



BEHOORT BIJ BESLUIT VAN
DE GEMEENTERAAD VAN AMSTERDAM
VAN 30 NOV 2024, NR. 245
DE RAADSGRIFFIER,

Nota van Beantwoording zienswijzen

Ontwerp Bestemmingsplan Amstelstation – Amsteloever

Colofon

Opdrachtgever	Grond & Ontwikkeling
Opdrachtnemer	Ruimte & Duurzaamheid
Datum	26 september 2022

Inhoudsopgave

1 Algemeen	6
2 Behandeling zienswijzen.....	7
2.1 Overzicht ontvangen zienswijzen	7
2.2 Ontvankelijkheid.....	9
3 Van der Kunbuurt.....	10
3.1 Samenvatting zienswijze nr 2, 3, 8, 10, 16, 17, 18, 19, 20, 21	10
3.2 Zienswijze nr 19.....	17
3.3 Zienswijze nr 8.....	20
3.4 Zienswijze nr 5.....	22
Conclusie Van der Kunbuurt	22
4 Leeuwenburg.....	24
4.1 Horeca.....	24
Samenvatting zienswijze nr. 12;	24
4.2 Bezonning.....	24
Samenvatting zienswijzen nr. 19	24
4.3 Zienswijze Vastint (zienswijze nummer 4)	25
Conclusie Leeuwenburg.....	30
5 Toeropgebouw	31
5.1 Samenvatting zienswijzen nr 6	31
5.2 Zienswijze SIX advocaten namens Nationale Nederlanden Levensverzekering Maatschappij & CBRE Investment Management B.V.	32
6 Kantoren.....	39
6.1 Samenvatting zienswijzen nr. 15	39
6.2 Zienswijze nummer 7	39
Conclusie Kantoren	40
7 Verkeer en Parkeren.....	41
7.1 Parkeeroverlast	41
7.1.1 Samenvatting zienswijzen nr. 19	41
7.2 Toename verkeer	43
7.2.1 Samenvatting zienswijzen nr. 1	43
7.2.2 Zienswijze Mondriaan - Verkeersgeneratie	43
7.3 Parkeercapaciteit	44

Conclusie Verkeer en Parkeren	45
8 Geluid	46
8.1.1 Samenvatting zienswijze nr. 19	46
8.2 Geluid	47
8.2.1 Samenvatting zienswijzen nr. 7	47
9 Spoor	49
9.1 Vervoer gevaarlijke stoffen	49
9.1.1 Samenvatting zienswijzen nr. 19	49
9.2 Trillingen	49
9.2.1 Samenvatting zienswijzen nr. 19	49
10 Zienswijze ProRail	51
10.1 Fietsenstalling	51
10.2 Trillingen	51
10.3 Windhinder	52
11 Zienswijze nummer 7	54
11.1 Hoogbouw	54
11.2 Beleid	57
11.3 Communicatie	59
11.4 Voorzieningen	60
11.5 Kantoren	61
11.6 Bezoning	61
11.7 HoogbouwEffectRapportage (HER)	62
11.8 Windhinder	63
11.9 Amstelvista	64
11.10 Cultuurhistorie	65
11.11 Leefbaarheid	66
11.12 Geluidshinder	67
Conclusie zienswijze nr. 7	67
12 Zienswijze nummer 11	68
13 Zienswijze Allen & Overy LLP namens NL Mondriaan Property 8 B.V. en FSMC NL Property Group B.V.	69
14 Habitat Advocaten namens woonbootbewoners (zienswijze nummer 24)	78
15 Zienswijze B.V. Onroerende Goederen Maatschappij "De Omval" inzake Breitner Center aan het Amstelplein	89

16 Zienswijze V.O.F. De Omval inzake Buitenruimte horecapaviljoen aan Amstelboulevardgo	
17 Beantwoording advies Stadsdeel Oost	91

1 Algemeen

Overeenkomstig het bepaalde in de Wet ruimtelijke ordening (hierna: Wro) heeft het ontwerpbestemmingsplan Amstelstation - Amsteloever met de daarop betrekking hebbende stukken ter inzage gelegen. Hiertoe heeft op 26 januari 2022 een publicatie plaatsgevonden in de digitale Staatscourant en op de bekendmakingenpagina van de website van de gemeente Amsterdam. Het ontwerpbestemmingsplan heeft met ingang van 27 januari 2022 tot en met 9 maart 2022, voor eenieder ter inzage gelegen op het stadsloket van het centrum en van het stadsdeel Oost, en was tevens te raadplegen op www.ruimtelijkeplannen.nl.

Gedurende de termijn van terinzagelegging kon eenieder een zienswijze indienen. Er zijn 27 zienswijzen ingediend. Op de zienswijzen wordt hieronder inhoudelijk ingegaan. De zienswijzen zijn in samengevatte vorm weergegeven. Daarnaast is het advies van Stadsdeel Oost in hoofdstuk 17 opgenomen en wordt daar ook beantwoord.

Naast deze nota waarin wordt ingegaan op de zienswijzen ten aanzien van het ontwerpbestemmingsplan wordt ook een nota van wijzigingen opgesteld. In de Nota van wijzigingen zijn de wijzigingen op de zienswijzen en de ambtshalve wijzigingen gebundeld. Tevens heeft het ontwerpbesluit hogere waarden Wet geluidhinder ter inzage gelegen. Hierop zijn zienswijzen ingediend. Al deze genoemde stukken zijn als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan gevoegd.

Leeswijzer

Een aantal onderwerpen is in diverse zienswijzen meermaals genoemd. Deze zienswijzen zijn gebundeld en samengevat tot één reactie vanuit de gemeente. Elke zienswijze of bundeling van zienswijzen is toegelicht volgens de werkwijze: samenvatting, reactie, conclusie.

2 Behandeling zienswijzen

2.1 Overzicht ontvangen zienswijzen

Van de volgende adressanten zijn zienswijzen ontvangen op het ontwerpbestemmingsplan:

nr.	adressant	adres	datum ontvangst
1	Bij bekendmaking van deze nota van beantwoording zijn persoonsgegevens omwille van privacywetgeving geanonimiseerd.	Bij bekendmaking van deze nota van beantwoording zijn persoonsgegevens omwille van privacywetgeving geanonimiseerd.	09 maart 2022
2.	Bij bekendmaking van deze nota van beantwoording zijn persoonsgegevens omwille van privacywetgeving geanonimiseerd.	Bij bekendmaking van deze nota van beantwoording zijn persoonsgegevens omwille van privacywetgeving geanonimiseerd.	09 maart 2022
3.	Bij bekendmaking van deze nota van beantwoording zijn persoonsgegevens omwille van privacywetgeving geanonimiseerd.	Bij bekendmaking van deze nota van beantwoording zijn persoonsgegevens omwille van privacywetgeving geanonimiseerd.	09 maart 2022
4.	Vastint Netherlands B.V.	Hettenheuvelweg 51 1011BM, Amsterdam	09 maart 2022
5.	Bij bekendmaking van deze nota van beantwoording zijn persoonsgegevens omwille van privacywetgeving geanonimiseerd.	Bij bekendmaking van deze nota van beantwoording zijn persoonsgegevens omwille van privacywetgeving geanonimiseerd.	09 maart 2022
6.	Bij bekendmaking van deze nota van beantwoording zijn persoonsgegevens omwille van privacywetgeving geanonimiseerd.	Bij bekendmaking van deze nota van beantwoording zijn persoonsgegevens omwille van privacywetgeving geanonimiseerd.	09 maart 2022
7.	Bij bekendmaking van deze nota van beantwoording zijn persoonsgegevens omwille van privacywetgeving geanonimiseerd.	Bij bekendmaking van deze nota van beantwoording zijn persoonsgegevens omwille van privacywetgeving geanonimiseerd.	08 maart 2022
7.	Bij bekendmaking van deze nota van beantwoording zijn	Bij bekendmaking van deze nota van beantwoording zijn	08 maart 2022

	persoonsgegevens omwille van privacywetgeving geanonimiseerd.	persoonsgegevens omwille van privacywetgeving geanonimiseerd.	
8.	Bij bekendmaking van deze nota van beantwoording zijn persoonsgegevens omwille van privacywetgeving geanonimiseerd.	Bij bekendmaking van deze nota van beantwoording zijn persoonsgegevens omwille van privacywetgeving geanonimiseerd.	08 maart 2022
9.	NL Mondriaan property B.V. & FSMC NL Property Group B.V.	Apollolaan 15 1077AB	08 maart 2022
10.	Bij bekendmaking van deze nota van beantwoording zijn persoonsgegevens omwille van privacywetgeving geanonimiseerd.	Bij bekendmaking van deze nota van beantwoording zijn persoonsgegevens omwille van privacywetgeving geanonimiseerd.	08 maart 2022
11.	Bij bekendmaking van deze nota van beantwoording zijn persoonsgegevens omwille van privacywetgeving geanonimiseerd.	Bij bekendmaking van deze nota van beantwoording zijn persoonsgegevens omwille van privacywetgeving geanonimiseerd.	01 maart 2022
12.	Bij bekendmaking van deze nota van beantwoording zijn persoonsgegevens omwille van privacywetgeving geanonimiseerd.	Bij bekendmaking van deze nota van beantwoording zijn persoonsgegevens omwille van privacywetgeving geanonimiseerd.	16 februari 2022
15.	Bij bekendmaking van deze nota van beantwoording zijn persoonsgegevens omwille van privacywetgeving geanonimiseerd.	Bij bekendmaking van deze nota van beantwoording zijn persoonsgegevens omwille van privacywetgeving geanonimiseerd.	27 januari 2022
16.	Bij bekendmaking van deze nota van beantwoording zijn persoonsgegevens omwille van privacywetgeving geanonimiseerd.	Bij bekendmaking van deze nota van beantwoording zijn persoonsgegevens omwille van privacywetgeving geanonimiseerd.	07 maart 2022
17.	Bewonerscommissie Van der Kunbuurt	Nvt	08 maart 2022
18.	Bij bekendmaking van deze nota van beantwoording zijn persoonsgegevens omwille van privacywetgeving geanonimiseerd.	Bij bekendmaking van deze nota van beantwoording zijn persoonsgegevens omwille van privacywetgeving geanonimiseerd.	09 maart 2022
19.	Bij bekendmaking van deze nota van beantwoording zijn	Bij bekendmaking van deze nota van beantwoording zijn	09 maart 2022

	persoonsgegevens omwille van privacywetgeving geanonimiseerd.	persoonsgegevens omwille van privacywetgeving geanonimiseerd.	
20.	Bij bekendmaking van deze nota van beantwoording zijn persoonsgegevens omwille van privacywetgeving geanonimiseerd.	Bij bekendmaking van deze nota van beantwoording zijn persoonsgegevens omwille van privacywetgeving geanonimiseerd.	08 maart 2022
21.	Bij bekendmaking van deze nota van beantwoording zijn persoonsgegevens omwille van privacywetgeving geanonimiseerd.	Bij bekendmaking van deze nota van beantwoording zijn persoonsgegevens omwille van privacywetgeving geanonimiseerd.	08 maart 2022
22.	B.V. Onroerende Goederen Maatschappij De Omval	Duivendrechtsekade 87 1096AJ, Amsterdam	28 februari 2022
23.	V.O.F. De Omval	Duivendrechtsekade 87 1096AJ, Amsterdam	28 februari 2022
24.	HABITAT Advocaten	Keizersgracht 62 1015CS, Amsterdam	10 maart 2022
25.	ProRail B.V.	Moreelsepark 2 3511EP, Utrecht	03 maart 2022
26.	SIX advocaten namens Nationale-Nederlanden Levensverzekering Maatschappij N.V. en CBRE Investment Management (NL) B.V	IJdok 25 1013MM, Amsterdam	09 maart 2022
27.	NL Mondriaan Property 8 B.V. en FSMC NL Property Group	Apollolaan 15 1077 AB	08 maart 2022

*Zienswijzen 13 en 14 ontbreken omdat deze een test betreffen en geen beantwoording behoeven.

Bij bekendmaking van deze nota van beantwoording zijn persoonsgegevens omwille van privacywetgeving geanonimiseerd.

2.2 Ontvankelijkheid

Overeenkomstig artikel 3.8 Wro is op de voorbereiding van een bestemmingsplan afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing, met dien verstande dat zienswijzen omtrent het ontwerpbestemmingsplan door eenieder naar voren kunnen worden gebracht.

Alle zienswijzen zijn binnen de gestelde termijn binnengekomen of binnen de termijn verzonden en tijdig ontvangen. Alle zienswijzen worden beoordeeld als ontvankelijk.

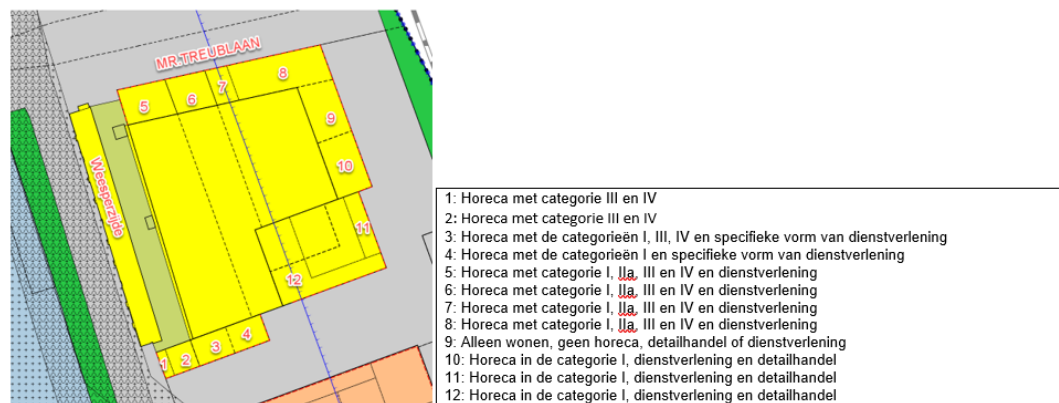
3 Van der Kunbuurt

Inleiding

De bewonerscommissie van de Van der Kunbuurt heeft een brief opgesteld die als zienswijze is ingestuurd. Deze brief is door meerdere personen gekopieerd en ingediend als zienswijze. Een enkele brief bevatte aanvullende punten. De brieven zijn hieronder gebundeld, samengevat en worden integraal beantwoord. De indieners spreken hun zorgen uit over de toenemende drukte in de buurt, de overlast die voorzieningen brengen, het aantal en het soort voorzieningen in de Van der Kunbuurt. De brieven zijn hieronder samengevat en worden daarna per thema en per punt beantwoord. Enkele aanvullende punten, zoals uit zienswijze 19, worden verderop in het hoofdstuk apart beantwoord.

3.1 Samenvatting zienswijze nr 2, 3, 8, 10, 16, 17, 18, 19, 20, 21

Indieners van de zienswijze geven aan dat in de door de gemeente en Stadgenoot georganiseerde bewonersavonden in 2019 en 2020 bewoners zijn bevraagd over hun wensen en eisen met betrekking tot de nieuwe buurt, veiligheid, omgeving, groen, woningen en voorzieningen. De bewoners hebben toen aangegeven het knusse en kleinschalige karakter van de huidige buurt te willen behouden, en dat er zorgen zijn over sociale veiligheid, criminaliteit en de rust in de buurt vanwege de toename van het aantal nieuwe bewoners. De eindconclusie van deze sessies was de duidelijke wens om een veilige, rustige en kindvriendelijke buurt te realiseren. Volgens de indieners is in de huidige Van der Kunbuurt sprake van overlast en een onveilig gevoel. Er is sprake (geweest) van drugshandel, overlast, hangjongeren, en vandalisme. Dit is bekend bij zowel politie en verhuurder als de gemeente. Zowel de toename van de druk op de buurt, als de toekomstige horeca (bar, zaalverhuur, restaurant) gaat volgens de indieners zorgen voor overlast en de bijbehorende problemen. De overlast van ongedierte, die in de huidige buurt al volop speelt, zal volgens de indieners alleen maar toenemen op het moment dat er zoveel nieuwe voorzieningen worden gebouwd. Indiener geeft aan dat de horeca in de Van der Kunbuurt een aantrekkende werking zal hebben op bezoekers van binnen en buiten de buurt. Deze toenemende drukte staat volgens de indiener haaks op de conclusies uit eerdere bewonersavonden. De voornemens ten aanzien van voorzieningen zijn volgens de indieners nooit eerder bekendgemaakt. De voorzieningen kunnen volgens de indieners geschrapt worden ten behoeve van meer woningbouw.



Figuur 1: voorzieningen Kunbuurt volgens indieners.

Indieners geven aan dat in het ontwerpbestemmingplan te zien is dat er in totaal in twaalf gedeeltes voorzieningen zijn gepland in de nieuwe Van der Kunbuurt. De indieners geven aan dat twaalf voorzieningen veel te veel is, en geven daarvoor de volgende argumenten:

1. Toename drukte

In de nieuwe van der Kunbuurt worden er ongeveer drie keer zoveel woningen gebouwd, er komen dus ook drie keer zo veel mensen in de buurt wonen, waarbij bezoekers en passanten de betreffende voorzieningen – logischerwijs – ook gaan gebruiken. Hierdoor neemt de druk toe op de buurt en dit staat haaks op een rustige en kindvriendelijke buurt. Tijdens de bewonersavonden kwam duidelijk naar voren dat men behoefte heeft aan een veilige en rustige buurt. In de huidige Van der Kunbuurt is er sprake van overlast en een onveilig gevoel. Er is sprake (geweest) van drugshandel, overlast, hangjongeren, en vandalisme. Dit is bekend bij zowel politie, verhuurder en de gemeente.

2. Overlast ongedierte

Zowel de toename van de druk op de buurt, als zijnde bijvoorbeeld de toekomstige horeca (bar, zaalverhuur, restaurant) gaat zorgen voor overlast en de bijbehorende problemen. In de huidige Van der Kunbuurt is er veel overlast van ongedierte, voornamelijk ratten en muizen zijn in deze buurt aanwezig. Overal in de buurt zijn bestrijdingsmiddelen ingezet om de toename van de ratten te verminderen. Dit heeft deze overlast niet verholpen. Bij de overlast speelt de locatie van de Van der Kunbuurt een rol. De buurt is nabij het Amstelstation en het water gelegen. Deze overlast van ongedierte gaat volgens de indieners alleen maar toenemen het moment dat er zoveel voorzieningen worden teruggebouwd. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de dusdanige toename van horeca.

3. Overlast van horeca en detailhandel door ligging nabij station en herontwikkeling Leeuwenburg

Horeca in de nieuwe Van der Kunbuurt zal door de ligging dichtbij het station een aantrekkende werking hebben op veel gasten van buiten de buurt en door de bewoners

van Leeuwenburg. Deze drukte staat haaks op de eerdere conclusies uit de bewonersavonden. Naast Van der Kunbuurt staat de Leeuwenburg. Deze locatie wordt ook herontwikkeld. De Leeuwenburg is een gemengd - 2 gebied. In het ontwerpbestemmingplan is opgenomen dat daarin ook horeca en detailhandel wordt teruggebouwd. Hierdoor wordt de hoeveelheid horeca en detailhandel in de buurt te veel.

4. Soort voorzieningen

In het ontwerpbestemmingplan is te lezen en te zien, dat er in totaal twaalf voorzieningen zijn gepland in de nieuwe Van der Kunbuurt. De volgende voorzieningen worden teruggebouwd, met bijbehorende types. Ter verduidelijking verwijzen we naar en refereren we aan de afbeelding (figuur 1).

5. Horeca

Een veilige, rustige en kindvriendelijke buurt is de wens van de bewoners en de Bewonerscommissie. Mede door horeca type IIa, III, en IV terug te bouwen in de nieuwe Van der Kunbuurt - komt dit bovenstaande niet ten goede.

- a. Horeca I: gepositioneerd op plek 3,4,5,6,7,8,10,11,12. Horeca I is gericht op verkoop voor consumptie van ter plaatse bereide kleine etenswaren, het verstrekken van alcoholvrije dranken, e/o het verstrekken van consumptie-ijs, bijv. fastfoodrestaurant, cafetaria, snackbar, shoarmazaken, lunchroom, koffie-theehuis of ijssalon. Horeca I zal flink overlast veroorzaken voor de buurt. Meer auto- en fietsbewegingen, parkeeroverlast door beiden doordat het mensen van buiten de buurt aantrekt. Snackbar of shoarmazaak-achtige horeca zorgen voor stankoverlast. Vogels, ratten en muizen worden hierdoor aangetrokken en er komt afval op straat.
- b. Horeca IIa: gepositioneerd op plek 5,6,7,8. Horeca IIa betreft verhuur van zalen aan gezelschappen, welke door bewoners maar ook niet bewoners gebruikt gaan worden. De verhuur van zalen zal extra overlast veroorzaken voor de buurt. Bijvoorbeeld parkeeroverlast van auto's en fietsers, laden en lossen en het komen en gaan van passanten.
- c. Horeca III: gepositioneerd op plek 1,2,3,5,6,7,8. Horeca III betreft een café of bar die alcohol mag uitschenken. Ook dit type horeca zal gebruikt worden door bewoners en niet-bewoners. Deze horeca heeft een eindtijd na middernacht – waardoor er rond die tijd extra overlast zal ontstaan in de buurt vooral in combinatie met het schenken van alcohol. Denk bijvoorbeeld aan geluidsoverlast van beschonken bezoekers, buiten rokende en pratende mensen, meer fietsbewegingen en een terras buiten, welke extra geluidsoverlast gaan geven. Tevens zorgt dit type horeca voor onveiligheid in de buurt – vergelijkbare gevallen hebben dit al aangetoond.
- d. Horeca IV: gepositioneerd op plek 1,2,3,5,6,7,8. horeca IV is gericht op het verstrekken van daar bereide maaltijden, inclusief alcoholische dranken, zoals een restaurant, eetcafé/lunchroom of bistro. Zal gebruikt worden door veel mensen buiten de buurt, waardoor er extra overlast zal ontstaan in de buurt. Komen en gaan van mensen. Meer auto- en fietsbewegingen, parkeeroverlast

door beiden, stank en afvoer van etenslucht, buiten rokende mensen, terrassen op straat geeft geluidsoverlast aan bewoners.

- e. Detailhandel: gepositioneerd op plek 10,11,12*
- f. Dienstverlening: gepositioneerd op plek 3,4,5,6,7,8,10,11,12*

6. Conclusie

De indiener is van mening dat het een en ander aangepast moet worden in het ontwerpbestemmingplan.

- a. Indiener concludeert dat de gemeente onvoldoende heeft gekeken naar de huidige problematiek in de buurt en wat de gevolgen zijn van de hoeveelheid voorzieningen. Het staat volgens indiener onvoldoende vast en gemotiveerd dat de gemeente (al dan niet samen met de verhuurder) de belangen van de huidige bewoners, nieuwe bewoners en terugkeerders heeft meegenomen in de besluiten uit het ontwerpbestemmingplan.*
- b. Indiener verzoekt de gemeente daarom het volgende - naar verwijzing van de eerdergenoemde afbeelding onder kopje "algemeen". Zoals op de afbeelding zichtbaar is – wil de indiener de nummers 1, 2, 3, 4, 5 en 12 niet gebruikt hebben voor voorzieningen. Zoals voldoende gemotiveerd wil indiener geen horeca in de types I, IIa, III, IV en ook geen detailhandel in die blokken. Dit zorgt ervoor dat de nummers 6 tot en met 11 over blijven - waar indiener geen horeca de types IIa, III, IV en geen detailhandel willen. Overige is wel toegestaan. Deze staan langs het talud en de Mr. Treublaan - waardoor ze bereikbaar blijven maar zorgen dat het bewegingsgebied zich verder van de sociale huurwoningen bevindt. Indiener is van mening dat dit voor meer rust en woonplezier zorgt voor de nieuwe bewoners, Weesperzijde en terugkeerders.*

Reactie Gemeente Amsterdam

Algemeen

De door indieners benoemde bewonersavonden in 2019 en 2020 zijn in het kader van het opstellen van het Stedenbouwkundig Plan Amstelstation - Amsteloever georganiseerd. Voor het Stedenbouwkundig Plan heeft uitgebreide participatie en inspraak plaatsgevonden waarin het voorzieningenniveau in de buurt onderdeel van gesprek was. Het bestemmingsplan is een juridisch-planologische vertaling van dit vastgestelde Stedenbouwkundig Plan.

Het bestemmingsplan staat voorzieningen toe binnen aanduidingsvlakken. Deze aanduidingsvlakken zijn te zien op de Verbeelding (plankaart). Een aanduidingsvlak geeft aan waar een voorziening, zoals horeca, mag komen in het gebouw. Tegelijkertijd worden in de regels grenzen gesteld aan het aantal vestigen en de omvang (maximaal aantal m²) van de voorziening. Daarmee wordt voorkomen dat een volledig aanduidingsvlak opgevuld wordt met een voorziening zoals horeca. Met deze werkwijze wordt het aantal en het volume van de voorzieningen beperkt. Tegelijkertijd biedt dit flexibiliteit, omdat niet

dwingend wordt voorgeschreven waar de voorzieningen precies binnen een vlak moeten komen.

Mogelijk ontstaat door het toestaan van voorzieningen in grotere vlakken de indruk dat de voorzieningen niet worden begrensd en overal zijn toegestaan. Met de hierboven toegelichte werkwijze worden voorzieningen nadrukkelijk wél begrensd in locatie, in functie, in grootte én in het aantal vestigingen.

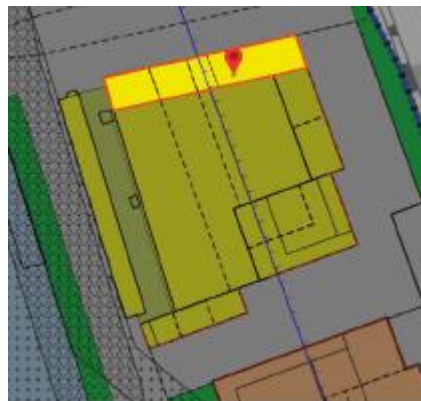
Het flexibele principe van het bestemmingsplan wordt in onderstaande plaatjes uitgelegd, met een voorbeelduitwerking van horeca langs de Mr. Treublaan. In de Van der Kunbuurt is langs de Mr. Treublaan maximaal 200 m² horeca I toegestaan in het definitieve bestemmingsplan. Horeca I is horeca zonder alcoholvergunning, bijvoorbeeld een koffi corner.

In figuur 2 is het "aanduidingsvlak" te zien, dit is felgeel gekleurd. Binnen dit aanduidingsvlak is horeca I toegestaan.

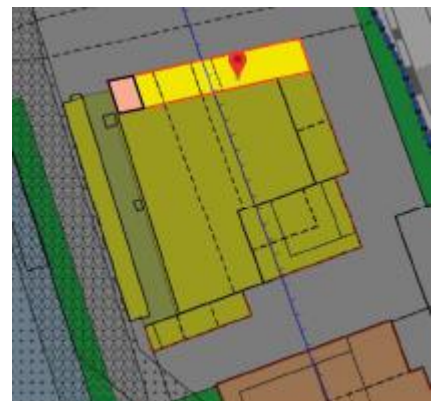
In de regels staat dat binnen dit aanduidingsvlak aan de Mr. Treublaan maximaal 200 m² horeca I is toegestaan. In figuur 3 is aan het roze vakje te zien hoe groot 200 m² horeca I is. Figuur 3 laat dus de verhouding in oppervlakte zien tussen het gehele aanduidingsvlak en de maximale hoeveelheid horeca I die wordt toegestaan binnen dit vlak.

Het gaat hierbij om een voorbeelduitwerking, de regels gelden altijd, maar de exacte locatie van het roze vlak in figuur 3 kan ook elders liggen in het aanduidingsvlak. Het bestemmingsplan staat toe dat er 200 m² horeca I komt in het aanduidingsvlak aan de Mr. Treublaan, maar legt niet dwingend op waar dit precies moet komen.

