voor het toezien op de nautische veiligheid voor een deel van het Amsterdamse binnenwater. Ook andere partners hebben een verantwoordelijkheid bij het toezicht op de nautische veiligheid. De nieuwe omgevingsvisie verandert niets aan deze regelgeving of verantwoordelijkheid. Ook bij nieuwe ontwikkelingen en bij uitbreiding van recreatief gebruik van het water blijft de gemeente, samen met de betrokken partners, toezien op de nautische veiligheid.

Meenemen in de uitvoering.

v46. Passenger Terminal Amsterdam

ingediend door 0178, 0544

De omgevingsvisie schrijft weinig of niets over de huidige locatie van de Passenger Terminal Amsterdam (PTA). Waarom kunnen we niet door met de huidige locatie?

Als de PTA verhuist kunnen passagiers niet meer lopend de stad in, goed en duurzaam openbaar vervoer is dan onontbeerlijk.

Antwoord

Door de toename van het aantal inwoners in Amsterdam-Noord zijn een Oost- en een Westbrug over het IJ nodig. De realisatie van een Westbrug over het IJ maakt het noodzakelijk dat het IJ ten oosten van de Haparandadam wordt afgewaardeerd als maritieme toegangsweg. Hierdoor is dit gedeelte van het IJ niet meer toegankelijk voor grote zeeschepen en kan de PTA op de huidige locatie – op termijn - niet blijven. Vanuit een nieuwe locatie is dan uiteraard goed aanvullend (openbaar) vervoer noodzakelijk.

Aangezien het voornemen is om eerst een brug aan de oostzijde te realiseren, kan de PTA voorlopig nog doorfunctioneren.

Niet overnemen.

v47. Havenactiviteiten in de Houtrakpolder

ingediend door 0066, 0070, 0133, 0216, 0359, 0414, 0510, 0536, 0563

De omgevingsvisie doet een verregaande uitspraak over de Houtrakpolder: "Een eventuele uitbreiding van het havenareaal is voorzien in de Noordelijke Houtrakpolder. Deze mogelijkheid, zoals omschreven in de visie Noordzeekanaalgebied 2040, komt echter pas in beeld na maximale intensivering van bestaande terreinen en afstemming met ruimte op terreinen in de metropoolregio".

Wat hierbij niet wordt vermeld, is dat de gemeente Haarlemmermeer en Spaarndam, op wiens grondgebied de Houtrakpolder ligt, dit absoluut niet wil. De tijden zijn sinds deze visie ook veranderd, groen wordt steeds belangrijker. De uitbreiding past niet bij het open en groene karakter van de groene buffer tussen Haarlem en Amsterdam. De polder ligt in recreatiegebied Spaarnwoude, dat naast dagrecreatie wordt gebruikt voor grote evenementen. Het ontvangt jaarlijks 5,5 miljoen bezoekers. De natuurwaarden van het gebied zijn hoog, met een oude kreek, een goed bewaard gebleven Inlaagpolder, voedselgebieden voor vogels en een uniek plasdras- en brakwaterlandschap. Er zijn meer dan 200 vogelsoorten waargenomen. Havenactiviteiten zouden aan dit alles onherstelbare schade toebrengen. Aangezien de Houtrakpolder deel uitmaakt van het Natuur Netwerk Nederland (NNN), zou volledige natuurcompensatie noodzakelijk zijn, hetgeen met deze natuurwaarden onhaalbaar is.

De opvatting van de gemeente Haarlemmermeer is op diverse manieren vastgelegd in beleid en is ook uitgedragen richting de partners in het Bestuursplatform Noordzeekanaalgebied (NZKG), waaronder de gemeente Amsterdam. In verschillende documenten is vastgelegd dan wel aangegeven dat de Houtrakpolder open moet blijven en niet beschikbaar is voor havenactiviteiten of voor de ruimtelijke opgaven voortvloeiend uit de Regionale Energie Strategie (RES). De voormalige gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude heeft de visie op het NZKG-gebied onderschreven, met uitzondering van aanwijzing van de Houtrakpolder als toekomstig uitbreidingsgebied voor de Amsterdamse haven. Er is destijds bedongen dat de nieuw te vormen gemeente deze afwijzing zou blijven volgen.

Wij menen dat de transformatie van het Noordzeekanaalgebied en de Amsterdamse Haven zodanig dient plaats te vinden dat de bestemming van de Houtrakpolder niet verandert en verzoeken u in de tekst van de omgevingsvisie daarop aan te passen.

De huidige claim is grootstedelijke arrogantie. Amsterdam, los je ruimteprobleem zelf op. Wij geven u nog de suggestie mee om buitengaats te gaan of in overleg met Tata Steel nieuwe havenactiviteiten aldaar te ontwikkelen. Dat is alleen al beter omdat de Velsertunnel een beperking voor diepgaande schepen vormt.

Wat voor zin heeft het om duurzame afspraken over de Houtrakpolder te maken? Wij brengen u in herinnering dat de krakers in Ruigoord nog steeds worden gedoogd. Hierdoor wordt ruimte bezet die voor havenactiviteiten kan worden ingezet.

Het claimen van grond van de voormalige gemeente Haarlemmerliede ten behoeve van de Afrikahaven voor het vestigen van een containerterminal is achteraf gezien onnodig geweest. De terminal is een volledige mislukking gebleken. Ook de noodzaak voor annexatie van de Houtrakpolder is nooit aangetoond. Het bestaande haventerrein moet fossielvrij worden; de forse ruimte die daarmee vrijkomt, is ruimschoots genoeg voor nieuwe duurzame activiteiten. Stel efficiënt en meervoudig grondgebruik verplicht, dan is er in Westpoort nog veel ruimte te winnen.

Het verbaast ons dat Amsterdam haar plannen zonder overleg met de volksvertegenwoordiging van Spaarndam vormgeeft en verzoeken dan ook vriendelijk doch dringend om Dorpsraad Spaarndam op voorhand te betrekken in de plannen. Wij zien niet of de menselijke maat ook van toepassing is op de bewoners er direct buiten. De groei van Amsterdam vraagt om 150.000 extra woningen. Volgens de omgevingsvisie vindt die uitbreiding plaats door verdichting van de stad. Hiervoor moeten bedrijven verhuizen naar het havengebied of de Sloterdijken. Als hier geen plaats is, worden deze naar andere bedrijventerreinen in de regio verwezen. Dit is dan toch uitbreiden buiten de gemeentegrenzen? We zijn blij dat de waarde van het recreatiegebied ten westen van Amsterdam wordt erkend. Maar door het Amsterdamse havengebied te ontwikkelen naar een knooppunt voor opwekking van duurzame energie, is dit niet te combineren. We mogen niet de lasten krijgen van horizonvervuiling, stank, luchtvervuiling en explosiegevaar van de opslag van waterstof of van duurzame energieopwekkingen. In de visie staat dat bestaande grenzen worden gerespecteerd. Beslag leggen op recreatieruimte in de westelijke groene scheg buiten de gemeentegrenzen past hier niet bij. Door de toename van het aantal inwoners in de regio zou het recreatiegebied juist moeten worden uitgebreid, en de kwaliteit verbeterd.

Waarom is de reservering voor de Houtrakpolder niet op de kaart ingetekend?

Antwoord

We begrijpen dat de gemeente Haarlemmermeer om de vele genoemde redenen geen uitbreiding van het havenareaal op haar grondgebied wenst. De Houtrakpolder ligt niet op Amsterdams grondgebied. Die twee redenen samen maken dat we de reservering niet op kaart intekenen. We passen de tekst in de omgevingsvisie aan, omdat hieruit het beeld kon ontstaan dat Amsterdam een uitbreiding van de haven in de Houtrakpolder voorziet. Dat klopt niet: het is de Visie Noordzeekanaalgebied die voorziet in een eventuele uitbreiding. Dat nemen we in de tekst op. Ook zullen we blijven opnemen dat deze mogelijkheid pas in beeld komt na maximale optimalisatie en intensivering van bestaande terreinen en afstemming met ruimte op terreinen in de Metropoolregio. Daarnaast nemen we op dat de gemeente Haarlemmermeer tegen de uitbreiding van de haven in de Houtrakpolder is.

Wijzigingsvoorstel: de tekst wordt gewijzigd conform het bovenstaande.

v48. Ontwikkelmogelijkheden percelen Diemen/Bijlmerweide

ingediend door 0232, 0545

De Diemer Driehoek, een gebied gelegen tussen de splitsingen van de spoorlijnen naar Diemen, Diemen-Zuid en Weesp, ligt op grondgebied van de gemeente Diemen, maar staat op kaarten van de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 aangegeven als groen. Aangezien de Amsterdamse omgevingsvisie over de gemeentegrenzen heen zegt te willen kijken, lijkt een zienswijze over dit gebied op z'n plaats.

Verschillende partijen hebben hier plannen voor stedelijke ontwikkeling met woningbouw. Uit onderzoek blijkt dat de aanwezige landschappelijke en agrarische waarden mede door de geïsoleerde ligging gering zijn en dat stedelijke ontwikkeling hier dus geen bezwaren zou moeten

opleveren. Gevraagd wordt daarom om dit gebied op de Amsterdamse omgevingsvisiekaarten zo af te beelden dat het niet lijkt alsof het hier Hoofdgroenstructuur of vergelijkbare beschermende kwalificaties betreft, waardoor woningbouw onmogelijk wordt gemaakt. Bij de actualisering van de Hoofdgroenstructuur dient de groenaanduiding voor dit gebied te worden verwijderd. Deze zienswijze sluit aan op een eerdere zienswijze over de provinciale verordening, die ook door de gemeente Diemen is ingediend.

In de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 zijn de drie percelen A778, A4707 en A5590 in Diemen ten onrechte opgenomen in de Hoofdgroenstructuur. In eerdere gemeentelijke plannen waren deze aanduidingen niet aan de orde. Er zijn hier vergevorderde plannen voor woningbouw. Omdat het nieuwe regime beperkend werkt ten opzichte van het huidige regime wordt verzocht om de ecologische structuur aan te passen en deze percelen niet op te nemen in de Hoofdgroenstructuur.

Neem Perceel L8109 in de Bijlmerweide in de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 niet op als Hoofdgroenstructuur. In eerdere gemeentelijke plannen waren deze aanduidingen niet aan de orde. Er is tot op heden sprake van volkstuinen zonder riolering, met als gevolg dat huishoudelijk afvalwater wordt geloosd direct op het oppervlaktewater. Er zijn gevorderde, door stadsdeel Zuidoost gedragen, plannen voor transformatie van het perceel, waarbij Volkstuinders van Vrijbuiters in een "aangeharkte" vorm worden gefaciliteerd, mits het perceel uit de Hoofdgroenstructuur wordt gelaten. De natuurwaarde is er zeer laag, het is geen onderdeel van de ecologische structuur, en de visie van de gemeente en de provincie over de contouren van ecologische structuren wijken nogal af. Er wordt daarom verzocht het werkingsgebied ecologische structuur/Hoofdgroenstructuur aan te passen en het betrokken perceel hierin niet op te nemen.

Antwoord

De genoemde percelen zijn onderdeel van de bestaande ecologische structuur van Amsterdam, waar Diemen ook in is opgenomen. Het opnemen van de ecologische structuur in de Hoofdgroenstructuur van Amsterdam heeft geen invloed op de delen buiten de gemeentegrenzen van Amsterdam. De Hoofdgroenstructuur geldt alleen voor Amsterdam, dus voor de kaart 'Groen-Blauw raamwerk' geldt hetzelfde als voor de Visiekaart: alles wat buiten de Amsterdamse gemeentegrenzen is getekend is indicatief en zonder status.

Het genoemde perceel in de Bijlmerweide was al onderdeel van de Hoofdgroenstructuur van Amsterdam, waarbij de randen deel uit maken van de ecologische structuur. Er is geen sprake van gewijzigd beleid. Zie voor de status van de Hoofdgroenstructuur, onderdelen daarbinnen en de doorontwikkeling daarvan ook het antwoord bij L3.

Niet overnemen.

v49. Campussen, kenniskwartieren, Science Park

ingediend door 0200, 0399, 0479, 0554

De rol van campussen / kenniskwartieren zou veel sterker in de omgevingsvisie naar voren moeten komen, vanwege hun rol in de kenniseconomie en het brede effect op de ruimtelijke ordening. Voorbeelden hiervan zijn het BG-terrein; het Roeterseiland en het Marineterrein in het centrum; Sciencepark (inclusief Lab42) in Oost, het medische cluster in Zuidoost, de Zuidas enzovoorts. Ook het belang van sport en bewegen kan meer aandacht krijgen, bijvoorbeeld door een link te leggen met de Sportas.

Samenhangend met het bovenstaande zouden lange termijn-afspraken en -ontwikkelingen duidelijker in de omgevingsvisie kunnen worden opgenomen. Een voorbeeld is het benoemen van betaalbare huisvesting voor studenten, in lijn met het Convenant Studentenhuisvesting 2019-2022. Ook kan de sportvisie Amsterdam 2025 als kader worden genoemd. Benoem verder dat de ontwikkelingen van het spooreplacement bij het Science Park en de metroverbinding naar Almere de ontwikkelingen van het Science Park zelf niet in de weg moeten staan. Stip ook de bereikbaarheid van de campussen onderling en met de regio aan.

De drie grondeigenaren hebben eind 2019 gezamenlijk een Ontwikkelvisie Amsterdam Science Park vastgesteld, met daarin als thema's Verkleuren, Verdichten, Vervlechten en Verduurzamen. De omgevingsvisie sluit hier vaak wel, maar soms niet goed op aan. Zo ligt er te veel nadruk op wonen en wijkt de typering van de Kruislaan als stadslaan af van genoemde Ontwikkelvisie. Voorts zouden trillingen en elektromagnetische golven een aandachtspunt moeten zijn, aangezien dat de bedrijfsvoering van natuurkundige laboratoria kan bemoeilijken. Dat kan gevolgen hebben voor de ontwikkeling van het spooreplacement, verkeersdrempels en de aanleg van een tram.

Antwoord

We hebben in de ontwerp-omgevingsvisie inderdaad weinig specifieke aandacht besteed aan de rol van kenniskwartieren voor de stad. We benadrukken dat we de internationaal unieke innovatie- en start-up cultuur koesteren. Die ontwikkelen we graag verder tot innovatiedistricten en vruchtbare kennismilieus. We gaan dit in de omgevingsvisie een duidelijkere en prominentere plek geven en benoemen het ook als uitwerkingsopgave. Er komt dan ook meer aandacht voor de andere punten die u noemt in relatie tot Science Park.

Wijzigingsvoorstel: in de strategische keuze Meerkernige ontwikkeling geven we specifiek aandacht aan kenniskwartieren in alle delen van de stad. Deze ambitie komt ook terug in Deel II Waar. Kenniskwartieren worden opgenomen in het Toekomstbeeld 2050 en in de kaart met Plekken van stedelijke betekenis, alsook bij de kaart met de Economische structuur, met daarbij beschreven specifieke ruimte opgaven.

Zie ook S7.

v50. Behoud bedrijvigheid in de stad

ingediend door 0178, 0199, 0206, 0255, 0257, 0540, 0609, 0670

In een groeiende metropoolregio past het niet dat er naast de uitbreidingsvraag van 150 hectare ook nog eens 450 hectare bedrijvigheid plaats moet maken voor woningbouw. Bovendien is het combineren van wonen en werken minder eenvoudig dan wordt gedacht. Er zijn genoeg plekken voor woningbouw in de stad. Bedrijven hebben echt milieu-, geluids- en logistieke ruimte nodig. Het doen van een beroep op de buurgemeenten is niet vanzelfsprekend; willen zij wel als overlooptgebied dienen voor alles wat niet past in Amsterdam? En kunnen bedrijven dergelijke verhuizingen wel betalen? Waar moeten havengebonden bedrijven heen?

Met het verdwijnen van bedrijvigheid verdwijnen ook banen, vooral voor de vele praktijkopgeleide werknemers. Dat is een doelgroep voor wie afstand tot het werk meer telt. Het verplaatsen van dit

soort werkgelegenheid naar plekken ver buiten de stad leidt uiteindelijk tot een minder inclusieve arbeidsmarkt. De omgevingsvisie benoemt het belang van behoud van deze banen, echter het beleid wijst een andere kant op. Amsterdam heeft maakbanen nodig; niet enkel opmaakbanen. We moeten ruimte maken voor bedrijven die producten en diensten leveren voor de stad, maar we moeten ervoor waken dat stadsgebondenheid straks het enige criterium op basis waarvan bedrijven nog welkom zijn of niet. Weliswaar spreekt de omgevingsvisie over een toename van 200.000 banen, maar het blijft gissen hoe men tot dit getal komt, welke banen dit zijn, waar ze vandaan komen en vooral waar en hoe die banen moeten landen in de stad.

Veel bedrijvigheid op lokale bedrijventerreinen is extensief, met een geringe dichtheid van bedrijven en weinig banen. Bedrijventerrein zijn verouderd en niet duurzaam. Intensivering is daarom nodig.

Veel bedrijven zoals autoshowrooms kunnen samengevoegd worden met woontorens. Zo hoeven de huidige bedrijven niet te verdwijnen, maar kunnen zij onder in nieuwe woontorens verder.

De modellen en de prognose-instrumenten om de ruimtebehoefte op de lange termijn te definiëren, behoeven meer discussie en analyse. Te grote onzekerheden en meningsverschillen over zoiets cruciaals is onwenselijk. Ondernemersvereniging Westpoort verwijst naar het onderzoek waar het Amsterdamse bedrijfsleven tien jaar geleden opdracht toe gaf, om beter zicht te krijgen op de toekomstige ruimtebehoefte. Wij pleiten ervoor dat het verenigde Amsterdamse bedrijfsleven samen met de gemeente het komende jaar benutten voor een herhaalde analyse, waarbij het genoemde onderzoek van destijds als nulmeting fungeert.

In de omgevingsvisie is onvoldoende aandacht voor het accommoderen van hoogwaardige kantoorwerkgelegenheid. Amsterdam mist op dit moment de fysieke mogelijkheden voor de ruimtevrage van internationale (hoofd)kantoren.

De transformatie leidt tot een oplopend tekort aan bedrijfsruimte van minimaal 150 hectare in de stad. Weliswaar zien we in de visie diverse bijdragen die recht willen doen aan het belang van de bedrijvigheid, maar wij vinden geen antwoord op de vraag: wat is de impact op de Amsterdamse economie als je dermate veel bedrijventerreinen gaat transformeren?

In een groeiende metropoolregio past het niet dat er naast de uitbreidingsvraag van 150 hectare ook nog eens 450 hectare bedrijvigheid plaats moet maken voor woningbouw. Hoe er vervolgens ruimte gemaakt moet worden voor stadslogistiek is niet duidelijk.

Wij maken ons zorgen over de beperkte ruimte die er in de stad Amsterdam overblijft voor (productieve) en logistieke bedrijvigheid. Het houden van voldoende geschikte bedrijfslocaties met hogere milieucategorieën moet voor elk gemeentebestuur de hoogste prioriteit hebben. De vraag naar deze milieuruimte wordt groter door de opgave in de energietransitie en de circulaire economie.

Antwoord

We delen de zorg over het tekort aan bedrijventerrein en het mogelijke verlies van bepaalde soorten bedrijvigheid en banen in de stad. Dat is deels een planologisch gestuurd proces, maar deels ook een spontaan proces als gevolg van stijgende grondprijzen in centraalstedelijke gebieden. In een snelgroeiende stad als Amsterdam is het daarom onvermijdelijk dat ruimte-extensieve functies zoals bedrijventerreinen soms plaats (moeten) maken voor verstedelijking. De omgevingsvisie bouwt wat dit

betreft voort op bestaand beleid dat is ingezet met de vorige structuurvisie, Koers 2025 en Ruimte voor de Economie van Morgen. Aan dit beleid ligt al veel onderzoek ten grondslag. Ook heeft Amsterdam recentelijk ambitieus beleid vastgesteld om bedrijfsruimte in de stad te behouden en te (her)ontwikkelen.

De opgave die uit dit beleid volgt om bedrijventerreinen te transformeren, wordt met de omgevingsvisie niet vergroot, ondanks de nog steeds grote woningbouwopgave. Alleen een deel van bedrijvenstrook Amstel III wordt aangewezen als mogelijke toekomstige woningbouwlocatie, onder de voorwaarde dat eerst een significante toename van bedrijfsruimte op de rest van het terrein is gerealiseerd. Tegelijkertijd zien wij met u de noodzaak om flankerend beleid ten behoeve van voldoende bedrijfsruimte in de stad te versterken. Onderdeel hiervan zijn het behoud van bedrijfsruimte in gemengde wijken, een programma voor economische ruimte in naoorlogse wijken, reservering van de laatste vrije kavels voor uit transformatiegebieden verplaatsende bedrijven, en een bedrijvenloods die bedrijven helpt bij het vinden van nieuwe ruimte. Daarnaast zorgt onze intensiveringsstrategie voor de Amsterdamse bedrijventerreinen ervoor dat er zoveel mogelijk plek blijft voor bedrijven en diensten die gebonden zijn aan de stad.

Regionaal is ruimte voor bedrijven met name te vinden in Almere, Purmerend, Haarlemmermeer, Aalsmeer en Lelystad. Amsterdam ondersteunt deelregio's bij het opstellen van kwalitatieve economische profielen. Hiermee wordt binnen de metropoolregio gewerkt aan economische kruisbestuiving met oog voor lokale kansen.

Wijzigingsvoorstel: we benoemen in de omgevingsvisie een aantal extra aandachtspunten conform het bovenstaande.

v51. Regionale spreiding bedrijvigheid

ingediend door 0197, 0198, 0199, 0206, 0255, 0522, 0559, 0609, 0678

De omgevingsvisie is duidelijk in haar conclusie: er is in de stad minder plaats en wegbestemde bedrijven moeten naar de regio uitwijken. Via afspraken met buurgemeenten moet het ruimtegebrek voor Amsterdam worden gecompenseerd. In de praktijk zien we dat de regio steeds terughoudender wordt om als overlooplocatie voor Amsterdam te dienen.

Kort gezegd lijkt de opgave over de grenzen van de stad te worden gekieperd in de hoop dat de omliggende gemeenten dat oppakken. Wij missen een regionale visie op waar de maakindustrie en bedrijvigheid met milieucirkels zich de komende decennia verder moet ontwikkelen. Meer samenwerking met regiogemeenten is nodig.

Waar de omgevingsvisie ervoor kiest om de stad te laten groeien met behoud van het groene buitengebied, kunnen we toch niet van onze buurgemeenten vragen om wel in polders te gaan bouwen?

Gaat u niet te veel uit van maakbaarheid bij de economie en regionale spreiding van bedrijven?

De omgevingsvisie staat er nauwelijks bij stil wat verhuizing betekent voor bedrijven. Wij zien graag meer onderzoek naar de mogelijkheden om bedrijven uit te plaatsen naar buurgemeenten. Graag horen wij ook hoe de contacten zijn met andere gemeenten wat dit betreft. Zijn er al succesvolle afspraken tot stand gekomen?

We zien weinig visie over de economie van een metropool. De randvoorwaarden voor verschillende ecosystemen en een toekomstbestendig vestigingsklimaat worden gemist. Daarnaast willen vele gemeenten woningen bouwen op bedrijventerreinen, en zijn ze

terughoudend met ruimte bieden aan bedrijven uit Amsterdam. Hier wordt in de omgevingsvisie te makkelijk over gedacht.

In uw omgevingsvisie zet u extra in op het tegengaan van economische verdringing: "Amsterdam blijft ruimte bieden aan stadsverzorgende bedrijven en diensten, maar de regionale schaal wordt leidend bij vestigingsvraagstukken van bedrijvigheid." In dit kader vragen wij aandacht voor het mobiliteitsvraagstuk. Het is van belang dat de locaties waar bedrijven zich vanuit Amsterdam vestigen, goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer. Het doortrekken van de Noord/Zuidlijn draagt hier onder meer aan bij, maar ook praktische en korte termijn last-mile oplossingen zijn van belang.

Een belangrijk deel van de Amsterdamse bevolking is praktisch opgeleid. Een doelgroep die niet zo mobiel is als andere doelgroepen en waar afstand tot het werk meer telt. Het verplaatsen van dit soort werkgelegenheid naar plekken ver buiten de stad leidt uiteindelijk tot baanverlies en een minder inclusieve arbeidsmarkt. Ondernemers, zeker die in de techniek, koesteren hun technisch vakgeschoold personeel. Reken u daarom niet rijk met ruimte op bedrijventerreinen in de MRA die meer dan een half uur verder gelegen zijn.

We zijn benieuwd naar hoe de stad de productieve bedrijvigheid en gepaard gaande banen gaat beschermen en behouden en hoe daarbij de link wordt gelegd met het beroepsonderwijs en de arbeidsmarkt.

Zaanstad deelt de visie om meer gezamenlijk met de regio op te trekken als het gaat om vestiging van nieuwe bedrijven. In Zaanstad zal in de toekomst nog maar zeer beperkt ruimte beschikbaar zijn. Het gebied langs IJ en Zaan (Haven Stad, Achtersluispolder, Hembrugterrein) zal binnen de agglomeratie en de MRA een uniek en waardevol milieu gaan vormen als modern woon-werkgebied. In dit verband lezen we afstemming met Zaanstad graag explicieter in de omgevingsvisie terug.

Belangrijk dat Amsterdam hoogwaardige werkgelegenheid, hoger onderwijs en culturele voorzieningen wil spreiden. Daar is grote behoefte aan in Flevoland.

Antwoord

We beogen niet het onvrijwillig en van bovenaf spreiden van bedrijven naar de regio, maar het evenwichtig geleiden van een autonoom proces. Op steeds meer delen van Amsterdam staat zoveel druk en worden de grondprijzen zo hoog, dat extensieve bedrijvigheid zich bijna vanzelf uitsortert naar plekken met meer armslag. De gemeente Amsterdam koopt of plaatst in de regel geen bedrijven uit. Wel hebben we de afspraak met regiogemeenten om gezamenlijk bedrijven te helpen met een ruimtevraag, onder meer via een actief netwerk van accounthouders in de MRA.

Met de Bedrijvenstrategie en de aanvullende acties in de omgevingsvisie ligt er een sterk ruimtelijk kader voor praktische banen in stad en regio. We leggen de verbinding naar beroepsonderwijs- en arbeidsmarktbeleid, zodat er een meer geïntegreerde aanpak voor behoud en ontwikkeling van praktisch opgeleide werkgelegenheid ontstaat.

We beseffen dat we de uitdaging om voldoende bedrijfsruimte te vinden in regionaal verband moeten oppakken. Er is een economisch ontwikkelperspectief voor de MRA in ontwikkeling. De Amsterdamse strategische keuze voor meerkernige ontwikkeling, spreiding van (beïnvloedbare) werkgelegenheid en investeren in regionale kennisnetwerken maakt hier deel van uit. Voor de bedrijventerreinen ontwikkelen we een gemeenschappelijke regionale strategie. Aan de zienswijzen van regiogemeenten in deze Nota is te lezen dat veel regiogemeenten zich goed herkennen in de keuzes van de

Amsterdamse omgevingsvisie. Daarbij is het prima dat regiogemeenten ook vanuit hun eigen belangen handelen.

We merken dat er veel energie is om tot een regionaal-economische strategie te komen en tot economische specialisaties per regio. Hiermee kunnen bedrijven naar de juiste locaties kijken en wordt de regionale economie evenwichtiger. We betrekken ondernemersorganisaties graag bij deze strategie.

Wat betreft openbaar vervoersmogelijkheden verwijzen we graag naar de teksten over dit onderwerp, zowel in de omgevingsvisie als in deze Nota van Beantwoording, bijvoorbeeld bij v22, v23 en v24. Onze ambities hiervoor zijn hoog.

De bovengenoemde regionale samenwerking geldt zeker ook met Zaanstad. We hebben daarnaast in de omgevingsvisie opgenomen dat door transformatie in Amsterdam én Zaanstad bedrijven elders een plek zullen zoeken.

Wijzigingsvoorstel: de paragraaf 'spreiding werk en voorzieningen' wordt vervangen door een gewijzigde tekst onder de nieuwe kop 'evenwichtige ontwikkeling van werk en voorzieningen'.

v52. Transformatie, mengen wonen en werken

ingediend door 0199, 0206, 0255

Er wordt vaak te gemakkelijk gedacht dat wonen en werken wel samengaan. De huidige praktijk is dat op het moment dat er woningen komen op een bedrijventerrein, het gebied de facto als woongebied wordt gezien waar bedrijven te gast zijn. Deze praktijk moet anders: op te transformeren terreinen is 'werken' het vertrekpunt en moet de woningbouw zich daaraan aanpassen. Benoem dit explicieter in de omgevingsvisie.

Hoewel het mengen van wonen en kleinschalige bedrijven op basis van de normen zou mogen, is de ervaring dat ergernis de overhand krijgt. Wat gaat de gemeente voor bedrijven doen bij klagende inwoners? Hoe borgt de gemeente de rechtspositie van ondernemers? Is het niet verstandiger eerste praktijkervaringen van een kleine transformatie af te wachten voordat alle beoogde terreinen tot transformatiegebied worden bestemd?

De ervaringen met transformatie, functiemenging en verdichting van bedrijventerreinen zijn tot op heden nog beperkt en weinig overtuigend. Wij adviseren om transformatie in eerste instantie op kleine schaal tot stand te brengen en de resultaten daarvan af te wachten.

Verhuizing van een bedrijf binnen Amsterdam gaat gepaard met een opeenstapeling van eisen (zie de Bedrijvenstrategie Amsterdam). Hoeveel maatwerk is de gemeente bereid te leveren zodat transformatie met behoud van betaalbare ruimte voor ondernemers is te realiseren?

Antwoord

We hebben helaas niet de luxe om transformatie klein of anders aan te pakken. Daarvoor is de woningnood te hoog. Schaal en tempo is nodig om noodzakelijke woningbouwaantallen te halen. Deze afweging is al eerder gemaakt en kan op brede steun rekenen; zie hiervoor ook alle andere zienswijzen. Wel is transformatie een opgave voor tientallen jaren, wat mogelijkheden biedt om meer bedrijvigheid te behouden. Zo gaan we lessen uit gebieden die al in ontwikkeling zijn, toepassen in latere ontwikkelingen zoals Haven-Stad.

We doen veel om de productieve wijken en het mengen van wonen en bedrijvigheid tot een succes te maken. Voldoende betaalbare bedrijfsruimte en een balans tussen woon- en bedrijfsbelangen in het omgevingsplan zijn hierbij van groot belang. In het Hamerkwartier en Buiksloterham wordt bijvoorbeeld onderzocht of een exploitatiemaatschappij en stapeling van bedrijfsruimte kunnen bijdragen aan het vestigingsklimaat en behoud van bedrijvigheid. We doen dit met lokale ondernemers en ontwikkelaars. Graag informeren we ondernemersorganisaties over werkwijze en resultaten en sturen we bij als dat nodig is.

We beseffen dat verhuizen voor bedrijven een ingrijpende zaak is. Het bedrijvenloket transformatie is recent opgericht om bedrijven uit transformatiegebieden met een verplaatsingswens te helpen. Binnen Amsterdam, naar nieuwe ruimte of nieuwe kavels, maar eventueel ook richting de regio. Dit loket met haar regionale netwerk zal zichtbaarder worden gemaakt voor bedrijven en ondernemersorganisaties.

Niet overnemen/meenemen in de uitvoering.

v53. Financiering transformatie

ingediend door o6o9

Een van de leden stelde de retorische vraag: "Heeft iemand al eens aan alle ambities uit de omgevingsvisie gerekend?" De ambities zijn groot, kostbaar en soms niet in lijn met elkaar. De gemeente constateert zelf dat het verdienvermogen van de transformatielocaties veel lager is. Verwerving, uitkoop en verplaatsing van terreinen en bedrijven is kostbaar, langdurig en risicovol. Veel transformaties van door marktpartijen verworven locaties lopen ernstige vertragingen op omdat de gemeente onvoldoende bereid is om bij erfpachtaanpassingen rekening te houden met de hoge kosten.

Een goede ontwikkelingsstrategie is essentieel om transformatie voor elkaar te krijgen. Er is veel meer flexibiliteit nodig in plannen en uitgangspunten dan onze leden in Amsterdam tot op heden ervaren. De ruime aandacht in de omgevingsvisie voor participatie en samenwerking met bewoners staat in schril contrast met de geringe aandacht voor de rol van marktpartijen en investeerders bij de ontwikkelingsambities van de stad. De gemeentelijke houding richting marktpartijen en (internationale) beleggers lijkt soms vijandig en er wordt gesproken in termen van opbrengsten voor de stad en de bewoners. Dat oogt wellicht sympathiek, maar het doet de werkelijke verhoudingen en de drijfveren van marktpartijen te kort.

De stad dient zich in de omgevingsvisie uit te spreken over hoe zij langjarig met marktpartijen wil samenwerken om de hoge en kostbare ambities te realiseren. Marktpartijen moeten kunnen vertrouwen op continuïteit, want zij nemen risico. In de afgelopen jaren zagen we echter een radicale omslag in de houding ten opzichte van (internationale) investeerders en de eisen aan projecten. Daarom een oproep tot langjarige samenwerking met partijen met bewezen trackrecord, deling van risico's en marktconforme financiële afspraken.

Bij projecten waar het initiatief niet bij de gemeente ligt, zijn ontwikkelaars graag bereid om taken van de gemeente over te nemen om projecten doorgang te laten vinden. Indien de gemeente dat niet wil benutten, maak dan in ieder geval een heldere vertaling van de omgevingsvisie naar de benodigde inzet en eisen per gebied, en stel hiervoor de benodigde capaciteit ter beschikking.

Antwoord

We zijn het eens over veel van deze zorgpunten. Sterker nog: dat de financiering op veel transformatiekavels lastiger wordt dan op de traditionele uitleggebieden van weleer, is voor ons een van de redenen geweest om 'Samen Stadmaken' op te nemen als strategische keuze. Waar deze

strategische keuze ons precies heen leidt is nog ongewis, maar dat we moeten gaan nadenken over andere (of diversere) ontwikkel- en verdienmodellen is wel duidelijk.

Wij maken een onderscheid tussen marktpartijen voor het snelle geld en marktpartijen die zich langdurig committeren aan de stad. De 'vijandige' houding die u noemt, heeft uitsluitend betrekking op de eerste categorie. Maar partijen – publiek of privaat, maatschappelijk of commercieel – die de waarde zien van een gezamenlijke toekomst, van lange termijnbelangen, duurzaamheid en lang geld, nodigen wij van harte uit om de komende jaren mee te denken over nieuwe ontwikkel- en financieringsmodellen. Onze houding is open, ook als het gaat om de rolverdeling tussen overheid en markt. De basis voor een gezonde stadsontwikkeling moet redelijke financierbaarheid zijn, zowel voor de gemeentebegroting als voor de verlies- en winstrekening van bedrijven en ontwikkelaars. Ook over de veelgenoemde 'stapeling van ambities' willen wij het hebben. Want als een te ambitieuze combinatie van ambities leidt tot planuitval, dan heeft niemand er wat aan. Uiteraard zetten wij belangrijke ambities niet zomaar aan de kant, maar prioriteren en differentiëren per plangebied kan wel degelijk een optie zijn.

Meenemen in de uitvoering.

v54. Bedrijvenstrook Amstel III

ingediend door 0199, 0255, 0260

De aankondiging om ook bedrijvenstrook Amstel III te transformeren vinden wij voorbarig en ongewenst. Dit zet het vestigingsklimaat ernstig onder druk. Er ligt reeds een grote transformatieopgave op bedrijventerreinen in de stad.

In aanvulling op de kaarten in de Bedrijvenstrategie is in de ontwerp-omgevingsvisie de aankondiging gedaan om ook bedrijvenstrook Amstel III te transformeren. De noodzaak daartoe is niet aangetoond. Het grote tekort van 150 hectare bedrijventerrein al wel. Wij vinden deze aankondiging voorbarig en ongewenst.

Wij zien enkele inconsistenties tussen enerzijds gemeentelijke ambities en behoeftes van bewoners en bedrijven in Zuidoost, en anderzijds enkele uitgangspunten in de omgevingsvisie. Dat zit 'm in twee punten: de fasering voorziet pas in een 'mogelijke transformatie na 2040', en de stedelijke dichtheid is te laag om zoveel mogelijk ambities te realiseren.

De schaal van ons plan 'Wooden City' maakt dat we veel gaan bouwen, waarvan een groot deel in hout. Vandaar ook onze naam Wooden City. Houtbouw is als solitaire ontwikkeling op een enkele plot nog steeds erg duur. Door op grote schaal en repetitief in hout te bouwen, maken we houtbouw financieel haalbaarder.

Dankzij de optimale ligging, de strategische schaal van ons plan en de huidige condities hebben wij nu de unieke mogelijkheid om binnen de Amstel III-bedrijvenstrook veel gemeentelijke ambities te realiseren. We hebben de kans, maar ook de noodzaak, om per direct te starten met het verdichten en verduurzamen van het bedrijventerrein conform de Bedrijvenstrategie 2020-2030, en tegelijkertijd een internationaal topmilieu en woningen te realiseren. Concreet vragen we om de transformatie van de ontwikkelvelden waar we in dit transformatiegebied controle over hebben, te plaatsen in het tijdvak 2020-2030. (0260)

We zien kans om op basis van het grondoppervlak waarover we controle hebben meerdere buurttypen te ontwikkelen. Op hoofdlijnen onderverdeeld in een verdicht en verduurzaamd

bedrijventerrein voor stadsverzorgende bedrijvigheid en andere te mengen functies in het zuidelijke deel, en een internationaal topmilieu voor techbedrijven en wonen in het noordelijke deel. Concreet vragen we, voor de grond waarover we controle hebben, een versterking van de stedelijke ontwikkelingsmogelijkheden. In het zuidelijke deel willen we een verdicht en verduurzaamd terrein voor stadsverzorgende bedrijvigheid realiseren, en het hoogstedelijke centrum langs de as van het Bullewijkpad doortrekken tot over de Holterbergweg, die de gemeente wil transformeren naar een stadslaan.

In het noordelijke deel willen we ten behoeve van het internationaal topmilieu voor techbedrijven en wonen het hoogstedelijke centrum naar het westen vergroten. Daarmee kunnen we een hoogstedelijk centrum realiseren met veel ruimte voor werken aan beide kanten van de Holterbergweg en langs de Hoogoorddreef. Deze zien we als drager van hoogwaardig last-mile en on call-mobiliteit vanuit Wooden City naar station Bijlmer-Arena en vice versa.

De duiding van buurttypen hoogstedelijke centra en hoogstedelijke buurt maakt op onze grond hoogbouw (hoger dan 30 meter) mogelijk. Onder de opsomming van specifieke locaties waar hoogbouw tot 70 meter en hoogbouw hoger dan 70 meter is toegestaan, in paragraaf hoogbouw, komt onze ontwikkellocatie niet terug. We zien kans om, aansluitend aan, en stedenbouwkundig in lijn met, de hoogbouw rondom station Bijlmer-Arena in de Amsterdamse Poort, ook op onze ontwikkellocatie hoogbouw hoger dan 70 meter te realiseren. Concreet vragen we in de opsomming in de paragraaf hoogbouw de ontwikkellocatie Wooden City op te nemen als specifieke locatie waar hoogbouw hoger dan 70 meter mogelijk is.

Antwoord

Een groot deel van bedrijvenstrook Amstel III stond in de ontwerp-omgevingsvisie inderdaad ingetekend als transformatie na 2040. We willen bedrijvenstrook Amstel III net als de andere bedrijventerreinen graag intensiveren, zodat er meer ruimte voor bedrijvigheid ontstaat. We beogen dit te doen met verschillende vormen van werkgelegenheid, waaronder een belangrijk deel maakindustrie en logistiek en daarnaast een kenniscluster. Er ligt een kans om de verdichting grootschalig, duurzaam (gebruik houtbouw!) en op korte termijn te realiseren. We stappen daarom af van een zoekgebied voor transformatie na 2040, en zetten nu in op een 'pilot grootschalige intensivering' op een kleiner deel van het gebied. Een deel van de noordzijde kan verder geïntensiveerd worden naar gemengd stedelijk gebied, zolang dit de bedrijvenfunctie op de rest van het terrein niet schaadt. In eerste instantie gaat het om kennisintensieve bedrijvigheid en andere stedelijke functies zonder wonen in het gebied direct aangrenzend op Arenapoort, in combinatie met het toevoegen van (verdichte of meerlaagse) bedrijfsruimte in de rest van het gebied. Het toevoegen van wonen is alleen mogelijk als blijkt dat de toevoeging van de bedrijfsruimte succesvol is gebleken.

De hoogbouwvisie blijft vigerend na de vaststelling van de omgevingsvisie. Plannen voor het gemengde stedelijke milieu zullen worden beantwoord met de huidige hoogbouwrichtlijnen.

Wijzigingsvoorstel: intensiveren van bedrijvenstrook Amstel III met werken heeft prioriteit. Transformatie na 2040 met wonen verwijderen we. Alleen na succesvolle intensivering met werken komt het noordelijk deel van bedrijvenstrook Amstel III aan de kant van ArenA Poort in aanmerking om te mengen met woningbouw.

v55. Duivendrechtsekade, Weespertrekvaart-Zuid

ingediend door 0038

Ons kantoor heeft een perceel van circa 7.200 m² in beheer aan de Duivendrechtsekade 85, doorlopend naar de H.J.E. Wenckebachweg 179. Op dit terrein zijn de Amsterdam Studio's

gevestigd en aan de kant van de Duivendrechtsekade enkele kantoorgebruikers. Op het Toekomstbeeld staan in de hoek tussen Duivendrechtsekade, H.J.E. Wenckebachweg en Spaklerweg 3 verschillende kleurvlakken. Het perceel aan de Duivendrechtsekade lijkt grotendeels in het vlak "gemengde stadsbuurt" te vallen. Wat houdt dit in? De kleurvlakken vallen niet precies in gebouwenblokken, maar gaan dwars door de huidige bebouwing heen. Zijn de blokken slechts een indicatie en is de gedachte dat aan de Duivendrechtsekade, met uitzicht op vaart, groen en Gooiseweg, meer nadruk komt op transformatie naar woningbouw dan het gebied dat meer richting Spaklerweg ligt?

In het Toekomstbeeld staat in hetzelfde gebied ook "zoekgebied voor mogelijke transformatie na 2040". Dat lijkt tegenstrijdig met andere kaarten die lijken aan te geven dat woningbouw mogelijk is in fase 1, dus tussen 2021 en 2030. Hoe moet dit worden geïnterpreteerd? Kan daarnaast worden aangegeven welke mogelijke bouwvolumes en bouwhoogtes in de toekomst zijn toebedeeld aan dit stuk?

Antwoord

Naar aanleiding van zienswijzen uit verschillende hoeken wordt de mogelijkheid tot transformatie van het bedrijventerrein Weespertrekvaart-Zuid, waar de door u bedoelde percelen liggen, geschrapt. Hier en in de bedrijvenstrook Amstel III beschermen we de beperkte ruimte voor productieve bedrijvigheid in de stad.

Wijzigingsvoorstel: op de kaarten worden bedrijvenstrook Amstel III en bedrijventerrein Weespertrekvaart-Zuid aangegeven als bedrijventerreinen, niet als transformatiegebied.

v56. Business Park Osdorp, Sloterdijk 2 Zuid

ingediend door 0367, 0464, 0559

De omgevingsvisie zet sterk in op duurzaamheid, rigoureus vergroenen, circulaire gebiedsontwikkeling en houtbouw. Wij onderschrijven deze prioriteiten volledig. Op Business Park Amsterdam Osdorp zijn wij samen met u volop bezig om de genoemde thema's handen en voeten te geven. Daarbij betrekken we ook het perspectief van de Sustainable Development Goals van de United Nations. Dit is voor ons een manier om integraal te kijken naar waarde-optimalisatie. Graag blijven wij met de gemeente samenwerken aan een duurzame ontwikkeling van Business Park Amsterdam Osdorp en de locaties in het Enter[NL] gebied. 0559

In de omgevingsvisie wordt Sloterdijk 2 Zuid afgebeeld als binnenstedelijk bedrijventerrein. Wij zien graag dat conform de Gebiedsvisie Sloterdijk West (2019) in dit gebied wordt gestreefd naar synergie met de bedrijven in de haven. We vragen om het behoud van de milieucategorie van dit gebied, om deze synergie te faciliteren. Benoem hier ook het belang van de bereikbaarheid van de haven voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. De classificatie 'binnenstedelijk bedrijventerrein' mag niet leiden tot beperkingen van deze vervoersbewegingen. (0367)

Antwoord

De gemeente is inderdaad bezig de bedrijventerreinen te verduurzamen. Bedrijventerrein Business Park Amsterdam Osdorp is hier een voorbeeld van. We werken graag ook in de toekomst samen met partijen als de SADC aan dit gebied.

De intensivering van Sloterdijk 2 Zuid is al ingezet. In de Bedrijvenstrategie staat Sloterdijk 2 Zuid als een ringlocatie genoemd, met name gericht op logistieke bedrijvigheid. Een hoge milieucategorie is daarom geen vereiste. In de omgevingsvisie gaan we door op de lijn die is ingezet in de Bedrijvenstrategie.

Meenemen in de uitvoering.

g1. Meer aandacht voor sport en bewegen

ingediend door 0522, 0524, 0603

De omgevingsvisie straalt te weinig ambitie uit op het gebied van sport en bewegen. De sportparticipatie moet omhoog, meer Amsterdammers moeten voldoen aan de beweegnorm. Dat is tevens een belangrijke vorm van ontmoeting en zelfontwikkeling. Ook moet de sportnorm daadwerkelijk worden gerealiseerd, in plaats van bij vrijwel ieder ontwikkelgebied een groot deel van de ruimtelijke sportopgave door te schuiven naar toekomstige projecten of bestaande accommodaties in de omgeving. Zolang de stad nalaat om alle sport binnen de grenzen van nieuwe ontwikkelgebieden te realiseren, ontkomen we er niet aan om sportaccommodaties in te passen in het groen. De omgevingsvisie noemt dit aantrekkelijk vormgegeven sport- en beweeglandschappen (of landschapsparken) en omschrijft het abstract. Werk integratie van sportfuncties in het groen beter uit.

In een leefbare stad is sport om de hoek. De openbare ruimte moet aanzetten tot bewegen. De omgevingsvisie besteedt hier weliswaar aandacht aan in de vorm van verkeersveiligheid en infrastructuur, maar dat is niet genoeg. Het houdt niet op bij een toevallige sportschool in een plint en een trapveldje in de buurt. De verwijzing naar kleinschalige sport- en speelvoorzieningen in de woonomgeving baart zorgen. Voeg per type sportpark een concrete uitwerking toe. Amsterdam heeft de verantwoordelijkheid om een diversiteit aan sporten te huisvesten. De focus op de top tien-sporten is te beperkt. Voorzie ook in de vraag naar bijvoorbeeld honkbal, rugby, korfbal, atletiek en zorg dat dit verspreid over de stad kan worden georganiseerd.

Door functies en behoeften te combineren, kan efficiënter met de ruimte worden omgegaan. Tegelijkertijd ontkomen we er niet aan om keuzes te maken. Dit doet de omgevingsvisie nog onvoldoende. Om te voorkomen dat de stad straks zit opgezadeld met te veel, te kleine sportlocaties is het voorstel om de volgende kaarten toe te voegen:

- Overzicht van alle bestaande sportparken, inclusief hun verzorgingsgebied;
- Overzicht van alle bestaande zwembaden (binnen en buiten), inclusief hun verzorgingsgebied;
- Raamwerk van alle bestaande hardloop- en fietsroutes en de wijze waarop ze onderling verbonden kunnen worden;
- Zoeklocaties voor de verschillende soorten sportvoorzieningen, afgezet tegen de sportnorm in de betreffende stadsdelen/windrichtingen;
- Netwerk van kleinschalige sportvoorzieningen per buurt.

Verder is het moeilijk te bevatten dat in het hele traject niet met deskundigen en/of vertegenwoordigers uit de sport is gesproken. Doe dit op korte termijn alsnog. Ook willen afgevaardigden uit de sport en experts op het gebied van gezondheid en bewegen nauw betrokken worden bij Samen stadmaken.

De uitbreiding van de stad met het bouwen van meer woningen moet gepaard gaan met een passende uitbreiding van het voorzieningenniveau. Heb daarbij speciale aandacht voor sportaccommodaties. Anders heeft dit een belangrijke impact op de sportvoorzieningen in de directe omgeving van Amsterdam.

Antwoord

Dank voor uw uitgebreide suggesties, die we grotendeels onderschrijven. Elke inwoner van Amsterdam moet in de eigen omgeving kunnen sporten en bewegen. Nabijheid, bereikbaarheid en toegankelijkheid van fysieke sport- en beweegmogelijkheden zijn de basis voor het stimuleren van een gezonde levensstijl en het verhogen van de sportparticipatie in de stad, ook van kinderen. Daarom wordt in de omgevingsvisie stevig ingezet op het behouden en maken van ruimte voor sporten en bewegen, in buurten, op sportparken en in het landschap. Daarbij richten we ons op georganiseerde sport én op het ongeorganiseerd sporten, spelen en bewegen.

De Amsterdamse sportnorm is verankerd in de omgevingsvisie en is uitgangspunt voor de stedelijke groeiopgave. De basissportinfrastructuur groeit zo mee met de ontwikkeling van de stad en wordt dus uitgebreid. Bestaande sportparken blijven behouden. Bij de ontwikkeling van nieuwe stadsbuurten groter dan 1.000 woningen wordt minimaal de helft van de sportnorm voor georganiseerde buitensport gerealiseerd binnen de buurt zelf, in de vorm van stedelijke sportparken en sportruimte. Naast het aanleggen van nieuwe sportruimte willen we de sportruimte die we hebben nog beter benutten. Daarbij zetten we vooral in op de meest beoefende sporten. Dit sluit een breed en verspreid aanbod niet uit. Als stad voorzien we al in een divers aanbod en dat blijft uitgangspunt. Er komt juist ruimte voor nieuwe sporten.

We zijn het met u eens dat er meer nodig is. Gerichte sport- en beweegstimulering is essentieel. Dit is onder meer vastgelegd in Sportvisie en de Agenda Sport en Bewegen, waarnaar de omgevingsvisie verwijst. We zetten in op gezonde mobiliteit én op het uitnodigend inrichten van alle buurten voor sporten, spelen en bewegen in brede zin. Kleinschalige sport- en speelvoorzieningen in de openbare ruimte zijn daarbij belangrijk. In de tekst kan deze integrale benadering inderdaad nadrukkelijker worden benoemd en dat gaan we ook doen. Concrete uitwerking per type sportpark komt aan bod in de uitvoeringsagenda van de omgevingsvisie. Hierin wordt bovendien de uitwerking van de genoemde stedelijke sport- en beweegstructuur geagendeerd. Ook wordt een concrete uitwerking gemaakt van de integratie van sport en bewegen in het groen en landschap in en om de stad.

Hoewel sportvoorzieningen strikt genomen niet alleen maar 'groen' zijn, maken ze wel onlosmakelijk deel uit van de groene en recreatieve ruimte in en rond de stad. Sport blijft een belangrijke waarde in de vernieuwde Hoofdgroenstructuur. Uitgangspunt bij binnenstedelijke sportparken is een groene omlijsting. Bij sportlandschappen wordt sport (zowel georganiseerd als ongeorganiseerd) ingepast in het groen. Dit stelt wel eisen aan de inpassing en de programmering. De omgevingsvisie bevat een ambitiekaart t/m 2050 waar we stapsgewijs naartoe werken, waarin ook (toekomstige) sportparken en sportlandschappen zijn opgenomen. Deze ambitie wordt geconcretiseerd als onderdeel van de nieuwe Hoofdgroenstructuur. Daarbij wordt een opgavenkaart voor de komende tien jaar en een bijbehorend instrumentarium per groentype gemaakt.

We nemen uw uitnodiging om bij te dragen aan uitwerkingen graag aan. Met de Sportraad hebben we reeds gesproken. Ook andere directe en indirecte lijnen hebben geleid tot de ambitieuze beweegagenda die er nu ligt. Ongetwijfeld kunnen hier meer deskundigen bij worden betrokken en daar staan we voor open.

Wijzigingsvoorstel: bij de strategische keuze Duurzaam en gezond bewegen zetten we in op een leefomgeving die uitnodigt tot spelen en bewegen. Het belang daarvan voor kinderen, ouderen en mensen met een beperking wordt daarbij benoemd.

De term 'sportlandschap' krijgt een aangepaste definitie. Voorts worden enkele teksten licht aangepast ten faveure van sport en bewegen in de openbare ruimte en van sporten die in opkomst zijn.

Zie ook S4 en L7.

g2. Sport en fitness in parken

ingediend door 0017, 0256, 0323, 0530, 0608

Het is goed dat sport en fitness in het groen in de groeiende stad worden uitgebreid, ook bijvoorbeeld voor krachttraining. De coronacrisis heeft laten zien hoe waardevol dat is. Maar het moet wel op de goede plekken. Dus niet te ver van mensen en bewoning af, en niet in parken die al te druk zijn. In de omgevingsvisie is het Diemerpark aangegeven als zoekgebied voor een sportlandschap. Dat is geen goed idee, want dat park ligt te afgelegen, te unheimisch, zonder ook maar enige andere voorziening. Bovendien zit daar gif in de grond. Laat dat dus maar ruig natuurgebied, totdat de boel ontgift is.

Het Flevopark en het Sciencepark zijn veel betere opties voor sport- en fitnessvoorzieningen, mogelijk te plaatsen in een beperkte en overzichtelijke conditiesportroute. Ook valt te denken aan een bescheiden in te richten sporthoek, zoals we deze kennen in het Sarphati- en Vondelpark. Licht- en geluidsoverlast gevende tennisvelden kunnen beter worden verplaatst naar het rijkelijk van parkeerruimte voorziene Sciencepark, met vergroeningsmogelijkheden. Daarmee zou tevens een aaneengesloten route kunnen ontstaan naar het nu meer biodiversvriendelijke en uitdagende Jeugdland. Trek hiervoor op het Sciencepark samen op met de UvA, dat is ook goed voor de studenten. Een Cruijff Court op het Science Park zou ook een prima optie zijn. Dit soort dingen maakt het saaie Science Park een aantrekkelijker plek om te wonen. Andere mogelijke plekken voor extra sportvoorzieningen zijn Park Frankendael en bij het afvalpunt aan de Weesperzijde. Sowieso moeten er geen kunstgrasvelden in het groen worden aangelegd. Dat is onnodig, ongezond en milieuvervuilend. Dat dat in het al te drukke en over-geëxploiteerde ooit zo mooie landschapspark Oosterpark wel is gebeurd, is een onbestaanbare flater. Tot slot: gebruik LED-verlichting bij sportvoorzieningen.

Antwoord

Het meegroeien van de sportcapaciteit met de groei van de stad en het zoveel mogelijk realiseren van sport om de hoek zijn belangrijke uitgangspunten in de omgevingsvisie. Het gaat niet alleen om sportvoorzieningen in de openbare ruimte, zoals fitnessstoestellen en hardlooproutes, maar ook om ruimte voor georganiseerde sporten, zoals voor verenigingen. We willen dat voorzieningen klimaatadaptief, natuurinclusief en duurzaam worden vormgegeven. Zo wordt bij de aanleg van nieuwe voorzieningen standaard uitgegaan van LED-verlichting. Door te kiezen voor kunstgras kiezen we voor een grotere speelintensiteit op een kleiner oppervlak. Het biedt de kans om bestaande ruimte voor sport beter te benutten, de noodzakelijke groei goed op te kunnen vangen en andere gebieden juist groener te laten. Bij het toepassen van kunstgras worden maatregelen genomen om de milieubelasting zoveel mogelijk te beperken en bij te dragen aan duurzaamheids- en klimaatdoelstellingen in de stad, zoals het opvangen van water en het tegengaan van hittestress. In de ontwerp-omgevingsvisie werd het Diemerpark aangeduid als 'sportlandschap'. Dat suggereert een toevoeging van iets nieuws. Aangezien het hier gaat om uitbreiding van bestaande voorzieningen is deze aanduiding in de omgevingsvisie weggehaald. Zie hiervoor ook L17.

Meenemen in de uitvoering.

g3. Gezondheid en milieuaspecten

ingediend door 0510

Goed dat het aspect gezonde en leefbare stad een vast onderdeel is van de belangenafweging in het ruimtelijk beleid.

Verduidelijk het afwegingskader. Hoe worden milieuaspecten met betrekking tot de fysieke gezonde leefomgeving met elkaar gewogen?

Antwoord

Amsterdam werkt aan het programma 'De Gezonde Stad'. Met de Amsterdamse Beweeglogica en de Amsterdamse Gezondheidslogica zet de stad zich in voor het realiseren van een gezonde leefomgeving. De gezonde stad richt zich op klassieke milieuthema's zoals geluid en luchtkwaliteit, maar heeft ook aandacht voor andere aspecten die een belangrijke rol spelen in de gezondheid, zoals een gezonde voedselomgeving, een rookvrije omgeving en een beweegvriendelijke omgeving. Per project wordt gekeken welke gezonde principes passend zijn in de ruimtelijke ontwikkeling. Voor het milieuaspect luchtkwaliteit heeft Amsterdam het actieplan Schone lucht. Dit plan richt zich op het behalen van de gezondheidkundige advieswaarden die de Wereldgezondheidsorganisatie heeft gesteld. Verder beschermt Amsterdam de kwetsbare groepen, bijvoorbeeld door plaatsing van scholen, kinderopvanglocaties en zorginstellingen langs drukke wegen te voorkomen. In het omgevingsplan worden normen voor milieuaspecten vastgelegd. Voor onderwerpen waarbij dit lastiger is, zoals bij geur, volgt een uitwerking. Dit onderwerp wordt nu nog gereguleerd via rijksregels en komt via de zogenaamde 'bruidsschat' vanuit het rijk in het omgevingsplan. Amsterdam heeft het voornemen om via geurbeleid hier ook normen voor te ontwikkelen.

Meenemen in de uitvoering.

g4. Geluid en gezondheid

ingediend door 0021, 0335

In een verdichtende stad wordt geluidsoverlast een groter probleem. Dat geschreven wordt dat er van verdichting ook geluidsverminderende effecten uitgaan, stelt niet gerust. Als het aantal benzine-auto's vermindert, hebben bewoners langs de grotere wegen altijd de motoren nog. De omgevingsvisie moet hier meer aandacht aan besteden, en meer de koppeling leggen met gezondheidsproblemen. We missen het criterium 'geluidsvervuiling' en vragen om dat in de visie mee te nemen. Geluid heeft een grote impact op het menselijk welbevinden. Stel een netwerk van stiltezones en stilteparken tot max. 40 decibel in voor de vele mensen die zich willen kunnen terugtrekken uit de stedelijke hectiek en zich geen tweede huisje elders kunnen veroorloven. Ook aan de randen van de stad zouden 'quiet zones' kunnen komen. Bied daarnaast meer isolatie aan woningen die geluidshinder van Schiphol hebben.

Antwoord

Geluid is een belangrijk onderwerp in de omgevingsvisie. Geluid hoort bij een levendige, bruisende stad, maar te veel geluid leidt tot hinder, slaapverstoring en bij langdurige belasting tot ernstige gezondheidsklachten. Amsterdam neemt de komende jaren met de Actieplannen Geluid en Autoluw maatregelen die bijdragen aan minder geluid in de stad. Dit doen we onder meer door het aantal auto's te verminderen, en met het groeiende aandeel elektrische auto's worden deze ook stiller. Bovendien verlagen we de snelheid in steeds meer delen van de stad. Daarnaast zorgen we voor meer geluidsisolatie van zwaar geluidsbelaste woningen langs hoofdwegen, aanleg van geluidsreducerend asfalt en het bevorderen van stillere plekken in de stad. We maken een duidelijk onderscheid tussen drukke en rustige straten, en we gaan meer onderscheid aanbrengen tussen recreatiegroen en natuurgroen. Dit laatste sluit aan bij het groenbeleid en de ambitie om rigoureuus te vergroenen. De provincie gaat over het aanwijzen van stiltegebieden, waarvan er een aantal rondom de stad liggen. Zie hiervoor ook ons antwoord op S5.