In de tekst van paragraaf "Punten 3, 4, 5 en 6: Toevoeging Horeca en andere voorzieningen blijft beperkt" wordt dit voor alle voorzieningen verder toegelicht.



Figuur 2: het aanduidingsvlak langs de Mr. Treublaan



Figuur 3: de maximale grootte van horeca binnen het aanduidingsvlak

Daarnaast wordt in het gebied uitgegaan van een verdeling tussen rust en reuring. De binnenzijde van de Van der Kunbuurt krijgt een rustig en groen karakter, waar het wooncomfort op de eerste plaats staat. De voorzieningen vestigen zich voornamelijk op de begane grond langs de doorgaande routes van de Mr. Treublaan, de Stationsloper en de

Spaklerweg. Daarmee richten de voorzieningen zich naar de buitenzijde. Dit draagt bij aan de sociale veiligheid en daarmee wordt in de binnengebieden de Van der Kunbuurt voorzien van een rustiger woonklimaat.

Punt 1: Toename drukte

Het plangebied ligt op een locatie die bijzonder goed wordt ontsloten door openbaar vervoer en zal zich verder ontwikkelen naar een grootstedelijke locatie, waaraan woningen en kantoren worden toegevoegd. Dit resulteert in een toename van bewoners en gebruikers, wat ook een toevoeging van voorzieningen rechtvaardigt en zelfs nodig maakt. In deze grootstedelijke setting past langs doorgaande routes op de begane grond een gemengde bestemming. Commerciële en maatschappelijke voorzieningen hebben hier een belangrijke functie in het vervullen van consumptieve behoeften en het verlenen van maatschappelijke diensten in bijvoorbeeld een buurtkamer. Ook verlevendigen voorzieningen het gebied en dragen daarmee bij aan een sociaal veilige omgeving.

In het plangebied wordt uitgegaan van een verdeling van rust en reuring door de voorzieningen te concentreren langs de hoofdroutes en op andere plekken juist niet toe te staan, zoals hiervoor reeds aangegeven. De gemeente kent een clusteringsbeleid dat erop is gericht voorzieningen bij elkaar te clusteren. Zo ook in het gebied langs de Mr. Treublaan en de Stationsloper. De zogenaamde Stationsloper bestaat uit het plein bij de stationshal en de route vanaf de stationshal langs de ontwikkellocaties Van der Kun en Leeuwenburg naar de Amstel. Langs deze Stationsloper en in de directe omgeving daarvan worden voorzieningen mogelijk gemaakt. Zo krijgt het aangrenzende Rivierenplein een inrichting als centrale plek waar bewoners en bezoekers elkaar kunnen ontmoeten, dus met een verblijfsfunctie. Aan het Rivierenplein is ruimte voor enkele voorzieningen in de plint van Leeuwenburg.

In de binnengebieden worden geen nieuwe voorzieningen toegestaan, enkel de voorzieningen die al in het huidig bestemmingsplan positief bestemd zijn blijven dezelfde mogelijkheden behouden. De binnengebieden van de buurten in Amsteloever zijn daarmee rustig van karakter. Door deze verdeling van rust en reuring wordt aandacht en invulling gegeven aan de verschillende belangen van bewoners.

Punt 2: Overlast ongedierte

Het bestemmingsplan regelt niet het voorkomen en bestrijden van ongedierte, dit valt onder handhaving.

Punten 3, 4, 5 en 6: Toevoeging Horeca en andere voorzieningen blijft beperkt

Onder het kopje Algemeen is toegelicht dat het bestemmingsplan een flexibele opzet heeft. Daarmee worden grotere vlakken bepaald waarbinnen voorzieningen als detailhandel, horeca en dienstverlening zich mogen vestigen. Vervolgens worden in de regels aantal, grootte en functie binnen die vlakken beperkt. Zo'n vlak heet in het bestemmingsplan een "functieaanduiding". Dit principe is onder het kopje Algemeen geïllustreerd met een voorbeelduitwerking voor horeca langs de Mr. Treublaan.

Volgens hetzelfde principe worden voor voorzieningen in de regels de volgende beperkingen vastgelegd:

- De Van der Kunbuurt is in de regels te vinden onder artikel 20 “Wonen-2”. Bij artikel 20.4.1 “specifieke gebruiksregels” staat onder c het volgende: “ten aanzien van de dienstverlening, detailhandel en horeca, geldt dat het bruto vloeroppervlak gezamenlijk minimaal 1.500 m² en maximaal 3.600 m² bedraagt”.
- Vervolgens wordt voor de Van der Kunbuurt per functie het maximale aantal m² vastgelegd. Dit betekent een maximaal aantal m² voor de functies detailhandel, horeca en dienstverlening, waarbij horeca is gemaximeerd per categorie.
- Daarnaast geldt voor verschillende functies een maximale vestigingsgrootte. Winkels (zie detailhandel in bovenstaande tabel) mogen bijvoorbeeld niet groter zijn dan 300 m² omdat dit vanuit het detailhandelsbeleid van de gemeente onwenselijk zou zijn.
- Voor de functie detailhandel is bovendien de totale omvang voor Leeuwenburg en de Van der Kunbuurt gezamenlijk gemaximeerd op 1.500 m² (zie hiervoor artikel 26.3 van de regels. Dit betekent dat als de Leeuwenburg 900m² detailhandel invult in haar bouwplan, er in de Van der Kunbuurt nog maar ruimte is maximaal 600m² detailhandel.
- De functies horeca, zakelijke en consumentgerichte dienstverlening en detailhandel zijn uitsluitend toegestaan op de begane grond zodat deze bijdragen aan levendigheid en sociale veiligheid.
- Horeca II-a (zalenverhuur) is niet toegestaan, ten aanzien van horeca is in het gehele bestemmingsplan enkel categorie I (o.a. fastfood), III (café) en IV (restaurant) toegestaan.

Met deze begrenzingen leidt de toevoeging van voorzieningen niet tot het beeld -zoals door indiener wordt verondersteld - dat bijvoorbeeld de gehele begane grond van de Van der Kunbuurt rondom wordt ingevuld met voorzieningen.

In het ontwerp bestemmingsplan leidt de regeling voor horeca met horecategoriegrenzen en aanduidingscategoriegrenzen tot onduidelijkheid. De opgenomen regeling voor Van der Kunbuurt (bestemming Wonen-2) wordt aangepast om de leesbaarheid te verbeteren. De aanpassing zorgt er voor dat horecategoriegrenzen en aanduidingscategoriegrenzen duidelijk verschillen en beter leesbaar zijn.

Een aantal indieners geeft aan dat horeca voor geluidsoverlast zal zorgen en dat daarom in het plangebied geen of beperkt horeca opgenomen moet worden. In de zienswijzen wordt aangegeven dat er verplichte afstanden tussen woningen en horeca opgenomen zouden moeten worden. Een menging van de functies horeca en wonen is echter gebruikelijk in een grootstedelijke omgeving. Wel worden, zoals hierboven beschreven, de voorzieningen waaronder horeca geconcentreerd langs doorgaande routes zodat er ook gebieden ontstaan waar uitsluitend woningen worden gesitueerd. Bovendien zullen sommige woningen hierdoor aan de voorzijde wel grenzen aan voorzieningen maar niet aan de achterzijde. Daarnaast is elke horecavestiging verplicht een exploitatievergunning aan te vragen. Deze

wordt bij de vergunningverlening getoetst op eventuele aanvullende eisen voor het beperken van overlast. Overigens zijn nachtzaken niet toegestaan.

Conclusie

De ingediende zienswijzen nr. 2, 3, 8, 10, 16, 17, 18, 19, 20, 21 leiden tot een aanpassing van het bestemmingsplan, namelijk:

1. De opgenomen regeling voor horeca voor de Van der Kunbuurt wordt aangepast om de leesbaarheid te verbeteren en de regeling duidelijker te maken. In de huidige regeling leidt het gebruik van de horeca categorie met een cijfer tussen de 1 en de 4, naast de aanduidingscategorie met een cijfer tussen de 1 en de 4 (in Romeinse cijfers genoteerd) tot onduidelijkheid. De aanpassing zorgt ervoor dat horecategoriegrenzen en aanduidingscategoriegrenzen duidelijker worden.

3.2 Zienswijze nr 19

Deze indiener heeft een zienswijze ingediend die voor een groot deel overeenkomt met de zienswijze onder 3.1. Zie voor de inhoud van de zienswijze en de beantwoording daarop 3.1.

Daarnaast heeft deze indiener een aantal aanvullende punten naar voren gebracht.

1. *Indiener geeft aan dat er geen horeca en detailhandel in de Van der Kunbuurt nodig is. Voor de bewoners van de nieuwe Van der Kunbuurt is er straks al een supermarkt dichtbij aan de oostkant van het station. Volgens indiener is het Amstelstation een doorreisplek en moet dit geen trekpleister worden voor uitgaande mensen op zoek naar cafés en restaurants die in de Van der Kunbuurt te vinden zouden moeten zijn of in de Leeuwenburg.*
2. *De gemeente mag volgens de indiener niet vergeten dat de Van der Kunbuurt wordt gesloopt, omdat de gemeente vindt dat er verdichting moet plaatsvinden. Dus meer woningen bouwen om te wonen. Daar hebben de bewoners uiteindelijk voor gekozen en aangegeven dat ze een rustige buurt terug willen. De bewoners van de 70 niet te slopen woningen aan de Weesperzijde wonen zo wel prettig en de andere huidige 150 huishoudens van de 5 blokken die straks terug gaan keren in een nieuwe buurt, hebben aangegeven dat ze voor een rustige en veilige nieuwe buurt willen gaan. Hun rust en woongenot hoeft niet ontnomen te worden.*
3. *Indiener geeft aan dat door de verhuurder altijd is verteld dat de Coffeecompany (of vergelijkbaar) terugkomt op de Mr. Treublaan en dat er een ontmoetingsruimte komt langs het Spoortalud. Indiener ziet graag dat de Coffeecompany en kapper op dezelfde plek behouden worden. Dit is volgens indiener beter dan dat deze twee zaken ruimte gaat innemen onder de sociale huurwoningen van Stadgenoot, want elke m² is nodig om te wonen. In figuur 2.7 staat de huidige plek leeg. Het is zonde om deze ruimte niet te benutten. Op deze plek kan men voor de deur auto's laten parkeren en apart van een nog in te voeren streng fietsparkeerregime een uitzondering maken voor fietsparkeren voor de gasten van Coffeecompany en de Barbershop. Dan is dit gecentreerd op de hoek en heeft de rest van de buurt er geen last van.*

4. *Volgens de indiener hebben bewoners geen behoefte aan voorzieningenaanbod gericht op de snelle boodschap, snelle service en ontmoeting of aan publieksgerichte voorzieningen in en rondom de sociale huurwoningen van Stadgenoot. Er is genoeg horeca in de buurt en met het OV is men zo in de stad als men restaurants en cafés zoekt. Er is geen behoefte aan dronken mensen voor de deuren, onder de balkons van de woningen.*
5. *De autostraat, die van de Mr. Treublaan doorgetrokken wordt met de Van der Kunstraat, zal er zijn voor bestemmingsverkeer en er zal niet op straat geparkeerd mogen worden met de auto. Horeca en detailhandel zorgen voor een aantrekkelijke kracht op mensen van buiten de buurt en dat hebben de bewoners niet nodig. Denk aan auto's en fietsers die voor de snelle boodschap, afhaalrestaurant of pizzazaak even snel de auto of fiets op de stoepen parkeren of dubbel parkeren. Daar gaat de rust die de bewoners zo graag willen.*
6. *Indiener geeft aan dat dat Stadgenoot het blok aan de Amstel beloofd heeft als het mooiste gebouw om in te wonen aan de bewoners. Indiener maakt er bezwaar tegen om horeca categorie I, II, III, IV en detailhandel in dit blok terug te laten komen. Indiener maakt bezwaar tegen horeca categorie I, II, III en IV en detailhandel in de ruimtes die voor sociale huurwoningen bestemd zijn te plaatsen. Sociale verhuurder is er om te zorgen voor sociale huurwoningen en ervoor te zorgen dat de bewoners rustig en veilig kunnen wonen. Indiener maakt bezwaar om horeca categorie I, II, III en IV en detailhandel in de gehele nieuwe Van der Kunbuurt toe te voegen. We willen rustig wonen en het hoeft geen winkelcentrum te worden.*
7. *Indiener geeft aan dat bewoners van de Van der Kunbuurt hebben aangegeven graag opbergruimte en garageboxen onder de bebouwing terug te willen zien. Dit kon volgens Stadgenoot niet, want deze ruimte was nodig voor fietsparkeren. Indiener schrikt ervan dat er nu zoveel ruimte weggegeven wordt aan voorzieningen (1500-3600m²) zoals horeca in plaats van aan fietsparkeren.*
8. *Indiener maakt bezwaar tegen horeca categorie I, II, III en IV en detailhandel in het deel woningen van de gemeente gesitueerd in de hoek van het Amstelstation. Ook daar zorgt horeca I, II, III en IV en detailhandel voor veel komen en gaan van mensen die zorgen voor een grote belasting van het woongenot van de bewoners. Denk aan dronken mensen, schreeuwende mensen, pratende mensen, mensen op terrassen, geluidsoverlast, onveilig gevoel en het komen en gaan van mensen. Veel lawaai en het trekt ook nog drugsdealers en criminaliteit aan zo bij een station. Nu heeft de buurt daar al last van.*
9. *Het is schrikken als men bedenkt dat de Coffeecompany en de Barbershop samen 400 tot 500 m² groot zijn en dat gemeente 1500-3600 m² aan voorzieningen wil terugbouwen in de nieuwe Van der Kunbuurt. Deze hoeveelheid is nooit eerder gecommuniceerd door de verhuurder, maar ook niet door de gemeente. Alleen iemand die in staat is een moeilijke ontwerp bestemmingsplan te lezen komt daar op een niet makkelijke manier achter. Maar het betekent niet dat er dan tussen 1500-3600 m² gevuld kan worden door dienstverlening in de buurt. Ook dienstverlening zorgt voor veel beweging voor de deur en de buurt. Hou het klein en minimaal.*
10. *Veiligheid: voor zienswijze op dit thema zie hoofdstuk 9.1.1*
11. *Bezwaar hogere dB waarden: voor zienswijze op dit thema zie hoofdstuk 8*

12. *Ondergrondse Fietsenstalling: voor zienswijze op dit thema zie hoofdstuk 7.1.2.*
13. *Indiener vraagt zich af wat er met de keuzemodellen die uit de bewonerssessies kwamen is gebeurd. Indiener ziet nu alleen een soort van een model Woonstraat, wat is er met het model Park gebeurd? Bewoners wachten al een tijd om in gesprek te gaan met de nieuw aan te trekken architect van de verhuurder van de sociale huurwoningen om hun wensen en eisen aan te geven. Deze mogelijkheid is beloofd aan de bewoners en we vragen ons af of nu al een keuze is gemaakt? Bewoners vinden het belangrijk dat woonkamers en balkons van zoveel mogelijk huizen zo liggen dat ze naar het zuiden staan, zodat er maximaal zon en licht is over een hele dag.*
14. *Leeuwenburg: voor zienswijze op dit thema zie hoofdstuk 4.2.*

Reactie gemeente zienswijze nr. 19

Punt 1: Gebied moet geen trekpleister worden voor horecabezoekers

Zie beantwoording in paragraaf 3.1 onder het kopje "toename drukte".

Punt 2: Ontneem bewoners niet hun rust en woongenot

Zie beantwoording naar paragraaf 3.1 onder het kopjes "toename drukte".

Punt 3: Behoud koffiezaak en kapper aan de Mr. Treublaan

De kapper valt onder de bestemming Dienstverlening en kan zich vestigen op de Mr. Treublaan.

Indiener geeft aan voorkeur te hebben voor een koffiezaak in plaats van een restaurant aan de Mr. Treublaan. Op basis van deze zienswijze wordt geconcludeerd dat het de voorkeur heeft om op deze locatie een koffiezaak (horeca categorie I) zoals in de huidige situatie ook gevestigd is, mogelijk te maken in plaats van restaurants (horeca categorie III en IV). Zie hiervoor ook paragraaf 3.1 onder horeca. Dit leidt tot een aanpassing van het ontwerp bestemmingsplan.

Punt 4: Bewoners hebben geen behoefte aan voorzieningenaanbod

Zie beantwoording in paragraaf 3.1. Onder de kopjes Toename Drukke en Toevoeging horeca en andere voorzieningen blijft beperkt.

Punt 5: Bezoekers van winkels en horeca parkeren op straat

Zie beantwoording onder hoofdstuk 5 'verkeer en parkeren'. Zie punt 5.1 op blz. 20.

Punt 6: Bezwaar tegen horeca en detailhandel

Zie beantwoording in paragraaf 3.1. onder de kopjes Toename Drukke en Toevoeging horeca en andere voorzieningen blijft beperkt.

Punt 7: Horeca mag niet ten koste gaan van fietsparkeren en berging in woongebouwen

Het bestemmingsplan biedt naast ruimte voor voorzieningen ook ruimte voor wonen met bijbehorende bergingen en fietsparkeren. Binnen de bestemming dient ruimte te zijn opgenomen voor fietsparkeren voor bewoners, maar ook voor de voorzieningen. Het opnemen van horeca gaat niet ten koste van ruimte voor wonen met bijbehorende voorzieningen en fietsparkeren.

Punt 8: Horeca in hoek Amstelstation

Zie beantwoording in paragraaf 3.1 onder het kopje Toename horeca en andere voorzieningen blijft beperkt.

Punt 9: Houdt hoeveelheid dienstverlening klein en minimaal

Zie beantwoording in paragraaf 3.1 onder het kopje Toename Drukte.

Reeds in het Stedenbouwkundig Plan zijn de genoemde m2 voorzieningen genoemd; het bestemmingsplan legt dit nu juridisch – planologisch vast.

Punt 10: Veiligheid

Voor zienswijze en reactie op dit thema zie hoofdstuk 9.1.1

Punt 11: Bezwaar hogere dB waarden

Voor zienswijze en reactie op dit thema zie hoofdstuk 8

Punt 12: Ondergrondse Fietsenstalling

Voor zienswijze en reactie op dit thema zie hoofdstuk 7.1.2.

Punt 13: Keuzenmodellen uit bewonerssessies

Indiener vraagt zich af wat er met de keuzemodellen die uit de bewonerssessies kwamen is gebeurd. Op basis van het bestemmingsplan kan een woonontwikkeling worden gerealiseerd die zich niet beperkt tot 2 varianten, tegelijkertijd stelt het bestemmingsplan eisen ten aanzien van de ontwikkeling in omvang, hoogte, etc. De door Stadgenoot gepresenteerde keuzemodellen zijn beide mogelijk in het bestemmingsplan. De uitwerking van de plannen wordt niet in dit bestemmingsplan vastgelegd.

Punt 14: Leeuwenburg

Voor zienswijze en reactie op dit thema zie hoofdstuk 4.2.

Conclusie

De ingediende zienswijze nummer 19 leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan, namelijk:

- De horeca categorie III en IV langs de Treublaan wordt beperkt tot horeca categorie I.

3.3 Zienswijze nr 8

Bij nadere lezing van de plannen m.b.t. de ontwikkellocatie Van der Kunbuurt ontdekte ik dat er voornemens in staan t.a.v. voorzieningen die nooit eerder bekend gemaakt zijn. Met dit schrijven maak ik bezwaar ertegen.

Resultaat inspreksessies

De bewoners van de Van der Kunbuurt zijn nauw betrokken (geweest) bij de ontwikkeling en de plannen voor de nieuw te bouwen woningen en buurt. In december 2019, en januari en maart 2020 zijn er meerdere bewonersavonden georganiseerd. Tijdens deze sessies werden de bewoners gevraagd naar hun wensen met betrekking tot de nieuwe buurt, veiligheid, omgeving, groen, de woningen en voorzieningen. In de sessies kwam naar voren dat men het knusse en kleinschalige karakter van de huidige buurt wil behouden, er zorgen zijn om sociale veiligheid en ook zorgen om de rust in de buurt, vanwege het extra volume van nieuwe bewoners. Eindconclusie van de sessies was dat bewoners opteerden voor een veilige, rustige en kindvriendelijke buurt.

Nieuw geplande voorzieningen

In het nu ter tafel liggende ontwerpbestemmingplan zie ik in de nieuwe Van der Kunbuurt allerlei voorzieningen. De voorzieningen – het gaat om horeca, detailhandel en dienstverlening – staan gepland rondom de gehele nieuwbouw van de Van der Kunbuurt.

De voorzieningen kunnen volgens indiener geschrapt worden ten behoeve van meer woningbouw, want:

- 1. Volgens de indiener kan in alle geplande voorzieningen horeca komen. Het is een aantrekkelijk stuk voor ondernemers om horeca te vestigen volgens de indiener. Maar het is een woonbuurt, geen stationsvoorziening of kantoorvoorziening. Er zijn al voldoende horecagelegenheden voor de stationsbezoekers en kantoormedewerkers in de buurt.*
- 2. Voor de Van der Kunbuurt zelf zijn er volgens de indiener voldoende voorzieningen in de nabije omgeving. De indiener gelooft niet dat dit soort buurtvoorzieningen (zoals bakker, slager, fietsenmaker, etc.) zich ook de in de Van der Kunbuurt zullen vestigen, maar dit zal plaatsmaken voor meer horeca.*
- 3. Voor de indiener is er één voorziening die wel past, een huis van de wijk: een voorziening voor de buurt met koffieochtenden, lessen en cursussen, activiteiten voor kinderen en jeugd of voor ouderen.*

De indiener geeft aan dat de buurt geen extra voorzieningen nodig heeft. De gemeente heeft onvoldoende scherp wat het betekent om in een buurt dichtbij station en zakenverkeer te wonen. De buurt wordt al drukker met de nieuwbouw, en het opnemen van extra voorzieningen komt het wooncomfort, de rust en veiligheid van bewoners niet ten goede. In een buurt is geen plaats voor een horecaplein of winkelcentrum. De van der Kunbuurt mag geen stationshorecagebied of zakenlunchterrein worden. De indiener verzoekt de belangen van de huidige bewoners, nieuwe bewoners en terugkeerders mee te nemen in de besluiten van het ontwerpbestemmingplan.

Reactie gemeente

Zie de beantwoording in paragraaf 3.1. onder de kopjes 'Toename Drukke' en 'Toevoeging horeca en andere voorzieningen blijft beperkt'.

Het bestemmingsplan staat niet toe functies onderling uit te wisselen. Het is dus niet mogelijk om een horecazaak te vestigen op een locatie waar enkel detailhandel of

dienstverlening is toegestaan. Het is dus niet mogelijk dat zich meer horeca zal vestigen in het geval dat het vestigingsklimaat voor detailhandel onvoldoende blijkt.

Binnen de functie maatschappelijke voorzieningen kan een buurtkamer/huis van de wijk worden gerealiseerd.

Conclusie

Zienswijze nummer 8 leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

3.4 Samenvatting zienswijze nr 5

Indiener is van mening dat winkels zoals een drogist of apotheek akkoord zijn, maar dat een café voor geluidsoverlast zal zorgen. De indiener geeft aan geen overlast te willen in de buurt.

Reactie gemeente

Zie beantwoording in paragraaf 3.1. onder de kopjes Toename Drukke en Toevoeging horeca en andere voorzieningen blijft beperkt.

Conclusie

De ingediende zienswijze nummer 5 leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

Conclusie Van der Kunbuurt

De ingediende zienswijzen ten aanzien van het onderwerp van der Kunbuurt leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan, namelijk:

1. De opgenomen regeling voor horeca voor de Van der Kunbuurt wordt aangepast om de leesbaarheid te verbeteren en de regeling duidelijker te maken. In de huidige regeling leidt het gebruik van de horeca categorie met een cijfer tussen de 1 en de 4, naast de aanduidingscategorie met een cijfer tussen de 1 en de 4 (in romeinse cijfers genoteerd) tot onduidelijkheid. De aanpassing zorgt ervoor dat horecategoriegén en aanduidingscategoriegén duidelijker worden.
De aanpassing luidt als volgt:
 - Artikel 20.1 onder e. is aangepast van "horeca in de categorieën I, uitsluitend ter plaatse van de aanduidingen 'specifieke vorm van horeca – 3" naar "horeca in de categorie I, uitsluitend ter plaatse van de aanduidingen 'specifieke vorm van horeca - a' en specifieke vorm van horeca - b';
 - Artikel 20.1 onder f. is aangepast van "horeca in de categorieën III en IV, uitsluitend ter plaatse van de aanduidingen 'specifieke vorm van

horeca - 1' en 'specifieke vorm van horeca - 2';" naar "horeca in de categorieën III en IV, uitsluitend ter plaatse van de aanduidingen 'specifieke vorm van horeca – c';"

- Artikel 20.4.1 onder c: de tabel is aangepast.
 - 'horeca ter plaatse van specifieke vorm van horeca – 1' wordt 'horeca ter plaatse van specifieke vorm van horeca – b'
 - 'horeca ter plaatse van specifieke voor van horeca – 2' wordt 'horeca ter plaatse van specifieke voor van horeca – c'
 - 'horeca ter plaatse van specifieke voor van horeca – 3' wordt 'horeca ter plaatse van specifieke voor van horeca – a'

- 2. De mogelijkheid om horeca categorie III en IV langs de Treublaan te realiseren, wordt aangepast waarbij enkel horeca categorie I is toegestaan. Dit is verwerkt in de bovenstaande aanpassingen van de regels, en in de verbeelding, zie de uitsnede in figuur 5.
 - Aan de Mr. Treublaan is 'specifieke vorm van horeca-b' toegestaan, waarbinnen enkel horeca categorie 1 is toegestaan (zie definitie 1.51 onder a voor de volgende toelichting "horeca I: een bedrijf of inrichting gericht op de verkoop van al dan niet voor consumptie ter plaatse bereide kleine etenswaren, het verstrekken van alcoholvrije dranken en/of het verstrekken van consumptie-ijs, zoals een cafetaria, snackbar, shoarmazaken, lunchroom, koffie-theehuis of ijssalon"
 - In het blok op de Stationsloper is een aanduidingsvlak met 'specifieke vorm van horeca-c' en een aanduidingsvlak waarbinnen 'specifieke vorm van horeca-a' is toegestaan. In het aanduidingsvlak met horeca-a is horeca categorie 1 toegestaan, zie de definitie hierboven. In het aanduidingsvlak horeca-c is horeca categorie 3 en 4 toegestaan. Volgens de definitie 1.51 onder d en e:
 - horeca III: een bedrijf of inrichting gericht op het verstrekken van sterke alcoholische dranken, zoals een café of bar;
 - horeca IV: een bedrijf of inrichting gericht op het verstrekken van ter plaatse bereide maaltijden, inclusief (alcoholische) dranken, zoals een restaurant, eetcafé/lunchroom of bistro;

4 Leeuwenburg

4.1 Horeca

Samenvatting zienswijze nr. 12;

De indiener geeft aan dat binnen het voorgestelde bestemmingplan horeca mogelijk is in de plint van het gebouw De Leeuwenburg. Horeca I (snackbar), III (café) en IV (restaurant) worden voorzien. Volgens de indiener zou gezien de mogelijke overlast die horeca met zich meebrengt voor de bewoners van het direct daarnaast gelegen gebouw De Hoefsmidt, horeca in de plint van het gebouw. De Leeuwenburg beperkt moeten worden tot de noord- en oostzijde van gebouw De Leeuwenburg. Horeca is dan dus mogelijk langs het pad van de Amstel naar het station en tussen het spoor en De Leeuwenburg. Geen horeca aan de west kant van De Leeuwenburg voorkomt volgens de indiener dat het "te gezellig" wordt op het beoogde "Rivierenplein". Dit zeer kleine pleintje ligt direct naast de woon- en slaapverblijven van vele bewoners van De Hoefsmidt.

Reactie gemeente

De indieners geven aan dat horeca tot geluidsoverlast gaat zorgen en dat daarom in het plangebied geen of beperkt horeca opgenomen moet worden. In de zienswijzen wordt aangegeven dat er verplichte afstanden tussen woningen en horeca opgenomen zouden moeten worden. Menging van de functies horeca en wonen is gebruikelijk in een grootstedelijke omgeving waardoor overlast niet valt uit te sluiten. Wel worden, zoals beschreven in de reactie van de gemeente onder paragraaf 3.1, de voorzieningen waaronder horeca geconcentreerd langs doorgaande routes zodat er ook gebieden ontstaan waar uitsluitend woningen worden gesitueerd. Hierdoor zullen sommige woningen bovendien aan de voorzijde wel grenzen aan voorzieningen maar niet aan de achterzijde. Daarnaast is elke horecavestiging verplicht een exploitatievergunning aan te vragen en bij de vergunningverlening wordt getoetst of aanvullende eisen nodig zijn om eventuele overlast te beperken.

Conclusie

De ingediende zienswijze ten aanzien van het onderwerp horeca leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

4.2 Bezonnig

Samenvatting zienswijzen nr. 19

Indiener maakt bezwaar tegen de geplande hoogte van de toren van de Leeuwenburg. Deze hoogte neemt veel en lang zon weg van de woningen in de Van der Kunbuurt. Deze hoge toren moet veel lager worden.

Reactie gemeente

In het kader van het Stedenbouwkundig Plan, vastgelegd in april 2021, is onderzoek gedaan naar bezonning en hoogbouw. Er is niet getoetst op woningniveau, maar op gebouwniveau, omdat alleen de bouwenveloppes worden vastgelegd in het bestemmingsplan. Aan de hand van een grafische calculatie is het aantal zonuren berekend van de huidige situatie en de plansituatie. Aan de hand van deze calculatie wordt duidelijk dat de verdichting geen of zeer beperkte invloed heeft op de bebouwing buiten het plangebied. Binnen het plangebied, langs de Ringdijk en ter hoogte van de Omval, is op de meetdatum een afname van het aantal zonuren meetbaar. Het gaat daarbij om een afname van 1 uur (7 uur en 30 min zon in de huidige situatie - 6 uur en 30 min zon in de plansituatie). Deze figuren zijn opgenomen in de toelichting in paragraaf 4.10.3 'Bezonning'.

Conclusie

Nu wordt geconcludeerd dat de verdichting een beperkte afname van de bezonning heeft binnen het plangebied leidt de ingediende zienswijze ten aanzien van het onderwerp bezonning niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

4.3 Zienswijze Vastint (zienswijze nummer 4)

4.3.1 Drop-off

Artikel 1:

Toevoegen definitie 'drop off'; alleen relevant voor Leeuwenburg. De drop off is onzes inziens nog niet volledig of juist geborgd, dit volgt tevens uit de punten hieronder, zoals bij punt 16.1.

Reactie gemeente

Het toevoegen van de definitie 'drop off' is niet nodig. Het beoogde gebruik zoals wordt voorgesteld wordt door de bestemming Verkeer – 2 niet belemmerd waardoor deze extra toevoeging niet nodig is.

4.3.2 Dakterrassen

Artikel 1.33:

Dakterrassen: 'een buitenruimte op een plat dak met bijbehorende afrastering en vloerconstructies ten dienste van de bewoners van de erop aansluitende woningen.' Dit moet – in lijn met artikel 7.1 onder q - worden: 'een buitenruimte op een plat dak met bijbehorende afrastering en gebruiksconstructie ten dienste van het toegestane gebruik.' Met de huidige omschrijving/definitie kunnen wij namelijk geen dakterrassen maken ten gunste van andere functies dan woningen, zoals het kantoor.

Reactie gemeente

Het is inderdaad juist dat dit artikel wel is aangepast maar de definitie niet. De definitie van een dakterras zal worden beperkt tot "een buitenruimte op een plat dak met bijbehorende afrastering en vloerconstructies". Het beperken van het gebruik voor de bewoners van de

erop aansluitende woningen hoort niet in de definitie; het gebruik zal worden opgenomen in de regels waarin wordt opgenomen dat het gebruik van het dakterras voor wonen en kantoor is toegestaan.

Conclusie:

De zienswijze leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan, namelijk:

1. 1.33 wijzigen door de definitie te beperken tot: “een buitenruimte op een plat dak met bijbehorende afrastering en vloerconstructies”
2. In de gebruiksregels toe te voegen dat gebruik van het dakterras voor wonen en kantoor is toegestaan. In artikel 6.4.2 is opgenomen “Tot een strijdig gebruik van gronden en bouwwerken wordt in elk geval gerekend het gebruik van dakterrassen bij functies anders dan wonen of kantoren”. Artikel 6.4.2. behandelt de bestemming gemengd-1, dit is ook bij de artikelen van de andere ontwikkellocaties opgenomen (respectievelijk artikel 7.4.2, 8.4.2 en 20.4.2).

4.3.3 Entrees

Artikel 7.4.1 sub f:

De inhoud van bijlage 3 waarnaar dit artikel verwijst, is niet correct. Immers, de entrees van de commerciële ruimten, de drop off, de fietsenstalling van Leeuwenburg – die ook als hoofdentree van die betreffende functies kunnen worden aangemerkt – zijn gelegen aan zijden die niet als ‘hoofdentree’ zijn aangemerkt. We willen voorstellen de legenda aan te passen naar ‘hoofdentree programma kantoor en wonen’.

Reactie gemeente

1. De constatering dat de inhoud van de bijlage niet juist is onderschrijft de gemeente. De legenda van bijlage 3 wordt aangepast naar ‘hoofdentree programma kantoor’ en daarmee ook artikel 7.4.1 onder f: de hoofdentrees(s) ten behoeve van de functie kantoor.

Conclusie:

2. Zienswijze leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan, namelijk de legenda van bijlage 3 wordt aangepast naar ‘hoofdentree programma kantoor’ en daarmee ook artikel 7.4.1 onder f: de hoofdentrees(s) ten behoeve van de functie kantoor.

.

4.3.4 Trappen en hellingbanen

Artikel 9.1:

In dit artikel is de realisatie van trappen en hellingbanen (voor het overbruggen van het hoogteverschil tussen de bestemming Groen en Gemengd-2) onzes inziens nog niet geborgd. Indien dit het geval is, dan graag toevoegen:

- (p) trappen en hellingbanen
- (q) (bovengrondse) ontsluiting fietsparkeergarage

Indien dit niet het geval is, verzoeken wij u onderbouwd aan te geven hoe dit wel is geborgd.

Reactie gemeente

Binnen de bestemming Groen wil de gemeente geen nieuwe trappen en andere constructies toestaan die direct zijn verbonden met een naast- of ondergelegen gebouwconstructie, om daarmee de kwaliteit van de openbare ruimte te borgen. Om de hoogteverschillen te overbruggen, want daar zijn deze trappen en hellingbanen eventueel voor nodig, wil de gemeente dit opgelost zien in het ontwerp van de openbare ruimte. De hoogteverschillen zijn met aangepaste maaiveldhoogtes goed te overbruggen, daarmee worden paden met een wisselend hoogteniveau niet uitgesloten.

Voor wat betreft de ontsluiting van de fietsparkeergarage dient onderscheid te worden gemaakt in bestaande voorzieningen en nieuwe voorzieningen. Binnen de bestemming Groen is opgenomen dat bestaande toegangen naar ondergrondse parkeergarages, de bestaande ontsluiting voor de bezoekers en de hellingbaan/ontsluiting van de garage zijn toegestaan. Nieuwe ontsluitingen zijn niet toegestaan.

Conclusie:

De zienswijze ten aanzien van artikel 9.1 leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

4.3.5 Gebouwde voorzieningen

Artikel 9.2

In dit artikel is bepaald: 'Op en onder de in 9.1 genoemde gronden mag uitsluitend worden gebouwd ten dienste van de bestemming.' Dit artikel verhoudt zich niet tot een aantal voorzieningen die in de bestemming Groen worden gerealiseerd, maar die juist ten dienste staan van de bestemming Gemengd 2, zoals de trappen en hellingbanen en de ontsluiting van de fietsparkeergarage.

Ons voorstel is om artikel 9.2.1 als volgt aan te passen: 'Op en onder de in 9.1 genoemde gronden mag uitsluitend worden gebouwd ten dienste van de bestemming, met uitzondering van trappen, hellingbanen, ontsluitingen en toegangen van (fiets)parkeergarages.'

Ten overvloede, de bestemming waarnaar in dit artikel wordt verwezen betreft de bestemming Groen, niet de bestemming Gemengd-2. Daar zit het probleem.

Reactie gemeente

Zie ook de reactie van de gemeente onder 4.3.4. Binnen de bestemming Groen zijn bouwwerken toegestaan 'ten dienste van de bestemming'. Binnen de bestemming zijn fiets- en/of voetpaden en ondergrondse (fiets-)parkeervoorzieningen toegestaan. Bestaande ontsluitingen zijn toegestaan, nieuwe ontsluitingen niet. Een nieuwe ontsluiting ten dienste van de bestemming gemengd-2 in de bestemming groen, is niet toegestaan in het bestemmingsplan.

Conclusie

De zienswijze ten aanzien van artikel 9.2 leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

4.3.6 **Artikel 16.1**

Artikel 16.1

De huidige redactie van Sub j maakt de realisatie van een drop off onmogelijk. Graag dit artikellid als volgt wijzigen: 'Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer -3': uitsluitend een verdiepte, onoverdekte parkeervoorziening en/of een drop off.'

Ten overvloede, het gaat hier niet om een onoverdekte drop off, maar het betreft een deel van het gebouw want het gaat om het maken van een entree met binnenruimte op het niveau -1. Deze entree komt verder het gebouw uit dan de bestemming Gemengd-2 en reikt tot op/onder de bestemming Verkeer-2 met de aanduiding Verkeer-3.

Verder: trappen en hellingbanen zijn binnen de bestemming Verkeer-2 noodzakelijk voor NS voor de overbrugging van maaiveld en -1 en niet mogelijk binnen de planregels. We gaan ervanuit dat deze wel noodzakelijk zijn voor de sociale veiligheid en bereikbaarheid.

Reactie gemeente

De genoemde drop off betreft een overdekte toegang, al dan niet als onderdeel van een toekomstige parkeergarage. Om deze overdekking nu mogelijk te maken, al dan niet vooruitlopend op een geheel of gedeeltelijke overdekking van de nu nog open parkeerbak dient het bestemmingsplan te worden aangepast.

De aanpassing wordt als volgt opgenomen:

1. Overdekking binnen de bestemming verkeer -2 wordt mogelijk door het in regel 16.3 en 16.5 toestaan van entreeportalen en technische ruimtes, mits zij onder de (gedeeltelijke) afdekking van de parkeergarage vallen. Door de aanpassing van de regels is het mogelijk gemaakt dat de parkeerbak gedeeltelijk gefaseerd overdekt wordt.
2. Binnen de bestemming Verkeer-2 staan punt i "ondergrondse parkeervoorzieningen" en punt j "ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - 3': uitsluitend een verdiepte, onoverdekte parkeervoorziening" als "daarbij behorende als:". Het betreft hier echter een hoofdfunctie binnen de bestemming Verkeer -2, waardoor aanpassing nodig is.
3. In artikel 16.1 onder e is opgenomen "ondergrondse parkeervoorzieningen", en onder f "ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - 3': uitsluitend een verdiepte, onoverdekte parkeervoorziening".

Conclusie

De ingediende zienswijze ten aanzien van het onderwerp Leeuwenburg leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan, namelijk:

- Overdekking binnen de bestemming verkeer -2 wordt mogelijk door het in regel 16.3 en 16.5 toestaan van entreeportalen en technische ruimtes, mits zij onder de (gedeeltelijke) afdekking van de parkeergarage vallen. Door de aanpassing van de regels is het mogelijk gemaakt dat de parkeerbak gedeeltelijk gefaseerd overdekt wordt.
- Binnen de bestemming Verkeer-2 staan punt i "ondergrondse parkeervoorzieningen" en punt j "ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van

verkeer - 3: uitsluitend een verdiepte, onoverdekte parkeervoorziening” als “daarbij behorende als:”. Het betreft hier echter een hoofdfunctie binnen de bestemming Verkeer -2, waardoor aanpassing nodig is.

- Artikel i en j van artikel 16.1 wordt gewijzigd in artikel 16.1.e en 16.1.f

4.3.7 Artikel 16.2.1

Artikel 16.2.1

In dit artikel is bepaald: ‘Op en onder de in 16.1 genoemde gronden mag uitsluitend worden gebouwd ten dienste van de bestemming.’ Dit artikel verhoudt zich niet tot de drop off die in de bestemming Verkeer zal worden gerealiseerd ten dienste van Gemengd-2. Ons voorstel is om artikel 9.2.1 als volgt aan te passen: ‘Op en onder de in 16.1 genoemde gronden mag uitsluitend worden gebouwd ten dienste van de bestemming, met uitzondering van de drop off’.

Reactie gemeente

Op basis van deze zienswijze wordt de bestemming aangepast om de overdekking binnen Verkeer – 2 mogelijk te maken, zie hiervoor bovenstaande reactie bij paragraaf 4.3.6.

Conclusie

Zie de conclusie en reactie van de gemeente bij paragraaf 4.3.6.

4.3.8 Bebouwingspercentages

Artikel 25.5.1 onder d:

Dit artikellid is innerlijk tegenstrijdig met artikel 7.4 lid 1 onder e. Graag als volgt wijzigen: ‘Bij het berekenen van de bebouwingspercentages, of van het in deze regels maximaal te bebouwen oppervlak, wordt de oppervlakte van ondergrondse gebouwen mede in aanmerking genomen voor zover deze buiten de buitenwerkse gevelvlakken van een bovengronds gebouw gelegen zijn, met inachtneming van het bepaalde in artikel 7.4.1 sub e.’

Reactie gemeente

Artikel 25.5 is reeds van toepassing op basis van het paraplubestemmingsplan ‘ondergronds bouwen’. In het genoemde artikel gaat het specifiek over bebouwingspercentages of maximaal te bebouwen oppervlak. Deze zijn niet opgenomen in artikel 7 aangezien in artikel 7.4 lid 1 onder e ingegaan wordt op BVO’s waardoor er geen sprake is van strijdigheid. Tegelijkertijd kan de huidige redactie leiden tot onduidelijkheid, hetgeen onnodig is. Artikel 25.5. wordt in stand gelaten waarbij met een beperkte tekstuele toevoeging in artikel 25.5.1 helder wordt dat dit geen betrekking heeft op BVO.

Conclusie

Hoewel er geen sprake is van strijdigheid kan de huidige redactie wel leiden tot onduidelijkheid. De ingediende zienswijze ten aanzien van het onderwerp ondergronds bouwen in relatie tot BVO leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan, namelijk:

In artikel 25.5.1 lid d zinssnede toevoegen: niet zijnde het (bruto) vloeroppervlak,

Plankaart

Gebleken is dat de plankaart op ruimtelijkeplannen.nl niet overeenkomt met de analoge versie van 16 december 2021 waarvan wij hebben begrepen dat deze door het college is vastgesteld. Vriendelijk verzoeken wij u deze plankaart te actualiseren.

Reactie gemeente

Na afstemming tussen indiener en gemeente blijkt dat de verbeelding juist is en daarom geen aanpassingen behoeft.

Conclusie

De ingediende zienswijze ten aanzien van de verbeelding leidt niet tot aanpassing.

Conclusie Leeuwenburg

De ingediende zienswijze ten aanzien van het onderwerp Leeuwenburg leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan, namelijk:

- 1.33 wijzigen door de definitie te beperken tot: “een buitenruimte op een plat dak met bijbehorende afrastering en vloerconstructies”
- In de gebruiksregels toe te voegen dat gebruik van het dakterras voor wonen en kantoor is toegestaan. In artikel 6.4.2 is opgenomen “Tot een strijdig gebruik van gronden en bouwwerken wordt in elk geval gerekend het gebruik van dakterrassen bij functies anders dan wonen of kantoren”. Artikel 6.4.2. behandelt de bestemming gemengd-1, dit is ook bij de artikelen van de andere ontwikkellocaties opgenomen (respectievelijk artikel 7.4.2, 8.4.2 en 20.4.2).
- De legenda van bijlage 3 wordt aangepast naar ‘hoofdentree programma kantoor’ en daarmee ook artikel 7.4.1 onder f: de hoofdentrees(s) ten behoeve van de functie kantoor.
- Overdekking binnen de bestemming verkeer -2 wordt mogelijk door het in regel 16.3 en 16.5 toestaan van entreeportalen en technische ruimtes, mits zij onder de (gedeeltelijke) afdekking van de parkeergarage vallen. Door de aanpassing van de regels is het mogelijk gemaakt dat de parkeerbak gedeeltelijk gefaseerd overdekt wordt.
- Binnen de bestemming Verkeer-2 staan punt i “ondergrondse parkeervoorzieningen” en punt j “ter plaatse van de aanduiding ‘specifieke vorm van verkeer - 3’: uitsluitend een verdiepte, onoverdekte parkeervoorziening” als “daarbij behorende als:”. Het betreft hier echter een hoofdfunctie binnen de bestemming Verkeer -2, waardoor aanpassing nodig is.
- Artikel i en j van artikel 16.1 wordt gewijzigd in artikel 16.1.e en 16.1.f.
- In artikel 25.5.1 lid d zinssnede toevoegen: “, niet zijnde het (bruto) vloeroppervlak,”.

5 Tooropgebouw

5.1 Samenvatting zienswijzen nr 6

Voor een deel van de plannen heeft indiener alle begrip: er zal gebouwd moeten worden, en veel ook. Hoogbouw is onvermijdelijk, zelfs in Amsterdam. Nu heeft men dat al eerder ingezien en op deze plek aan de Amstel, waar de (voormalige) rivier de stad binnenkomt en ook zijn naam gegeven heeft, een toch stedenbouwkundig harmonieus geheel weten te bouwen: vanaf het water oplopende plint, met een stuk daarvandaan de apotheose in de vorm van de bestaande torens. Met de nieuwe plannen gaat dit echter mis, met name op de plaats van de voormalige Delta Lloyd. Indiener van de zienswijze is van mening dat deze plannen een beschamende knieval zijn aan de brutaalste projectontwikkelaars:

Twee enorme torens zo vlak aan het water verpesten het geheel in meerdere opzichten:

- a. de harmonie wordt zwaar geweld aan gedaan, alsof het hier Rotterdam is aan een honderden meters brede rivier.*
- b. de wind speelt op deze plek nu al een enorme rol: tussen de nieuwe toren Haut en Delta Lloyd, ontstaat door venturi-werking bij een beetje harde wind nu al een onprettige en soms gevaarlijke situatie.*

Afzien van hoge torens i.p.v. het huidige DL gebouw zal in ieder geval een beter plan opleveren, waar de stad zich in de toekomst niet voor zal hoeven schamen.

Reactie gemeente

In het Stedenbouwkundig Plan, dat op 26 april 2021 is vastgesteld door de gemeenteraad, zijn de hoogtes, afmetingen en posities van de torens in Amsteloever vastgelegd. Bij het situeren van de torens is naar veel aspecten gekeken (zie hiervoor de Hoogbouweffectrapportage, bijlage 10). Het bestemmingsplan legt het Stedenbouwkundig plan juridisch-planologisch vast. Zoals in het Stedenbouwkundig Plan en de bijbehorende nota van beantwoording is verwoord, vormen de torens een evenwichtige compositie die zich als een samenhangend geheel manifesteert. De torens staan in een soort schaakbordpatroon zodat ze langs elkaar kijken. De Tooroplocatie krijgt twee nieuwe torens. De toren van 100 meter (101,5 NAP) langs de Spaklerweg past in de oplopende lijn tussen Amstelkwartier en het hoogbouwcluster rond het Amstelplein. De andere toren van 125 meter (126,5 NAP) staat weloverwogen uit het gelid aan de majestueuze bocht in de Amstel. De impact op bezonning, windklimaat en akoestiek is zo klein mogelijk gehouden. In het Windhinderrapport zoals opgenomen in bijlage 15 wordt geconcludeerd dat het windklimaat in het plangebied als gevolg van een toename van hoogbouw en de kap van begroeiing op een aantal plaatsen ongunstiger worden dan in de huidige situatie, maar voldoet aan de normering zodat er geen sprake is van overschrijding van het gevaarcriterium. Het windklimaat voldoet, maar ondanks dat is gekeken naar een aanpassing van de bouwenvolop van het Tooropgebouw om het windklimaat te verbeteren. Zie voor de aanpassing de Nota Ambtelijke wijzigingen en de daarbij behorende bijlage 1.

5.2 Zienswijze SIX advocaten namens Nationale Nederlanden Levensverzekering Maatschappij & CBRE Investment Management B.V.

Inleiding

De zienswijze van Six advocaten namens Nationale Nederlanden Levensverzekering Maatschappij en CBRE Investment Management B.V. (hierna door indiener Six Advocaten genaamd "belanghebbenden") behandelt bijna alleen het Tooropgebouw. Daarom is de volledige zienswijze van Nationale Nederlanden ondergebracht in het hoofdstuk 'Toorop' en wordt de zienswijze hier integraal beantwoord.

5.2.1 Maatregelen in geval van behoud van de Kantoorvilla

Op de verbeelding bij het ontwerpbestemmingsplan is ter plaatse van de enkelbestemming "Gemengd-3" een strook opgenomen met de aanduiding "overige Zone-I", waarvoor in artikel 8.4.3 van de planregels een voorwaardelijke verplichting is opgenomen. Deze komt er kort samengevat op neer dat de (delen van) gebouwen ter plaatse van de aanduiding "overige zone -1" pas in gebruik genomen mogen worden als de Kantoorvilla (die ligt in "overige zone -2") feitelijk is gesloopt en gesloopt blijft en de gronden die zijn aangeduid met "overige zone2" binnen 2 jaar zijn ingericht conform de bestemmingsregels. De strook met de aanduiding "overige zone-I" ligt voor een groot deel binnen de kadastrale eigendomsgrens van NN. Volledigheidshalve is artikel 8.4.3 geciteerd.

Het is opmerkelijk dat deze voorwaardelijke verplichting is opgenomen omdat:

- a. Breevast niet de eigenaar is van de Kantoorvilla en dit ook niet zal worden. Het ligt daarom ook niet in de invloedssfeer van Breevast om de Kantoorvilla te slopen en het 'overige Zone-I' gebied te bebouwen. NN is niet voornemens de Kantoorvilla te verkopen en dit gebouw zal dus in de toekomst gehandhaafd blijven;*
- b. Nu het niet binnen de invloedssfeer van Breevast ligt om de Kantoorvilla te slopen is het zeer onlogisch dat Breevast in het ontwerp bestemmingsplan het recht tot het variabele ontwikkelvolume van 6.000 m² reeds verkrijgt en Breevast dit volume ook mag realiseren, maar slechts gehouden is dit niet in gebruik te nemen zolang de Kantoorvilla niet gesloopt is. Dit zou bij de definitieve vaststelling naar het oordeel van Belanghebbenden gecorrigeerd dienen te worden;*
- c. Daarnaast valt een groot gedeelte van het 'overige zone-I' gebied binnen de kadastrale eigendomsgrens van NN (eigenaar van de kantoorvilla). Op onderstaande 3 afbeeldingen is de kadastrale eigendomskaart afgezet tegen het huidige bestemmingsplan en het ontwerp bestemmingsplan, waarbij te zien is dat de rode markering binnen de eigendomsgrens van NN valt en waar vervolgens op de 3e afbeelding van het ontwerp bestemmingsplan staat weergegeven dat Breevast daar in het "overige zone-I" gebied kan bouwen. Aldus zou ten onrechte een realisatierecht aan een derde worden gegeven op een kavel die niet tot het eigendom van deze derde behoort. Belanghebbenden verwachten dat de kadastrale grenzen worden gerespecteerd en dat het 'overige zone-I' gebied niet door Breevast bebouwd mag en kan worden. Het bestemmingsplan dient hierop aangepast te worden. Het lijkt logischer het variabele ontwikkelvolume van 6.000 m² bvo toe te kennen aan overige zone-2".*

Reactie gemeente

Het bestemmingsplan legt het huidige gebruik en de bouwmogelijkheden, zoals ook vastgelegd in het bestemmingsplan “De Omval” vast. Hiermee is de genoemde bankvilla positief bestemd. Het vertrekpunt is dat de kantoorvilla positief is bestemd en als zodanig behouden kan blijven.

In het Stedenbouwkundig Plan, zoals vastgesteld door de Raad, is de ambitie neergelegd het bouwvolume van de kantoorvilla toe te voegen aan het Tooropgebouw. De bouwvelop van het Tooropgebouw omvat respectievelijk 100.000 m² bvo dan wel 106.000 m² bvo. In geval van verwerving en sloop van de bankvilla zal het grootste deel van het vrijgekomen perceel worden vergroend, waarmee ruimtelijk gezien een bijdrage wordt geleverd aan een parkachtige omgeving met groen.

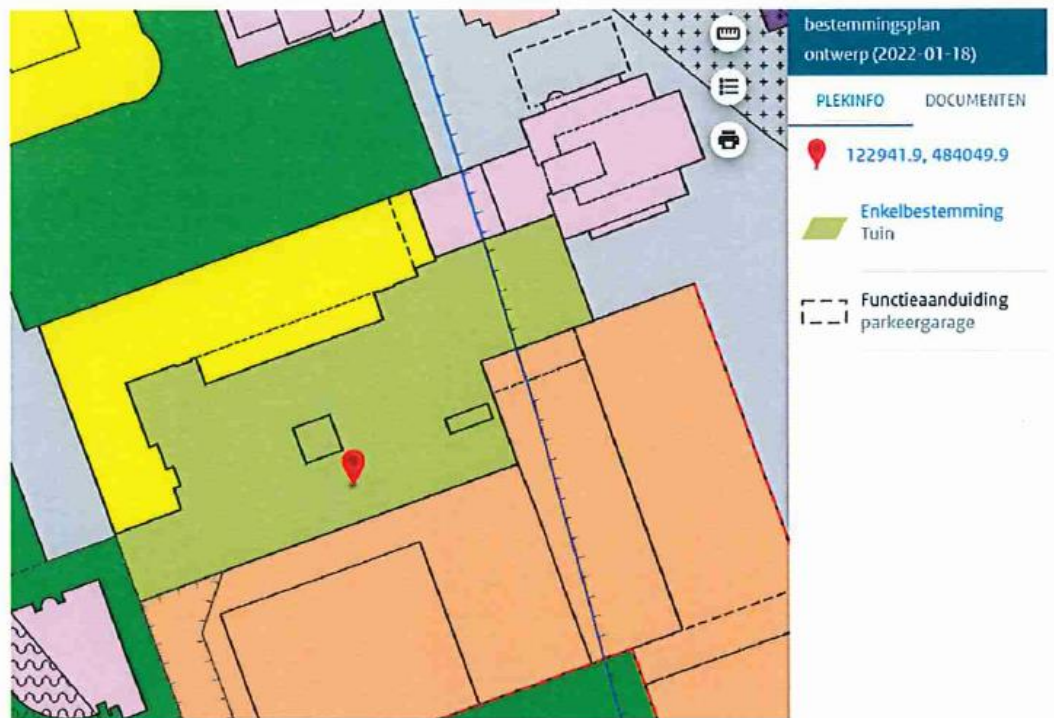
Door indiener wordt aangegeven dat er geen voornemen is om de Kantoorvilla te verkopen en dat daarmee het gebouw in de toekomst gehandhaafd blijft. Om die reden is in het bestemmingsplan de Kantoorvilla positief bestemd. Het toevoegen van het bouwvolume aan de Tooropontwikkeling vindt in dat geval niet plaats en wordt binnen de aangehaalde zone 1 geen bouwmogelijkheden toegestaan. In die situatie is er geen aantasting van de bouw- en gebruiksmogelijkheden ten aanzien van de Kantoorvilla.