Al opgenomen in de visie. Zie ook wijzigingsvoorstel S5.

g5. Geluid in Park Haagseweg/Nieuw Sloten

ingediend door 0100

De omgevingsvisie heeft te weinig aandacht voor geluid en doet geen recht aan de geluidsoverlast in Park Haagseweg en Nieuw Sloten. Het geluid komt van de A4, het spoor en grondgeluid van vliegtuigen op Schiphol, vooral bij zuiden- en westenwind. Er zijn nooit goede metingen gedaan, mensen kunnen niet in de tuin zitten of met open ramen slapen. Onderschat ook niet de invloed van grote gebouwen in de omgeving, die geluid weerkaatsen. Geluidsniveaus aan gevels bereiken 57 dB, terwijl slechts 50 dB wettelijk is toegestaan. Met name het telkens groeiende wegverkeer veroorzaakt gezondheidsschade aan omwonenden, en dat gaat om meer dan geluid alleen. Kortom: doe betere, nauwkeuriger metingen bij woningen zelf en neem een geluidswal of -scherm ten noorden van de gehele A4 bij Nieuw Sloten op in de visie.

Antwoord

Geluid is een belangrijk onderwerp in de omgevingsvisie. Zie hiervoor ook de beantwoording bij g4. Er bestaat een spanning tussen de groei van de stad en geluidsoverlast van wegverkeer, spoor en vliegverkeer, onder meer aan de zuidwestkant van de stad. De omgevingsvisie is geen concreet investeringsplan, maar geeft richting aan de ruimtelijke ontwikkeling van de stad. In de visie worden ook kansen voor stedelijke ontwikkeling langs de A4 beschreven. Hier zijn mogelijkheden om maatregelen tegen geluid te nemen die in bestaande situaties niet mogelijk zijn. Deze ontwikkelingen zouden op termijn dus gunstig kunnen uitpakken voor de geluidssituatie in uw woongebied. Concrete maatregelen als een geluidswal langs de A4 zijn uitwerkingsopgaven die als onderdeel van verdere stedelijke ontwikkeling worden opgepakt. Voor regulering van geluidsoverlast van Schiphol is de rijksoverheid verantwoordelijk en zetten provincie, GGD's en gemeenten zich in om de gezondheidseffecten hiervan inzichtelijk te maken.

Niet overnemen / meenemen in de uitvoering

g6. Lichtoverlast

ingediend door 0100, 0234

De impact van stedelijk licht verdient meer aandacht. Lichtoverlast kan worden tegengegaan met slimmere verlichting (richting, intensiteit, kleur) en komt mens en natuur ten goede. Neem dat als ambitie op in de omgevingsvisie.

Spreek met bedrijven af dat zij de verlichting aan kantoorgebouwen 's nachts uit zetten. Het gaat vooral om de namen van de bedrijven. De verlichting is hinderlijk voor veel omwonenden, want het komt tot in de slaapkamers. Dat gaat ten koste van nachtrust. Uitzetten is ook nog eens beter voor de natuur, waar de omgevingsvisie zo'n groot belang aan hecht.

Antwoord

Verlichting is inderdaad een belangrijk thema. Het kan zowel verstorend werken als positieve effecten hebben. Er wordt in de omgevingsvisie aandacht aan besteed in het hoofdstuk Leefbare Stad.

Verlichting draagt bij aan de leefbaarheid in de stad. De sociale veiligheid, de verkeersveiligheid en de sfeer in de openbare ruimte 's avonds en 's nachts zijn gebaat bij goede verlichting. Het beleidskader Verlichting beziet deze functies in hun onderlinge samenhang, vanuit duurzaamheidsdoelstellingen en met oog voor innovatie. De gemeente heeft als taak om te zorgen dat verlichting in de stad goed functioneert en er verzorgd uitziet tegen een verantwoorde prijs, maar ook dat we vanuit het oogpunt van duurzaamheid zorgen dat verlichting niet onnodig brandt als dat niet nodig is en dat de verlichting van kantoren en bedrijven geen overlast bij bewoners veroorzaakt. In de komende jaren zullen met gebruik van nieuwe technieken en innovatieve pilots de nadelige effecten van licht beperkt worden en moeten tegelijkertijd de gewenste functies behouden blijven.

Niet overnemen.

g7. Luchtvervuiling, gezondheid

ingediend door 0201

Met een hoge bevolkingsdichtheid is wonen en werken langs drukke wegen onvermijdelijk. Ook elektrische voertuigen veroorzaken straks slijtage-emissie aan banden, remmen en dergelijke. Een milieuzone is echter buitenproportioneel en niet effectief. Verlaging van het inwonertal is daarom een veel betere manier om te werken aan een gezondere stad. Zo ontstaan er meer mogelijkheden om verder van wegen af te wonen.

Antwoord

In de omgevingsvisie wordt beschreven wat de langetermijnvisie op de ruimtelijke ontwikkelingen in de stad is. Een gezonde leefomgeving is daarbij een belangrijk uitgangspunt en de milieuzones elektrisch vervoer een belangrijk instrument om de lucht schoner te krijgen. De lucht is door de jaren heen steeds schoner geworden. Met het Actieplan Schone lucht werkt Amsterdam aan het verder verbeteren van de luchtkwaliteit. Ook het programma Autoluw draagt hieraan bij. De realiteit is dat sinds 2010 Amsterdam sterk is gegroeid met ongeveer 11.000 bewoners per jaar (vooralsnog met uitzondering van het coronajaar 2020). De behoefte aan woningen blijft in Amsterdam en elders in Nederland onverminderd hoog. Het verlagen van het inwoneraantal is dan ook geen realistische optie.

Niet overnemen.

g8. Luchtvervuiling Tuindorp Oostzaan

ingediend door 0078

De doelstelling voor schonere lucht klinkt geweldig. In Tuindorp Oostzaan stinkt het heel vaak naar fabriekslucht en de HEM-centrale. Gaat dat ook verbeteren?

Antwoord

De ervaren geuroverlast in Tuindorp Oostzaan is bekend. De Omgevingsdienst NZKG doet samen met de gemeente, het Havenbedrijf en de provincie onderzoek naar de oorzaken hiervan. Daarvoor is een intensief overleg met bewoners van Tuindorp georganiseerd.

De kolencentrale aan de Hemweg is inmiddels gesloten. In de komende 20 á 30 jaar zullen ook bedrijven uit de Coen- en Vlothaven verhuizen naar elders, bijvoorbeeld meer westelijk in het Havengebied. Waar deze bedrijven geuremissies hebben, verhuist die dan mee en zal dat voor Tuindorp Oostzaan een positief effect hebben.

Zie ook het antwoord over geurbeleid bij g9.

Ter kennisneming.

g9. Geuroverlast, geur in 2050

ingediend door 0328, 0464

Het is moeilijk om je een levendige voorstelling van Amsterdam 2050 te maken, omdat je alleen daarover kunt lezen; geur, geluid en gevoel ontbreken. Toch is een brede sensorische beleving van Amsterdam in 2050 mogelijk, ook per scenario. Zo heeft het NL-lab van de VU de geur van de allereerste Amsterdamse beurs van ruim 400 jaar geleden, de Beurs van Berlage en de huidige Euronext Amsterdam gemaakt: verschillende geuren waarbij je echt totaal verschillende voorstellingsbeelden krijgt, die je ook bijblijven. Betrek dergelijk onderzoek en vertaal de omgevingsvisie naar 'Hoe ruikt Amsterdam in 2050'. Hoe ruiken verschillende stadsdelen straks, rekening houdend met bebouwing, emissieloos vervoer, klimaatadaptatie, verzilting enzovoorts?

We maken ons grote zorgen over thema's als geluid en geuroverlast en in bepaalde mate ook afvalwater en luchtkwaliteit.

Antwoord

Het opstellen van geurbeleid blijkt een uitermate complex geheel. Dat wordt vooral veroorzaakt door het feit dat de huidige regelgeving vooral toeziet op de emissie van geur en veel minder op hoe geurbelasting wordt beleefd. Concrete normen en grenzen voor geurbelasting in wet- en regelgeving, zoals die er wel zijn voor geluid, zijn er niet of nauwelijks. Ook blijkt in de praktijk dat de technische mogelijkheden om geur te meten zeer beperkt zijn. Dat wordt mede veroorzaakt doordat geur ook veroorzaakt kan worden door een accumulatie van diverse geurmoleculen die van verschillende

bronnen afkomstig kunnen zijn. Tenslotte kent geur een sterk subjectieve beleving: wat de een lekker vindt ruiken kan iemand anders als stank ervaren. Desondanks draagt de Omgevingswet ook Amsterdam op om aanvaardbare geurniveaus vast te stellen voor de stad. Het is voorstelbaar dat deze niveaus per omgeving van de stad kan verschillen. In het havengebied, waar geen mensen wonen, kan het acceptabele geurniveau hoger liggen dan in een gemiddelde woonwijk bijvoorbeeld. Bij het opstellen van het geurbeleid zal gebruik gemaakt worden van de meest recente inzichten in en rond geur. Dat geldt ook voor de technische middelen die ingezet zullen worden om per deel van de stad het acceptabele geurniveau vast te stellen. Daarbij hoort ook dat dit meetbaar en handhaafbaar moet zijn.

We steken liever energie in een goed normenkader voor nu dan in het simuleren van impressies voor 2050.

Niet overnemen.

g10. Veiligheid en maatschappelijke organisaties

ingediend door 0328

Bij het groeien naar een menselijke, leefbare en veilige metropool zijn ook randvoorwaardelijke maatschappelijke organisaties van belang, zoals de politie. De omgevingsvisie zou deze partners moeten benoemen.

Voorts zal bij het verdichten van de stad en het autoluw maken altijd een toets moeten plaatsvinden of hulpdiensten nog hun werk naar behoren kunnen uitvoeren en binnen de gestelde normen de plekken in de stad kunnen bereiken. Ook toekomstbestendige huisvesting van maatschappelijke beheerorganisaties in de stad moet als ruimtelijke randvoorwaarde worden genoemd.

Antwoord

Terecht punt. We benoemen nood- en hulpdiensten al als belangrijk belang waar in de agenda autoluw maatwerk voor nodig is. We gaan ervan uit dat vermindering van autoverkeer op veel plekken juist meer ruimte biedt aan noodzakelijk verkeer als logistiek en nood- en hulpdiensten. Het belang van maatschappelijke organisaties zal worden toegevoegd.

Wijzigingsvoorstel: bij het hoofdstuk 'omgevingsveiligheid' wordt functioneren en toekomstbestendige huisvesting van maatschappelijke organisaties als randvoorwaardelijk belang bij een leefbare stad toegevoegd.

g11. Routes gevaarlijke stoffen, omgevingsveiligheid

ingediend door 0289, 0367, 0510

Graag ook aandacht voor de routes gevaarlijke stoffen over weg en water.
Hoe past de ontwikkeling van de Sloterdijken bij de constatering over omgevingsveiligheid?
Denk hierbij aan de huidige transportroute voor gevaarlijke stoffen over de Basisweg?

Onder de kop omgevingsveiligheid worden soorten ongevallen benoemd: 'Voorbeelden van die ongevallen zijn warmtestraling (brand), overdruk (explosie) en concentratie van giftige stoffen in de lucht (gifwolk)'. Voeg hier 'effecten van' tussen, aangezien het hier om de effecten van ongevallen gaat.

Antwoord

Het thema omgevingsveiligheid wordt aangevuld met aandacht voor het toenemende belang van routes voor gevaarlijke stoffen over water, weg, spoor en buisleiding. Het beleid voor omgevingsveiligheid, zowel voor de stad als geheel als speciaal voor Westpoort, wordt in de komende jaren uitgewerkt. Dat staat in deze omgevingsvisie als opgave benoemd. De bereikbaarheid van het havengebied voor gevaarlijke stoffen heeft daarbij extra aandacht, omdat dit een belangrijke voorwaarde is voor de ambities voor energie en circulaire economie. De Westrandweg (A5) is daarvoor over de weg de belangrijkste verbinding. Deze is mede aangelegd om het vervoer van gevaarlijke stoffen over de A10-West te verminderen. De A10-West zal met de realisatie van Zuidas-dok nog minder belangrijk worden als Basisnet-route.

De Basisweg is belangrijk voor de ontsluiting van de meest oostelijk gelegen haventerreinen. Met de ontwikkeling van Teleport, het kantorengedrag rondom station Sloterdijk, in de jaren tachtig en negentig, is langs deze route bebouwing gerealiseerd voor grote aantallen werkzame personen. Dat vormt al sinds de totstandkoming van het Bevi en Basisnet een belangrijke belemmering voor verdere groei van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Radarweg en de Basisweg. Met de gebiedsontwikkeling in Sloterdijk II zuid, samen met de ontwikkeling aan de noordkant van de Basisweg, neemt het aantal personen in het gebied verder toe. Dit vormt echter geen belemmering voor het bestaande vervoer en eventuele verdere groei van het vervoer wordt door deze ontwikkeling niet extra belemmerd. In samenwerking met de provincie gekeken hoe ontwikkelingen met het oog op deze transporten zo veilig mogelijk kunnen worden gerealiseerd.

Wijzigingsvoorstel: we vullen de tekst over het thema omgevingsveiligheid aan en gaan daarbij onder andere in op het toenemende belang van routes voor gevaarlijke stoffen. Zie ook v44.

g12. Verkeersveiligheid

ingediend door 0540

We zien graag in hoofdlijnen de Amsterdamse uitgangspunten voor het verkeersveiligheidsbeleid terugkomen in de omgevingsvisie. Ook voor de periode na het huidige beleid. Dit kan immers ook ruimtelijke implicaties hebben. In de omgevingsvisie wordt enkel verwezen naar het al vastgestelde beleid 'Meerjarenplan Verkeersveiligheid 2016-2021'.

Antwoord

We werken momenteel aan de aanscherping van ons verkeersveiligheidsbeleid. We streven naar 0 verkeersdoden in 2050. In het volgende Meerjarenplan Verkeersveiligheid wordt nadrukkelijk de relatie gelegd tussen verbeteringen in verkeersveiligheid, veiligheidsgevoel en de ruimtelijke implicaties. De verwijzing in de omgevingsvisie achter wij voor nu voldoende.

Meenemen in de uitvoering.

Leefbare stad

L1. Meer volkstuinparken, erkenning ervan

ingediend door 0036, 0083, 0097, 0150, 0156, 0162, 0253, 0254, 0310, 0332, 0338, 0339, 0342, 0343, 0371, 0481, 0483, 0553, 0652, 0654, 0655, 0657

De gemeente wil ondanks uitpuilende wachtlijsten geen nieuwe volkstuinen. Veel aspirant-tuinders komen dus nooit aan de beurt. Met de groeiende stadsbevolking en steeds kleinere woningen wordt dat steeds nijpender. Zorg daarom voor extra volkstuinparken bij nieuwe gebiedsontwikkelingen. Herzie het standpunt dat er geen nieuwe volkstuinen komen, ken er bij ruimtelijke afwegingen meer gewicht aan toe. Dit is volgens sommigen in lijn met rijksbeleid in de Nota Ruimte.

Schrap het woord 'in principe' waar de omgevingsvisie schrijft dat volkstuinparken 'in principe' voor de stad worden behouden. Ze zorgen voor hoogwaardig groen voor tuinders en bezoekers, zijn ecologische verbindingsschakels, zijn goed voor de sociale cohesie, goed voor vrij bewegende kinderen, goed voor dieren en planten en kosten in onderhoud een fractie van wat een stadspark kost. Volkstuinen passen perfect in alle doelen van de omgevingsvisie, ook de maatschappelijke doelen. Ze zorgen ervoor dat de verdichtende stad met veel kleine woningen voor veel mensen toch leefbaar blijft.

Volkstuinparken doen recht aan de behoefte aan groen, de behoefte aan werk (in dit verband vrijwilligerswerk), beweging, zingeving, natuureducatie en aan samen met anderen iets tot stand brengen. Een unieke combinatie. Daarom het dringende verzoek om de positie van de volkstuinparken veilig te stellen en een waardige plaats in het groenbeleid te geven.

Amsterdam heeft ruim veertig volkstuinparken met meer dan 6.000 volkstuinen. Het totaal aantal gebruikers is een veelvoud daarvan. Respecteer grenzen van de huidige volkstuinparken, geef ze een volwaardige plek in de visie, verbijzonder ze in de Hoofdgroenstructuur. Want ze zijn niet alleen groen, maar ook natuur, en dat is heel wat anders. Pas op met het 'dynamischer maken' van de Hoofdgroenstructuur, dat stelt niet bepaald gerust. Bescherm het zorgvuldig en liefdevol onderhouden groen, de waardevolle sociale gemeenschappen, en waardeer de bijdrage van al dit vrijwilligerswerk aan de stad. Wees trots op de ruim honderdjarige traditie van volkstuinparken, behandel ze als kostbaar erfgoed. Stel samen kaders vast, laat uitwerking binnen kaders over aan de mensen en organisaties zelf. Ondersteun de parken zodat ze zich vanuit hun eigen kracht verder kunnen ontwikkelen. Dat is pas 'samen stadmaken'. Dat is wederkerigheid.

Volkstuinparken kunnen het algemene belang dienen met de wandelpaden, maar ook met multifunctionele gebouwen voor meerdere doelen of burgerinitiatieven, zoals gidswerk, educatie, natuurgespreksgroepen, leesgroepen, stage-ervaringsplaatsen. Dit vraagt natuurlijk toezicht, maar in samenwerking met andere organisaties zijn ook daar vrijwilligers voor te vinden. De kosten kunnen laag zijn. Het zou volkstuinparken een nog grotere maatschappelijke betekenis en bestaansrecht geven.

Antwoord

Het stadsbestuur is net als de indieners van vele zienswijzen trots op de circa veertig tuinparken die Amsterdam rijk is en waardeert de grote bijdrage die vrijwilligers leveren aan het inrichten en onderhouden van deze tuinparken. Daarom willen we de tuinparken, die al ruim honderd jaar bij de stad horen, behouden voor de toekomst en deze toegankelijker maken, zodat meer Amsterdammers ervan kunnen meegenieten. Dat is in het kort het doel zoals omschreven in de omgevingsvisie. De uitwerking van deze visie is maatwerk. Elk tuinpark is verschillend en zal daardoor een ander traject naar de voorgestelde vernieuwing doorlopen. Er is tijd en ruimte om te verkennen, te proberen en te leren en zo te komen tot oplossingen die voor alle betrokken partijen goed uitpakken. Dat vraagt inzet van de gemeente, van de Bond van Volkstuinders, van de onafhankelijke verenigingen en van de tuinders om hun kennis en (vaak lange) ervaring op de tuinparken 'mee te nemen' naar de beoogde toekomst.

Amsterdam groeit en moet een afweging maken tussen het belang van private en collectieve groene ruimte. Met deze omgevingsvisie zetten we ons in voor het behoud van het huidige aanbod aan volkstuinparken en daarmee het behoud van een flink aandeel private groene ruimte. Dat is in Nederland niet overal vanzelfsprekend en ook in Amsterdam niet altijd zo geweest. In eerdere structuurvisies werd nog weleens onderscheid gemaakt in 'permanente' en 'niet-permanente' volkstuinparken. Het historische gebaar om de huidige volkstuinparken te behouden voor de stad is in onze visie echter alleen mogelijk als de parken zich tevens, meer dan nu al gebeurt, openstellen voor buurtbewoners en andere Amsterdammers om er gebruik van te maken, om er te wandelen en er andere 'groene' activiteiten te ontplooiën. Dat is in de huidige opzet van de tuinparken, waarbij een relatief beperkt aantal Amsterdammers gebruik kan maken van grote tuinen, niet of onvoldoende het geval. Stedelijk groen zal evenwichtiger verdeeld moeten worden over de stad. We moeten naar collectiever gebruik van dit groenaanbod zonder het karakter van volkstuinieren te verliezen.

Vanwege de druk op de ruimte in de stad komen er geen nieuwe volkstuinparken bij. Daarvoor ontbreekt het gewoonweg aan ruimte. Om genoeg ruimte te vinden voor de woningen voor alle Amsterdammers van de toekomst, met de voorzieningen die daarbij horen, zoals scholen, sportvelden en parken, is het nu al passen en meten. We spannen ons in om het aandeel collectief te gebruiken groene ruimtes om te tuinieren te laten toenemen. Dat kan door meer diversiteit in het aanbod op bestaande volkstuinparken (met collectieve tuinen, kleine tuinen, mogelijkheden tot tijdelijk gebruik) en door het bieden van ruimte voor gemeenschappelijk tuinieren op straat, in de buurt, op schooltuinen, in stadsparken, op gebouwen en in groene verbindingen. Zie hiervoor de Groenvisie 2020. Op die manier denken we dat uiteindelijk meer mensen kunnen tuinieren en gebruik kunnen maken van de schaarse groene ruimte in de stad.

Alle volkstuinparken zullen onderdeel uitmaken van de herziene Hoofdgroenstructuur. Daarmee bewaken we de belangrijke groenfunctie, en in het bijzonder de hoge natuurwaarde, sociale waarde en gezondheidswaarde die deze tuinparken vertegenwoordigen. Het pleidooi in veel zienswijzen om de volkstuinparken een bijzondere status te geven in de Hoofdgroenstructuur zullen we betrekken bij de aangekondigde uitwerking van de Hoofdgroenstructuur.

Wijzigingsvoorstel: in de paragraaf 'Volkstuinen, begraafplaatsen, crematoria' van de beleidsagenda wordt de tekst over volkstuinen uitgebreid. Onder ander wordt het unieke en eigen karakter benoemd en er wordt aangegeven dat we de cultuurhistorisch en ecologisch waardevolle parken, die al ruim honderd jaar bij de stad horen, behouden voor de toekomst.

L2. Openbaarmaking volkstuinparken

ingediend door 0036, 0079, 0082, 0083, 0099, 0101, 0118, 0120, 0130, 0131, 0132, 0134, 0135, 0136, 0137, 0138, 0139, 0140, 0141, 0142, 0143, 0144, 0145, 0146, 0147, 0148, 0149, 0150, 0151, 0152, 0153, 0154, 0157, 0159, 0162, 0163, 0166, 0167, 0168, 0176, 0177, 0188, 0192, 0208, 0211, 0213, 0218, 0220, 0221, 0222, 0224, 0225, 0227, 0228, 0230, 0238, 0239, 0251, 0253, 0254, 0262, 0263, 0266, 0271, 0275, 0279, 0284, 0303, 0310, 0320, 0326, 0327, 0331, 0332, 0333, 0338, 0339, 0340, 0343, 0380, 0382, 0383, 0391, 0393, 0400, 0401, 0402, 0403, 0406, 0408, 0444, 0451, 0469, 0470, 0474, 0481, 0482, 0485, 0487, 0491, 0492, 0493, 0494, 0496, 0499, 0500, 0513, 0516, 0519, 0521, 0526, 0531, 0538, 0539, 0541, 0547, 0553, 0558, 0569, 0576, 0581, 0585, 0597, 0624, 0650, 0657

Openbaarmaking van volkstuinparken zal de kwaliteit ervan degraderen tot het niveau van gemeentegroen. Gemeentebeheerders kunnen niet tippen aan het niveau van kleinschalig, handmatig, milieubewust onderhoud dat volkstuinders leveren. Natuurkwaliteit en schoonheid van al die verschillende, met liefde onderhouden tuintjes en jarenlang opgebouwde natuur zullen verdwijnen. En dan kost het onderhoud ook nog eens meer belastinggeld. Volkstuinen zijn juist zo'n paradijs voor mensen, dieren en planten, omdat ze niet non-stop open zijn, omdat het er stiller en donkerder is dan op andere plekken in de stad. Volkstuinen zijn de paradepaardjes van veel ambities van de omgevingsvisie. Rigoureuus vergroenen en natuurinclusiviteit worden hier dagelijks in de praktijk gebracht, wees er zuinig op. Datzelfde geldt volgens sommigen voor schooltuinen.

Waarom zoveel meervoudig gebruik van volkstuinparken? Daarin wilt u veel verder gaan dan bij sportvelden. Waarom dat onderscheid? Leg uit wat wordt bedoeld met het 'opzoeken van de grenzen van de juridische mogelijkheden' bij het stimuleren van privaat groen, en schrap deze zinsnede bij voorkeur. Wij zijn het waard om serieus genomen te worden, zoek de dialoog. Neem volkstuinen beter op op gemeentekaarten, documenteer de grote soortenrijkdom en laat dat beter zien.

Vervang in de tekst overal het woord 'openbaarheid' door 'toegankelijkheid' waar het niet-openbare parken betreft, zoals volkstuinparken, maar ook begraafplaatsen of sportparken. Dit om semantische verwarring te voorkomen, want beide begrippen zijn niet hetzelfde.

Amsterdamse wandelaars die op zoek zijn naar rust, natuur en stilte zijn welkom van zonsopgang tot zonsondergang en dat is voldoende. Ze mogen meedoen met open dagen en natuuractiviteiten. Voor sommigen is de rust van volkstuinparken een zegen, ook al hebben ze zelf geen volkstuin. Extra toegangspoorten en ruimere openstellingen zijn bespreekbaar, maar echte openbaarmaking is geen goed idee. Het is ook niet conform eerdere afspraken over "samen met de tuinen beleid ontwikkelen". Zo daalt het enthousiasme om verder te praten. De gemeente moet zich betrouwbaar gedragen, zich aan gedane beloftes houden en de volkstuinen betrekken bij de uitwerking van plannen. Steun de volkstuinen bij kleinschalig ecologisch onderhoud in plaats van te denken dat de gemeente het beter kan.

Volkstuinen hebben ook een hoge sociaal-maatschappelijke waarde. Hier zitten vaak mensen met weinig geld en woonachtig in kleine, vaak slecht opgeknapte etagewoningen. Voordat je zo'n huisje mag pachten, is de wachttijd vaak vele jaren, want het aantal volkstuintjes is al flink verminderd. De strenge regels op de complexen zorgen voor veiligheidsgevoel, met name bij de vele alleenstaande vrouwen en ouderen. Je moet mensen, die zich geen buitenhuis elders kunnen veroorloven, een kleine rustige oase in deze overvolle stad toch gunnen? Bij iedereen op het complex kun je zo naar binnen en men leent elkaar vaak van alles uit. Waarom dan van deze

plekken een openbare plek maken met barbecue en fietsvertier? We weten uit ervaring dat dan vreemde types en toeristen het zich gaan toe-eigenen. Openstelling 24/7 gaat meer onderhoud en politie-inzet kosten.

Op pagina 202 van de omgevingsvisie wordt gerefereerd aan de in 2020 vastgestelde Uitvoeringsstrategie Volkstuinenbeleid. Dit is onjuist. De uitvoeringsstrategie heeft zoveel kritiek opgeroepen, dat deze nota in december is teruggetrokken. De Nota Volkstuinen uit 2005 is nog steeds vigerend. Pas dit dus aan.

Antwoord

In veel zienswijzen over de volkstuinparken wordt ingegaan op een specifiek onderdeel van het volkstuinenbeleid. Er wordt in diverse zienswijzen ook verwezen naar de eind 2020 vastgestelde Uitvoeringsstrategie Volkstuinenbeleid. Omdat deze Uitvoeringsstrategie in aanloop naar de behandeling in de gemeenteraad tot veel reacties heeft geleid, is besloten om besluitvorming door de raad uit te stellen tot 2021. Er zullen eerst gesprekken worden gevoerd met de Bond van Volkstuinders en de onafhankelijke volkstuinverenigingen. Het doel van deze gesprekken is om samen tot een aangepast voorstel te komen, die medio 2021 aan de raad zal worden voorgelegd. Veelgenoemde zorgpunten, zoals het openbaar maken van (delen van) volkstuinparken, de verantwoordelijkheid over het beheer, de veiligheid op de parken, fietsroutes, huurverhoging, huurcontracten en riolering hebben hier betrekking op. Al deze punten zullen nadrukkelijk aan de orde komen bij de genoemde gesprekken. Omdat de uitkomsten van deze gesprekken pas medio 2021 bekend zullen zijn en we hier niet op vooruit willen lopen, wordt in deze Nota van Beantwoording alleen in hoofdlijnen ingegaan op de reacties van insprekers, passend bij het abstractieniveau van de omgevingsvisie.

In de omgevingsvisie staat dat alle volkstuinparken in principe behouden blijven, mits meer Amsterdammers ervan kunnen meegenieten. Amsterdam groeit en daardoor wordt het onvermijdelijk overal drukker, ook in de groengebieden. We staan voor de opgave om naast het rigoureus vergroenen van de stad, ook beter gebruik te maken van alle mooie groengebieden die de stad rijk is: parken, sportparken, begraafplaatsen en ook de tuinparken. Dit betekent dat alle groengebieden de opgave hebben om open te staan voor meervoudig gebruik en voor meer bezoekers. Dit betekent niet dat er in de volkstuinparken dezelfde voorzieningen en activiteiten aangeboden moeten worden als in de stadsparken. Integendeel. We streven naar een gevarieerd groenaanbod, waarbij activiteiten en voorzieningen op tuinparken aansluiten bij de sfeer en kwaliteiten die daar al te vinden zijn. Het gaat dan in ieder geval om het genieten van natuur en rust, het maken van een wandeling over het park, tuinieren, spelen of andere passende activiteiten zoals educatie, kunst, cultuur, zorg en welzijn. Ook binnen de verschillende groentypen willen we de diversiteit behouden en versterken. Net zoals een stadspark uit rustige en drukke zones bestaat, stellen we voor om ook bij de uitwerking van het volkstuinenbeleid samen met de tuinders te bekijken welke zone op een tuinpark zich leent voor meer levendigheid en medegebruik en in welke delen de beleving van rust en natuur voorop staat.

We beschouwen schooltuinen ook als waardevolle groengebieden en als essentiële maatschappelijke voorzieningen. Het huidige beleid is om de schooltuinen te behouden en uit te breiden. Er worden voorbereidingen getroffen voor een 14^e schooltuin in de regio IJburg.

We onderschrijven dat het beheer door de tuinders vaak van hoge kwaliteit is. Uitgangspunt is dat deze kwaliteit zoveel mogelijk behouden blijft. Daarom worden per park beheerafspraken gemaakt. We bekijken samen welke verdeling van inzet gemaakt gaat worden tussen gemeente, tuinders en andere partners, en verkennen de mogelijkheden voor passende samenwerkingsvormen. Een belangrijk doel in de Uitvoeringsstrategie Volkstuinenbeleid is om de soortenrijkdom te versterken. We noemen volkstuinen nu al 'hotspots van biodiversiteit'. Om die waarde van volkstuinen te versterken,

willen we tuinparken stimuleren en ondersteunen bij natuurvriendelijk beheer. Doordat we streven naar meer diversiteit in de tuinparken, met naast privétuinen ook collectieve tuinen, kleinere tuinen, pluktuinen, maatschappelijke tuinen en openbare parkdelen, ontstaan mogelijkheden om de biodiversiteit te vergroten. Dat kan ook door het aanleggen van natuurvriendelijke oevers, het aanplanten van extra bomen of het aanleggen van ecologische verbindingen met de omgeving.

We zijn het ermee eens dat veiligheid, handhaving en toezicht belangrijke thema's zijn op de volkstuinparken. In het plan van aanpak worden met de tuindersverenigingen en tuinders afspraken gemaakt over de verdeling van verantwoordelijkheden en te nemen maatregelen om de negatieve effecten van meer openbaarheid of toegankelijkheid te beperken. Openstelling 24/7 is daarbij geen doel op zich. De vernieuwing van de tuinparken biedt naast aandachtspunten ook kansen op dit gebied. Door meer openbaarheid en openstelling neemt het aantal 'ogen' op het tuinpark toe. Verder geven veel zienswijzen aan dat de grote soortenrijkdom op de tuinparken beter gedocumenteerd en zichtbaar moet worden gemaakt. Een dergelijke inventarisatie zal deel uitmaken van de uitvoering van het volkstuinenbeleid. We zien hierbij een grote rol voor de tuinders zelf, die, zoals vele zienswijzen terecht aangeven, op dit vlak over veel deskundigheid beschikken.

Wijzigingsvoorstel:

- In teksten over volkstuinparken wordt 'openbaarheid' vervangen door 'openbare toegankelijkheid'
- De zin onder de kop 'We zorgen voor genoeg gevarieerd groen voor iedereen' over 'de grenzen van de juridische mogelijkheden bij het stimuleren van privaat groen' wordt vervangen door: 'Onderzocht zal worden welke juridische mogelijkheden er zijn om private ruimtes, zoals daken of tuinen, te vergroenen'.
- De verwijzingen naar de Uitvoeringsstrategie Volkstuinenbeleid worden geschrapt.

L3. Doorontwikkeling Hoofdgroenstructuur

ingediend door 0249, 0283

De keuze om het instrumentarium voor de Hoofdgroenstructuur niet op te nemen in deze omgevingsvisie betekent een breuk met de huidige situatie, waarvan de noodzaak onduidelijk is. Indien de doorontwikkeling van de hoofdgroenstructuur niet in de omgevingsvisie plaatsvindt, wordt geadviseerd om visie, beleidskader (inclusief procedures) en plankaart in een afzonderlijk vast te stellen beleidsnota Hoofdgroenstructuur op te nemen, opdat het beschermingsinstrumentarium zijn huidige status, inzetbaarheid en scherpheid behoudt. Het verdient de voorkeur om meer strategische afwegingen direct in de omgevingsvisie op te nemen. Denk daarbij aan het volgende:

1. Pas bij de herijking van de Hoofdgroenstructuur een passende combinatie toe van de waarden en functies van het groen.
2. Vertaal de groennormen voor projecten naar een stedelijke groene referentienorm. Dit draagt bij aan het in balans houden van de groene stad die Amsterdam is.
3. Geef meer rekenschap van de factor tijd bij het investeren in groen en het meer ontwikkelgericht maken van de Hoofdgroenstructuur. Waardevol groen heeft tijd nodig, oud groen is niet zomaar vervangbaar.

4. Houd in het bijzonder oog voor het groentype ruigtegebied/ struinnatuur en de daarbij behorende biodiversiteit, opdat dit onderdeel wordt van de toetsing van plannen.
5. Bekijk de mogelijkheid om voor voorziene gebiedsontwikkelingen die de Hoofdgroenstructuur aangaan op kaart zogenaamde 'zoekgebieden' aan te wijzen, waarbinnen tijdelijk een flexibele begrenzing van de Hoofdgroenstructuur van kracht is, maar waar als basisregel geldt dat de totale hoeveelheid Hoofdgroenstructuur niet afneemt.
6. Neem delen van andere groenstructuren op in de Hoofdgroenstructuur, maar selectief vanuit de stedelijke oriëntatie: niet alles bijeen.
7. Neem de ruimtelijke kwaliteit van de Hoofdgroenstructuur op in de toetsingscriteria voor inpassingsmogelijkheden in de Hoofdgroenstructuur.
8. Regel in het instrumentarium voor de Hoofdgroenstructuur ook de financiering van aanleg en meerjarig beheer.

Geef uitleg over de overwegingen die tot het voornemen hebben geleid om de Amsterdamse Ecologische structuur in de Hoofdgroenstructuur op te nemen en belicht wat de gevolgen hiervan zijn voor de bescherming die tot nu toe werd geboden door de Ecologische structuur. Geef op kaart in ieder geval duidelijk de hier genoemde ecologische verbindingen weer.

Is de TAC voldoende geëquipeerd om te adviseren over ontwikkelingen in de Ecologische structuur? Licht toe wat we ons bij 'corridors' in de omgevingsvisie moeten voorstellen. Vermijd een hybride betekenis.

Wij zijn van mening dat beleidsintenties voor groentypen in een omgevingsvisie thuishoren. Het verschuiven van het instrumentarium van de Hoofdgroenstructuur naar het omgevingsplan leidt tot ad-hoc ontwikkelingen, verrommeling, onduidelijkheid en gebrek aan rechtsbescherming.

Antwoord

De omgevingsvisie is een strategische visie op hoofdlijnen voor de lange termijn. We kiezen ervoor om sectorale en gebiedsgerichte uitwerkingen er niet in op te nemen. Voor de Hoofdgroenstructuur betekent dit dat de kaart met het groenblauwe raamwerk de ambitie weergeeft voor 2050, waar in stappen naartoe kan worden gewerkt. Hoewel genoemde kaart voortbouwt op de huidige Hoofdgroenstructuur kan het zijn dat de begrenzingen bij uitwerking net iets anders komen te liggen. De precieze ligging van groengebieden en de exacte loop van groene verbindingen, waaronder stadsnatuur, worden in een volgende stap bepaald. Het instrumentarium, dat zal bestaan uit een beleidskader en een toetskaart, wordt los van de omgevingsvisie vastgesteld en dient vervolgens als kader voor toetsing door een onafhankelijke toetscommissie. Het instrumentarium zal in 2022 worden vertaald naar regels in het omgevingsplan. Het nieuwe instrumentarium zal minstens de huidige status, inzetbaarheid en scherpte behouden. Totdat de nieuwe Hoofdgroenstructuur is verankerd in het instrumentarium gelden nog de begrenzingen en regels uit de Structuurvisie 2040. Ook het beleidskader voor de Ecologische Structuur Amsterdam blijft voorlopig van kracht. Bij vaststelling van het nieuwe instrumentarium voor de Hoofdgroenstructuur komt het beleidskader voor de Ecologische structuur te vervallen. Deze wordt als stadsnatuur opgenomen in de Hoofdgroenstructuur. Daarmee krijgen ook de ruigere, natuurlijke groengebieden in de stad de beschermde status die ze verdienen.

1. *Groen heeft niet alleen een functie, maar vertegenwoordigt inderdaad ook waarden voor de stad: natuurwaarde, gebruikswaarde, gezondheidswaarde enzovoorts. Met een waardenbenadering is dat beter inzichtelijk te maken: welke waarden willen we behouden en welke laten groeien? We kunnen de gewenste variatie in soorten groen er ook beter mee duiden, zoals met recreatieve waarde of met vooral ecologische waarde. We betrekken dit bij de uitwerking van de Hoofdgroenstructuur.*

2. *Amsterdam is een groene stad en wil dat ook blijven. Daarom zet de omgevingsvisie in op rigoreus vergroenen. De openbare ruimte in de stad wordt zo groen mogelijk ingericht, er komen nieuwe parken bij of bestaande parken worden verbeterd, zoals de Oeverlanden, het Hondsrugpark, Gaasperdakpark, Zuidasdokpark en NDSM-Oost. Er komen meer en betere groene routes en ecologische verbindingen en er wordt geïnvesteerd in het landschap: natuurontwikkeling, kringlooplandbouw, ruimte voor sporten en bewegen. Ook wordt ingezet op het vergroenen van straten, van bestaande en nieuwe gebouwen en kavels. We hanteren straks een stedelijke groennorm voor zowel nieuwe als bestaande buurten.*
3. *Uw pleidooi om groen de kans te geven om volwassen te worden zullen we betrekken bij het instrumentarium en de vertaling naar het Omgevingsplan. Doordat meer groen onderdeel is gaan uitmaken van de Hoofdgroenstructuur ten opzichte van de Structuurvisie 2040, zal een groter oppervlak aan groen nu een zwaardere beschermde status krijgen. En daarmee meer garanties om oud te worden.*
4. *U waarschuwt, samen met vele andere zienswijzen, dat ruigtegebied / struinnatuur onder druk staat. We delen deze zorg. Daarom is in de visiekaart van de Hoofdgroenstructuur een verbijzondering opgenomen met de naam 'Stadsnatuur'. Binnen de groengebieden en groene corridors die hieronder vallen, heeft de ecologische waarde prioriteit boven de gebruikswaarde.*
5. *Ook wij vinden dat waar grootschalige herstructureringsopgaven plaatsvinden behoefte is aan enige flexibiliteit ten aanzien van de Hoofdgroenstructuur. We zullen deze aanbeveling betrekken bij het ontwikkelen van het beleidskader voor de Hoofdgroenstructuur.*
6. *De definitie van de Hoofdgroenstructuur biedt voldoende houvast om selectief te zijn in het aanwijzen van Hoofdgroenstructuur-waardige groengebieden en verbindingen. Dit betekent dat de Ecologische Structuur 1-op-1 is geïntegreerd, omdat deze een stedelijke functie heeft. Van de Hoofdbomenstructuur en andere (cultuurhistorische- en water-)structuren heeft slechts een deel Hoofdgroenstructuurstatus gekregen.*
7. *We zullen uw advies om ruimtelijke kwaliteit binnen de Hoofdgroenstructuur op te nemen in de toetsingscriteria voor inpassingsmogelijkheden betrekken bij de uitwerking. De waardenbenadering biedt hiervoor mooie aanknopingspunten.*
8. *Een Hoofdgroenstructuur die zich moet kunnen ontwikkelen vraagt inderdaad om een financierings- en beheermethodiek. We nemen uw pleidooi om de financiering van aanleg en meerjarig beheer te betrekken bij het instrumentarium dan ook ter harte.*

Meenemen in de uitvoering.

L4. Scheggen, landschap

ingediend door 0066, 0197, 0198, 0246, 0283, 0369, 0448, 0510, 0536, 0597, 0678

Besteed meer aandacht aan de betekenis en de kwaliteiten van het omliggende landschap. De opgaven die daarop afkomen zorgvuldig een plek geven gaat een langdurige inzet vragen van

zowel de Provincie als van Amsterdam. Samen met bewoners en gebruikers moeten we de mogelijkheden gaan verkennen en verbeelden. Dat geldt ook voor de scheggen die in de omgevingsvisie als nieuwe stadsparken worden omschreven.

Stem de ontwikkeling van de scheggen, en eventuele bebouwing hierin, goed af in regionaal verband en houd rekening met bestaande afspraken, bijvoorbeeld voor N2000- en NNN-gebieden. We missen voor de scheggen ambities anders dan primair op recreatie gericht. Opgaven als kringlooplandbouw, bodemdaling, energietransitie en klimaatverandering vragen ook om keuzes. Ook hierin is het van belang deze samen met omliggende gemeenten, Provincie en Rijk op te pakken.

We missen een duidelijke afbeelding van waar de scheggen precies liggen. Voeg een gedetailleerde kaart toe, met duidelijke afbakening van de scheggen. Leg uit wat wordt bedoeld met 'versterken' van de structuur van de scheggen en 'landschapsontwikkeling'. Leg uit wat intensivering van recreatief gebruik betekent, hoe dat samen kan gaan met het stimuleren van kringlooplandbouw en herstel van biodiversiteit, en wat prioriteit heeft. Beschrijf de gewenste koers voor de Brettenscheg. Leg eerlijk uit hoe de Diemerscheg in de omgevingsvisie wordt opgevat, en wat daarvoor de beleidsvoornemens zijn. Besteed in de omgevingsvisie aandacht aan het belang van de Natuurboulevard.

Neem de Westeinderscheg explicieter op in tekst en kaartbeelden. Hier liggen kansen om bestaande recreatief-groene gebieden beter met elkaar te verbinden, in een robuust regionaal raamwerk.

De westelijke groene scheg Spaarnwoude is voor Haarlem erg belangrijk. Onderken daarom, naast de in de omgevingsvisie genoemde scheggen, ook het belang van de groene scheg van Spaarnwoude.

Het is goed dat de urgente opgaven in het landschap worden vermeld. De complexiteit van het veenweidegebied rondom Zaanstad vraagt om een gezamenlijke aanpak, binnen de Metropoolregio Amsterdam en binnen de regiegroep Laag Holland. Voeg daarom een verwijzing toe naar het visietraject dat binnenkort start over de toekomst van de polder Westzaan.

Geef meer aandacht aan de kansen die het water en de kusten van het IJmeer en Markermeer bieden. Er liggen daar ook urgente opgaven. Betrek de Provincie Flevoland bij plannen rond en voor de kustlandschappen, en dan met name het Flevolandse Programma Landschap van de Toekomst.

Op het Toekomstbeeld Amsterdam in de regio staan eilanden die niet bij ons bekend zijn. Graag deze toelichten.

Geef in de omgevingsvisie richting aan de gewenste inpassing van de IJmeerlijn. Het is voor de betreffende scheg vanuit landschappelijke, ecologische en recreatieve waarde van groot belang dat deze ondergronds komt te liggen. Benoem dit expliciet in de koers voor deze scheg.

Spreek niet van 'Amsterdamse scheggen', maar van 'Groene Scheggen'; ze liggen immers voor een groot deel niet op Amsterdams grondgebied.

Aandachtspunt is dat de groene scheggen per openbaar vervoer goed bereikbaar moeten zijn.

Antwoord

De landschappelijke opgave is breder dan recreatie alleen, is van grote betekenis en vraagt inderdaad om een langdurige inzet samen met bewoners, gebruikers en andere betrokkenen. Al was het maar omdat Amsterdam vrijwel nergens (volledig) eigenaar is van het regionale landschap: de groene scheggen. In het visiedeel en in het hoofdstuk 'Leefbare Stad' gaan we uitvoerig in op de betekenis van het landschap, de brede opgaven en de Amsterdamse ambitie hierin. Zowel de landschappelijke kwaliteiten als bestaand (provinciaal) beleid vormen voor Amsterdam altijd het uitgangspunt. In de scheggen stellen wij geen nieuwe stadsparken voor, maar benoemen delen hiervan als landschapsparken. Zie voor een toelichting L7.

In het visiedeel van de omgevingsvisie hebben we voor alle scheggen op consistente wijze een globale koers voor ontwikkeling geschetst, ondersteund door een illustratie waarin we duiden welke gebieden we onder de scheggen verstaan. Zowel de Westeinderscheg als de Spaarnwouderscheg (waar de Brettenzone onderdeel van is) zijn hierin opgenomen. Wij kiezen ervoor om niet explicieter te worden dan deze globale richtinggevende ambitie, aangezien de groene scheggen grotendeels gebieden buiten de gemeente Amsterdam betreffen en keuzen in ontwikkelrichtingen alleen gezamenlijk met andere partijen kunnen worden bepaald. Om dezelfde reden zien we geen meerwaarde in het specifiek benoemen van (lopende) deelprocessen, die bovendien veranderlijk en daardoor snel niet meer actueel zijn. Uitwerking van ontwikkeling van de groene scheggen doen we in samenwerking met andere betrokkenen. Zo heeft Amsterdam onder andere recent een Ontwikkelperspectief voor de Diemerscheg mede-opgesteld, dat een bouwsteen voor deze omgevingsvisie is en waarvan ook de natuurboulevard onderdeel is. Ook werkt Amsterdam mee aan een actueel initiatief van de Provincie Noord-Holland om voor de Westeinderscheg een ontwikkelperspectief op te stellen en wordt de samenwerking in de Amstelscheg nieuw leven ingeblazen. Het landschap van het Markermeer-IJmeer, ook in relatie tot een eventuele inpassing van een IJmeerverbinding, is onderdeel van een lopende MIRT-verkenning 'Bay Area', waaraan Amsterdam meewerkt.

In het toekomstbeeld voor de regio zullen de ingetekende eilanden voor de kust van Flevoland meer in lijn worden gebracht met de visie Nationaal Park Nieuw Land.

Wijzigingsvoorstel: eilanden voor de kust van Flevoland worden op de regionale kaart in lijn gebracht met de visie Nationaal Park Nieuw Land. Voorts veranderen we de naam 'Amsterdamse scheggen' overal in 'groene scheggen'.

L5. Omliggend landschap, financiering

ingediend door 0203, 0369, 0510

Amsterdammers recreëren ook in recreatiegebieden in de regio. Beheer en onderhoud van bestaande recreatiegebieden kost geld, en is in Nederland niet goed structureel belegd. Laat dit, ook in de toekomst, niet het probleem van de omliggende regio worden.

De randen van de stad zullen bij rigoureuze vergroenen een grote rol gaan spelen. Hiervoor zijn complexe afspraken met omliggende gemeenten nodig. De ambities van de omgevingsvisie strekken zich uit tot de gemeenten binnen het gehele metropoolgebied. Gezien de tijdshorizon van 2050 betekent dit ook meerjarige afspraken. Past dat wel binnen de democratische en financiële autonomie van de betrokken gemeenten? Leg beter uit hoe dat gaat werken.

De zorg over de financierbaarheid van de landschapsopgaven wordt herkend. De Provincie Noord-Holland denkt graag mee over nieuwe manieren hiervoor, vanuit de MRA-samenwerking Metropolaan Landschap.

Antwoord

Bekostiging van investeringen in en beheer van het landschap is een gezamenlijk belang. Om die reden doet Amsterdam mee aan de gemeenschappelijke regeling voor de recreatieschappen. Hierin draagt Amsterdam financieel bij aan beheer en onderhoud van gebieden van de recreatieschappen. Die omvatten echter slechts een deel van het landschap. Daarom denkt Amsterdam in MRA-verband mee over nieuwe manieren van bekostiging van het landschap.

De in deze omgevingsvisie opgenomen ambities die buiten de gemeentegrenzen vallen, hebben geen status. Ze zijn indicatief en bedoeld om de samenhang van ruimtelijke ontwikkelingen in de agglomeratie weer te geven. Wij geven via het werken aan bijvoorbeeld de Diemerscheeg en de Amstelscheeg vorm aan deze ontwikkelingen. Concrete meerjarige afspraken kunnen dan volgen op een gezamenlijk uitgewerkt ontwikkelperspectief.

Meenemen in de uitvoering.

L6. Randen van de stad, polders

ingediend door 0575, 0608, 0637

De omgevingsvisie roept het gevoel op dat alle herrie en overlast naar de randen van de stad moet, waar juist groen en ruimte is. Overlast van windmolens, industrie, festivals, feesten. Zijn we aan de stadsranden gastvrij voor mens en dier? Zijn de stadsranden veilig en gezond voor mens, dieren en vogels? Welke sociaal-maatschappelijke en recreatieve functies willen we er behouden en hoe wordt dit concreet vormgegeven? Dus met of zonder windmolens, datacenters, kernenergie of andere industrie. Wordt er aangesloten op groengebieden verder weg in Nederland? Graag meer duidelijkheid over deze zaken. Introduceer bij ingrepen een 'nee, tenzij'-principe, waarbij de kwaliteit van het landschap het uitgangspunt is.

Middels het mantra 'groeï binnen de grenzen' probeert de omgevingsvisie de polder te beschermen, maar het is de vraag of dat gaat lukken. We voorkomen daarmee niet het uitsterven van insecten, gaan niet de ontbossing tegen, plus dat we de illusie in stand houden dat er niet genoeg ruimte is om alle mensen in Nederland een huis te geven. We kunnen natuurlijk niet zomaar van de ene op de andere dag de polder in trekken, maar kunnen we misschien drie pilots starten waarbij ecologische woongemeenschappen het dode landschap rondom Amsterdam op natuurlijke wijze omzetten in bos? We ontwikkelen daarmee een alternatief dat de uitverkoop van de polder in de toekomst tegengaat.

Antwoord

Voor de ontwikkelingen in het landschap zijn de landschappelijke kwaliteiten het vertrekpunt. Ook vigerend (provinciaal) beleid als Bijzonder Provinciaal Landschap en het Natuur Netwerk Nederland biedt belangrijke kaders, bijvoorbeeld 'ja, mits' of 'nee, tenzij'. Onze ambitie is een duurzaam en met de stad verbonden landschap van hoge kwaliteit; dat geldt ook voor de gebieden die we definiëren als landschapsparken. Deze zijn opgenomen in het visiedeel van de omgevingsvisie, en in de vernieuwde Hoofdgroenstructuur. Zie voor meer informatie hierover antwoord L3.

Uit veel zienswijzen blijkt al dat het landschap erg verschillend kan worden gewaardeerd. Waar de een het heeft over 'kwaliteit van het landschap als uitgangspunt' heeft de ander het over een 'dood landschap'. Aan een waardering kunnen ook andere belangen ten grondslag liggen. De werkelijkheid is genuanceerd en vraagt om maatwerk en een geleidelijke, zorgvuldige ontwikkeling van het landschap. Daarbij kiest Amsterdam niet alleen voor 'groeien binnen de grenzen' om het landschap te ontzien, maar ook om de stad sterker te maken. Zie verder antwoord L4 en L7.

Niet overnemen / meenemen in de uitvoering.

L7. Landschapsparken

ingediend door 0100, 0172, 0249, 0283, 0616

In de koppen van de scheggen raken stad en landschap elkaar in 'landschapsparken'. Kan er dan nog wel een helder onderscheid zijn? Formuleer een duidelijke status en visie, planologisch en vanuit ontwerp, gebaseerd op de eigenheid per scheg.

Geef een limitatieve opsomming van de gebieden die omgevormd zouden moeten worden tot 'landschapspark'. Leg uit wat er 'ontwikkeld' moet worden en wat 'geleidelijk' inhoudt bij de ontwikkeling van de landschapsparken. Volgens de omgevingsvisie zou in 'landschapsparken' ruimte geboden moeten worden aan een deel van de sportbehoefte, maar er zou minder plek zijn voor 'traditionele sportvelden'. Leg uit wat hiermee wordt bedoeld.

Nieuw-West koestert al jaren zijn 'Westrandscheg', een groene long die de leefbaarheid in het hele stadsdeel verbetert. De omgevingsvisie wil deze scheg, die grotendeels in Oud Osdorp ligt en tegenwoordig de 'Sceg van West' heet, degraderen tot 'samenhangend landschapspark'. In de praktijk betekent dat dat er allerlei groene en recreatieve initiatieven in het groen mogen komen. Dat klinkt ongevaarlijk, maar betekent wel dat het weidse middeleeuwse polderlandschap, waar nu nog veel weidevogels broeden, zomaar anders bestemd kan worden. Het verzoek is om deze plannen uit de omgevingsvisie te halen.

De Bretten, Noorder IJ-plas, Diemerpark en Amstelscheg hebben een gigantische natuurwaarde. Hier een 'sportlandschap' van maken zou doodzonde zijn.

Antwoord

Landschapsparken zijn in de omgevingsvisie opgenomen als onderdeel van de beoogde vernieuwde Hoofdgroenstructuur. In de Visiekaart Hoofdgroenstructuur zijn de betreffende gebieden aangeduid. Het gaat er niet om hoeveel gebieden er zijn, maar welke gebieden een samenhangend geheel vormen, of zouden moeten (blijven) vormen. Dit is benoemd in het visiedeel van de omgevingsvisie, in de passage over de groene scheggen. Voor de status van de Hoofdgroenstructuur en onderdelen daarbinnen zie het antwoord bij L3.

Landschapsparken zijn de gebieden waar de recreatieve druk zeer hoog is, of zal worden. We zoeken hier naar mogelijkheden om de recreatieve toegankelijkheid en gebruiksmogelijkheden te vergroten. Daarin zoeken we altijd de combinatie met andere opgaven voor het gebied, zoals vergroting van de biodiversiteit, weidevogelbescherming, klimaatadaptatie, eerbiediging van cultuurhistorie of verduurzaming van het grondgebruik. Met het benoemen van de gebieden waarin deze gecombineerde opgaven spelen, kiezen we ervoor om deze te omarmen en niet te negeren. De ontwikkeling van landschapsparken is maatwerk, geen landschapspark is hetzelfde en bestaande landschappelijke kwaliteiten zijn het vertrekpunt en maken de verschillen. Een middeleeuws veenweidegebied als de Osdorper Bovenpolder, waarnaar in een zienswijze wordt verwezen, biedt bijvoorbeeld andere (on)mogelijkheden dan het Diemberbos. De huidige boerenlandpaden in de Osdorper Bovenpolder zijn overigens een mooie referentie van passend recreatief gebruik voor dit deel van landschapspark Tuinen van West. Daarnaast maakt Amsterdam niet van de ene op de andere dag een landschapspark. Er zijn al veel gebieden die als zodanig gedefinieerd zouden kunnen worden, maar vaak overstijgen ze de gemeentegrenzen en kennen de gebieden vele belanghebbenden en eigenaren. Het gaat dus om zorgvuldigheid en samenwerking, ontwikkeling ervan gaat geleidelijk. In die ontwikkeling willen we een samenhangend geheel houden of maken van sport- en recreatiegebieden, natuurgebieden, agrarische gebieden en recreatieve routes. Verschillen tussen

deelgebieden met een intensiever recreatief gebruik en extensiever gebruik, met vaak hogere natuurwaarden, worden bewaakt.

Wijzigingsvoorstel: de term 'sportlandschappen' krijgt een aangepaste definitie. In de tekst over de strategische keuze 'rigoreus vergroenen' in Deel I VISIE gaan we in op rustige gebieden en de wijze waarop we bij het ontwerpen van landschapsparken onderscheid maken tussen intensief gebruikte delen en stillere delen. Ook op de kaarten in Deel II WAAR worden stadsnatuurgebieden aangewezen. Deze komen ook terug in het hoofdstuk 'groen' van de beleidsagenda in Deel III WAT.

L8. Natuurnetwerk Nederland (NNN)

ingediend door 0021, 0242, 0434, 0619

De gemeente negeert of bagatelliseert het belang van het Natuur Netwerk Nederland (NNN), ook in deze omgevingsvisie. Er mag in NNN-gebieden weliswaar in zekere mate worden gerecreëerd, maar natuurwaarden hebben er voorrang. Respecteer de NNN-gebieden naar de letter en naar de geest. Geef helderder aan welke gebieden binnen de gemeente Amsterdam NNN-gebied zijn. Hanteer het voorzorgsprincipe bij ontwikkelingen in en in de nabijheid van deze NNN-gebieden.

Antwoord

Het Natuur Netwerk Nederland overlapt met de voorgestelde nieuwe Hoofdgroenstructuur, zoals opgenomen in de Visiekaart Hoofdgroenstructuur in deze omgevingsvisie. De NNN is hierin niet specifiek weergegeven, omdat deze onderdeel is van de Provinciale Omgevingsverordening en niet van de Amsterdamse Omgevingsvisie. Amsterdam is echter verplicht zich te houden aan de regels die via deze verordening aan de NNN zijn verbonden en houdt daar in deze omgevingsvisie en in de doorwerking ervan rekening mee. In overleg met de provincie zullen we altijd pogen om NNN en Hoofdgroenstructuur beter op elkaar af te stemmen, zodanig dat natuurlijke verbindingen erop vooruit gaan.

Al opgenomen in de visie.

L9. Ruimte en welzijn voor dieren

ingediend door 0021, 0072

Omdat dieren geen stem hebben, komen hun belangen steeds meer in het gedrang. Het gaat niet alleen om dieren die tot menselijk nut zijn, zoals huisdieren, maar ook om dieren en hun biotopen in de groengebieden in en rond Amsterdam. Deze hebben een waarde in zichzelf. Zorg daarom voor een betere representatie van dieren in de omgevingsvisie. Neem de effecten van stadsgroei op geluidslast voor dieren beter mee in afwegingen, onderzoek de geluidsgevoeligheid van diersoorten.

Maak een toegankelijke omgeving voor dieren, zodat ze niet meteen overgereden worden of slecht behandeld. Tijdens social distancing worden mensen blij van dieren, ze vormen een

aanleiding tot gesprek en ontmoeting. Of juist een gelegenheid tot rust tussen mensen en dieren, dus zonder zich eenzaam te voelen. Dan moet er alleen wel genoeg groene ruimte voor zijn.