Conclusie

De ingediende zienswijze ten aanzien van de Kantoorvilla leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

5.2.2 Ontbreken van intekenen, omschrijven en bestemmen van het ondergrondse datacenter

Zoals reeds aangegeven in de introductie van deze zienswijze, maar ook tijdens een eerdere digitale meeting met de gemeente Amsterdam ter sprake is gekomen, is NN ook eigenaar van het ondergrondse datacenter op level -1 en -3, dat gelegen is naast de parkeergarage, ongeveer ter hoogte van de rode markering op de hierna opgenomen afbeelding. Het ondergrondse datacenter maakt deel uit van het appartementsrecht kadastraal bekend gemeente Amsterdam, sectie AG, complexaanduiding 1527-A, indexnummer 203.



Figuur 4: afbeelding uit zienswijze Nationale Nederlanden

In het ontwerp bestemmingsplan is ter hoogte van het ondergrondse datacenter (zie rode markering op bovenstaande afbeelding) alleen bovengronds de enkelbestemming 'Tuin' toegekend, met ook een functieaanduiding 'parkeergarage'. Belanghebbenden wensen dat ook het ondergrondse datacenter ingetekend en bestemd wordt in het bestemmingsplan. Dit betekent dat hiervan ook een omschrijving in de regels en de toelichting opgenomen dient te worden.

Reactie gemeente

In het bestemmingsplan worden bestaande ondergrondse gebouwen positief bestemd. Daarbij dient ook het huidige gebruik positief te zijn bestemd. Ten aanzien van het door indiener aangegeven gebruik als "datacentrum" dient dit aangevuld te worden binnen de regels van het bestemmingsplan en vraagt dit om een aanpassing.

Conclusie

De ingediende zienswijze ten aanzien van het gebruik als datacentrum leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan, namelijk:

- Bij artikel 14.1 onder d is toegevoegd "ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van kantoor - datacenter-archiefruimte': een ondergronds(e) datacenter en/of archiefruimte;"

5.2.3 Privaatrechtelijke belemmeringen

1. *Datacenter*
In het overleg met de gemeente dat heeft plaatsgevonden nadat de zienswijze was ingediend, hebben Belanghebbenden ook verzocht om in het bestemmingsplan rekening te houden met de erfdienstbaarheid met betrekking tot het ondergrondse datacenter (niveau -1 en -3) en de ondergrondse ruimten in ieder geval op de verbeelding op te nemen, dan wel daar in de toelichting bij het bestemmingsplan naar te verwijzen. Dat is echter niet gebeurd.
2. *Ombouwen archief tot parkeergarage en/of opslagruimte*
Die erfdienstbaarheid geeft Belanghebbenden als eigenaar van het appartementsrecht recht op de bevoegdheid tot het gebruik van de ondergrondse ruimten en tevens de bevoegdheid om dat archief te verbouwen tot parkeergarage en/of opslagruimte (zie bijlage 2).
3. *Kettingbeding glazen gang & gasleiding*
Tot slot is er nog een kettingbeding van toepassing dat betrekking heeft op het bouwen en gebruiken van een glazen gang naar de computer- en archiefkamer en een mogelijke erfdienstbaarheid tot het hebben van een gasleiding voor een verbinding met de gemeentelijke aardgasleiding waarbij de Kantoorvilla en het Mondriaancomplex het heersend erf zijn.
4. *Privaatrechtelijke belemmeringen*
Bovendien zijn er erfdienstbaarheden gevestigd op het archief en het Mondriaancomplex. Op grond van de ene erfdienstbaarheid zijn Belanghebbenden als eigenaar van het heersend erf gerechtigd om de gronden van het dienend erf te gebruiken om te komen van het heersend erf en te gaan naar de openbare weg (Spaklerweg) en vice versa. De andere erfdienstbaarheid verschaft Belanghebbenden als eigenaar van het heersend erf het recht om een vluchtweg te hebben op het dienend erf. Weliswaar zijn dit privaatrechtelijke zaken maar deze zullen voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan wel relevant zijn. Indien er immers sprake is van een privaatrechtelijke belemmering, kan dat in de weg staan aan de uitvoering van de planologische mogelijkheden en aldus de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan raken.

Reactie gemeente

1. Het bestemmingsplan gaat uit van de gebruiks- en bouw mogelijkheden zoals deze reeds zijn vastgelegd in het bestemmingsplan "De Omval". Zoals reeds is aangegeven worden in het huidige bestemmingsplan de bestaande ondergrondse gebouwen positief bestemd. Ten aanzien van het door indiener aangehaalde "datacentrum" concluderen we dat het huidige gebruik niet voldoende in het bestemmingsplan naar voren komt en daarom expliciet opgenomen dient te worden om toekomstige onduidelijkheid op dit punt te voorkomen. Dit vraagt een aanpassing van het bestemmingsplan, zie ook de reactie gemeente onder 5.2.2.

2. Het ombouwen van een archiefruimte tot parkeren is toegestaan ondergronds, conform verbeelding moet dit via bestaande ontsluiting van parkeergarage aan de Spaklerweg. De functie parkeren past binnen het aanduidingsvlak 'parkeergarage' zoals opgenomen in de verbeelding.

Daarvoor dient onder 14.1. onder c. te worden toegevoegd dat binnen de bestemming Tuin ondergrondse parkeervoorzieningen zijn toegestaan en in de toelichting is een wijziging opgenomen om dit te beschrijven, onder 5.2.2.2 bestaande situatie onder het kopje Tuin: "Een bestaand ondergronds datacenter, behorende bij de bankvilla en vooralsnog als zodanig bestemd, kan bij ontwikkeling van de locatie worden omgevormd tot ondergrondse parkeergarage""

3. Een ondergrondse toegang tussen kantoorvilla en archiefruimte is toegestaan. Voor zover bedoeld wordt dat dit een bovengrondse gang zou zijn, zijnde een afgesloten ruimte, zijnde een gebouw staan we dit niet toe. Om de kwaliteit van de openbare ruimte te waarborgen zijn bouwwerken niet toegestaan in de bestemming 'tuin' en 'groen', zoals te lezen in regel 9.2.1 "met uitzondering van ondergrondse gebouwen en met uitzondering van bestaande toegangen naar ondergrondse parkeergarages, zijn gebouwen niet toegestaan."
4. De aangehaalde privaatrechtelijke afspraken gelden tussen private partijen waarbij het bestemmingsplan daarin niet sturend optreedt. Het vasthouden aan deze afspraken dan wel het aanpassen van afspraken betreft een overleg tussen private partijen. Het bestemmingsplan legt enerzijds de huidige situatie vast conform het bestemmingsplan "De Omval" en staat anderzijds voor een aantal locaties een ontwikkeling toe. Deze ontwikkelingen dienen nog nader te worden uitgewerkt door de private partijen waarbij nader overleg over de genoemde privaatrechtelijke afspraken al dan niet noodzakelijk zijn. Dit staat de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan niet in de weg.

Conclusie

De zienswijze ten aanzien van het onderwerp 'privaatrechtelijke belemmeringen' leidt tot de volgende aanpassing van het bestemmingsplan:

- Onder 14.1. onder c. wordt toegevoegd dat binnen de bestemming Tuin ondergrondse parkeervoorzieningen zijn toegestaan (in plaats van onder met de daarbij behorende).
- Zie toelichting 5.2.2.2 bestaande situatie onder het kopje Tuin: "Een bestaand ondergronds datacentre, behorende bij de bankvilla en vooralsnog als zodanig bestemd, kan bij ontwikkeling van de locatie worden omgevormd tot ondergrondse parkeergarage".

5.2.4 Ten onrechte ontbreken ontwikkelingsmogelijkheden voor de kantoorvilla

In het stedenbouwkundig plan was de Kantoorvilla op de verbeelding van de nieuwe situatie verdwenen. In de eerdere inspraakreactie d.d. 6 oktober 2021 hebben Belanghebbenden

daartegen geprotesteerd en in het voorliggende ontwerpbestemmingsplan is de Kantoorvilla positief bestemd met enkelbestemming 'Kantoor' (zie kaartuitsnede hierna).

Er zijn echter geen uitbreidings-/ (her-)ontwikkelingsmogelijkheden toegekend aan de locaties van NN, en ook geen mogelijkheden tot verruiming van de bestemming, ook niet in de toekomst, behalve eventueel als onderdeel van de herontwikkeling van het Toorop-gebouw (voormalige Delta Lloyd gebouw) (zie ook de toelichting 2.2.4.5).

In de inspraakreactie d.d. 6 oktober 2021 hebben Belanghebbenden al geprotesteerd tegen het ontbreken van de locaties van NN in de ontwikkelingsmogelijkheden. De mogelijkheden om de Kantoorvilla te herontwikkelen wordt op die manier immers afhankelijk gemaakt van de verkoop van de Kantoorvilla aan Breevast. In de formulering van de toelichting wordt er bij het toekennen van het aantal m² bvo voor de nieuwe ontwikkeling min of meer van uit gegaan dat de Kantoorvilla wordt verworven door Breevast. Mocht deze verkoop niet plaatsvinden dan wordt er 6.000 m² bvo van het ontwikkelvolume in mindering gebracht.

Breevast heeft veelvuldig contact gehad met de gemeente en die heeft mogelijk laten doorschemeren dat Breevast de Kantoorvilla zou willen verwerven. NN heeft echter geen enkele afspraak of verplichting om de Kantoorvilla te verkopen aan Breevast. NN is vrij om de Kantoorvilla aan elke partij te verkopen. Het variabele ontwikkelvolume van 6.000 m² bvo binnen 'overige zone-1' valt, zoals onder punt 1 van deze zienswijze is toegelicht, grotendeels binnen de eigendomsgrens van NN en daarom lijkt het Belanghebbenden logischer om dit ontwikkelvolume aan "overige zone-2" toe te wijzen.

Overigens neemt de gemeente bij de presentatie van de beoogde Amsteloever (blz. 49 van de nota beantwoording zienswijzen) een voorschot op het verdwijnen van de Kantoorvilla. Uit de daar weergegeven afbeelding en de begeleidende tekst blijkt dat het op termijn schrappen van de Kantoorvilla een van de ingrepen vormt ten behoeve van de vergroening van de Amstelboulevard. Als de Kantoorvilla niet wordt verworven, maakt deze ook geen onderdeel meer uit van de zoekruimte. Op deze manier wordt het onmogelijk gemaakt voor Belanghebbenden om zelf haar locatie te herontwikkelen en hebben daar dan ook bezwaar op. Belanghebbenden kunnen niet gedwongen worden om de Kantoorvilla te verkopen en in dat geval blijft de Kantoorvilla dus staan. In dit geval zou het redelijk zijn om Belanghebbenden enige vorm van ontwikkelruimte toe te kennen.

Dat geldt te meer omdat, als de Kantoorvilla blijft staan, de door de gemeente gewenste verdere vergroening van de oevers van de Amstel en de ambitie om het groen verder naar de bebouwing te trekken, op deze locatie toch niet tot stand kan komen. Belanghebbenden zien niet in waarom hen in dat geval niet enige ruimte kan worden geboden voor herontwikkeling.

Conclusie

- A. Belanghebbenden wensen dat de kadastrale eigendomsgrenzen worden gerespecteerd en dat Breevast hierdoor niet kan ontwikkelen in het "overige zone-1" gebied. De Kantoorvilla wordt niet verkocht. Ook lijkt het Belanghebbenden daarmee logischer dit variabele volume van 6.000 m² bvo toegekend te krijgen voor eigen ontwikkeling;*
- B. Binnen het ontwerpbestemmingsplan is ten noorden van de nieuwe ontwikkeling van Breevast een enkelbestemming "Tuin" opgenomen met nog de functieaanduiding parkeergarage. Belanghebbenden verzoeken om het ondergrondse datacenter hierin*

specifiek op te nemen met een bestemming en ook een tekstuele toelichting en de regels hierbij;

- C. Er zijn bepaalde erfdienstbaarheden (privaatrechtelijk) waar rekening mee gehouden dient te worden. Zo heeft NN de bevoegdheid binnen de erfdienstbaarheden om het ondergrondse datacenter te transformeren tot opslag- en/of parkeerruimte;*
- D. Belanghebbenden zijn van mening dat hen in het ontwerpbestemmingsplan ten onrechte geen enkele mogelijkheid wordt geboden de Kantoorvilla te herontwikkelen, ook niet in de toekomst. Ook wordt er ten oprechte aangenomen dat er een verkoop van de kantoorvilla aan Breevast gaat plaatsvinden. Belanghebbenden verzoeken u hen enige mogelijkheid te bieden de Kantoorvilla in de toekomst te herontwikkelen en volume toe te voegen, waarin ook een ruimere bestemming mogelijk is.*

Reactie gemeente

- A. Indien er geen sprake is van verkoop van de Bankvilla wordt er geen bouwontwikkeling toegestaan in "overige zone-I" en worden daarmee de kadastrale eigendomsgrenzen gerespecteerd. Overigens is dit tussen private partijen; hierop ziet het bestemmingsplan niet toe. Indien de Bankvilla niet wordt verkocht worden de genoemde 6.000 m2 bvo niet toegevoegd aan de Toorop-ontwikkeling, hetgeen als ruimtelijke voorwaarde is gesteld.
- B. Zie paragraaf 5.2.2 en 5.2.3.
- C. De aangehaalde privaatrechtelijke afspraken gelden tussen private partijen en staan de ontwikkelingen niet in de weg. Zie paragraaf 5.2.3.
- D. De Kantoorvilla is geen ontwikkellocatie. Het bestemmingsplan bestemt de Bankvilla positief, conform het huidige bestemmingsplan De Omval, de bestaande gebruiks- en bouwmogelijkheden worden daarmee gerespecteerd. Herontwikkeling van de Bankvilla binnen de bestaande gebruiks- en bouwmogelijkheden wordt daarmee niet in de weg gestaan.

Conclusie:

De zienswijze ten aanzien van het onderwerp 'ontwikkelmogelijkheden kantoorvilla' leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

Conclusie 5.2 zienswijze SIX-advocaten

De zienswijze leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan, namelijk:

- Bij artikel 14.1 onder d is toegevoegd "ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van kantoor - datacenter-archieftruimte': een ondergronds(e) datacenter en/of archieftruimte;"
- Onder 14.1. onder c. wordt toegevoegd dat binnen de bestemming Tuin ondergrondse parkeervoorzieningen zijn toegestaan (in plaats van onder met de daarbij behorende).
- Zie toelichting 5.2.2.2 bestaande situatie onder het kopje Tuin: "Een bestaand ondergronds datacentre, behorende bij de bankvilla en vooralsnog als zodanig bestemd, kan bij ontwikkeling van de locatie worden omgevormd tot ondergrondse parkeergarage"

6 Kantoren

6.1 Samenvatting zienswijzen nr. 15

Indiener vraagt waarom er zoveel kantoren mogelijk gemaakt worden aangezien er al zoveel kantorenleegstand is. Liever meer wooneenheden voor jongeren en ouderen. Daarbij komen grotere huurwoningen en koopwoningen vrij die door de jonge gezinnen en startende kunnen worden gehuurd gekocht.

6.2 Zienswijze nummer 7

De corona pandemie heeft laten zien dat thuiswerken goed mogelijk is. Het virus zal niet verdwijnen en worden kantoren geschikt gemaakt voor het hybride werken. Grote organisatie/bedrijven zijn bezig met het afstoten van kantoorpanden. In de stukken wordt aangegeven dat een leegstand van 9% (CBS 5%) laag is er een vraag is naar nieuwe kantoren. Vraag en aanbod zijn veranderd de afgelopen 2 jaar en is de vraag of de hoeveelheid aan kantoor meters nog wel nodig is in het plan. Het kunnen dan woningen worden, hier wordt rekening mee gehouden. Het maakt de business case wel erg risicovol. Een update van de Amsterdamse Kantorenstrategie zou vooraf moeten gaan aan het besluit en niet de intuïtie.

Reactie Gemeente Amsterdam

Dit gebied is, gezien de ligging nabij het ov-knooppunt Amstelstation, in het beleid steeds aangewezen om meer kantoren mogelijk te maken. In de Structuurvisie 2050 is daarover opgenomen dat de concentraties van werken en publiekstrekkende voorzieningen in Amsterdam vooral een plek krijgen in stationskwartieren bij de belangrijke stations: Sloterdijk, Bijlmer-ArenA, Zuid, Amstel en CS. De kantoren zijn daarmee voor mensen vanuit de rest van de metropoolregio en Nederland uitstekend bereikbaar met openbaar vervoer. Ook bij veranderende behoefte aan kantoren zijn en blijven juist knooppunten geschikt voor kantoren. Het zijn voornamelijk de locaties buiten de ov-knooppunten die last krijgen van de gewijzigde behoefte. Dit blijkt uit de kantorenmonitor juli 2021 waarin is geconstateerd: “Realiseren kantoorruimte op de juiste locaties - De strategie van Amsterdam om kantoren bij te bouwen op de juiste locaties blijft belangrijk om te voldoen aan de kantoorvraag nu en in de toekomst. Er is nu geen sprake van een mismatch tussen vraag en aanbod, zoals bij de financiële crisis (2008). Nieuwbouw van kantoren op goed bereikbare ov-locaties en onttrekking door transformatie op andere locaties biedt de juiste ruimte op de kantorenmarkt. Het juiste kantoor op de juiste locatie. Deze vernieuwing levert een grote bijdrage aan de verduurzaming en toekomstbestendigheid van kantoren”. De kantorenmonitor is te lezen via: <https://openresearch.amsterdam/nl/page/76566/monitor-kantoren-amsterdam-juli-2021>

Het bestemmingsplan Amstelstation Amsteloever gaat uit van gemengde bestemmingen waarbij naast een toename van m2 kantoor ook juist woningen worden toegestaan. Juist door het toestaan van gemengde bestemmingen ontstaat een gemengd gebied dat vitaler

is. Tegelijkertijd met de intensivering in het gebied wordt ingezet op meer ruimte voor groen.

Ten aanzien van de effecten van Corona op de vraag naar kantoren is in de Kantorenmonitor 2021 ingegaan waarin wordt geconstateerd: *"Eindgebruikers zijn als gevolg van de coronacrisis zeer terughoudend geweest in hun zoekvraag. Daarmee is de zoekvraag van deze gebruikers niet verdwenen en inmiddels zijn er ook nieuwe partijen bijgekomen. We zien nu dat bedrijven en vooral techbedrijven hun zoekvraag weer in de markt hebben gebracht. De opleveringen van kantoorruimte die voorhanden zijn, zullen invulling geven aan deze zoekvraag. Nieuwe ontwikkelingen en herontwikkelingen zijn nodig om aan de vraag naar kwalitatieve en toekomstbestendige kantoren te voldoen."*

Conclusie Kantoren

De ingediende zienswijzen ten aanzien van het onderwerp programma leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

7 Verkeer en Parkeren

7.1 Parkeeroverlast

7.1.1 Samenvatting zienswijzen nr. 19

Indiener van zienswijze geeft aan dat de toename van voorzieningen zal leiden tot meer auto- en fietsbewegingen en bijbehorende parkeeroverlast. Horeca zal flink overlast veroorzaken voor de buurt omdat dit mensen van buiten de buurt aantrekt en dus meer auto- en fietsbewegingen en parkeeroverlast veroorzaakt. De autostraat in de Van der Kunbuurt die vanaf de Mr. Treublaan doorgetrokken wordt (Van der Kunstraat) is uitsluitend voor bestemmingsverkeer en heeft geen parkeerplekken op straat. Horeca en detailhandel zorgen voor aantrekkingskracht op mensen van buiten de buurt en dat hebben de bewoners niet nodig. Denk aan auto's en fietsers die voor de snelle boodschap of afhaalrestaurant of pizzazaak even snel de auto of fiets op de stoepen parkeren of dubbel parkeren. Daar gaat de rust die de bewoners zo graag willen. Sloop van de huizen is bereikt, met het idee om meer huizen bouwen. Er komen 3 x zoveel huishoudens terug in de nieuwe Van der Kunbuurt. Die zorgen al voor veel beweging in de buurt en daar wil je niet ook nog mensen van buiten de buurt erbij.

Zienswijze nummer 7

Parkeerbeleid heeft invloed op de bereikbaarheid en leefbaarheid in de stad. Het Stedenbouwkundigplan geeft aan dat er 0,1 parkeerplaats per woning komt. Het aantal plaatsen per arbeidsplaats en zakelijke bezoekers lijkt nog onduidelijk. Het parkeren voor bewoners Weesperzijdestrook is op dit moment nog goed te doen, maar een beperkt aanbod ondergronds en geen extra plaatsen op straat zal inhouden dat bezoekers een parkeerplek gaan zoeken in de omliggende straten en wijken. Hogere parkeertarieven en minder parkeerplaatsen leidt jammer genoeg nog maar beperkt tot minder autogebruik. Het ontwerpplan biedt hiervoor geen oplossingen binnen het plangebied, hetgeen buiten het gebied voor grotere parkeerdruk en geluidshinder zal zorgen. Het autoluw maken van het plangebied betekend dan een verschuiving van het probleem en in het akoestisch onderzoek is de Weesperzijdestrook niet meegenomen in het ontwerpplan. Een integraal onderzoek en oplossingsrichtingen dienen nog aan het plan te worden toegevoegd.

Reactie gemeente

Voor de gehele gemeente Amsterdam geldt de Nota Parkeernormen Auto die in 2017 door de gemeente Amsterdam is vastgesteld en de Nota Parkeernormen Fiets en Scooter die in 2018 door de gemeenteraad is vastgesteld. In het bestemmingsplan wordt voor het parkeren van auto en fiets verwezen naar het huidige vastgestelde beleid. De normen uit dit beleid betreffen zowel bewoners als bezoekers van woningen en voorzieningen.

In het plangebied wordt parkeren op maaiveld zoveel mogelijk beperkt, maar juist in pandig voorzien in de verschillende nieuwe gebouwen. Dat geldt voor autoparkeren voor bewoners, werknemers en (zakelijke) bezoekers. In de beoogde ontwikkelingen dient op basis van de Amsterdamse parkeernormen rekening te worden gehouden met alle functies, dus wordt ook voorzien in parkeren voor de genoemde voorzieningen zoals horeca en dienstverlening. Toenemende parkeerdruk in de omgeving wordt hiermee ondervangen.

Binnen de ontwikkeling Van der Kun wordt uitgegaan van een in pandige, ondergrondse parkeervoorziening voor bezoekersparkeren en ten behoeve van terugkeerders met parkeervergunning.

De door indiener benoemde autostraat in de Van der Kunbuurt (nieuwe Van der Kunstraat) is geen autostraat, maar een entree naar de parkeergarage. Voorbij de inrit van de parkeergarage is de straat een woonstraat, die enkel met venstertijden toegankelijk is voor laad- en losverkeer. Er is dus geen sprake van een nieuwe Van der Kunstraat als doorgaande route voor autoverkeer.

Conclusie

De ingediende zienswijze ten aanzien van het onderwerp parkeeroverlast leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

7.1.2 Samenvatting zienswijzen nr. 19

Ondergrondse Fietsenstalling

De zoekruimte voor de fietsenstalling moet onder de grond liggen. We willen geen halfverdiepte fietsenstalling langs het talud vanaf de trap bij Doner tot aan de Mr. Treublaan. De buurt verdient het om van de lelijkste fietsenrekken aan de westkant van het station verlost te worden. Jarenlang hebben we er last van gehad doordat de bewoners er tegenaan moeten kijken, doordat passanten geen goede doorgang hebben, je kan zomaar je hoofd stoten aan de rekken, en het onveilige gevoel dat men krijgt als men als voetganger tussen de rekken moet lopen en niet zichtbaar is. We hopen dat de Gemeente er alles aan doet om de fietsenstalling onder de grond te krijgen, zodat de groenstrook langs het talud, waarop nu een voetbalveld, een kuipschommel en hangplek voor jongeren staat behouden kan blijven voor spelen, zoals voetballen en schommelen.

We hopen dat er bij deze ondergrondse fietsenstalling duidelijke ruime ingangen en uitgangen komen, die geen gevaar en overlast opleveren voor de fietsers en de bewoners van de buurt. Om overlast in de buurt te verminderen zou het goed zijn om de ingangen meteen te plaatsen aan de Mr. Treublaan en aan de Weesperzijde.

Er wordt een streng fietsparkeer regime ingevoerd om het parkeren van fietsen buiten de fietsparkeergarage tegen te gaan. Er dient dan geen mogelijkheid geschapen te worden om scooters zo te parkeren, zodat dit in het zicht komt van de bewoners die daarop uit moeten kijken. Voor scooter parkeren moet ook een nette afgesloten of afgedekte mogelijkheid bedacht worden. Niet zichtbaar.

Er dient een oplossing gevonden te worden, anders dan tot nu toe is opgelost door de rijen scooters die voor de HvA geparkeerd werden toe te staan.

Reactie gemeente

In het plangebied wordt parkeren op maaiveld zoveel mogelijk beperkt, maar juist in pandig voorzien in de verschillende ontwikkelingen. Dat geldt zowel voor autoparkeren als voor fietsparkeren.

Het bestemmingsplan maakt een overdekte fietsparkeergarage mogelijk bij het Amstelstation. Deze fietsparkeergarage is in eerste instantie bedoeld voor fietsers die

gebruik maken van trein, metro en bus. De omvang van deze fietsparkeergarage is gebaseerd op een prognose van het ov-gebruik in 2040 en dit betekent een omvang van 5300 parkeerplekken met daarnaast 300 deelfietsen. Fietzers die ook OV gebruiken betreft met name woon/werk/studie verkeer op werkdagen. Buiten deze uren is deze fietsenstalling ook beschikbaar voor bezoekers van voorzieningen in het gebied. Horecabezoek door mensen van buiten de buurt vindt met name buiten kantooruren plaats op tijden dat er plekken beschikbaar zullen zijn voor dubbelgebruik.

De exacte invulling van de overdekte fietsenstalling dient nog nader uitgewerkt te worden. Dat geldt ook voor situering van de in- en uitgangen en de wijze waarop de fietsenstalling wordt ingericht.

Scooters zullen geen plek krijgen in de overdekte fietsparkeergarage. Dit heeft te maken met (brand)veiligheidsvoorschriften. In de inrichtingsplannen voor de openbare ruimte zullen scooterparkeerplekken worden opgenomen. Bewoners worden betrokken bij deze inrichtingsplannen.

Conclusie

De ingediende zienswijze ten aanzien van het onderwerp fietsenstalling leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

7.2 Toename verkeer

7.2.1 Samenvatting zienswijzen nr. 1

Dit plan zal het leven van de huidige bewoners aanzienlijk verslechteren door meer lawaai en verkeer, met extra veiligheidsrisico's en beperkte parkeerplaatsen. Er zijn helaas geen adequate maatregelen om deze problemen te bestrijden, en de stad heeft de veranderingen slecht uitgelegd aan de bewoners.

7.2.2 Zienswijze Mondriaan - Verkeersgeneratie

Het extra autoverkeer dat zal worden gegenereerd door de toename van de woon- en werkfuncties in het gebied is volgens NL Mondriaan in strijd met de goede ruimtelijke ordening (waaronder het goed ondernemersklimaat). Het Ontwerpbestemmingsplan treft in dit kader alleen voorzieningen voor het inpandig parkeren van auto's en fietsen op alle ontwikkellocaties. Hiermee wordt echter geen oplossing geboden voor de toename aan verkeersdrukke binnen het plangebied, waar momenteel reeds sprake is van een grote verkeersdrukke. De toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan stelt dat het ontwikkelen van extra woningen en kantoren niet tot een noemenswaardige toename van autoverkeer mag leiden. In dit kader merkt de toelichting slechts op dat er verschillende deelgebieden worden ontsloten en dat de gemeente een investeringsbesluit heeft genomen (zie para. 4.1). Het is zodoende onduidelijk op welke manier het beperken van een toename van verkeersdrukke is geborgd in de planregels als de in het Ontwerpbestemmingsplan voorziene extra woningen en kantoren worden gerealiseerd.

Reactie gemeente

De uitbreiding van het woon- en werkprogramma in het plangebied is in eerste instantie gebaseerd op de aanwezigheid van het openbaar vervoerknooppunt Amstelstation, gelegen

in de directe omgeving. De uitstekende manier waarop dit plangebied met ov is ontsloten beperkt de autobewegingen aanzienlijk. Dit wordt versterkt doordat – conform het gemeentelijk parkeerbeleid - wordt ingezet op een beperkte groei van het aantal parkeervoorzieningen in het plangebied. Hiermee wordt het voor bewoners, gebruikers en bezoekers minder aantrekkelijk gemaakt om met de auto naar het gebied te komen. Ook wordt het fiets- en voetgangersnetwerk verbeterd.

Autoverkeer

Voor het autoverkeer is in het verkeersonderzoek geconcludeerd dat vooral de autonome ontwikkeling (2020 – 2030) invloed heeft op de knelpunten rondom het plangebied. De bijdrage van de nieuwe ontwikkelingen op de knelpunten is beperkt. Door de planontwikkeling neemt het aantal ritten van autoverkeer van en naar het plangebied wel toe. Hierdoor stijgt het aantal autoritten met ca. 3.460 ritten per etmaal ten opzichte van de referentiesituatie naar 8.280 ritten.

Echter, doordat er meer verkeer van en naar het plangebied gaat is er minder doorgaand autoverkeer op de route van de Spaklerweg – Overzichtsweg – Hugo de Vrieslaan. Dit komt doordat deze doorgaande routes minder aantrekkelijk worden waardoor mensen een andere route kiezen. Dit effect is met name zichtbaar in de spits.

Fietsverkeer

Er gaan dagelijks ruim 16.000 fietsers door het gebied en dat worden er de komende jaren meer. De huidige verkeersconflicten betreffen dan ook met name fietsverkeer en concentreren zich vooral rond de kruising bij de Berlagebrug, de smalle doorgang ('diagonaal') naar het Amstelplein en de rotonde Overzichtweg-Spaklerweg.

Om deze knelpunten te verbeteren wordt het fietsnetwerk aangepast. De Weesperzijde wordt ingericht als fietsstraat wat de druk op de kruising bij de Berlagebrug verlicht. Het openbaar vervoer en het langzaam verkeer op de Mr. Treublaan krijgen zo meer groentijd in de verkeersregeling. Ook de rotonde Spaklerweg wordt geoptimaliseerd. De rotonde wordt verschoven waardoor een veiliger toegang tot de parkeergarage bij de Mondriaantoren mogelijk wordt met opstelruimte voor auto's tussen de rijbaan van de rotonde en het fietspad. De rotonde wordt uitgevoerd met een tweerichtingsfietspad aan de westkant. Hierdoor kruisen auto- en fietsverkeer elkaar niet meer en daardoor wordt de verkeerssituatie veiliger en de doorstroming voor auto's verbeterd. Hiermee verdwijnen verliestijden en verkeerskundige knelpunten niet volledig, maar dit biedt wel capaciteit en perspectief voor de komende jaren.

Conclusie

De ingediende zienswijze ten aanzien van het onderwerp 'toename verkeer' leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

7.3 Parkeercapaciteit

Zienswijze nummer 24

Uit de bestemmingsplansystematiek blijkt dat parkeren is toegestaan binnen de bestemming 'Groen', uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'parkeerterrein'. De bestaande circa 10 parkeerplaatsen ter hoogte van het Delta Loydgebouw zijn niet positief bestemd. Maar ook is niet duidelijk op welke wijze het verlies van deze parkeerplaatsen in de directe omgeving van de ligplaatsen zal worden gecompenseerd voor de omwonende woonbooteigenaren. Slechts is gesteld dat deze parkeercapaciteit wordt opgelost ergens in het plangebied.

Reactie gemeente

Het klopt dat het bestemmingsplan - conform het Stedenbouwkundig Plan - de parkeerplekken langs de Amstel ter hoogte van het Tooropgebouw (Delta Loyd) niet mogelijk maakt. Voor het plangebied zullen de komende jaren inrichtingsplannen gemaakt worden voor de openbare ruimte. In het inrichtingsplan voor de rand langs de Amstel zullen genoemde parkeerplekken verdwijnen ten gunste van een meer groene inrichting.

Parkeerplekken voor de woonboten ter hoogte van het Tooropgebouw (Delta Loyd) zullen worden gefaciliteerd in de openbare ruimte in de directe omgeving ten westen en/of noorden van het Tooropgebouw. Voor die locaties zullen ook nieuwe inrichtingsplannen worden gemaakt en bewoners zullen daarbij betrokken worden. In de eindsituatie zal sprake zijn van een afgewogen parkeerbalans waarbij ook parkeerplaatsen worden gerealiseerd voor houders van een parkeervergunning.

Conclusie

De ingediende zienswijze ten aanzien van het onderwerp parkeercapaciteit leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

Conclusie Verkeer en Parkeren

De ingediende zienswijzen ten aanzien van het onderwerp verkeer en parkeren leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

8 Geluid

8.1.1 *Samenvatting zienswijze nr. 19*

Voor de bewoners is geluid is een belangrijk onderwerp. Momenteel is er veel overlast van geluid door het station. Nu en straks bij nieuwbouw is geluid dus een belangrijk aandachtspunt.

Kijkend naar de waarden in het Ontwerpbesluit rechtvaardigt dat het aanvragen van geluidsschermen langs de spoorbaan. Een geluidsscherm geeft volgens ons dus wel extra bescherming, vooral nu blijkt dat de geluidsbelasting op de gebouwen nog hoger zijn dan in de meting door dGmR van 13/7/2020

Het geluidsscherm kan voor de Van der Kunbuurt vanop de viaduct Mr. Treublaan tot aan het begin van het station. De viaduct is op zo'n hoogte gelegen dat een geluidsscherm bijna net zo hoog uitkomt als de meeste nieuw te bouwen woonblokken. De huizen staan op grond die lager ligt dan de spoorbaan en een eventueel geluidsscherm.

Een geluidsscherm zal voor de huidige bewoners van de Van der Kunbuurt een verlossing zijn van de geluidsoverlast door het trein- en metroverkeer. Maar zeker ook straks een verlossing van geluidsoverlast voor alle bewoners in de nieuwbouwwoningen, die gebouwd gaan worden. Het treinverkeer zal alleen maar toenemen en het geluid zal ook frequenter zijn. Als straks de voorkeurswaarden aangepast worden naar waarden van 68 dB en hoger kan er (makkelijker) gebouwd worden, maar de geluidsoverlast is nog niet weg!

Het blijkt dat er via RWS-subsidie beschikbaar is om geluidsoverlast te reduceren door treinverkeer en metroverkeer.

Hierbij leggen wij een aanvraag neer bij de gemeente om via de RWS-subsidiemogelijkheden geluidsschermen voor de Van der Kunbuurt aan te vragen. Een goede gezondheid door reduceren van geluid zorgt voor gezondere mensen en dat weegt op tegen landschappelijke belangen.

Voor woningen gebouwd voor 1987 geldt een maximale geluidbelasting van 66 dB. Bij 66 dB en hoger kan de Gemeentesubsidie bij het Rijk aanvragen voor sobere en doelmatige maatregelen, zoals dempers aan de rails en geluidsschermen.

Dit geeft aan dat wij in de Van der Kunbuurt voor de huidige woningen die rond 1955 gebouwd zijn al in aanmerking komen voor de geluidsschermen. En we hopen dat de gemeente haar best gaat doen voor de bewoners van de Van der Kunbuurt om deze aanvraag te doen.

8.2 Geluid

8.2.1 *Samenvatting zienswijzen nr. 7*

Onbekend is wat de hinder op dit moment is. Het laatste akoestisch onderzoek is uit 2000 en is er voor de vaststelling van het bestemmingplan Weesperzijdestrook eveneens een besluit hogere waarden genomen. De voorkeurswaarde zal voor een groot deel van de stad overschreden worden. Een akoestisch onderzoek van toen heb ik niet gevonden. Wel is te zien dat het verkeer ronde de Weesperzijdestrook nog steeds toeneemt. Onduidelijk wat deze toename voor effect heeft gehad op de geluidsniveaus. In het voorliggende ontwerpplan is te lezen dat het plan in 2030 een grotere toename van verkeersbewegingen met zich meebrengt. Dus ook een toename van geluid.

Vergelijk ik de geluidsniveaus uit onderzoeken van 2012 en 2021 voor Amstelvista, dan is een lichte stijging van 1 tot 3dB te zien. De waarden in de rapporten komen redelijk overeen met metingen die ik met mijn iPhone registreer op de begane grond. Echter zijn de waarden ook de derde verdieping een stuk hoger, als ook het geval is op de 3D situatie pagina 18 onderzoek 2021 DGMR. Aan de achtergevel meet ik waarden tussen de 45 en 50 dB.

Reflectie of weerkaatsing van geluid veroorzaakt grootste hinder in een gebouw, maar nieuwbouw heeft dit effect ook buiten. Het stadsblok van Amstelvista zal 2 tot 3 keer groter oppervlak krijgen en de weerkaatsing van geluid zou hierdoor de grenswaarde kunnen overschrijden.

Het niet nemen van maatregelen volgens de Wet geluidshinder of het Actieplan maakt het voor de omliggende straten van het plangebied extra zuur.

Een breder onderzoek naar de geluidshinder, zal moeten uitwijzen of gevels van woningen buiten het plangebied te hoog belast worden.

Het slapen met open raam in de zomer is op dit moment al een keuze tussen twee kwaden. De leefbaarheid zit wat geluidhinder betreft al aan de bovengrens. De ontwikkelingen binnen het plangebied kan dus de gezondheid van bewoners buiten het plangebied behoorlijk negatief gaan beïnvloeden.

Reactie gemeente:

De bescherming van mensen tegen geluid is geregeld met verschillende wetten en regelgeving. Zo is het verkeerslawaaï geregeld in de Wet geluidshinder. Deze wet heeft als doel om mensen te beschermen tegen onder andere geluidshinder van wegverkeerslawaaï en spoorweglawaaï. Deze bescherming geldt voor een aantal specifieke geluidsgevoelige gebouwen bijvoorbeeld woningen en scholen. De bescherming vanuit de wet geldt voor bewoners die in huis verblijven en voor schoolkinderen in een schoolgebouw en niet voor wandelaars of fietsers op straat.

Bij wegverkeerslawaaï wordt gekeken naar het aantal personenauto's, vrachtwagens, bussen en motoren dat op een weg rijdt. Ook het geluid van trams en metro's die in de stad rijden worden tot het wegverkeerslawaaï gerekend. Bromfietsers worden niet meegenomen voor het bepalen van de geluidsbelasting van een weg. Voor een bromfiets of snorfiets zijn er wel regels ten aanzien van de geluidsproductie.

Voor het bepalen van de geluidsbelasting van verkeerslawaaï zijn wettelijke voorschriften van toepassing. Deze voorschriften hebben bijvoorbeeld betrekking op reflecties van geluid tegen gebouwen, reflecties tegen harde bodemoppervlaktes, hoogteverschil in het maaiveld, snelheden, wegdektypes etc.

Bij het railverkeerslawaaï wordt gekeken naar het aantal treinen dat op een baanvak rijdt, waarbij onderscheid wordt gemaakt in de verschillende treincategorieën.

De normen van de Wet geluidhinder voor verkeerslawaaï zijn van toepassing op nieuwe situaties, zoals bij de bouw van nieuwe geluidsgevoelige gebouwen of de aanleg van nieuwe wegen en op situaties waarin bestaande wegen fysiek worden gewijzigd. Voor Amstelstation Amsteloever is aan de orde dat het bestemmingsplan de bouw van nieuwe geluidsgevoelige gebouwen (zoals woningen) mogelijk maakt. Daarom is een akoestisch onderzoek uitgevoerd waarmee de geluidsbelasting op de gevels van deze nieuwe geluidsgevoelige gebouwen is berekend en getoetst aan de normen van Wet geluidhinder. Uit dit akoestisch onderzoek volgt dat de geluidsbelasting bij deze nieuwe gebouwen niet overal voldoet aan de voorkeursgrenswaarden van de Wet geluidhinder. Dit wordt veroorzaakt door het verkeer op de Mr. Treublaan en het spoorverkeer van metro en trein.

Daarom zijn voor de plekken waar niet wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarden maatregelen onderzocht om de geluidsbelasting te reduceren. Hieruit blijkt dat geluidmaatregelen op bezwaren stuiten. In het gebied wordt namelijk hoogbouw toegestaan en schermmaatregelen zijn niet effectief op de hogere bouwlagen. Daarom is gekozen voor het vaststellen van hogere waarden in combinatie met het toepassen van gevelmaatregelen bij de nieuwe woningen. De geluidsbelasting is op een aantal gevels hoger dan maximaal is toegestaan, deze gevels worden daarom doof uitgevoerd. Dit betekent dat de gevels van deze nieuwe woningen zo worden geïsoleerd dat binnen altijd wordt voldaan aan het vereiste geluidniveau.

Voor de bestaande woningen in het plangebied wijzigt er weinig aan de geluidssituatie, de bestaande wegen worden niet fysiek gewijzigd en de verkeersintensiteiten wijzigen minimaal als gevolg van de ontwikkelingen in het plangebied. Wel worden door de beoogde hoogbouw, onder andere in de Van der Kunbuurt, de bestaande woningen meer afgeschermd van geluid van het spoor wat dus een positief effect heeft op de geluidsoverlast voor bewoners.

Conclusie

De ingediende zienswijzen ten aanzien van het onderwerp geluid leiden niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

9 Spoor

9.1 Vervoer gevaarlijke stoffen

9.1.1 *Samenvatting zienswijzen nr. 19*

Indiener van zienswijze geeft aan dat ongeveer 3 x per dag vindt er via de treinrails langs de huizen zwaar vervoer plaats. Een groot gebied langs de spoorlijn waaronder de Van der Kunbuurt valt, is aangemerkt als veiligheidszone – vervoer gevaarlijke stoffen. Er komen hier straks nog veel meer mensen te wonen. Wat gaat de gemeente eraan doen om ervoor te zorgen dat er geen vervoer per trein plaats kan vinden van gevaarlijke stoffen. Gevaarlijke stoffen die een ramp kunnen betekenen als er een ongeluk met een trein gebeurt. Het zou geruststellend zijn als de gemeente het vervoer van gevaarlijke stoffen verbiedt langs dichtbebouwde gebieden als de Van der Kunbuurt en via het Amstelstation. Ligt dit in de mogelijkheid van de gemeente om dit voor onze veiligheid te doen?

Reactie gemeente

Het beperken of helemaal verbieden van vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor ligt niet in de bevoegdheid van de gemeente. Wel kan de gemeente vastleggen in bestemmingsplannen dat direct naast het spoor geen gebouwen voor kwetsbare doelgroepen zijn toestaan.

In het voorliggende bestemmingsplan is een gebiedsaanduiding 'veiligheidszone - vervoer gevaarlijke stoffen' opgenomen waarbinnen zeer kwetsbare objecten niet zijn toegestaan. Dat betekent dat in deze zone geen ziekenhuis of een andere zorginstellingen mag worden gerealiseerd, geen gebouwen voor onderwijs voor minderjarigen, buitenschoolse opvang, peuterspeelzalen en/of kinderdagverblijven. Op deze manier wordt rekening gehouden met het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor.

Conclusie

De ingediende zienswijze ten aanzien van het onderwerp vervoer van gevaarlijke stoffen leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

9.2 Trillingen

9.2.1 *Samenvatting zienswijzen nr. 19*

Indiener geeft aan dat ongeveer 3x per dag via de treinrails langs de huizen zwaar vervoer langsrijdt. Het treinverkeer zorgt voor flinke trillingen en geluidsoverlast in de huizen in de Van der Kunbuurt.

Reactie Gemeente Amsterdam

Voor de Van der Kunbuurt geldt dat juist de bestaande woonbebouwing direct aan de spoorzijde wordt gesloopt en nieuw wordt gerealiseerd. In de uitwerking van de plannen wordt aandacht gevraagd voor het aspect trilling.

Om de aandacht voor het aspect trilling te borgen en daarmee tegemoet te komen aan deze zienswijze kan in het bestemmingsplan met een gebiedsaanduiding op de verbeelding een aandachtszone worden opgenomen. Hiervoor wordt bij de uitwerking van de bouwplannen onderzoek gedaan naar de mate van trillingen waaruit volgt dat alle doelmatige en kosteneffectieve maatregelen om de trillingssterkte te verminderen worden getroffen. Daarnaast wordt een voorwaardelijke verplichting opgenomen om het bovenstaande te borgen.

Conclusie

De ingediende zienswijze ten aanzien van het onderwerp trillingen leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan, namelijk:

- Opnemen van aandachtszone 'trillingen' in artikel 26.7:
 1. Het bouwen en gebruik van verblijfsruimten in bouwwerken voor de functie wonen is ter plaatse van aanduiding 'milieuzone – trillingshinder spoor' uitsluitend toegestaan wanneer uit een deskundigenonderzoek blijkt dat in verblijfsruimten de streefwaarden van de trillingssterkte V_{max} en V_{per} voor 'Wonen nieuwe situatie', zoals bedoeld in SBR-richtlijn deel B, niet worden overschreden.
 2. Alleen als uit een deskundigenonderzoek blijkt dat niet doelmatig en/of kosteneffectief kan worden voldaan aan de streefwaarden voor 'Wonen, nieuwe situaties' kan er worden afgeweken van lid 1 onder de volgende voorwaarden:
 - a. uit een deskundigenonderzoek blijkt dat alle doelmatige en/of kosteneffectieve maatregelen om de trillingssterkte te verminderen worden getroffen en;
 - b. uit een deskundigenonderzoek blijkt dat in verblijfsruimten tenminste de streefwaarden voor 'Wonen, bestaande situaties', zoals bedoeld in SBR-richtlijn deel B, niet worden overschreden.
 3. Als het niet mogelijk is om te voldoen aan lid 2, dan kan het bevoegd gezag afwijken van lid 2 op basis van een trillingsonderzoek uitgevoerd door deskundigen waaruit blijkt dat sprake is van een acceptabel woon- en leefklimaat.
- In de definities in het bestemmingsplan de volgende definitie van "SBR-richtlijn deel B" opgenomen te worden:
 "Meet- en beoordelingsrichtlijn trillingen van de Stichting Bouwresearch, deel B, Hinder voor personen in gebouwen, uitgave juli 2006".
- Op de verbeelding wordt een gebiedsaanduiding Milieuzone – trillingshinder spoor te worden aangegeven.

10 Zienswijze ProRail

10.1 Fietsenstalling

In het bestemmingsplan is een aanduidingsvlak opgenomen waarbinnen de fietsenstalling mogelijk is. Dit biedt de mogelijkheid voor behoud van de bestaande stalling als voor de realisatie van een nieuwe (ondergrondse) fietsenstalling. In paragraaf 2.2.2.2 van de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan wordt ingegaan op de fietsenstalling. Er is nog geen definitieve keuze gemaakt voor wat betreft de locatie van de fietsenstalling. In het bestemmingsplan zou een zoekgebied locatie fietsenstalling worden voorzien. De voorkeur die in paragraaf 2.2.2.2 wordt uitgesproken is de voorkeur vanuit het team gemeente Amsterdam maar wordt nog niet breed en door betrokken partijen gedeeld. Momenteel wordt er gestudeerd wat qua inpassing in het gebied maar zeker ook qua functionaliteit volgens betrokkenen de beste locatie en inrichting zou zijn. Terugvaloptie blijft het behoud van een maaiveldstalling met mogelijke uitbreiding in de toekomst. In het vast te stellen bestemmingsplan dient de fietsenstalling (locatie en inrichting) ruimtelijk inpasbaar te zijn.

Reactie gemeente

In het bestemmingsplan is een aanduidingsvlak opgenomen waarbinnen de ondergrondse fietsenstalling mogelijk is. Dit houdt rekening met de nadere uitwerking van de ondergrondse fietsenstalling. Hierover loopt het overleg tussen partijen om de vanuit verschillende varianten te komen tot een voor partijen gedragen oplossing.

Indien in paragraaf 2.2.2.2 wordt uitgegaan van een voorkeur vanuit de gemeente Amsterdam maar nog niet breed en door betrokken partijen wordt gedeeld wordt de tekst hierop aangepast. Zoals aangegeven is in het bestemmingsplan een aanduidingsvlak opgenomen waarbinnen de ondergrondse fietsenstalling mogelijk is en wordt niet een specifieke variant vastgelegd.

Conclusie

De ingediende zienswijze ten aanzien van het onderwerp ondergrondse fietsparkeergarage leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan, namelijk:

- De toelichting in paragraaf 2.2.2.2 wordt aangepast naar een meer neutrale tekst.

10.2 Trillingen

ProRail beoogt niet alleen voor huidige bewoners, maar ook voor toekomstige bewoners rond het spoor een "goede buur" te zijn. Omdat de in het ontwerpbestemmingsplan "Amsteloever" beoogde nieuwe woningen/gebouwen dichtbij het spoor zijn gepland kan trillinghinder voor de toekomstige bewoners/gebruikers ontstaan als gevolg van treinverkeer. Hoewel er geen wettelijke normen bestaan voor trillinghinder dient het aspect trillingen in het kader van de goede ruimtelijke ordeningen de zorgvuldige voorbereiding van besluiten wel te worden

afgewogen indien een trillingsbron aanwezig is (zie o.a. <https://wywy.infomil.nl/onderwerpen/ruimte/milieuthema/tril/>).

Het onderzoek van ProRail volgend uit het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer waarnaar wordt verwezen in het ontwerpbestemmingsplan heeft een andere invalshoek en kan niet worden gebruikt als onderbouwing voor het aspect trillingen in het bestemmingsplan. ProRail verzoekt u om het aspect trillinghinder te onderzoeken en af te wegen en verwijst in dit verband naar de Handreiking Nieuwbouw en Spoortrillingen (<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/07/18/handreiking-nieuwbouw-enspoortrillingen>). Deze Handreiking helpt gemeenten, projectinitiatiefnemers en andere stakeholders om bij nieuwbouw langs spoor tijdig en concreet rekening te houden met trillingen als gevolg van treinverkeer, en geeft voorbeelden waarmee gemeenten, omgevingsdiensten, ingenieursbureaus en initiatiefnemers in concrete situaties aan de slag kunnen. In deze Handreiking is beschreven op welke wijze gemeenten het aspect trillinghinder kunnen onderzoeken en afwegen bij de vaststelling van een bestemmingsplan. ProRail adviseert om de conclusies uit het trillingsonderzoek uitgebreid op te nemen in de conclusie van een separate paragraaf Trillingen in de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan en (indien nodig) door te laten werken in de planregels.

Reactie gemeente

Weliswaar heeft het onderzoek van ProRail volgend uit het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer waarnaar wordt verwezen in het ontwerpbestemmingsplan een andere invalshoek, maar is wel degelijk relevant. Het geeft namelijk aan dat in de huidige situatie er geen overschrijding plaatsvindt van het beoordelingskader voor trillingshinder en er geen maatregelen nodig zijn tegen trillingshinder.

Om de aandacht voor het aspect trilling te borgen en daarmee tegemoet te komen aan deze zienswijze kan in het bestemmingsplan met een gebiedsaanduiding op de verbeelding een aandachtszone worden opgenomen. Zie hiervoor 9.2.1.

Conclusie

De ingediende zienswijze ten aanzien van het onderwerp trillingen leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan Zie hiervoor paragraaf 9.2.1.

10.3 Windhinder

In behoeve van het ontwerpbestemmingsplan is een windhinderonderzoek uitgevoerd. Dit windhinderonderzoek geeft nog geen uitsluitsel over de mogelijk kans op schadelijke gevolgen voor de monumentale stationskap. Het windhinderonderzoek geeft ook geen goed inzicht in de windhinder op de gevel en entreezone van de mogelijk toekomstig te realiseren stationshal/stationentree. ProRail is niet akkoord met het doorschuiven van aanvullend windonderzoek naar de omgevingsvergunningprocedures voor de toekomstige hoogbouw. Om de effecten in beeld te brengen wordt door ProRail gezamenlijk met de gemeente Amsterdam aanvullend windhinderonderzoek uitgevoerd. ProRail verzoekt bij de vaststelling van het bestemmingsplan rekening te houden met de uitkomsten van dit onderzoek.

Reactie Gemeente Amsterdam

Zoals aangegeven wordt door ProRail met de gemeente Amsterdam een aanvullend onderzoek gedaan om eventuele schadelijke effecten op de monumentale stationskap te onderzoeken. Overigens geeft het uitgevoerde windhinderonderzoek geen aanleiding tot vervolgonderzoek. In het Windhinderrapport zoals opgenomen in bijlage 15 wordt geconcludeerd dat het windklimaat in het plangebied als gevolg van een toename van hoogbouw en de kap van begroeiing op een aantal plaatsen ongunstiger worden dan in de huidige situatie, maar voldoet aan de normering zodat er geen sprake is van overschrijding van het gevaarcriterium.

Wel regelt het bestemmingsplan dat als onderdeel van de omgevingsvergunningsprocedure een nader windhinderonderzoek dient plaats te vinden. Enerzijds omdat het windhinderonderzoek in het kader van het bestemmingsplan uitgaat van de bouwenveloppen terwijl de uitwerking van de ontwikkelingen nog dient plaats te vinden; anderzijds omdat aanvullende maatregelen kunnen bijdragen aan de verbetering van het windklimaat.

Het verzoek van ProRail om bij de vaststelling van het bestemmingsplan rekening te houden met de uitkomsten van dit onderzoek is op basis van voorgaande niet noodzakelijk.

Conclusie

De ingediende zienswijzen ten aanzien van het onderwerp windhinder leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

11 Zienswijze nummer 7

Inleiding

De indiener heeft een brief ingediend waarin meerdere thema's en onderwerpen aan bod komen. De brief is in twee delen ingediend via de website, de twee delen hebben hetzelfde nummer 7 toegekend gekregen. De zienswijze wordt in dit hoofdstuk 11 beantwoord per thema. Enkele onderdelen van de zienswijzen zijn in algemene hoofdstukken voorafgaand beantwoord, zoals het hoofdstuk 'verkeer en parkeren' en het hoofdstuk 'kantoren'. Wanneer dit het geval is, wordt dit aangegeven met een verwijzing naar de juiste paragraaf.