Antwoord

De omgevingsvisie richt zich op de belangen van mensen én op die van dieren en planten. Daarom willen we natuurinclusief bouwen, rigoreus vergroenen en robuuste natuurgebieden en natuurverbindingen behouden en verbeteren. Bij het werken aan een natuurinclusieve stad is het altijd de intentie om stads- en natuurontwikkeling samen te laten gaan, dus we zijn het eens. Maar het is ook duidelijk dat in deze drukke stad de ruimte voor de ene soort, bijvoorbeeld het dier, steeds moet worden afgewogen tegen het belang van de andere soort, bijvoorbeeld de mens, die wil wonen, werken en recreëren. De opgave voor de komende jaren is om steeds op gewetensvolle wijze die balans te vinden.

Meenemen in de uitvoering.

L10. Voedselbossen

ingediend door 0299

De omgevingsvisie zou meer moeten zeggen over voedselbossen. Voedselbossen dragen bij aan veel doelen, onder meer over klimaat, natuur, voedsel, bosaanplant, bodem, wateropslag en sociaal gerelateerde uitdagingen. Naast de aanleg van nieuwe voedselbossen moet er een inventarisatie komen naar bestaande voedselbossen in de stad. Hierbij kan nauwe verbinding, kennisdeling en professionalisering grote meerwaarde bieden om de biodiversiteit van de stad Amsterdam te vergroten. Er zijn verschillende partijen die hiermee aan de slag willen. Reik die de hand door hierop visie te tonen.

Antwoord

We onderschrijven de stelling dat voedselbossen van waarde kunnen zijn voor de realisatie van meerdere doelen zoals genoemd in deze zienswijze. Het streven naar voedselbossen is opgenomen in de Groenvisie als een van de mogelijkheden van vergroening van de stad, en wordt bekrachtigd in deze omgevingsvisie. Dat geeft partijen de mogelijkheden om ermee aan de slag te gaan. Op dit moment zijn voor zover bekend al zeven voedselbossen in uiteenlopende vormen gerealiseerd in de stad. Een voedselbos is een van de vele mogelijkheden om de stad rigoreus te vergroenen. Het al dan niet realiseren van een voedselbos is wel altijd een lokale afweging, met lokale inspraak.

Wijzigingsvoorstel: voedselbossen worden als concreet voorbeeld en mogelijkheid genoemd onder het hoofdstuk 'groen' van de beleidsagenda.

L11. Particulier groen

ingediend door 0013, 0027

Bied mogelijkheden voor natuurvriendelijke initiatieven van particulieren met eigen geld, zoals landgoederen aan de stadsgrenzen.

Bij nieuwbouw van eengezinswoningen valt op dat er vaak zeer kleine tuinen bij zitten. Dat is te zien op het Zeeburgereiland, maar ook elders. Kan dat niet groter?

Antwoord

Goed punt. Er is daarom een landelijke regeling voor openbare landgoederen, maar omdat er rond Amsterdam weinig grootgrondbezit bij particulieren is zoals hier bedoeld, zal deze ambitie hier een geringe rol spelen.

Het dilemma bij grotere tuinen is natuurlijk dat er minder ruimte over blijft voor woningen of voor collectief groen, terwijl daar nu juist zoveel behoefte aan is. Je kunt niet alles hebben in een omgeving waar de druk op de ruimte groot is. Kiezen voor grotere privétuinen brengt bovendien het risico met zich mee dat er in het landschap om de stad gebouwd moet worden. Amsterdam kiest juist voor het open en groen houden van de landschappen om de stad. Daarom kiezen we voor verdichting van de bestaande stad met meer woningen, waarbij we vergroening niet in privétuinen, maar vooral in collectief groen zoeken: parken, gevels, groenstroken enzovoorts. Dan kunnen er per saldo meer mensen van genieten.

Niet overnemen.

L12. Watersport

ingediend door 0379, 0530

Emissieloos varen, beginnend in 2025 voor het centrum en in 2030 in geheel Amsterdam, vraagt nogal wat van watersporters. Het doel wordt onderschreven, maar de opgelegde overgangsperiode is veel te kort, zeker als de randvoorwaarden vanuit gemeente (laadinfra in publieke ruimte) en verenigingen en bedrijven nog niet helder en op orde zijn. De investeringen voor de gemiddelde watersporter worden onderschat. Het gevaar is dat armere watersporters moeten afhaken en watersport alleen toegankelijk wordt voor de rijken. Dat geldt voor jong en oud.

Er staat bebouwing getekend en beschreven in de vorm van hoogstedelijke buurten en gemengde stadsbuurten langs de oevers van zeilgebieden als de Nieuwe Meer en de Sloterplas. Die zorgen voor windshifting, waardoor zeilen wordt belemmerd. Voorts staan er zoekgebieden voor zonne-energie getekend en beschreven in de Nieuwe Meer, de Sloterplas, de Noorder IJ-plas, het Kinselmeer en de Gaasperplas. Zonnepanelen belemmeren het varen. Weeg deze belangen beter mee in de omgevingsvisie.

Op het zeer drukbevaren IJ (met 160.000 scheepsbewegingen per jaar) staat een zwemlocatie ingetekend die tot levensgevaarlijke situaties kan leiden. Pas dat aan in de omgevingsvisie.

Aan de noordelijke zijde van het IJ wordt de haventoeegang van de watersportvereniging Aeolus belemmerd. Niet alleen een belemmering voor de Amsterdamse waterrecreant, maar ook een gemiste kans om de watersporter van buiten Amsterdam toegang te geven om de stad te bezoeken.

Kunnen er wat meer kleine zwemwateren aan de stad worden toegevoegd, op veilige plekken waar niet (meer) wordt gevaren?

Antwoord

De ambitie voor emissievrij varen maakt deel uit van de Nota Varen deel 1 en 2 die al in 2019 en 2020 zijn vastgesteld en sluit aan op de doelstelling van Amsterdam Klimaatneutraal. Met deze omgevingsvisie nemen we de bestaande ambitie dus slechts over; we zien weinig aanleiding om de ambitie te verlagen.

Om te voldoen aan de vraag naar meer woningen streven we naar optimaal gebruik van de beschikbare ruimte. Daar hoort soms hoogbouw bij. Bebouwing en inrichting van kaden en oevers met hoogbouw en hoge bomen en dergelijke kunnen inderdaad van invloed zijn op de wind en windgerelateerde watersporten zoals zeilen, kiten en surfen. Hoewel bij nieuwe gebiedsontwikkelingen rekening wordt gehouden met negatieve windeffecten, vormt windgerelateerde watersport onvoldoende aanleiding om woningbouw te beperken.

Voor het opwekken van duurzame energie streven we naar een flinke uitbreiding van het aantal zonnepanelen. Hoewel hiervoor vooral daken en andere bebouwde oppervlakken moeten worden benut, kijken we vanwege de omvang van de ambitie ook naar het eventueel benutten van oppervlaktewater. Daarbij zullen ecologie, waterkwaliteit en recreatie moeten worden meegewogen. Overigens vallen wateren in 'nee, tenzij'-gebied. Dat wil zeggen dat zonnepanelen daar alleen aan de orde kunnen komen als we doelstellingen niet op andere manieren weten te halen.

Veel Amsterdammers willen recreëren in, op of aan het water. Daarom wordt gestreefd naar een uitbreiding van het aantal zwemlocaties. Bij de ontwikkeling van nieuwe zwemlocaties wordt uiteraard gekeken naar de kwaliteit van het water en de waterbodem, maar ook naar de relatie met overig gebruik van het water, groene kades en de nautische veiligheid. Dat zijn vaak gevoelige detailafwegingen die niet allemaal vooraf op omgevingsvisieniveau kunnen worden beslecht. Het motorkanaal en de jachthaven Aeolus maken deel uit van de gebiedsontwikkeling Hamerkwartier. Binnen deze ontwikkeling wordt inrichting en gebruik van het Motorkanaal en de oevers uitgewerkt. Wanneer nodig zal een nieuwe locatie voor de jachthaven in overleg met Aeolus worden bepaald.

Niet overnemen / meenemen in de uitvoering.

L13. Waterpeil

ingediend door 0289

Neem in de omgevingsvisie op dat bij doorvaarthoogtes waar open verbindingen met Rijkswateren zijn of komen, rekening wordt gehouden met het tijdelijk oplopen van het waterpeil tot het maximale peil van NAP 0,00, en in de toekomst mogelijk NAP 0,20. En dat er voor het Markermeer-IJmeer na 2050 mogelijk een toekomstige peilopzet van 30 cm ten opzichte van het huidige peilbesluit komt.

Antwoord

De verwachte noodzakelijke peilverhoging van het IJmeer na 2050 kan op termijn inderdaad effect hebben op maaiveldhoogtes en vrijwaringszones. De feitelijke effecten zullen in de Keur, het Omgevingsplan en bij verdere ruimtelijke gebiedsontwikkelingen worden uitgewerkt. In de omgevingsvisie zal de mogelijkheid van een hoger peil na 2050 worden opgenomen.

Wijzigingsvoorstel: in de tekst wordt de mogelijkheid van een hoger waterpeil na 2050 opgenomen.

L14. Groenblauwe hotspots

ingediend door 0021

Groenblauwe hotspots klinken mooi, maar zijn in de visie vooral bedoeld als wingewesten voor menselijke recreatie, ter vergroting van hun stedelijke betekenis. Hiermee zijn de natuurwaarden veel te weinig beschermd. Aangezien ruige natuur al zo schaars is, is dit ongewenst.

Antwoord

We passen de omgevingsvisie hierop aan. In alle groene plekken en ruimte die er in en om Amsterdam te vinden is, zullen we de verschillen beter bewaken. We hebben plekken aangegeven die expliciet meer mogelijkheden bieden voor menselijk gebruik zoals recreatie en sport, die horen bij een complete ontwikkeling van de stad, zonder dat ze om grootschalige of iconische bebouwing vragen. Daarnaast zullen we een aantal plekken en gebieden (bijvoorbeeld in de Brettenzone en in een deel van de Oeverlanden) aanwijzen als stadsnatuur. Bovendien houden de gebieden van Natuur Netwerk Nederland (NNN) hun beschermde status. Recreatieve activiteiten in de NNN moeten voldoen aan de eisen van de Wet natuurbescherming en aan door de Provincie Noord-Holland gestelde voorwaarden.

Wijzigingsvoorstel: bij de strategische keuze 'rigoreus vergroenen' gaan we in op stadsnatuur en de wijze waarop we bij het ontwerpen van parken onderscheid maken tussen intensief gebruikte delen en stillere delen. Ook op de kaarten worden stadsnatuurgebieden aangewezen. Deze komen ook terug in het hoofdstuk 'groen' van de beleidsagenda. Zie hiervoor ook S5.

L15. Groenblauwe hotspot kop Java-eiland

ingediend door 0267

De omgevingsvisie roept burgers op om actief mee te denken en bouwen aan het Amsterdam van de toekomst. In het kader daarvan presenteren we een plan voor een 'Amsterdam Greenhouse Palace' op de nog onbebouwde kop van het Java-eiland. Dat wordt een iconisch vormgegeven, klimaatneutrale tuinbouwkas, waar groenten, kruiden en bloemen op biologische wijze worden gekweekt. Het wordt tevens een educatief en recreatief centrum als mooi visitekaartje van Amsterdam. Want duurzaamheid kan ook visueel worden uitgedragen. Graag wordt bij gelegenheid een toelichting gegeven op dit plan.

Antwoord

Dank voor uw interessante idee. Deze omgevingsvisie is echter niet het geschikte podium om een dergelijk idee te 'regelen'. Er zijn al veel ideeën geweest voor de kop van het Java-eiland en er zullen er nog vele volgen. De uiteindelijke invulling van deze iconische plek vergt een apart traject, met daarbij behorende discussie en inspraak. We nodigen u uit om daaraan mee te doen zodra dat aan de orde is.

Niet overnemen.

L16. Diemerpark / Diemerscheg

ingediend door 0283

We krijgen met deze omgevingsvisie geen helder beeld van hoe het Diemerpark/Diemerscheg er in 2050 uit zal zien. Ook stellen we vast dat, in tegenstelling tot de uitgesproken ambitie van de omgevingsvisie, de bestaande structuur van groene scheggen niet wordt versterkt. We doen 18 aanbevelingen om de omgevingsvisie te verbeteren.

De gemeente Amsterdam heeft bij het provinciebestuur een zienswijze op de Omgevingsverordening NH2020 ingediend met als doel om de aanwijzing 'landelijk gebied' van de kop van de Diemerscheg weg te nemen, waardoor in de Diemerscheg meer bebouwd oppervlak mogelijk zou worden. We noemden dit de 'onthoofding' van de Diemerscheg. Deze actie heeft buiten de gemeenteraad plaatsgevonden en ook voor vaststelling van deze omgevingsvisie. Leg deze actie uit in de omgevingsvisie en leg uit hoe de structuur van groene scheggen volgens u kan worden versterkt door daarin meer ruimte voor bebouwd oppervlak toe te staan.

Antwoord

Hartelijk dank voor uw zeer uitgebreide reactie op de omgevingsvisie. Uw reactie gaat veel verder dan de hierboven opgenomen punten over de Diemerscheg en omvat 18 samenvattende aanbevelingen zoals u die in hoofdstuk 1 van uw reactie heeft opgenomen. Deze hebben wij in een nog weer samengevatte vorm opgenomen in deze Nota van Beantwoording, zodat voor iedereen minimaal de kern van uw aanbevelingen bekend is. Vrijwel al uw aanbevelingen zijn opgenomen onder themanummers elders in deze Nota. U kunt ze met name vinden onder de lagere L-nummers.

Wat betreft het visiegedeelte van uw reactie op het Diemerpark adviseren wij u dit met name in te brengen in het planvormingstraject voor het Diemerpark.

In de Amsterdamse zienswijze op de Omgevingsverordening NH2020 wordt aangegeven dat het opnemen van de onder andere door u genoemde gebieden als 'landelijk gebied' een beperking op lopende ontwikkelingen zou betekenen, en dat de afwegingen hiervoor onduidelijk zijn. Dit zou een extra beperking zijn, er wordt ten opzichte van bestaand beleid niet plotseling meer bebouwing mogelijk. De groene waarden van de door u genoemde gebieden zijn veiliggesteld in de Hoofdgroenstructuur. Zie ook onze beantwoording bij L3.

In de Visiekaart Hoofdgroenstructuur, onderdeel van deze omgevingsvisie, is de doorlopende groenstructuur van de Diemerscheg weergegeven. In het themakaartje behorende bij de strategische keuze 'rigoreus vergroenen' is dit per abuis niet goed weergegeven, waardoor het lijkt alsof de Diemerscheg een kopje kleiner is gemaakt. Dit is gecorrigeerd.

Wijzigingsvoorstel: in de themakaart bij 'rigoreus vergroenen' wordt de kop van de Diemerscheg correcter (groener) weergegeven.

L17. Geen sport in het Diemerpark

ingediend door 0019, 0022, 0026, 0028, 0068, 0155, 0283, 0323, 0351, 0674

Met de aanleg van extra sportvelden zou het natuurpark Diemerpark ernstige schade worden toegebracht. De gemeente wil natuurlandschap in de stad vernielen om het landschap om de stad te ontzien. Verwijder de aanduiding 'zoeklocatie sportlandschap' uit het Diemerpark. Leg uit hoe het te rijmen is dat er enerzijds al "gewerkt wordt" aan sportvelden in het Diemerpark, en dat dit anderzijds een vraag is die in het kader van de omgevingsvisie wordt onderzocht.

Leg in de omgevingsvisie voor de ARK-zone in het Diemerpark de beschrijving en beleid conform de Structuurvisie Amsterdam 2040 vast als 'zeer waardevol en kwetsbaar natuurgebied' dat ontoegankelijk zou moeten zijn.

Besteed in de omgevingsvisie aandacht aan de nadelen van verdichting en neem een expliciet besluit over het al dan niet verhogen van het aantal woningen op IJburg.

Op het toenmalige Centrumeiland zou een sportpark worden aangelegd. Plannen kunnen natuurlijk veranderen, maar dat de gemeente bij de ontwikkeling van het huidige Centrumeiland de sport vergeten is, is onvergeeflijk. Om in plaats daarvan een sportpark in een natuurgebied (het Diemerpark) aan te gaan leggen, is helemaal uit den boze. Het is bovendien slecht te rijmen met het feit dat de reeds aanwezige sportclubs meer leden zoeken en dat ze er ook andere clubs laten trainen. Is er wel onderzoek gedaan naar wachtlijsten?

Er is al een sportpark in het Diemerpark, met bestrating, hekken, verlichting en veel kunstgras: zeer natuuronvriendelijk en niet passend in misschien wel het meest biodiverse park van Amsterdam. Er zijn veel dieren en het park heeft het meeste aantal wilde bijensoorten van heel Amsterdam. Het zou daarom zeer ongelukkig zijn om deze verharding en plastificering uit te breiden ten koste van de natuur. Kunstgrasvelden zijn sowieso uit den boze, met al die microplastics.

Het Diemerpark is een van de weinige overgebleven grote ruigtegebieden in en rond Amsterdam. De ecologische waarde ervan is hoog, het belang voor de groeiende groep IJburgers eveneens. Het is er niet alleen rustig en groen, maar ook vrij. Dat wil zeggen: zonder hekken, zonder toedeling van functies, zonder regels, zonder indeling in clubjes mensen en met een welkom aan iedereen, ongeacht wie je bent. De plannen om hier een sportpark aan te leggen zet al deze waarden op de helling. Het vrije karakter van het Diemerpark zal worden vervangen door hekken, parkeerplaatsen, clubgebouwen, lichtmasten en hokjesdenken.

Sportvelden zorgen op veel plekken nu al voor een onevenredige belasting, door geparkeer van auto's, lichtvervuiling in de avonduren en zwerfafval afkomstig van gebruikers. Sportclubs nemen onvoldoende hun verantwoordelijkheid. Ook om deze redenen is uitbreiding van sportfaciliteiten in het Diemerpark zeker niet wenselijk. Doe dat decentraal op de nieuwe eilanden, waar ze ook al gepland zijn, of op bestaande parken in de Watergraafsmeer.

Er was een alternatief: een sporteiland in het IJmeer. Haal dit plan alsnog uit de kast en laat het Diemerpark vrij. IJburgers hebben dat nodig, Amsterdammers hebben dat nodig, vele diersoorten hebben dat nodig.

Antwoord

Deze zienswijzen laten zien dat een groeiende stad niet zonder een krachtig groenbeleid kan. Groen gaat mensen aan het hart; we zien hierin een van de vele ondersteuning voor onze strategische keuze 'rigoreus vergroenen'. Toch zullen we onvermijdelijk soms voor lastige inpassingsvraagstukken komen te staan, zoals in het Diemerpark. Het gaat hier om een uitbreiding van het huidige sportpark. In januari 2019 is via het Strategisch Huisvestingsplan Sport 2020-2023 al een besluit genomen om de uitbreiding van het sportpark van zes naar tien velden in gang te zetten.

De vier extra sportvelden zijn het antwoord op het tekort aan sportruimte op IJburg I. Met deze uitbreiding zorgen we voor voldoende sportruimte voor volwassenen en jeugd van vooral Steigereiland en Haveneiland en werken we wachtlijsten bij bestaande sportverenigingen weg.

Het sportpark in het Diemerpark heeft een bijzondere ligging in een natuurlijk stadspark met grote ecologische waarde. Dit stelt eisen aan de inpassing van het sportpark en met name de kunstgrasvelden. Het sportpark dient zoveel mogelijk op te gaan in de natuurlijke omgeving. Dat doen we in overleg. Daarnaast gaan we kijken naar parkeeroplossingen buiten de Hoofdgroenstructuur.

Het in de zienswijze genoemde alternatief van een sportpark in het IJ-meer maakt onderdeel uit van de plannen voor Buiteneiland en is hard nodig om de groei en de daarmee samenhangende sportopgave van IJburg 2e fase op te vangen.

Wijzigingsvoorstel: het zoekgebied voor een sportlandschap wordt in het Diemerpark van de kaart gehaald, aangezien het gaat om uitbreiding van de bestaande voorzieningen, voortkomend uit een evidente en aan de sportnorm gerelateerde sportbehoefte op IJburg 1. Een deel van het Diemerpark wordt aangeduid als stadsnatuur.

L18. Groen en sport in Haven-Stad

ingediend door 0036, 0079, 0083, 0090, 0097, 0150, 0343, 0596, 0626

Haven-Stad is prima, maar lijkt qua parken en groen karig te worden en bovendien te laat gefaseerd. Nieuwe parken staan wel genoemd, maar niet op kaarten ingetekend, afgezien van twee miniparkjes aan de IJ-zijde. Dat betekent een verdere belasting van het al overvolle Westerpark en wellicht de volkstuinparken. De westelijke groene scheg lijkt helaas erg kort en klein te worden. Zorg dus voor meer groen en sportmogelijkheden in de nieuwe wijken, op loop- en fietsafstand.

In de omgevingsvisie staat dat schaarste in de openbare ruimte kansen biedt, een invalshoek waar zeker iets voor te zeggen valt, maar deze gedachte wordt in het geval Haven-Stad erg ver doorgevoerd. Een wijk bouwen waarin zoveel mensen komen te wonen als in de stad Leiden en daarbij geen substantieel groen aanleggen, is absurd en past niet bij 'rigoureuze vergroening'.

Antwoord

Over de noodzaak van voldoende groen in Haven-Stad zijn we het volledig eens. Dit voorjaar is het 'Integraal Raamwerk Haven-Stad' voor inspraak vrijgegeven. Het loont om de daarin opgenomen kaarten te bestuderen. Dit document is voor Haven-Stad te beschouwen als een verfijning en verdieping van de omgevingsvisie. In dit Integraal Raamwerk zijn de ambities en uitvoeringsvoorstellen voor parken en groen uitvoering en in detail terug te vinden. Kort samengevat wordt bij de plannen voor Haven-Stad het uitgangspunt gehanteerd dat er per woning 16 m² nieuw openbaar gebruiksgroen en 6 m² ecologisch groen wordt gerealiseerd. In het Integraal Raamwerk is te vinden hoe en waar deze ambitie gestalte krijgt. Er komen zes buurtparken met een globale omvang van vijf hectare en een eigen stadspark aan de zuidzijde van het IJ met de omvang van zo'n tien tot twaalf hectare. Daarbij wordt het gebied Noorder IJ-Plas aan de noordzijde van het IJ ook stapsgewijs ingericht tot een stadspark met bijzondere eigen karakteristieken. In elke buurt zal er in de straten en pleinen bovendien sprake zijn van royale groenstroken ten behoeve van verblijf, ecologie en klimaatbestendigheid. Haven-Stad wordt ondanks de hoge dichtheid dus zeer groen.

Per deelgebied is aangegeven van welke inpassingopgave er voor veldruimte voor buitensporten wordt uitgegaan. Er is in Haven-Stad sprake van de inpassing van zo'n 7 sportcomplexen met een omvang van globaal 3 hectare. Aanvullend komen er op verschillende plekken gelegenheden voor buitensport met een globale omvang van 1 hectare. Deze sportcomplexen kunnen eventueel op bijzondere wijze worden ingepast, zoals op gebouwen, boven infrastructuur of in het water. Daarnaast worden de sportparken Spieringhorn en Melkweg/Oostzanerwerf vernieuwd en geïntensiveerd. Ze zullen worden verbonden met de buitensportfaciliteiten in de parkzones Noorder IJ-Plas en Brettenzone. We willen hier 'sportlandschappen' ontwikkelen waar natuurbeleving en sportieve activiteiten hand in hand gaan.

L19. Bretten, Westerpark

ingediend door 0596, 0626

In de omgevingsvisie stopt de Brettenzone bij station Sloterdijk, maar die moet lopen tot en met het oude Westerpark, tot de Haarlemmerpoort. De bebouwing rond station Sloterdijk is hierin een grote ecologische knip, kan daar herstel in worden aangebracht? Het Cultuurpark Westergasfabriek is een kleinere knip die verbetering behoeft. Neem in de omgevingsvisie op dat hier veel stenige stukken kunnen worden omgezet in hoogwaardig recreatiegroen of ecologische versterking.

Het Westerpark is nu al samen met het Vondelpark het drukste park van Amsterdam en zal nog verder toenemende drukte moeten opvangen. Dit vraagt om vergroening van nu ongebruikte stenige plekken, maar ook om vergroting. Dat kan door de locatie van het Mediacollege toe te voegen, voetbalclub SDZ (sportpark Transformatorweg) te verhuizen en vooral door toevoeging van het spooremlacement Zaanstraat. Dat zou eindelijk een organische aansluiting op de Spaarndammerbuurt opleveren, middels overkapping van het spoor. Probeer ook de historische Spaarndammerdijk te herstellen.

De omgevingsvisie projecteert twee nieuwe metrostations – Haarlemmerpoort en Hemknoop - die direct toegang bieden tot het Westerpark. Dat maakt het park straks beter bereikbaar, dus nog drukker. Station Hemknoop wordt ook nog eens een stationskwartier, met forse verdichting en grootstedelijke voorzieningen. De geambieerde schaal met veel hoogbouw lijkt in geen verhouding te staan tot de menselijke maat en rust die in het direct aangrenzende Westerpark wordt nagestreefd. De beoogde dichtheid op het te transformeren Zaanstraat-emplacement moet omlaag; er moet meer worden gedaan met ontwerpstudio's die een groenere verbinding tussen Spaarndammerbuurt en Westerpark beoogden.

Ook op andere plekken rondom het Westerpark lijkt hoogbouw te komen. Daar komen fietssnelwegen en de overvloed aan evenementen nog bij. Neem in de omgevingsvisie op dat de evenementendruk moet afnemen en doorgaande, functionele fietsroutes langs - en niet door - het Westerpark worden geleid. Bijvoorbeeld langs de Zaanstraat en de Haarlemmerweg die dan kan worden getransformeerd in stadslaan. Met herstel van het oude jaagpad kan daar ook het historische karakter terugkeren. Overweeg om het Westerpark de status van beschermd stadsgezicht te geven.

Antwoord

Met de uitbreiding van de groenstructuren in de omgevingsvisie wordt ook ingezet op spreiding van het gebruik en de manier waarop groen wordt gebruikt. In de Hoofdgroenstructuur Visiekaart wordt ingezet op het verbinden van groengebieden, via groene en blauwe verbindingen. Zowel de Hoofdbomenstructuur als de ecologische structuur vormen hierin een belangrijke leidraad.

Stadsparken en parkgebieden maken deel uit van dit groen-blauwe netwerk.

Dit voorjaar is het Investeringsbesluit Sloterdijk-Centrum vastgesteld. Daarin staat dat de omgeving van Sloterdijk vanwege de ligging in de Brettenscheg sterk wordt vergroend. Niet alleen in de openbare ruimte, maar ook op daken, gevels en balkons. Het aantal bomen neemt er flink toe.

Dat nieuwe metrostations nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk en noodzakelijk maken, staat buiten kijf. We zetten in op verstedelijking én vergroening. Aandachtspunten daarbij zullen zijn: verbetering van de recreatieve waarden, verhoging van de biodiversiteit, meer en aantrekkelijker groen voor gebruik, ontmoeting en een gezonde leefstijl. In parken is, naast rust met stille zones en een hoge natuurwaarde, ook plaats voor actiever gebruik en evenementen, zoals vastgelegd in het evenementenbeleid uit 2018. In ieder stadspark is via locatieprofielen bepaald aan welke voorwaarden, grootte en aantallen een evenement moet voldoen. Door de groengebieden goed met elkaar te verbinden, willen we ervoor zorgen dat de verschillende vormen van gebruik, op relatief korte afstand van elkaar, mogelijk zijn. Stille zones én, op bepaalde tijden, ook drukte. In ieder parkgebied is het maatwerk.

Meenemen in de uitvoering.

L20. Tuinpark Zonnehoek

ingediend door oog7

In de omgevingsvisie staat schematisch hoogbouw ingetekend aan de westzijde van volkstuinpark Zonnehoek. Deze hoogbouw lijkt onmogelijk zonder ondertunneling van de weg en zal bovendien de kwaliteit van het bestaande groen in West aanzienlijk aantasten. Wellicht is dit een fout; hoe dan ook is het onwenselijk. Door in plaats daarvan aan de westzijde van Zonnehoek (en langs het spoor) een groene parkstrook te plannen, als bufferzone om de volkstuinparken, raken Westerpark en het miniparkje langs de Spaarndammerdijk verbonden en komt bij stadsdeel West meer groen beschikbaar.

De natuurwaarden van tuinpark Zonnehoek, dat evenals veel andere Amsterdamse parken het hoogste keurmerk voor de natuurwaarden heeft, wordt nu ten onrechte ingedeeld in de laagste natuurklasse. Zonnehoek behoort tot de Hoofdgroenstructuur van Amsterdam en is beoordeeld als hoogwaardig groen. Door de plannen met de volkstuinparken (natuurgroen omzetten in openbaar groen, tuinen opsplitsen in nutstuinen) zouden deze natuurwaarden worden verminderd. Behoud de natuurwaarden in de volkstuinparken, zodat de groene aannames in de bijbehorende omgevingseffectrapportage meer gaan overstemmen met de werkelijkheid.

Antwoord

In de omgevingsvisie wordt een stap gezet naar een aaneengesloten hoofdgroenstructuur, wat de natuurwaarde versterkt. Het tuinpark Zonnehoek is daarin opgenomen en heeft daarmee een beschermde status. De hoge natuurwaarde, die we zeker koesteren, is één van de redenen om dit park te beschermen.

Met het sluiten van de metroring tussen Centraal station en Isolatorweg wordt er een metrostation toegevoegd ter hoogte van de Transformatorweg. Daarnaast schuift het rangeerterrein op. Hierdoor zijn er kansen en ruimte voor ontwikkeling in hoge dichtheden. Tuinpark Zonnehoek zal zorgvuldig en in overleg in deze ontwikkeling worden ingepast. Wat betreft openbaarheid verwijzen we naar ons uitgebreide antwoord onder L2.

Niet overnemen.

L21. Aanpak en verbindingen Noorderpark

ingediend door 0039, 0178

Er wordt zes miljoen vrijgesteld voor het Noorderpark, maar vooral voor meer beton en geluidsoverlast. Een boom van vijftig jaar omzagen voor beton is twee generaties natuur ontnemen. Onze kleinkinderen willen dit ook weer doorgeven aan hun kleinkinderen. Straks staan alle nieuwe huizen leeg omdat er geen natuur en geen zuivere lucht meer is. Behoud en vermeerder natuur, zodat we het kunnen doorgeven. Dat is die zes miljoen meer dan waard.

Het Noorderpark is een geweldig park, maar het duurt even voor je het bereikt vanaf welke pont dan ook. Door het groener maken van het stuk tussen de Zamenhofstraat-pont, het Vliegenbos en het stukje naar Noorderpark ontstaat een mooiere strip van groen door Noord. Dat kan met een eco-viaduct over de Waddenweg.

Antwoord

De herinrichting van het Noorderpark is nodig omdat Amsterdam-Noord de komende jaren hard groeit en het aantal parkbezoekers toeneemt. Door nu delen van het park aan te pakken, kan het park de extra bezoekersdruk in de toekomst beter aan en kunnen meer mensen gebruik maken van hun gemeenschappelijke tuin van Noord. Daarbij proberen we uiteraard zoveel mogelijk rekening te houden met het bestaande groen. Na de herinrichting blijven er in het middendeel juist minder vierkante meters asfalt over, voor meer groen.

De verwijdering van 26 bomen is in het kader van een uitdunning. Door het uitdunnen ontstaan meer ruimte, licht en voedingsstoffen voor de bomen die blijven staan. Deze krijgen dan meer takken en wortels en worden sneller dik. Daarnaast kappen we nog 34 bomen, maar hiervoor in de plaats planten we ongeveer 45 bomen langs het Noordhollandsch Kanaal en de Nieuwe Leeuwarderweg. Activiteiten en evenementen vinden op dit moment vooral in het westelijk deel van het Noorderpark plaats, waar het risico op schade aan het groen en de bodem groter is, omdat hiervoor niet de juiste faciliteiten aanwezig zijn. Met de aanpak van het middengebied wordt er een activiteitenterrein gerealiseerd dat hiervoor beter geschikt is. Hoewel ons evenementenbeleid meer toestaat in het Noorderpark, nemen we het standpunt in dat het park alleen geschikt is voor festivals zoals het Noorderparkfestival, theatervoorstellingen en kleinschalige buurtgerichte (sport)activiteiten. Festivals met veel bezoekers en zware geluidsbelasting horen niet thuis in het Noorderpark.

Op de projectwebsite staat uitgebreidere informatie over de financiering, het groen en het evenementenbeleid: <https://www.amsterdam.nl/projecten/noorderpark/ontwerp-activiteitenterrein/>

In de Integrale Landschapskaart Amsterdam Noord is opgenomen om de Waterlandse Zeedijk en de Noordhollandsch kanaalzone, waartoe het Noorderpark behoort, te ontwikkelen tot een landschapspark. Goede groene verbindingen zijn hierin cruciaal. Nu duurt het inderdaad even voordat je vanaf de pont bij het Noorderpark bent. De ontwerpopgave is om het Vliegenbos en het Noorderpark beter met elkaar te verbinden. Hierdoor wordt de Waterlandse Zeedijkverbinding weer zichtbaar. De landschappelijke structuur en de aansluiting met de Sixhaven dienen te worden versterkt langs de zuidzijde, richting Buiksloterweg. De entrees van het park dienen aan te sluiten op de buurtstraten en de Wingerdweg dient te worden ingericht als parklaan. Dit soort verbindingen is precies wat we bedoelen met meer aaneengesloten groene netwerken in de stad, in het kader van rigoureus vergroenen. Enkele in de zienswijze genoemde concrete ingrepen nemen we niet letterlijk op in de omgevingsvisie, want die vergen afstemming met belanghebbenden ter plekke. Wij hopen en verwachten echter dat de groene prioriteiten van deze omgevingsvisie meer van dit soort initiatieven op gang brengt bij burgers, projectleiders en belangengroepen, zodat de stad stap voor stap steeds groener wordt.

L22. Tuinparken Noord, Waterlandscheg

ingediend door 0156, 0187

In 2020 bleek uit onderzoek dat de ecologische waarden van het groen in de Schellingwouderscheg zeer hoog zijn. Zes van de acht noordelijke tuinparken zijn in dit onderzoek meegenomen. Hun natuurwaarde is fors hoger dan op de gemeentelijke Natuurwaardenkaart uit 2016 staat aangegeven.

U gebruikt de woorden 'groen' en 'natuur' soms door elkaar, alsof het inwisselbare begrippen zijn. Zorgvuldig begripgebruik helpt om te zien of vergroting van de gebruiksmogelijkheden wel of niet leidt tot vermindering van ecologische waarden, ook al blijft alles 'groen'. Modernisering van de volkstuinparken mag niet ten koste gaan van de biodiversiteit.

Zeven van de acht noordelijke volkstuinparken liggen aan de Ring A10. Door hun aard en ligging kunnen deze parken een goede functie vervullen in de vergroting van de ecologische en recreatieve verbindingen tussen het stedelijk gebied van Noord en het landelijk gebied van de Waterlandscheg. We maken ons echter zorgen over de ideeën voor de Waterlandscheg, met een 'Waterland-sportlandschap' voor meer sport en recreatie voor Amsterdammers. Tegelijkertijd moet bodemdaling worden tegengegaan, biodiversiteit en waterbergend vermogen worden bevorderd en de omschakeling naar duurzame landbouw ondersteund. Daar komt nog bij dat de strook net boven de ring A10 wordt aangewezen als zoekgebied voor de plaatsing van windturbines. Heel Landelijk Noord wordt achter de hand gehouden als reserve-zoekgebied. Met dit alles wordt de kop van deze groene scheg een rest- of rommelzone voor voorzieningen waarvoor elders in de stad geen plaats meer is. Er komt meer hinder, functies gaan elkaar in de weg zitten. Hoge windturbines op te geringe afstand van mensen zijn ongezond en tasten het open karakter aan, één van de kernkwaliteiten van dit Bijzondere Provinciaal Landschap. Schrap daarom de strook benoorden de A10 en Landelijk Noord als (reserve-)zoekgebied voor windmolens. De aanleg van een Waterland-sportlandschap mag niet ten koste gaan van het grondgebied en de leefbaarheid (herrie, lichtoverlast) van in de directe omgeving gelegen volkstuinparken.

Antwoord

Sportlandschappen hebben een ander karakter dan de intensief gebruikte sportparken. Juist de integratie met de landschappelijke kwaliteit, de ecologische waarde en het openbare karakter van de omgeving zijn hier belangrijk. Het gaat dan ook om minder intensief gebruik voor sport en bovendien met duidelijk onderscheid tussen deelgebieden voor recreatie en gebieden waar de natuur voorop staat. In de strook ten noorden van de A10 willen we het bestaande golfterrein en de routes er om- en doorheen integreren in een sportlandschap, zodat een breder gebruik mogelijk wordt.

De zoekgebieden voor windmolens zijn op basis van alle gesprekken en onderzoeken voor de RES 1.0 aangepast: de gebieden zijn verkleind en geprioriteerd. Er zijn drie categorieën geïntroduceerd: voorkeursgebied (groen), reservegebied (geel) en extra reservegebied (rood). In groene gebieden wordt zo spoedig mogelijk onder voorwaarden medewerking verleend aan initiatiefnemers. Gele gebieden kunnen worden ingezet als de ambitie in groene gebieden niet wordt gehaald. Rode gebieden komen eventueel pas daarna aan de orde. Waterland is aangegeven als rood gebied. Bij voorkeur worden hier dus geen windmolens gerealiseerd.

Wijzigingsvoorstel: de zoekgebieden voor windmolens worden anders. Zie hiervoor ons uitgebreide antwoord onder d1.

L23. Waterland, scheggen van Noord

ingediend door 0160, 0170, 0249, 0268, 0327, 0365, 0617, 0628

In Noord kunnen voor de stad meer ruimtelijke, ecologische en recreatieve doelen worden behaald dan in de omgevingsvisie tot uiting komt. Het groen van Landelijk Noord is beperkt uitgewerkt. Er staan slechts vier gestippelde pijlen in het gebied. Ook in diverse andere kaartjes is Landelijk Noord tamelijk blanco. Wijs niet een klein deel, maar geheel Landelijk Noord aan als 'agrarisch landschapspark' of 'Amsterdam Wetlands', waar landbouw, recreatie en natuur elkaar versterken. Stel daar duidelijke handvatten voor op. Beperk nieuw asfalt voor auto's en voeg door heel Landelijk Noord gescheiden wandelpaden en vrijliggende fietspaden toe. Dit kan relatief gemakkelijk, want een groot deel van dit landelijk gebied is als erfpachtgrond rechtstreeks eigendom van de gemeente Amsterdam. In samenspraak met gebruikers kan er veel meer dan de omgevingsvisie nu aangeeft.

In stedelijk Noord zijn ook veel meer kansen. Teken de noordelijke groene scheggen (één zienswijze noemt het 'weilandboulevards') en voeg ze officieel toe aan het scheggenmodel van de stad. Ze verbinden Waterland met het IJ en brengen natuur en hoge ecologische waarden tot diep in het stadsdeel. Bescherm deze beter. Doordat deze nooit als scheggen zijn benoemd, staan ze minder op het netvlies. Waar is het groen bij bijvoorbeeld Kadoelen met de Wilmkebreekpolder, de Kadoelenbreek en de Buiksloterbreek? Dit kan beter en sluit bovendien goed aan op de strategische keuzes 'duurzaam en gezond bewegen' en 'rigoreus vergroenen'.

De zone langs het Noordhollandsch Kanaal is een aaneengesloten groen netwerk en ook een infrastructuur als cultureel erfgoed. Deze samenhangende groenstructuur wordt niet goed aangeduid en beschermd.

Voeg toe dat Landelijk Noord in 2050 deel uitmaakt van een groot aaneengeschakeld Waterlands veen- en droogmakerijlandschap van internationale allure en betekenis, waar natuur, weidevogels en extensieve landbouwfuncties voorop staan. De oude verkavelings- en slotenpatronen blijven intact, het landschap blijft zeer open. Borg dat ook in het omgevingsplan. Schrap daarom de bomen die op sommige kaarten in de visie staan ingetekend, alsof dat suggesties zijn voor een stadsbos. Waterland moet open blijven, met alleen ruimte voor recreanten die rust zoeken, en 's avonds de duisternis.

Duid de Schellingwouderscheg in Noord aan als landschapspark in plaats van stadspark, zodat wildere gebieden als het Vliegenbos en het rietland hun functie als ecologisch en rustig wild park kunnen behouden. Het Twiske en de Volgermeerpolder zouden ook als landschapspark op de kaart moeten staan. Een 'nieuw' stadsbos aanplanten aan de zuidkant van de Noorder IJ-plas is onnodig.

Omdat de stad verder wordt verdicht, is het belangrijk om nieuwe recreatiegebieden direct buiten de stad in te richten. Breng daarom een zonering aan in Waterland, waarbij er bij de A10 een smalle zone wordt ontwikkeld met ruimte voor intensieve recreatie, eventueel bosaanplant, en duurzame energie in de vorm van zonnepanelen. Naar het noorden zou er dan meer moeten worden ingezet op natuurvriendelijke landbouw, en ruimte voor weidevogels. De omgeving van Durgerdam dient open te blijven.

Is het mogelijk om een absolute bovengrens aan de bebouwde oppervlakte voor agrarische bebouwing in Waterland in te stellen? Zodat uitbreiding van stallen niet, of slechts in zeer uitzonderlijke gevallen, mogelijk is?

Antwoord

Landelijk Noord verankeren we als afzonderlijk gebied steviger in de visie op de vernieuwde Hoofdgroenstructuur. Ook in de bredere ambitie voor Waterland als één van de scheggen rond Amsterdam is Landelijk Noord nu specifiek benoemd. Zoals in de koers voor de scheggen is omschreven, wil Amsterdam haar eigendomspositie inzetten om ontwikkelingen te versnellen, met respect voor historische waarden. Ook wij denken dat er veel mogelijk is, we zien dit echter wel als een gezamenlijk gebiedsproces. Om die reden komt er, mede naar aanleiding van deze omgevingsvisie, een ruimtelijke uitwerking voor Landelijk Noord. Hierin kunnen de suggesties voor onder meer zoneringen worden meegenomen.

Wat betreft het voorstel om een aantal groene gebieden binnen het stedelijk gebied van Noord toe te voegen aan het officiële groene scheggenmodel: een dergelijk model voor zwaardere planologische bescherming bestaat niet. Deze gebieden en verbindingen krijgen hun beschermde status al doordat ze onderdeel zijn van de (vernieuwde) Hoofdgroenstructuur.

Groengebieden zoals de Wilmkebreekpolder, de Kadoelenbreek en de Buiksloterbreek zijn in de Integrale Landschapskaart onderdeel van de Waterlandse Zeedijk. Hier is de ambitie om de dijk te ontwikkelen tot landschapspark, waarbij wordt verwezen naar de directe relatie met de Zeedijk en de strijd tegen het water, met behoud van de cultuurhistorische waarde.

De scheggen als geheel reiken verder dan de Amsterdamse gemeentegrenzen. De Hoofdgroenstructuur sluit dan ook aan op provinciaal beleid waarin onder andere het Bijzonder Provinciaal Landschap en het Natuur Netwerk Nederland (NNN) zijn opgenomen. Samen beschikken we hiermee over een goed verankerde groen- en landschapsstructuur tot diep in de stad. Deze totale groenstructuur is weergegeven in de Visiekaart Hoofdgroenstructuur en is onderdeel van deze omgevingsvisie. Zie verder L3.

We maken nu nog geen keuze voor de ontwikkeling van een bos in Waterland, maar sluiten het ook niet uit. Het staat als zoekgebied op de kaart. Nieuwe bossen rondom de stad zijn wenselijk voor het verhogen van de biodiversiteit, voor recreatie, houtproductie en het vasthouden van CO₂. In Landelijk Noord willen we vooral bodemdaling beperken en landschappelijke kwaliteit en biodiversiteit vergroten. Mogelijk kan dat in delen van Landelijk Noord worden gecombineerd met de ontwikkeling van een stadsbos, al dan niet in de vorm van bijvoorbeeld een moerasbos.

Meenemen in de uitvoering.

L24. Durgerdammer Die

ingediend door 0286

Zou de omgevingsvisie niet kunnen inzetten op het versterken van de natuur, het tegengaan van bodemdaling en versterking van de biodiversiteit door de voormalige droogmakerij de Durgerdammer Die weer in ere te herstellen, door water en natuur hier terug te laten keren? Rietland en lisdodden kunnen hun plek hebben, CO₂ wordt opgeslagen, het veen daalt niet langer en het kan een verbinding vormen tussen de natuurgebieden de Kinsel, Het Blauwe Hoofd en de

IJdoornpolder. Daarnaast zou het een duidelijke keuze zijn voor dit deel van de gemeente als natuur en ecologisch recreatiegebied. Je zou er een prachtig wandelgebied van kunnen maken waar Amsterdammers bijzondere vogels, planten en dergelijke van dichtbij kunnen zien.

Antwoord

Wij nemen uw interessante suggestie mee in een uitwerking voor Landelijk Noord, die na deze omgevingsvisie wordt opgesteld. Een onderzoek naar de staat van de bodem en het tempo en de effecten van bodemdaling wordt hier onderdeel van.

Meenemen in de uitvoering.

L25. Behoud Wilmkebreepolder

ingediend door 0170, 0327, 0387

De Wilmkebreepolder is een zeer waardevol gebied en maakt daarom deel uit van het provinciaal monument 'Waterlandse Zeedijk'. Vanwege de overeenkomsten met het landelijk gebied benoorden de ring A10 (de Wilmkebreepolder is Waterland in het klein), de agrarische functie en de onmiskenbare cultuurhistorische en landschappelijke kwaliteiten wordt verzocht om het gebied in de omgevingsvisie de typering 'landschap' te geven.

Om de beleving van het gebied te vergroten, wordt ervoor gepleit om in het nog te maken omgevingsplan op te nemen dat de weg op de Landsmeerderdijk, na de voorgenomen versterking van de dijk, primair voor wandelaars en fietsers zal worden ingericht en dat op de weg het 'auto-te-gast'-principe zal gaan gelden. Tot slot wordt verzocht om de fraaie Wilmkebreepolder in de toekomst te vrijwaren als zoekgebied voor de opwekking van duurzame energie.

De Wilmkebreepolder bestaat uit agrarische gronden, met de bestemming "Agrarisch met Waarden", bestemd voor de uitoefening van het agrarisch bedrijf. Op de kaartjes in de omgevingsvisie is niet goed te zien of deze locatie is aangemerkt als "park" of als "landschapspark". Het verzoek is om deze polder in de omgevingsvisie duidelijk aan te wijzen als agrarisch, conform de huidige bestemming.

Antwoord

We onderschrijven de waarde van de Wilmkebreepolder ten volle. De polder blijft dan ook onderdeel van de Hoofdgroenstructuur zoals opgenomen in deze omgevingsvisie en heeft daarmee een beschermde status als groen gebied. In de Integrale Landschapskaart is de polder opgenomen als onderdeel van de Waterlandse Zeedijk. Voor de Wilmkebreepolder is opgenomen dat het een rustgebied dient te blijven voor weidevogels. Uw suggestie om de polder als 'landschap' op te nemen wordt overgenomen. Zie ook L3.

We nemen in deze omgevingsvisie geen voorschot op gedetailleerde regels en typering in het toekomstige omgevingsplan. Dat vindt plaats in een eigen traject, maar de daarbij behorende inspraakmogelijkheden. Wat betreft duurzame energie zie het uitgebreide antwoord bij d1.

Wijzigingsvoorstel: de Wilmkebreepolder wordt op de Visiekaart Hoofdgroenstructuur aangeduid als 'landschap'.

L26. Cornelis Douwespark

ingediend door 0160

Op de grens tussen Haven-Stad en het oude Tuindorp Oostzaan ligt een bijzondere kans voor een stadspark dat oud en nieuw verbindt en perfect aansluit op autoluw en 'rigoureuus vergroenen'. De Cornelis Douwesweg is nu een grote verkeersader, maar dat verkeer kan ook over de parallelle Tt. Vasumweg worden geleid. Dan ontstaat hier bijna als vanzelf een langgerekt groen stadspark ter grootte van het Vondelpark, met volop ruimte voor waterberging en voor een langzaam-verkeersverbinding die aansluit op het snelfietspad naar Zaandam. Het Cornelis Douwespark kan al worden aangelegd voordat gestart wordt met Haven-Stad. Het is een voorbode van de nieuwe leefbare metropool en een kwaliteitsimpuls voor Tuindorp Oostzaan.

Antwoord

We zijn het met u eens dat het westelijke deel van Noord behoefte heeft aan een groenere omgeving. De omgevingsvisie geeft de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van de stad op hoofdlijnen aan, niet hoe deze precies wordt uitgewerkt. Voor de ontwikkeling van Haven-Stad, waar het Cornelis Douwesgebied deel van uitmaakt, brengen we rond deze tijd een 'Integraal Raamwerk Haven-Stad' uit. Een goede aansluiting op de omliggende wijken in Noord is hierbij een belangrijk aandachtspunt. Versterking van de groenstructuur kan daar zeker bij helpen. We moeten er wel rekening mee houden dat langs het Cornelis Douwesgebied misschien een hoogwaardige openbaar vervoerlijn naar Zaanstad komt. Daar worden nu studies naar verricht. Zoals het er nu naar uitziet, blijft de Klaprozenweg de route voor het dragende openbaar vervoer en waarschijnlijk ook het doorgaande autoverkeer. We hebben de TT Vasumweg wel als stadsstraat op de kaart van de omgevingsvisie gezet, omdat hier een concentratie van voorzieningen komt. De Klaprozenweg is hiervoor veel minder aantrekkelijk. Op termijn zou fijnmazig openbaar vervoer hier doorheen kunnen. Op genoemd Raamwerk is inspraak mogelijk.

Vooruitlopend op de ontwikkeling van Haven-Stad investeren we op dit moment in de wijken Tuindorp Oostzaan en Oostzanerwerf, en in het groengebied van de Noorder IJ-plas. Samen met de gemeenten Zaanstad en Oostzaan, en de Provincie Noord-Holland en het Rijk, werken we aan brede welvaart in dit gebied met investeringen in groen, gezondheid, opleiding, werk en veiligheid. Hiermee verbeteren we de bereikbaarheid van de Noorder IJ-plas en groene plekken in de wijken.

Niet overnemen.

L27. Rondom Albemarleterrein

ingediend door 0178

Is het een optie om in de omgevingsvisie een fietspad en brug te reserveren voor het Albemarleterrein, aan de kant van het IJ? Op deze wijze kan een extra fietspad door het Vliegenbos worden vermeden. Ook zou een buitenbad in een lege boot een leuke optie kunnen zijn voor het deel naast de Zamenhofstraat-pont. Een mooie fietsverbinding, buitenbad en betere aansluiting op de Nieuwendammerdijk zou dit gebied enorm verbeteren.

Antwoord

Dank voor deze interessante suggesties. De geest van de suggesties is in lijn met de omgevingsvisie: ruimte voor de fiets en voor waterrecreatie, ontlasting van groen. De ideeën zijn echter te concreet en gedetailleerd voor de omgevingsvisie. Ze zouden gestalte kunnen krijgen in een project ter plekke. Dat moet dan in samenhang worden gezien met een mogelijke verhuizing van Albemarle, waar vooralsnog geen sprake van is.

Niet overnemen.

L28. Flevopark

ingediend door 0256, 0323, 0283

In het Flevopark passen slechts bescheiden vormen en voorzieningen rondom recreatie. Grootschalige festivalisering en toenemende verkeersstromen zijn uit den boze. Het park staat toch al onder druk door een toenemend aantal omwonenden en hoogbouw in de omgeving. Daarom is het voornemen om aan het Nieuwe Diep een stadsstrand aan te leggen een zeer slecht idee. Hiervoor zou een kostbare bodemsanering nodig zijn, maar ook zou dit ten koste gaan van unieke bosschages langs de noordrand van het park. Zo'n permanent ingericht stadsstrand zou vooral tijdens toenemende warme zomerdagen de bezoekersdruk op het park tot desastreuze hoogten opvoeren. Parktoegangen, fietspaden en fietsstallingsvoorzieningen zijn hier niet op berekend. Bovendien trekt het horeca aan, met bijbehorende afvalbergen. Dit alles verstoort de rust en het ecologisch evenwicht. Het Flevopark moet deels juist verwilderder en fietsluw worden, met (elektrische) fietsen vooral langs de randstraten. Dan is er meer ruimte voor rust en mindervaliden. Ook rommelige en bevoogdende en bewegwijzering moet verminderen. Vervlecht Flevopark en Nieuwe Diep liever op natuurlijke wijze aan elkaar, waardoor het park als het ware wordt vergroot, en plan ter ontlasting een stadspark op het Zeeburgereiland.

Het smalle overpad bij de toegang van de Joodse begraafplaats is nu ongeschikt voor fietsers en fietsvoertuigen. Sluit dit pad dus voor fietsers af. Veel oudere bewoners van het Flevohuis en de Flevoflats maken bovendien gebruik van deze ingang. In overleg met betrokkenen kan deze vitale ingang beter toegankelijk worden gemaakt voor mindervaliden en ouderen, zonder dat dit tot onnodige natuurschade leidt.

Noem in de omgevingsvisie de plannen met het Flevoparkbad.

Antwoord

We staan aan de vooravond van actualisering van een ambitieplan voor het Flevopark, om te zorgen voor een duurzaam behoud van het park. Hiervoor worden spoedig enkele onderzoeken uitgevoerd naar onder meer de waterhuishouding, bodemopbouw, ecologie en het huidige en verwachte toekomstige gebruik van het park. Tijdens deze actualisatie zullen we gebruikers vragen hoe men het park wil gebruiken. U kunt tegen die tijd natuurlijk ook meedenken. We zullen de ideeën en wensen verwerken in het plan dat daarna gefaseerd kan worden uitgevoerd. De kwaliteit van het huidige park is daarbij het uitgangspunt. Ook zullen we rekening houden met de ambitie in deze omgevingsvisie om duidelijker onderscheid te maken tussen groen voor recreatie en stadsnatuur.

Een stadsstrand aan het Nieuwe Diep wordt door anderen juist als zeer gewenst gezien en is een van de weinige plekken waar dit wellicht zou kunnen. We houden de mogelijkheden voor zo'n strand daarom nog open.

L29. IJmeer bij de A10

ingediend door 0353

Er ontbreekt een visie op het gedeelte van het IJmeer tussen de A10, Diemerzeedijk en Zeeburger-eiland. Met steeds meer omwonenden zou het mooi en logisch zijn als dit gebied een water-recreatieve functie krijgt. Dat past goed bij duurzaam en gezond bewegen. Er zijn al water-recreatieve bedrijven gevestigd. Dit gebied leent zich daarnaast voor een recreatieve wandelfunctie rondom deze plas, die aan drie zijden wordt omgeven door bewoners uit IJburg, Oost en Zeeburgereiland. Het zou van visie getuigen als mensen hier een mooie aaneengesloten wandeling kunnen maken, rekening houdend met de natuur.

Antwoord

Als uitvoeringsmaatregel van de Watervisie Amsterdam 2040 is in 2019 het Programma Waterrecreatie en Ecologie – IJburg en Zeeburgereiland opgesteld. In dit programma is een scala aan uitvoeringsacties opgenomen, met als doel het recreatieve gebruik van het water en de oevers te versterken, met respect voor en behoud van ecologische waarden. Ook de mogelijkheid voor een recreatieve wandelroute rond de Zeeburgerbaai (het water tussen A10, Diemerzeedijk en Zeeburgereiland) is hierin als uitvoeringsmaatregel opgenomen.

Aangezien de strekking van deze zienswijze al is opgenomen in een uitvoeringsprogramma en de omgevingsvisie hiermee niet in tegenspraak is, wordt dit voorstel niet letterlijk opgenomen in de omgevingsvisie.

Al opgenomen in de visie.

L30. Bijlmerweide

ingediend door 0242, 0614, 0616, 0619

Sportvelden in de Bijlmerweide moeten als 'zoekgebied sportlandschap' uit de omgevingsvisie worden gehaald. De Bijlmerweide maakt deel uit van het Natuurnetwerk Nederland en in een dergelijk ecologisch gebied zijn sportvelden niet wenselijk. Juist dit deel van de Bijlmerweide heeft de hoogste biodiversiteit. Jammer dat het Natuur Netwerk Nederland ook helemaal niet wordt genoemd; doe dat alsnog, zodat de Bijlmerweide beter wordt beschermd.

In de nabije omgeving zijn locaties die geschikter zijn voor sportfaciliteiten. Met de tunnel-A9 heeft Zuidoost er een terrein bijgekregen van minstens tweemaal het Vondelpark. Er gaan veel stemmen op om die ruimte onder meer te gebruiken voor sportvelden. Kortom: waarom gaan zoeken in de kleine Bijlmerweide, terwijl er een zee van ruimte voorhanden is, die ook nog eens goed bereikbaar is.

Antwoord

De komende jaren komen er veel nieuwe woningen in stadsdeel Zuidoost bij, met name in het gebied 'Amstel III'. Het stadsdeel verdubbelt bijna in inwoneraantal. Dat er meer bewoners komen, betekent ook dat er meer voorzieningen nodig zijn. In dat kader zoeken we naar mogelijke locaties voor sport, en enkele daarvan liggen in het groen. De voorziene locatie in de Bijlmerweide maakt geen onderdeel uit van het Natuur Netwerk Nederland. Wel is er natuurlijk aandacht voor de ecologische waarde ervan.

Het dek op de A9 is weliswaar lang, maar ook smal. Daarom passen er geen grotere georganiseerde sporten, zoals voetbal. Bij de invulling van het dek wordt wel gekeken naar kleinschaliger (openbare) sporten. De haalbaarheid van de inpassing van sport wordt nog onderzocht. Dat gaan we samen met betrokkenen doen.

Meenemen in de uitvoering.

L31. Aanpak Mandelapark, Zuidoost

ingediend door 0021

Het Mandelapark in Zuidoost ligt er schraal en troosteloos bij. Sportfaciliteiten worden er weinig benut. Het voorstel is daarom om het Mandelapark op de schop te nemen en daar heuveltjes, bosschages, boomgroepen en kleine waterpartijtjes te bouwen die gezelligheid en lommerrijke plekken bieden. Desnoods gecombineerd met horeca. Maar er uitnodigende wegen, banen, parcoursen, toestellen en kleine veldjes, zodat alles beter wordt gebruikt. Je hoeft hiermee niet jarenlang te wachten.

Antwoord

Het Nelson Mandelapark is een jong park met veel ontwikkelingen in omgeving en gebruikers. Samen met omringende gebiedsontwikkelingen gaan we werken aan meer kwaliteit en aan een gebruiksvisie voor het park. Dit willen we doen op een zorgvuldige manier, in samenspraak met alle belanghebbenden.

Het Bijlmersportpark maakt onderdeel uit van het Nelson Mandelapark. Tijdens piekuren worden de sportfaciliteiten ervan volledig benut. Buiten deze uren is nog wel ruimte voor meer gebruik, daar wordt door middel van een betere programmering aan gewerkt. Verder is er een plan gemaakt voor de herinrichting van het sportpark. Onderdeel daarvan is om de flanken van het sportpark beter te benutten, met name voor de ongeorganiseerde sport. Dit wordt in samenspraak met belanghebbenden uitgewerkt. Ook het meer openstellen van het sportpark, zodat breder publiek en recreatief gebruik mogelijk wordt, maakt onderdeel uit van de plannen. Net als vergroenen, zodat het sportpark ruimtelijk beter aansluit op het park.

Het bestaande sportverzamelgebouw biedt kansen om de beschikbare ruimtes beter te benutten en open te stellen voor een breder publiek. Dit geldt met name voor de horeca.

Meenemen in de uitvoering.