11.1 Hoogbouw

11.1.1 Hoogbouwlocatie

Indiener van zienswijze geeft aan dat in de Structuurvisie inderdaad staat dat dit een ov-knooppunt en hoogbouwlocatie is. Echter is het plangebied een verdichtingslokatie waar hoogbouw gewenst is. Het ov-knooppunt ligt in de verdichtingslokatie en dat betekent volgens de indiener niet automatisch dat hoogbouw in het gehele plangebied is toegestaan. Op de kaart in de Structuurvisie op pagina 34 en 35 is te zien dat het plangebied uit drie delen bestaat:

- 1. Ringvaart, Weesperzijde en Mr. Treublaan, dit behoort tot het centrumgebied van stadsstraten en -pleinen waar een beperkte kwaliteitsimpuls gewenst is. Dit deelgebied is gelijk aan de Wibautstraat en is middelhoogbouw tot 30 meter het uitgangspunt*
- 2. Van der Kunbuurt is een gebied voor 'wonen en werken' volgens de kaart.*
- 3. Het deel waar bestaande hoogbouw aanwezig is, heeft een onbestemd bruine kleur en één van de 'open scheggen'. Juist vanuit de open scheggen is de stedelijke hoogbouw nadrukkelijk te ervaren.*

De aangehaalde kaart in hoofdstuk 4 van de Structuurvisie (antwoord op inspraak) kan nooit op deze manier het gebied voor hoogbouw weergeven, een symbool voor het aangeven van het ov-knooppunt is zomaar ineens ook de een grens waarbinnen toren mogen komen. Zo is op de Hoogbouw-Toetskaart in de Visie Hoogbouw te zien dat het ov-knooppunt op de Spaklerweg ligt, net op de 2 km zonegrens UNESCO. Gaat het Amstelstation verplaatst worden?

Op de site maps.amsterdam.nl is een Atlas Omgevingsvisie te vinden. Op de tabs Visiekaart, Stedelijke programma's en Stadsdelen te zien wat het hoogstedelijk gebied of centrum is. Hier is te zien dat het Amstel-, Rivieren- en Stationsplein het hoogbouw gebied is. Hoogbouw boven 60 meter is dus niet toegestaan voor Amstelvista en Delta Lloyd/Toorop.

Volgens de indiener is de gemeente eigenlijk zeer onduidelijk geweest en is in dit geval kaartmateriaal cruciaal in de communicatie met belanghebbenden en het maken van bestemmingsplannen. Duidelijk is wel dat de geplande stedelijke hoogbouw rond het ov-knooppunt alleen ten zuiden van de Van de Kunbuurt bedoeld.

Reactie gemeente

Op 8 juli 2021 heeft de gemeenteraad van Amsterdam de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 vastgesteld. De Omgevingsvisie Amsterdam 2050 vervangt de Structuurvisie Amsterdam 2040 uit 2011. Met vijf strategische keuzes geeft de gemeente invulling aan de grote opgaven voor de komende tien jaar: woningbouw, economische vitaliteit, de energietransitie, de mobiliteitstransitie, vergoten van de leefbaarheid, regionale ontwikkeling en meer ruimte voor maatschappelijk initiatief (zie paragraaf 3.4.1 van de toelichting van het bestemmingsplan).

Op moment van opstellen van voorliggend bestemmingsplan en het vaststellen van het Stedenbouwkundig plan werd gewerkt aan de Omgevingsvisie 2050. De omgevingsvisie heeft na vaststelling door de gemeenteraad op 8 juli 2021 de Structuurvisie Amsterdam 2040 vervangen. De structuurvisie Amsterdam 2040 (destijds vastgesteld door de gemeenteraad op 17 februari 2011) lag mede ten grondslag aan de verdichting van het gebied De Omval.

In de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 wordt aangegeven dat de hoogstedelijke stationskwartieren (Zuidas, CS, Sloterdijk, Amstel, Bijlmer ArenA) liggen rondom intercitystations met een nationale en regionale uitstraling, waardoor de potentie voor een rijk voorzieningenaanbod hoog is en het een aantrekkelijke plek is voor de vestiging van grote kantoren. Bij het stationskwartier Amstel wordt uitgegaan van een stevige verdichting, ruimte voor wonen, werken en (grootstedelijke) voorzieningen.

In de structuurvisie Amsterdam 2040 is aangegeven, bijvoorbeeld op pagina 223, dat in de gebieden rondom de spoorlijnen en langs het IJ hoogbouw kan bijdragen aan de verdichtingsopgave. In het bijzonder biedt hoogbouw rondom een aantal ov-stations een goed antwoord op de inzet om op goed bereikbare plekken hoge dichtheden te realiseren. Hierbij is Amstel genoemd als één van deze locaties. Daarbij wordt ook aangegeven dat (zie pagina 18) bij het verdichten van buurten een goede woonkwaliteit, met leefbare straten en pleinen en veel plek voor ontmoeting, voorop staat. Hoogbouw kan daarbij een middel zijn, maar gebouwen hoger dan 70 meter concentreren zich rond grotere stations zoals Amsterdam Amstel.

De door de indiener aangehaalde verbeeldingen uit de structuurvisie Amsterdam 2040 vormen niet de basis voor een letterlijke begrenzing. De aangehaalde kaarten (p. 34 en 35) behandelen niet de bouwhoogtes, maar de stadsstraten en het centrumgebied in de stad en kunnen daarom niet als onderbouwing voor de begrenzing van bouwhoogte worden geïnterpreteerd. Deze kaarten bepalen niet waar hoogbouw wordt toegestaan. Ook op maps.amsterdam.nl is een symbolische weergave te zien, dit zijn geen letterlijke plangrenzen. Dat hoogbouw boven de 60 meter niet is toegestaan voor Amstelvista, de Van der Kunbuurt en het Tooropgebouw, kan op basis hiervan niet worden geconcludeerd. Wel kan geconcludeerd worden uit de Structuurvisie en de Omgevingsvisie dat verdichting en hoogbouw rond het intercitystation Amsterdam Amstel Amsterdams beleid is. Daarnaast is in het Stedenbouwkundig Plan, waarop uitgebreid participatie heeft plaatsgevonden, en dat op 26 april 2021 is vastgesteld door de gemeenteraad, vastgesteld dat torens gebouwd worden in Amstelstation – Amsteloever.

11.1.2 **Verdichting**

De Structuurvisie ziet erop toe dat de opgaven in de gehele stad plaatsvinden, maar alleen rond het Amstelstation wordt hoger dan 60 a 70 meter gebouwd. Er is een FSI-berekening, maar daarmee is de dichtheid niet te vergelijken met de andere ov-knooppunten of andere ontwikkelingen uit de Koers 2025. Tevens gaat het niet over de hoeveelheid mensen in het gebied. Nu het lijkt of de Amsteloever het beste kindje van de klas wil zijn en omdat dit niet goed voelt, verzoek ik de dichtheden voor de gehele stad te onderzoeken en de projecten meer gelijk te trekken als er te grote verschillen zijn. Hoogbouw is zeker een goed middel bij het verdichten en tot zekere hoogte ook duurzaam. Er is wel een kantelpunt, waar de CO₂ footprint zo groot wordt dat juist negatieve milieueffecten optreden. Om aan de duurzaamheidsambities van de gemeente te voldoen dient dit onderzocht te worden voor er investeringen worden gedaan die negatief zijn voor het milieu. Energiebesparingen en meer groen gaan dit namelijk nooit compenseren.

De urgentie van de opgave komt voortdurend in de stukken terug om de rechtvaardigheid van de ontwikkeling te steunen. Alleen lijkt de urgentie voor de Amsteloever groter is dan voor de rest van de stad. Ik heb andere ruimtelijke plannen en ontwikkelprojecten onderzocht en kom tot de conclusie dat nergens anders zo hoog zal worden gebouwd als hier, waarbij indier enkele voorbeelden noemt zoals Skyscraper City en De Eenhoorn van Ymere. Indier vraagt zich af of de urgentie op ander locaties in de stad anders is dan bij Amsteloever, omdat daar lager gebouwd wordt. Zo ook rond Station Duivendrecht, wat een ov-knooppunt is van internationaal belang, en waar geen torens komen boven de 70 meter. Amstelstation is een secundair station en daar komen de hoge torens wel.

Al met al lijkt de regie over de opgave in de stad te missen, worden kansen gemist en lijkt het dat hoogbouw tot 70 meter overal voldoende is om de opgave te realiseren. Met de negatieve effecten op/van milieu, geluid, wind, schaduw, verkeer verdient de Amsteloever en omliggende straten een beter ontwerp.

Reactie Gemeente

Dit plangebied leent zich juist om extra te verdichten, dit volgt ook uit de Omgevingsvisie Amsterdam 2050, waarin is aangegeven dat hoogbouw rondom een aantal ov-stations in het bijzonder een goed antwoord biedt op de inzet om op goed bereikbare plekken hoge dichtheden te realiseren. Deze afweging is in de omgevingsvisie voor de hele stad verwoord. Het beleid ten aanzien van hoogbouw voor dit gebied is steeds consequent geweest. Het bestemmingsplan legt op dat punt vast wat in het beleid steeds is neergelegd. De voorziene hoogbouw rond het Amstelstation bouwt voort op het bestaande hoogbouwensemble rond het Amstelplein, De torens bouwen voort op een bestaand cluster, namelijk het bestaande hoogbouwcluster rond het Amstelstation, zoals de Rembrandttoren (135 meter hoog), Mondriaantoren (120 meter) en de Breitnertoren (95 meter).

Hoogbouw heeft ook een aantal negatieve effecten op de omgeving zoals effecten op/van milieu, geluid, wind, schaduw en verkeer. Deze aspecten zijn onderzocht en per onderwerp vastgelegd in de hoogbouweffectrapportage in de bijlage van de toelichting.

Dat er rondom hoogbouw een kantelpunt is waarin de CO₂ footprint zo groot wordt dat de voordelen niet meer opwegen tegen de nadelen is een discussiepunt dat niet simpelweg in het kader van het bestemmingsplan kan worden beantwoord, aangezien het een afweging betreft van verschillende belangen en aspecten. Hier wordt volstaan met de conclusie dat de raad heeft besloten tot het toestaan van hoogbouw binnen dit plangebied.

Conclusie

De ingediende zienswijze ten aanzien van het onderwerp 'hoogbouw' leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

11.2 Beleid

11.2.1 Samenhangend beleid

Indiener van zienswijze is van mening dat bij het schrijven en lezen van de stukken opviel dat er een gebrek aan samenhang en integriteit is. Het plan is onderdeel van een systeem, namelijk heel Amsterdam. Alles is met elkaar verbonden in een maatschappij en economisch systeem, hier mist de blik over de plangrenzen (als in de inzage SP) en worden belanghebbend niet genoeg beschermd.

Reactie gemeente

Het bestemmingsplan legt enerzijds de bestaande situatie vast in overeenstemming met het bestemmingsplan De Omval en anderzijds worden een aantal ontwikkelingen toegestaan waarover reeds in het Stedenbouwkundig Plan door de raad is besloten. Het Stedenbouwkundig Plan heeft de ontwikkelingen binnen het plangebied in samenhang gezien, waarbij het beleid zoals vastgelegd in de structuurvisie 2050 als vertrekpunt genomen. In de structuurvisie wordt het plangebied, door de ligging nabij het Amstelstation als hoogstedelijke stationskwartier aangeduid met een nationale en regionale uitstraling, waardoor de potentie voor een rijk voorzieningenaanbod hoog is en het een aantrekkelijke plek is voor de vestiging van grote kantoren. Bij het stationskwartier Amstel wordt uitgegaan van een stevige verdichting, ruimte voor wonen, werken en (grootstedelijke) voorzieningen. Vanuit de zienswijze wordt de terechte opmerking gemaakt dat alles met elkaar samenhangt waarbij de integraliteit begint vanuit het beleid en de structuurvisie.

11.2.2 Omgevingsvisie en Omgevingswet

De indiener is van mening dat zoals eerder benoemt hoogbouw mogelijk negatief kan zijn voor het milieu. In de toelichting wordt getoetst aan regelgeving, maar worden circulaire ambities niet werkelijk getoetst volgens de indiener. De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) is de langetermijnvisie op de toekomstige ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. De concentratie van stedelijke functies binnen bestaand stedelijk gebied en de aanpak van de openbare ruimte komt voort uit de Structuurvisie van 2011 en/of de structuurvisie van de rijksoverheid. De NOVI is van 2020 en de toetsing in de toelichting komt dan meer neer op 'oude wijn in nieuwe zakken'. En is het eerder een kwantitatieve toets, dan een kwalitatieve aan nationale belangen en opgaven als: het beperken van klimaatverandering, het realiseren van een toekomstbestendige, circulaire economie en het verbeteren en beschermen van natuur en biodiversiteit.

Als voor verkeer en geluid naar een referentiejaar wordt gekeken, om het niveau van maatregelen te bepalen, zo geeft een visie maatregelen om in een toekomstig jaar duurzame doelen te behalen. Indiener van zienswijze geeft aan dat de NOVI niet vraagt wat we al doen, maar om een verbetering van wat we al doen. Om zo richting te geven aan het behalen van duurzame en economische doelstellingen, zoals een volledig circulaire economie in 2050. In het ontwerpplan dient volgens indiener nog opgenomen te worden hoe de ontwikkelingen op de Amsteloever gaan bijdragen aan de nationale belangen en opgaven, hoe we deze benutten om vooruit te komen en tegelijk het mooie van Nederland (in casu Amsterdam) te behoeden voor toekomstige generatie na ons (website Nationale Omgevingsvisie van het Rijk).

Reactie gemeente

Er is getoetst aan de NOVI. De NOVI maakt gebruik van drie afwegingsprincipes:

- 1) Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies,
- 2) Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal,
- 3) Afwentelen wordt voorkomen.

In de Omgevingsvisie 2050 wordt het plangebied, door de ligging nabij het Amstelstation, als hoogstedelijke stationskwartier aangeduid met een nationale en regionale uitstraling, waardoor de potentie voor een rijk voorzieningenaanbod hoog is en het een aantrekkelijke plek is voor de vestiging van grote kantoren. Ingezet wordt op een gebied waarbinnen combinaties worden gemaakt van functies.

11.2.3 Amsterdam Circulair

De gemeente beschrijft in de strategie Amsterdam Circulair op vele manieren hoe ze de invloed wil uitoefenen en de regierol op zich wil nemen. In het stedenbouwkundigplan en het ontwerp bestemmingsplan is dit niet terug te lezen en, in dit geval, dus die grote rol niet pakt.

Het ontwerpplan laat zien dat de gemeente niet de verantwoordelijkheid en voortrekkersrol neemt die het ambieert of dat het ambtelijke apparaat de opdracht van het college B&W beperkt uitvoert. Verlegt deze naar de ontwikkelaars in het plangebied.

Principes uit de circulaire economie worden wel genoemd in het stedenbouwkundig- en ontwerp bestemmingsplan, maar de wijze waarop maakt ze te vrijblijvend. Hierom dienen voorwaarden en kaders opgenomen te worden om het ontwerpplan toekomstbestendig te maken

Wel is beschreven in het ontwerpplan dat afspraken zijn gemaakt met de ontwikkelaars/marktpartijen rond klimaatadaptatie en circulaire principes en deze zijn vastgelegd in bouwenveloppen. Publicatie, met in achtneming van privaatrechtelijke wetgeving, kan mijn zienswijze natuurlijk beïnvloeden.

Dit onderdeel van mijn zienswijze afdoen met het antwoord dat de Omgevingswet nog niet van kracht is, als in voorgenomen besluit hogere waarde met het advies TAVGA is gedaan, betekent eveneens dat gemeentelijke visies, ambities en beleid ter zijde wordt geschoven en nationale belangen toch worden doorgeschoven naar toekomstige generaties.

Reactie gemeente

De ontwikkelingen dienen uiteraard te voldoen aan de huidige wettelijke voorschriften. Het bestemmingsplan biedt op basis van de huidige wetgeving minder mogelijkheden om bovenwettelijke verplichtingen op te nemen dan onder de Omgevingswet. Allerlei aspecten zijn wel vastgelegd, zoals regenwateropvang op eigen terrein. Daarbij zijn aanvullende afspraken gemaakt met de ontwikkelende partijen. Ook in volgende fases worden ambities ten aanzien van klimaatadaptatie en circulariteit nader ingevuld, zoals in het ontwerp voor de openbare ruimte. Via het publiekrechtelijke spoor zijn dit soort aanvullende afspraken beperkt afdwingbaar. De privaatrechtelijke afspraken zijn gemaakt in anterieure overeenkomsten waar geheimhouding op rust en die niet openbaar gedeeld kunnen worden.

11.2.4 **3d.amsterdam.nl**

De nieuwbouw op 3d.amsterdam.nl toevoegen is eenvoudig en wordt het mogelijk de gebouwen beter te gaan ervaren. Het verzoek van de indiener is om dit eenvoudige idee spoedig uit te voeren.

Reactie gemeente

In het bestemmingsplan wordt niet aangegeven hoe de gebouwen er uit gaan zien, maar beperkt zich tot de bouwveloppen waarin onder andere maximale bouwhoogte en bouwvlak zijn aangegeven. De uitwerking naar concrete ontwerpen als onderdeel van de omgevingsvergunning dient nog plaats te vinden.

11.2.5 **Parkeerbeleid**

De zienswijze van de indiener ten aanzien van parkeerbeleid wordt beantwoord in hoofdstuk 7.4.

Conclusie

De ingediende zienswijze ten aanzien van het onderwerp 'beleid' leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

11.3 **Communicatie**

11.3.1 **Bezwaar en beroep**

Het ontwerp bestemmingsplan is een uitwerking en concretisering van besluiten van het college van B&W en de gemeente waar volgens de Inspraakverordening alleen inspraak mogelijk is en volgens de Algemene wet bestuursrecht geen bezwaar en beroep. Zo kunnen belanghebbenden bij dit ontwerp bestemming bezwaar maken op de Structuurvisie, de Visie Hoogbouw in Amsterdam, enz. Na vaststelling van dit bestemmingsplan.

Ik zeg dit, omdat in de communicatie en participatie een al vaststaand plan is gepresenteerd waar tot op heden niet vanaf is geweken. Bewoners zijn op het verkeerde been zijn gezet en mogelijk hierom niet ageren tegen het plan. Het verzoek bij publicatie van het besluit op dit ontwerp bestemmingsplan te vermelden dat bezwaar kan worden gemaakt tegen de beleidsregels en hoe deze zijn toegepast in het bestemmingsplan.

Reactie gemeente

Het bestemmingsplan staat open voor beroep, nadat de raad het bestemmingsplan heeft vastgesteld. De gemeente zal via de gangbare wijze van publiceren de beroepstermijn kenbaar maken om de gelegenheid te bieden beroep in te stellen. In het bestemmingsplan wordt het stedenbouwkundig plan Amstelstation – Amsteloever planologisch – juridisch vertaald. Op zowel het stedenbouwkundig Plan als het bestemmingsplan heeft inspraak plaatsgevonden en dit heeft geleid tot aanpassing van de plannen. Naar de mening van de gemeente is er geen sprake van een al vaststaand plan waarop geen aanpassing mogelijk is gebleken.

11.3.2 Participatie

Verslag Inloopavond en DoeMeeDag: "Nadelen van hoogbouw worden te snel onder de tafel geschoven. De plint wordt vergeten, het is niet duurzaam en het geeft veel windhinder."

Verslag DenkTank bijeenkomst 3: Er wordt opgemerkt dat torens vanaf 100 meter als hoog worden ervaren. Aanwezigen vinden het jammer dat zij geen invloed (meer) uit kunnen oefenen op hoogbouwvisie van de gemeente. Amsterdam is een horizontale stad, als in de Structuur- en hoogbouwvisie beschreven. Een woon- werkstad zonder prestigieuze gebouwen.

Verzoek belanghebbenden hierover te informeren, middels een nieuwsbrief en/of op de site van de gemeente Amsterdam.

Reactie gemeente

In de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 wordt aangegeven dat het hoogstedelijk stationskwartier Amstel ligt rondom een intercitystation met een nationale en regionale uitstraling, waardoor de potentie voor een rijk voorzieningenaanbod hoog is en het een aantrekkelijke plek is voor de vestiging van grote kantoren. Bij het stationskwartier Amstel wordt uitgegaan van een stevige verdichting, ruimte voor wonen, werken en (grootstedelijke) voorzieningen. De beoogde verdichting zal zich vertalen in hoogbouw zoals vastgelegd in het bestemmingsplan, waardoor tevens ruimte is voor meer groen op het maaiveld. De nadelen van hoogbouw, zoals windhinder, zijn onderzocht waarbij de onderzoeken zijn opgenomen in de hoogbouweffectrapportage in de bijlage van het bestemmingsplan.

Conclusie

De ingediende zienswijze ten aanzien van het onderwerp 'communicatie' leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

11.4 Voorzieningen

Horeca

Indiener geeft aan dat de horeca aan de Weesperzijde enorm populair geworden is en dat dit mogelijk ook geldt voor de geplande horeca in Amstelvista. Met de ramen open slapen is volgens de indiener niet mogelijk. De indiener geeft aan dat in het ontwerpplan in horeca is voorzien, maar dat deze mogelijk een aanzuigende werking hebben op de horeca aan de

Weesperzijde. De indiener vraagt welke maatregelen worden getroffen om deze overlast te beperken.

Reactie gemeente

Menging van de functies horeca en wonen is gebruikelijk in een grootstedelijke omgeving. De voorzieningen waaronder horeca worden geconcentreerd langs doorgaande routes zodat er ook gebieden ontstaan waar uitsluitend woningen worden gesitueerd. Amstelvista ligt aan een doorgaande route. Niet valt uit te sluiten dit een aanzuigende werking zal hebben op de horeca aan de Weesperzijde, hoewel dit reeds drukbezochte horecalocaties betreft.

Het nog nader in te vullen concept van Amstelvista gaat overigens uit van een werk-/horecaconcept dat een andere doelgroep bediend dan de Weesperzijde. Als maatregel geldt dat elke horecavestiging verplicht is een exploitatievergunning aan te vragen en bij de vergunningverlening wordt getoetst of aanvullende eisen nodig zijn om eventuele overlast te beperken.

11.5 Kantoren

Indiener van zienswijze geeft aan dat vraag en aanbod zijn veranderd de afgelopen 2 jaar, en vraagt zich af of de hoeveelheid aan kantoormeters nog wel nodig is in het plan. Het kunnen dan woningen worden, hier wordt rekening mee gehouden. Het maakt de business case wel erg risicovol. Een update van de Amsterdamse Kantorenstrategie zou vooraf moeten gaan aan het besluit en niet de intuïtie.

Reactie gemeente

Zie hiervoor paragraaf 6.2.

11.6 Bezinning

De MER beoordeling bij de toelichting laat een beperkte afname van zonlicht zien. In de winter verdwijnt de zon beperkt achter de bestaande hoogbouw. De geplande torens Leeuwenburg en Toorop beperken dit iets meer. Amstelvista verdubbelt de schaduwwerking over een langere periode van het jaar. Constateringen heeft de indiener gedaan met de Sun surveyor app. Dit houdt geen stand bij bezwaar en beroep, maar het zijn echter wel negatieve effecten van het plan.

Een goede beoordeling van de is door mij niet uit te voeren, want ondanks twee verzoeken is geweigerd de rapportage toe te sturen. Dit rijst de vraag of er iets verborgen gehouden wordt, wat negatief is voor het plan. Is er voor mij reden voor bezwaar en beroep na deze zienswijze, dan moet ik overwegen een Wob verzoek te doen.

Reactie Gemeente

Alle informatie rondom het onderwerp bezinning is reeds openbaar en opgenomen in bijlage 10, de Hoogbouweffectrapportage. Vervolgens is het onderwerp bezinning op een aantal plaatsen in de documenten opgenomen, zoals in de Mer beoordeling en in de

toelichting. Basis is steeds het onderzoek dat is gerapporteerd bij de Hoogbouweffectrapportage dat uitgaat van twee benaderingen, de TNO-benadering en een schaduwonderzoek.

In de Mer beoordeling is een korte conclusie opgenomen die ook volgt uit de bezonningsstudie die is opgenomen in de rapportage van de HER (bijlage 10). In paragraaf 4.10.3 zijn de resultaten van het onderzoek opgenomen met twee kaartjes (grafische calculaties).

Uit de calculatie komt naar voren dat:

- de verdichting geen of zeer beperkte invloed heeft op de bebouwing buiten het plangebied.
- Binnen het plangebied, Langs de Ringdijk en ter hoogte van de Omval is een afname van het aantal zonuren meetbaar. Het gaat daarbij om een afname van 1 uur.

Paragraaf 4.10.3 van de toelichting sluit af met de zin: " Naast de TNO-benadering is ook een schaduwonderzoek verricht. Hierbij is onderzocht wat de effecten zijn van de slagschaduw op de omgeving. In het voor- en najaar en in de zomer heeft de ontwikkeling alleen in de avonduren een beperkte invloed op de omgeving. In de winter is deze invloed groter.

De bijbehorende kaartjes waren wel opgenomen in de HER (bijlage 10, maar niet in de toelichting. Voor de zelfstandige leesbaarheid van de toelichting zijn worden de kaartjes aan de tekst toegevoegd.

Conclusie

De ingediende zienswijze ten aanzien van het onderwerp bezonning leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan, namelijk:

- Kaartjes schaduwonderzoek worden toegevoegd in paragraaf 4.10.3 van de toelichting.

11.7 HoogbouwEffectRapportage (HER)

De indiener geeft aan dat in de torenchecklist staat onder:

1. *of ze voldoende licht, lucht en ruimte tussen de toren laten zien. Voor bewoners op de Schollenbrugstraat vullen de nieuwe torens juist de bestaande lucht en ruimte op. Tevens is op de foto's (waar de zoomlens zo is ingesteld dat de torens nagenoeg niet zichtbaar zijn) onder 3.4 Overige zichtpunten HER te zien dat de ingetekende nieuwe toren constant de lucht en ruimte opvullen en lijkt geenszins op de figuur in de checklist. De indeling van het plangebied zou opnieuw gedaan moeten worden zodat deze overeenkomt met wat de gebruikers van de stad is beloofd.*
2. *Of ze voortbouwen op een bestaand cluster. Er zou een punt in de checklist nog moeten worden toegevoegd namelijk: Of ze voortbouwen op de bestaande gebouwde omgeving. De Van der Kunbuurt en de Weesperzijdestrook hebben volgens bestemmingsplannen respectievelijk een maximale bouwhoogte van 19 en 17,7 meter. De huidige toren van Mart Stam is tweemaal zo hoog, wat overeenkomt met de definitie voor hoogbouw: Onder hoogbouw in Amsterdam wordt verstaan gebouwen*

vanaf 30 meter hoogte of tweemaal de hoogte in hun directe omgeving. Amstelvista wordt het stadsblok tweemaal zo hoog als de hoogte in de directe omgeving (hoogte bestaande toren), de nieuwe toren wordt viermaal de hoogte van de directe omgeving.

3. *Tevens voldoen de nieuwe torens niet aan punt 6 Of ze windhinder, slagschaduw en geluidshinder (galm, installaties ed.) voorkomen of beperken. In dit deel van mijn zienswijze is te lezen dat de torens juist wind, schaduw en geluid versterken. Het ontwerpplan moet hierop aangepast worden*

Reactie Gemeente

De toetsing in de Hoogbouweffectrapportage heeft plaatsgevonden in het kader van het Stedenbouwkundig plan en is vastgesteld door de raad. In de rapportage van de HER (opgenomen in bijlage 10) is een checklist voor torens opgenomen. In afstemming met de Hoogbouwcommissie zijn een aantal standpunten onderzocht van waaruit getoetst is aan de checklist. Hierin is de Schollenbrugstraat als toetslocatie niet opgenomen.

Hieronder een reactie per punt:

1. Het zicht vanuit de Schollenbrugstaat zal met name gedomineerd worden door de dichtstbijzijnde toren Van der Kun, de woningen zijn daarbij niet georiënteerd op het plangebied maar juist gericht op het talud van het spoor. In paragraaf 3.4 is per zichtpunt gemotiveerd op welke wijze de voorgestelde torenlocaties ruimtelijk kunnen voldoen. Daarin zijn voorwaarden opgenomen, bijvoorbeeld ten aanzien van hoogte die vervolgens in het Stedenbouwkundig Plan en vervolgens in het bestemmingsplan zijn doorvertaald.
2. De torens bouwen wel voort op een bestaand cluster, namelijk het bestaande hoogbouwcluster rond het Amstelstation, zoals de Rembrandttoren (135 meter hoog), Mondriaantoren (120 meter) en de Breitnertoren (95 meter).
3. Met punt 8 van de torenchecklist wordt bedoeld dat de torens de windhinder, slagschaduw en geluidshinder tot een minimum moeten proberen te beperken. Ten aanzien van windhinder en slagschaduw is in de onderzoeken geconstateerd dat de hoogbouw weliswaar leidt tot meer windhinder en schaduw maar dat dit beperkte hinder betreft. In het door de indiener benoemde voorbeeld, de Schollenbrugstraat, blijkt dat de Ringdijk geen schaduw werpt op de gevels van deze straat.