L32. Ontwikkeling Gaasperplas, Gein

ingediend door 0240, 0348

De verstedelijkingsopgave wordt vooral gepland op plaatsen die nu goed met het openbaar vervoer bereikbaar zijn. Daardoor komen sommige groene plekken bij haltes van het railvervoer mogelijk in de knel. Dit lijkt onder meer het geval bij het Gaasperplaspark. De omgevingsvisie wekt de indruk dat het die gebieden vooral ziet als gebruiksgroen, zonder intrinsieke landschappelijke- en natuurwaarde. De recreatiedruk neemt toe. Het floriadepark aan de Gaasperplas is van een bijzondere schoonheid, dus plan er geen grote nieuwe sportvoorzieningen en horeca of gebouwde voorzieningen alleen in de directe omgeving van metrostation Gaasperplas. Het is opvallend dat minder waardevol groen aan de oostkant van de Gaasp buiten elke ontwikkeling wordt gehouden. Juist daar zouden sportvoorzieningen en dergelijke kunnen worden gepland, in samenwerking met Diemen. Daartoe moeten de verbindingen wel worden verbeterd.

De waarde van de Diemerscheg is bij de snelwegen en het Amsterdam-Rijnkanaal nu niet zo groot. Wellicht verandert dat met elektrische auto's. Houd het potentieel van dit gebied voor woningen en gebouwde recreatieve voorzieningen dus goed voor ogen.

De omgevingsvisie laat ingrijpende veranderingen zien aan de zuidkant van de Gaasperplas: hoogbouw en gemengde bouw bij metrostation Gein, huizenblokken langs de zuidoever van de Gaasperplas en een nieuwe snelfietsverbinding tussen de brug bij Driemond en de Valburgdreef. Daarbij komen nog de veranderingen uit het Toekomstplan Gaasperplas, waarbij grenzend aan Gein3 een sport- en spelterrein en horeca is voorzien. Voor bewoners van Gein3 betekent dit een ernstige verstoring van het rustige woonkarakter, met meer drukte, meer parkeerdruk, meer onveiligheid, meer bezoekers, meer zwerfvuil en minder groen. Ook moeten er veel bomen voor worden gekapt. Het genoemde argument dat woningbouw de Gaasperplas meer verbindt met de wijk overtuigt niet. Verbreed daarom in plaats daarvan de smalle zuidkant van het Gaasperplasgebied door de groenstrook langs de Valburgdreef bij het Gaasperplasgebied te trekken en te integreren in het park. Maak Groengebied Amstelland verantwoordelijk voor het Gaasperplasgebied. Verleg het snelfietstracé naar de noordzijde van het Gaasperpark. En geef Gein3 de ruimte om zelf wijkplannen te maken in het kader van de energietransitie en klimaatadaptatie op basis van de eigen kenmerken. Er zijn al veel ideeën.

Antwoord

Wij en vele anderen zijn het oneens met de stelling dat de waarde van Diemerscheg niet zo groot is. Zo kent het gebied relatief hoge natuurwaarden, is het grotendeels onderdeel van het Natuur Netwerk Nederland en biedt het kansen voor de ontwikkeling van een nat Klimaatbos waarin waterkwaliteit- en kwantiteitsopgaven kunnen worden opgelost. Tevens vormt deze scheg mede de gewaardeerde totale scheggenstructuur en is het een volwaardig groen uitloopgebied voor de verder verstedelijkende gebieden van IJburg, Diemen en Amsterdam-Zuidoost. Voor meer informatie hierover verwijzen we graag naar het Ontwikkelperspectief Diemerscheg (link site: www.amsterdam.nl/diemerscheg)

In het toekomstplan voor de Gaasperplas uit 2021 wordt het aangrenzende park klaar gemaakt voor de komende veertig jaar. In dat plan staan geen grote nieuwe gebouwde sportvoorzieningen, alleen sportmogelijkheden in de openbare ruimte. Er komen zones die meer gericht zijn op de groeiende aantallen recreanten en zones waar de natuur voorop staat. De zones met intensievere recreatie, ook de plekken voor nieuwe horeca, liggen alle nabij parkeerterreinen en/of de metrohalte Gaasperplas. We onderkennen de behoefte aan snelle fietspaden. Op dit moment maakt de zuidelijke route onderdeel uit van doorgaande groene fietsverbindingen. In verband met de wens om rustig te kunnen

recreëren is een noordelijke fietsroute al verlegd. Of dit ook mogelijk is voor de zuidelijke fietsroute zal moeten worden onderzocht. We gaan daarnaar kijken in de volgende fase.

Gaasperdam blijft voor het overgrote deel zoals het is, maar er zijn plekken waar nieuwe woningen en (werk)voorzieningen kunnen worden gebouwd zonder het karakter van de wijk aan te tasten. De omgeving van metrostation Gein is een van die plekken. Extra bewoners is goed voor het draagvlak van de metro en van andere voorzieningen in het centrum van Gein. Wellicht dat het iets drukker wordt, maar zoals destijds bij de bouw van Gein3 mensen blij waren met een woning (op plekken die daarvoor weilanden waren), zullen nieuwe bewoners dat straks ook zijn. Er wordt niet uitgegaan van hoogbouw. Verdichting gaat zorgvuldig, aansluitend bij wat past bij de plek, zoals ook bij plannen in Reigersbos. Mogelijke woningbouw ten zuiden van de Gaasperplas moet zodanig worden vormgegeven, dat de overgang van buurt naar park wordt verbeterd. Wij verschillen met u van mening dat het verbreden van de groenstrook tot aan de dreef de oplossing is voor het beter verbinden van buurt en park. Wel delen we de opvatting dat integraal naar deze zone moet worden gekeken, qua woningbouw, inrichting, ligging, verkeersfunctie en landschappelijke inbedding van de Valburgdreef. Indien daar plannen voor worden gemaakt, dan betrekken wij daar graag bewonersorganisaties bij.

Groengebied Amstelland (GGA) is reeds de beheerder van het Gaasperplasgebied. GGA is betrokken geweest bij het genoemde toekomstplan Gaasperplas.

Niet overnemen / meenemen in de uitvoering.

Compacte stad

c1. Hoogbouw

ingediend door 0004, 0013, 0035, 0064, 0067, 0291, 0358, 0367, 0590, 0594

In het maatschappelijk debat over de Sluisbuurt is meer dan afdoende aangetoond dat hoogbouw niet nodig is om hoge dichtheden of de daarmee verbonden stedelijkheid te bereiken. Verbazingwekkend is dat niet: de binnenstad van Parijs heeft bijvoorbeeld zonder hoogbouw de hoogst denkbare dichtheid en stedelijkheid. Goede stedenbouw wordt niet gekenmerkt door hoogbouw, misschien wel een enkel accent, maar niet hele clusters of wijken met hoogbouwtorens, zoals die zich momenteel aan het ontwikkelen zijn. Hoe hoger, hoe ongunstiger (dus duurder) de verhouding tussen gebruiksoppervlak en bruto-vloeroppervlak. Hoogbouw levert daarmee geen enkele bijdrage aan het gewenste woningbouwprogramma met voldoende sociale woningen en betaalbare vrije sectorwoningen. Bovendien is hoogbouw meestal niet duurzaam. Het enthousiasme voor hoogbouw - haaks op de traditie in Amsterdam - dient aanzienlijk te worden getemperd.

Gebouwen van 70 meter of hoger, bijvoorbeeld langs het IJ en bij de ov-stations, zullen al snel zichtbaar zijn en het beschermd stadsgezicht verstoren. Aanduidingen als 'hoger dan 70 meter' dienen te worden gemaximeerd, óf in de omgevingsvisie zelf, óf in het omgevingsplan. Specificeer deze uitspraken bovendien, zodanig dat de binnenstad hier niet bij hoort. Handhaaf bij voorkeur de Hoogbouwvisie uit de Structuurvisie 2040, inclusief de beschermingszone van 2 km rondom de Singelgracht en inclusief het criterium van de Rembrandttoren in het bepalen van de maximale bouwhoogte in relatie tot de afstand vanuit het centrum. Handhaaf ook het instrument van de hoogbouweffectrapportage.

De omgevingsvisie is tegenstrijdig waar het probeert aantrekkelijke buurten te schetsen. Hoge dichtheid wordt gekoppeld aan 'hoogwaardige hoogbouw'. Dat is duur, niet duurzaam en lelijk. Zie de Zuidas: een onherbergzame steenwoestijn, een absoluut on-Amsterdamse dystopie. Ook met de Sluisbuurt heeft de gemeente zijn megalomane voorkeur al laten zien, door hoogbouw boven het plan-Soeters te verkiezen. Bouw liever met een menselijke maat.

Hoogbouw is niets aan, een benauwende ervaring, de stad wordt er onherkenbaar van. Zet geen muur van hoogbouw rondom onze prachtige stad, hiermee wordt het karakter van de stad voorgoed vernietigd. Verheerlijking van hoogbouw is stuitend. Woontorens zorgen voor een grotere tweedeling tussen arm en rijk en zijn niet geschikt voor gezinnen.

Hoogbouw moet tot staan worden gebracht, beperk het hooguit tot stationskwartieren. Het is een nodeloos dure vorm van bouwen, middelhoge- en laagbouw is goedkoper. Verdichting met hoogbouw is het best te vergelijken met megastallen in de bio-industrie. Af en toe breekt er een pandemie uit en hoogbouw is niet pandemie-bestendig gebleken.

Volgens anderen mag er juist wat hoogbouw bij in Amsterdam, zoals in Schinkelkwartier, IJ-oevers, Haven-Stad. Ook op andere plekken mag de toegestane bouwhoogte volgens sommigen wel omhoog, mits met goede architectuur. Dan kun je meer verdichten met behoud van ruimte op straat.

Hoogbouw langs het IJ (hoger dan 70 meter) is niet altijd wenselijk. Dit mag niet ten koste gaan van verkeersbegeleiding voor de scheepvaart (dit heeft betrekking op walradar, andere VTS-communicatiemiddelen; hoge gebouwen hebben effect op de radarwerking door weerkaatsing van de pulsen). Zie hier ook de Richtlijnen Vaarwegen 2020.

Antwoord

Het actualiseren en uitwerken van het hoogbouwbeleid is één van de uitweringsopgaven die geagendeerd worden in de Omgevingsvisie. De Omgevingsvisie doet slechts een aanzet tot het nieuwe beleid. We bieden slechts beperkte mogelijkheden voor hoogbouw in lijn met de huidige geldende hoogbouwvisie. Die visie gaat uit van het karakter van de bestaande gebieden in de stad, beschermt de beschermde stadsgezichten en biedt tegelijkertijd, daar waar de ruimtelijke voordelen het hoogst zijn, ruimte aan hoogbouw. Verdichting is daarbij de opgave, hoogbouw is geen doel op zich. Op sommige plekken is hoogbouw een goede vorm om buurten te maken met ruimte voor groen en voldoende licht in de straten, op de eerste paar verdiepingen en in binnenterreinen.

De opgave om het nautisch verkeer goed te begeleiden, delen we uiteraard. Dit zal nadrukkelijk een thema worden in het nieuwe hoogbouwbeleid.

Wijzigingsvoorstel: de uitweringsopgave en het uitgangspunt van de bescherming van het UNESCO-gebied worden explicieter benoemd.

c2. Meervoudig gebruik daken

ingediend door 0594

Nu is het nog zo dat installaties inpandig moeten worden gerealiseerd en zonnepanelen en dakterrassen niet vanuit de openbare ruimte zichtbaar mogen zijn. Maar in de omgevingsvisie is sprake van een meervoudig gebruik van alle geschikte daken, ook van monumenten. Sociale functies op dakterrassen en optoppen met extra verdieplingslagen zijn in de binnenstad onaanvaardbaar. Andere dakfuncties zouden kunnen, maar alleen als ze niet zichtbaar zijn vanuit de openbare ruimte. De omgevingsvisie zou hierop moeten worden aangepast.

Licht toe wat er aan de werkwijze van Commissie Ruimtelijke Kwaliteit ten aanzien van het daklandschap gaat veranderen. Vergunningsvrij bouwen op daken moet niet tot een verregaande verrommeling van het beschermd stadsgezicht leiden.

Antwoord

De omgevingsvisie onderkent inderdaad het belang van daken, wijdt er een aparte paragraaf aan en stelt dat het dakenlandschap onderdeel van de ruimtelijke ordening van de stad wordt. Dat betekent niet dat daken 'vogelvrij' worden, maar juist integraal onderdeel worden van meerdere beleidsterreinen. De omgevingsvisie noemt onder meer de energietransitie, klimaatadaptatie, de Hemelwaterverordening, en de dakeninventarisatie zonnepanelen en erfgoed. In het hoofdstuk 'compacte stad' staan verschillende documenten, waarvan de bestuursopdracht "ruimtelijke kwaliteit en erfgoed" hier het meest relevant is. Zorgvuldigheid bij ontwikkeling staat zeker in de binnenstad voorop. Op voorhand alleen vanuit de openbare ruimte niet-zichtbare veranderingen toestaan, is, gezien de urgentie van de andere opgaven, voor deze omgevingsvisie echter een stap te ver.

Niet overnemen.

c3. Cultuurhistorie bestaande buurten

ingediend door 0081, 0170, 0388, 0258, 0426, 0594

De omgevingsvisie schrijft dat bijna alle ruimtelijke ontwikkeling raakt aan bestaande cultuurhistorische waarden. Bedoelt u daarmee dat u niet uitsluit dat het verduurzamen, vergroenen en verdichten van de stad zo belangrijk is dat cultuurhistorische waarden daarbij het onderspit delven? Dat zou natuurlijk verbazingwekkend zijn voor een stad die in haar historische opbouw zulke grote stedenbouwkundige kwaliteiten heeft en waarvan kan worden gesteld dat het zich voorspoedig heeft ontwikkeld dankzij het behoud. Zo is de binnenstad een beschermd stadsgezicht en hebben alle bestemmingsplannen in dat gebied een conserverend karakter. Geef daarom explicieter aan dat wordt gestreefd naar het behoud van bestaande cultuurhistorische waarden.

Behoud van identiteit en authenticiteit van de bestaande buurten is essentieel. Het is belangrijk dat de verhalen van de bewoners uit de aangelegen buurten terugkomen in het ontwerp van nieuwe stadswijken en dat er aandacht is voor de geschiedenis van de bestaande omgeving, zeker als het Rijks Beschermd Stadsgezichten betreft.

In de omgevingsvisie wordt onderkend dat de nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in de komende decennia zullen raken aan bestaande cultuurhistorische waarden. Het is teleurstellend dat de omgevingsvisie niet uitstraalt dat het cultuurhistorische erfgoed en de monumenten zeer waardevol zijn en daarom veel aandacht en gewicht zullen krijgen in ruimtelijke ontwikkelingen. In stadsdeel Noord zijn dat onder meer de Waterlandse Zeedijk met vroegere doorbraakgebieden en de oude dorpen met de status van rijksbeschermd stadsgezicht. Vooral de oude dorpen lijken door de grootstedelijke ontwikkeling langs de noordelijke IJ-oever weggedrukt te worden.

Waarom spreekt de omgevingsvisie wel over het Werelderfgoed, maar niet over 'beschermd dorps- en stadsgezichten'?

Stadsdeel Noord bezit oude groene scheggen, zeedijken, sluizen, dijkwoningen, oude tuindorpen en naoorlogse wijken met vrije ruimte. Deze cultuurhistorie heeft zich langzaam gevormd en dient beschermd te worden tegen verdichting. Ook indicatieve pijlen voor nieuwe ov-lijnen, hoe logisch ook, zijn discutabel. Noem cultuurhistorie als uitgangspunt nadrukkelijker in de omgevingsvisie.

Graag een betere bescherming en conservering van cultureel erfgoed. In het bijzonder historische winkelpuien: orde2 en orde3 genieten geen monumentale status, maar verdienen wel behouden te blijven.

Antwoord

De omgevingsvisie geeft op hoofdlijnen richting aan de verdichting en vergroening van de stad.

Binnen die hoofdlijnen is expliciet ruimte voor eigenheid en cultuurhistorie, en de verschillen tussen de delen van de stad. Eigenheid en cultuurhistorie zijn inderdaad belangrijke factoren achter het huidige succes van de stad, dus daar moeten we zuinig op zijn. Naast de bestaande kaders, zoals het welstandbeleid, dat is gekoppeld aan de geschiedenis van de stad, agendeert de omgevingsvisie een uitwerking over de omgang en de bescherming van het cultureel erfgoed.

Dat behoud en ontwikkeling op veel plekken spanningsvelden opleveren, is evident in een stad waar zoveel druk op staat. We kunnen daarom niet in algemene zin stellen dat cultuurhistorie als waarde altijd boven andere waarden gaat. Verhalen van bewoners kunnen inderdaad van waarde zijn om te bepalen hoe en in hoeverre cultuurhistorie een rol moet spelen bij ontwikkelingen in specifieke buurten en wijken. Dat is een van de redenen dat we 'Samen stadmaken' tot strategische keuze hebben gemaakt.

Wat betreft de beeldbepalende, groene scheggen van Noord verwijzen we naar de beantwoording van L23. De Hoofdgroenstructuur vormt een belangrijke bescherming van veel in deze zienswijzen genoemd groen.

Al opgenomen in de visie.

c4. Eigenheid van de stad

ingediend door 0079, 0235, 0365

De impressies van de nieuwe stadsdelen kunnen net zo goed betrekking hebben op wijken in andere steden, waar ook ter wereld. Het maakt niet uit waar je bent, het is te vergelijken met veel nieuwe stations, waar je ook niet weet waar je aankomt. Maak er geen eenheidsworst van en zorg dat je Amsterdam straks niet alleen herkent aan het naambordje. Houd rekening met de eigenheid, de authenticiteit van de stad.

De sociale wereldstad Amsterdam mag qua cultuur, economie, voorzieningen, sport en natuur niet te veel op andere wereldsteden gaan lijken. Wat moet blijven is al het unieke van Amsterdam, kijk daarbij zelfs verder dan 2050. Daarom is meer aandacht gewenst voor identiteit, imago, city pride, allure, architectuur, design, kunstmanifestaties enzovoorts. En minder aan partytoerisme, criminaliteit en lelijke 'bajes'-gebouwen. Saaiheid, vormarmoede, kleurloosheid en onveiligheid loeren aanhoudend. Steun daarom kansrijke ideeën van hen die wonen en werken in 'hun' Amsterdam.

Ruimtelijke kwaliteit lijkt met de aankomende omgevingswet vogelvrij te worden verklaard. Hoe borgt Amsterdam haar ruimtelijke kwaliteit en sociaal programma? Amsterdam kent een traditie van gemengde woon-werkwijken. De visie zegt niet hoe er aan deze traditie wordt voortgewerkt.

Antwoord

De omgevingsvisie geeft op hoofdlijnen richting aan verdichting en vergroening van de stad. Binnen die hoofdlijnen is expliciet ruimte voor de eigenheid van de stad en de verschillen tussen de wijken. Authenticiteit is via een omgevingsvisie niet planbaar, maar moet ontstaan. Daar is ruimte voor nodig: fysieke ruimte, discussieruimte, vrije ruimte. Met de strategische keuze voor Samen stadmaken bewaken en versterken we de eigenheid, met hopelijk veel en diverse ideeën en initiatieven die de stad en haar wijken een eigen kleur blijven geven. Zie ook onze uitgangspunten als het gaat om cultuurhistorie.

Overigens zijn gemengde woon-werkwijken al een prioriteit in deze omgevingsvisie. In samenhang met ruimtelijke kwaliteit hebben we daar al een uitgebreid instrumentarium voor. Zie ook 'ruimtelijk-programmatisch kader' in de omgevingsvisie.

c5. Woninguitbreiding en multifunctioneel gebruik bestaande stad

ingediend door 0209, 0597

De omgevingsvisie gaat veelal over het macroniveau en verliest daardoor relevante zaken op microniveau wat uit het oog. Zoals bijvoorbeeld de mogelijkheid tot verdichten via uitbreiding van bestaande individuele woon- en werkruimten. De behoefte hieraan is groot, want gezinnen breiden uit, mensen gaan meer thuis werken of ze nemen hun ouders in huis. Verhuizen binnen de stad is vaak geen optie, de woningmarkt is te krap en de kosten zijn te hoog.

Huidige bestemmingsplanregels beperken de mogelijkheden tot uitbreiden sterk. Die regels zijn vaak gebaseerd op reeds sterk verdichte wijken in en rond het centrum. Maar voor verschillende nieuwere stadsdelen, zoals IJburg, leiden ze tot onwenselijke situaties. Hier is vaak een maatpak-bestemmingsplan haarscherp om de huidige bouwvolumes gerealiseerd, waarbij geen rekening is gehouden met de in de tijd veranderende wensen en ontwikkelingen. In veel nieuwe wijken zou met name een extra bouwlaag ergens op zetten geen enkel probleem moeten zijn. Langs brede straten moet er aan de voorzijde ook meer kunnen.

De omgevingsvisie zou er goed aan doen om uitbreiding van bestaande woon- en werkruimten op een verantwoorde manier mogelijk te maken. Maak het toekomstige omgevingsplan ruimer. Als daarbij duurzame eisen worden gesteld (zoals groen dak, zonnepanelen), dan is dit in overeenstemming met veel doelen uit de omgevingsvisie: een groter en gevarieerder woningaanbod, klimaatneutraal, klimaatbestendig, kortere woonwerk-afstanden en meer lopen en fietsen. Als bewoners hun huis beter kunnen vormgeven naar behoefte en omstandigheden, wordt een huis ook een thuis.

Kijk naar manieren om één ruimte voor meerdere doelen te bestemmen. In Purmerend is een parkeergarage, overdekt met een daklaag waarop een basketbalveldje is aangelegd. Het overdekken van grote parkeerterreinen met zonnepanelen is ook een optie.

In oud-zuid is er weinig ruimte voor nieuw buurtgroen. Er worden steeds ruimere aanbouwvergunningen afgegeven, de helft van de tuin mag dichtgebouwd worden.

Antwoord

De in deze zienswijzen beschreven mogelijkheden tot verdichting en multifunctioneel gebruik van de bestaande stad kunnen een bijdrage leveren aan vergroten van de woonkwaliteit en het draagvlak voor voorzieningen en openbaar vervoer in naoorlogse buurten. We stellen voor om in de omgevingsvisie de positieve aspecten hiervan te benoemen en in de op te stellen Gebiedsprogramma's voor Nieuw-West, Zuidoost en Noord specifiek mee te nemen als aandachtspunt.

Wijzigingsvoorstel: we benoemen de positieve aspecten van deze vorm van verdichten in de naoorlogse stad in Deel II WAT onder bouwdynamiek, en ook onder het ruimtelijk-programmatisch kader.

c6. Ondergrond, bodem

ingediend door 0234, 0365, 0609

De omgevingsvisie zou steviger moeten aangeven wat de implicaties van allerlei ambities betekenen voor de ondergrond. Bodem en ondergrond moeten ook integraler worden benaderd, in plaats van versnipperd. Het belang van regie op de ondergrond moet in de hele omgevingsvisie sterker tot uitdrukking komen. Bodem en ondergrond moeten explicieter en volwaardiger onderdeel zijn van ruimtelijke afwegingen. Dat geldt ook voor circulair gebruik van grond. Voeg tevens toe dat een gezonde bodem de basis is voor biodiversiteit, natuurinclusiviteit en klimaatbestendigheid, waarden die de omgevingsvisie zo nadrukkelijk noemt. Ruimtelijke reserveringen in de ondergrond zijn alleen opgenomen voor infrastructurele werken. Neem deze ook op voor de energietransitie en klimaatadaptatie.

Er een visie nodig op het gebruik van de ondergrond ten behoeve van de energievoorziening, en de gemeente heeft een cruciale rol om dit goed te coördineren, zodat de benodigde systemen efficiënt kunnen worden aangelegd.

De stadsbodem is druk bevolkt. Bomen moeten vrijstaand van kabels en leidingen worden geplaatst. Reserveer ruimte in stedenbouwkundige plannen voor toekomstige opgaven.

Antwoord

De noodzaak voor meer regie op en een integrale inrichting van de ondergrond wordt door ons onderschreven. Het belang van de ondergrond wordt op vele plekken van de omgevingsvisie benoemd, juist omdat het integraal onderdeel is van de vele ambities van de stad. Vanuit de lagenbenadering is de ondergrond een laag die onder vrijwel alle opgaven van de stad ligt. Expliciete en uitgebreide aandacht voor de gewenste samenhang tussen boven- en ondergrond is er in het hoofdstuk 'Compacte stad'. De stapeling van vele ambities vormt een groot ruimtebeslag op de openbare ruimte én op de ondergrond. We willen als uitgangspunt een driedimensionale ruimtelijke ordening hanteren, waarbij het maaiveld als grens tussen onder- en bovengrond steeds meer vervalt. Daarnaast zien wij voor de gemeente een belangrijke rol als regisseur van de ondergrond. De invulling van deze rol wordt de komende periode verder verkend, waarbij wordt gedacht aan bijvoorbeeld het bepalen van de ligging van kabel- en leidingennetwerken, samenwerking organiseren tussen partijen, opleggen van medegebruik en ontwikkeling van beleid voor warmte-koude-opslag. We gaan het instrument 'Omgevingsprogramma' benutten om vanuit een integraal perspectief de visie en ambities van de omgevingsvisie concreet te maken. Dit doen we in overleg met onze samenwerkingspartners, waaronder de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied.

Al opgenomen in de visie.

c7. Elektriciteitsinfrastructuur

ingediend door 0367, 0559, 0572, 0580

De omgevingsvisie geeft terecht aan dat de elektriciteitsinfrastructuur in de stad sterk zal moeten groeien. De ruimtelijke impact hiervan moet echter sterker worden benadrukt. De omgevingsvisie maakt gebruik van de Themastudie Elektriciteit Amsterdam uit 2019. Deze is inmiddels herijkt met een studie uit 2021. Hieruit blijkt dat de opgave voor de uitbreiding van het elektriciteitsnetwerk

sneller komt en groter is dan is voorzien. De volgende punten dienen op hoofdlijnen, doch duidelijk terug te komen in de omgevingsvisie: (1) uitbreiding van het aantal onderstations, (2) uitbreiding van bestaande onderstations, (3) te leggen verbindingen tussen de onderstations en (4) maximale blootstelling aan elektromagnetische velden. De Europese en Nederlandse wetgeving gaan uit van maximaal 100 uT (micro Tesla), de omgevingsvisie hanteert strengere normen. Waarom?

De visie geeft aan dat de elektriciteitsinfrastructuur sterk zal moeten groeien, vanwege de toenemende elektriciteitsvraag als gevolg van datagebruik en elektrificatie van warmte en mobiliteit. Graag benadrukken wij de urgentie van deze opgave. In het gebied rondom Hoofddorp zijn wij najaar 2020 plotseling geconfronteerd met een ernstig gebrek aan beschikbare transportcapaciteit. Dit zet een rem op de ontwikkeling van woningen, op de vestiging, groei en uitbreiding van bedrijven en op de mogelijkheden voor de energietransitie. Zo kan lokaal opgewekte energie niet worden teruggeleverd aan het net.

Graag zouden wij onder het kopje "Infrastructuur" de regionale afhankelijkheid benoemd willen zien wat betreft de waterstof-, CO₂- en elektriciteitsinfrastructuur, en de relatie met de ontwikkelingen van windenergie op zee.

Antwoord

De noodzaak en urgentie van uitbreiding van de elektriciteitsinfrastructuur onderschrijven wij volledig, ook de regionale afhankelijkheden daarin. De ruimtelijke consequenties worden in de omgevingsvisie geactualiseerd, in lijn met de laatst bekende inzichten. Dit komt terug in gewijzigde en nieuwe teksten in H7, H10, H13/H14 en in de nieuwe kaart "Opgave elektriciteitsnetwerk Amsterdam" in H7.

Het beleid van Amsterdam is sinds 2006 om zoveel als redelijkerwijs mogelijk is te voorkomen dat kinderen tot 15 jaar langdurig verblijven in een magneetveldzone hoger dan 0,4 microtesla. Dat beleid geldt voor alle onderdelen van het elektriciteitsnetwerk en voor nieuwe en bestaande situaties. In grote lijnen wordt dit ook het toekomstige landelijke beleid. Er is dus geen reden om van het gestelde in de omgevingsvisie af te wijken.

De regionale afhankelijkheid met betrekking tot de waterstof-, CO₂- en elektriciteitsinfrastructuur wordt beter in de omgevingsvisie benoemd.

Wijzigingsvoorstel: nieuwe teksten en een nieuwe kaart over de opgave voor een groter elektriciteitsnetwerk. De regionale afhankelijkheid wordt hierin expliciet benoemd.

c8. Minder verdichting in Nieuw-West, Sloterplas

ingediend door 0291, 0527, 0549

De omgevingsvisie legt voor Nieuw-West te veel nadruk op bouwen, en te weinig op cultuurhistorie. Rigoureuus vergroenen gaat niet samen met verdichting, zeker niet in Nieuw-West, waar onvermijdelijk zal worden verdicht in het groen. Ga niet bouwen in of aan de Sloterplas, het Sloterpark, ook niet aan de randen. Plan er geen energiecentrale en ook geen afgehekte commerciële festivals. Respecteer de stedenbouwkundige opzet van de wijk. Specifiek wordt verzocht om in de omgevingsvisie een streep te zetten door enkele ontwikkelingen en ideeën: een nieuwe Meervaart in de Sloterplas, een teveel aan woningen in Osdorp-centrum, een hoogbouwcluster in Slotermeer waarvoor 15 tennisbanen moeten wijken, nieuwe bouwblokken aan de noordzijde van de Burgemeester Roëllstraat, en verstedelijking rondom de Cornelis Lelylaan tussen NS-station Lelylaan en Meer en Vaart. Al deze ontwikkelingen treden

cultuurhistorisch erfgoed – deels van nationale betekenis - met voeten. Breid de Hoofdgroenstructuur uit tot de zuidwestoever van de Sloterplas, zodat de plas met al haar oevers beschermd is en bouwen in de plas nooit meer mogelijk is. Noem Rijkswederopbouwgebied expliciet als aanvulling op de gemeentelijke Erfgoedwet/-verordening.

Het is begrijpelijk dat er woningen bij moeten komen, maar plan dat waar dit goed mogelijk is, zoals in het Schinkelkwartier, Sloterdijk en Haven-Stad. Zorg dat de ongeremde ontwikkeling van Bouwend Nederland niet de overhand krijgt en dat de ontwikkelingen in Nieuw-West niet alleen worden bepaald door deze groep. Eerst planning, dan inspraak en dan contracten en niet andersom. Geef daartoe de Integrale Commissie Kwaliteit meer invloed.

Het uitgangspunt voor Nieuw-West 'Licht, Lucht en Ruimte' speelt in de omgevingsvisie geen rol meer. Nog steeds wordt groen onttrokken aan de natuur, zoals een distributiecentrum in de polder aan de westzijde. Er zijn gele strepen geplaatst op het gebied Sloterplas. Op de afbeelding van de Sloterplas staan aan de noordzijde blokjes en puntjes in het water. Het is aangegeven als 'groen-blauwe hotspot': een combinatie van OR-OV-Fiets en publieksvoorzieningen. Wat moeten we ons daarbij voorstellen? De uitleg in de legenda is te gering.

In de plankaart is verder aangegeven dat in de bocht van het Christoffel Plantijnpad een gemengde stadsbuurt moet ontstaan. Dit mag niet ten koste gaan van de verweving van groen en bebouwing. Het Piet Wiedijkpark is een belangrijke groene verbinding tussen Sloterplas, Sloterpark en de Slotervaart. Verdichting langs de Lelylaan kan de belangrijke groen-blauwe verbinding verstoren.

Ondersteun het verzoek van erfgoedvereniging Heemschut om het gebied aan te wijzen als beschermd stadsgezicht. Plaats geen zonnepanelen in het Sloterpark, plan ook geen windmolens in Nieuw-West.

Antwoord

In Nieuw-West moeten verdichting en versterking van de cultuurhistorische kwaliteit samengaan. Maar dat betekent niet dat het stadsdeel wordt bevroren in de tijd. Door zorgvuldig te verdichten binnen de bestaande hoofdstructuur van lanen, groen en water en met oog voor de stedenbouwkundige en architectonische karakteristieken van het stadsdeel kunnen we een nieuwe laag aan de bestaande toevoegen. Daarbij staat versterken van de kwaliteit en vitaliteit van het stadsdeel voorop. Door verdichten te combineren met autoluwe ambities en het vergroenen van de openbare ruimte kan rigoureus vergroenen en verdichten juist heel goed samengaan. De Hoofdgroenstructuur respecteren we daarbij. Verdichting is onderdeel van het bieden van een nieuw élan, door nieuwe ruimte voor wonen en werken te bieden en het wegzakkend draagvlak voor voorzieningen, ondernemers en openbaar vervoer te verhogen. De precieze invulling van de verdichting van Nieuw-West vraagt om een zorgvuldig ontwerpproces en goede afstemming met de bewoners. De casus van de nieuwe Meervaart doorloopt daarin een eigen proces. De beschermde stadsgezichten zijn benoemd in de paragraaf cultuurhistorie van de omgevingsvisie.

Niet overnemen.

c9. Rigoreus slopen in Zuidoost, Nieuw-West

ingediend door 0035

In Zuidoost is met succes rigoureuus gesloopt voor betere, minder hoge en minder eenvormige nieuwbouw. Ook in Nieuw-West kan de sloopkogel veel goeds brengen. Onverminderd is Berlage de maat der dingen voor aantrekkelijke stedenbouw met relatief hoge dichtheid.

Antwoord

In Nieuw-West zoeken we naar manieren om nieuwe stedelijke kwaliteit toe te voegen en het draagvlak voor voorzieningen en openbaar vervoer te vergroten, gebruikmakend van de bestaande cultuurhistorische waarden. De onderscheidende kwaliteit van de tuinsteden, onder meer de uitgekende samenhang tussen groen, water, openbare ruimte en gebouw(complexen), is daarbij het uitgangspunt. Op die manier kunnen we een laag toevoegen, die zeker voor een hogere dichtheid en meer kwaliteit van de openbare ruimte zal zorgen, zonder het waardevolle en eigen karakter van dit stadsdeel aan te tasten. Dat laatste is belangrijk, mede omdat we Nieuw-West tot een onderscheidend stedelijk centrum willen laten uitgroeien. Gelijkschakelen met de buurten uit Berlages Plan Zuid en Plan West past daar niet bij. Zie ook c8.

Niet overnemen.

c10. Hoogstedelijke buurt Ottho Heldringstraat

ingediend door 0034

Op de kaart 'Toekomstbeeld Amsterdam 2050' staat op de hoek Ottho Heldringstraat-Heemstedestraat één oranje blokje met 'hoogstedelijke buurt' in een verder luwe stadsbuurt ingetekend. Wij gaan ervan uit dat dit het project Ottho Heldringstraat 3-5 is waar een projectontwikkelaar hogere torens gaat bouwen dan het bestemmingsplan uit 2012 toelaat. Verdichting is prima, maar dit is een te brute wijze van verdichting in zo'n open en gezinsvriendelijke buurt. De Staalmanbuurt is bovendien geen ov-knooppunt. Het geldende bestemmingsplan biedt al verdichtingsmogelijkheden met grote bouwvolumes tot 40 meter. Daarom is er in bijvoorbeeld Koers 2025 voor deze buurt geen verdere verdichtingsruimte opgenomen. Nu doet de gemeente dat in deze omgevingsvisie opeens toch, met grote consequenties voor de leefbaarheid van deze kwetsbare buurt. Want de plannen behelzen allemaal kleine woningen, terwijl er in deze buurt al zoveel kleine woningen zijn toegevoegd, onder meer door woningsplitsing, waardoor gezinnen vertrekken. Het openbare groen wordt met de verdichting ook steeds minder; de beloofde uitbreiding van het Staalmanpark is niet doorgegaan. We krijgen er nachtelijke voorzieningen zoals een bar en een discotheek voor terug. Heeft de betrokken projectontwikkelaar invloed gehad op deze aanmerking tot hoogstedelijke buurt? Wij verzoeken u om deze buitenproportionele verdichtingsruimte uit de omgevingsvisie te schrappen en bewoners beter te betrekken bij de plannen voor de buurt. Normale procedures zijn vanwege de bouwopgave buiten werking gesteld.

Antwoord

Er is bij het opstellen van de ontwerp-omgevingsvisie geen contact geweest met ontwikkelaars over specifieke locaties. Er zijn geen onderhandse afspraken gemaakt.

Deze omgevingsvisie laat zien waar ruimte is voor verdichting, altijd uitgaand van het maken of behouden van voldoende ruimte voor groen, sport en spelen in de buurten. De kaart geeft een indicatie aan van de ontwikkeling die er mogelijk is in een verdichtingszone als deze. Op projectniveau moet dit

worden uitgewerkt, volgens de zorgvuldige procedures die daarbij horen. Het betrekken van bewoners hoort daar uiteraard bij; uw zorg dient aan de juiste tafels serieus te worden besproken.

Meenemen in de uitvoering.

c11. Alternatief plan Buikslotermeerplein

ingediend door 0169

Er is meermaals bezwaar gemaakt tegen verwijderen van de doorgaande wegverbinding tussen de Waddenweg en de H. Cleyndertweg ter hoogte van het Buikslotermeerplein. Het zou mooi zijn als de omgevingsvisie een alternatief stedenbouwkundig plan zou kunnen opnemen, waarin deze doorgaande verbinding wordt hersteld. Een dergelijk samenhangend stedenbouwkundig plan wordt graag aan u gepresenteerd. Dit ontwerp beoogt een leefbaar, sociaal veilig en overzichtelijk stadshart te zijn, met als inspiratiebron het 'Handboek Puccinimethode Rood' uit 2014 en de in 2017 vastgestelde Visie Openbare Ruimte 2025.

Oog hebben voor dit alternatief zou goed passen in 'participatieve democratie' en 'samen stadmaken'.

Antwoord

Uw alternatieve plan klinkt interessant. U heeft dit ook reeds verschillende malen op projectniveau kenbaar gemaakt. Het project zelf lijkt ons een juistere tafel om dit verder te bespreken. De omgevingsvisie neemt in principe geen gedetailleerde stedenbouwkundige plannen op.

Niet overnemen.

c12. Verstedelijkingsas langs A10-Noord

ingediend door 0160

De voorgestelde verstedelijking in Noord concentreert zich nu grotendeels aan het IJ. In het noorden van Noord is verder alleen het CAN-gebied een verdichtingslocatie. De Ring A10 Noord in zijn geheel (dus bijna 10 kilometer lang) kan worden toegevoegd als extra verstedelijkingsas. Langs deze as is ruimte voor hoogwaardig openbaar vervoer. De extra woningen schermen het geluid van de A10 af en hebben als bijzondere kwaliteit de nabijheid van landelijk Noord. Een groot deel van de extra woningen bevindt zich in restgebieden die nu als gratis parkeerplaatsen en parallelwegen worden gebruikt. Door van de parallelwegen stadsstraten met een groen profiel te maken, worden ecologische waarden en verblijfskwaliteit verhoogd. Dit alles levert plek op voor tienduizenden woningen binnen de A10.

Antwoord

De A10 Noord is in de omgevingsvisie een harde stadsrand. Die hier gelegen volkstuinparken en sportvoorzieningen blijven behouden als onderdeel van de Hoofdgroenstructuur. We willen hier geen grootschalige ontwikkeling, het draagvlak is te gering. De stadsrand met Waterland is bovendien

lastig tot ontwikkeling te brengen. Het vergt een zeer grote investering in het ondergronds brengen van de A10 en aanleggen van een nieuwe ov-verbinding. Dat laatste is naast de hoge investeringskosten ook vanwege de exploitatie niet aantrekkelijk. Door de langgerekte, smalle bebouwingsstrook is het heel lastig voorgestelde ontwikkeling rendabel met ov te ontsluiten.

Niet overnemen.

c13. Ontwikkeling Bukslotermeerpolder buiten de A10

ingediend door 0160

De Bukslotermeerpolder is het meest kenmerkende landschappelijke element in Noord. De polder wordt door de N247 en de Ring A10 in vier kwarten gesneden. Door de Bukslotermeerdijk over de N247 te verbinden met de dijk langs het Noordhollandsch Kanaal wordt Waterland voor fietsers en wandelaars beter ontsloten.

Het polderdeel dat nu wordt gebruikt als golfbaan en als voormalig terrein van de rioolwaterzuivering al 15 jaar wacht op een nieuwe invulling, is een ontwikkelkans. Op bouwen buiten de ring A10 rust een taboe, maar als het ergens kan is het hier. De grond is eigendom van de gemeente Amsterdam, het huidige gebruik is laagwaardig en niet essentieel voor de stad. Het gebied kan volledig groen worden ingevuld maar hier op de kop van de Noord/ZuidKlijn en op een steenworp van centrum Noord is ruimte voor een stadsuitbreiding waar wonen, werken en recreëren hand in hand gaan. Neem in de omgevingsvisie deze kansen voor de toekomst op.

Antwoord

De A10 Noord is in de omgevingsvisie een harde stadsrand. Die hier gelegen volkstuinparken en sportvoorzieningen blijven behouden als onderdeel van de Hoofdgroenstructuur. Groen staat hier voorop. De ontwikkeling van de noordpunt van de Bukslotermeerpolder tot gemengd wonen en werken past daarom niet binnen de omgevingsvisie. Verder is ook de ontsluiting van dit zeer geïsoleerd gelegen gebied problematisch. Voor dit stuk zijn wel volop passende groen-recreatieve bestemmingen denkbaar.

Niet overnemen.

c14. Nieuw en oud in Noord

ingediend door 0365

Achter de Noordelijke IJ-oever is een beschermd stadsgezicht over negen tuindorpen. Door verdichting langs de oevers worden de bestaande wijkjes te klein. Als er geen heldere visie komt, wordt die verdichting een harde clash en organiseer je segregatie. We missen de ongedeelde stad en hoe we die gaan en blijven waarmaken.

De plannen voor NDSM/ Haven-stad en het Hamerstraatgebied veroorzaken een schaalbreuk met de bestaande stad. Dat is een bedreiging van ruimtelijke kwaliteit. Van belang is het behoud van vrije plekken van een community met een duidelijke geschiedenis.

Antwoord

Dit zijn terechte aandachtspunten. In projecten als Buiksloterham, NDSM en Hamerkwartier zijn dit dan ook dominerende thema's. Ook deze omgevingsvisie spreekt zich krachtig uit tegen segregatie en noemt vele manieren om daar iets tegen te doen.

Stedenbouwkundig hebben we het er echter grotendeels mee te doen: we gaan de tuindorpen niet afbreken en we gaan de nieuwe wijken ook niet precies zo vormgeven als de tuindorpen. Gelukkig zijn er vele anderen manieren om de oude en nieuwe delen verbindingen met elkaar te laten aangaan en dat gebeurt in die projecten dan ook: sociale huur in de nieuwe gebieden, fiets- en voetgangersverbindingen, gezamenlijk groen, gezamenlijke maatschappelijke voorzieningen, participatie. Tekenend van de geschiedenis van bijvoorbeeld het Hamerkwartier worden zoveel mogelijk bewaard.

Meenemen in de uitvoering.

c15. Ontwikkelmogelijkheden perceel Kadoelenweg

ingediend door 0384

Sinds 1980 is een gedeelte van een perceel aan de Kadoelenweg in gebruik als dierencrematorium en begraafplaats. Betrokkenen proberen een andere invulling aan de gronden te geven, waarbij recht wordt gedaan aan de oude bestemming én aan de omgeving. Het idee is een combinatie van een duurzame groene invulling - bijvoorbeeld een stadsboerderij - en wonen (bijvoorbeeld huisvesting van senioren of zorgbehoevenden), in lijn met de aanwezige bebouwing langs de Kadoelenweg. Een dergelijke invulling is in lijn met de omgevingsvisie: rigoureus vergroenen én samen stadmaken. De kaart in de visie geeft echter iets anders aan: het perceel is helemaal groen gemaakt, alsof het bedrijf niet bestaat en huidige bestemming en historisch gebruik niet gelden.

Het verzoek is om dit te corrigeren en de Hoofdgroenstructuur alleen toe te passen op de oorspronkelijke akkers, en te stoppen bij de kadastrale percelen:

Amsterdam AQ 2515, welk perceel volledig als woning en bedrijfsterrein is bestemd;

Amsterdam AQ 2530, welk perceel volledig als bedrijfsterrein is bestemd;

Amsterdam AQ 2531, welk perceel voor een groot gedeelte als bedrijfsterrein is bestemd en verder nog bestaat uit met puin verhard buitenterrein.

Antwoord

De visiekaart van de Hoofdgroenstructuur geeft slechts een globale begrenzing aan. Desondanks zullen we hierin een correctie aanbrengen door de huidige bedrijfs- en woonbestemmingsbegrenzing te hanteren.

Wijzigingsvoorstel: we corrigeren de visiekaart van de Hoofdgroenstructuur zoals bovengenoemd.

c16. Ontwikkeling spoorzone Zuidoost

ingediend door 0315, 0364, 0532

De omgevingsvisie noemt de ambitie van het spoor als ruggengraat in Zuidoost. Verschillende partijen werken aan integrale gebiedsontwikkeling, met kruisbestuiving tussen beide kanten van het spoor. De omgevingsvisie spreekt over het toevoegen van voorzieningen rondom de stations. Het zou mooi zijn als er een verwijzing naar deze samenwerking wordt opgenomen, zodat beide elkaar in de toekomst niet tegenspreken, maar aanvullen.

Verder wordt er gesproken over 'Bijlmer West' als wijknaam voor onder andere Amstel III. Uit bijeenkomsten tot nu toe blijkt dat deze naam niet gedragen wordt onder veel eigenaren en ontwikkelaars. Het is daarom niet wenselijk om deze naam op dit moment breed te communiceren. Kan de omgevingsvisie deze naam vermijden?

De Burgemeester Stramanweg 102-108 is aangemerkt als 'gemengde stadsbuurt'/'bedrijvigheid in buurten'. Mag ervan worden uitgegaan dat het huidige kantorengebruik in deze classificatie is meegenomen? Voorts wordt de aanduiding 'zoekgebied voor mogelijke transformatie na 2040' van harte ondersteund. Woningbouw is hier op termijn zeer wenselijk. Wel wordt nog gevraagd op grond waarvan dit een geschikte locatie voor windmolens is.

Te vaak wordt er nu in Zuidoost geïnvesteerd in de gebieden ten westen van de spoorlijn. Investerings moeten ook gaan naar de oostkant van Zuidoost. Wij willen een 'anchor institute' of een bijzondere architect om deze ontwikkeling te ondersteunen. De wijken moeten hun eigen DNA behouden, maar wij willen een stap verder gaan: ook buurtontwikkeling met eigen DNA.

Antwoord

De uitgangspunten in de omgevingsvisie over het spoor in Zuidoost zijn voor een groot deel gebaseerd op de genoemde integrale gebiedsontwikkeling. Er is geen sprake van tegenstrijdigheid. De benaming Bijlmer West wordt gebruikt om aan te duiden dat het om één samenhangend gebied gaat. Daarmee wordt de integrale opgave benadrukt.

Naar aanleiding van zienswijzen uit verschillende hoeken wordt de mogelijkheid tot transformatie van bedrijventerrein Weespertrekvaart-zuid en bedrijvenstrook Amstel III geschrapt. We beschermen op deze plekken de beperkte ruimte voor productieve bedrijvigheid in de stad. Woningbouw is dus niet mogelijk.

Al opgenomen in de visie.

Wijzigingsvoorstel: het zoekgebied transformatie van bedrijventerrein Weespertrekvaart-zuid wordt geschrapt en bedrijvenstrook Amstel III wordt aangeduid als stedelijk bedrijventerrein met 'Pilot grootschalige intensivering' voor het noordoostelijke deel van de bedrijvenstrook. Het toevoegen van wonen kan daar niet plaatsvinden zonder dat er eerst een verdichting met bedrijfsruimte op het bedrijventerrein plaatsvindt, waarbij er per saldo meer bedrijfsruimte komt.

c17. Ontwikkelmogelijkheden stadsdeel Oost

ingediend door 0204, 0205

De omgevingsvisie classificeert een aantal gebieden in stadsdeel Oost als luwe stadsbuurt, terwijl er in feite sprake is van een gemengde stadsbuurt, en op termijn zelfs van een hoogstedelijke

buurt. Dit geldt in ieder geval voor het hele gebied ten noorden van Gooiseweg, Kamerling Onneslaan en de wijk Eenhoorn. Deze kwalificatie is in strijd met de bestaande én toekomstige situatie, en remt daardoor toekomstige ontwikkelingen. Vastgoedeigenaren met ontwikkelplannen worden hierdoor in hun belang geschaad, ook een fijnmazige winkelstructuur wordt hierdoor belemmerd. Het betreft een supermarkt aan de Nobelweg en het pand van de Christus Koningskerk. De laatste heeft zelfs al een omgevingsvergunning gekregen voor een herontwikkeling tot hotel, theater en grand café.

Antwoord

De omgevingsvisie geeft richting op hoofdlijnen en doet uitspraken over de structurerende verdichtingsopgave van de stad. De verdichting op de kaart is een indicatie per buurt die in individuele plannen wordt uitgewerkt. Ontwikkelingen op maat blijven altijd mogelijk. In stadsdeel Oost is alleen Strandeiland van IJburg aangeduid als luwe stadsbuurt. Op alle andere ontwikkellocaties zetten we in op gemengde stadsbuurten of hoogstedelijke buurten. We zullen de positionering van de ontwikkelruimte in de wijk Eenhoorn aanpassen.

Wijzigingsvoorstel: de ontwikkelruimte in de buurt Eenhoorn wordt op de kaarten aangepast.

c18. Ontwikkelmogelijkheden Cruquius

ingediend door 0364

De Cruquiusweg 111 is in de omgevingsvisie aangewezen als gemengd gebied. Omdat woningbouw niet expliciet als toekomstige functie is uitgesloten en op het Cruquiseiland al verschillende woningbouwprojecten zijn ontwikkeld, mag ervan worden uitgegaan dat woningbouw én hoogbouw boven de 30 meter op deze locatie op termijn tot de mogelijkheden behoort. Er wordt vriendelijk verzocht om dit te bevestigen.

Antwoord

We voegen de locaties waar ontwikkeling nog mogelijk is toe aan de kaart. Woningbouw past inderdaad in die ontwikkeling en hoogbouw, mits passend binnen het hoogbouwbeleid, wordt niet uitgesloten. Op projectniveau worden de gebouwhoogtes en de programmatische samenstelling uitgewerkt en vastgelegd.

Wijzigingsvoorstel: op de kaart worden de ontwikkelmogelijkheden voor woningbouw toegevoegd.

c19. Ontwikkelmogelijkheden Nieuw West, Slotervaart Ziekenhuis

ingediend door 0261

De omgevingsvisie geeft op een kaart met als titel 'verdichting: het juiste programma op de juiste plek' een beschrijving van de omgeving van het Slotervaart Ziekenhuis. De gebouwen bevatten

hoogbouw en laagbouw en vestigt de organisaties De Plantijn, Sanquin en Het Nederlands Kankerinstituut. Onlangs is gestart met renovatie en transformatie van het gehele complex. De locatie lijkt op de hoofdkaart "toekomstbeeld 2050" te zijn aangeduid als "gemengde stadsbuurt". Deze aanduiding strookt niet met het te realiseren programma van 120.000 m2 bvo. Een kwalificatie "hoogstedelijke buurt" of "hoogstedelijk centrum" is passender. Hoewel de kwalificatie "gemengde stadsbuurt" geen directe belemmering lijkt te zijn, zou het beter zijn om de kwalificatie aan te passen.

Antwoord

Deze ontwikkeling willen we alle ruimte geven, dus we zullen het aanduiden als hoogstedelijke buurt.

Wijzigingsvoorstel: de omgeving van het Slotervaartziekenhuis wordt aangeduid als 'hoogstedelijke buurt'.

c20. Ontwikkelmogelijkheden rondom Lelylaan

ingediend door 0364

De Derkinderenweg 2-24 heeft in de omgevingsvisie de aanduiding 'hoogstedelijk centrum'. Koningin Wilhelminaplein 18 heeft de aanduiding 'gemengd gebied'. Woningbouw lijkt op beide plekken tot de mogelijkheden te behoren, maar de nadruk lijkt op werken te liggen. Het vriendelijke verzoek is om voor beide locaties te bevestigen dat woningbouw en verdichting met hoogbouw hier niet op voorhand worden uitgesloten.

Antwoord

In de omgevingsvisie wordt de verdichtingsopgave met een indicatie van de menging wonen-werken aangeduid. De uitwerking van deze opgave, waaronder de gebouwtypen, komt op projectniveau aan de orde. Hoogbouw tot 70 meter wordt inderdaad niet op voorhand uitgesloten.

Meenemen in de uitvoering.

c21. Ontwikkelmogelijkheden Schinkelgebied

ingediend door 0364

De Antony Fokkerweg 1 is in de omgevingsvisie aangemerkt als 'hoogstedelijke buurt'. Vele functies en hoogbouw boven de 30 meter lijken hier mogelijk, maar het verzoek is om de mogelijkheden duidelijker te benoemen. Een hoogte-accent is op deze hoeklocatie stedenbouwkundig op z'n plaats. Kan daar meer over worden gezegd?

Antwoord

Uitspraken over de gewenste locatie van een stedenbouwkundig accent horen niet thuis in een omgevingsvisie. De visie geeft wel de verdichtingsopgave aan en de plekken waar hoogbouw in

principe mogelijk is. De uitwerking en exacte locaties van hoogbouw worden op projectniveau bepaald.

Niet overnemen.

c22. Ontwikkelmogelijkheden rondom Sloterdijk

ingediend door 0364

De Radarweg 60 heeft in de omgevingsvisie de aanduidingen 'bedrijventerrein', 'afgestemde ontwikkeling stad en haven', 'grootschalig werken' en 'potentie stadshub'. Het verzoek is om woningbouw hier niet op voorhand uit te sluiten. Het gebied leent zich uitstekend voor woningbouw: de verbindingen zijn uitstekend en transformatie is sowieso al gaande. Denk hierbij ook aan nieuwe woonconcepten voor jonge doelgroepen en nieuwe mengvormen. Ook hoogbouw boven de 70 meter zou hier mogelijk moeten zijn.

Donauweg 2B heeft de aanduidingen 'bedrijventerrein' en 'bedrijvigheid en logistiek'. Het verzoek is om hier extra gebruiksmogelijkheden te benoemen die recht doen aan dit gebied als nieuwe westelijke stadsentree. Denk daarbij aan horeca, kantoren, creatieve maakindustrie, onderwijs en service apartments. Verdichting met bedrijfsruimtes is immers pas aantrekkelijk als er ook andere functies kunnen worden toegevoegd in een hoogstedelijke setting.

De Arlandaweg 94-98 heeft de aanduidingen 'hoogstedelijk centrum' en 'reservezoekgebied windenergie'. Het vriendelijke verzoek is om te bevestigen dat woningbouw en verdichting met hoogbouw hier niet op voorhand worden uitgesloten. De nadruk zou hier niet op werken moeten liggen. Tot slot is het verzoek om uit te leggen waarom windmolens hier geschikt zouden zijn en hoe dat zich verhoudt tot het huidige kantoorgebruik.

Antwoord

De omgeving van de Radarweg 60 is op de kaarten aangeduid als ontwikkelgebied met als richting een 'hoogstedelijke buurt'.

Voor alle bedrijventerreinen in Amsterdam geldt een intensiveringsopgave, waarin verschillende functies die mogelijk zijn binnen de milieucontouren op compacte wijze een plek kunnen krijgen. In een hoogstedelijk centrum wordt verdichting met een groot aandeel werkfuncties en wonen mogelijk gemaakt. In welk gebouwtype die verdichting vorm krijgt, wordt op projectniveau uitgewerkt, maar hoogbouw wordt niet op voorhand uitgesloten.

Delen van de Radar- en Donauweg liggen in een voorkeursgebied voor windturbines. De Arlandaweg ligt niet in een zoekgebied. Zie voor een kaart: <https://www.amsterdam.nl/wonen-leefomgeving/duurzaam-amsterdam/windmolens-amsterdam/kaart-windzoekgebieden/>

Het havengebied (zoekgebied 1a) is een industriegebied waar al windturbines staan. Dit cluster van turbines kan worden uitgebreid. In het gebied zijn ruimtelijke aanknopingspunten zoals havenbekkens, (snel)wegen, andere hoge objecten als kranen en schoorstenen, en het Noordzeekanaal. In de participatiesessies met bewoners en in enquêtes is de meeste steun geuit voor nieuwe windturbines in het havengebied. Hier kunnen windturbines goed tot zeer goed worden aangesloten op het elektriciteitsnet. Er zijn vanuit natuur- en milieubelangen weinig bezwaren.

Meenemen in de uitvoering.

Overzicht van wijzigingen

Belangrijke wijzigingen in de omgevingsvisie die mede op basis van deze Nota van Beantwoording Zienswijzen worden doorgevoerd, staan hier op een rij.

Deel I VISIE

- *De schoonheid van de stad*
In het stuk '750 jaar bouwen aan stedelijke kwaliteit' is het streven naar schoonheid en kwaliteit als overkoepelende ambitie stevig neergezet. De titel is gewijzigd naar 'De schoonheid van Amsterdam'.
- *Mobiliteit en nabijheid*
De inzet op nabijheid en verdichting van de stad in relatie tot de mobiliteitstransitie nadrukkelijk is benoemd onder Mobiliteitstransitie in H3.
- *Meer aandacht voor economie*
We brengen in de visie de aandacht en ruimte voor wonen en werken meer met elkaar in balans. Zo wordt de visie op de economische opgave uitgebreider toegelicht in hoofdstuk 3 'Amsterdam naar 2050' en wordt de keuze voor een meerkernige ontwikkeling meer economisch ingevuld en met aandacht voor Amsterdamse innovatie- en startupcultuur. Bij groeien binnen grenzen wordt de keuze gemaakt om ruimte voor stadsverzorgende en productieve bedrijvigheid in de stad te behouden.
- *Meer aandacht voor vergrijzing*
In H3 zijn de ruimtelijke opgaven die samenhangen met vergrijzing benoemd. Ook H4 worden hieraan aandacht besteed bij Groeien binnen grenzen en Duurzaam en gezond bewegen.
- *Meer nadruk op betaalbaar wonen*
In H3 is benoemd dat betaalbaar wonen een regionale opgave is. Het doel betaalbaar wonen is in H4 nadrukkelijker gekoppeld aan de strategische keuzes. Ook is een koppeling gelegd met gemengde wijken bij Groeien binnen grenzen en nieuwe ontwikkelvormen en samenwerking met professionele partners bij Samen Stadmaken.
- *Aandacht voor leefbaarheid en beheer*
De opgaven ten aanzien van beheer en leefbaarheid van de bestaande stad zijn benoemd onder de strategische keuze Groeien binnen grenzen. De beheeropgave is ook benoemd in H3 bij Leefbaarheid in een verdichtende stad.
- *Aandacht voor een gezonde leefomgeving, ook voor kwetsbare groepen*
Bij de strategische keuze Duurzaam en gezond bewegen wordt ingezet op een leefomgeving die uitnodigt tot spelen en bewegen. Het belang daarvan voor kinderen, ouderen en mensen met een beperking is daarbij benoemd.
- *Aandacht voor beschermen van rust en ruigte*
In H3 bij Leefbaarheid in een verdichtende stad en bij de strategische keuze Rigoureuus vergroenen geven we aandacht aan het spanningsveld levendigheid en rust in de stad en specifiek aan beschermen van rust- en ruigtegebieden in het groen en de ontwerp-opgave voor mogelijk maken van intensiever gebruik en het bewaken van relatieve rust. In H4 noemen we het bewaken van de balans tussen rust en reuring onder Groeien binnen grenzen.

Deel II WAAR

- *Aanpassing kaart regio*
De kaart 'Toekomstbeeld Amsterdam in de regio' is verbeterd en heeft een legenda gekregen. In de kaart zijn Leiden en Utrecht beter zichtbaar gemaakt.
- *Verbeteren leesbaarheid kaarten H7*
En de legendaeenheden van alle kaarten hebben een duidelijke toelichting gekregen. De titel van H7 is gewijzigd in 'Ruimtelijk-programmatisch kader' om de functie van de kaarten in dit hoofdstuk te verduidelijken. De titel van de kaart 'Toekomstbeeld Amsterdam 2050' is gewijzigd in 'Visiekaart Amsterdam 2050'
- *Kleine aanpassingen kaarten*
Er zijn veel kleine aanpassingen in de kaarten gedaan. Foutcorrecties
- *Link Masterplan Zuidoost, Masterplan Nieuw-West en Aanpak Binnenstad*
In hoofdstuk 8 over de stadsdelen is bij de betreffende stadsdelen de link gelegd met lopende programma's Masterplan Zuidoost, Masterplan Nieuw-West en Aanpak Binnenstad.
- *Meer aandacht voor economie*
Ook in Deel II WAAR is meer aandacht besteed aan de ruimte voor economie. De kaart Werken, kennis en de haven is vernieuwd en heeft de titel 'Economische structuur' gekregen. Op deze kaart zijn ook de verschillende economische milieus aangegeven en in de tekst zijn de daaraan gekoppelde opgaven toegelicht. Er is meer aandacht voor de differentiatie van de kenniskwartieren. Deze Kenniskwartieren zijn ook opgenomen in de Visiekaart Amsterdam 2050 en in de kaart met Plekken van stedelijke betekenis.
- *Fijnmazig OV*
Het onderliggend openbaar vervoer is opgenomen in de kaart 'Netwerk openbaar vervoer' met de toelichting: 'fijnmazige, aanvullende ontsluiting van buurten door tram of bus'.
- *Nieuwe verbindingen door het groen*
De Ontbrekende verbinding stadslaan langs Tuinpark Nut en Genoegen is gewijzigd in 'Ontbrekende verbinding: Gewenste verbinding voor voetganger, fiets en mogelijk ov'. Met 'mogelijk ov' wordt bedoeld: een onderzoek naar een mogelijke openbaar vervoerverbinding op langere termijn en de zorgvuldige inpassing daarvan.
Nieuwe aansluiting A5 in Nieuw-West is niet meer opgenomen in de Visiekaart Amsterdam 2050. Op de kaart met het autonetwerk is de verbinding benoemd als te onderzoeken verbinding. Ook is de aansluiting opgenomen op de lijst met ruimtelijke reserveringen.
- *Opgaven in het groen*
De opgave Toekomstbestendig landschap Landelijk Noord heeft meer prioriteit gekregen. Daarbij is een link gelegd met de opgave om de stikstofproblematiek op te lossen.
De te beschermen stadsnatuur is opgenomen in de kaart Opgaven Groen-blauwe raamwerk. Groenblauwe hotspot Oeverlanden westelijk verplaatst naar de strandjes.
We maken een duidelijk onderscheid tussen sportparken en sportlandschappen. De zoekgebieden voor sportlandschappen bij de NoorderIJplas, in de Brettenzone en in het Diemerpark zijn geschrapt.
Volkstuinparken worden nadrukkelijker gewaardeerd en beschermd, met duidelijker voornemens om de openbare toegankelijkheid in goed overleg met de gebruikers te vergroten, met behoud van het unieke karakter
- *Zoekgebieden transformatie na 2040*
Bedrijventerrein Weespertrekvaart-Zuid is geschrapt als zoekgebied transformatie na 2040. Bedrijvenstrook Amstel III is aangeduid als stedelijk bedrijventerrein met daarop een aanduiding 'Pilotgebied grootschalige intensivering' voor het noordoostelijke deel van de bedrijvenstrook. Het toevoegen van wonen kan niet plaatsvinden zonder dat er eerst een

verdichting met bedrijfsruimte op het bedrijventerrein plaatsvindt, waarbij er per saldo meer bedrijfsruimte komt.

- *Energieopwekking in het landschap*

Op de visiekaart zijn de zoekgebieden windenergie vervangen door de voorkeursgebieden conform het bestuurlijke besluit RES 1.0. Daarbij zijn de uitgangspunten voor een integrale afweging voor de locatiekeuze voor windmolens benoemd.

- *Fasering en prioritering*

In de fasering is aangegeven dat we direct aan de slag gaan met de meerkernige ontwikkeling in Nieuw-West, Zuidoost en Noord.

De aanpak Verduurzamen landschap Landelijk Noord en Landschapspark Amstelscheg zijn in de fasering naar voren gehaald.

Zuidasdok is conform planvorming naar fase 2 verschoven.

Bij de fasering is aandacht gegeven aan de relatie tussen bestaand ov, ov-investeringen en ontwikkelkansen.

Deel III WAT

- *Ruimte voor productieve economie*

Het ruimte bieden aan productie-economie in de stad is nadrukkelijker als ambitie benoemd. Daarbij wordt het, deels nieuwe, instrumentarium toegelicht, dat uitwerking geeft aan de Bedrijvenstrategie en er op gericht is om de ruimtevraag in stad en regio in goede banen te leiden.

- *Meer aandacht voor combineren rust en levendigheid*

Bij openbare ruimte in het H16 Leefbare stad aandacht voor de balans tussen rust en reuring. Bij groenbeleid is specifiek aandacht voor behoud van rust- en ruigtegebieden. Bij H14 Vitale stad is een alinea toegevoegd over evenementen.

- *Aanvullingen paragraaf Wonen*

De paragraaf Wonen is aangevuld. De volkshuisvestelijke ambities en betaalbaar wonen zijn beter uitgewerkt en de opgaven ouderenhuisvesting en wonen met een beperking hebben meer aandacht gekregen.

- *Vertalen Regionale Energie Strategie (RES) 1.0*

De processtappen gekoppeld aan de RES zijn beter toegelicht: Van zoekgebieden naar voorkeursgebieden, van voorkeursgebieden naar voorkeurslocaties en van voorkeurslocatie naar initiatief.

- *Aanvulling tekst volkstuinen*

De tekst over volkstuinen in de paragraaf 'Volkstuinen, begraafplaatsen, crematoria' is aangevuld. Daarbij is de waarde van deze groene plekken voor de stad meer benadrukt.

- *Aandacht voor Logistiek*

In de paragraaf 'Mobiliteit en ruimte' is een tekst over logistiek toegevoegd. Daarin wordt aandacht besteed aan de opgaven die hiermee samenhangen en er wordt verwezen naar een uitwerking Logistieke Strategie.

- *Aanvullingen tekst Zeehaven*

De tekst over het veilig gebruik van de nautische ruimte is uitgebreid. Waarbij gesteld wordt dat de gemeente inzet op een toekomstvaste, vrije en robuuste vaarweg die een groei in de binnenvaart kan faciliteren.

- *Groene inrichtingsprincipes openbare ruimte*

Bij openbare ruimte zijn de inrichtingsprincipes voor groen benoemd, verwijzend naar het Puccini Handboek Groen.

- *Actualisatie teksten milieubeleid*

in Hoofdstuk 15 Gezonde stad zijn de teksten bij beleidsthema's Omgevingsveiligheid, Elektromagnetische straling en Geluid geactualiseerd en aangevuld.

- *Eeuwigdurend begraven*
De ambitie om voldoende rekening te houden met vraag naar grafurust voor onbepaalde tijd is toegevoegd in de paragraaf Volkstuinen, crematoria en begraafplaatsen.
- *Onderdelen van de Structuurvisie Amsterdam 2040 die van kracht blijven*
We geven expliciet aan dat twee onderdelen van de Structuurvisie van kracht blijven, totdat vervangend beleid hiervoor geformuleerd is. Het gaat om de hoofdgroenstructuur en het hoogbouwbeleid. Voor het overige vervangt de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 de Structuurvisie Amsterdam 2040
- *Actualisatie lijst uitwerkingsopgaven beleidsagenda*
Deze lijst aan het einde van het WAT-deel is opgeschoond en geactualiseerd. De volgende beleidsuitwerkingen zijn toegevoegd: uitwerking ruimte voor kansengelijkheid, actualisatie woonbeleid, vrije ruimte, uitwerking intensivering en verduurzaming bedrijventerreinen, uitwerking kenniskwartieren, nachtvisie, economische dynamiek in naoorlogse wijken, uitwerkingen gezonde stad, uitwerking sport- en beweegstructuur, beleid omgevingsveiligheid, actualisatie uitvoeringsagenda watervisie en omgevingsprogramma ondergrond.

Deel IV HOE

- *Sturen op samenhang ov- en fietsinvesteringen en stedelijke bouwopgave*
In H19 is onder de paragraaf 'Behoeftte aan integrale sturing' aangegeven dat we stevig willen sturen op de samenhang tussen tijdige investeringen in openbaarvervoer en fietsverbindingen en grote ontwikkelingen.
- *Inclusieve burgerberaden*
In de Agenda Samen Stadmaken benadrukken we het belang van burgerberaden en benoemen we dat deze inclusief en transparant worden opgezet.

Herstelde fouten

Het maken van een omgevingsvisie blijft mensenwerk. Het was dus onvermijdelijk dat de ontwerp-Omgevingsvisie verschillende feitelijke onjuistheden bevatte. Soms zagen wij die zelf, soms zijn wij daar door anderen op gewezen. Opmerkingen van anderen die uitsluitend herstel van een feitelijke onjuistheid beoogden, hebben wij niet opgenomen als zienswijze. Uiteraard hebben we deze fouten wel hersteld, evenals de door onszelf geconstateerde fouten en onnauwkeurigheden. Ten behoeve van de transparantie zetten wij hier de voornaamste correcties ten opzichte van de ontwerp-omgevingsvisie op een rij, naar aanleiding van ingediende zienswijzen:

- Gecorrigeerde begrenzing terrein Amsterdamse Golf Club, Bauduinlaan, op onder andere kaart Toekomstbeeld (meegegeven door 0037, 0359)
- Correctie van verschillende kaartfouten (meegegeven door 0316)
- Herstel van een fout in het faseringshoofdstuk, over de nieuwe IJ-oeververbindingen (meegegeven door 0090)
- Een foutief kruisstation bij Diemen op de kaart Toekomstbeeld Amsterdam in de regio. Dit is weggehaald en de bestaande stations zijn ingetekend (meegegeven door 0248).

Colofon

Gemeente Amsterdam, Ruimte en Duurzaamheid, mei 2021



**Gemeente
Amsterdam**

Nota van Beantwoording advies stadsdelen

Behorende bij de Omgevingsvisie Amsterdam 2050
8 juli 2021

Stadsdeel	Nr.	Stadsdeeladvies	Antwoord	Actie
Nieuw-west	NWo1	Het dagelijks bestuur van Nieuw-West complimenteert het College van B&W met de voorliggende uitgebreide Omgevingsvisie. De Omgevingsvisie zet de richting van Amsterdam uit voor de komende decennia. De weg die het College in de afgelopen jaren al had ingezet wordt met de Omgevingsvisie onderstreept. Het dagelijks bestuur van Nieuw-West geeft onderstaand adviezen over de accenten die worden gelegd. Het dagelijks bestuur gaat, vanwege de veelomvattendheid van de Omgevingsvisie, alleen in op punten die vanuit de visie van Nieuw-West het meest in het oog springen.	-	Voor kennisgeving aangenomen
Nieuw-west	NWo2	Het dagelijks bestuur heeft diverse kleinere, technische wensen tot aanpassing, die wij via de ambtelijke lijn zullen uitzetten (bijvoorbeeld het willekeurig en verkeerd gebruiken van diverse benamingen voor De Bretten, Brettenzone en Spaarnwoudescheg).	De diverse kleinere, technische wensen tot aanpassing zijn via de ambtelijke lijn ontvangen en verwerkt.	Overgenomen
Nieuw-west	NWo3	<u>Beleidsvisie en beleidsregels</u> Het dagelijks bestuur adviseert duidelijker aan te geven wat beleidsvisies zijn vanuit vastgesteld en niet-vastgesteld beleid. Deze worden nu soms door elkaar in tekst en kaarten gepresenteerd. Dit kan ertoe leiden dat zaken die in de (nabije) toekomst nog gevoelig liggen in de besluitvorming, in zo'n document al als vaststaand worden aangegeven. Als voorbeeld noemt het dagelijks bestuur het Johan Huizingastrand en het Cultuurcentrum, beide in de Oeverlanden, die in de Omgevingsvisie worden genoemd. Het dagelijks bestuur adviseert deze nog niet in beleid vastgestelde zaken, maar ook andere gevoelig nieuw beleid, niet op te nemen in de Omgevingsvisie als een vaststaand gegeven.	De omgevingsvisie geeft richting aan de ontwikkeling van nieuw beleid. Om die reden is, voor zover dat nog niet het geval was, in de visie helder gemaakt welk beleid al is vastgesteld en waarover nieuw beleid gewenst is. Overeenkomstig het advies is niet vastgesteld beleid niet als vaststaand gegeven in de omgevingsvisie opgenomen. Teksten en kaarten zijn, indien nodig, op de status van het beleid aangepast.	Overgenomen
Nieuw-west	NWo4	<u>Strategische keuzes</u> Het dagelijks bestuur onderschrijft de vijf strategische keuzes uit de Omgevingsvisie: meerkernige ontwikkeling, groeien binnen de grenzen, rigoureuze vergroening, duurzaam en gezond bewegen en samen stadmaken. Wat het dagelijks bestuur mist in een divers stadsdeel als Nieuw-West is het aspect sociale cohesie, die zich bijvoorbeeld manifesteert in de "Pleinenaanpak": de pleinen zijn de plekken waar de meeste ontmoetingen en verbinding plaatsvindt.	Het aspect sociale cohesie volgt niet zozeer uit de genoemde vijf strategische keuzes, maar is wel een wezenlijk onderdeel van de visie. Zo luidt de ondertitel van de visie: een menselijke metropool. In die ondertitel schuilt een gewenste sociale cohesie. In deel III wordt in de beleidsagenda de opgave 'thuisvoelen in een groeiende stad' genoemd. Ruimte voor ontmoeting is hierbij noodzakelijk. In de stadsdeel paragraaf van stadsdeel Nieuw-West staat het verbeteren van de sociale cohesie als opgave genoemd. Een nadere duiding van het begrip 'menselijke metropool' en het belang van sociale cohesie is aan de visie toegevoegd.	Overgenomen
Nieuw-west	NWo5	Het dagelijks bestuur adviseert de rigoureuze vergroening in Nieuw-West beter onder de aandacht te brengen, door de groene kwaliteiten en vergroeningsplannen onder de noemer "Tuinstad 2.0" te communiceren.	Een van de strategische keuzes in de visie is de keuze voor rigoreus vergroenen. De uitwerking ervan vindt plaats in plannen, zoals "Tuinstad 2.0".	Meenemen bij uitvoering
Nieuw-west	NWo6	<u>Meerkernige ontwikkeling</u> Het dagelijks bestuur is blij met de meerkernige ontwikkeling: het voornemen om de omgeving Osdorpplein te laten uitgroeien tot een "grootstedelijk stadscentrum", met bijbehorende voorzieningen.	De strategische keuze voor meerkernige ontwikkeling geeft helder richting en biedt ruimte voor invulling.	Voor kennisgeving aangenomen

Stadsdeel	Nr.	Stadsdeeladvies	Antwoord	Actie
Nieuw-west	NW07	<u>Mobiliteit</u> Het dagelijks bestuur adviseert mobiliteit in deze ontwikkeling veel steviger te benadrukken en dan met name het openbaar vervoer. Mobiliteit is geen doel maar een middel om naar je werk te kunnen, familie of vrienden te bezoeken en naar recreatiegebieden te gaan. Dit perspectief ontbreekt in onze ogen. De mobiliteit verandert door verhoging van parkeertarieven, het autoluw maken van de stad, instellen van milieuzones, uitstootvrij rijden 2025, snor naar de rijbaan, enzovoorts. Dit betekent dat er een risico bestaat dat bewoners met een zwakkere sociaaleconomische positie minder mobiel worden en daardoor zelfs lastiger aan werk komen. Ruime investeringen in het openbaar vervoer zijn nodig om dit tegen gaan en ook de gewenste meerkernige ontwikkeling vorm te geven. Dit alles betekent dat het dagelijks bestuur de volgende aanbevelingen doet:	Mobiliteit is een belangrijk onderdeel van de visie en moet worden gezien als middel om doelstellingen, zoals de gewenste meerkernige ontwikkeling, uit de visie te kunnen bereiken. Het belang van het versterken van het openbaar vervoer wordt dan ook onderschreven. In reactie op het advies is in de kaarten meer aandacht besteed aan een fijnmazig OV. Uitgangspunt hierbij is dat het risico dat bewoners met een zwakkere sociaal-economische positie mindere mobiel worden, moet worden voorkomen.	Overgenomen
Nieuw-west	NW08	Stel een kwalitatief en fijnmazig openbaar vervoer als randvoorwaarde voor de ontwikkeling van snelle (metro-) verbindingen, waarbij er nadrukkelijk gekeken wordt naar een busverbinding over de Baden Powellweg en een (bus)verbinding naar de Eendracht en de Tuinen van West. Het dagelijks bestuur vraagt speciale aandacht voor behoud en uitbreiding van het fijnmazige openbaar vervoer, dat onder druk staat bij de ontwikkeling van een oost-westlijn. Een betere OV-verbinding met de Tuinen van West past goed bij de visie uit de Omgevingsvisie om de Tuinen van West te ontwikkelen van "landschap naar landschapspark", waarbij de Tuinen van West te maken krijgt met (veel) meer bezoekers. Uit de kaart op bladzijde go van de Omgevingsvisie lijkt hier niet in te worden voorzien. Het dagelijks bestuur adviseert de wens hiertoe op te nemen in de Omgevingsvisie.	In reactie op het advies is in de teksten en in de kaarten meer aandacht besteed aan een fijnmazig OV. In de kaarten is het onderliggende OV indicatief aangeduid.	Overgenomen
Nieuw-west	NW09	Om het Osdorpplein te laten uitgroeien tot een van de kernen van de "meerkernige ontwikkeling" is een oost-westlijn essentieel. Deze biedt in onze ogen veel meer vervoerswaarde dan het doortrekken van de noord-zuidlijn naar Schiphol. Deze laatste kan bovendien schade geven aan de kwetsbare natuur in de Oeverlanden. Een alternatief kan zijn de noord-zuidlijn via Lelylaan door Nieuw-West naar Schiphol te laten lopen. Kortom: de oost-westlijn mag in onze ogen prominenter worden neergezet dan verlenging van de noord-zuidlijn.	De getoonde metrolijnen zijn tot stand gekomen na grondige afwegingen op het niveau van de stad, regio en het Rijk.	Niet overgenomen
Nieuw-west	NW10	Het doortrekken van de Ringlijn wordt in de tekst wel enkele malen als prioriteit genoemd, maar er ontbreekt een planning/fasering om dit te realiseren. Het dagelijks bestuur adviseert dit op te nemen. Ook adviseert het dagelijks bestuur naar mogelijkheden te kijken om het spoor uit te breiden.	Een fasering op hoofdlijnen is in de visie opgenomen. Deze is te vinden in de tekeningen en het schema op bladzijde 134 en 135. Het doortrekken van de ringlijn is in fase 2 opgenomen. De meer precieze uitwerking van de fasering vindt plaats in nadere plannen en programma's. Uitbreidingen van het metronet maken een intensievere dienstregeling op het spoor mogelijk.	Meenemen bij uitvoering
Nieuw-west	NW11	Het dagelijks bestuur adviseert de optie voor een nieuwe aansluiting van de A5 met de Osdorperweg, die diverse malen wordt genoemd in de Omgevingsvisie, niet op te nemen. Deze aansluiting zorgt voor een veel hoger gebruik van deze landelijke weg en dit staat haaks op het landelijke karakter van de Tuinen van West.	Een nieuwe aansluiting A5 in Nieuw-West is niet meer opgenomen in de Visiekaart Amsterdam 2050. Op de kaart met het autonetwerk is de verbinding benoemd als te onderzoeken verbinding. Ook is de aansluiting opgenomen op de lijst met ruimtelijke reserveringen.	Overgenomen

Stadsdeel	Nr.	Stadsdeeladvies	Antwoord	Actie
Nieuw-west	NW12	<u>Mobiliteit: fiets</u> Het dagelijks bestuur adviseert meer verbeteringen op fietsverbindingen op te nemen in de Omgevingsvisie, te weten: Voeg een plusnet fiets toe dat Schinkelkwartier, station Lelylaan en station Sloterdijk met elkaar verbindt. De huidige verbinding is kronkelig en onhandig.	Juist deze verbinding is als ontbrekende schakel aangeduid in de omgevingsvisie. Hij is daarmee als een belangrijke uitwerkingsopgave geagendeerd.	Meenemen bij uitvoering
Nieuw-west	NW13	Er wordt nadrukkelijk gekeken naar de Christoffel Plantijnpad als langelijnnennetwerken voor de fiets, in plaats van de Johan Huizingalaan. Dit zorgt voor een aangenamere route door het groen.	Het langelijnnennetwerk gaat over de lange routes door de stad, waar je snel lange afstanden kunt afleggen. Deze route over de Johan Huizingalaan verbindt station Sloterdijk met het toekomstig metrostation bij de Oeverlanden. Hieronder ligt een fijnmaziger fietsnetwerk, waar het Christoffel Plantijnpad ook onderdeel van is. De aangename groene route blijft bestaan.	Al opgenomen in de visie
Nieuw-west	NW14	Op de kaart van bladzijde 88 zijn lijnen van het fietsnetwerk alleen oost-west gericht. De lange langzaamverkeerroute van noord naar zuid, van Sloterdijken en omgeving via De Bretten naar de Haarlemmermeerpolder staat er niet op. Ook mist de langzaamverkeersbrug over de N200 om De Bretten en Tuinen van West te verbinden. Het is een belangrijke wens om deze groengebieden recreatief beter te verbinden, zeker als het gebruik ervan wordt geïntensiveerd, zoals de Omgevingsvisie aangeeft.	De lijnen van het fietsnetwerk zijn in de kaart op bladzijde 94 weergegeven. Het lange lijnen fietsnetwerk is zowel oost-west als noord-zuid gericht. Onder dit netwerk ligt bovendien een fijnmazig fietsnetwerk. De route van Sloterdijken via de Bretten naar de Haarlemmermeerpolder is op de kaart ingetekend. Op de visiekaart was deze niet goed zichtbaar, dat is nu verduidelijkt. De langzaamverkeersbrug over de N200 om De Bretten en de Tuinen van West te verbinden is een gewenste verbinding en is om die reden op de stadsdeelkaart ingetekend.	Overgenomen
Nieuw-west	NW15	<u>Mobiliteit: Corona</u> Het dagelijks bestuur adviseert te onderzoeken hoe de vraag naar mobiliteit structureel zal veranderen doordat mensen door corona meer thuis blijven werken en dus minder reizen naar hun kantoren. De kantoorruimte die niet meer zal worden benut kan omgezet worden naar woonruimte. Neem deze ontwikkeling mee in de Omgevingsvisie.	Tijdens de pandemie is men veel (verplicht) vanuit huis gaan werken. Onzeker is of deze tijdelijke situatie ook op de langere termijn effect zal hebben op de behoefte aan het gebruik van kantoorruimten. De visie laat ruimte om dit nader te onderzoeken.	Meenemen bij uitvoering
Nieuw-west	NW16	<u>Mobiliteit: goederenvervoer</u> Het dagelijks bestuur adviseert om in de Omgevingsvisie de mogelijkheden van goederenvervoer via water en of tramspoor op te nemen.	In de visie wordt ruimte gecreëerd om in de toekomst voor de logistiek gebruik te kunnen maken van het water, gebruik van ruimte bij de kades. Zo is bijvoorbeeld aan het water een logistieke hub ingetekend. De visie sluit ook goederenvervoer over tramlijnen niet uit. Een onderzoek naar de inzet van tramlijnen voor goederenvervoer kan uitwijzen of deze vervoersstroom zinvol kan zijn.	Meenemen bij uitvoering
Nieuw-west	NW17	<u>Stadsstraten</u> Het dagelijks bestuur onderschrijft de visie omtrent stadsstraten. Het dagelijks bestuur adviseert hierbij een goede balans te vinden tussen behoud van mobiliteit en ontwikkeling van leefbaarheid. Niet iedere stadsstraat zal versmald kunnen worden. Neem bij het omvormen van wegen in het plusnet naar stadsstraten en -lanen de voorwaarde op dat deze niet op gebied van verkeersdoorstroming achteruitgaan.	De visie over stadsstraten is geen blauwdruk. In de visie is de richting voor uitwerking van de stadsstraten opgenomen. Bij die uitwerking zal onder andere rekening worden gehouden met het belang van een goede balans tussen behoud van mobiliteit en ontwikkeling van leefbaarheid, met een goede verkeersdoorstroming als voorwaarde.	Meenemen bij uitvoering

Stadsdeel	Nr.	Stadsdeeladvies	Antwoord	Actie
Nieuw-west	NW18	<u>Hoofdgroenstructuur</u> De voorgenen uitbreiding van de hoofdgroenstructuur is een begrijpelijke wens, die het college uit in de Omgevingsvisie en verder vorm wordt gegeven in het Omgevingsplan. Het dagelijks bestuur adviseert het college kritisch te blijven bij deze uitbreiding. Een veel uitgebreidere hoofdgroenstructuur kan in de weg zitten bij andere belangrijke ontwikkelingen van de stad, aangezien bebouwing in de hoofdgroenstructuur niet evident is. Een goede afweging en onderbouwing, waarin alle functies van de stad worden meegenomen, is naar onze mening, een belangrijk aandachtspunt.	De wens voor uitbreiding van de hoofdgroenstructuur zal moeten worden afgewogen tegen andere belangrijke ontwikkelingen voor de stad. Helder is dat die afweging moet kunnen plaatsvinden. Uitbreiding van de hoofdgroenstructuur moet voldoende ruimte laten voor andere belangrijke ontwikkelingen.	Meenemen bij uitvoering
Nieuw-west	NW19	<u>Groene scheggen</u> In de kaart van bladzijde 79-80 staan "bouwblokken" getekend in de Oeverlanden. Dit botst met de hoofdgroenstructuur en het voornemen groene scheggen groen te laten. In de Nota Oeverlanden is door het dagelijks bestuur en wethouders nadruk gelegd op een evenwichtige natuur- en recreatieontwikkeling. Het dagelijks bestuur adviseert daarom het belang van de natuur in de Oeverlanden duidelijk te benadrukken en in de genoemde kaart geen "bouwblokken" op te nemen.	In de hoofdgroenstructuur zijn geen bouwblokken opgenomen. Ook in de Oeverlanden zal groen worden beschermd. Ontwikkeling zal er plaatsvinden op de zogenaamde SADC locaties. Deze locaties zijn in het verleden al voor ontwikkeling aangewezen. De getoonde "bouwblokken" geven aan op welke locaties verdichting mogelijk is. De "bouwblokken" zijn geen weergave van bebouwing, maar moeten worden gelezen als locaties voor verdichting, rekening houdend met de kwalitatieve voorwaarden van verdichten zoals opgenomen in de visie, zoals de ambitie voor een hoofdgroenstructuur en het voornemen groene scheggen groen te houden.	Al opgenomen in de omgevingsvisie
Nieuw-west	NW20	Het is mooi dat de Omgevingsvisie het "onderscheidende leidmotief van de Tuinen van West" noemt. Er wordt echter niet aangegeven wat de onderscheidende waarden zijn. De Omgevingsvisie leent zich juist om dit concreter te benoemen.	In de omgevingsvisie wordt de Tuinen van West regelmatig als voorbeeld genoemd van een landschapspark. Elk landschapspark is uniek. Het gaat te ver om van elk landschapspark de onderscheidende waarden in de visie te noemen. In de visie is over Tuinen van West al het volgende opgenomen. Tuinen van West heeft een natuurvriendelijke inrichting, met een zorgvuldige inpassing van recreatieve voorzieningen. De recreatieve druk zal er door toename in inwoneraantal verder toenemen, waardoor ontwikkeling, uitbouw tot samenhangend landschapspark, gewenst is.	Niet overgenomen
Nieuw-west	NW21	<u>Sloterdijk</u> In de Omgevingsvisie staat op bladzijde 92 dat onder andere Sloterdijken 2 door de provincie is aangewezen als "industrieterrein van provinciaal belang" en dat het gebruik van dit gebied daardoor wordt beperkt tot "industrie". Dit betekent dat Amsterdam hier de ambities dit verder te ontwikkelen en verdichten als bedrijventerrein (een bredere invulling dan "industrie") in het geding komen. Geadviseerd wordt Sloterdijken 2 in de Omgevingsvisie op te nemen als bedrijventerrein.	In de omgevingsvisie is op bladzijde 182 de volgende tekst opgenomen: 'De Sloterdijken zijn, naast industrieterrein, ook een stedelijk bedrijventerrein dat plek biedt voor stadsverzorgende bedrijvigheid en andere stedelijke functies.' Hiermee is in deze visie het gebied, naast industrieterrein, ook gedefinieerd als stedelijk bedrijventerrein, waarmee de ambities niet in het geding komen.	Al opgenomen in de omgevingsvisie
Nieuw-west	NW22	<u>Station Lelylaan</u> Geadviseerd wordt, naast de Zuidas, ook de omgeving van station Lelylaan in de omgevingsvisie op te nemen als poort van Amsterdam vanuit Schiphol.	Naast de bestaande knooppunten zijn ook de gewenste knooppunten, om de toegang tot de stad te verbeteren, opgenomen. Dit betekent dat onder andere de omgeving van station Lelylaan is toegevoegd.	Overgenomen

Stadsdeel	Nr.	Stadsdeeladvies	Antwoord	Actie
Nieuw-west	NW23	<u>Duurzaamheid</u> Het dagelijks bestuur onderschrijft de duurzaamheidsambities uit de Omgevingsvisie, met nadruk de circulaire ambities voor Westpoort. Ook onderschrijft het dagelijks bestuur de ambities met betrekking tot wind- en zonne-energie. Wel zijn er vraagtekens bij de zoekgebieden hiervoor. Het dagelijks bestuur adviseert de groene delen van groengebieden, met name De Bretten, Oeverlanden en de Osdorper Binnenvlakte pas in overweging te nemen als alle andere mogelijkheden zijn uitgeput. Het dagelijks bestuur adviseert nog eens kritisch te kijken naar de zoekgebieden en dit aan te passen in de Omgevingsvisie.	De zoekgebieden en uitgangspunten met betrekking tot wind- en zonne-energie zijn aangepast. Binnen de zoekgebieden voor windmolens zijn voorkeursgebieden benoemd. Deze zijn opgenomen in de Visiekaart Amsterdam 2050. Daarbij zijn de uitgangspunten beter toegelicht.	Overgenomen
Nieuw-west	NW24	Het dagelijks bestuur adviseert veel strakker in te zetten op communicatie over de energietransitie, inclusief uitstootvrij rijden. Iedere wijziging in de koers heeft effect op investeringen die bewoners doen of hebben gedaan. Bewoners en bedrijven moeten erop kunnen vertrouwen dat de gemeente duidelijke voorwaarden en tijdslijn hanteert, zodat iedereen zijn/haar toekomstplannen daar goed op kan afstemmen. Het college wordt geadviseerd meer in te zetten op educatie over het thema duurzaamheid. Realisatie van een (nevenvestiging van een) universiteit op het gebied van duurzaamheid biedt een enorme stimulans voor het besef van de waarde van een circulaire economie.	Het belang van communicatie over de koers die met de visie wordt gezet wordt onderschreven. Na vaststelling van de visie zal deze stevig onder de aandacht worden gebracht. Uitwerking van de visie vindt plaats in concrete plannen. De adviezen kunnen bij de uitwerkingen worden betrokken. Hierbij kan gedacht worden aan een educatieve instelling, waarbij bijvoorbeeld een relatie kan worden gelegd met de circulaire economie en energietransitie in de haven.	Meenemen bij uitvoering
Nieuw-west	NW25	<u>Vrij levende dieren</u> In de Omgevingsvisie wordt alle ruimte gegeven aan vrij levende dieren (bladzijde 205), maar wordt vrijwel geen aandacht besteed aan de consequenties die dit kan hebben voor de leefbaarheid van woonwijken. Het dagelijks bestuur onderschrijft de wens om vanuit biodiversiteit vrij levende dieren de ruimte te geven, maar adviseert, met het belang van leefbaarheid van de stad, hierin beperkend te zijn voor overlastgevende dieren als ratten en duiven.	Ratten en duiven vallen in de categorie plaagdieren. In de visie is hierover al het volgende opgenomen: 'Plaagdieroverlast beheersen we in Amsterdam op een diervriendelijke manier' (Leefbare stad, Dierenwelzijn). In het belang van de leefbaarheid van de stad zal dus waar nodig tegen overlastgevende dieren als ratten en duiven worden opgetreden.	Al opgenomen in de omgevingsvisie
Nieuw-west	NW26	<u>Toegankelijkheid</u> Het dagelijks bestuur adviseert in de Omgevingsvisie altijd rekening te houden met de toegankelijkheid voor mensen met een beperking.	Amsterdam houdt rekening met mensen met een beperking; in de omgevingsvisie is opgenomen dat verschillende kwetsbare groepen speciale aandacht krijgen. Het is de ambitie om de woningvoorraad uit te breiden met levensloopbestendige woningen en woningen geschikt voor rolstoelgebruikers. Daartoe zijn afspraken met de corporaties gemaakt. Verder kan altijd op planniveau worden gekeken naar de wens voor het realiseren van rolstoelwoningen. Amsterdam heeft een fijnmazig netwerk van basisvoorzieningen, zoals huizen van de wijk, buurthuizen en andere locaties voor ontmoeting, activiteiten en dagbesteding. De gemeente zorgt samen met de aanbieders van zorg en welzijn dat deze voorzieningen toegankelijk zijn voor buurtbewoners. Amsterdam heeft een richtlijn Aanpasbaar Bouwen, waarin basiseisen voor een aanpasbare woning en minimale ruimtelijk maten voor de aanpasbaarheid van woningen zijn vastgelegd. Onderdelen daarvan zijn minimale draaicirkels en minimale breedtes van de deuren. Met de woningcorporaties is afgesproken dat tenminste 90% van de woningen aanpasbaar wordt gebouwd.	Overgenomen

Stadsdeel	Nr.	Stadsdeeladvies	Antwoord	Actie
Nieuw-west	NW27	<u>Wonen</u> In de Omgevingsvisie wordt "divers bouwen" genoemd. Gezien de druk op het middensegment adviseert Nieuw-West hier meer expliciete nadruk op te leggen. Het is onze voorkeur om de middenhuur in tweeën te knippen om zo betaalbaarheid van middenhuur te blijven garanderen. Daarnaast adviseren wij dat er een groter woonaanbod komt voor mensen met een beperking.	Groei moet leiden tot een betere stad voor alle Amsterdammers, met meer banen, voorzieningen en ontmoetingsmogelijkheden. Uitgangspunt daarbij zijn complete buurten, dus gemengde, stedelijke wijken als sociaal veilige leefgemeenschappen, met maatschappelijke functies, werkfuncties, winkels, cultuur, mogelijkheden voor kinderen om er fijn op te groeien. Dit betekent in buurten onder andere voldoende huisvesting voor de middengroep. De volkshuisvestelijke ambities en betaalbaar wonen zijn in de visie beter uitgewerkt en de opgaven ouderenhuisvesting en wonen met een beperking hebben meer aandacht gekregen.	Overgenomen
Nieuw-west	NW28	<u>Stadsmaken</u> Nieuw-West pleit voor het expliciet toevoegen van stadsmaken in Nieuw-West. Het creëren van nieuw eigenaarschap is essentieel bij te ontwikkelen gebieden. Zorg beter dat bewoners (ondersteund) stukken van het stadsdeel kunnen herontwikkelen en beheren.	Samen stadsmaken is geagendeerd als uit te werken opgave van de omgevingsvisie. Bij de uitwerking van samen stadsmaken zal het advies van het stadsdeel worden betrokken.	Meenemen bij uitvoering
Nieuw-west	NW29	<u>Omgevingseffectrapportage</u> Het dagelijks bestuur heeft kennis genomen van de Omgevings Effect Rapportage (OER) van de Omgevingsvisie Amsterdam. Het is goed om te lezen dat bij de het "voorkeursalternatief" (de ontwikkeling tot meerkernige stad) het geschetste beeld voor 2050 op vrijwel alle indicatoren positief scoort, met name in buurten aan de rand van de stad, waaronder Nieuw-West.	-	Voor kennisgeving aangenomen
Zuidoost	ZO1	De aangeboden rapporten kennen een dergelijk grote omvang dat leden van een SDC als de onze voor het lezen, het overleg erover en het formuleren van adviezen veel tijd nodig hebben. Het aanbieden van de rapporten slechts één week voor de betreffende SDC-vergadering, vinden wij veel te kort. Ook het karakter van veelomvattende rapporten maakt het niet goed mogelijk op elk punt uitgebreid te reageren.	We realiseren ons dat de aangeboden rapportages omvangrijk kunnen zijn. B&W heeft alle stadsdelen gevraagd om, conform art. 12 van de verordening op het lokaal bestuur, op de rapportages binnen zes weken advies uit te brengen. Op 21 januari jl. werd de formele adviesaanvraag van B&W verstuurd. De deadline voor het stadsdeeladvies werd gesteld op 3 maart jl. De periode is gelijk gehouden aan de periode waarbij een ieder zienswijzen op de visie kon indienen.	Voor kennisgeving aangenomen
Zuidoost	ZO2	Een omgevingsvisie voor Amsterdam tot 2050 gaat niet alleen over het neerzetten van huizen of aanleggen van wegen. Deze visie moet ook laten zien wat voor stad je wil worden en zijn. De SDC vindt het belangrijk dat Amsterdam een stad is met ruimte voor alle facetten. Een stad waar je fijn kan leven, wonen en werken. Voor de SDC zijn de volgende punten hierbij van groot belang:	In de omgevingsvisie is, met onder andere vijf strategische keuzes, richting gegeven en ruimte geboden om de stad een stad te laten worden en zijn waar je fijn kunt leven, wonen en werken. Juist om die reden is het van belang richting te blijven geven aan de ontwikkeling van de stad, zoals nu is gedaan met deze visie.	Al opgenomen in de omgevingsvisie

Stadsdeel	Nr.	Stadsdeeladvies	Antwoord	Actie
Zuidoost	ZO3	Een leefbare stad zou geen doel van ruimtelijke ontwikkeling voor de toekomst moeten zijn, maar vertrekpunt van de visie. Het zou één van de eerste hoofdstukken moeten zijn. Daarbij is meer aandacht nodig voor de bestaande stad om vanuit bestaande kwaliteiten de stad te ontwikkelen. Zuidoost moet haar eigenheid behouden en haar groene schoonheid. In Zuidoost moet er aandacht komen voor de grootte van woningen zodat ook gezinnen een plek in Amsterdam kunnen blijven vinden. We juichen de verschillende stadscentra toe om diversiteit, leefbaarheid en gezelligheid in de wijk te bevorderen.	In de visie is richting gegeven aan de ontwikkeling van de bestaande stad. De kwaliteiten van de bestaande stad zijn daarbij altijd vertrekpunt. Onderkend wordt dat de stadsdelen elk unieke kwaliteiten hebben, die gekoesterd moeten worden. In de algemene tekst over de stadsdelen is dit perspectief opgenomen.	Overgenomen
Zuidoost	ZO4	De SDC van Zuidoost heeft reeds op 26 maart 2020 een advies aangenomen inzake de energietransitie / RES (Regionale Energie Strategie) (zie hier: https://zuidoost.notubiz.nl/document/8573314/1#search=%22res%20zuidoost%22). In dit advies is opgenomen dat windmolens aan de Gaasperplas niet wenselijk zijn, de SDC onderschrijft wat het DB hierover genoemd heeft in het pre-advies. In het advies stond tevens opgenomen om de focus te leggen op het Amstel III gebied en het gesprek aan te gaan met naastgelegen gemeenten zoals gemeente Ronde-Venen ten einde voldoende draagvlak te krijgen van omwonenden aan de gemeentegrens. Windmolens aan het Abcoudermeer achten wij onwenselijk. De focus zou moeten liggen op de gebieden langs de snelweg A2. Bij het toestaan van plaatsing van Windturbines dient duidelijkheid te bestaan over de gezondheidsrisico's en de daarbij rekening houdende normen voor plaatsing. Eerdaags verschijnt een analyse van klinisch fysicus Jan de Laat van het Leids Universitair Medisch Centrum LUMC van meer dan 300 recent gepubliceerde wereldwijde studies naar gezondheidsaspecten van onder andere laagfrequent geluid. In het buitenland wordt op grond van het voorzorgsbeginsel voor veiligere normen gekozen. Voorbeelden: in Denemarken zijn de maximale geluidsnormen verlaagd en in Duitsland mogen turbines niet meer binnen een afstand van 1.000 meter van woningen geplaatst worden. Ook in Canada, Verenigde Staten en Nieuw Zeeland wordt gewezen op de gezondheidsrisico's en gezocht naar het verkrijgen van verantwoorde normen voor plaatsing.	De zoekgebieden en uitgangspunten met betrekking tot wind- en zonne-energie zijn aangepast. Binnen de zoekgebieden voor windmolens zijn voorkeursgebieden benoemd. Deze zijn opgenomen in de Visiekaart Amsterdam 2050. Daarbij zijn de uitgangspunten beter toegelicht.	Overgenomen
Zuidoost	ZO5	De bereikbaarheid van Amsterdam is van essentieel belang voor de groei van de stad. We moeten ervoor blijven zorgen dat Amsterdammers en bezoekers de stad goed in kunnen komen en weer kunnen verlaten. Ontsluiting van de regio is dan ook belangrijk. De Gooiseweg en dan speciaal de verbinding tussen de Ag en de A10(ring) is essentieel voor de bereikbaarheid en ontsluiting van Zuidoost en het ArenA-gebied. Voor de aanrijtijden van de hulpdiensten is het belangrijk dat er geen beperkingen worden opgelegd. Voor het stuk vanaf de Wibautstraat tot aan de ring is dit minder gevoelig en zou een uitbreiding van een stadslaan het maximaal haalbare cq wenselijk achten.	In de visie is onderkend dat de bereikbaarheid van de stad, zowel van buitenaf als binnen, van essentieel belang is. Ingrepen aan de infrastructuur vinden alleen dan plaats als de bereikbaarheid voldoende is gegarandeerd. Dat geldt vanzelfsprekend ook voor de aanrijtijden van de hulpdiensten.	Meenemen bij uitvoering
Zuidoost	ZO6	Voor de plannen rond de Gooiseweg moet er goed en zorgvuldig gekeken worden naar de voordelen van de huidige situatie. Met name het scheiden van de verkeersstromen, specifiek het deel vanaf de ring tot en met Gaasdam. Voor bewoners geeft het rust in de wijk, een groen en veilige doorgang, voor voetgangers en fietsers, zonder dat er gekruist hoeft te worden met auto's. Dit is een waarde waarvoor veel mensen in Gaasperdam en in Zuidoost zijn gaan wonen. We merken dat dit voor 'planmakers' van buitenaf anders wordt gewogen, met andere idealen van een gezellige/ drukke stadstraat. De plannen voor afwaardering Gooiseweg verdient ook een betere uitwerking met gemeente Diemen en OuderAmstel.	De inpassing van de Gooiseweg in de omgeving is een nadere uitwerking van de visie. De verkeersintensiteit zal naar verwachting in de loop van de tijd gaan afnemen. Gefaseerd, stap voor stap, heeft dat betekenis voor de functie van de Gooiseweg. Niet alleen verkeerskundig. Vanwege veranderingen in het autosysteem verandert ook de positie van de weg in het gebied. Hoe de positie in de tijd telkens zal veranderen moet worden uitgewerkt. Waar nodig zal dat in afstemming met buurgemeenten plaatsvinden.	Meenemen bij uitvoering

Stadsdeel	Nr.	Stadsdeeladvies	Antwoord	Actie
Zuidoost	ZO7	Uitwerking OV in Amstel III en De Nieuwe Kern is essentieel voor de bereikbaarheid naar spoor en metro. Gezien de te verwachten forse groei van Zuidoost dienen de OV-verbindingen met andere stadsdelen en m.n. aan de zuidkant verder te worden uitgewerkt. Denk daarbij aan een stevige verbinding met oost. Lijn 19 zou doorgetrokken kunnen worden naar Bijlmer-Arena. De woningbouw op Amstel III en op grondgebied van Ouder-Amstel ligt deels op te grote loopafstand van de metro. Hier is een reservering en realisering van een apart OV-tracé nodig.	Een goed netwerk van OV-verbindingen is voor de bereikbaarheid essentieel. Dat geldt zeker ook voor verbindingen tussen de stadsdelen. Voor wat betreft de woningbouw op Amstel III en op grondgebied van Ouder-Amstel wordt onderkend dat deze deels op te grote loopafstand van metro ligt. Dat wordt opgelost met een HOV lijn, dus met een bus of sneltram.	Meenemen bij uitvoering
Zuidoost	ZO8	De SDC juicht de landingsplaatsen (P+R) aan de rand van de stad toe. De overstap van auto op OV dient verder uitgewerkt te worden en gebaseerd te zijn op de volgende principes: Zo dicht mogelijk bij herkomstgebieden, dus al ver buiten Amsterdam; Betere benutting en uitwerking van overstappunten in de metropolitane regio dicht bij Amsterdam en Pas in de laatste plaats aan de rand van Amsterdam. In het laatste geval dient vermeden te worden dat automobilisten een stuk door stedelijk gebied moeten rijden. De geïsoleerde ligging van Driemond en de vergrijzing van de bevolking aldaar vraagt dringend om een goede OV-verbinding met de bestaande overstappunten. We moeten ook de ontsluiting met Zuidoost en Weesp niet vergeten.	Het opstellen van de hubsvisie is al als uit te werken opgeven in de omgevingsvisie opgenomen. De hubsvisie is een visie op de ontwikkeling van mobiliteitshubs, met aandacht voor functies, locaties in de stad en rollen hierin voor gemeente en markt. In de omgevingsvisie is geredeneerd dat hubs zo ver mogelijk buiten en aan de rand van de stad worden gepositioneerd. De aangedragen principes voor de overstap van auto op OV zullen worden betrokken bij het opstellen van de hubsvisie.	Meenemen bij uitvoering
Zuidoost	ZO9	De stadsdeelcommissie is voor het verlagen van de hoge wegen in Gaasperdam en woningbouw in de randen. Het verlagen van de wegen geeft ook meer de mogelijkheid tot verbinden in het gebied. De mogelijkheid van woningbouw aan de zuidzijde van de Gaasperplas wordt afgewezen derhalve.	De verdichting van het gebied wordt gezien als een versterking van de kwaliteit van het gebied. In het stadsdeel wordt de ruimte rondom de wegen gebruikt voor realisatie van de verdichtingsopgave. Die verdichting versterkt de verbindingen met de omgeving. De mogelijkheid van woningbouw aan de zuidzijde van de Gaasperplas wordt gezien als kans om de verbinding tussen de wijk en de Gaasperplas te verbeteren.	Al opgenomen in de omgevingsvisie, Niet overgenomen.
Zuidoost	ZO10	Wonen: op pagina 37 "Amsterdam biedt steeds minder plek aan mensen met een middeninkomen. Dat heeft naast woonvoorkeuren ook te maken met de samenstelling van de woningvoorraad, die vooral bestaat uit alleen voor lage inkomens toegankelijke sociale huur (2019: 51%) en voor middeninkomens onbetaalbare, dure huur- en koopwoningen (2019: 34%). Dit betekent echter dat bijvoorbeeld politieagenten, leraren en zorgverleners, die voor het functioneren van de stad onmisbaar zijn, moeilijk een woning kunnen vinden." In Zuidoost is het aandeel sociale huur hoger dan het stadsgemiddelde. Daarom moet er meer bij gebouwd worden zodat we ook weer huisvesting hebben voor de essentiële middengroep zoals o.a. agenten, leerkrachten en zorgmedewerkers.	Groei moet leiden tot een betere stad voor alle Amsterdammers, met meer banen, voorzieningen en ontmoetingsmogelijkheden. Uitgangspunt daarbij zijn complete buurten, dus gemengde, stedelijke wijken als sociaal veilige leefgemeenschappen, met maatschappelijke functies, werkfuncties, winkels, cultuur, mogelijkheden voor kinderen om er fijn op te groeien. Dit betekent in buurten onder andere voldoende huisvesting voor de middengroep, ook in stadsdeel Zuidoost.	Meenemen bij uitvoering
Zuidoost	ZO11	Amsterdam als werkstad is belangrijk. We moeten rekening houden met de arbeidsplaatsen in Amsterdam. Banen in de stad, de haven en noord. Dit zijn conjunctuur ongevoelige banen, iets waar we zuinig op moeten zijn, het is een essentieel onderdeel van Amsterdam. Het verdienvermogen van Amsterdam is essentieel voor onze (economische) groei. In de omgevingsvisie 2050 wordt een beeld beschreven waarbij het toevoegen van werkfuncties de wijk economie kunnen versterken. In toenemende mate zijn mensen afhankelijk van goede nutsvoorzieningen. Zo ook glasvezelnetwerken zoals beschreven op pagina 172 en 213. De SDC zou graag zien dat in Zuidoost een prominenter plek krijgt zodat iedereen mee kan doen en kan vertrouwen op een stabiele en sneller verbinding met de wereldwijde economie. Zo kunnen inwoners en bedrijven van Zuidoost ook profiteren van datacenters die gevestigd worden.	Voor alle stadsdelen geldt dat mensen in toenemende mate afhankelijk zijn van goede nutsvoorzieningen waaronder snelle verbindingen met de wereldwijde economie. Hoe de uitrol van glasvezelnetwerken vorm krijgt zal moeten worden uitgewerkt. De wens van het stadsdeel om een prominenter plek te krijgen kan hierbij worden betrokken.	Meenemen bij uitvoering

Stadsdeel	Nr.	Stadsdeeladvies	Antwoord	Actie
Zuidoost	ZO12	De wereld, Nederland en Amsterdam zal steeds meer te maken gaan krijgen met een 24uurs economie. In de omgevingsvisie missen wij hoe Amsterdam als stad zichzelf klaarmaakt om ook als 24 uren economie te kunnen draaien. Wat betekent dit voor de openbare ruimte, de voorzieningen en de bereikbaarheid (OV)	Een nachtvisie zal worden opgesteld. Deze is als uit te werken opgave in de omgevingsvisie opgenomen.	Overgenomen
Zuidoost	ZO13	Er komen meer oudere Amsterdammers bij; dat is een gegeven. Dat vraagt iets heel anders in een steeds meer verdichtende stad met meer hoogbouw. Hoe zorgen wij ervoor dat Amsterdam ook in 2050 nog bewoonbaar blijft voor de vele ouderen. Om al deze mensen een thuis te kunnen bieden waar wonen, zorg en welzijn gecombineerd kunnen worden is nu actie nodig. De nieuwe generatie ouderen vraagt nadrukkelijk om meer woon- en woonzorgvormen. Onder meer op basis van interesse en leefstijl. Ouderen dienen betrokken te zijn bij het 'Samen op zoek gaan naar nieuwe formules'.	In het kader van samen stadmaken zullen ook de ouderen worden betrokken bij het 'Samen op zoek gaan naar nieuwe formules'.	Meenemen bij uitvoering
Zuidoost	ZO14	De Stadsdeelcommissie onderschrijft het preadvies van het DB voor realisatie sportaccommodaties in Bijlmerwest (Amstel II en De Nieuwe Kern. De commissie is tegen het aanleggen van sportaccommodaties in de Gaasperzoom.	In de omgevingsvisie is geen sprake van het aanleggen van sportaccommodaties in de Gaasperzoom.	Al opgenomen in de omgevingsvisie
Zuidoost	ZO15	Het dagelijks bestuur spreekt haar waardering uit over de door de stadsdeelcommissie ingebrachte punten. Zij onderschrijft de ingebrachte adviezen, en wil op twee punten een opmerking plaatsen. Ten aanzien van de windturbines is het uiteraard belangrijk om zorgvuldig naar de mogelijke nieuwe inzichten van effecten op de gezondheid mee te wegen. Er dient echter wel een proportionele afweging gemaakt te worden tussen de belangen van de volksgezondheid en de opgave voor de klimaatdoelen. Het staat dan ook niet in de weg bij het aanwijzen van de zoekgebieden.	De uitgangspunten bij de zoekgebieden voor windmolens zijn beter toegelicht.	Overgenomen
Zuidoost	ZO16	Het tweede punt betreft de verlaging van de Gooiseweg tot stadsstraat/laan. Wij blijven deze ontwikkeling als een mooie kans zien maar benadrukken, op basis van het advies van de SDC, dat bij het onderzoek naar de haalbaarheid uitdrukkelijk gekeken moet worden naar de bereikbaarheid en met name de verkeersveiligheid van de verlaging en het samenvoegen van de verschillende verkeersstromen. Buiten deze nuanceringen ziet het dagelijks bestuur geen aanleiding om haar advies te wijzigen.	Bij het onderzoek naar de haalbaarheid zal ook uitdrukkelijk worden gekeken naar de bereikbaarheid en zeker ook naar de verkeersveiligheid van de verlaging en het samenvoegen van de verschillende verkeersstromen.	Meenemen bij uitvoering
Zuidoost	ZO17	Het bestuur kan zich op hoofdlijnen vinden in de ontwerp omgevingsvisie Amsterdam 2050, de menselijke metropole en spreken hierover onze waardering uit. We onderschrijven de 5 strategische keuzen waarbij we het groeien binnen grenzen en het rigoureus vergroenen toejuichen. De omgevingsvisie betekent een enorme verandering voor het Stadsdeel Zuidoost deze verandering is al ingezet. Deze groei van het stadsdeel naar een kern, een voorstad van Amsterdam vraagt om bewuste voorwaarden in beleid om verdringing van huidige bewoners, lokale economie en cultuur tegen te gaan. Het betekent veel voor de sociale opgave in het Stadsdeel waar we juist met het Masterplan de komende 20 jaar op in gaan zetten. We missen aandacht voor de relatie tussen deze aanpak en de Omgevingsvisie.	Een verwijzing naar de uitwerking van de visie in onder andere het Masterplan is in de visie opgenomen.	Overgenomen
Zuidoost	ZO18	Het doorbreken van de barrière, het spoor, tussen de "nieuwe stad" en de bestaande stad krijgt aandacht in de tekst maar wordt niet opgevolgd met concrete voorstellen tot doorbraken. Wat ons betreft een gemiste kans.	De visie geeft ruimte om tot concrete voorstellen tot doorbraken te komen. Deze concrete voorstellen kunnen in plannen worden opgenomen.	Meenemen bij uitvoering
Zuidoost	ZO19	Bovendien vraagt de ontwikkeling tot voorstad, gezien de invloed op de omgeving om een nauwe samenwerking met de regio. We vragen hier uitdrukkelijk aandacht voor. Daarnaast zien we een aantal voorgestelde ontwikkelingen waar we ons zorgen over maken.	Het belang van een nauwe samenwerking met de regio wordt onderkend. In dat kader is deze visie ook in samenwerking met de regio tot stand gekomen. Ook de uitvoering en uitwerking van de visie zal in nauwe samenwerking met de regio plaatsvinden.	Meenemen bij uitvoering

Stadsdeel	Nr.	Stadsdeeladvies	Antwoord	Actie
Zuidoost	ZO20	<u>Windmolens en zonne-energie</u> Gaasperplas en Gemeenschapspolder staan in zoekgebieden voor duurzame energie nog ingetekend voor zowel zonne-energie en windenergie. Anderzijds staat op 2 kaarten, waaronder de stadsdeelkaart, geen windenergie meer bij de Gaasperplas. Wij zien graag dat het zoekgebied hiermee in overeenstemming wordt gebracht; geen windenergie bij de Gaasperplas, hoogstens onderzoekslocatie waterleidingsterrein. Daarnaast geen zonne-energie in het landschap, uitsluitend langs infrastructuur en op platte daken, waarvan er in Zuidoost volop zijn. Zeker geen zonnepanelen in of bij de Gaasperplas. Dit staat haaks op de ambitie ten aanzien van de recreatieve functie van de Gaasperplas en het realiseren van een culturele functie bij de Gaasperplas.	Het advies is onderdeel van vele zienswijzen die over zoekgebieden van windmolens zijn ingediend. De zoekgebieden en uitgangspunten met betrekking tot wind- en zonne-energie zijn op basis daarvan aangepast. Binnen de zoekgebieden voor windmolens zijn voorkeursgebieden benoemd. Deze zijn op basis van het laatste RES besluit overgenomen en opgenomen in de Visiekaart Amsterdam 2050. Daarbij zijn de uitgangspunten beter toegelicht.	Overgenomen
Zuidoost	ZO21	<u>Stadsstraten / stadslanen</u> Het verlagen van de dreven en in het bijzonder het ontwikkelen van de Gooiseweg tot een stadsstraat/laan biedt kansen om de Bijlmer en Gaasperdam aan het Centrum te verbinden. Hierdoor ontstaat een sociaal veilige avondroute. Het ontbreken van perspectief op realisatie maakt dat de huidige planontwikkeling geen rekening met deze ambitie houdt. We zien dit graag anders. Vooralsnog laten we de bestaande planvorming bij onder andere Nelson Mandelapark, Gooise kant, Develstein en World of food doorlopen.	Het perspectief op de realisatie wordt ingegeven vanuit de omgevingsvisie. Voor de uitwerking van de visie wordt een uitvoeringsagenda gemaakt. In die agenda wordt handen en voeten gegeven aan uitvoering van de ambities.	Meenemen bij uitvoering
Zuidoost	ZO22	<u>Openbaar Vervoer</u> Er wordt nu een HOV lijn via de A9-Gooiseweg-Bijlmerdreef voorgesteld terwijl het veel efficiënter zou zijn (in ieder geval tot de Gooiseweg wordt heringericht) om deze verbinding via de zuidzijde te laten gaan via de Flierbosdreef-Kbuurt-Kasperdreef (om juist de ring van de Bijlmer sterker te maken en de buurt betere bereikbaarheid te geven).	In de kaart is de voorkeursroute opgenomen. Deze route is zorgvuldig tot stand gekomen na breed onderzoek en overleg met de Vervoerregio en GVB. Zo is bij de totstandkoming van de route onderzoek gedaan naar onder andere kosten, vervoerswaarde en reistijd/betrouwbaarheid. Het advies wordt om die reden niet overgenomen.	Niet overgenomen
Zuidoost	ZO23	<u>Sport en Groen</u> Als we naar de uitwerking op stadsdeel niveau kijken vragen we ons af of de verdichtingsambitie het wel mogelijk maakt om de opgave op het gebied van sport en groen te realiseren in Zuidoost. In de omgevingsvisie wordt er vanuit gegaan dat het kan passen als we de normen gaan combineren. In de visie verwijst men naar het landschap om de norm op te lossen, landschapsparken in koppen scheggen met ingepaste sport. Het zou daarom goed zijn om ook bij Bijlmer-West een poort naar het landschap te benoemen waar sport ingepast kan worden. Zeker wanneer ook het bedrijven terrein langs A2 wordt ontwikkeld.	Het realiseren van de opgave op het gebied van sport en groen is een grote opgave en realistisch. De omgevingsvisie geeft richting voor complete buurten met ruimte voor sport en groen. Deels zal deze opgave dan ook in buurten worden gerealiseerd. Op de visiekaart van Zuidoost is op een aantal plekken aangegeven waar groen en sport kan worden gerealiseerd. Daarnaast is het nodig bestaande sportparken efficiënt te gebruiken. Het benoemen van de Bijlmer-West als poort naar het landschap lijkt op termijn een goed idee. Dit als onderdeel van de ontwikkeling van Blijmer-West en het verminderen van de barrièrewerking van Zuidoost en de Amstelscheg. Door de nieuwe functie, inpassing van de A2, ontstaat ruimte. Die ruimte kan goed voor realisatie van sport worden gebruikt.	Meenemen bij uitvoering
Zuidoost	ZO24	Tot slot: Vanwege de omvangrijke opgave voor Zuidoost, juichen wij het toe als er een uitwerking van de omgevingsvisie wordt gemaakt. Daarin moeten o.i. de mate van verdichting, verdichting en route Gooiseweg, het groen- en sportprogramma, het evenementengebied en een substantiële culturele functie aandacht krijgen. Wij vinden een gebiedsuitwerking ook belangrijk om op het schaalniveau van het stadsdeel een democratische legitimering te hebben voor soms ingrijpende keuzes.	Een uitwerking van de visie op gebiedsniveau is gewenst. De visie geeft voldoende richting en laat ruimte om die uitwerking vorm te geven. In hoofdstuk 20 is opgenomen dat een integraal stedelijk omgevingsprogramma moet worden opgesteld, waarmee op de voortgang van stedelijke doelen kan worden gestuurd en waarmee de stedelijke samenhang tussen sectorale en gebiedsspecifieke beleidsdoorwerking kan worden bewaakt.	Meenemen bij uitvoering