Conclusie

De ingediende zienswijze ten aanzien van het onderwerp 'Hoogbouweffectrapportage' leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

11.8 Windhinder

Anders dan wat werd gezegd tijdens de laatste informatieavond neemt de windhinder op de Schollenbrugstraat echt wel toe. De gele vlek op de figuren met een hinderkans van 10 tot 20% vertienvoudigd. De storm van kortgeleden heeft een boom doen omwaaien en heeft het

Rijksmonument de Schollenbrug beschadigd, net in de gele vlek in de figuur bestaande situatie. De bomen aan de Schollenbrugstraat zullen met de planontwikkeling een negatief effect hebben op de veiligheid van de bewoners. Tevens zullen de boten in de buurthaven mogelijk meer schade oplopen bij storm.

Het Windklimaat onderzoek geeft niet aan of bij het berekenen van de windhinder in het referentiejaar rekening gehouden wordt met de klimaatverandering. Door te anticiperen op de Omgevingswet en de Omgevingsvisies zou het ontwerpplan in ieder geval sterker bijdragen aan het tegengaan van klimaatverandering.

Het ontwerpplan heeft dus ook hier negatief effect op de leefbaarheid en veiligheid.

Reactie Gemeente

In het Windhinderrapport zoals opgenomen in bijlage 15 wordt geconcludeerd dat het windklimaat in het plangebied als gevolg van een toename van hoogbouw en de kap van begroeiing op een aantal plaatsen ongunstiger worden dan in de huidige situatie, maar voldoet aan de normering zodat er geen sprake is van overschrijding van het gevaarcriterium.

Het windhinderonderzoek is uitgevoerd op basis van de bouwenveloppen. Met het uitwerken van de bouwplannen dient per bouwplan nog nader onderzoek te worden gedaan naar het aspect windhinder om aanvullende maatregelen in het ontwerp op te nemen. In de regels van het bestemmingsplan is hiervoor in 25.3 opgenomen dat een omgevingsvergunning voor de bouw van gebouwen pas kan worden verleend nadat ten aanzien van windhinder op basis van een windhinderonderzoek en naar oordeel van het bevoegd gezag voldoende is aangetoond dat het bouwplan niet leidt tot onevenredige negatieve effecten op het windklimaat in het openbaar gebied, al dan niet door het treffen van maatregelen.

Daarnaast wordt met de toekomstige begroeiing (conform het stedenbouwkundige plan) een deel van de toename van windhinder geneutraliseerd of dusdanig worden beperkt dat een beoordeling slecht grotendeels kan worden voorkomen.

Voor de opzet van het onderzoek en de beoordeling van het windklimaat is uitgegaan van de Nederlandse norm NEN 8100:2006 Windhinder en windgevaar in de gebouwde omgeving. Deze NEN-norm gaat uit van de meteogegevens van een groot aantal meteostations die input geven aan de gegevens. Voor windgevaar wordt 15 m/s uurgemiddelde windsnelheid als drempelwaarde gehanteerd. Op deze wijze werkt klimaatverandering door.

Conclusie

De ingediende zienswijzen ten aanzien van het onderwerp windhinder leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

11.9 Amstelvista

11.9.1 **Samenvatting zienswijzen nr 7**

Specifiek voor Amstelvista is een postzegel bestemmingsplan gemaakt en in 2015 is een bouwvergunning aangevraagd en ook ingetrokken. Constructief schijnt het niet te kunnen, maar niemand vraagt een vergunning aan als het niet constructief haalbaar is en oplosbaar is alles in de bouw. Bijzonder nu in het planproces een volume mogelijk is dat 3 tot 4 keer groter is. Zou de druk op de woningmarkt daadwerkelijk zo hoog zijn dan had deze locatie ondertussen jaren bewoond kunnen zijn. En heb ik het verder niet over de langdurende onaantrekkelijke uitstraling.

Reactie gemeente

Dit bestemmingsplan maakt het Stedenbouwkundig Plan Amstelstation – Amsteloever planologisch-juridisch mogelijk. Het postzegel bestemmingsplan bij de Amstelvista locatie is hier geen onderdeel van. Op ruimtelijkeplannen.nl is het postzegel bestemmingsplan zichtbaar in het bestemmingsplan 'De Omval', met het nieuwe bestemmingsplan Amstelstation – Amsteloever wordt dit geactualiseerd naar de bestemming Gemengd-1. Het komt voor in de stad dat ontwikkelaars plannen maken die niet tot uitvoering komen, om welke reden dan ook. Door de planvorming van Amstelstation – Amsteloever is een andere stedenbouwkundige context ontstaan waarbinnen een groter bouwvolume op de Amstelvista locatie mogelijk is dan bij het voorgaande postzegelbestemmingsplan. De totale ontwikkeling Amstelstation – Amsteloever wordt vastgelegd in dit bestemmingsplan.

11.10 **Cultuurhistorie**

11.10.1 **Samenvatting zienswijzen nr. 7**

Leeuwenburg en Toorop gaan misschien deels gespaard worden, alleen de toren van Mart Stam moet wijken. Dit soort na-oorlogse gebouwen blijken steeds meer gewaardeerd te worden. De ontwerpen die zijn gemaakt, na 2012 voor de London toren waren mooi, ook al is het een beetje historiserend bouwen. Het gebouw wordt alleen na 2015 geheel als cultuurhistorisch en architectonisch onbelangrijk beschreven. Toch heeft de toren volgens de ordekaart Waardering stedenbouwkundige en architectonisch kwaliteit een orde 3 AUP. En is het een ontwerp van de internationaal bekende architect Mart Stam, die met Mies van der Rohe werkte en zijn W1 stoel herkend iedereen. Welke beschrijving kunnen we nu aanhouden? Het zou door een onafhankelijk deskundige onderzocht dienen te worden voor een sloopbesluit genomen wordt. Het gebouw is erg lelijk verbouwd, maar wel is de hoofdstructuur van het gebouw en de bijzondere entree nog aanwezig. Het verdient meer waardering en een eigentijdse nieuwe jas.

Reactie Gemeente

Aan het ontwerp bestemmingsplan is in bijlage 6 een cultuurhistorische verkenning opgenomen. Hierin is ingegaan op de ruimtelijke structuur rondom de Mart Stam-toren (Amstelvista), maar niet geconcludeerd dat deze behoudenswaardig is. Aanvullend onderzoek is hierop niet nodig.

11.10.2 **Samenvatting zienswijzen nr. 7**

Het geheel plangebied ligt binnen de bufferzone van het UNESCO gebied, de London toren staat 650 meter binnen de zone of 1,35 kilometer vanaf het kerngebied en dient hoogbouw hier terughoudend te worden toegepast. In de visie staat: een gebouw van ca 60 meter hoog is op een afstand van 2 km misschien wel zichtbaar, maar het heeft nauwelijks invloed op een bestaand stadsbeeld. Hoe is het oordeel van een gebouw van 75 meter op 1,4 km dan? 15 meter zijn 5 bouwlagen. De maximale bouwhoogte zou ongeveer 40 meter kunnen zijn, gelijk aan bestaande toren.

Gebieden van bijzondere waarde. De lokatie staat tegen het Rijksmonument Berlage- en Schollenbrug, stadsgezicht Oud Zuid (behoort ook Weesperzijde toe) en Plan Zuid.

Bekijken we de kaart op pagina 45 dan zien we gebieden aangegeven met een gele kleur een verloop naar de omliggende wijken, alsof er een bufferzone langs loopt waar terughoudendheid gewenst is.

Mijn beoordeling is dat volgens de visie van de gemeente inpassing niet mogelijk.

Reactie Gemeente

De Amstelvista locatie zit op 1,690 meter vanaf de UNESCO kernzone. Dit valt weliswaar binnens de UNESCO-zone, maar niet in de mate die de indiener doet vermoeden. De tekst in de structuurvisie waar de indiener naar refereert op p.233 luidt als volgt “gezien vanaf zekere afstand heeft hoogbouw geen relevant effect meer. Een gebouw van ca 60 meter hoog is op een afstand van 2 km misschien wel zichtbaar, maar het heeft nauwelijks invloed op een bestaand stadsbeeld. Een goed voorbeeld daarvan is het zicht op de hoogbouw in de omgeving van het Amstelstation, gezien vanaf de Leidsestraat over de Prinsengracht. De Rembrandttoren is dan niet groter dan een grachtenpand. Dit wordt tot regel verheven: vanuit het gebied gekenmerkt als werelderfgoed mag een gebouw niet hoger lijken dan de gemiddelde bebouwing”. In de Hoogbouweffectrapportage (bijlage 10) is onderzocht wat voor impact de torens hebben op UNSECO, dit is met de beheerders van het UNESCO gebied afgestemd en door hen akkoord bevonden. Conclusie is dat de torens het zicht vanuit UNESCO niet onevenredig aantasten. Dit is bevestigd door de gemeenteraad bij de vaststelling van het Stedenbouwkundig Plan.

Conclusie

De ingediende zienswijze ten aanzien van het onderwerp cultuurhistorie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

11.11 **Leefbaarheid**

Voor bewoners in de Weesperzijdestrook zal ongetwijfeld veel moois gaan komen in het plangebied, maar het ontwerpplan heeft voor bewoners aan de overzijde van de Ringdijk ook een stapeling van negatieve effecten.

Naast de plannen voor de Amsteloever wordt ook de parkeergarage in de binnentuin van ons bouwblok ontwikkelt tot kantoorwerkplekken. Zomers zullen hier ramen en deuren geopend worden en kan geluidshinder ontstaan.

De plekken zullen gebruikt worden door creatieve ondernemers die met fiets of openbaar vervoer naar kantoor gaan. Alleen zullen er altijd bezoekers zijn die toch met de auto komen en de geluidshinder en parkeerdruk kunnen toenemen.

Vanaf de entree van het kantoor sta je direct tussen de horeca gelegenheden, dat mogelijk meer overlast met zich meebrengt.

Het plan voor de Amsteloever staat dus niet op zichzelf in de Weesperzijdestrook. De leefbaarheid wordt van meer kanten onder druk gezet.

Reactie Gemeente Amsterdam

De Weesperzijdestrook en de door de indiener benoemde parkeergarage zijn geen onderdeel van het voorliggende bestemmingsplan.

11.12 Geluidshinder

De zienswijze van de indiener ten aanzien van geluidshinder is beantwoord in hoofdstuk 8 'geluid'.

Conclusie zienswijze nr. 7

Conclusie

De ingediende zienswijze ten aanzien van het onderwerp bezonning leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan, namelijk:

- Kaartjes schaduwonderzoek worden toegevoegd in paragraaf 4.10.3 van de toelichting.

12 Zienswijze nummer 11

Samenvatting zienswijze nr 11

De indiener geeft aan dat het bestemmingsplan ruimte biedt aan 1.300 tot 2.100 nieuwe woningen. "Het college hanteert de sportnorm als uitgangspunt voor de inpassing van voldoende sportvoorzieningen in (nieuwe) woningbouwlocaties in Amsterdam." (bron: brief o6-06-2019 van wethouder Kukenheim aan Vrienden van het Diemerpark). Toepassing van de sportnorm op 1.300 tot 2.100 nieuwe woningen betekent, uitgaande van een gemengd stedelijk woonmilieu, volgens de indiener een toevoeging van de behoefte aan zo'n 6.500 - 10.500 m² aan veldsportvoorzieningen.

Indiener ziet op de Bestemmingsplankaart geen sportvelden staan en komt in de Toelichting bij het Bestemmingsplan het begrip "sportnorm" niet tegen. Indiener vraagt of in het Bestemmingsplan Amsteloever voldaan wordt aan de sportnorm?.

Reactie gemeente

De sportnorm geldt voor nieuwbouwlocaties en niet voor transformatielocaties. De referentienormen (sportnormen) zijn opgesteld voor nieuw te ontwikkelen openbare ruimte. Dit plangebied Amstelstation Amsteloever is een transformatiegebied, waar bestaande bouw en nieuwe ontwikkelingen samengaan in een hoge dichtheid en vraagt daartoe om maatwerk. Maatwerk wordt gezocht in het uitbreiden of beter benutten van bestaande voorzieningen binnen het gehele gebied Over-Amstel.

Conclusie

De ingediende zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

13 Zienswijze Allen & Overy LLP namens NL Mondriaan

Property 8 B.V. en FSMC NL Property Group B.V.

NL Mondriaan is eigenaar van de Mondriaantoren met bijbehorende gronden, en mede-eigenaar van de gronden en gebouwen waarin Café-Restaurant Blooker (Amstelplein 4) en voormalig Café-Restaurant Riva, thans Café-Restaurant Ode aan de Amstel, (Amstelboulevard 1) zijn gevestigd (de Mondriaantoren). Deze eigendommen bevinden zich binnen het plangebied van het Ontwerpbestemmingsplan.

NL Mondriaan heeft grote bedenkingen tegen verschillende ruimtelijke ontwikkelingen die in het Ontwerpbestemmingsplan worden voorzien, en die met het Ontwerpbesluit mogelijk worden gemaakt. NL Mondriaan meent, in de kern, dat de voorgestelde verdichting en hoogbouw in het gebied in strijd zijn met de goede ruimtelijke ordening. Zij meent ook dat het Ontwerpbestemmingsplan op deze punten onuitvoerbaar is. Verder meent NL Mondriaan dat het plan voorbijgaat aan haar bedrijfsbelangen - want deze ontwikkelingen brengen een onaanvaardbare aantasting van NL Mondriaan's bedrijfsvoering en van de verhuurbaarheid van haar eigendommen mee. Het Ontwerpbestemmingsplan borgt vanuit ruimtelijk oogpunt aldus geen goed ondernemersklimaat.

De bedenkingen van NL Mondriaan heb ik eerder namens NL Mondriaan uiteengezet in een inspraakreactie van 5 oktober 2020 op het concept Stedenbouwkundig Plan (bijgevoegd als Milne 2) en in mijn brief van 20 april 2021 in reactie op de Nota van Beantwoording (bijgevoegd als Milne 3). Op NL Mondriaan's bedenkingen heb ik voorts gewezen in mijn brieven van 19 november 2021 en 26 januari 2022 (bijgevoegd als Bijlage 4 en Bijlage 5). De inhoud van deze reactie en brieven moet op deze plaats als herhaald en ingelast worden beschouwd. Zoals uit bedoelde reactie en brieven volgt, probeert NL Mondriaan al circa 1,5 jaar tevergeefs in overleg te geraken met uw gemeente over de plannen voor het gebied Amstelstation en Amsteloever. Tot enige inhoudelijke discussie is het helaas nog niet gekomen. Het eerder aan NL Mondriaan toegezegde overleg met de verantwoordelijk wethouder heeft niet plaatsgehad. NL Mondriaan voelt zich in deze kwestie dus niet gehoord door de gemeente, en meent, in aanvulling op het navolgende, dat de tot nog toe gevolgde procedure onzorgvuldig is.

Aantasting belangen NL Mondriaan

Voor een punt van zorg vraagt NL Mondriaan in het bijzonder uw aandacht. NL Mondriaan meent dat het Ontwerpbestemmingsplan geheel voorbijgaat aan haar belangen als 'zittende' gebouweigenaar binnen het gebied. Door de sterke verdichting en de hoogbouw in het betrokken gebied, wordt het "unique selling point" van de Mondriaantoren - het vrije uitzicht op de Amstel - volledig aangetast. De onderstaande illustratie (bezien vanaf de Amstel) laat dit duidelijk zien.



Het Ontwerpbestemmingsplan voorziet aldus in ontwikkeling van hoogbouw (in de toelichting wordt deze hoogbouw aangeduid als het Tooropgebouw) pal voor de Mondriaantoren. Deze onvoorziene ruimtelijke keuzen (waarover ook hieronder), zullen zeer onevenredig nadelige gevolgen hebben voor NL Mondriaan, waaronder een sterk nadelig effect op de aantrekkelijke positie en eigenschappen van de Mondriaantoren. De voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen ter plaatse van het oude Delta Lloyd-gebouw, zullen aldus resulteren in een aanmerkelijke waardevermindering van de eigendommen van NL Mondriaan. De voorziene hoogbouw doet sterk afbreuk aan de wezenskenmerken en het unique selling point van de Mondriaantoren, met - mede door de toevoeging van veel te veel kantoorruimte, waarover hierna - alle gevolgen voor de verhuurbaarheid van de Mondriaantoren van dien. De ruimtelijke gevolgen daarvan naar de omgeving van de Mondriaantoren zijn in het geheel niet beschouwd in het Ontwerpbestemmingsplan.

Op deze manier borgt het bestemmingsplan bovendien, in strijd met de vaste rechtspraak van de Raad van State ter zake, geen vanuit ruimtelijk oogpunt goed ondernemersklimaat. Onder verwijzing naar de recente rechtspraak van de Raad van State over de evenredigheid van overheidsbesluiten (ABRvS 2 februari 2022, ECLI:NL:RVS:2022:285), wijst NL Mondriaan er verder op dat uit het Ontwerpbestemmingsplan in het geheel niet blijkt of de raad is nagegaan of de met de ruimtelijke keuzen beoogde doelen, op een voor NL Mondriaan en de omgeving minder vergaande manier kunnen worden bereikt, en of die ruimtelijke keuzen (jegens NL Mondriaan) evenwichtig zijn.

Te veel kantoorprogramma

Uit de toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan en de planregels volgt dat binnen het plangebied, waaronder in het Tooropgebouw, meer kantooroppervlak mogelijk wordt gemaakt. Naast dat de Mondriaantoren haar unique selling point zal verliezen, zal dus ook de concurrentie op het vlak van de verhuur van kantoorruimte in het projectgebied flink toenemen, met alle gevolgen voor het goede ondernemersklimaat van dien.

Het toestaan van extra kantoorruimte is een ontwikkeling die NL Mondriaan, mede gelet op het vigerende bestemmingsplan "Omval", niet had verwacht en ook niet hoefde te verwachten. In de toelichting bij het vigerende bestemmingsplan (p. 19-20) wordt namelijk expliciet overwogen (onderstreping gemachtigde): "De groei in dit gebied wordt bereikt door de bouwplannen rond het Amstelstation. Het deel dat in het plangebied Omval valt, is reeds herontwikkeld tot kantoorlocatie. Nieuwe ontwikkelingen voor kantoorruimte vinden niet plaats."

Uit de toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan volgt niet welke nieuwe ruimtelijke inzichten nu nopen tot het verlaten van deze eerder, en relatief recent, gemaakte ruimtelijke keuzen, waaraan NL Mondriaan en de omgeving gerechtvaardigde verwachtingen ontleen. Laat staan dat uit de toelichting blijkt waarom het belang bij de beoogde, nieuwe ruimtelijke keuzen, zwaarder zou moeten wegen dan die gerechtvaardigde verwachtingen. Volgens NL Mondriaan is dat ook niet het geval.

De toelichting poneert in dit verband weliswaar dat wordt voldaan aan artikel 6.3 van de Omgevingsverordening NH 2050 (bedoeld zal zijn 2020), en aan de in art. 3.1.6, lid 2, Besluit ruimtelijke ordening voorgeschreven 'laddertoets', maar de in de toelichting genoemde beleidsdocumenten en onderzoeken die de behoefte aan meer kantoorruimte zouden moeten onderbouwen, dateren van voor de Corona-pandemie. Zo merkt de toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan op dat de voorziene ontwikkeling van extra kantoorruimte binnen het plangebied past binnen de Kantorenstrategie 2017, maar er is niet beoordeeld of in de huidige tijden van "het nieuwe werken", nog steeds in extra kantoorruimte moet worden voorzien. Sinds de uitbraak van de Corona-pandemie werken mensen immers veelvuldig vanuit huis, iets wat veel werkgevers en werknemers willen vasthouden, met mogelijke leegstand van kantoren tot gevolg.

Vorenstaande raakt ook aan de uitvoerbaarheid van het Ontwerpbestemmingsplan: het is maar zeer de vraag of de beoogde extra kantoorruimte gerealiseerd en verhuurd kan worden en dus daadwerkelijk in gebruik zal worden genomen. Bovendien merkt de toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan op dat er al veel kantoorruimte mogelijk is binnen het plangebied (par. 3.1.4). Het is NL Mondriaan daarom in het geheel niet duidelijk dat extra kantoorruimte nodig is en zal worden gebruikt. Daarnaast is het zeer de vraag of het realiseren van kantoorruimte waar mogelijk geen vraag naar is, vanuit bestuurlijk perspectief gepast is in tijden van een woningcrisis.

Verkeersgeneratie

Het extra autoverkeer dat zal worden gegenereerd door de toename van de woon- en werkfuncties in het gebied is volgens NL Mondriaan in strijd met de goede ruimtelijke ordening (waaronder het goed ondernemersklimaat). Het Ontwerpbestemmingsplan treft in dit kader alleen voorzieningen voor het inpandig parkeren van auto's en fietsen op alle ontwikkellocaties. Hiermee wordt echter geen oplossing geboden voor de toename aan verkeersdrukke binnen het plangebied, waar momenteel reeds sprake is van een grote verkeersdrukke. De toelichting op het

Ontwerpbestemmingsplan stelt dat het ontwikkelen van extra woningen en kantoren niet tot een noemenswaardige toename van autoverkeer mag leiden. In dit kader merkt de toelichting slechts op dat er verschillende deelgebieden worden ontsloten en dat de gemeente een investeringsbesluit heeft genomen (zie para. 4.1). Het is zodoende onduidelijk op welke manier het beperken van een toename van verkeersdrukte is geborgd in de planregels als de in het Ontwerpbestemmingsplan voorziene extra woningen en kantoren worden gerealiseerd.

Stedenbouwkundige aansluiting op lommerrijke Amstel gaat verloren

Zoals NL Mondriaan reeds naar voren heeft gebracht in haar inspraakreactie op het concept Stedenbouwkundig Plan, valt de voorziene hoogbouw verder moeilijk te rijmen met de ambitie om het gebied te 'vergroenen' en meer open te maken. In het Stedenbouwkundig Plan wordt opgemerkt dat de openbare ruimte langs de Amstel krap aanvoelt (p. 19, Stedenbouwkundig Plan). NL Mondriaan meent dat de voorziene verdichting en hoogbouw van het Tooropgebouw dat gevoel van krapte alleen maar zullen vergroten; de groene strook aldaar zal letterlijk en figuurlijk worden overschaduwd door de beoogde hoogbouw, een en ander in strijd met de goede ruimtelijke ordening.

Uit de Nota van Beantwoording begrijpt NL Mondriaan dat het Stedenbouwkundig Plan het mogelijk maakt om het groen rondom het Delta Lloyd-gebouw (het nieuwe Tooropgebouw) beter zichtbaar en toegankelijk te maken, en te ontwerpen als een visuele ruimte met de oever (p. 48, Nota van Beantwoording). Hoewel NL Mondriaan een verdere vergroening van de oevers van de Amstel toejuicht, wordt het NL Mondriaan niet duidelijk hoe die vergroening wordt gewaarborgd in het Ontwerpbestemmingsplan, terwijl verdere hoogbouw wordt gerealiseerd in een gebied waar reeds veel bebouwing aanwezig is. Het toegankelijk en zichtbaar maken van bestaand groen neemt immers niet weg dat het aanwezige groen teruggedrongen zal worden, en dus minder zichtbaar zal zijn, door het realiseren van de voorziene hoogbouw. NL Mondriaan verzoekt dan ook in het definitieve bestemmingsplan de plannen rondom Amstelstation-Amsteloever zodanig aan te passen dat de groene oever wordt hersteld en gerespecteerd.

Inbreuk op UNESCO-beschermingsregime

NL Mondriaan verwijst in dit verband ook (andermaal) naar de aanwijzing van de Amsterdamse binnenstad als UNESCO-werelderfgoedlijst in 2010. Daarmee wordt de binnenstad beschermd tegen nieuwe bebouwing die afwijkend in maat en schaal is, die het historisch gelaagde stadsbeeld aantast (p. 18, Hoogbouwvisie Amsterdam 2011). Het plangebied ligt binnen de daarvoor ingestelde bufferzone (van 2 kilometer rondom het Singelgrachtgebied). NL Mondriaan meent dat nieuwe hoogbouw, in het bijzonder ter plaatse van het oude Delta Lloyd-gebouw, nadelige invloed kan hebben op dit beschermde werelderfgoed. Dat binnen het plangebied reeds de Mondriaantoren aanwezig is, maakt dit niet anders, nu de Mondriaantoren dateert van voor de UNESCO-aanwijzing. Omgekeerd meent NL Mondriaan dat om diezelfde reden, het toevoegen van hoogbouw en verdichting van de bebouwing niet kunnen worden onderbouwd met de stelling dat deze 'vergroeien' met voorafgaand aan de UNESCO-aanwijzing gerealiseerde bebouwing, wat de strekking lijkt van par. 4.10.1 van de toelichting. Die hoogbouw en verdichting moeten op zichzelf worden beschouwd en getoetst aan de beschermende voorwaarden van de UNESCO-aanwijzing. Aan die voorwaarden wordt volgens NL Mondriaan niet voldaan.

Voorkomen van wind-, schaduw- en galmhinder onvoldoende geborgd

NL Mondriaan heeft eerder in haar inspraakreactie op het concept Stedenbouwkundig Plan en in haar brieven haar zorgen omtrent wind-, schaduw- en galmhinder naar voren gebracht. Het Ontwerpbestemmingsplan bevat in dit kader een regeling omtrent windhinder: in de planregels is de verplichting opgenomen dat de bedoelde ontwikkelingen op het moment van de vergunningaanvraag (omgevingsvergunning voor het bouwen) een windhinderonderzoek kunnen overleggen waaruit blijkt dat het uiteindelijke plan tot een acceptabel windklimaat leidt (art. 25.3 van het Ontwerpbestemmingsplan). NL Mondriaan meent dat dergelijk onderzoek voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan moet worden verricht, omdat anders niet vaststaat dat de gemaakte ruimtelijke keuzen uitvoerbaar zijn. Bovendien gaan de toelichting, noch de planregels, expliciet in op schaduw- en galmhinder die door de hoogbouw worden veroorzaakt ter plaatse van de Mondriaantoren. De toelichting geeft aan dat uit een schaduwonderzoek zou blijken dat de ontwikkeling in de avonduren een beperkte invloed op de omgeving heeft, maar dat deze invloed groter is in de winter (par. 4.10.3). NL Mondriaan meent dat ervoor moet worden gewaakt dat - in strijd met de goede ruimtelijke ordening - tussen de hoogbouw alleen nog maar donkere gebieden ontstaan waar zonlicht niet kan doordringen, bijvoorbeeld door het hanteren van ruimere afstanden en beperking van hoogten. Permanente schaduw in een gebied doet afbreuk aan de ambitie om een aantrekkelijk stedelijk gebied te creëren. NL Mondriaan vraagt om deze aspecten in het kader van het definitieve bestemmingsplan mee te nemen.