Stadsdeel	Nr.	Stadsdeeladvies	Antwoord	Actie
Noord	NO1	Wij hebben de ontwerp Omgevingsvisie met veel belangstelling gelezen en ondersteunen de ambities die hierin zijn geformuleerd voor de lange termijn ontwikkeling van de stad. Fijn dat wij de gelegenheid kregen om te reageren op een conceptversie. Wij herkennen ons in de wijzigingen en hebben resterende, tekstuele opmerkingen ambtelijk doorgegeven. We geven om te beginnen advies over de punten waarop de Omgevingsvisie wat ons betreft vraagt om nadere uitwerking. Want het is een visie op hoofdlijnen die nog nader uit te werken is in beleid. Hoewel de afgelopen jaren veel nieuw beleid is vastgesteld, vinden wij dat dit op een aantal thema's die in de visie worden aangeroerd niet volstaat om de geschetste uitdagingen te kunnen aangaan. Daarom vragen wij u om in de Omgevingsvisie een aanzet te doen tot concretisering op de volgende thema's of gebieden: Ons advies samengevat:	De visie geeft richting en biedt ruimte voor de ontwikkeling van de stad. Waar nodig is een aanzet tot concretisering in de visie opgenomen.	Overgenomen
Noord	NO2	Richt strategische uitvoeringsprogramma's voor de stedelijke ontwikkeling (opvolgers 'Koers 2025') steeds op de integrale ontwikkeling van de stad, dus op gelijktijdige impulsen in vernieuwing & transformatie en in kwaliteit & aanhechting van de bestaande stad;	De uitwerking hiervan vindt plaats aan de hand van zogenaamde gebiedsprogramma's.	Al opgenomen in de omgevingsvisie, Meenemen bij uitvoering
Noord	NO3	Richt de strategische keuze voor een 'meerkernige ontwikkeling' voor wat Noord betreft op een langdurige aanpak van de fysieke, sociale en economische ontwikkeling van het stadsdeel als geheel, aansluitend op wat al in gang is gezet. Dit met nadruk op de ontwikkeling van al bestaande buurten en de verbinding tussen nieuwe en bestaande buurten om tot een 'ongedeeld Noord' te komen;	Voor alle stadsdelen geldt dat sociale cohesie van belang is en goede onderlinge verbindingen in de stad noodzakelijk zijn. Een langdurige aanpak van de fysieke, sociale en economische ontwikkeling van het stadsdeel als geheel, aansluitend op wat al in gang is gezet, is voor de uitvoering van de visie uitgangspunt.	Al opgenomen in de omgevingsvisie, Meenemen bij uitvoering
Noord	NO4	Ontwikkel een financieringsstrategie en monitorsysteem voor alle benodigde investeringen in de groei en kwaliteit van de stad conform ambitie in deze visie;	Gebiedsontwikkeling, -transformatie en verdichting hangen samen met grote investeringen. Een financieringsstrategie moet hiervoor worden ontwikkeld. Deze strategie wordt onderdeel van de uitvoering van de visie. Gezien de stevige koppeling die in de visie wordt gemaakt tussen ontwikkelingen en bijbehorende investeringen in voorzieningen, bereikbaarheid, openbare ruimte en groen is monitoring van de voortgang van de ontwikkelingen en benodigde investeringen noodzakelijk. Om die reden wordt de koppeling tussen ontwikkelingen en investeringen onderdeel van een tweejaarlijkse monitoring van de visie.	Al opgenomen in de omgevingsvisie, Meenemen bij uitvoering
Noord	NO5	Ontwikkel een uitvoeringsprogramma gericht op optimalisering van randvoorwaarden voor mengen in transformatiegebieden van (gevestigde en nieuwe) bedrijven met wonen, zowel wat betreft omgevingsfactoren als ten aanzien van bereikbaarheid & logistiek in verdichtende, autoluwe stad;	De visie vormt een belangrijke stap in de beleidsontwikkeling en doet dit vanuit integraal perspectief. De richtinggevende uitspraken uit deze visie werken onder andere door in beleid en programma's. De visie geeft ruimte om tot een uitvoeringsprogramma te komen gericht op optimalisering van randvoorwaarden voor mengen in transformatiegebieden van bedrijven met wonen.	Meenemen bij uitvoering

Stadsdeel	Nr.	Stadsdeeladvies	Antwoord	Actie
Noord	NO6	Zorg ervoor dat bij de verdichtingsopgave het woongenot, leefbaarheid, groen, infrastructuur en voorzieningen van onze bewoners niet in het geding komt. Maak werk van herplant van bomen en zorg dat in nog te ontwikkelen gebieden in Noord ook wordt ingezet op versterking van de groenstructuur;	In een verdichtende stad wordt de ruimte steeds schaarser. Dit betekent dat in de beperkte ruimte die er is altijd keuzes gemaakt moeten worden. Deze keuzes kunnen alleen worden gemaakt als we ons daarvan bewust zijn en als die transparant worden gemaakt, in overleg met de Amsterdammers. De opgave voor verdichten is zowel een kwantitatieve als een kwalitatieve opgave, die kansen biedt voor het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving door bijvoorbeeld voorzieningen op een hoger niveau te brengen. Verdichten is nodig om ruimte te geven aan de groei. Kwalitatief verdichten is een kans om het gebied te versterken. De keuze voor samen stadmaken moet ertoe leiden dat bewoners meer betrokken worden bij de herinrichting van wijken en buurten. Eén van de vijf strategische keuzes is de keuze voor rigoreus vergroenen. In veel buurten zal de leefkwaliteit worden vergroot en worden bomen en planten geplaatst. Versterking van de groenstructuur is al in de visie opgenomen.	Al opgenomen in de omgevingsvisie, Meenemen bij uitvoering
Noord	NO7	Richt de agenda Samen stad-maken; het voornemen tot 'anders ontwikkelen' en 'nieuwe vormen van waarde-creatie' in Noord ook op nieuw te ontwikkelen woon-werkgebieden, waar veel lokale stakeholders en kansen zijn. Start een pilotproject en onderzoek welke projecten kansrijk zijn;	Samen stadmaken is geagendeerd als uit te werken opgave van de omgevingsvisie. Het stadsdeeladvies geeft voor een deel al invulling aan die uitwerking voor stadsdeel Noord. Bij de uitwerking van samen stadmaken zal het advies van het stadsdeel worden betrokken.	Meenemen bij uitvoering
Noord	NO8	De Omgevingswet vraagt straks om actieve, digitale participatie. Maak digitale participatie mogelijk voor alle Amsterdammers door te voorzien in gratis wifi;	In de visie wordt richting gegeven aan de ontwikkeling van de stad. Van belang is dat iedereen zijn stem kan laten horen en dat alle belangen zorgvuldig en transparant worden afgewogen. Digitale participatie kan daarbij behulpzaam zijn. Het voorzien in gratis wifi kan een uitwerking hiervan zijn. De visie is niet de plaats om dit te organiseren of ertoe te laten besluiten.	Niet overgenomen
Noord	NO9	Geef in de Omgevingsvisie en in de nader uit te werken Hoofdgroenstructuur helder aan dat Sixhaven - met of zonder extra metrostation - wordt ingericht als groene entree, verbonden met de groene Noordhollandsch kanaalzone door Noord.	Met of zonder metrostation, het gebied wordt groen ingericht. In de visie wordt ruimte gegeven om in de nader uit te werken hoofdgroenstructuur de nadere verfijning van de inrichting van Sixhaven te duiden.	Al opgenomen in de omgevingsvisie
Noord	NO10	<u>Advies jongeren</u> De stadsdeelcommissie heeft jongeren gevraagd naar input op een aantal thema's. Ze gaven aan dat internet op dit moment al erg belangrijk is bij communiceren en het volgen van een opleiding, en dat dit in de toekomst alleen maar meer zo zal zijn. In het kader van gelijke kansen pleiten de jongeren voor gratis wifi voor jongeren die dit zelf niet kunnen betalen. Het stadsdeel vindt het signaal van de jongeren belangrijk en pleit er voor dat er in de omgevingsvisie aandacht is voor een voor iedereen bereikbare digitale infrastructuur. Verder geven jongeren aan dat het belangrijk is om buiten te kunnen spelen en plezier te kunnen maken en vinden ze het van belang dat de omgeving veilig is. Tot slot vroegen de jongeren ook aandacht voor mobiliteit. De nadruk ligt daarbij op openbaar vervoer en fiets. De auto zien ze in de toekomst zeker ook nog als nuttig vervoermiddel, wel geven ze daarbij aan om dan bijvoorbeeld auto's te willen delen. Het stadsdeel ondersteunt deze oproep tot meer gezamenlijke mobiliteit van harte en pleit er dan ook voor dat deze stevig wordt verankerd in de omgevingsvisie.	Goed om te lezen dat het stadsdeel zelf jongeren om input op thema's heeft gevraagd. Ook bij de totstandkoming van de visie is met jongeren gesproken. Het advies van de jongeren wordt dan ook herkend. De noodzaak tot gezamenlijke mobiliteit, deelmobiliteit, wordt op basis van dit advies in de omgevingsvisie versterkt. In het hoofdstuk Vitale stad, in de paragraaf over schone, veilige en slimme mobiliteit is dit toegevoegd.	Overgenomen

Stadsdeel	Nr.	Stadsdeeladvies	Antwoord	Actie
Noord	NO11	<u>Toelichting</u> Het is een goed moment om stil te staan bij de ontwikkeling van Amsterdam en welke keuzes wij moeten maken om onze visie op de stad van de toekomst te verwezenlijken. Niet alleen omdat de nieuwe Omgevingswet een gemeentelijke Omgevingsvisie vereist, maar vooral omdat het negen jaar na vaststelling van de huidige Structuurvisie hard nodig is voor een herijking. In het voorwoord zien we een terugblik naar de ontwikkeling van de afgelopen jaren, waarin de toevloed van inwoners, bezoekers en kapitaal uit het buitenland zo'n omvang kreeg 'dat we grip verloren'. Wij vinden dat een belangrijke vaststelling. Als sterk groeiend stadsdeel heeft Noord deze tendens goed gevoeld. De bouwontwikkeling heeft de afgelopen vijf jaar een veel hogere vlucht genomen dan we tien jaar geleden verwachtten. Bij de besluitvorming over Koers 2025 is het bouwprogramma vanwege de gunstige economische omstandigheden geïntensiveerd. Er is ingezet op optimale woningdichtheid in de in dit programma opgenomen projecten. Het aantal inwoners van Noord is gegroeid van ca. 86.000 in 2010, naar 100.000 in 2020 en zal in 2040 naar verwachting veel hoger zijn dan in de huidige Structuurvisie was voorzien. Amsterdam moet veel extra woningen blijven bouwen om de komende decennia in de woningbehoefte te kunnen blijven voorzien. We staan onverkort achter de keus om het groen rond de stad vooral groen te houden. Dat betekent dat de stad op plaatsen waar dat nog mogelijk is verder moet verdichten. In Noord is die mogelijkheid er, maar wij hebben gemerkt dat stedelijke verdichting wel vraagt om veel meer inspanningen dan woningbouw alleen. Het vraagt om: - gelijktijdige inzet op o.a. voldoende culturele, maatschappelijke en sportvoorzieningen, bereikbaarheid, kwalitatief goede openbare ruimte en groen; - programma gericht op aansluiting van bestaande en nieuwe wijken (ongedeeld Noord) op sociaal, economisch én fysiek-ruimtelijk gebied, en integratie en participatie van oude en nieuwe bewoners; gevestigde en nieuwe ondernemers; - een inspanning om gevestigde ondernemers te behouden in gebieden die transformeren van bedrijventerreinen naar gemengde woon-werklocaties. Daarom vinden wij dat de Omgevingsvisie 2050 met de voorgestelde vijf strategische keuzes goede prioriteiten stelt. Daarbij de volgende kanttekeningen en aanbevelingen:	Goed om te lezen dat de vijf strategische keuzes ook op het niveau van het stadsdeel goede handvatten zijn. Op de advisering van het stadsdeel is hierna per onderwerp een antwoord gegeven.	Voor kennisgeving aangenomen

Stadsdeel	Nr.	Stadsdeeladvies	Antwoord	Actie
Noord	NO12	<u>Meerkernige ontwikkeling</u> We herkennen de behoefte om de verschillende delen van de stad zich meer te laten ontwikkelen op eigen voorwaarden en met een eigen invulling van stedelijke kwaliteit. Noord wordt daarbij in de visie steeds tegelijk genoemd met de stadsdelen Zuidoost en Nieuw-West. Dat is begrijpelijk omdat in deze drie stadsdelen de afgelopen jaren programma is opgezet om een been bij te trekken. Zowel op het vlak van beheer en onderhoud van de openbare ruimte als op gebied van versterking van sociaaleconomisch zwakkere wijken (Ontwikkelbuurten). Deze strategische keuze betekent dat deze stadsdelen daarnaast ruimtelijk-strategisch zullen worden ondersteund met investeringen in stedelijkheid van bestaande centra, in Noord bijvoorbeeld het CAN / Buikslotermeerplein. Wij ondersteunen dat en geven u mee om programma gericht op meerkernige ontwikkeling: - af te stemmen op de eigen aard, behoeften en potenties van elk van deze drie stadsdelen en daarbij af te stappen van indelingen in 'binnen de ring'; 'buiten de ring'; 'ringzone'; 'buiten-ringzone', etc. Voor Noord geldt specifiek dat de verschillen tussen de stedelijke ontwikkeling aan de IJ-oever en rond het CAN gebied met de bestaande buurten bijzonder groot is en segregatie hierdoor dreigt. In de verdere ontwikkeling van Noord zal de ontwikkeling van bestaande buurten én het voorkomen van segregatie altijd voorop moeten staan. - in verband hiermee: ontwikkelingen af te stemmen op in stadsdeel Noord al lopende programma's 'Ontwikkelbuurten', 'Ongedeelde wijk' en daarmee verband houdende bewonersparticipatie. Dat geldt ook voor eventuele stedelijke verdichting in de naoorlogse wijken in Noord en rond de twee metrostations. Hier geldt nog sterker dan bij andere gebiedsontwikkeling in Noord dat eventuele verdichting ook voor bewoners en ondernemers in het gebied een duidelijke meerwaarde moet hebben en nooit een doel op zich mag zijn.	Met de visie stappen we af van de eigen aard, behoeften en potenties van elk van de drie stadsdelen en ook van de indelingen 'binnen de ring', 'buiten de ring' etc. Segregatie tegengaan moet inderdaad een van de belangrijkste doelen zijn. Deze omgevingsvisie legt hier dan ook flink de nadruk op; 'menging' en 'inclusief' zijn woorden die zeer vaak terugkomen. We hanteren overal strenge regels voor menging van woningtypen, bij verdichting is er veel aandacht voor woningtypen die ter plekke zijn ondervertegenwoordigd. Tegelijk is er bij velen de wens om buurten en wijken een eigen identiteit te laten behouden en die twee doelen gaan niet altijd gemakkelijk samen. Het is belangrijk dat in de gemengde wijken voldoende en kwalitatief goede voorzieningen aanwezig zijn, zodat de verschillende doelgroepen de kans hebben om elkaar te ontmoeten op bijvoorbeeld school of de sportclub. Ook daaraan besteedt de omgevingsvisie al aandacht. De opgave voor verdichten is zowel een kwantitatieve als een kwalitatieve opgave, die kansen biedt voor het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving door bijvoorbeeld voorzieningen op een hoger niveau te brengen. Verdichten is nodig om ruimte te geven aan de groei. Kwalitatief verdichten is een kans om het gebied te versterken. De keuze voor samen stadmaken moet ertoe leiden dat bewoners en ondernemers meer betrokken worden bij de herinrichting van wijken en buurten.	Al opgenomen in de omgevingsvisie, Meenemen bij uitvoering
Noord	NO13	Een stad ontwikkelt zich niet evenwichtig zolang de ontwikkeling grotendeels vanuit het perspectief van het Centrum wordt gezien. Zo'n perspectief blijkt behalve uit de term 'Uitrol' (van Centrum naar de Noordelijke IJ-oever) soms ook uit de neiging knelpunten in het Centrum 'naar buiten te duwen'. Ook valt ons op dat beleid dat 'stedelijk' lijkt te zijn, soms slechts het Centrum en directe omgeving blijkt te betreffen. De Nota Varen is daar een recent voorbeeld van. Bij oplossing van stedelijke knelpunten en bij de ontwikkeling van stedelijk beleid geldt wat ons betreft dat steeds moet worden gedacht vanuit de stad als geheel en de behoeften en diversiteit van haar delen. Wij stellen voor 'meerkernige ontwikkeling' ook in dat licht te zien.	De opvattingen van het stadsdeel over de noodzaak voor een meer evenwichtige ontwikkeling van de stad worden onderschreven. Een schaalsprong in de ontwikkeling van de stad is nodig. Van uitrol centrumgebied naar een meerkernige en meer diverse verstedelijking. Om die reden is gekozen voor meerkernige ontwikkeling van de stad.	Al opgenomen in de omgevingsvisie

Stadsdeel	Nr.	Stadsdeeladvies	Antwoord	Actie
Noord	NO14	<u>Groeien binnen grenzen</u> Wij gaven hierboven al aan waarom wij deze strategische keuze voor de compacte stad ondersteunen. De ambities die hierbij zijn aangegeven zijn groot: aantrekkelijke buurten, stedelijke kwaliteit en behoud van stadsverzorgende bedrijven worden genoemd. Bij de toelichting van deze keuzes missen wij een ambitie die niet kan worden gemist, namelijk het meegroeien van maatschappelijke- en culturele voorzieningen en voldoende faciliteren van de mobiliteitsgroei. Deze investeringen zijn sterk bepalend voor stedelijke kwaliteit en aantrekkelijke buurten. De ambities zijn verwoord in het stedelijk Referentiemodel maatschappelijke voorzieningen, in Strategische Huisvestingsplannen en in de Mobiliteitsplannen van de stadsdelen. We noemen ze toch, omdat financiering van bovenwijkse maatschappelijke voorzieningen en infrastructuur niet worden gedekt door grondexploitaties en (vooralsnog) ook niet automatisch parallel daaraan via de begroting. De Omgevingsvisie geeft aan dat de verdere stedelijke ontwikkeling van de stad de komende decennia vorm krijgt door transformatieopgaven die relatief hogere ontwikkelkosten met zich meebrengen. Ook lezen wij dat nieuwe financieringsstrategieën moeten worden verkend omdat op dit moment de financiën ontoereikend zijn voor de ambities. Wat ons betreft des te belangrijker om goed te bewaken dat investeringen in stedelijke kwaliteit er niet bij in schieten. Wij raden daarom aan om jaarlijks een stevige koppeling te leggen tussen de bouwontwikkeling en daarbij behorende investeringen in bovenwijkse maatschappelijke- en culturele voorzieningen, groen en bereikbaarheid (met name fiets en OV), zodat de stedelijke kwaliteit bij stedelijke verdichting ook langs die weg wordt gegarandeerd.	Het meegroeien van maatschappelijke- en culturele voorzieningen en voldoende faciliteren van mobiliteitsgroei is onvoorwaardelijk verbonden aan de verdichtingsopgave van de omgevingsvisie. Gezien die stevige koppeling die in de visie is gemaakt tussen ontwikkelingen en bijbehorende investeringen is goede monitoring noodzakelijk. Deze monitor zal worden opgezet, zodat de beoogde stedelijke kwaliteit bij de beoogde stedelijke verdichting kan worden gegarandeerd.	Al opgenomen in de omgevingsvisie, Meenemen bij uitvoering
Noord	NO15	We benoemen dit ook vanwege de beperkte middelen die er de komende jaren naar verwachting zijn als gevolg van Covid19. Als stadsdeel dat te maken heeft met de opgave om groei, vernieuwing en verdichting in balans te houden met de bestaande wijken, vinden wij het van belang om in de Visie uit te spreken dat Amsterdam bij alle nieuwbouw in de stad, met programma's als Ontwikkelbuurten en Ongedeelde wijk, blijft investeren in de kwaliteit van bestaande wijken.	Met groeien binnen grenzen versterken we met de groei ook de kwaliteit van bestaande buurten. Los van alle nieuwbouw in de stad blijft het noodzakelijk om te blijven investeren in de kwaliteit van bestaande wijken.	Al opgenomen in de omgevingsvisie
Noord	NO16	Groei, stedelijke verdichting en duurzame ontwikkeling vragen ook om ruimte voor nutsvoorzieningen (remises OV, trafo-stations, hulpwarmtecentrales) en om uitgekiend gebruik van de ondergrond (data- & energietransport, waterberging, etc). Een goed voornemen daarom, om voortaan ruimtelijke plannen gelijktijdig te maken voor de boven- én ondergrond.	De benodigde ruimte voor nutsvoorzieningen moet bij ontwikkelingen aan de voorkant al worden betrokken. Om die reden is ervoor gekozen om ruimtelijke plannen gelijktijdig voor de boven- én ondergrond te maken.	Al opgenomen in de omgevingsvisie
Noord	NO17	<u>Duurzaam en gezond bewegen</u> Bij deze strategische keuze wordt terecht een relatie gelegd tussen duurzame ontwikkeling en een autoluwe, fietsvriendelijker stad en aantrekkelijker openbare ruimte. Wij onderschrijven dat van harte en het Mobiliteitsplan Noord is ook gericht op het maken van deze dubbelslag. We herhalen onze opmerking hierboven dat het daarvoor wel noodzakelijk is om bij de begroting prioriteit te geven aan investeringspakketten waardoor deze strategische keuze kan worden waargemaakt. Dat geldt zeker ook voor sportvoorzieningen. De groei van Noord betekent dat investeringen nodig zijn in het totaalaanbod van sport. Dat betekent dat er niet alleen investeringen nodig zijn in ruimte voor sport gerelateerd aan nieuwbouw, maar ook in upgrading van bestaande sportvoorzieningen.	Het is noodzakelijk om bij de begroting prioriteit te geven aan investeringspakketten, waardoor de strategische keuze voor duurzaam en gezond bewegen tot effecten zal gaan leiden. Het gaat hierbij niet alleen om voorzieningen en investeringen in infrastructuur vanwege nieuwbouw, maar ook om het, waar nodig, opwaarderen van de kwaliteit van de inrichting van de bestaande stad.	Al opgenomen in de omgevingsvisie, Meenemen bij uitvoering

Stadsdeel	Nr.	Stadsdeeladvies	Antwoord	Actie
Noord	NO18	<u>Rigoreus vergroenen</u> Noord is vanouds een heel groen stadsdeel en is dat bij alle stedelijke ontwikkeling van de afgelopen tien jaar ook gebleven. Maar omdat er nog veel nieuwe bouwontwikkeling wordt verwacht is het wel nodig om de groen- en waterstructuur van Noord te beschermen en te versterken; waar mogelijk in het verleden doorsneden verbindingen en passages tussen groengebieden te herstellen. Op basis van een Integrale Landschapskaart hebben wij prioriteiten aangegeven, die wat ons betreft richtinggevend zijn voor investeringen in bovenwijks groen.	De opgave Toekomstbestendig landschap Landelijk Noord heeft in de visie meer prioriteit gekregen. De integrale landschapskaart is een uitwerking van deze visie. De prioriteiten die in de kaart zijn of worden opgenomen vloeien voort uit de ruimte die deze visie biedt en kunnen daarmee richtinggevend zijn voor investeringen in bovenwijks groen.	Overgenomen
Noord	NO19	Wat betreft Sixhaven zien wij dat een slag om de arm wordt gehouden als het gaat om de toekomstige groene inrichting van het gebied. Wij begrijpen dat dit verband houdt met het besluit tot uitstel van de bouw van een extra metrostation Sixhaven. Maar ook als dit metrostation op langere termijn toch mocht worden aangelegd, vinden wij het essentieel dat Sixhaven de groene entree blijft voor de hoofdgroenstructuur door Noord langs het Noordhollandsch Kanaal. Wij adviseren om het gebied vast aantrekkelijk en groen in te richten, aansluitend bij initiatieven en ideeën van bewoners en ondernemers in het gebied. Wij gaan er van uit dat Sixhaven en de Noordhollandsch kanaalzone bij de uitwerking van de Hoofdgroenstructuur worden opgenomen in het nieuwe Omgevingsplan.	De hoofdgroenstructuur wordt uitgewerkt en juridisch vastgelegd in het omgevingsplan. Het advies om het gebied vast aantrekkelijk en groen in te richten zal bij de uitwerking van de visie worden betrokken.	Meenemen bij uitvoering
Noord	NO20	Verder vinden wij de voorgenomen investering in de biodiversiteit in Landelijk Noord van groot belang. Wat ons betreft met behoud van het karakteristieke, open veenweidegebied. Daarom vinden wij dit een minder geschikt zoekgebied voor 'nieuw stadsbos' of windturbines. Wij vragen u om deze overweging te betrekken bij actualisering van de Hoofdgroenstructuur op basis van deze visie. Verder vragen wij uw aandacht voor de tekstuele aanpassingen met betrekking tot Landelijk Noord aan het slot van dit advies.	Het karakteristieke, open veenweidegebied van Landelijk Noord wordt gewaardeerd. Als onderdeel van een bredere landschapsontwikkeling zijn we op zoek naar ruimte voor stadsbossen. Nieuwe bossen rondom de stad zijn wenselijk voor het verhogen van de biodiversiteit, voor recreatie, houtproductie en het vasthouden van CO ₂ . Om die reden verkennen we of een deel van het gebied van Landelijk Noord tot nieuw stadsbos ontwikkeld kan worden. We maken nu nog geen keuze voor de ontwikkeling van een bos, maar sluiten het ook niet uit. Het staat als zoekgebied op de kaart. In Landelijk Noord willen we vooral bodemdaling beperken en landschappelijke kwaliteit en biodiversiteit vergroten. Mogelijk kan dat in delen van Landelijk Noord worden gecombineerd met de ontwikkeling van een stadsbos, al dan niet in de vorm van bijvoorbeeld een moerasbos. Het gebied is overigens geen voorkeurslocatie meer voor windturbines. Bij de verdere uitwerking van de zoeklocaties worden de ecologische waarden van de verschillende gebieden meegenomen.	Niet overgenomen, Meenemen bij uitvoering
Noord	NO21	Maar wij vragen daarnaast ook aandacht voor ecologie en biodiversiteit binnen de ring. De scheggen die tot de hoofdgroenstructuur behoren hebben een bijzondere ecologie. Niet alleen de mens maakt gebruik van deze scheggen, zij bieden onderdak aan vele dieren, waaronder beschermde soorten. Wij adviseren daarom de bescherming van de biodiversiteit en ecologie in de scheggen in Noord op te nemen in de Omgevingsvisie.	De scheggen zijn onderdeel van de hoofdgroenstructuur (HGS). In de HGS zijn biodiversiteit en ecologie belangrijke waarden.	Niet overgenomen

Stadsdeel	Nr.	Stadsdeeladvies	Antwoord	Actie
Noord	NO22	Tenslotte vinden wij ook groen in de wijken en buurten van belang, zowel bij nieuwbouw als in bestaande wijken. Groen verdwijnt snel uit de buurten is de beleving, verticale groen of geveltuintjes zijn goed en wel maar moeten niet ten koste gaan van onze bomen. Herplant van gekapte bomen loopt al jaren achter in Amsterdam. Maak hier een prioriteit van. Wij vinden het belangrijk dat bewoners het voortouw krijgen bij de vergroening van hun woonomgeving. Dit in ruime zin, dus ook gerelateerd aan ontmoeting, sport en spel, culturele buitenactiviteiten, etc.	In de visie wordt richting gegeven aan het rigoreus vergroenen van de stad. Met deze keuze wordt prioriteit aan groen gegeven. Bij die keuze spelen bewoners een belangrijke rol. Zie hiervoor ook de strategische keuze voor samen stadmaken.	Al opgenomen in de omgevingsvisie, Meenemen bij uitvoering
Noord	NO23	<u>Samen stadmaken</u> Bij deze strategische keuze komt het erop aan de stad meer te ontwikkelen in co-creatie met Amsterdammers en met andere dan de gebruikelijke ontwikkelpartijen. Wij ondersteunen voortzetting van deze lijn die Amsterdam al enige tijd heeft ingezet en in het bijzonder ook het voornemen om kinderen en jongeren structureel te betrekken, ook bij het denken over deze Omgevingsvisie. Voor dit advies hebben wij een aantal Noordse jongeren gevraagd hoe zij de toekomst zien. In hun visie hebben veel Noorderlingen gebrek aan digitale faciliteiten. De Omgevingswet vraagt straks om actieve, digitale participatie. Dat kan niet zonder digitale mogelijkheden voor iedereen. Daarom adviseren wij alle Amsterdammers de kans te bieden digitaal te participeren door te voorzien in gratis wifi.	al beantwoord bij NO8	Niet overgenomen
Noord	NO24	Tegelijkertijd realiseren we ons elke keer als bewoners, ondernemers of belangengroepen aangeven zich onvoldoende gehoord te voelen, hoe moeilijk dat in de praktijk is. Deze Omgevingsvisie barst van de ambities en doelen waarop het college sterk wil sturen en regie wil voeren. Dat is goed, maar kan betekenen dat er daardoor in een open proces van samen stad-maken soms toch opeens zaken kunnen blijken te zijn die minder ter discussie staan. Wij vinden dat bij alle ontwikkelingen in de stad die Amsterdammers aangaan en waar wij hen bij willen betrekken, altijd helder moet worden aangegeven hoe de verhouding tussen burgerparticipatie en bestuurlijke regie ligt. Een visie die kiest voor stedelijke verdichting brengt spanning, onzekerheid en discussie met zich mee. Daarom vinden wij dat een Omgevingsvisie ook moet voorzien in een sociale visie die ervoor zorgt dat bewoners en belanghebbenden goed in de ontwikkelingen worden meegenomen en zich blijven herkennen in hun stad.	In de uitvoeringsagenda bij de visie wordt samen stadmaken als uit te werken opgave opgenomen. In die uitwerking wordt meegenomen hoe ervoor gezorgd wordt dat bewoners en belanghebbenden goed in de ontwikkelingen van de stad, wijk of buurt worden meegenomen, zodat ze zich blijven herkennen in hun stad.	Meenemen bij uitvoering

Stadsdeel	Nr.	Stadsdeeladvies	Antwoord	Actie
Noord	NO25	Verder vinden wij het een interessante gedachte om de ontwikkeling van de stad minder grootschalig, met andere partijen en met nieuwe vormen van waarde-creatie in te zetten. Daar is in de vastgoedcrisis tien jaar geleden al veel over gesproken, maar na afloop zijn we desondanks weer grootschalig gaan ontwikkelen met partijen voor wie bouwlocaties in de wereld in principe uitwisselbaar zijn. Toch zien wij de inzet op anders ontwikkelen als een kans om de connectie tussen gebiedsgericht werken en gebiedsontwikkeling veel beter te kunnen maken dan nu. Wij hopen dat vernieuwing en verdichting langs die weg oplevert dat we betaalbare huisvesting kunnen bieden aan jongeren en aan bewoners die willen doorstromen in Noord. En dat ondernemers daardoor zicht houden op betaalbare locaties. Het komt er nu op aan om te laten zien hoe we dat kunnen realiseren. We zien daarom graag nadere uitwerking met goede voorbeelden van zo'n ontwikkelmodel waarbij investeerders, initiatiefnemers en bewoners zich van meet af aan samen inzetten voor een kwalitatief goed en betaalbaar resultaat. Daarbij denken wij zeker ook aan kansen in de nog te ontwikkelen woon-werkgebieden in Noord. Tegemoetkomen aan de woonwensen van de huidige Noordelingen zou een integraal onderdeel van de woonopgave in de nog te ontwikkelen woon-werkgebieden van Noord moeten zijn.	Het motto van de strategische keuze Samen Stadmaken is 'richting geven en ruimte bieden'. Dit betekent dat de gemeente op hoofdlijnen een regierol blijft vervullen. Vanuit een centrale visie wordt bijvoorbeeld gestuurd op lange termijnontwikkelingen in de infrastructuur. Tegelijkertijd willen we meer ruimte bieden aan de kennis, ervaringen en ambities van bewoners en ondernemers in de Amsterdamse buurten. Het steviger organiseren van hun betrokkenheid en invloed leidt tot plannen die beter aansluiten op lokale behoeften. Bovendien draagt dit bij aan een gevoel van 'erbij horen'. Belangrijk hierbij is dat het algemeen belang voorop staat in heldere, vooraf afgesproken kaders. Ook benadrukken we met samen stadmaken het belang van tijdige betrokkenheid. Inspraak achteraf is onvoldoende. Zo vroeg mogelijk beginnen met betekenisvolle invloed vanuit de buurten is nodig om de juiste belangenafweging te maken. Hierbij blijft het altijd zoeken naar de goede balans tussen de diverse belanghebbenden. Naast het vaststellen van heldere kaders zijn transparante procedures nodig. Dit wordt momenteel uitgewerkt in het nieuwe Participatiebeleid. De agenda samen stadmaken draagt hieraan bij. Bewonersparticipatie wordt gezien als fundamenteel onderdeel van goede, democratische besluitvorming. In de uitvoeringsagenda bij de visie wordt samen stadmaken als uit te werken opgave opgenomen. In die uitwerking zullen voorbeelden voor een ontwikkelmodel worden betrokken.	Meenemen bij uitvoering
Noord	NO26	<u>Bereikbaarheid</u> Het is goed dat de gedachte van een 'meerkernige stad' ook een vertaling krijgt in de ontwikkeling van de bereikbaarheidsstructuur. Het is bij de verdere ontwikkeling van Noord zeker van belang om niet alleen de bereikbaarheid vanuit het centrum te vergroten, maar ook de interne bereikbaarheid en de aansluiting met buurgemeenten te vergroten. Met name waar het gaat om fietsverbindingen is nog extra aandacht nodig voor verbindingen tussen nieuwe en bestaande buurten. Het is daarom goed om te zien dat de voorgestelde structuur goed aansluit op de grid-structuur in het Mobiliteitsplan Noord. Dit plan geeft aansluitend op de agenda autoluw aan welke investeringen in bereikbaarheid de komende jaren nodig zijn om gelijke tred te houden met de groei van Noord. Wij vinden dit te belangrijk om over te laten aan een jaarlijkse match met fondsen via de begroting. Voor de grootste investeringen in bereikbaarheid bestaat al een meerjarenprogrammering aansluitend op reserveringen in programma's van het Rijk (MIRT) en de Vervoersregio Amsterdam (BDU). Wij zouden echter het liefst zien dat de investeringspakketten voor Fiets, OV en Auto die verband houden met de groei van de stad, zichtbaar (en te monitoren) worden binnen een meerjarenprogramma ruimte, naar analogie van het vroegere Amsterdamse Programma Ruimtelijke Investerings (PRI).	In de uitwerking van de visie wordt voorzien in een meerjarenprogramma ruimte. De investeringspakketten voor Fiets, OV en Auto, die verband houden met de groei van de stad, worden erin gepland en gemonitord.	Meenemen bij uitvoering

Stadsdeel	Nr.	Stadsdeeladvies	Antwoord	Actie
Noord	NO27	Sprong over het IJ: het besluit om de bouw van station Sixhaven uit te stellen houdt, behalve met opgelopen kosten, ook verband met de aanbeveling in het rapport van de commissie D'Hooghe om een voetgangerstunnel tussen CS en Tolhuistuin aan te leggen. Maar het is nog onduidelijk of het raadsbesluit Sprong over het IJ (juli 2017) ook conform die aanbeveling wordt aangepast. Dat lijkt ons wel wenselijk, omdat het aantal reizigers over het IJ achter het CS in de toekomst waarschijnlijk niet alleen met veren kan worden opgevangen.	Het advies van de commissie IJ-oever wordt in de visie gevolgd. Alleen verbindingen die betekenis hebben voor de structuur van de stad zijn opgenomen. Een voetgangerstunnel valt daar niet onder.	Niet overgenomen
Noord	NO28	Bongerd tunnel: in het binnenkort vast te stellen Mobiliteitsplan Noord is wat betreft het wegennet in Noord uitgangspunt dat voor goede doorstroming van het autoverkeer kan worden volstaan met optimalisering van het bestaande wegennet, ook op langere termijn. Daarom zien wij de reservering (nr. 54, p. 142) voor de Bongerd tunnel in deze Omgevingsvisie graag definitief vervallen, zodat afronding van het laatste deelgebied van project De Bongerd, grenzend aan het Zijkanaal I, kan worden gestart.	Het advies is overgenomen. De reservering voor de Bongerd tunnel is ook voor de langere termijn niet meer noodzakelijk. De reservering is uit de omgevingsvisie verwijderd.	Overgenomen
Noord	NO29	<u>Economie</u> In de samenvatting van strategische keuzes lezen wij dat voor de gewenste meerkernige ontwikkeling van de stad een ingreep in de stedelijke structuur nodig is, die mogelijk wordt door bedrijventerreinen te ontwikkelen tot bruisende stadsbuurten waar wonen en werken samengaan. Maar in de paragraaf Economie (p. 163 e.v.) wordt in verschillende passages gesuggereerd dat deze ontwikkeling vanwege 'autonome krachten' in de praktijk lastig blijkt, met verdringing van bedrijven uit de stad als resultaat. Het gaat blijkbaar niet van harte. Onze ervaring met de ontwikkeling van de Buiksloterham en het Hamerkwartier is dat een ontwikkeling naar gemengd wonen en werken zeker niet vanzelf gaat, maar ook dat het wel degelijk mogelijk is. Het zijn voor de stad belangrijke gebieden waar de economische toegevoegde waarde uiteindelijk per saldo groter blijkt dan voorheen. Wij vinden het van belang om bedrijven die al jaren bijdragen aan de economie en werkgelegenheid in Noord voor het stadsdeel behouden blijven. Het aantal bedrijven dat echt niet verenigbaar is met wonen is klein en wij zijn er dan ook van overtuigd dat er veel mogelijk is. Daarom pleiten wij ervoor om de ambitie voor de bouw van nieuwe, gemengde woon-werkgebieden met alle opgedane ervaring ondubbelzinnig positief in te zetten en het spookbeeld van 'verdringing van bedrijven door woningbouw' eindelijk achter ons te laten.	In de visie wordt onderkend dat de opgave geen gemakkelijke opgave is en dus niet moet worden onderschat. Het is van belang dat bedrijven die al jaren bijdragen aan de economie en werkgelegenheid in die gebieden behouden blijven. De inzet is hierop gericht, ook als het niet gemakkelijk is.	Al opgenomen in de omgevingsvisie, Meenemen bij uitvoering
Noord	NO30	Wij staan achter het voornemen om de ruimte aan het water goed te benutten voor watergebonden bedrijven, zodat de mogelijkheden van goederenvervoer over water optimaal kunnen worden benut. We raden aan om medegebruik van kaderuimten te stimuleren waar deze niet volledig worden benut, zodat deze locaties ook kunnen worden gebruikt voor stedelijke distributie. Bijvoorbeeld bij gronduitgifte of contractvorming. Zoals hiervoor al aangegeven, vragen de stedelijke verdichting én de afnemende ruimte voor zwaar verkeer in Noord om een programma dat voorziet in een innovatief stedelijke distributiesysteem, georiënteerd op een meerkernige stad.	In de visie wordt ruimte gecreëerd om in de toekomst voor de logistiek gebruik te kunnen maken van het water, gebruik van ruimte bij de kades. Zo is bijvoorbeeld aan het water een logistieke hub ingetekend.	Meenemen bij uitvoering

Stadsdeel	Nr.	Stadsdeeladvies	Antwoord	Actie
Noord	NO31	Stedelijke distributie De OVA geeft aan dat naast de personenauto ook het zwaar vrachtverkeer in Amsterdam pas op de plaats zal moeten maken. Hubs en goederenvervoer over water zullen daarom onmisbare alternatieven worden. Wij zien dat nog onvoldoende terug op de ambitiekaart 2050 en raden daarom aan deze ambitie te vergroten en de te concretiseren door middel van een programma stedelijke logistiek. Dit in goede aansluiting op Mobiliteitsplannen van de stadsdelen. Het programma zou richting kunnen geven aan keuzes die hierin bij gebiedsontwikkeling te maken zijn. Daarnaast vinden wij het belangrijk om ook voor Landelijk Noord een vernieuwend logistiek concept uit te werken waardoor de druk op het kwetsbare wegennet wordt geminimaliseerd.	Een hubsvisie voor Amsterdam wordt uitgewerkt. Ook wordt voor de logistiek gewerkt aan een logistieke strategie. In beide trajecten geven we concrete invulling aan de ambities die in de omgevingsvisie zijn genoemd. De suggestie om een programma stedelijke logistiek op te zetten, met een goede aansluiting op mobiliteitsplannen van de stadsdelen, zal zowel bij de hubsvisie als bij de logistieke strategie worden betrokken. Dat geldt ook voor het advies (druk op wegennet minimaliseren) met betrekking tot Landelijk Noord.	Meenemen bij uitvoering
Noord	NO32	Wat de verdere procedure betreft zien wij na de inspraak graag de aangepaste Omgevingsvisie ter advisering terug vóórdat de Gemeenteraad erover beslist.	De aangepaste omgevingsvisie wordt, evenals de beantwoording van de adviezen van de stadsdelen, ter kennisname aan de stadsdelen gestuurd.	Niet overgenomen
Centrum	Co1	De adviezen van de stadsdeelcommissie zijn cursief opgenomen in het definitieve advies. <i>Inleiding Wij hebben in zijn algemeenheid waardering voor deze Omgevingsvisie. De omgevingsvisie is een omvangrijke inspirerende visie op de toekomst van Amsterdam en de regio passend in onze stedenbouwkundige traditie. De meeste aandacht gaat uitaard uit naar de nieuwe plannen en de stedenbouwkundige ontwikkeling. Daarnaast zou meer aandacht gevraagd mogen worden voor het beheer. Van tijd tot tijd constateren we spanning tussen beleidsvoornemens op allerlei gebied en de harde dagelijkse praktijk. Dit betreft soms ook zaken waar de gemeente of het stadsdeel zelf bij betrokken is. Recente voorbeelden vinden we op verschillende terreinen (musea en vastgoedbeheer, volkstuinen en grondopbrengst, bibliotheekvoorzieningen en vooral op het gebied van de huisvesting).</i>	In de uitvoeringsagenda bij de visie wordt de beheeropgave als uit te werken opgave opgenomen. De opgaven ten aanzien van beheer en leefbaarheid van de bestaande stad zijn nadrukkelijker benoemd onder de strategische keuze groeien binnen grenzen. De beheeropgave is nu ook benoemd in H3 bij Leefbaarheid in een verdichtende stad	Overgenomen, Meenemen bij uitvoering
Centrum	Co2	Op de twee pagina's in 'Deel II Waar' die specifiek ingaan op stadsdeel Centrum wordt een goed beeld geschetst van het stadsdeel. Andere delen van de Omgevingsvisie (die niet gebiedsspecifiek zijn maar een stadsbreed thema of ontwikkeling beschrijven) zijn soms erg algemeen. Hoewel begrip is voor de gekozen algemene invalshoek, kan deze leiden tot vervelende discussies. Gezien de juridische status van de Omgevingsvisie – na vaststelling kader voor het afwijken van bestemmingsplannen – is het wenselijk dat sommige van deze delen worden genuanceerd. Een aantal voor ons belangrijke aspecten komen volgens ons nog niet of onvoldoende aan de orde. Hieronder lichten wij dit per onderwerp toe en geven per onderwerp een advies.	Op de advisering van het stadsdeel is hierna per onderwerp een antwoord gegeven.	Voor kennisgeving aangenomen

Stadsdeel	Nr.	Stadsdeeladvies	Antwoord	Actie
Centrum	Co3	<u>Meerkernige ontwikkeling versus verkleinen centrum</u> Eén van de strategische keuzes in het de ontwerp-Omgevingsvisie is de meerkernige ontwikkeling van Amsterdam waarbij de focus wordt gelegd bij Nieuw-West, Zuidoost en Noord die zich moeten gaan ontwikkelen tot complete stedelijke kernen in de metropoolregio. Hierbij wordt wel aangegeven dat in de binnenstad gewerkt aan het herstel van de balans tussen wonen, werken en de bezoekerseconomie. Voor het herstellen van deze balans is de Aanpak Binnenstad opgesteld. In dit kader wordt o.a. gekeken naar het verkleinen van het kernwinkelgebied, het verminderen van toeristische functies en publieksfuncties en het toevoegen van woningen. Advies DB: Niet alleen in het deel over stadsdeel Centrum maar op meerdere plekken in de Omgevingsvisie laten terugkomen dat de ontwikkeling van compleet nieuwe stedelijke kernen als tegenhanger het verminderen van de druk op de binnenstad heeft. Dit kan bijv. door in de hoofdstukken 4 (blz. 50) en 6 (blz. 76) een aparte paragraaf over de gewenste ontwikkeling van het centrum op te nemen met o.a. een verwijzing naar de Aanpak Binnenstad. Ook in het toekomstbeeld (blz. 72) hoort volgens ons de doelstelling om de druk op het Centrum te laten afnemen zodat deze kaart in één oogopslag een heel goed beeld geeft van de doelstellingen van de Omgevingsvisie.	Het advies is overgenomen en verwerkt op pagina 50 en pagina 76. In de digitale visiekaart is de legenda uitvoeriger beschreven en is de opgave geagendeerd. Zo kan de digitale visiekaart ook een kaart op zichzelf zijn, waarbij deze in één oogopslag een goed beeld geeft van de doelstellingen van de visie.	Overgenomen
Centrum	Co4	<u>Voetgangers</u> Met name in het historisch Centrum is (te) weinig ruimte voor de voetganger. In de meeste straten in het Centrum is het slecht gesteld met de toegankelijkheid voor de voetganger, zeker voor de mindervalide, de ouderen, de jonge ouders met kinderwagens. In de Omgevingsvisie wordt aangegeven dat de voetganger de belangrijkste modaliteit is in de stad. Of er nu gebruik wordt gemaakt van het openbaar vervoer, de fiets of de auto: de laatste meters zijn we altijd voetganger. Maar in de paragraaf Mobiliteit en Ruimte zijn alleen prognoses voor auto's, fietsers en overreizigers opgenomen. Advies DB: Meer aandacht voor voetgangers in stadsdeel Centrum die net als fietsers en auto's bussen en vrachtwagen een verkeersdeelnemer zijn die ruimte toebedeeld moeten krijgen om zich te verplaatsen. Graag in de tekst over stadsdeel Centrum opnemen dat het in de binnenstad een grote uitdaging is om voldoende toegankelijkheid en ruimte voor de voetganger te creëren. Daarnaast de volgorde na autoluw veranderen met als eerste ruimte voor de voetganger en daarna fiets en ruimte voor groen in de openbare ruimte. Het verdient aanbeveling om grachten meer parkeervrij te maken, zodat bij voorbeeld de Keizersgracht en andere grachten als voetgangerspromenade kunnen worden ingericht. Daarnaast graag prognoses opnemen in de paragraaf Mobiliteit en Ruimte over de verwachte toename van het aantal voetgangers en het beleidskader Ruimte voor de Voetganger toevoegen aan hoofdstuk 18. <i>Het verdient aanbeveling om grachten meer parkeervrij te maken, zodat bij voorbeeld de Keizersgracht en andere grachten als voetgangerspromenade kunnen worden ingericht.</i>	In de tekst van stadsdeel Centrum is toegevoegd dat het in de binnenstad een opgave is om voldoende toegankelijkheid en ruimte voor de voetganger te creëren. Vanwege de transitie autoluw ontstaat meer ruimte voor verblijven en groen in de openbare ruimte, ook langs grachten. Voetgangers krijgen prioriteit in de visie en zullen in aantallen sterk toenemen, omdat de stad er steeds meer op wordt ingericht. Een nadere prognose over voetgangers is niet toegevoegd. Het beleidskader Ruimte voor de Voetganger wordt aan hoofdstuk 18 toegevoegd.	Overgenomen

Stadsdeel	Nr.	Stadsdeeladvies	Antwoord	Actie
Centrum	Co5	<u>Openbaar vervoer</u> <i>In de autoluwe stad zal de rol van het OV nog belangrijker worden. De Omgevingsvisie stelt enkele nieuwe metroprojecten voor. Dit resulteert in een grofmazig netwerk. Het tramnet zal van grote betekenis blijven en verder uitgebouwd moeten worden. Dat vraagt ook om goede doorstroming van de tram en situering van haltes op plekken waar de mensen willen zijn, zoals de Munt. Ook met de groei van stadsdeelcentra en de ontwikkeling van de Zuidas blijft het Centraal Station veruit het grootste OV-knooppunt in deze regio en het tweede knooppunt van Nederland. Het ontwerp-tracébesluit PHS voor Amsterdam CS is gebaseerd op een verdere groei, waarbij zelfs de kanttekening geplaatst moet worden, dat de groei in een autoluwe stad nog onderschat wordt. Dit vereist voldoende ruimte voor het afhandelen van de treinen. Ook zal tenminste tot 2035, zolang het Zuidasdok niet is gerealiseerd, een groot deel van het internationaal treinverkeer op CS moeten worden afgewikkeld. Bij een succesvolle verschuiving van luchtvaart over kortere afstanden naar de trein moet met verder groei rekening worden gehouden. Dit betekent dat ook na 2035 het CS mogelijk nog een belangrijke rol zal vervullen in het afwikkelen van een deel van het internationale treinverkeer. Daarvoor dient ruimte in het station, alsmede opstelfaciliteiten, gereserveerd te worden en benut. Voor het binnenlands verkeer is het gewenst dat in principe alle treinen door het CS verder rijden naar andere delen van het land en de regio. Enerzijds levert dit meer rechtstreekse verbindingen op en ontlast het overstappen op CS, maar het past ook bij de metropool met meerdere kernen. Om tot een versterking van de positie van het treinverkeer ten opzichte van het vliegverkeer te komen is het belangrijk Schiphol te ontwikkelen tot een hub voor internationaal trein en vliegverkeer. Om het openbaar vervoer te bevorderen is onderzoek gewenst of de IJburgtram lijn 26 via het Busstation achter het CS kan worden doorgetrokken naar het westen, via hetzij de Haarlemmerhouttuinen of langs het IJ, richting Houthavens en Havenstad. Ook is het wenselijk om meer verbindingen met Amsterdam Noord voor het OV tot stand te brengen. Nieuwe oeververbindingen zouden ook daarbij benut moeten worden voor tramverbindingen, zoals het sluiten van de binnenring met de tram via noord.</i>	In de visie krijgt het versterken van het OV nadrukkelijk aandacht. De versterking wordt uitgedacht en ontworpen op stedelijk niveau. Onder het hoofdnets van het OV ligt een fijnmazig OV netwerk. Bij het versterken van het netwerk worden de oeververbindingen betrokken.	Meenemen bij uitvoering
Centrum	Co6	<u>Isoleren</u> In de Omgevingsvisie is de ontwikkeling als duurzame stad in hoofdstuk 13 opgenomen. Hier is aandacht voor o.a. klimaat neutrale, circulaire ontwikkeling en gebruik van duurzame energiesystemen. In de hele Omgevingsvisie wordt niet gesproken over het belang van isoleren in het kader van leefbaarheid en duurzaamheid. Advies DB: In het hoofdstuk duurzame stad het onderwerp isoleren een plek geven.	Het belang van isoleren was niet opgenomen. Isoleren is aan het hoofdstuk duurzame stad toegevoegd.	Overgenomen

Stadsdeel	Nr.	Stadsdeeladvies	Antwoord	Actie
Centrum	Co7	<u>Fietsparkeren</u> In de Omgevingsvisie wordt aangegeven dat het van belang is voor de mobiliteitstransitie (verplaatsingen tussen verschillende vervoermiddelen) om fietsparkeercapaciteit bij stations te regelen. Als zoeklocatie is voor stadsdeel Centrum alleen een uitbreiding van de fietsenstalling op het Centraal Station opgenomen. In de rest van de Omgevingsvisie komt het onderwerp fietsparkeren niet terug. In stadsdeel Centrum is fietsparkeren een belangrijke opgave. De openbare ruimte is schaars en het aantal geparkeerde fietsen is immens. Met de gewenste toename van het gebruik van de fiets zal de fietsparkeerdruk alleen maar toenemen. Advies DB: In verschillende tekstgedeelten het onderwerp fietsparkeren opnemen o.a. in de paragraaf over stadsdeel Centrum, op blz. 178 Ruimte voor de fiets, op blz. 180 Parkeren. Omdat de ruimte in de binnenstad schaars is zijn wij hierbij op zoek naar mogelijkheden om in pandige of ondergrondse fietsenstallingen te realiseren. Daarom willen wij graag het aantal zoeklocaties voor fietsenstallingen uitbreiden met locaties bij uitgaansgebieden zoals het Rembrandtplein en de Bloemenmarkt (Singel) en verkeersknooppunten zoals het Weesperplein.	In de paragraaf over stadsdeel Centrum is een passage over fietsparkeren opgenomen.	Overgenomen
Centrum	Co8	<u>Detailhandel</u> In de Omgevingsvisie is vooral gekeken naar stadscentra waar het minder goed gaat zoals het Buikslotermeerplein, Amsterdamse Poort en Osdorpplein. Maar niet alleen daar ligt een opgave voor de detailhandel, ook voor het kernwinkelgebied in het centrum is de opgave groot waarbij een omslag gemaakt moet worden naar een diverser aanbod. Advies DB: Een apart kopje opnemen onder detailhandel (blz. 172) over de Aanpak Binnenstad en de maatregelen die in dat kader worden genomen op het gebied van detailhandel. Een van deze maatregelen is een retailvisie over de toekomst van de binnenstad waarbij wordt gekeken naar verminderen van het aantal vierkante meter winkelloppervlak en het verkleinen van het kernwinkelgebied.	Het detailhandelsbeleid is in de omgevingsvisie als uitwerkingsopgave opgenomen. Bij de uitwerking van het detailhandelsbeleid zullen gebiedsspecifieke ambities en maatregelen worden opgenomen.	Meenemen bij uitvoering

Stadsdeel	Nr.	Stadsdeeladvies	Antwoord	Actie
Centrum	C09	<u>Zuidelijke IJ-oever</u> In de Omgevingsvisie is onder "Veilig gebruik van de nautische ruimte" het volgende opgenomen. "Water wordt steeds meer een integraal onderdeel van de stedenbouw. Dat is bijvoorbeeld goed te zien aan het IJ. Dat was vroeger een lege ruimte achter het CS, een oversteekplaats. Nu ontwikkelt het zich tot een binnenstedelijk waterplein." Verkeerskundig is het gebied rond Centraal Station overbelast. Met de groei van de stad zal de situatie in het gebied alleen maar verergeren en zal uiteindelijk onhoudbaar worden. Om de druk op dit gebied te ontlasten wordt al jaren gezocht naar kleine en grote maatregelen; verplaatsing van de veren, hoog frequent spoor, sprong over het IJ in oost en west, aanleg Noord/Zuidlijn en de bouw van een verhoogt busstation. Advies DB: Onder het kopje Veilig gebruik van nautische ruimte op blz. 183 een kopje over de Zuidelijke IJ-oever op nemen. Ruimtelijk vormen de zuidelijke IJ-oever het grootste en meest uitgestrekte open waterfront van de stad Amsterdam. Een waterfront dat ontwikkeld zou kunnen worden tot een levendig, openbaar gebied met goed toegankelijke en aantrekkelijk ingerichte kades met zicht op het water. Hierbij moet dan wel prioriteit worden gegeven aan de verblijfskwaliteit en veiligheid van voetganger, fietser en OV. Hierbij hoort een keuze om dit gebied op termijn te ontlasten van riviercruise, rondvaart en touringcars.	Het waterfront wordt al steeds verder ontwikkeld tot verblijfsgebied. Met de bouw van de autotunnel achter het CS is een promenade aan het water ontstaan die op dit moment wordt ingericht. Hoe hiermee om te gaan is één van de onderdelen van ontlasting van het centrum.	Meenemen bij uitvoering
Centrum	C10	<u>Hoogbouw</u> Aan het eind van het hoofdstuk 'Hoogbouw' staat aangegeven dat de uitgangspunten van de Omgevingsvisie uitgewerkt worden in nieuw hoogbouwbeleid. In de Omgevingsvisie staat alleen het volgende uitgangspunt vermeld: 'We beschermen gebieden en landschappen van bijzondere waarde, zoals Unesco-erfgoed.' Hoogbouw (waaronder windmolens) mag niet leiden tot een verstoring van het stadsbeeld binnen de kernzone van het Unesco gebied. De huidige hoogbouwvisie heeft de hoogbouweffectrapportage als instrument om te kunnen beoordelen of hoogbouw in relatie tot het werelderfgoed wel of niet aanvaardbaar is. In de Omgevingsvisie wordt dit instrument echter niet genoemd. Ook is er geen sprake meer van een beschermingszone van 2 km rond het werelderfgoed. Advies DB: Het is van belang dat in de Omgevingsvisie expliciet wordt gemaakt op welke manier het Unesco werelderfgoed beschermd wordt bij hoogbouw. Wij pleiten ervoor dat de hoogbouweffectrapportage en 2 km zone aan dit hoofdstuk worden toegevoegd (blz. 208/209)	Het huidige hoogbouwbeleid wordt gecontinueerd. Een vernieuwing van het beleid is met de visie geagendeerd, waarbij de principes van het huidige beleid in stand blijven. Een belangrijk principe is de bescherming van het Unesco Werelderfgoed. De wijze van toetsen en adviseren wordt onderdeel van de vernieuwing.	Niet overgenomen
Centrum	C11	<u>Zeeburgerpad</u> Onder het kopje Water voor transport en verbinden is opgenomen dat voldoende binnenstedelijke (gemengde) bedrijfsterreinen aan het water ten behoeve van goederenoverslag voor transport over het water moeten worden behouden. Als voorbeeld wordt hier het Zeeburgerpad genoemd (Blz. 196). Voor het Zeeburgerpad is door de Gemeenteraad recent een ruimtelijk kader vastgesteld om het gebied (Centrum- en Oostgedeelte) te transformeren naar een woon- werkgebied. Advies DB: Het voorstel is om, in het kader van Water transport en verbinden, niet het Zeeburgerpad als voorbeeld op te nemen.	Het voorbeeld is in de visie verwijderd.	Overgenomen

Stadsdeel	Nr.	Stadsdeeladvies	Antwoord	Actie
Centrum	C12	<u>Vergroening</u> Eén van de strategische keuzes in de Omgevingsvisie is het rigoureuze vergroenen. Stadsdeel Centrum heeft beperkte fysieke ruimte voor groen en een hoge gebruiksdruk (voorheen met veel bezoekers, nu in het kader van de 1,5 meter samenleving) op de openbare ruimte. Voor het vergroenen van de binnenstad is het daarom van groot belang om goed te kijken naar de mogelijkheden om in de monumentale binnenstad groene gevels en groene daken aan te leggen. Advies DB: In de paragraaf stadsdeel Centrum opnemen dat het zoeken naar mogelijkheden voor het vergroenen van gevels, passend binnen het werelderfgoed met zijn historische waarden, van groot belang is. Dit geldt ook voor het dubbelgebruik van daken met de kanttekening dat het gebruik van daken in de binnenstad als dakterrassen in veel gevallen, in het kader van het woon- en leefklimaat, geen geschikte optie is.	In de paragraaf van stadsdeel Centrum is opgenomen dat het zoeken naar mogelijkheden voor het vergroenen van gevels, passend binnen het werelderfgoed met zijn historische waarden, van groot belang is. Dit geldt ook voor het dubbelgebruik van daken.	Overgenomen
Centrum	C13	<i>Ook het vergroenen van vrije trambanen is een goede bijdrage. Het Wertheimplantsoen bij de Hortus is een duidelijke illustratie hiervan, die naar meer smaakt. In dit kader hebben wij met genoegen geconstateerd dat een onderzoek naar het opengraven van gedempte grachten is voorzien. Ook in het centrum zien we hier mogelijkheden. Voor de centrumbewoners zijn de scheggen een belangrijke verbinding met het groen. Een goed beheer hiervan is ook voor het centrum van groot belang.</i>	In de visie is het onderzoek naar het opengraven van gedempte grachten opgenomen. Goed beheer wordt uitgewerkt in een uitwerking van de visie.	Meenemen bij uitvoering
Centrum	C14	<u>Unesco Werelderfgoed</u> Op blz. 208 wordt aangegeven dat de komende jaren de positie van erfgoed in de Amsterdamse verduurzamings-, verdichtings- en vergroeningsopgave helderder wordt gemaakt. Het grootste gedeelte van Centrum is beschermd stadsgezicht en tevens Unesco Werelderfgoedgebied maar wordt niet specifiek benoemd. Advies DB: Graag een zin opnemen over de bijzondere status van het Unesco Werelderfgoedgebied binnen deze opgaven.	De bijzondere status van het Unesco Werelderfgoed is opgenomen. In de visie volstaat het noemen van de bijzondere status.	Overgenomen
Centrum	C15	Om deze reden pleiten wij ervoor om het gebied ook uit te sluiten voor vergunningsvrije ingrepen (blz. 207).	Het uitsluiten van vergunningvrije ingrepen in het gebied kan in een omgevingsplan worden bepaald.	Meenemen bij uitvoering
Centrum	C16	<u>Lokaal ondernemerschap</u> Onder het kopje Lokaal ondernemerschap is opgenomen dat we meer ruimte gaan bieden aan initiatieven van velerlei aard. Het gaat hierbij om innovatieve (ambachtelijke)maakbedrijven, horeca, detailhandel en sociaal, circulaire bedrijven en cultureel ondernemerschap. En uiteraard alle mengvormen hiervan. (Blz. 234) Advies DB: Graag opnemen dat voor stadsdeel Centrum het hierbij zal gaan om initiatieven die passen binnen de Aanpak Binnenstad. In de Aanpak Binnenstad ligt de nadruk vooral op lokale ambachtelijke maakbedrijven en cultureel ondernemerschap.	Het advies is overgenomen. De initiatieven moeten passen binnen de daarvoor uitgewerkte kaders, zoals de aanpak binnenstad.	Overgenomen
Centrum	C17	<u>Economie</u> <i>Amsterdam maakt zich steeds meer op als 24-uurs economie. In de omgevingsvisie missen wij hoe Amsterdam zich hier als stad klaar voor maakt. Wat betekent dit voor de openbare ruimte, de voorzieningen en de bereikbaarheid. Stadsdeelcommissie centrum spreekt haar wens uit om hier aandacht aan te besteden in de Omgevingsvisie.</i>	Een nachtvisie zal worden opgesteld. Deze is als uit te werken opgave in de omgevingsvisie opgenomen.	Overgenomen

Stadsdeel	Nr.	Stadsdeeladvies	Antwoord	Actie
Centrum	C18	<u>Nachtvisie</u> Op dit moment wordt voor het eerst een nachtvisie opgesteld. Een visie met mogelijkheden die de gemeente heeft om de nachtcultuur te versterken met onderwerpen als een nachtmetro, uitbreiden van locaties met 24-uursvergunningen en culturele locaties met nachtprogramming. Advies DB: Geef de nachtvisie een plek in de Omgevingsvisie zodra de visie gereed is.	Bij het herijken van de omgevingsvisie kan de nachtvisie, als deze dan is vastgesteld, worden opgenomen.	Overgenomen
Centrum	C19	<u>Tekstuele opmerkingen:</u> 1. Pagina 126: In de eerste alinea wordt de grote stroom van internationale bezoekers genoemd. Veranderen in internationale en nationale bezoekers en dagjesmensen. 2. Pagina 92: Het sportpark Parkschouwburg bij het Wertheimpark ontbreekt op de kaart 3. Pagina 36/45/113: Er wordt gesproken over kenniskwartieren maar ze worden niet in de tekst genoemd, ze zijn alleen te vinden op het kaartje op blz. 113. 4. Pagina 173: Hier wordt verwezen naar de "Visie Binnenstad". Ook graag verwijzen naar Aanpak Binnenstad en het Uitvoeringsprogramma. Aanpak Binnenstad en Uitvoeringsprogramma opnemen als onderliggende beleidsdocumenten in hoofdstuk 18. 5. Overnachtingsbeleid opnemen als onderliggend beleidsdocument in hoofdstuk 18. 6. Ruimte voor de voetganger opnemen als onderliggend beleidsdocument in hoofdstuk 18.	Ad 1. Verwerkt Ad 2. Was niet goed zichtbaar, is verduidelijkt op de kaart Ad 3. Is tekstueel verduidelijkt Ad 4. Overgenomen, ook naar Aanpak Binnenstad wordt verwezen Ad 5. Overgenomen, Overnachtingsbeleid opgenomen in hoofdstuk 18 Ad 6. Overgenomen, Ruimte voor de voetganger opgenomen in hoofdstuk 18	Overgenomen
Zuid	Z01	Het DB is verheugd dat er een omgevingsvisie voor Amsterdam is opgesteld met een duidelijke toekomstgerichte visie en een beschrijving van de trends in de samenleving en in Amsterdam. De omgevingsvisie geeft dan ook een goede weergave van het vigerende beleid en van de gewenste toekomstige ontwikkeling van Amsterdam en stadsdeel Zuid.	-	Voor kennisgeving aangenomen
Zuid	Z02	Het DB van Zuid legt in zijn advies de nadruk op de bestaande stad, aangezien in dit deel weinig ruimte is voor grootschalige nieuwe ontwikkelingen. Daarnaast zijn er in Zuid twee belangrijke ontwikkelgebieden: Zuidas en Schinkelkwartier. We adviseren u de vastgestelde plannen voor deze gebieden duidelijk in de omgevingsvisie te verwerken zodat recht gedaan wordt aan het uitgebreide participatie en besluitvorming traject dat voor deze gebieden doorlopen is en wordt. Dit voorkomt discussies over deze gebieden in het kader van de omgevingsvisie.	De plannen voor de ontwikkelgebieden Zuidas en Schinkelkwartier zijn in de visie verwerkt. Daarnaast zijn voor de lange termijn reserveringen opgenomen om de gebieden beter met de omgeving te verbinden.	Overgenomen
Zuid	Z03	U stelt een aantal verdichting vlakken voor in de wijk Buitenveldert. Dit deel van Zuid biedt volgens ons ruimte voor verdichting. We verwijzen hiervoor naar het onderzoek woningtoevoeging Buitenveldert 2019 die n.a.v. de beantwoording van een motie gemeenteraad bij de raadsbehandeling van het Programma Ruimte voor de Stad/Koers 20-25 is opgesteld. We leveren hiervoor graag nadere input.	U geeft aan dat de voorgestelde verdichting al eens is onderzocht en dat u de onderbouwing hiervan beschikbaar heeft. Bij de verdere uitwerking van de visie in concrete plannen kan deze onderbouwing van waarde zijn.	Meenemen bij uitvoering

Stadsdeel	Nr.	Stadsdeeladvies	Antwoord	Actie
Zuid	Zo4	We vragen aandacht voor de teksten over de stadsstraten en stadslanen. We vragen u de verschillen te verduidelijken en zien een sterke relatie met de toekomst van de detailhandel, een functie die in Zuid en ook elders in de stad op verschillende plaatsen onder druk staat maar belangrijk is voor de gewenste levendigheid van de straten. We adviseren in het toekomstige detailhandel beleid duidelijke keuzes te maken en deze in de omgevingsvisie ook in de kaarten en tekst over de stadsstraten op te nemen.	De visie geeft richting aan de uitwerking voor stadsstraten en stadslanen in de stad. Op allerlei plekken zal met inachtneming van die richting gekozen worden voor lokatiespecifieke invullingen. Het onderscheid tussen stadsstraten en stadslanen is op het niveau van de visie dan ook voldoende onderscheidend en moet niet nader worden afgebakend. Zodoende wordt het onderscheid tussen stadsstraten en stadslanen niet onnodig statisch. Het detailhandelsbeleid is als uitwerkingsopgave in de visie opgenomen. Nadat keuzes zijn gemaakt en een herziening op dat onderdeel van de visie noodzakelijk is, zal dat in de herijking van de visie worden opgenomen.	Niet overgenomen, Meenemen bij uitvoering
Zuid	Zo5	We herkennen ons niet altijd in de aangegeven stadsstraten op de kaarten. De volgende straten zijn in onze beeld geen stadsstraat: deel Stadionweg tussen Beethovenlaan en Hobbemakade en de van Hilligaertstraat. Hier zijn slechts korte stukjes met voorzieningen. We zien de Amstelveenseweg ten zuiden van A10 niet als (potentiele) stadsstraat. Ook de Lairessestraat/ Cornelis Krusemanstraat is volgens ons geen stadsstraat, omdat langs deze lijn weinig tot geen publieksgerichte voorzieningen aanwezig zijn. Ze heeft ook geen potentie om uit te groeien tot stadsstraat, omdat Zuid geen nieuwe publieksgerichte voorzieningen langs dit tracé voorstaat. Dit is verwerkt in het bestemmingsplan voor deze locatie die binnenkort in procedure komt.	Het advies is overgenomen. De genoemde straten zijn geen stadsstraten. In de visie zijn de straten nu als stadslanen opgenomen.	Overgenomen
Zuid	Zo6	We vragen u ook de AJ Ernstzoonstraat, het deel tussen Van Leijenberghlaan en Europaboulevard als potentiële stadsstraat in te tekenen.	Het advies is overgenomen. De AJ Ernstzoonstraat, het deel tussen Van Leijenberghlaan en Europaboulevard is als potentiële stadsstraat ingetekend.	Overgenomen
Zuid	Zo7	De omgevingsvisie schenkt veel aandacht aan het hoogwaardige en zogenaamde 'dragende' openbaar vervoer netwerk. Voor Zuid is vooral het fijnmazige, onderliggende openbaar vervoer netwerk van belang. Dit netwerk is bijvoorbeeld nodig om ouderen langer thuis te kunnen laten wonen en vergroot de leefbaarheid van de wijken.	Het fijnmazig OV-netwerk was al onderdeel van de visie, maar is nadrukkelijker onder de aandacht gebracht. Het netwerk is van grote waarde voor de leefbaarheid van wijken en buurten. Het is opgenomen in de kaarten Netwerk openbaar vervoer met uitbreidingen tot 2050.	Overgenomen
Zuid	Zo8	We adviseren u om uitgebreider in te gaan op de kaders en uitgangspunten voor nieuwe openbare (nuts)voorzieningen in de openbare ruimte. Door de digitalisering en de energie transitie zien we in Zuid een grotere claim voor bijvoorbeeld transformatoren en antennes in de openbare ruimte ontstaan.	De kaders en uitgangspunten voor nieuwe openbare (nuts)voorzieningen zijn in de visie beschreven in het hoofdstuk Compacte stad. De gemeente voert als grondeigenaar en WIOR-vergunningverlener regie. Op stadsschaal wordt een strategische netwerkplanning opgesteld en wordt onderzocht hoe de ongestoorde ligging van deze strategische ondergrondse hoofdinfrastructuur kan worden gereguleerd via het omgevingsplan. Zo wordt voorkomen dat afwegingen en keuzes over een tracé voor een nutsvoorziening niet meer reactief vanuit één nutsvoorziening worden gemaakt. In gebieden met meerdere opgaven en veel nutsvoorzieningen worden 'Gebiedsplannen Ondergrond en Nutsvoorzieningen' op gebiedsniveau opgesteld.	Al opgenomen in de omgevingsvisie, Meenemen bij uitvoering
Zuid	Zo9	We adviseren de tekst over Zuid aan te vullen met een omschrijving van het soms bijzondere groen in Zuid: de aanwezigheid van een aantal hoogwaardige parken (Vondelpark, Beatrixpark, Sarphatipark) en de twee entrees naar de scheggen zijn een belangrijke kwaliteit.	De tekst over stadsdeel Zuid is met de omschrijving van het soms bijzondere groen aangevuld.	Overgenomen

Stadsdeel	Nr.	Stadsdeeladvies	Antwoord	Actie
Zuid	Z10	We adviseren u in te gaan op wat de strategisch keuze 'radicaal vergroenen' voor Zuid betekent.	De uitwerking van de betekenis van de strategische keuze rigoreus vergroenen wordt in de visie niet op het niveau van stadsdelen gemaakt. De visie geeft richting en laat ruimte aan de uitwerking. De visie schrijft de uitwerking niet voor. De uitwerking vindt plaats in concrete plannen.	Niet overgenomen
Zuid	Z11	De drukte in de parken (bijvoorbeeld in het Vondelpark en het Sarphatipark) is voor Zuid een belangrijke opgave. We zien hier en op andere plekken in het stadsdeel een belangrijke trend: de parken en groengebieden zijn populair en de gebruiksdruk neemt toe en hiermee voor ons ook het belang voor investeringen in deze bestaande parken. Deze investeringen moeten de kwaliteit, gebruikswaarde en niveau van beheer van de parken verbeteren. Daarnaast is in de ontwikkelingsgebieden (Zuidas, Schinkelkwartier) het nieuwe groen belangrijk. We adviseren daarom aandacht te geven aan tijdige investeringen in de Schinkeloever in het Schinkelkwartier en in het "Boelebos" (Boelelaan midden) en Dokdakpark in Zuidas.	De genoemde opgave, drukte in de parken, wordt herkend. De gebruiksdruk van bestaande parken en groengebieden neemt toe. Bij de doorwerking van de visie zal het geformuleerde advies worden betrokken.	Al opgenomen in de omgevingsvisie, Meenemen bij uitvoering
Zuid	Z12	De Amsterdamse Bosscheg moet in ons beeld als groene oever doorlopen langs het Schinkelkwartier. De blokken Schinkelkwartier zijn op enkele kaarten nu direct aan de Schinkel ingetekend en hierdoor lijkt het of de oever van de Schinkel bebouwd gaat worden, terwijl dit het beginpunt van de scheg is.	De Amsterdamse Bosscheg loopt als groene oever door. De blokken op de kaarten zijn aangepast, zodat helder is dat de oever van de Schinkel niet bebouwd gaat worden.	Overgenomen
Zuid	Z13	U stelt voor om de kop van de Amstelscheg tot 'Landschapspark van Rembrandt' te ontwikkelen. We adviseren u de betekenis hiervan in de omgevingsvisie beter toe te lichten. We verwijzen hierbij naar de discussie die in het verleden plaats vond over de term "Metropolitane Plek" die in de kop van de Amstelscheg was aangeduid.	Het 'Landschapspark van Rembrandt' is op pagina 78 en 79 kort toegelicht. De metropolitane plek is uiteindelijk in de visie geen groen-blauwe hotspot geworden. Dit betekent dat de cultuurhistorische kwaliteit van het landschap hier voorop staat.	Al opgenomen in de omgevingsvisie
Zuid	Z14	We vragen u om de uitwerking van dit landschap (Landschapspark van Rembrandt) samen met de stadsdelen Oost en Zuid op te pakken.	De uitwerking van het 'Landschapspark van Rembrandt' zal onder andere samen met de stadsdelen Oost en Zuid worden opgepakt.	Meenemen bij uitvoering
Zuid	Z15	Op de kaart van de hoofdgroenstructuur is het Museumplein als nieuw park opgenomen. Wij adviseren negatief vanwege het bijzondere karakter van het plein. Dit is namelijk een combinatie van een stadplein en stadspark waar ruimte is voor gebruik door iedereen voor ontspanning, recreatie, evenementen, demonstraties, etc.	Een stadspark sluit ruimte voor gebruik door iedereen voor ontspanning, recreatie, evenementen, demonstraties etc. niet uit.	Niet overgenomen
Zuid	Z16	Het DB ziet de potentie voor de logistieke hub en voor de ontwikkeling van het RAI terrein. Dit heeft een sterke relatie met de toekomstvisie van de RAI en we vragen u om ook in de tekst hierop in te gaan.	De visie geeft richting aan de ontwikkeling van de stad en is niet bedoeld om uitwerkingen op specifieke locaties, zoals het RAI terrein, nader vorm te geven. Die nadere vormgeving vindt plaats in uitwerkingen van de visie, zoals bijvoorbeeld in gebiedsuitwerkingen of in het omgevingsplan.	Meenemen bij uitvoering
Zuid	Z17	We zien dat er een nieuwe brug over de Amstel in het verlengde van de Zuidelijke Wandelweg is getekend. Deze brug komt niet voor in de zojuist door de gemeenteraad vastgestelde gebiedsvisie voor het gebied. We vragen u om eerst de uitgangspunten, vervoerswaarde en mogelijke locaties voor een nieuwe brug te onderzoeken en om hierbij meerdere locaties te bekijken.	De getekende lijn over de Amstel in het verlengde van de Zuidelijke Wandelweg is een indicatieve lijn. De lijn geeft niet een precieze locatie van een brug weer. De lijn moet worden gezien als aanduiding van het zoekgebied. Eerst zullen de uitgangspunten, vervoerswaarde en mogelijke locaties moeten worden gezocht. Meerdere locaties zullen hierbij bekeken moeten worden. De lijn is in de visie expliciet als indicatieve lijn geduid.	Overgenomen
Zuid	Z18	We missen de verwerking van de door de gemeenteraad vastgestelde gebiedsvisie op het Martin Luther King park en omgeving en de kansen voor woningbouw in dit gebied.	De verwerking van de vastgestelde gebiedsvisie op het Martin Luther King park en omgeving is op de kaart verduidelijkt.	Overgenomen

Stadsdeel	Nr.	Stadsdeeladvies	Antwoord	Actie
Zuid	Z19	Advies stadsdeelcommissie: De stadsdeelcommissie Zuid heeft op 23 februari een uitgebreid advies op de omgevingsvisie uitgebracht. De stadsdeelcommissie onderschrijft de punten uit het concept-advies van het Dagelijks Bestuur. Het DB stuurt het advies van de commissie hierbij integraal mee met het definitieve DB-advies. De stadsdeelcommissie adviseert:	-	Voor kennisgeving aangenomen
Zuid	Z20	Geef ruimte aan fietser en voetganger. Houd rekening met de afname van autogebruik en toename van het aantal fietsen. We onderschrijven de inzet voor goede ov-verbindingen om de wijken leefbaar te houden (p.131). Fijnmazig ov is een belangrijke voorwaarde om meer ruimte te creëren voor voetgangers, fietsers en groen, omdat het opheffen van parkeerplaatsen niet ten koste mag gaan van de goede bereikbaarheid van de wijken voor bewoners en bezoekers van jong tot oud.	De tekst sluit volledig aan bij de tekst in de visie.	Al opgenomen in de omgevingsvisie
Zuid	Z21	Amsterdam is geen verzameling van woonerven, maar een stad met kernen met een eigen identiteit. Werk samen met bewoners, ondernemers, vastgoed en andere partijen om de identiteit per kern te ontwikkelen. Dat kunnen wijken zijn met "rust" of wijken zijn met "reuring". Ontwikkel pleinen als ontmoetingsruimte waar diverse doelgroepen elkaar ontmoeten.	De tekst sluit volledig aan bij de tekst in de visie.	Al opgenomen in de omgevingsvisie
Zuid	Z22	Werk aan behoud van het historisch erfgoed, maar geef ook ruimte voor moderniseren en verduurzamen van woningen, waarbij rekening wordt gehouden met de leefomgeving.	De tekst sluit volledig aan bij de tekst in de visie.	Al opgenomen in de omgevingsvisie
Zuid	Z23	Geef ruimte aan de ontwikkeling van nieuwe woonvormen voor jongeren (bijv. jongerenwoningen met gedeelde faciliteiten) en ouderen (woonzorg-concepten). Maak een inhaalslag met sociale en middeldure woningen. Juist in de Zuidas zien we kansen voor het toevoegen van sociale en middeldure woningen, wat bij zal dragen naar ons streven van gemengde wijken (VVD Zuid steunt dit advies niet).	We benoemen de volkshuisvestelijke uitgangspunten van het woonbeleid aansluitend op het bestaande woonbeleid in het licht van de opgaven zoals geformuleerd in de omgevingsvisie. Bij het vernieuwen van het woonbeleid zoeken we de samenwerking met de woongroepen. De opgave betaalbaar wonen krijgt meer aandacht. Het doel betaalbaar wonen is nadrukkelijker gekoppeld aan de strategische keuzes. Ook is een koppeling gelegd met gemengde wijken bij Groeien binnen grenzen en nieuwe ontwikkelvormen en samenwerking met professionele partners bij samen stadmaken.	Overgenomen
Zuid	Z24	Om het woningaanbod beter te laten aansluiten op wat nodig is, willen wij benadrukken dat de bouw van koopwoningen niet mag worden vergeten.	We benoemen de volkshuisvestelijke uitgangspunten van het woonbeleid aansluitend op het bestaande woonbeleid in het licht van de opgaven zoals geformuleerd in de omgevingsvisie. Bij het vernieuwen van het woonbeleid wordt het advies betrokken.	Meenemen bij uitvoering

Stadsdeel	Nr.	Stadsdeeladvies	Antwoord	Actie
Zuid	Z25	Aandacht voor de grootte en betaalbaarheid van woningen zodat ook gezinnen een plek in Amsterdam kunnen blijven vinden. Meer aandacht voor het gezin in de Omgevingsvisie 2050 mag.	Een uitgangspunt in de omgevingsvisie is dat de stad er voor iedereen moet zijn, inclusief gezinnen. In iedere wijk moet er ruimte zijn voor gezinnen. We willen een stad met complete wijken en betaalbare woningen. Tegelijkertijd zien we dat de druk op de stad hoog is: er willen meer mensen wonen dan er plek voor is. Dat leidt tot lange wachttijden en hoge prijzen. Daarom willen we veel bouwen: de omgevingsvisie biedt ruimte voor 150.000 extra woningen voor alle doelgroepen. De betaalbaarheid en ook de beschikbaarheid van woningen voor gezinnen is een belangrijk aandachtspunt. Om ervoor te zorgen dat grote woningen ook consequent verhuurd worden aan gezinnen, is er binnen de sociale huursector een bezettingsnorm of algemene voorrang voor gezinnen op grote woningen. Bij nieuwbouw wordt de behoefte aan woningen voor gezinnen meegenomen. Uitgangspunt in het beleid op de korte en lange termijn is dat alle beschikbare middelen worden ingezet om meer woningen voor gezinnen te creëren. Dat doen we onder meer via samenwerkingsafspraken met corporaties en huurderskoepels, en in de woonagenda.	Meenemen bij uitvoering
Zuid	Z26	Kijk naar multi-usage van de ruimte, zoals het publieke toegankelijk maken van nu nog gesloten sportparken.	De grote opgaven in een verdichtende stad vragen om strategische keuzes voor slim ruimtegebruik. Gecombineerd gebruik en kwaliteit van openbare voorzieningen zijn hierbij van essentieel belang.	Al opgenomen in de omgevingsvisie
Zuid	Z27	Er is een toenemende druk op de openbare ruimte. Zorg voor voldoende ruimte om elkaar te ontmoeten, te sporten en te ontspannen.	De tekst sluit volledig aan bij de tekst in de visie.	Al opgenomen in de omgevingsvisie
Zuid	Z28	Zuid is een sterk stadsdeel, maar kent ook sociaal-economisch kwetsbare buurten, zoals Diamantbuurt en Marathonbuurt. Investeer zowel in deze buurten om te zorgen dat iedereen mee kan doen als in de voorzieningen en leefbaarheid in alle wijken, zodat Zuid een sterk en divers stadsdeel kan blijven.	Aan de tekst van stadsdeel Zuid is toegevoegd dat Zuid een sterk stadsdeel is, maar ook sociaal-economisch kwetbare buurten kent. Ook in die buurten zal worden geïnvesteerd om ervoor te zorgen dat iedereen mee kan doen, de leefbaarheid in alle wijken op peil is en blijft. Zuid kan hierdoor een sterk en divers stadsdeel blijven.	Overgenomen
Zuid	Z29	De structurele verandering van de economie leidt tot meer thuiswerken en leegstand van winkelpanden. Ontwikkel een plan voor de ontwikkeling van woon-/winkelstraten: - o Brancheren van winkelgebieden waar eenzijdigheid dreigt te ontstaan (bijv. FerdinandBolstraat). - o In samenspraak met ondernemersverenigingen werken aan een sterke buurtbezoekerseconomie in straten waar we potentie zien. (bijv. Van Woustraat) - o Omvormen tot woonstraten waar geen kans voor winkels zijn (bijv. Aalsmeerstraat, Rijnstraat)	De visie geeft richting voor nadere uitwerking van onder andere stadsstraten en stadslanen. Het plan voor uitwerking van woon-/winkelstraten kan met de visie als basis worden gemaakt. De in het advies genoemde onderwerpen kunnen in dit plan worden opgenomen.	Al opgenomen in de omgevingsvisie, Meenemen bij uitvoering
Zuid	Z30	De bereikbaarheid van Amsterdam is van essentieel belang voor de groei van de stad. We moeten ervoor blijven zorgen dat Amsterdammers en bezoekers de stad goed in en uit kunnen gaan. We zijn voor de P+Rlocaties aan de rand van de stad.	De tekst sluit volledig aan bij de tekst in de visie.	Al opgenomen in de omgevingsvisie
Zuid	Z31	Amsterdam als werkstad is belangrijk. We moeten rekening houden met de arbeidsplaatsen in Amsterdam. Banen in de stad, de haven en noord. Dit zijn conjunctuur ongevoelige banen, iets waar we zuinig op moeten zijn, het is een essentieel onderdeel van Amsterdam. Het verdienvermogen van Amsterdam is essentieel voor onze (economische) groei.	Bij het opstellen van de visie is het genoemde economisch perspectief betrokken.	Al opgenomen in de omgevingsvisie

Stadsdeel	Nr.	Stadsdeeladvies	Antwoord	Actie
Zuid	Z32	Er komen meer oudere Amsterdammers bij. Zorg dat Amsterdam ook voor ouderen leefbaar en bewoonbaar blijft.	Vergrijzing geldt voor alle stadsdelen, met tussen gebieden verschillen, en wordt in de omgevingsvisie op verschillende plekken benoemd maar mag wat meer worden benadrukt. Dat is gedaan. De vergrijzing gaat echter minder hard dan in veel andere delen van het land, omdat Amsterdam veel jonge migranten zoals studenten aantrekt. Daarnaast blijkt uit talrijk onderzoek dat ouderen juist baat hebben bij verdichte wijken, aangezien daar alle noodzakelijke voorzieningen 'om de hoek' zitten en ouderen niet afhankelijk zijn van autovervoer. Ook eenzaamheid, dat zich bovengemiddeld bij ouderen voordoet, krijgt minder een kans in buurten met meer mensen op straat. Er moet blijvende aandacht zijn voor het bouwen van woonvormen die geschikt en prettig zijn om oud in te worden. Bijvoorbeeld het meer geclusterd wonen van ouderen, waardoor contact en onderlinge hulp, naar elkaar omkijken worden bevorderd. Indien men niet langer zelfstandig kan blijven wonen, is het belangrijk dat er in de toekomst voldoende verpleeghuisplekken beschikbaar blijven. In de buurten waar de vergrijzing het grootst is, zal hier extra aandacht voor bijpassende voorzieningen komen, zodat ouderen langer zelfstandig kunnen wonen en mobiel kunnen blijven. In Amsterdam bestaat de Amsterdamse coalitie ouderen, een samenwerkingsverband met als doel om passende ondersteuning en zorg te bieden aan (oudere) Amsterdammers. Dit is gestart vanuit een gedeeld gevoel van urgentie over het vergrijzingsvraagstuk.	Overgenomen
Zuid	Z33	Dit geldt ook voor mensen met een beperking.	Amsterdam houdt rekening met mensen met een beperking; in de omgevingsvisie is opgenomen dat verschillende kwetsbare groepen speciale aandacht krijgen. Het is de ambitie om de woningvoorraad uit te breiden met levensloopbestendige woningen en woningen geschikt voor rolstoelgebruikers. Daartoe zijn afspraken met de corporaties gemaakt. Verder kan altijd op planniveau worden gekeken naar de wens voor het realiseren van rolstoelwoningen. Amsterdam heeft een fijnmazig netwerk van basisvoorzieningen, zoals huizen van de wijk, buurthuizen en andere locaties voor ontmoeting, activiteiten en dagbesteding. De gemeente zorgt samen met de aanbieders van zorg en welzijn dat deze voorzieningen toegankelijk zijn voor buurtbewoners. Amsterdam heeft een richtlijn Aanpasbaar Bouwen, waarin basiseisen voor een aanpasbare woning en minimale ruimtelijk maten voor de aanpasbaarheid van woningen zijn vastgelegd. Onderdelen daarvan zijn minimale draaicirkels en minimale breedtes van de deuren. Met de woningcorporaties is afgesproken dat tenminste 90% van de woningen aanpasbaar wordt gebouwd.	Overgenomen

Stadsdeel	Nr.	Stadsdeeladvies	Antwoord	Actie
Zuid	Z34	In de Omgevingsvisie is te lezen dat 'Meer ruimte voor fietsers en voetgangers. Het uitgangspunt is: Auto's zijn te gast'. Amsterdam moet echter in sommige gevallen ook bereikbaar autoverkeer behouden, want er zijn groepen die niet zonder de auto kunnen (zoals bijvoorbeeld mantelzorgers, mensen die buiten de stad werken, gezinnen met sportende kinderen). Zet verder in op verbeteringen van alternatieven voor de auto.	Bereikbaarheid is ten alle tijden van belang. In de visie wordt stevig ingezet op alternatieven voor autoverkeer. Dit betekent niet dat autoverkeer volledig wordt uitgesloten.	Al opgenomen in de omgevingsvisie
Zuid	Z35	Onderzocht moet worden of het inzetten van tramlijnen waarover vracht wordt vervoerd een zinvolle aanvulling kan zijn op andere vervoersstromen in Amsterdam.	De visie sluit vrachtvervoer over tramlijnen niet uit. Een onderzoek naar de inzet van tramlijnen voor vrachtvervoer kan uitwijzen of deze vervoersstroom zinvol kan zijn.	Meenemen bij uitvoering
Zuid	Z36	De omgevingswet moet zorgen voor een samenhangende aanpak van de leefomgeving, ruimte voor lokaal maatwerk en betere en snellere besluitvorming (p. 226). Daarnaast wordt participatie bevorderd. Het is zaak dat met al de mooie doelstellingen in de omgevingsvisie de gemeente een duidelijk kader schept waarbinnen geparticipeerd kan worden. Om initiatief vanuit de wijken en lokaal ondernemerschap (p.234) te bevorderen is het zaak dat bewoners en initiatieven weten wanneer is voldaan aan de vereisten. We vinden het belangrijk dat alle stakeholders een gelijke kans hebben tijdens participatie-trajecten. Het principe van de omgevingswet is 'het kan, mits' in plaats van 'het mag alleen als'. Het is zaak dat de randvoorwaarden helder worden gemaakt zodat er op die manier ook echt gebruik wordt gemaakt van de ruimte om eigen initiatief te nemen en het gezamenlijk maken van de stad. Hier zien we een taak voor het zowel het stadsdeel als de centrale stad (VVD Zuid steunt dit advies niet).	Het uitgangspunt dat stakeholders gelijke kansen hebben tijdens participatie-processen wordt onderschreven. Helder moet zijn welke randvoorwaarden van toepassing zijn bij initiatieven. De richtinggevende uitspraken van de visie werken door in de andere kwadranten van de beleidscyclus (Hoofdstuk 20). Dit betekent bijvoorbeeld dat uitgangspunten in de visie vertaald worden naar regels in het omgevingsplan. Voor uitvoering van de visie wordt een uitvoeringsagenda opgesteld. Samen stadmaken staat op die agenda.	Meenemen bij uitvoering
Zuid	-	Voor Zuid-specifiek adviseert de stadsdeelcommissie:	-	-
Zuid	Z37	Vergroenen van de Zuidas.	De strategische keuze 'rigoreus vergroenen' geldt voor het gehele grondgebied van de gemeente, dus ook voor de Zuidas.	Al opgenomen in de omgevingsvisie
Zuid	Z38	Aanpak van de Stadhouderskade en Amsteldijk i.v.m vervuiling en overlast.	Een dergelijke aanpak vloeit voort uit de visie, maar staat niet in de visie zelf genoemd.	Niet overgenomen
Zuid	Z39	Ontwikkeling RAI-gebied tot een aantrekkelijk woon- en werkgebied	Het RAI-gebied wordt een buurt met een gemengd voorzieningenaanbod, waaronder grootstedelijke voorzieningen. Het gebied is via stadsstraten en stadslanen goed aangesloten op de omliggende buurten en het is er prettig wonen. Rondom het ov-station kunnen gebouwen hoger dan 70 meter bijdragen aan de opgave tot verdichting. Het RAI-gebied, een niet hoogstedelijk stationskwartier, is geschikt voor voorzieningen, werkgelegenheid met een meer lokaal en stedelijk karakter.	Al opgenomen in de omgevingsvisie
Zuid	Z40	Aandacht voor de lange termijn ontwikkeling van winkel/woonstraten, zoals bijv. Rijnstraat en Aalsmeerstraat	In de visie wordt richting gegeven aan de ontwikkeling van stadsstraten en stadslanen. Op basis van de visie is nadere uitwerking in concrete programma's en plannen mogelijk.	Al opgenomen in de omgevingsvisie, Meenemen bij uitvoering
Zuid	Z41	Ontwikkeling Schinkel tot een duurzaam woon-/werkgebied	Het is de bedoeling Schinkel te ontwikkelen tot een bruisende stadsbuurt, een buurt voor wonen, werken, winkelen en voorzieningen.	Al opgenomen in de omgevingsvisie, Meenemen bij uitvoering

Stadsdeel	Nr.	Stadsdeeladvies	Antwoord	Actie
Zuid	Z42	Behoud historisch erfgoed met ruimte voor het moderniseren van woningen.	In de visie wordt in hoofdstuk 17 Compacte stad ingegaan op de waarde van het historisch erfgoed. Bij het moderniseren van woningen speelt het behoud van historisch erfgoed een belangrijke rol. In de bestuursopdracht Ruimtelijke kwaliteit en erfgoed wordt de eventuele meerwaarde van cultuurhistorie bij verduurzamen, verdichten en vergroenen nader onderzocht.	Al opgenomen in de omgevingsvisie, Meenemen bij uitvoering
Zuid	Z43	Afwaarderen Pres. Kennedylaan	In de basis gaan wegen in de visie naar 30km wegen, behoudens de wegen van de belangrijke ontsluitingsroutes. Die wegen zijn 50km wegen. De Pres. Kennedylaan is een weg van een belangrijke ontsluitingsroute. Vanwege het autoluw maken van de stad en het tegengaan van doorgaand verkeer, zal de intensiteit van het gebruik van de weg in de toekomst gaan veranderen. Het betekent bijvoorbeeld dat in de toekomst alleen bestemmingsverkeer er gebruik van zal maken. Wat dat voor het snelheidsregime gaat betekenen kan nu nog niet worden bepaald. Het wensbeeld van de visie is om alle wegen 30km weg te maken.	Niet overgenomen
Zuid	Z44	In de Omgevingsvisie is te lezen dat 'Bij grotere stations als Lelylaan, Zuid, Rai en Sloterdijk is ruimte voor wonen en werken in gebouwen hoger dan 70 meter'. + 'Amsterdam Zuid en Schiphol zijnde belangrijkste internationale treinstations'. Hoe zorgen we ervoor dat de Zuidas geen verkeersinfarct wordt? Het moet voor bewoners en forenzen een aantrekkelijke plek blijven, dus voor alle vormen van verkeer: auto, ov, fiets, te voet.	Een meerkernige metropool kan alleen als eenheid fungeren als de verbindingen op topniveau zijn. In de ruimtelijke programmatische basisstructuur is uitgewerkt hoe de stad op verschillende manieren en met verschillende snelheden kan groeien. De netwerken voor verkeer en vervoer zullen in de vorm van ruimtelijke reserveringen onderdeel worden van de ruimtelijke planvorming in projecten en het stadsbrede omgevingsplan. Goede bereikbaarheid is uitgangspunt, waarbij steeds meer ruimte wordt gegeven aan voetgangers, fietsers en OV en steeds minder ruimte voor personenauto's. Rondom de stad maken hubs de overstap van regionaal autoverkeer naar stedelijk OV en fiets goed mogelijk.	Al opgenomen in de omgevingsvisie
Zuid	Z45	We zijn voorstander van de aanleg van het Zuidasdok. Wij zijn van mening dat het ondergronds brengen van de snelweg een belangrijke impuls is voor de kwaliteit van de Zuidas die bijdraagt aan de ontwikkeling tot een hoogwaardige woon-werkwijk. Ook voor de aanleg van een park op de toekomstige tunnel.	-	Al opgenomen in de omgevingsvisie
Zuid	Z46	We zijn positief over de algemene maatregelen om de luchtkwaliteit te bevorderen (p.190), maar vragen ook aandacht voor specifieke maatregelen bij de ontwikkelingen in Zuid in de omgeving van de A10. Met het toevoegen van woningen en de ontwikkeling van projecten en programma's in het Schinkelkwartier en verdere verdichting rondom de Rai en Zuidas, in combinatie met het autoluw maken van de binnenstad, wordt de A10 naar alle waarschijnlijkheid intensiever gebruikt. We vinden het van uiterst belang dat bewoners en bezoekers zich in Zuid bevinden in een gezonde leefomgeving, met ruimte om te bewegen. Daar hoort ook een goede luchtkwaliteit bij.	Bij de uitwerking van de visie wordt rekening gehouden met de eisen voor een gezonde leefomgeving voor bewoners en bezoekers. Dat geldt voor alle stadsdelen.	Al opgenomen in de omgevingsvisie, Meenemen bij uitvoering

Stadsdeel	Nr.	Stadsdeeladvies	Antwoord	Actie
West	Wo1	Het dagelijks bestuur van Stadsdeel West onderstreept het belang om juist ook in deze tijd een blik op de toekomst te houden en daarover een visie te hebben. Hiermee zijn we zoveel mogelijk voorbereid op de toekomst. Klimaat, bevolkingstoename en ontwikkeling van de economie kent zijn uitdagingen en de druk op het stadsdeel is al groot. Binnen de Nederland, de MRA en de stad willen wij ook dat het stadsdeel zijn steentje bijdraagt: meer kansengelijkheid, een grotere leefbaarheid voor mens en dier en een duurzamere samenleving in een grootstedelijk verband. Deze omgevingsvisie komt daarom op het goede moment. De vijf strategische keuzes (Meerkernige ontwikkeling, Groeien binnen grenzen, Duurzaam en gezond bewegen, Rigoureuze vergroening en Samen stadmaken) zijn goede handvatten, ook voor beslissingen op het niveau van het stadsdeel. Het dagelijks bestuur van stadsdeel West vertaalt aanvullend op de uitgangspunten van het college de strategische keuzes naar het stadsdeel en heeft daarbij het volgende advies.	Goed om te lezen dat de vijf strategische keuzes ook op het niveau van het stadsdeel goede handvatten zijn. Op de advisering van het stadsdeel is hierna per onderwerp een antwoord gegeven.	Voor kennisgeving aangenomen
West	Wo2	<u>Verbinding fysiek en sociaal domein: gebiedsopgaven</u> In de visie staat dat de overspannen woningmarkt en de segregatie de kansengelijkheid en uiteindelijk ook het succes van de stad bedreigen. In de visie staat ook dat de Amsterdamse openbare ruimte een hoofdrol speelt in het sociale en economische succes van de stad. In deze 'huiskamer van de stad' komt alles samen. Dat is zeker ook zo het geval in stadsdeel West. West kent gebieden die behoren tot de meest druk bevolkte van de stad. Bewoners zijn vaak klein behuisd. Voorzieningen zijn beperkt, met name voor kwetsbare bewoners. De openbare ruimte is daarmee voor bewoners is een essentieel onderdeel van hun leefomgeving. Tegelijkertijd is ook die openbare ruimte beperkt. Het is daarom belangrijk om zoveel mogelijk te sturen op gecombineerd gebruik en de kwaliteit van de openbare ruimte. Alleen op die manier kunnen we invulling geven aan opgaven zoals voldoende bewegen, gezondheid, sociale cohesie, veiligheid etc. Hierbij vragen we ook aandacht voor mensen met beperkingen.	De grote opgaven in een verdichtende stad vragen om strategische keuzes voor slim ruimtegebruik. Gecombineerd gebruik en kwaliteit van openbare voorzieningen zijn hierbij van essentieel belang. Evenals de aandacht bij de inrichting van de ruimte voor mensen met beperkingen.	Al opgenomen in de omgevingsvisie, Meenemen bij uitvoering
West	Wo3	Om de woningmarkt meer in balans te krijgen en om ervoor te zorgen dat Amsterdam toegankelijk blijft voor middengroep en gezinnen, is het belangrijk om te sturen op doorstroming in de bestaande voorraad en daarnaast voldoende woningen te bouwen in alle segmenten. Projecten als Entree Gulden Winckel, Brediuslocatie (hier willen we expliciet de doorstroming bevorderen en gezinswoningen bouwen), het afmaken van de vernieuwing in Kolenkit, Mercatorpark, Foodcenter zijn daarom van groot belang, maar laten ook zien dat er keuzes moeten worden gemaakt. We adviseren deze projecten op te nemen op de kaarten voor West.	De visie geeft richting aan de ontwikkeling van de stad en is niet bedoeld om uitwerkingen op specifieke locaties in de vorm van projecten weer te geven. De ligging van de projecten zijn globaal, zonder naam en toenaam, in de kaart opgenomen.	Niet overgenomen
West	Wo4	We zien dat de projecten grote prioriteit hebben en dat er spanning zit op de ambities van de Omgevingsvisie: druk op de openbare ruimte, OV, groen, woningbouwprogramma, maatschappelijke en sportvoorzieningen. Wij adviseren duidelijker in beeld te brengen waar opgaven 'schuren' en welke sturing er aan bestuurlijke keuzes kan worden gegeven op het niveau van de omgevingsvisie.	De schuring ontstaat als concrete uitwerkingen worden gedaan. De omgevingsvisie geeft richting hoe met die schuring om te gaan. Een heldere belangenafweging is en blijft noodzakelijk.	Niet overgenomen

Stadsdeel	Nr.	Stadsdeeladvies	Antwoord	Actie
West	Wo5	<u>Breed kijken naar aandachtsgebieden</u> In Amsterdam en nu in de omgevingsvisie wordt nadruk gelegd op de ontwikkelbuurten. Ook stadsdeel West kent veel buurten die op het vlak van armoede en andere kwetsbaarheidsindicatoren extra inzet vragen vanwege de absolute omvang van de problematiek. Zo bestaat er in absolute zin veel armoede. Stadsdeel West kent daarom een aantal gebiedsopgaven waarin bovenstaande extra zorg verdient. We zijn blij dat de omgevingsvisie hier handvatten voor biedt, o.a. doormiddel van integrale gebiedsgerichte programma's en buurtomgevingsvisies.	Goed om te lezen dat de omgevingsvisie handvatten biedt voor aanpak van de geschetste problematiek in gebieden en buurten in de vorm van integrale gebiedsgerichte programma's en buurtomgevingsvisies.	Voor kennisgeving aangenomen
West	Wo6	Het betreft gebieden waar nu al een grote spanning is als het gaat om de hierboven reeds genoemde ambities op het gebied van groen, openbare ruimte, woningmarkt en kansengelijkheid. We hebben het dan vooral over de Spaarndammerbuurt, de Kolenkitbuurt en de Jan Maijenbuurt. Voor deze buurten is het extra belangrijk dat voldoende maatschappelijke voorzieningen en voorzieningen in de openbare ruimte in aansluiting bij lokale behoeften worden gerealiseerd. Denk aan ruimte voor startende ondernemers, ontmoeting en cultuur, sport- en spel, vergroening van de openbare ruimte samen met bewoners. Op deze manier blijft de leefbaarheid van buurten op peil. We zien deze opgave voor stadsdeel West graag benoemd in de omgevingsvisie en vragen om in de teksten de focus van de ontwikkelbuurten te verbreden naar gebieden met een vergelijkbare opgave, zoals De Kolenkitbuurt, Spaandammerbuurt en Jan Maijenbuurt.	In de tekst van stadsdeel West is de opgave zoals genoemd overgenomen.	Overgenomen
West	Wo7	In de Omgevingsvisie wordt alleen op pagina 132 nadrukkelijk genoemd dat Stadsdeel Oost te maken krijgt met de vergrijzing. Dat de andere stadsdelen geen aanpassingen is onwaarschijnlijk. De vraag is ook relevant voor Amsterdam West hoe het stadsdeel in 2050 bewoonbaar blijft voor oudere Amsterdammers. Tegelijkertijd heeft Amsterdam – West afgelopen decennium te maken gehad met een omgekeerde ontwikkeling: verjonging. Daarom stellen wij voor een passage op te nemen wat de vergrijzing kan betekenen voor de (woon)voorzieningen in Amsterdam – West en of er verschil zit tussen de wijken.	Vergrijzing geldt voor alle stadsdelen, met tussen gebieden verschillen, en wordt in de omgevingsvisie al op verschillende plekken benoemd. Het advies is overgenomen. Vergrijzing wordt in de visie meer benadrukt. Er moet blijvende aandacht zijn voor het bouwen van woonvormen die geschikt en prettig zijn om oud in te worden. Bijvoorbeeld het meer geclusterd wonen van ouderen, waardoor contact en onderlinge hulp, naar elkaar omkijken worden bevorderd. Indien men niet langer zelfstandig kan blijven wonen, is het belangrijk dat er in de toekomst voldoende verpleeghuisplekken beschikbaar blijven. In de buurten waar de vergrijzing het grootst is, zal hier extra aandacht voor bijpassende voorzieningen komen, zodat ouderen langer zelfstandig kunnen wonen en mobiel kunnen blijven. In Amsterdam bestaat de Amsterdamse coalitie ouderen, een samenwerkingsverband met als doel om passende ondersteuning en zorg te bieden aan (oudere) Amsterdammers. Dit is gestart vanuit een gedeeld gevoel van urgentie over het vergrijzingsvraagstuk.	Overgenomen, Meenemen bij uitvoering

Stadsdeel	Nr.	Stadsdeeladvies	Antwoord	Actie
West	Wo8	Bereikbaarheid en toegankelijkheid blijft aandachtspunt In een sterk groeiende stad kan meer ruimte worden gecreëerd voor de spelende mens. Ruimte voor voetgangers, fiets en OV kan alleen worden gerealiseerd door een autoluwere inrichting van straten en pleinen. Naast een robuust systeem, met goede verbindingen met omliggende gebieden, blijft ook de fijnmazigheid van het OV van onverminderd belang om het stadsdeel bereikbaar en toegankelijk te houden, voor alle bewoners.	De tekst sluit aan bij de tekst in de visie. Voor wat betreft het OV is het belang van een fijnmazig netwerk nadrukkelijker in de visie opgenomen.	Al opgenomen in de omgevingsvisie
West	-	We hebben de volgende aandachtspunten bij de teksten en kaarten in de Omgevingsvisie:	-	-
West	Wog	Op de fietskaart op pagina 88 mist de verbinding noord-zuid over het foodcenter die wel op de deelkaart van West op pagina 122 staat. Wij ontraden overigens om die verbinding in te tekenen op het Vredenhofpad. Dit roept vragen op en suggereert een detailniveau dat er niet is. Veel beter is het om het schematisch in te tekenen. Voor een noord-zuid verbinding kan dan gezocht worden naar het beste traject dat ook beter aansluit op de andere verbindingen. Dit zou bijvoorbeeld ook via de Van Slingelandtstraat kunnen.	Op de fietskaart op pagina 94 staat het langelijnen fietsnetwerk ingetekend. Routes die lager in de hierarchie zitten zie je daar niet in terug. In de stadsdeelkaart is ingezoomd, waardoor meer details zichtbaar zijn. Het onderliggende fijnmazige fietsnetwerk komt daarmee in beeld. Deze route is onderdeel van dat fijnmazige fietsnetwerk. Gekozen is de route naar de westkant te verplaatsen, zodat de ligging geen belemmeringen voor de bedrijven veroorzaakt.	Niet overgenomen
West	W10	Er ontbreekt vanaf het Surinameplein en als verbinding met de zuidkant van de stad een verbinding naar het noorden. Overigens ook daarbij het advies om de routes schematisch weer te geven en niet een voorgenomen traject te suggereren.	Onder het langelijnen fietsnetwerk ligt het fijnmazige fietsnetwerk. In dat fijnmazige fietsnetwerk is de verbinding wel weergegeven. De verbinding vanaf het Surinameplein wordt in de visie versterkt door verschillende routes, soms onderdeel van het fijnmazige fietsnetwerk, soms in het netwerk van straten en lanen, waar de fiets veel ruimte krijgt.	Al opgenomen in de omgevingsvisie
West	W11	We steunen de schematische weergave van de gewenste OV verbindingen (pagina 90). Wel hebben we vraagtekens bij de aanduiding HOV op het stukje traject Van Diemenstraat. Hoe is dit inpasbaar?	De inpasbaarheid van de HOV-lijn op het stukje traject Van Diemenstraat moet worden uitgewerkt.	Meenemen bij uitvoering
West	W12	Op de kaart auto en hubs (pagina 94) lijken een soort ringen te ontstaan in de stadsdelen. Het betekent een forse verhoging van de druk op die ringen (bijvoorbeeld Van Galenstraat-Nassaukade-Ceintuurbaan). Dit betekent dat er stevige keuzes moeten worden gemaakt zoals eenrichtingsverkeer om de leefbaarheid te borgen.	Het is de bedoeling dat in stappen naar de beoogde situatie wordt toegewerkt. Niet wordt uitgesloten dat daarbij stevige keuzes gemaakt moeten worden.	Voor kennisgeving aangenomen
West	W13	Op pagina 129 staat een nieuwe oost-westfietsverbinding over het Foodcenterterrein benoemd. Wij vragen om de routing aan de westkant (er staat nu langs het Erasmuspark) globaler te beschrijven en schematisch in te tekenen op het kaartje.	Dit advies is overgenomen. De routing van de oost-west fietsverbinding is indicatief ingetekend.	Overgenomen
West	W14	<u>Verbinding buurten en gebieden</u> Met name aan de randen van West wordt veel ontwikkeld. Voorbeelden zijn Haven-Stad, Mercatorpark en Entree Gulden Winckel. Daarnaast is (bestaande) infrastructuur vaak een fysieke en sociale barrière: De A10, de metroring, het spoor. Wij vragen aandacht om die barrières in de toekomst te verzachten in meer natuurlijke verbindingen.	Bij de uitwerking van de visie in concrete plannen wordt het advies voor het verzachten van de barrières betrokken.	Meenemen bij uitvoering

Stadsdeel	Nr.	Stadsdeeladvies	Antwoord	Actie
West	W15	<u>Groenopgave is groot</u> Rigoureuze vergroening van de bestaande wijken, de toevoeging van parken in Haven-Stad en het toekomstbestendig maken van het Westerpark zelf blijven een grote opgave in het realiseren van de visie. Met name de toevoeging van parken in Haven-Stad is essentieel om de druk op het Westerpark te verlichten. Voor de rigoureuze vergroening van de bestaande wijken van West - die worden gekenmerkt door een hoge bevolkingsdichtheid en schaarse openbare ruimte - is het nodig om zoveel mogelijk kansen voor vergroening aan te grijpen. Door waar mogelijk openbaar groen toe te voegen en door het beter inrichten en openbaarder maken van bestaand groen, waarbij vergroening hand in hand gaat met maatregelen op het vlak van klimaatadaptatie. Daarnaast zetten we in op het stimuleren van buurtgroen in medebeheer van bewoners en organisatie, zoals geveltuinen, boomspiegels en andere groeninitiatieven. Ook het tegengaan van verstening van binnenterreinen en het multifunctioneel maken van binnenterreinen en de rol van de corporaties is hierbij van belang. Daarnaast moet natuurinclusief (ver)bouwen zorgen voor meer groen in West. We zien dit graag beschreven in de Omgevingsvisie. Verder vragen we er aandacht voor dat dit ook om vernieuwende en intensievere vormen van beheer kan vragen.	In de Omgevingsvisie wordt gesteld dat kansen voor vergroening moeten worden aangegrepen. Een nadere detaillering daarvan is op allerlei niveaus mogelijk. In de visie worden hiervan voorbeelden gegeven. Vanzelfsprekend legt de visie dit niet vast, maar geeft richting en biedt ruimte aan verdere uitwerkingen. Het beheer hoort daarbij. In de uitvoeringsagenda bij de visie is beheer als uit te werken opgave opgenomen.	Meenemen bij uitvoering
West	-	Daarnaast hebben we de volgende aandachtspunten voor de kaarten:	-	-
West	W16	We zien in de tekst de Vlothaven als locatie voor parkruimte genoemd, maar op de kaartjes niet. We vragen om die toe te voegen.	Op de visiekaart is parkruimte aan de Vlothaven weergegeven.	Overgenomen
West	W17	De hoofdbomenstructuur in West komen op de kaartjes van pagina 2 en pagina 86 niet overeen. We vragen om dit aan te passen.	De hoofdbomenstructuur in West is in beide kaartjes gelijk ingetekend.	Overgenomen
West	W18	<u>Samen stadmaken</u> We zijn blij met de wens om de wens om Amsterdammers een meer actieve rol te geven. Alleen door samen met bewoners de stad te maken kunnen we recht doen aan de diversiteit aan wensen en behoeften en bewoners meer eigenaarschap en zeggenschap geven over hun leefomgeving. De integrale gebiedsaanpak van de Kolenkit Noord- en Midden is hier een goed voorbeeld van.	-	Voor kennisgeving aangenomen

Stadsdeel	Nr.	Stadsdeeladvies	Antwoord	Actie
West	W19	De ambities om samen stad te maken zijn hoog en dat is goed. Tegelijkertijd zien we in de praktijk dat het soms schuurt. We adviseren om hier in de Omgevingsvisie ook aandacht voor te hebben. Zo is het van belang dat er voldoende participatieruimte is en dat we die ruimte zo groot mogelijk maken. En dat is niet altijd makkelijk. Zo hebben we op het vlak van de inrichting van de openbare ruimte veel vastgelegd in beleidsregels om de kwaliteit en kosten te bewaken en is de ondergrond vaak zo druk met o.a. kabels en dat er slechts een aantal opties overblijven voor bewoners om uit te kiezen. Daar moeten we ons van bewust zijn. Daarnaast willen we dat alle bewoners meer mogelijkheden geven om invloed uit te oefenen op hun leefomgeving. En voorkomen dat bewoners die zich nog niet laten horen of het lastig vinden om dat te doen op (grotere) afstand komen te staan. Dat vraagt om de inrichting van inclusieve processen en continue aandacht voor het betrekken en ondersteunen van bewoners die barrières ervaren om deel te nemen. En om bestuurlijke afwegingen als we constateren dat niet alle bewoners goed worden vertegenwoordigd. We kijken ernaar uit om hier de komende jaren samen met bewoners en maatschappelijke partners vervolgstappen in te zetten. Daarbij realiseren we ons dat niet alles vanaf dag één goed zal gaan. Die ruimte moeten we elkaar gunnen, zolang we transparant zijn, leren en samen verder komen.	Het samen stadmaken is als uit te werken opgave in de uitvoeringsagenda bij de visie opgenomen. Het advies zal bij die uitwerking worden betrokken.	Meenemen bij uitvoering
West	W20	<u>Duurzaam gedrag</u> De duurzame ambities komen in de omgevingsvisie met name tot uiting in het fysieke domein. Als onderdeel van de duurzame ambities adviseren wij om (stimulering van) duurzaam gedrag op te nemen als onderdeel van de beleidsambitie.	Op verschillende plaatsen in de visie wordt duurzaam gedrag gestimuleerd. Bijvoorbeeld bij het duurzaam bewegen: lopen, fietsen en OV-gebruik voor de dagelijkse verplaatsingen. Bij alle duurzame ambities hoort duurzaam gedrag. Stimulering van duurzaam gedrag is in die zin al in de visie opgenomen.	Al opgenomen in de omgevingsvisie
West	W21	<u>Zicht op water</u> Onder Water als ruimte en landschap (pagina 195 en verder) wordt niet geheel duidelijk wat de uitgangspunten zijn voor het vergroten van zicht op het water. De tekst suggereert dat een open gesprek plaats vindt met bewoners van gebieden om te bepalen waar meer zicht op het water gewenst is. Het is echter niet duidelijk binnen welk kader dat gebeurt en welke implicaties de uitkomsten van het gesprek kunnen hebben voor de bestaande (legale) situatie. We adviseren om dit te verduidelijken en gaan hier graag met u over in gesprek.	De uitgangspunten voor water als ruimte en landschap moeten nog worden uitgewerkt. Hoe dit proces wordt vormgegeven is nog niet bepaald. In de uitwerking van de visie zal dit een plaats krijgen.	Meenemen bij uitvoering
West	W22	<u>Delen van West centrumgebied?</u> Op de kaarten is naast stadsdeel Centrum een klein gebied langs de Kinkerstraat aangewezen als 'centrumgebied'. Wij adviseren duidelijk te maken wat hiervan precies de definitie en implicatie is. Los daarvan herkennen wij wel dat (grote) delen van de 19e-eeuwse gordel, bijvoorbeeld het gebied rond de Hallen vergelijkbare opgaven heeft als het Centrum. Wij adviseren dan ook het Centrumgebied uit te breiden, afhankelijk van de hiervoor genoemde definitie.	De definitie voor 'centrumgebied' is aan de visie toegevoegd.	Overgenomen
West	W23	<u>Cultureel erfgoed</u> Overwegende dat de geformuleerde ambities van verdichten, vergroenen en verduurzamen spanningen met zich meebrengt als het gaat om het beschermen van het aanwezige cultureel erfgoed, dat het belang van cultureel erfgoed expliciet erkend wordt (pagina 208 van de visie) en dat Amsterdam – West op dit gebied uiteenlopende uitdagingen en kansen kent. Stellen wij voor de volgende zinsnede op te nemen: In Amsterdam-West wordt in kaart gebracht hoe het bestaande cultureel erfgoed toekomstbestendig gemaakt kan worden."	Net als in de andere stadsdelen wordt ook in stadsdeel-West veel belang gehecht aan het bestaande cultureel erfgoed. In het hoofdstuk Compacte stad is het belang ervan in beeld gebracht. Waar dit kan zal dit voor de toekomst behouden blijven.	Al opgenomen in de omgevingsvisie, Meenemen bij uitvoering

Stadsdeel	Nr.	Stadsdeeladvies	Antwoord	Actie
West	W24	<u>Buurtomgevingsvisies</u> De resultaten van het experiment met de buurtomgevingsvisie zijn nog niet bekend maar er wordt wel over een voortzetting gesproken. Met het oog op de structuur van het binnengemeentelijk stelsel, de werking van de omgevingsvisie en het concrete vraagstuk wie een buurtomgevingsvisie moet vaststellen en welke positie deze moet hebben binnen de Omgevingsvisie stellen wij het volgende voor: Maak een uitvoeringsagenda op basis van de omgevingsvisie waarin het instrument buurtomgevingsvisie en de wijze van totstandkoming daarvan wordt geconcretiseerd.	Op basis van de omgevingsvisie wordt een uitvoeringsagenda opgesteld. In die uitvoeringsagenda wordt ook het instrument buurtomgevingsvisie en de wijze van de totstandkoming ervan als uit te werken opgenomen.	Overgenomen
Oost	O01	Het dagelijks bestuur van stadsdeel Oost adviseert positief op het ontwerp-Omgevingsvisie Amsterdam 2050 en bijbehorend ontwerp-Omgevingseffectrapport. Hierbij vraagt zij aandacht voor de consequenties van de omgevingsvisie voor stadsdeel Oost. In de specifieke paragraaf over Oost (p. 132-133) worden deze consequenties duidelijk benoemd. Graag zien we deze ook nadrukkelijker terugkomen in de rest van de omgevingsvisie en bijbehorende kaarten.	De consequenties zijn waar nodig verwerkt op andere plaatsen in de omgevingsvisie en in de bijbehorende kaarten.	Overgenomen
Oost	O02	<u>Te sterke focus op Nieuw-West, Zuidoost en Noord</u> Meerkernige ontwikkeling Het dagelijks bestuur merkt op dat in de omgevingsvisie de nadruk sterk ligt op de stadsdelen Nieuw-West, Zuidoost en Noord. Hoewel dit te begrijpen is, vraagt de ontwikkeling van nieuwe gebieden op IJburg ook om een nieuwe kern om zo het voorzieningenniveau van dit gebied te verhogen en de oriëntatie op het Amsterdamse centrum te verminderen.	Eén van de hoofddoelen van de visie is een stad en regio te worden met meer stedelijke kernen. Hierdoor ontstaat een betere balans in de stad. Deze ontwikkeling is onder andere mogelijk door in de bestaande centra van Nieuw-West, Zuidoost en Noord flink te investeren in stedelijkheid. Het gaat hierbij zowel om verdichting als om kwaliteit. Met meer kernen krijgt Amsterdam meer smoe. De ontwikkeling van nieuwe gebieden gaat samen met het op peil houden en brengen (verdichten en kwaliteit) van een goed voorzieningenniveau in die gebieden. De oriëntatie zal meer en meer gericht zijn op de verschillende delen van de stad en niet alleen op het centrum.	Al opgenomen in de omgevingsvisie
Oost	O03	Groen Hoofdstuk 6 van de visie opent met de ambitie om de komende decennia de relatie met de scheggen te verbeteren door de ontwikkeling van Nieuw-West, Zuidoost en Noord. Het dagelijks bestuur adviseert om ook de ambities op het vlak van groen voor Zeeburgereiland, IJburg 2 en het Amstelkwartier op te tekenen. Hetzelfde geldt voor de Amstelscheg, Diemerscheg en het IJmeer. Wij pleiten voor een verbeterde verbinding met de scheggen, zodat deze meer benut kunnen worden voor recreatie bij de verdichtende stad.	De ambities op het vlak van groen voor Zeeburgereiland, IJburg 2 en het Amstelkwartier en de Amstelscheg, Diemerscheg en het IJmeer zullen in de uitwerking van de visie worden betrokken. In de visie is al opgenomen dat de aansluiting van de scheggen op de nieuwe kernen in Nieuw-West, Zuidoost en Noord zullen worden verbeterd. Hierdoor ontstaan aantrekkelijke verblijfs- en recreatieplekken.	Meenemen bij uitvoering

Stadsdeel	Nr.	Stadsdeeladvies	Antwoord	Actie
Oost	Oo4	<u>Verstedelijking/verdichting</u> Werkgelegenheid In de Omgevingsvisie ligt nu de nadruk op Oost als groen, relatief rustige woon- en recreatiegebied. Het dagelijks bestuur ziet graag ook de kansen voor werkgelegenheid genoemd worden. Denk aan kenniskwartieren en stationskwartieren van Oost, zoals Sciencepark en de Knowledge Mile.	Met de ambities uit de visie ontstaan ook veel kansen voor werkgelegenheid. Sommige gebieden zullen vanwege de ligging en het relatief luwe karakter vooral ruimte bieden aan kleinschalige werkgelegenheid. In andere buurten is juist weer ruimte voor grootschalige kantoren, instituten en instellingen of voor productieve bedrijvigheid. De kansen voor Oost doen zich onder andere voor bij de kenniskwartieren. In de strategische keuze meerkernige ontwikkeling gaan we specifiek aandacht geven aan kenniskwartieren in alle delen van de stad. Deze ambitie komt ook terug in Deel II Waar. Kenniskwartieren worden opgenomen in de Visiekaart en in de kaart met Plekken van stedelijke betekenis. Het Sciencepark is nadrukkelijker op de kaarten verwerkt. Het gaat te ver om in de visie alle kansen op het gebied van werkgelegenheid voor alle gebieden uit te schrijven.	Deels overgenomen
Oost	Oo5	Muiderpoortstation Het Muiderpoortstation staat op meerdere plekken genoemd als locatie waar op termijn stevige verdichting gepland staat. Hiervoor is begrip vanuit een ruimtelijke visie. Echter, dit betekent een risico voor de huidige rustige woonbuurt. Het dagelijks bestuur vraagt aandacht voor het spanningsveld tussen de verdichtingsambitie en het huidige plezierige en groene woonklimaat.	Bij de uitwerking van de visie moet rekening worden gehouden met goede kwaliteit van de leefomgeving. De verdichtingsopgave geeft mogelijkheden om tot kwaliteitsimpulsen voor de leefomgeving te komen. Het gaat om het vinden van een goede balans bij het realiseren van de verdichtingsopgave, die zowel kwantitatief als kwalitatief van aard is.	Al opgenomen in de omgevingsvisie
Oost	Oo6	Bouwen op Speeltuin Amsteldorp Het dagelijks bestuur vindt het bouwen op de locatie van de speeltuin Amsteldorp niet wenselijk, want deze heeft een belangrijke functie voor Amsteldorp.	Bij de uitwerking van de visie in concrete plannen worden alle belangen meegewogen. Dat geldt ook voor het belang van de functie van een speeltuin in een wijk of buurt.	Meenemen bij uitvoering
Oost	Oo7	Locatie Intratuin Het dagelijks bestuur vraagt aandacht voor de samenhang tussen de verdichting op de locatie rondom de Intratuin (Nobelweg) en de afwaardering van de Gooiseweg. Het dagelijks bestuur pleit voor het behoud van de Intratuin. Door de afwaardering van de Gooiseweg zal er voldoende ruimte zijn voor verdichting.	Bij de uitwerking van de visie in concrete plannen worden alle belangen meegewogen. Dat geldt ook voor het belang van de functie van een tuincentrum in een wijk of buurt.	Meenemen bij uitvoering
Oost	Oo8	<u>Mobiliteit</u> Door de groei van Oost op Zeeburgereiland, IJburg en Amstelkwartier is mobiliteit/bereikbaarheid een belangrijk aandachtspunt. Met het mobiliteitsplan Oostflank en het in ontwikkeling zijnde mobiliteitsplan Zuid-Oost worden daar goede stappen ingezet maar die vragen voortdurend aandacht. Daarnaast is het van belang om de verbinding te leggen met het tussengelegen Watergraafsmeer, met onder andere de ontwikkeling van de tunnel bij het Sciencepark, zodat ook hier de bereikbaarheid op orde blijft. Tegelijkertijd ontstaan hier mogelijkheden om de Agenda Autoluw een impuls te geven.	Mobiliteit is een belangrijk onderdeel van de visie en moet worden gezien als middel om doelstellingen, zoals de gewenste meerkernige ontwikkeling, uit de visie te kunnen bereiken. De genoemde verbindingen kunnen op basis van de visie in concrete plannen worden uitgewerkt. De genoemde mobiliteitsplannen zijn hier al voorbeelden van.	Al opgenomen in de omgevingsvisie
Oost	Oo9	De Oost-west metrolijn/metrolijn richting Almere kan een bijdrage leveren aan de bereikbaarheid van IJburg maar het dagelijks bestuur dringt erop aan dat deze prominenter wordt benoemd in de opgave openbaar vervoer.	De getoonde metrolijnen zijn tot stand gekomen na grondige afwegingen op het niveau van de stad, regio en het Rijk.	Niet overgenomen
Oost	O10	Daarnaast vraagt het dagelijks bestuur aandacht voor een metroverbinding meer in Oost-West richting (IJburg, Zeeburgereiland, Indische buurt en aantakking op Weesperplein).	De getoonde metrolijnen zijn tot stand gekomen na grondige afwegingen op het niveau van de stad, regio en het Rijk.	Niet overgenomen
Oost	O11	Het dagelijks bestuur vraagt aandacht voor de bereikbaarheid van het nieuw aan te leggen stadspark Buiteneiland. Een optie is een nieuwe fiets-/wandelmogelijkheid Buiteneiland – Zeeburgereiland.	In de uitwerking van de visie zal de genoemde optie voor een nieuwe fiets-/wandelmogelijkheid worden betrokken.	Meenemen bij uitvoering

Stadsdeel	Nr.	Stadsdeeladvies	Antwoord	Actie
Oost	O12	In de visie zijn de oeververbinding tussen Noord en het Oostelijk Havengebied en een veerverbinding tussen Sluisbuurt en Oostelijk Havengebied opgenomen (adviescommissie d'Hooghe). Hierdoor ontstaat een spanning vanwege de verandering van het Oostelijk Havengebied van een rustige woonbuurt naar een doorgaansroute met grote vervoersstromen waar de huidige infrastructuur niet op berekend is. Dit betekent een enorme ontwerpogave. Het dagelijks bestuur ziet deze opgave graag terugkomen in de visie.	Op basis van de visie kan het ontwerp voor dit gebied worden gemaakt. Bij die uitwerking zal rekening moeten worden gehouden met de genoemde aandachtsgebieden.	Meenemen bij uitvoering
Oost	O13	Het dagelijks bestuur pleit voor een robuuste fietsverbinding tussen het Oostelijk Havengebied richting Oost, Centrum en Zeeburgereiland/IJburg.	De visie zet in op een robuust fietsnetwerk, waardoor de genoemde plekken goed met elkaar verbonden zullen worden. In eerste instantie wordt ingezet op een veerverbinding naar Zeeburgereiland. In de visie is voor die verbinding een reservering voor een toekomstige fietsbrug opgenomen.	Al opgenomen in de omgevingsvisie
Oost	O14	Het dagelijks bestuur ziet graag een toelichting op de genoemde fietsbrug over de Amstel (p. 55). Deze is bij ons onbekend.	De getekende lijn over de Amstel in het verlengde van de Zuidelijke Wandelweg is een indicatieve lijn. De lijn geeft niet een precieze locatie van een brug weer. De lijn moet worden gezien als aanduiding van het zoekgebied. Eerst zullen de uitgangspunten, vervoerswaarde en mogelijke locaties moeten worden gezocht. Meerdere locaties zullen hierbij bekeken moeten worden. De lijn is in de visie expliciet als indicatieve lijn geduid.	Overgenomen
Oost	O15	Het dagelijks bestuur vraagt aandacht voor de geprojecteerde stedelijke hub op sportpark Drieburg ter hoogte van SV De Meer en De Meer Tennis. De implicatie lijkt dat dit een behoorlijk ruimtebeslag zou kunnen zijn, wat dan ten koste gaat van sportvelden.	De geprojecteerde stedelijke hubs zijn indicatief en zijn dus geen exacte weergave van de omvang en plek. Het is niet de bedoeling dat hubs de ruimte voor sportparken inperken. De sportparken zijn bovendien beschermd in de hoofdgroenstructuur.	Al opgenomen in de omgevingsvisie
Oost	O16	Recreatie aan het water Het dagelijks bestuur mist een visie op recreatie aan het water. Recreatieplekken als Somerlust, oever Weesperzijde (Loswal), Bogortuin worden niet genoemd in de visie (Somerlust wordt alleen genoemd als onderdeel van de hoofdgroenstructuur). Dit zijn recreatieplekken aan het water waar, als gevolg van een verdichtende stad, verjongende bevolking, kleinere woningen, behoefte aan andere vormen van recreatie, een enorme toestroom van bezoekers zichtbaar is. Deze plekken zijn hiervoor in het verleden nooit bedoeld/ontwikkeld. De verwachting is dat, met de groeiende bevolking, dit alleen maar toeneemt. Dit heeft een grote impact op de groene gebieden, groene oevers en de woonbuurten waar deze plekken liggen en waarvoor zij de buurtrecreatieplekken vormen. Deze plekken zijn getransformeerd naar stadsdeelovertijgende recreatieplekken zonder dat hier een visie (o.a. ontwerp, beheer) voor is ontwikkeld, dit leidt tot allerlei overlast en beheersproblematiek. Het dagelijks bestuur pleit voor een stadsbrede visie op officiële en officieuze zwemplekken. Het dagelijks bestuur is in Oost reeds op zoek naar meer zwemplekken om zo te zorgen voor een betere spreiding en beheersbaarheid, maar dit vraagt om een stedelijke visie en spreiding. In elk geval wordt gevraagd om het Nieuwe Diep expliciet te benoemen als potentiële zwemlocatie en daar de benodigde financiering voor vrij te maken.	De Watervisie 2040, vastgesteld in 2016, is bestaand beleid en wordt met de omgevingsvisie niet gewijzigd. De Watervisie 2040 geeft een ruimtelijk-economisch perspectief op het gebruik van water en oevers op de lange termijn (2040) met ook een aantal speerpunten voor de kortere termijn. Binnen het thema openbare ruimte en recreatie is in de genoemde visie onder andere de ambitie voor meer zwemwater en recreatieplekken aan het water opgenomen. De genoemde aandachtspunten in het stadsdeeladvies kunnen bij de uitwerking van de watervisie worden betrokken. Zo zou bij de uitwerking van de Watervisie 2040 helder kunnen worden gemaakt waar officiële en officieuze zwemplekken liggen, met ook vanuit stedelijk perspectief aandacht voor spreiding en beheersbaarheid.	Meenemen bij uitvoering

Stadsdeel	Nr.	Stadsdeeladvies	Antwoord	Actie
Oost	O17	Hiernaast vraagt het dagelijks bestuur aandacht voor het Flevopark nu het Flevopark steeds meer midden in de stad komt te liggen. Zij heeft de ambitie om het Flevopark aantrekkelijker te maken als recreatieplek. Dit vraagt onder andere om een betere toegang tot water en mogelijkwerijs het reinigen van de waterbodem.	Met betrokkenheid van bewoners is eerder een ambitieplan voor verduurzaming van het Flevopark opgesteld. Dit plan voor een duurzaam behoud van het park zal worden geactualiseerd. Hiervoor worden dit jaar een aantal onderzoeken uitgevoerd o.a. m.b.t. de waterhuishouding, de bodemopbouw, ecologie en het huidige en verwachte toekomstige gebruik van het park. Tijdens de actualisatie zullen gebruikers van het park worden betrokken. Ideeën en wensen worden in het plan verwerkt dat daarna (gefaseerd) kan worden uitgevoerd. Kwaliteit van het huidige park is daarbij het uitgangspunt.	Meenemen bij uitvoering
Oost	O18	Verder is sport en bewegen terecht een belangrijke ambitie in de visie. De nadruk ligt echter primair op landsporten. Dat IJburg zich moet ontwikkelen als een watersportcentrum wordt in de visie niet genoemd. Gevraagd wordt om de IJburgbaai bij IJburg expliciet te benoemen als watersportgebied van Amsterdam waarbij de benodigde voorzieningen aangelegd moeten worden.	In de omgevingsvisie is in de baai IJburgstrand aangegeven. De visie laat ruimte voor verdere uitwerking van de IJburgbaai bij IJburg.	Niet overgenomen
Oost	O19	Groen-blauwe hotspots Het dagelijks bestuur benadrukt het belang van groen in de stad. Hierin zijn de Kop Javaeiland, Kop Sluisbuurt en Buiteneiland van belang. Om de druk op de openbare ruimte te verlichten kunnen deze plekken van meer publieke betekenis worden door bijvoorbeeld het toevoegen van horeca, sportvoorzieningen, waterrecreatie of culturele instellingen. Hierbij vraagt het dagelijks bestuur wel blijvende prioriteit voor groen.	De visie geeft met de keuze voor 'rigoreus vegroenen' richting aan het belang van groen in de stad. De voorbeelden voor nadere uitwerking van de genoemde gebieden zijn op basis van de visie mogelijk. Concrete voorstellen kunnen in plannen worden opgenomen.	Al opgenomen in de omgevingsvisie
Oost	O20	Zoals ook gemeld in ons advies ten aanzien van de Oeververbindingen zouden we graag snel aan de slag gaan met de Kop van Java nu duidelijk is dat hier geen brug te verwachten valt. Deze unieke openbare ruimte kunnen we goed in zetten voor groen-blauwe recreatiemogelijkheden middels een park en wellicht een drijvend zwembad. Hiermee verlichten we de druk op andere plekken in het Oostelijk Havengebied en benutten we deze openbare ruimte optimaal.	De visie geeft richting en biedt ruimte om tot concrete voorstellen te komen. Concrete voorstellen zoals genoemd kunnen uit de visie volgen en in plannen worden opgenomen.	Al opgenomen in de omgevingsvisie
Oost	O21	Hiernaast wordt bij de opsomming van de stedelijke hotspots het gebied van het Nieuwe Diep niet genoemd (terwijl dit in de structuurvisie nog als Metropolaan landschap werd geduid). Gevraagd wordt om de Nieuwe Diep alsnog toe te voegen aan het overzicht van groen-blauwe hotspots.	Het Nieuwe Diep is een stadspark. De mogelijkheid voor een stadsstrand staat nog altijd open. We zetten hier niet in op een plek met bovenstedelijke betekenis. Wel versterken we de betekenis van het park voor het stadsdeel.	Niet overgenomen
Oost	O22	Verder wordt de Bert Haanstrakade op de kaart van het Groen-blauw raamwerk weergegeven als een groene corridor. Vooralsnog bestaat deze kade uit grof stortsteen waarbij contact met het water onmogelijk is. Gevraagd wordt om in de tekst expliciet op te nemen dat de kade wordt ingericht als groene en recreatieve ruimte met aandacht voor ecologie en waterveiligheid.	De Bert Haanstrakade is op de kaart van het Groen-blauw raamwerk als groene corridor weergegeven. De nadere inrichting ervan is onderdeel van de uitwerking van de visie. De visie geeft voldoende richting om met die uitwerking aan de slag te gaan.	Meenemen bij uitvoering
Oost	O23	<u>Haven Centrumeiland</u> Het is positief dat in de visie aandacht wordt besteed aan de verduurzaming van jachthavens. Wat nog ontbreekt is de langgekoesterde wens voor een nieuwe haven bij het Centrumeiland van IJburg. Gevraagd wordt de ambitie voor een haven bij het Centrumeiland in de visie op te nemen in tekst en kaart. Daarbij wordt gevraagd om de haven in ieder geval ook geschikt te maken als aanlanding voor recreatieve veerverbindingen (zoals Pampusveer) en IJsselmeercharters (bruine vloot).	De ambitie voor een nieuwe haven bij het Centrumeiland kan in een herijking van de visie worden opgenomen. Daartoe is het eerst noodzakelijk dat een proces wordt opgestart, waaruit die ambitie en de locatie voor die ambitie blijkt.	Niet overgenomen

Stadsdeel	Nr.	Stadsdeeladvies	Antwoord	Actie
Oost	O24	<u>Educatief centrum ecologie van het water</u> De ambitie voor een waternatuurcentrum is voor stadsdeel Oost een lang gekoesterde wens en wordt bijzonder positief beoordeeld. Gezien de bijzondere ecologische status van het IJmeer wordt gevraagd om expliciet in de tekst op te nemen dat het waternatuurcentrum bij IJburg op het Strand- of buiteneiland wordt gerealiseerd.	In de visie wordt gesproken over de opzet van een waternatuurcentrum, met informatie over de bijzondere ecologische waarde van het water in en om Amsterdam. Waar realisatie van het waternatuurcentrum gaat plaatsvinden moet op basis van de visie aan de hand van een proces in concrete plannen worden uitgewerkt. Uit het proces kan volgen dat het wenselijk is om het waternatuurcentrum op één van de genoemde locaties te realiseren.	Niet overgenomen
Oost	O25	<u>Drijvende zonnepanelen</u> Het uitgangspunt "nee – tenzij" voor drijvende zonnepanelen wordt ondersteund, zolang de ecologie van het water én het recreatieve gebruik van het water niet wordt aangetast of beperkt. Gevraagd wordt om de tekst op dit punt aan te passen.	Het advies is overgenomen. Het is belangrijk dat de ecologie van het water niet wordt aangetast. Op plaatsen voor recreatief gebruik van het water kunnen geen drijvende zonnepanelen worden aangelegd. Deze voorwaarden zijn aan de tekst over drijvende zonnepanelen toegevoegd (pagina 196).	Overgenomen



**Gemeente
Amsterdam**

Nota van Beantwoording zienswijzen en advies commissie MER Omgevingseffectrapportage

Behorende bij de Omgevingsvisie Amsterdam 2050
8 juli 2021

Inhoudsopgave

Inleiding en leeswijzer	2
Alle zienswijzen en antwoorden	5
Samenvatting en verwerking Advies Cie. MER	16

Inleiding en leeswijzer

Op 12 januari 2021 is de ontwerp-Omgevingsvisie Amsterdam 2050 vastgesteld en vrijgegeven voor tervisielegging. De periode van tervisielegging liep van 21 januari tot 3 maart. Tijdens deze periode was de ontwerp-Omgevingsvisie voor iedereen op internet te downloaden. Ook lagen er gedrukte exemplaren op het stadhuis en op stadsdeelkantoren.

Deze Nota van Beantwoording Zienswijzen biedt een overzicht van alle ingediende zienswijzen en onze antwoorden daarop, inclusief wijzigingsvoorstellen voor de Omgevingseffectrapportage. De Nota van Beantwoording Zienswijzen OER maakt onderdeel uit van de stukken ter definitieve vaststelling van de Omgevingsvisie Amsterdam 2050. In deze NVB zal ook ingegaan worden op het advies van Cie. MER en hoe wij om zijn gegaan met dit advies.

Zienswijzen zijn themagewijs en in (soms sterk) verkorte vorm in deze nota opgenomen. Alle volledige zienswijzen zijn op aanvraag beschikbaar.

Elke zienswijze heeft een unieke code meegekregen, waarmee anonimiteit is gewaarborgd. Iedereen kan zoeken op zijn of haar eigen nummer. Zienswijzen die bestonden uit meer thema's, zijn vaak op verschillende plekken van deze nota terug te vinden. Reacties op het Omgevings Effectrapport zijn meegenomen in dezelfde nummering als reacties op de Omgevingsvisie, maar staan wel in een afzonderlijke paragraaf achterin dit document.

Ons antwoord op een zienswijze wordt steeds in cursief weergegeven.

Het ordenen en beantwoorden van vele honderden zienswijzen was precisiewerk. Daar zijn misschien wat foutjes ingeslopen. Wie zijn of haar zienswijze onverhoopt niet herkent, kan contact opnemen op omgevingsvisie@amsterdam.nl

Lijst met organisaties

Onderstaand volgt een alfabetische lijst met alle organisaties die een zienswijze hebben ingediend, met bijbehorend nummer. Iedereen kan zo natrekken welke punten welke organisatie heeft gemaakt. Individuele zienswijzen blijven anoniem.

Naam organisatie	Nummer
Stichting Zuidoost Groen	0021
Veiligheidsregio/brandweer	0334
Alliantie Noordelijke Tuinparken	0156
De Tuinen van Westerpark	0343
Rijkswaterstaat	0289
Port of Amsterdam	0367
Vereniging Vrienden van de Amsterdamse Binnenstad	0594

Zienswijzen en antwoorden

OER1. Natuurnetwerk Nederland (NNN)

Ingediend door 0021

Het Omgevings Effectrapport noemt sommige parken ten onrechte 'stadsparken'. Geef daar een correctere benaming aan.

Antwoord:

In het Omgevingseffectrapport is de benaming waar relevant aangepast.

Op bladzijde 140 van de OER staat een onduidelijke figuur die de NNN-gebieden in en rond Amsterdam zou tonen en een onduidelijk stuk tekst: "en liggen in Waterland slechts kleine onderdelen van het NNN". Op bladzijde 148 heet het: "In de gemeente Amsterdam ligt slechts een klein deel van het NNN (figuur 4.1)." Maar waar is figuur 4.1? Kaarten van de Provincie Noord-Holland en op www.ruimtelijkeordening.nl laten zien dat het NNN-areaal in de gemeente Amsterdam veel groter is en derhalve niet genegeerd mag worden.

Antwoord:

De kaart is aangepast en verduidelijkt. Ook is aangegeven dat binnen Amsterdam meer NNN aanwezig is. De verwijzing naar figuur 4.1 betrof een foute verwijzing en doelde op figuur 4.80. De tekst is ook hier aangepast, omdat terecht gesteld is dat het NNN-areaal groter is dan hier benoemd.

Op bladzijde 140 van de OER wordt aangegeven dat, hoewel er in Amsterdam geen Natura-2000 gebieden zijn, wel degelijk wordt onderzocht of Amsterdam invloed heeft op stikstof-overbelasting op die gebieden. Prima, maar waarom geldt dit niet ook voor NNN-gebieden?

Antwoord:

Volgens het Barro (Besluit algemene regels ruimtelijke ordening) hoeven alleen ontwikkelingen binnen het NNN getoetst te worden. Met andere woorden: de planologische bescherming van het NNN kent geen 'externe werking', zoals de Wet Natuurbescherming die wél kent voor de Natura 2000 gebieden. Daarom is geen onderzoek gedaan naar stikstofeffecten op de NNN-gebieden. In algemene zin kan wel gesteld worden dat de per saldo positieve effecten op Natura 2000 door de maatregelen van de Omgevingsvisie ook gelden voor de NNN-gebieden (zie Passende Beoordeling).

Op bladzijde 143 van de OER wordt gezegd dat er een positieve trend is en de natuurwaarden in Amsterdam toenemen. Er worden diersoorten genoemd. Dit zijn echter cijfers van 2016. Geef dit aan met recenter cijfermateriaal.

Antwoord

Dit is de meest recente data die gebruikt is. In de monitoring van het natuurbeleid van de gemeente wordt deze data periodiek vernieuwd en op basis hiervan de impact bepaald. Deze data wordt ook weer meegenomen in de monitoring van de Omgevingsvisie.

OER2. Hoogstedelijke buurt Zeeburgerpad

Ingediend door 0158

In de notitie Reikwijdte en Detailniveau Omgevingsvisie Amsterdam staat de Zeeburgerkade opeens als; hoogstedelijke buurt', terwijl het hier rustig wonen is aan een doodlopende weg. Wij beschouwen dit als een luwe stadsbuurt, zoals de andere oostelijke haven-eilanden. Dat de kop van de Cruquius mee moet in de hoogbouwplannen van Amsterdam, samen met Zeeburgereiland, is al een beetje niet-Amsterdams, maar dat de rest van het Cruquiseiland opeens ook hoogstedelijk is, is echt een beetje gek. Is er een idee dat de hele architectenbuurt plat moet met de pakhuizen erbij? We zijn lager dan een heleboel panden op de luwe eilanden - maar we staan wel op een dijk. Zou dat het zijn?

Kortom: waarom wordt dit een hoogstedelijke buurt en wat heeft dit voor consequenties?

Antwoord

De Notitie Reikwijdte en Detailniveau heeft voorafgaand aan de Omgevingseffectrapportage ter visie gelegen. In deze notitie staan verstedelijkingsvarianten beschreven die gebruikt zijn in het maakproces van de Omgevingsvisie Amsterdam en zijn onderzocht in het kader van de Omgevingseffectrapportage. In de varianten stond Cruquius als hoogstedelijk aangeduid.

In de Omgevingsvisie wordt de Zeeburgerkade op Cruquius aangemerkt als een gemengde buurt. De kop van Cruquius wordt wel als hoogstedelijke buurt aangemerkt.

OER3. Daling veiligheid-risico's

Ingediend door 0334

In het omgevingseffectrapport staat een daling van de waarde 'veilig-risico's'. Wat is hiervan de reden? Dit bij de roept wat zorg op en vraagt om een onderbouwing van deze kernwaarde. Zou het naar aanleiding van deze daling niet beter zijn om in de beleidsagenda van de omgevingsvisie te spreken van een 'gezonde en veilige stad', in plaats van alleen een gezonde stad?

Antwoord

De verwachte daling van de kernwaarde 'veilig-risico's' heeft twee oorzaken. Het eerste betreft de inzet op ontwikkeling rondom stations en daarmee ook in de nabijheid van spoorlijnen waarover gevaarlijke stoffen worden getransporteerd. Hoewel hier diverse maatregelen zijn te treffen om mogelijke risico's te beperken, is dit als een potentieel negatief effect meegenomen in de beoordeling.

De andere oorzaak betreft de impact van de energietransitie op transportstromen in het bijzonder van waterstof bij de haven en bij tankstations. De effecten hiervan zijn nog niet goed bekend, maar ook hier geldt dat dit potentieel een negatief effect heeft.

De daling van de kernwaarde dient dus vooral als een potentieel negatief effect gezien te worden dat door goede samenwerking met de veiligheidsregio en slimme oplossingen voorkomen kan worden.

We houden vast de benaming "gezonde stad", wel hebben we in de beleidsagenda bij Omgevingsveiligheid opgeschreven hoe onder de Omgevingswet veiligheid een belangrijk thema wordt en waarmee het reeds bestaande begrip Externe Veiligheid wordt uitgebreid. Daarbij hebben we aangegeven dat we samen met de Veiligheidsregio gaan kijken welke andere onderwerpen in de fysieke leefomgeving extra aandacht nodig hebben om de veiligheid van de fysieke leefomgeving te vergroten. Dat geldt bijvoorbeeld voor innovaties als circulaire economie (bijv. houtbouw) en elektrificatie (bijv. laden auto's), waarbij de bestaande wetgeving, zoals het Bouwbesluit, nog niet altijd voldoende is om een veilige leefomgeving te borgen.

OER4. Natuurwaarde volkstuinparken

Ingediend door 0156, 0343

Verschillende volkstuinparken hebben in de OER een lage natuurwaarde toegekend gekregen. Dit is ver bezijden de waarheid. De ecologische waarden in volkstuinparken zijn in de regel juist hoog. Corrigeer dit in de OER.

Antwoord

De gebruikte natuurwaarden in het OER komen voort uit de (openbare) beleidsanalyses van de gemeente. De Natuurwaardenkaart (uit 2016) bevat de inventarisatie en de analyse van de gebieden (<https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/volg-beleid/groen/flora-fauna/natuurwaardenkaart/>). Deze Natuurwaardenkaart wordt periodiek geactualiseerd. De beoordeling in het OER wordt niet aangepast.

Wij erkennen dat veel volkstuinparken een aanzienlijke natuurwaarde vertegenwoordigen en dat er daarnaast gebieden zijn die nog hoger scoren. Bij een volgende actualisatie van de natuurwaardenkaart zal dit opnieuw worden beoordeeld.

We verwijzen wel graag naar de zienswijze beantwoording op de Omgevingsvisie L1. Meer volkstuinparken, erkenning ervan. Hier geven we dat alle volkstuinparken onderdeel zullen uitmaken van de herziene Hoofdgroenstructuur. Daarmee bewaken we de belangrijke groenfunctie, en in het bijzonder de hoge natuurwaarde, sociale waarde en gezondheidswaarde die deze tuinparken vertegenwoordigen. Ook spreken we uit dat we het pleidooi, in veel zienswijzen, om de volkstuinparken een bijzondere status te geven in de Hoofdgroenstructuur, zullen betrekken bij de aangekondigde uitwerking van de Hoofdgroenstructuur.

OER5. Mobiliteitscijfers en investeringen

Ingediend door 0289

De beoordeling en onderbouwing van de bereikbaarheidseffecten van de visie leidt tot vragen. Kijk nog eens kritisch met Rijkswaterstaat naar deze effecten. De cijfers over historische groeicijfers van intensiteiten autoverkeer op de A10 in de OER (p.62) komen niet overeen met werkelijk gemeten cijfers.

Ook de verwachting van de toekomstige groei voor autoverkeer op de A10 is te laag. De verkeersmodellen van het Rijk en de gebruikte verkeersmodellen bij de Netwerkstrategie van het programma Samen bouwen aan Bereikbaarheid laten een grote groei zien. De modellen houden al rekening met de verstedelijkingsopgave, maar door autoluw zal de groei van autoverkeer op de A10 nog groter zijn.

Bij de toekomstige reistijdfactoren blijft onderbelicht dat deze sterk beïnvloed worden door de aanleg van Zuidasdok, wat zorgt voor een positief bereikbaarheidseffect.

Antwoord

De gebruikte gegevens van de huidige situatie zijn afkomstig uit een publicatie van het CBS uit 2015 (bron toegevoegd) en uit de Rapportage Rijkswegennet uit 2020. De gegevens zijn aangevuld met data uit INWEVA waardoor een breder beeld geschetst wordt. Hierin zijn inderdaad hogere toenames te zien, deze zijn ook opgenomen.

De kern van dit OER is om uitspraken te doen over een referentiesituatie waar nog geen grote verstedelijkingsopgave in zit. Het NRM en VENOM hebben, zoals u terecht schetst, wel deze woningbouwopgave (en die van de regio) er grotendeels in verwerkt. Om te voorkomen dat onterecht het beeld wordt geschetst dat op de A10 geen problemen zijn met de doorstroming zijn naast de analyses vanuit ZuidasDok, ook de analyses opgenomen vanuit de MIRT-Verkenning Corridorstudie Amsterdam – Hoorn uit 2019 en de analyses vanuit SBaB. Deze geven een volledig beeld dan onverhoopt nu in het OER te zien was. Ook het vermoeden dat het OER lijkt te suggereren dat het hoofdwegennet niet aangepast hoeft te worden, is genuanceerd.

De uiteindelijk beoordeling van de bereikbaarheid verandert niet door de aanpassingen. De bereikbaarheid van Amsterdam zal naar verwachting positief beïnvloed worden door de diverse autoluwe maatregelen in de stad en in gebiedsontwikkelingen. Ook de diverse OV-maatregelen en zware inzet op de fiets maken dat de bereikbaarheid per saldo verbetert.

Het OER geeft ook aan dat samen met het Rijk nader gekeken moet worden naar effecten op het hoofdwegennet en mogelijke maatregelen hierin. De samenwerking met het Rijk zetten de gemeente dan ook bij de diverse thans lopende studies graag door.

In de OER wordt niet duidelijk in hoeverre het hoofdwegennet onderdeel is van de beoordeling voor betrouwbare reistijd en waarom modal shift zwaarder weegt dan betrouwbare reistijd.

Antwoord

In het OER is de kernwaarde bereikbaar opgebouwd uit twee hoofdindicatoren: betrouwbare reistijd en modal shift. De betrouwbare reistijd is vervolgens weer onderverdeeld in stedelijk wegennet, hoofdwegennet, OV en fiets. De impact op het hoofdwegennet van de Omgevingsvisie is dus één van de criteria waarnaar gekeken wordt. Er is geen weging tussen de indicatoren, dus modal shift weegt niet zwaarder mee in de beoordeling dan betrouwbare reistijd.

Aangeven wordt dat voor gebiedsontwikkelingen geen grootschalige auto-investeringen nodig zijn. In het mobiliteitsplan van Zeeburgereiland/IJburg 2 is echter een verbreding van de A10 voorzien als noodzakelijke ingreep om de oostkant van Amsterdam bereikbaar te houden.

Antwoord

De constatering rondom de ingrepen aan de A10 als gevolg van de ontwikkeling van Zeeburgereiland/IJburg is correct en is als zodanig aangevuld in het OER. De opmerking over geen grootschalige auto-ingrepen komt terug bij het stuk over luchtkwaliteit en is bedoeld om aan te geven dat er geen grote ingrepen zijn die significante impact hebben op de luchtkwaliteit.

OER6. Erfgoed als belemmering

Ingediend door 0594

Vereniging Vrienden van de Amsterdamse Binnenstad geeft aan dat in de OER staat dat het 'beschermd' erfgoed een 'verlammend effect op de ontwikkeling van de stad' dreigt te hebben. Deze stelling staat volledig haaks op de jarenlange inzet van de gemeente, na de omslag in het denken in 1975, om het unieke karakter en stedenbouw van onze stad te behouden. Deze inzet is ook helemaal niet belemmerend voor de stad geweest. Deze zorgelijke erfgoedpassages dienen daarom uit de OER te worden verwijderd, mede omdat zij in strijd zijn met erfgoedpassages in de omgevingsvisie zelf.

Antwoord

Deze passage is weggehaald en wij onderschrijven uw zienswijze.

OER 7. Haven

Ingediend door 0367

Rol en opgaven van haven en havenindustriegebied Westpoort onvoldoende belicht. In de OER en de alternatieven die hierin worden uitwerkt ligt de klemtoon op de stedelijke ontwikkelingen zoals woningbouw. De rol van de haven o.a. in de energietransitie wordt niet tot nauwelijks belicht. Zo geeft de OER ons inziens een eenzijdig en niet compleet beeld. Dit doet

onvoldoende recht aan de significante maatschappelijke ontwikkelingen waar de haven en het havenindustriegebied voor aan de lat staan.

Ook het nautisch perspectief vanuit de scheepvaart mist in de OER. Zo worden het IJ en het Noordzeekanaal onvoldoende gezien en meegenomen als belangrijke vaarroute. De haven is een belangrijk logistiek knooppunt op Europese schaal. Het is daarom van belang ruimtelijk te kijken naar de vertaling van deze belangrijke logistieke functie. Het IJ als belangrijke vaarweg brengt restricties met zich mee in de vorm van vrijwaringszones vanwege wetgeving op vervoer gevaarlijke stoffen en vereiste zichtlijnen. Naast de aandacht voor aantrekkelijke oevers en waterzijdes voor recreatie vragen wij uitdrukkelijk aandacht voor de betreffende nautische veiligheidskaders.

Antwoord

De Haven heeft in het OER een relatief bescheiden rol. Er is vooral gekeken naar de plekken waar haven en stad elkaar raken op basis van openbaar beschikbare informatie. Zo zijn de ontwikkelperspectieven en het VKA hierop beoordeeld. In het Intermezzo over de haven is de belangrijke rol van de haven in de energietransitie benoemd. Dit is nog nader benadrukt in het OER.

Nautische veiligheid heeft gezien het detailniveau van het OER een beperkte plek. Het is wel als aandachtspunt op diverse plekken benoemd. Bij de kernwaarde veilig is dit extra toegevoegd als aandachtspunt.

Concept Omgevingsvisie niet in lijn met het OER

De omgevingsvisie gaat inhoudelijker in op de benodigde milieu(-/risico)ruimte voor de energietransitie van de haven dan het OER. Dit thema is ons inziens dan ook onvoldoende uitgewerkt in het OER. Het OER dient op zijn minst een zelfde diepgang te hebben over inhoudelijke omgevingseffecten als de omgevingsvisie dat heeft. Dit geldt specifiek voor omgevingsveiligheid. Het valt ons op dat in het Omgevingseffectrapport de rol van de haven in de belangrijke maatschappelijke transitie nauwelijks is onderzocht. Dit terwijl gebieden voor zware industrie als Westpoort een essentiële rol spelen in het laten slagen van de energietransitie.

Graag zien wij dat meer aandacht wordt besteed aan de relatie tussen het havenindustriegebied en de stedelijke ontwikkelingen waar het gaat om de benodigde risicoruimte.

Antwoord

In het OER is deze informatie omtrent milieu(-/risico)ruimte toegevoegd. Het OER beperkt zich tot hetgeen in de Omgevingsvisie als nieuw beleid is opgenomen.

De laatste zin op pagina 288 "Door verwezenlijking van de plannen uit het Voorkeursalternatief komen stad en haven letterlijk dichterbij elkaar te liggen en dit zal meer afstemming vragen en soms ook lastige keuzes als het gaat over milieuruimte." betekent dat in het Voorkeursalternatief haven en stad elkaar wel kunnen bijten. In het kader van de afstemming willen we hierbij de wederkerigheid tussen havenindustriegebied en stedelijke ontwikkelingen benoemen.

Antwoord

De wederkerigheid is benoemd in het OER. Dat keuzes over milieuruimte gemaakt moeten worden is evident. Welke dat zijn en wat de uitkomst is, is echter nog niet duidelijk. Het OER benadrukt dat een goed functionerende duurzame haven van absolute meerwaarde is.

Bereikbaarheid en mobiliteit

In het OER ontbreekt een expliciete analyse over de afwikkeling van het goederenvervoer in de drie verstedelijkingsalternatieven en het voorkeursalternatief. Port of Amsterdam (PoA) wijst erop dat voor het vestigingsklimaat voor bedrijven in het havengebied bereikbaarheid over weg, water en spoor van groot belang is en zal blijven. Dit geldt overigens ook voor het distribueren van goederen en retourstromen naar/vanuit de stad.

PoA vraagt om de visie en het OER aan te vullen met een analyse waarbij expliciet ingegaan wordt op de afwikkeling van het goederenvervoer van/naar het havengebied.

Antwoord

De gemeente onderstreept het belang van de haven als een Logistiek knooppunt. Daar is zowel in de Omgevingsvisie als in de Gemeentelijke Visie Haven (GVH: dec 2020) ook specifiek aandacht voor. Hier wordt omschreven dat een omslag naar duurzaam kan worden bereikt door een verschuiving in goederenstromen van weg naar binnenvaart, spoor en buis; het realiseren van hubs; stimuleren emissieloos binnenvaartvervoer, bijvoorbeeld door voldoende ligplaatsen voor de binnenvaart. Er is een reservering voor extra spoor langs de snelweg A5 opgenomen om goederenvervoer om Amsterdam te leiden. In de OER worden geen evidente problemen in het kader van het goederenvervoer voorzien. In de nadere verkeersanalyses na vaststelling van Omgevingsvisie en OER bij verdere uitwerking van de opgaven kan dit aspect meegenomen worden.

Mogelijke effecten van de herpositionering van de A10 West en Zuid (p. 189)

In het OER wordt het herpositioneren van de A10 aangestipt in twee varianten:

1. Aanpassen van het wegprofiel: lagere ontwerpsnelheid.
2. Afsluiten van drie op- en afritten: S103, S104 en S106.

PoA stelt dat bij deze overwegingen en de verdiepende studies ook de effecten op het vervoer van goederen en het verkeer van mensen van en naar het havengebied meegenomen moeten worden.

Antwoord

In de nadere verkeersanalyses na vaststelling van Omgevingsvisie en OER bij een eventuele uitwerking van de beschreven opgaven zal dit aspect meegenomen worden.

Impact energietransitie op mobiliteit en bereikbaarheid

De mogelijke impact van energietransitie in het Havengebied op de externe veiligheidssituatie De voorgenomen transitie van fossiele brandstoffen naar duurzame energie in het Havengebied heeft impact op de externe veiligheidssituatie. Het Havenbedrijf doet momenteel onderzoek naar de effecten van opslag en transport van duurzame energiedragers (zoals waterstof). Uit eerste analyses blijkt dat sprake kan zijn van grote aandachtsgebieden voor 'brand' en 'explosie'. Deze contouren bij nieuwe energiedragers kunnen zelfs over grote delen van de bestaande stad heen liggen. Hiervoor is nader onderzoek en afstemming nodig met name voor de verdichtingslocaties in Haven-Stad en het noordelijk deel van Nieuw-West. Ook kan sprake zijn van de groei van het transport van gevaarlijke stoffen. Deze mogelijke impact van energietransitie is niet meegenomen in de effectbeoordeling vanwege het stadium van onderzoek en mate van onzekerheid. (p.286)

PoA onderstreept het belang om de impact van energietransitie in de effectbeoordeling nader te onderzoeken om tot een goede afweging te komen. Ook dient er aandacht te zijn voor het mogelijk maken en houden van transport en vervoer van nieuwe energiedragers.

Antwoord

De gemeente onderstreept het belang om de impact van energietransitie goed mee te nemen in vervolgstudies. Daar is zowel in de Omgevingsvisie als in de Gemeentelijke Visie Haven (GVH: dec 2020) ook specifiek aandacht voor. In de grensgebieden tussen het industriegebied en de aangrenzende (te realiseren) woongebieden is ook op de kaart benoemd dat het spanningsveld tussen de milieu-emissies en potentiële gehinderden vraagt om een zorgvuldige balans. In de ontwikkelgebieden zal dus rekening gehouden worden met de milieuruimte van het havengebied. Dat neemt echter niet weg dat sommige delen van de haven, vooral de zone langs de A10, minder geschikt zijn voor activiteiten met zeer grote emissies, zeer grote risico's en/of grote vervoersstromen met gevaarlijke stoffen. Dat uitgangspunt is ook al eerder in de GVH benoemd.

p.47 figuur 4.11 een deel van Westpoort is aangemerkt als slecht leefbaar, de rest van Westpoort is grijs gelaten. Het lijkt logischer om Westpoort uit te sluiten aangezien er geen woningen zijn. Westpoort is een industriegebied waar wonen niet is toegestaan.

Antwoord

Dit betreft openbare data en landelijke studies. Dit kan niet aangepast worden.

- Op p. 68 staat dat in de omgevingswet de WHO waarde van 53 dB(a) wordt gehanteerd. Geldt dit ook voor woningen nabij de haven, en de nieuwe woningen in de Coen- en Vlothaven? Op sommige plekken zijn hogere waarden vastgesteld.

Antwoord

Bestaande hogere waarden worden niet aangepast, nieuwe woningen zullen onder het op dat moment geldende geluidsregime worden beoordeeld. Op dit moment is de wetgeving op het gebied van geluid in het kader van de nieuwe Omgevingswet nog volop in beweging en ontwikkeling. Het is nu nog te vroeg om te zeggen wat dit gaat betekenen in concrete gevallen.

- Op p.74 wordt gesproken over de maatregelen die genomen worden om geluidoverlast te beperken. Eén ervan is geluidisolatie en geluidluwe zijdes. Is het dan niet beter ook een kaart op te nemen over het binnenklimaat. 35dB(A) wordt wellicht op de meeste plekken wel gehaald voor het binnenmilieu. De overlast is dan beperkt omdat woningen al geïsoleerd zijn die zijn blootgesteld aan geluid van wegen, industrie en luchtvaart. Dat is nl. wettelijk bepaald. Daarmee is een monitor van geluidgehinderden ook beter te volgen door de tijd heen

Antwoord

Zoals omschreven in het OER kijkt de Wet geluidhinder naar belasting op de gevel. Op dit moment zien wij in dit OER geen aanleiding om met een kaart de binnenmilieus in beeld te brengen.

p.76 over tekst over geur klopt ons inziens niet.

Hierbij een tekstvoorstel:

Geur- en stofhinder komen beperkt voor in Amsterdam. Los van incidentele gevallen elders, vinden geur- en stof veroorzakende activiteiten vooral plaats in het westelijk havengebied. De Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied monitort het aantal klachten en probeert de bronnen te achterhalen. Een hulpmiddel hierbij zijn eNoses. Dit netwerk van verscheidene eNoses (geurpalen) is kwalitatief en aan de hand van de windrichting en klachten kan dit helpen bij de opsporing van de

geurhinder, Dit systeem wordt ook gebruikt om varende ontgassen te monitoren. Er is een provinciaal verbod op varende ontgassen van benzeen houdende producten van kracht. Dit treedt op als een schip zijn lading reeds gelost heeft, zit het nog vol met restgassen. Deze worden dan 'ontgast' om zo weer een nieuwe lading te kunnen ontvangen. Het is niet toegestaan benzeen houdende producten varende te ontgassen in de buitenlucht. In de figuur zijn de bekende geurcontouren van de Coen- en Vlothaven en in mindere mate Cornelis Douwes weergegeven (bron: MER Haven-Stad).

Antwoord

Het tekstvoorstel is overgenomen.

p.191 Meer motorverkeer via A5 leiden i.p.v. A10. Is deze A5 niet primair bedoeld voor het vervoer van gevaarlijke stoffen?

Antwoord

Het klopt dat de A5 ook bedoeld is voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het aandeel hiervan op de totale vervoersbewegingen op de A5 is echter zeer beperkt.

- p.212 en 282 veiligheid: er wordt gesproken over stationaire bronnen, ook dat ze mogelijk worden weggehaald. Dit is geen vaststaand gegeven gezien de kosten die hiermee meestal zijn gemoeid. Daarnaast zijn er verschillende transportroutes gevaarlijke stoffen volgens basisnet zowel op het water, via de weg en langs het spoor. Deze worden niet beschouwd. Bij stad aan het water en de verdichting nabij havenstad, krijgt men het meest te maken met externe veiligheidsbronnen (zowel bedrijven als transportroutes). Voorts missen wij aandacht voor de buisleidingen. De haven heeft daarnaast een energietransitie opgave zoals elders in het rapport vermeld. Dit heeft ook invloed op de externe veiligheid.

Antwoord

In het OER is aandacht voor buisleidingen en vervoer van gevaarlijke stoffen, zie paragraaf 4.8.

- p.251: hier staat dat de milieuruimte van de haven wordt gezoned. Er is minder milieuruimte voor bedrijven aan de westkant. Dit staat haaks op de afspraken dat de milieuruimte voor de industrie moet geborgd blijven en ook haaks op de provinciale verordening over industrieterreinen van provinciaal belang. Ook merken we hierbij op dat bedrijven vergunningen hebben met milieuruimte.

Antwoord

Dit is aangepast.

- p.282: PoA mist naast geluid en geur ook externe veiligheid, ook op transportroutes, buisleidingen (basisnet en de gemeentelijke routing)

Antwoord

Deze thema's zijn separaat al aan de orde gekomen in onder andere paragraaf 4.8.

Verder heeft in de OER geen toetsing plaatsgevonden t.a.v. de personen-mobiliteit van mensen die in Amsterdam wonen en in het havengebied werken. In het havengebied werken veel mensen waarvan een substantieel deel woonachtig is in Amsterdam en niet de beschikking heeft over een

eigen auto. PoA vraagt om de visie en de OER uit te breiden t.a.v. personenmobiliteit voor mensen die werken in het havengebied.

Antwoord

Het OER heeft zich gebaseerd op bestaande informatie. Deze informatie is niet gevonden en derhalve ook niet gebruikt. Er is ook geen onderscheid gemaakt naar andere gebieden en regio's. In specifieke mobiliteitsstudies in de toekomst kan dit wel wenselijk zijn.

Stad aan spoor

PoA kijkt vanuit bereikbaarheid van de haven voor goederen die per spoor worden vervoerd kritisch naar het verdichten nabij en boven het spoor. Van en naar het havengebied rijden diverse goederentreinen. Ook in de toekomst zal dat zo blijven. Er worden ook goederen met een hoger risicoprofiel per spoor vervoerd. Vervoer per spoor wordt door landelijke overheid en PoA gestimuleerd. Vervoer per spoor is een veilige manier van vervoer. Contradictie is dat goederentreinen vaak ook door centra van steden moeten rijden omdat alternatieve spoor-ringwegen voor goederentreinen ontbreken. In de energietransitie zien we dat er steeds meer bio-fuels per spoor vervoerd worden. Bij het bouwen boven spoor wordt een nieuw risico voor de omgeving geïntroduceerd. Bouwen boven en nabij spoor dreigt de Amsterdamse haven op slot te zetten, met name voor de aan- en afvoer van gevaarlijke stoffen over spoor. Het spoornetwerk van / naar Amsterdam dient open te blijven voor het efficiënt afwikkelen van goederentreinen met lading met een hoger risicoprofiel.

Antwoord

Het bouwen nabij en boven het spoor is als zodanig als aandachtspunt benoemd bij Veiligheid in het OER. In de Omgevingsvisie wordt in Deel III WAT Hoofdstuk 15 De Gezonde Stad bij Omgevingsveiligheid aan gegeven dat het huidige Uitvoeringsbeleid Externe Veiligheid in de komende jaren geactualiseerd worden. Dit beleid geldt voor de hele stad (met uitzondering van Westpoort) en is vooral gericht op de spoorwegen, rijkswegen, buisleidingen en vaarwegen. Langs deze routes zal in de komende 30 jaar ook getransformeerd en verdicht worden. In het beleid wordt uitgewerkt op welke manier deze ontwikkelingen zo veilig mogelijk kunnen worden gerealiseerd. Hier zal het aspect bouwen boven en nabij het spoor ook worden meegenomen.

Stad aan het water

In de omgevingsvisie wordt gesteld dat scheepvaartlawaai een (zeer) beperkte rol speelt (p. 198). "Milieuonderzoeken voor Haven-Stad, NDSM en Hamerkwartier laten zien dat het milieueffect door voorbijvarende schepen beperkt is. Door het bronvermogen van de binnenvaart en de afstand tussen vaarweg en eerstelijns bebouwing aan de kade draagt scheepvaart slechts enkele dB's op de eerstelijns bebouwing bij, daarachter is er al geen negatief effect meer merkbaar." PoA geeft aan dat er bij bouwen aan het water er aandacht dient te zijn voor het mitigeren van geluidsoverlast. Geluid over water draagt ver. Over het IJ en in de havenbekkens varen 24*7 vrachtschepen waarbij ook logistieke handelingen worden verricht waarbij geluid vrijkomt. PoA stelt dus dat bij de bebouwing aan het water in de vereisten wordt opgenomen dat er mitigerende maatregelen worden genomen om geluidsoverlast tegen te gaan.

Antwoord

De analyse in het OER wordt niet aangepast en baseert zich op diverse bestaande onderzoeken. Dit laat onverlet dat bij toekomstige ontwikkelingen, en uit het daarvoor dan uitgevoerde

geluidonderzoek, aanvullende mitigerende maatregelen nodig zijn. Dit is echter verdere uitwerking op gebiedsniveau.

De concentratie van stedelijke ontwikkelingen rondom OV knooppunten zoals beschreven in de vooralternatief kan impact hebben op het vervoer van gevaarlijke stoffen en de verwachte toename daarvan ten dienste van de energietransitie.

- P.12. Voorgaande geldt niet alleen voor Zuidoost maar ook voor de gebiedsontwikkelingen Sloterdijk 2 zuid, Havenstad, Achtersluispolder en Hembrugterrein. Daarnaast zien we dit ook optreden langs snelwegen en toekomstige buisleidingen.

Antwoord

De reikwijdte van impact is inderdaad groter dan alleen in Zuidoost. De overige plekken zijn expliciet toegevoegd in de teksten.

- P. 52: bereikbaarheid: vervoer van en naar de haven en dus ook het vervoer van gevaarlijke stoffen krijgt onvoldoende aandacht

Antwoord

Het thans bekende vervoer van gevaarlijke stoffen, ook van en naar de haven, is meegenomen in het OER, onder andere in paragraaf 4.8, maar ook bij de beoordeling van de verstedelijkingsalternatieven en het VKA. De impact van energietransitie op het vervoer van gevaarlijke stoffen is nog niet voldoende uitgewerkt en vastgelegd in (landelijk en gemeentelijke) wet- en regelgeving en beleidskaders en is derhalve alleen als belangrijk toekomstig aandachtspunt beschouwd.

- P. 104: hier zou de energietransitie ook benoemd moeten worden.

Antwoord

Dit is specifiek toegevoegd.

- P. 251; energietransitie zien wij graag toegevoegd

Antwoord

Is toegevoegd.

Advies Cie. m.e.r.

Naast de mogelijkheid voor het indienen van zienswijzen is ook een toetsingsadvies door de onafhankelijke Commissie voor de milieueffectrapportage uitgebracht. Het gehele advies is onder deze link <https://commissiemer.nl/adviezen/3461> vindbaar.

De essentie van het advies is hieronder nader toegelicht.

Wat is het advies van de Commissie?

Het OER heeft een goede opbouw, biedt een duidelijke foto van de leefomgeving en is prettig leesbaar. De Commissie heeft veel waardering voor de opzet en uitwerking van het OER. In de Omgevingsvisie Amsterdam zijn heldere keuzes gemaakt. Door ook locaties aan te wijzen, bijvoorbeeld voor woningbouw, is de effectbepaling in het OER bovendien ruimtelijk specifiek. Zo maakt het OER duidelijk waar er kansen of knelpunten zijn, deels zelfs op wijk- en buurtniveau. Ook laat het OER de effecten van de verstedelijkingsalternatieven goed zien. Het OER legt hiermee een goede basis voor toekomstige besluiten over de fysieke leefomgeving.

Gezondheidseffecten van hogere geluidbelastingen / Bepaal hinder Schiphol

De Commissie adviseert om voorafgaand aan de besluitvorming over de Omgevingsvisie Amsterdam, in een aanvulling op het OER, een botsproef uit te voeren waarbij de groei van de stad en de groei van Schiphol met elkaar geconfronteerd worden. Vul ook de foto van de leefomgeving aan, bereken de hinder en slaapverstoring en beoordeel de effecten voor geluid, luchtkwaliteit en geur voor de alternatieven en het voorkeursalternatief. Geef daarnaast het aantal woningen in geluidbelastingsklassen boven 55 dB voor de verschillende bronnen en ga in op de gezondheidseffecten van de hogere geluidbelastingen.

Advies: uitvoeringsagenda

De Commissie adviseert om voorafgaand aan het besluit over de Omgevingsvisie Amsterdam, in een aanvulling op het OER, een uitvoeringsagenda op te stellen waaruit blijkt hoe de milieugevolgen een plek krijgen bij de verdere uitwerking. Laat zien hoe de samenhang bewaakt wordt, hoe randvoorwaarden gemonitord worden en hoe ontwikkelingen inhoudelijk afgestemd worden.

Verwerking aanbevelingen Commissie m.e.r.:

Aanbeveling 1:

Geef nader inzicht wat de mogelijke groei van Schiphol voor impact heeft op de ambities uit de Omgevingsvisie en vice versa

Verwerking:

Het Intermezzo over Schiphol (na paragraaf 6.3.9) is aangevuld met deze informatie.

Aanbeveling 2:

Breng de (gezondheids)effecten van het geluid van luchtvaart, spoor- en wegverkeer en industrie nader in beeld door de geluidbelasting boven de 55 dB nader te specificeren

Verwerking:

Voor de beschrijving van effecten en beoordeling van ambities is het niet noodzakelijk om deze aanbeveling nu uit te voeren. In het kader van monitoring én in het Actieplan Geluid zal dit wel nader gespecificeerd worden.

Aanbeveling 3:

Maak een uitvoeringsagenda en een monitoringplan om belangrijke randvoorwaarden in de gaten te kunnen houden. Dan kan er worden ingegrepen mocht dat nodig zijn. Denk bijvoorbeeld aan de inschatting dat de A10 en de haven minder hinder gaan veroorzaken. Door dit goed te monitoren, wordt duidelijk of deze inschatting klopt.

Verwerking:

In het OER is reeds een aanzet gegeven tot de mogelijke wijze van monitoring van effecten. In de Omgevingsvisie wordt dit nader gedefinieerd. Na vaststelling van Omgevingsvisie en OER wordt een monitoringsplan opgesteld. De aanbevelingen van de Commissie m.e.r. wordt hierin meegenomen.

Actualisatie effectbeoordeling van de RES 1.0.

Aanvullend is mede op advies van de Commissie m.e.r. de actualisatie van de RES voor Amsterdam betrokken bij de effectbeoordeling. Dit is toegevoegd in paragraaf 6.4.1.