Privacy

In haar inspraakreactie op het concept Stedenbouwkundig Plan maakte NL Mondriaan verder haar zorgen omtrent privacy door het realiseren van de voorziene hoogbouw reeds kenbaar en zij herhaalt deze zorgen nogmaals in deze zienswijzen. In dit verband verwijst NL Mondriaan naar de "Toren Checklist voor Amsteloever" op pagina 29 van het Stedenbouwkundig Plan, waarin 12 punten zijn geformuleerd waarop de hoogbouwplannen worden beoordeeld. Dit criterium is in het Stedenbouwkundig Plan aangepast van: "Of ze het uitzicht en de privacy van huidige en nieuwe gebruikers respecteren" naar "Of ze rekening houden met de privacy van huidige en nieuwe gebruikers", om zo duidelijk te maken dat het gaat om het vinden van een goede balans (p. 73, Nota van Beantwoording). De hoogbouw voorzien met het Tooropgebouw voldoet echter ook aan dit aangepaste criterium niet. NL Mondriaan meent dat er ook met de aanpassing van Checklist nog steeds sprake is van strijdigheid op dit punt, nu er geen rekening wordt gehouden met de privacy van huidige en nieuwe gebruikers. Er is dus geen sprake van "een goede balans". Bovendien wordt het effect van de voorziene hoogbouw op de privacy van de huidige en nieuwe gebruikers door het aanpassen van een criterium op de Checklist niet verbeterd. De privacy van huidige en nieuwe gebruikers wordt immers nog steeds aangetast. Het aanpassen van een punt op de Checklist maakt dit niet anders en neemt de strijdigheid van het Ontwerpbestemmingsplan met de goede ruimtelijke ordening op dit vlak uiteraard niet weg.

Alternatieve invulling Tooropgebouw

Zoals reeds uiteengezet in haar inspraakreactie op het concept Stedenbouwkundig Plan en haar eerdere brieven, meent NL Mondriaan dat de voorziene hoogbouw de waarden van het gebied onevenredig aantast, in het bijzonder door de abrupte aansluiting die wordt voorzien op de lommerrijke Amstel. NL Mondriaan zou het logischer en ruimtelijk meer aanvaardbaar achten

als de opbouw in hoogte ter hoogte van het voorziene Tooropgebouw meer geleidelijk zou plaatsvinden, zodat de overgang van de Amstel en de Spaklerweg naar de bestaande hoogbouw rond het Amstelstation meer 'natuurlijk organisch' plaatsvindt. Daarbij passen geen torens met hoogtes van 101,5 en 126,5 meter direct aan de Amstelzijde en de Spaklerweg, maar bouwhoogten conform het oude Delta Lloyd-gebouw.

NL Mondriaan verzoekt u het Ontwerpbestemmingsplan, in het belang van de goede ruimtelijke ordening, zodanig aan te passen dat de bij het Tooropgebouw voorziene hoogbouw komt te vervallen. NL Mondriaan biedt graag nogmaals aan om mee te denken over een alternatieve planuitwerking zodat het gebied een meer natuurlijke opbouw krijgt.

Geluid

Nu NL Mondriaan zich om al de hiervoor genoemde redenen verzet tegen de hoogbouw en verdichting voor de Mondriaantoren, verzet NL Mondriaan zich tevens, om gelijke redenen, tegen het Ontwerpbesluit dat die hoogbouw en verdichting faciliteert (o.a. door hogere waarden vast te stellen).

Conclusie

Gelet op het vorenstaande zijn het Ontwerpbestemmingsplan en het Ontwerpbesluit onrechtmatig. In het Ontwerpbestemmingsplan en het Ontwerpbesluit wordt onvoldoende rekening gehouden met de belangen van NL Mondriaan. NL Mondriaan vraagt u daarom niet over te gaan tot vaststelling van voorgenomen besluiten, dan wel om het Ontwerpbestemmingsplan en Ontwerpbesluit vast te stellen met inachtneming van deze zienswijzen.

Reactie gemeente

Inspraakreactie op Stedenbouwkundig Plan en brieven

Voor het stedenbouwkundig plan heeft uitgebreide participatie en inspraak plaatsgehad. Er zijn in 2019 en 2020 meerdere bijeenkomsten georganiseerd waarvoor alle stakeholders in het gebied zijn uitgenodigd. De gemeente heeft de overtuiging dat voor het Stedenbouwkundig Plan Amstelstation Amsteloever een goed en zorgvuldig proces van participatie en inspraak is doorlopen.

De zienswijze van indiener op het Stedenbouwkundig Plan is reeds beantwoord in kader van vaststelling van dat Stedenbouwkundig Plan door de Gemeenteraad op 21 april 2021. Genoemde zienswijze gaf aan de Gemeenteraad geen aanleiding het Stedenbouwkundig Plan te wijzigen.

Naar aanleiding van de brieven die door indiener naar de gemeente zijn geschreven heeft een gesprek plaatsgevonden met vertegenwoordigers van het project Amstelstation Amsteloever. Hierin is het eerdergenoemde besluit van de Gemeenteraad toegelicht. De brieven zijn daarnaast schriftelijk beantwoord.

Aantasting belangen NL Mondriaan

In lijn met de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 wordt het plangebied gezien als een hoogstedelijke stationskwartier liggend rondom een intercystation met een nationale en

regionale uitstraling, waardoor de potentie voor een rijk voorzieningenaanbod hoog is en het een aantrekkelijke plek is voor de vestiging van kantoren. Bij het stationskwartier Amstel wordt dan ook uitgegaan van verdichting met ruimte voor wonen, werken en (grootstedelijke) voorzieningen.

Bij deze verdichting staat dus een goede woonkwaliteit, met leefbare straten en pleinen, intensivering van groen en veel plek voor ontmoeting, voorop. Juist deze verbetering van de kwaliteit van het leefgebied met de gemengde bestemmingen inclusief voorzieningen draagt bij aan de leefbaarheid en kwaliteit van het gebied. Dit is vastgelegd in het Stedenbouwkundig Plan, wat erop gericht was om evenwichtige ruimtelijke keuzes te maken. De gemeenteraad heeft deze afweging gemaakt bij het vaststellen van het Stedenbouwkundig Plan. In de Structuurvisie is dit gebied als stedelijk gebied aangewezen. Een gebied met meerdere verschillende functies heeft meer stedelijkheid dan een gebied met weinig verschillende bestemmingen. Kantoren zijn dus gebaat bij een gemengde omgeving waardoor de locatie aantrekkelijker wordt dan deze nu is en het vestigingsklimaat dus verbetert. Vanuit ruimtelijk oogpunt biedt de verdichting dus een verbetering van het ondernemersklimaat voor alle gevestigde en nieuwe bedrijven.

Met de toevoeging van woningen wordt daarnaast een algemeen belang gediend omdat de vraag naar woningen groot is. Dit geldt dus ook voor de woontoren op de locatie Toorop die door dit bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt.

Voor het aspect waardevermindering van het vastgoed als gevolg van de ontwikkeling van het Tooropgebouw (Delta Loyd) staan procedures open voor het geval dat na vaststelling van het bestemmingsplan sprake is van waardevermindering.

Te veel kantoorprogramma

Zie ook hoofdstuk 6.1.

In het Amsterdams beleid, zoals in de Structuurvisie 2050 en de Omgevingsvisie, is een constante lijn gevoerd om verdichting en hoogbouw rond het intercystation Amsterdam Amstel toe te passen. In de Structuurvisie 2050 is daarover opgenomen dat de concentraties van werken en publiekstrekkende voorzieningen in Amsterdam vooral een plek krijgen in stationskwartieren bij de belangrijke stations: Sloterdijk, Bijlmer-ArenA, Zuid, Amstel en CS. Daarbij wordt ook aangegeven dat (zie pagina 18) bij het verdichten van buurten een goede woonkwaliteit, met leefbare straten en pleinen en veel plek voor ontmoeting, voorop staat.

Verkeersgeneratie

Zie de reactie onder 7.2.2

Stedenbouwkundige aansluiting op lommerrijke Amstel gaat verloren

In het bestemmingsplan is rondom het Tooropgebouw en langs de Amstel de bestemming groen opgenomen waarmee een groene inrichting van dit gebied juridisch planologisch is geborgd.

Het is dan ook wel degelijk de bedoeling dat het gebied wordt vergroend wat gaat bijdragen aan de kwaliteit van de leefomgeving. De wijze van inrichting van het maaiveld wordt niet in het bestemmingsplan vastgelegd. Vergroening van de oever zal zijn plek krijgen in het inrichtingsplan voor de openbare ruimte wat op een later moment wordt gemaakt.

Inbreuk op UNESCO-beschermingsregime

In de HoogbouwEffectRapportage (HER), als bijlage opgenomen bij het reeds vastgestelde Stedenbouwkundig Plan en als bijlage 10 bij het ontwerp bestemmingsplan Amstelstation Amsteloever is de onderbouwing opgenomen van de toetsing aan het UNESCO werelderfgoed, de 2km zone. Onderstaande afweging heeft ook al plaatsgehad in kader van het Stedenbouwkundig Plan.

Het plangebied bevindt zich op de rand van de 2 kilometer zone die rondom het UNESCO werelderfgoed is gedefinieerd. Nieuwbouw binnen deze zone wordt getoetst op de invloed op het UNESCO werelderfgoed. Criterium is dat het historische gelaagde stadsbeeld tot één geheel is vergroeid en niet mag worden aangetast door nieuwe in maat en schaal afwijkende bebouwing.

Binnen het kerngebied van de UNESCO zone is de huidige Rembrandttoren zichtbaar vanaf de Prinsengracht vanaf het rak Leidsegracht - Spiegelgracht. Deze zichtbaarheid is te kenmerken als de vergroeiing zoals deze in de Hoogbouwvisie wordt beschreven.

Bij de totstandkoming van het Stedenbouwkundig Plan zijn modelstudies gedaan om de effecten van verdichting op de wijde omgeving in beeld te brengen. Er is met extra aandacht naar de effecten vanuit het aangewezen Unesco gebied gekeken. Uit deze studie blijkt dat de ontwikkellocaties van Amstelstation Amsteloever alleen vanaf de Prinsengracht en de Blauwbrug zichtbaar zijn.

Uit de hoogbouweffectrapportage blijkt dat van de voorgestelde torenlocaties binnen Amstelstation Amsteloever de locatie Leeuwenburg de meest gevoelige is. Een toren op deze locatie wordt zichtbaar vanuit het UNESCO gebied en kan om deze reden niet hoger zijn dan 135 meter. Deze toren vergroeit op deze manier met de skyline, net als de Rembrandttoren. Met deze aanvullende voorwaarde op de hoogte van de toren van Leeuwenburg wordt voldaan aan het criterium dat het historische gelaagde stadsbeeld niet wordt aangetast door in maat en schaal afwijkende bebouwing. De hoogte van de Delta Lloyd locatie past binnen de hoogbouwvisie en de daaraan voor het UNESCO gekoppelde criteria.

Voorkomen van wind-, schaduw- en galmhinder onvoldoende geborgd

In het kader van de Hoogbouw Effect Rapportage in het kader van het Stedenbouwkundig Plan heeft windhinderonderzoek plaatsgehad. Uit dit onderzoek is gebleken dat met name op de Stationsloper en bij de Spaklerweg punten zijn die extra aandacht nodig hebben, zie bijlage X. Hieruit is gebleken dat de aandachtspunten op de Stationsloper en de Spaklerweg met mitigerende maatregelen oplosbaar zijn. Met een aanpassing van de bouwenvolop van de Tooroplocatie in het definitief bestemmingsplan bereiken we dat het windklimaat beter

wordt. Voor toelichting op deze aanpassing zie de nota van ambtelijke wijzigingen en de bijbehorende bijlage 1.

Bezonningsstudie heeft in het kader van de Hoogbouw Effect Rapportage plaatsgevonden. Hieruit is gebleken dat er geen onevenredige afname van bezonning binnen het gebied zal plaatsvinden. Door hoogbouw neemt de bezonning beperkt af, minder dan 1 uur binnen het gebied, en voldoet daarmee ruimschoots aan de TNO-norm.

Voor galm zijn geen vereisten of referenties waaraan binnen ruimtelijke ontwikkelingen kan worden getoetst. Tijdens het participatie traject is gebleken dat galm voor bewoners een aandachtspunt is. Omdat groen een dempend effect heeft op galm is dit vertaald in het extra groen en bomen in het Stedenbouwkundig Plan. Dit wordt op een later moment meegenomen in het inrichtingsplan voor de openbare ruimte.

Privacy

De onderlinge ruimte tussen de verschillende bouwvolumes en de oriëntatie van deze bouwvolumes is zo gekozen dat er onderlinge afstand is tussen deze bouwvolumes (zowel bestaand als nieuw). Hiermee blijft de onderlinge privacy van bewoners en gebruikers voldoende gewaarborgd.

Alternatieve invulling Tooropgebouw

Zie hiervoor de beantwoording hierboven en vooral de beantwoording onder het kopje *Inbreuk op UNESCO-beschermingsregime*.

Geluid

Zie hoofdstuk 8.

Conclusie

De zienswijze van NL Mondriaan leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

14 Habitat Advocaten namens woonbootbewoners (zienswijze nummer 24)

Namens de woonbootbewoners is gezamenlijk één zienswijze ingediend, zij worden vertegenwoordigd door Habitat Advocaten. In de zienswijze gaan zij in op een aantal aspecten ten aanzien van de ligging van de woonboten wordt ingegaan. Verschillende onderwerpen komen aan bod, zoals juridische zekerheid, terrassen, overlast van (horeca)voorzieningen, parkeren en zichtlijnen. De zienswijze wordt hieronder per thema beantwoord.

14.1 Inleiding

1. *De betrokkenen zijn allen (mede)eigenaar van een woonark langs de Amsteloever, ter hoogte van 'De Omval' binnen het plangebied. Het nieuwe bestemmingsplan beoogt het planologisch mogelijk maken van de uitvoering van een reeds door uw raad op 26 april 2021 vastgesteld Stedenbouwkundig Plan Amstelstation-Amsteloever. Tegen de vaststelling van dit Stedenbouwkundig Plan stonden - zoals bekend — zelfstandig geen rechtsmiddelen open. Deze zienswijze is derhalve, voor zover van belang, ook gericht tegen het vastgestelde Stedenbouwkundig Plan, voor zover het betreft het openbaar gebied langs de Amsteloever ter hoogte van de aanwezige ligplaatsen voor woonboten.*

2. *De (mogelijke) inrichting van de openbare ruimte in de directe omgeving rond de ligplaatsen, raakt de bestaande woonkwaliteit ter plaatse van de ligplaatsen. In positieve zin wanneer het beoogde gebruik, dat voortvloeit uit de (nieuwe) inrichting van de openbare ruimte, goed wordt ingepast. In negatieve zin wanneer het ontwerp en de uitvoering van het Stedenbouwkundig Plan een - wel of niet beoogd - gebruik van de openbare ruimte veroorzaakt dat de bestaande woonkwaliteit blijvend en potentieel ingrijpend zal aantasten. Het is immers een feit van algemene bekendheid dat het verhogen van de aantrekkelijkheid van de openbare ruimte in Amsterdam per definitie spanning veroorzaakt met de omliggende woonkwaliteit.*

3. *Wonen op ligplaatsen lijkt in dat verband bij de bestuurlijke belangenafweging een status aparte te hebben ten opzichte van wonen op de wal. Omdat bij het ruimtelijk-stedenbouwkundig plannen van nieuwe recreatieve verblijfsvoorzieningen in de openbare ruimte, de bestaande woonfunctie op het water vrijwel lijkt te worden genegeerd. Sterker nog, in de stedenbouwkundige planning wordt er gemakshalve al vanuit gegaan dat ligplaatsen 'vrijwillig' zullen kunnen worden ontruimd. Zonder voldoende waarborgen omtrent de vrijwilligheid van uitkoop of verplaatsing, is goed denkbaar dat een situatie gaat ontstaan dat het toevoegen van overlast gevende voorzieningen in de openbare ruimte rond de ligplaatsen het proces van 'vrijwillige opheffing' zullen kunnen versnellen en dus toch druk ontstaat. In het navolgende wordt een handreiking gedaan voor een bestemmingsplanregeling waarbij volgtijdelijk eerst ligplaatsen worden ontruimd en daarna overlast gevende recreatieve voorzieningen worden toegevoegd aan de Amsteloever.*

4. *De betrokkenen wensen to benadrukken dat de vaststelling van het bestemmingsplan het enige besluit is dat rechtsbescherming mogelijk maakt. Een daaropvolgend inrichtingsplan voor de verdere uitwerking van het Stedenbouwkundig Plan kent geen bestuursrechtelijke rechtsbescherming.*

5. *Het is dus van belang dat het bestemmingsplan voldoende de gerechtvaardigde belangen van de betrokkenen borgt. Een aantal betrokkenen hebben eerder meegedaan aan de Denktankavonden en het indienen van een zienswijze inzake het Stedenbouwkundig Plan.*

De belangrijkste inbreng en de beantwoording daarvan is opgenomen in bijlage 2.

14.2 Zichtlijnen in relatie met bestemming Water (artikel 18.3, Regels)

1. *In het Stedenbouwkundig Plan lijken de geplande zichtlijnen concreet te zijn weergegeven in paragraaf 3.1 'Woonboten', in aansluiting op de stedenbouwkundige inrichting van het achterliggende stedelijke gebied en infrastructuur.*

7. *In het ontwerpbestemmingsplan is in de bestemming 'Water', artikel 18.3, een relatie gelegd tussen 'zichtlijnen' en 'open ruimten' bij de toepassing van de bevoegdheid om nadere eisen te stellen aan de situering en afmetingen van drijvende bouwwerken "indien dit noodzakelijk is vanwege (c.) de ruimtelijke structuur in de zin van zichtassen of (d.) zichtlijnen en open ruimten.*

8. *Rechtsonzeker is geformuleerd in welk geval precies sprake zal zijn van een "noodzakelijkheid" om beperkingen te stellen aan een vervanging of verbouwing. Want een omgevingsvergunning is alleen bij vervanging of verbouwing nodig. Elke verbetering van een zichtlijn of het ontstaan van meer open ruimte kan in deze formulering als noodzakelijk worden gekwalificeerd, gelet op de uitgangspunten van het vastgestelde Stedenbouwkundig Plan. Er is dus zo geen toetsbare juridische drempel voor de uitoefening van deze bevoegdheid namens het college van B&W.*

9. *Artikel 18.3, lid c. en d. behoren achterwege te blijven, zodat in ieder geval duidelijk is dat voor de toepasselijkheid van de bevoegdheid om nadere eisen te stellen, uitsluitend de vastgestelde waterbeleidregels als toetskader zullen gelden. Als een verwijzing naar dynamisch waterbeleid is beoogd, dan moet uit de planregel duidelijk blijken binnen welke ruimtelijke begrenzing dit dynamisch beleid functioneert.*

2. *22. Als artikel 18.3, lid c. en d. wel worden opgenomen, dan zal duidelijk moeten worden gemaakt op de Verbeelding welke zichtassen, zichtlijnen en open ruimten door de raad precies zijn bedoeld met de vaststelling van deze regel. Het vastgestelde waterbeleid maakt ook niet duidelijk wanneer er sprake is van de bedoelde 'noodzakelijkheid' en kent in dit verband slechts bestaande maatvoeringsregels en vervangingsmogelijkheden. Het is daarom van belang dat op de Verbeelding de bedoelde zichtlijnen worden bestemd, zodat duidelijk is op welke ligplaatsen precies de noodzakelijkheidstoets toepasselijk is.*

Reactie gemeente

Artikel 18 c en d – zichtassen en zichtlijnen

In de zienswijze wordt gesteld dat rechtsonzeker is geformuleerd in welk geval precies sprake zal zijn van een "noodzakelijkheid" om beperkingen te stellen aan een vervanging of verbouwing.

In het bestemmingsplan Amstelstation Amsteloever zijn alle woonboten positief bestemd binnen de functieaanduiding woonschepenligplaats want daarbinnen zijn drijvende bouwwerken toegestaan. De huidige ligging met situering en afmetingen zijn op basis van de WABO vastgelegd. Binnen de huidige situering en afmetingen zijn eventuele nadere eisen niet van toepassing. Daarmee is de rechtszekerheid van de eigenaren van de woonboten maximaal geborgd en is er geen sprake van rechtsongelijkheid.

Slechts in geval van vervanging of verbouwing, waarbij de huidige ligging, situering en afmetingen worden overschreden volgt de noodzakelijkheid van het stellen van nadere eisen uit de genoemde aspecten in artikel 18.3 onder a t/m d, namelijk de veiligheid op het water, de cultuurhistorische omgevingswaarden, de ruimtelijke structuur in de zin van zichtassen en de zichtlijnen en open ruimte. Al deze nadere eisen zijn overgenomen uit het paraplubestemmingsplan Drijvende Bouwwerken uit 2019. Dit paraplubestemmingsplan vigeert al in de gehele stad en is dus ook van kracht op het plangebied Amstelstation Amsteloever.

14.3 Vrijwillige uitkoop in relatie met wijzigingsbevoegdheid bestemming Water (artikel 18.7)

1. *De bestaande ligplaatsen in de drie ligplaatsvlakken, voorzien van de aanduiding 'woonschepenligplaats' en met ruimte voor respectievelijk 3, 10 en 9 ligplaatsen, zijn opnieuw positief bestemd. Alle betrokkenen kunnen zich vooralsnog niet voorstellen dat er binnen de planperiode sprake zal zijn van een vrijwillige uitkoop of verplaatsing.*
2. *In het door de raad vastgestelde Stedenbouwkundig Plan is evenwel zeer uitdrukkelijk het concrete voornemen opgenomen om, door vrijwillige uitkoop van een of meer woonboten, de zichtlijnen op de Amstel te verbeteren. Deze beleidsdoelstelling raakt een open zenuw bij de betrokkenen, waardoor veel onrust is ontstaan.*
3. *Daardoor is de behoefte nadrukkelijk ontstaan om nu reeds, bij wijze van een garantie, duidelijk te krijgen hoe een vrijwillige uitkoop - met voldoende waarborgen omkleed - in zijn werk zal gaan. De uitkoopregeling behoort juridisch gekoppeld te worden aan de wijzigingsbevoegdheid zoals opgenomen in artikel 18.7.*
4. *In artikel 18.7.1, onder b., ten eerste, is geformuleerd dat alleen gebruik mag worden gemaakt van deze bevoegdheid wanneer dit bijdraagt aan het beter zichtbaar maken van de Amstel vanaf de oever. Deze regel is rechtsonzeker geformuleerd, is niet objectief toetsbaar en is bovendien overbodig, gelet op het gestelde onder sub 2. en 3.*
5. *In plaats daarvan behoort een verwijzing naar een met waarborgen omklede uitkoopregeling als bijlage bij deze regel te worden opgenomen. Bijvoorbeeld met de tekst: "(1) voor zover uitvoering is gegeven aan de uitkoopregeling zoals opgenomen in bijlage * bij de Regels."*
6. *In artikel onder b., ten derde, behoren de woorden 'dan wel dat te worden verwijderd, omdat aan elk van de sub-leden onder b. moet zijn voldaan. De ontwerp tekst schakelt met de te verwijderen woorden 'dan wel dat' het gestelde onder a. en b. uit, terwijl aan elk van de drie genoemde voorwaarden voor toepassing van deze bevoegdheid moet zijn voldaan.*
7. *Ten overvloede is het volgens paragraaf 5.2.2.2, Toelichting de bedoeling dat het toepassen van deze bevoegdheid uitsluitend is toegestaan als de betreffende*

woonboot/woonboten naar een andere ligplaats is/zijn verplaatst of de woonboot is verwijderd en wanneer er overeenstemming met de betreffende belanghebbende is bereikt over het verplaatsen/verwijderen van de woonboot/woonboten.

8. *In artikel onder b., ten derde, behoort, gelet op de tekst in het vastgestelde Stedenbouwkundig Plan, de woorden 'uitsluitend vrijwillig' te worden toegevoegd voorafgaand aan het woord 'overeenstemming'. Deze toevoeging borgt dat niet onder ambtelijke druk, in welke vorm dan ook, overeenstemming wordt bereikt. Zie verder hierna onder het kopje Toelichting bestemmingsplan.*

Opnemen voorwaardelijke verplichting

21. *Om te voorkomen dat hinder ontstaat voor de bestaande woonomgeving op de ligplaatsen dringen betrokkenen aan dat verblijfsvoorzieningen aan de oever (zoals trappen, steigers) mogen worden gerealiseerd na het feitelijk opheffen van de aangrenzende ligplaatsen binnen een straal van 50 meter vanaf het middelpunt van de voorziening. Daarmee wordt geborgd dat dergelijke bekende bronnen van overlast, met alle klachten en handhavingsdruk vandien, niet ontstaan voordat een aanvaardbare afstand is gerealiseerd tot de dichtstbijzijnde ligplaats.*

22. *Voorgesteld wordt om de mogelijkheid van het toevoegen van een verblijfsvoorziening bij recht te bestemmen binnen de bestemming 'Groen', mits gecombineerd met de bedoelde voorwaardelijke verplichting. Een dergelijke regeling respecteert de bestaande woonkwaliteit van de direct omwonenden rond de stedenbouwkundig aangewezen locaties. Zie verder hieronder bij de bespreking van de bestemming 'Groen'.*

Bevoegd gezag wijzigingsbevoegdheid

23. *In artikel 18.7 Wijzigingsbevoegdheid is voorzien in een bevoegdheid voor het 'Dagelijks Bestuur'. Deze bevoegdheid is relevant in het geval dat ligplaatsen worden opgeheven of verwijderd.*

24. *Wat hierbij opvalt is dat deze bevoegdheid is toegekend aan het Dagelijks Bestuur en niet aan het College van B&W. Deze bevoegdheidstoedeling lijkt in strijd te zijn met de formele bevoegdheidsverdeling tussen het College van B&W en het Dagelijks Bestuur, waarbij aan het Dagelijks Bestuur geen autonome bevoegdheid is geattribueerd, maar uitsluitend onder een mandaatregeling mag handelen.*

Reactie gemeente

Vrijwillige aankoop

In de zienswijze wordt aangegeven dat een waarborg van de vrijwilligheid van de uitkoopregeling van de woonboten nodig is. Er wordt bepleit de uitkoopregeling juridisch te koppelen aan de wijzigingsbevoegdheid om het aantal ligplaatsen met één te verminderen nadat een woonboot vrijwillig is aangekocht door de gemeente.

In het Stedenbouwkundig Plan is het voornemen uitgesproken dat de gemeente op vrijwillige basis een of meerdere woonboten wenst aan te kopen om de Amstel meer zichtbaar te maken vanaf de oever. Vanzelfsprekend wordt bij eventueel aankoop uitgegaan van vrijwilligheid. Daarom is op voorhand geen zekerheid of komende jaren een aankoop kan of zal worden verricht.

In de toelichting wordt de voorwaarde van vrijwilligheid benadrukt door op te nemen: "Voor wat betreft het bereiken van overeenstemming met de desbetreffende eigenaar wordt uitgegaan van uitsluitend vrijwilligheid". Als regel is deze geformuleerde zinsnede in het kader van de planologische afweging niet controleerbaar en verifieerbaar en is daarom niet logisch om op te nemen in de regels.

Door de indiener wordt verzocht om een eventuele aankoopregeling op te nemen in het bestemmingsplan. Zoals aangegeven wordt uitgegaan van vrijwilligheid, daarbij heeft de eventuele aankoopregeling geen planologische grondslag. Er is een vastgesteld protocol voor aankopen, namelijk het Protocol definitieve verplaatsing woonboten Amsterdam, versie 1 maart 2022, vastgesteld door het college van Burgemeester en wethouders dat van toepassing zal zijn op deze vrijwillige aankopen. Opnemen in de regels van het bestemmingsplan ligt niet in de rede, wel zal in de toelichting worden verwezen naar dit protocol dat als basis wordt gebruikt voor de vrijwillige aankoop.

Wat wel is opgenomen in het bestemmingsplan is een regeling waarbij de aanduiding woonschepenligplaats kan worden verkleind en de aanduiding maximum aantal wooneenheden verkleind kan worden. Deze regeling en bevoegdheidstoedeling is gelijk aan de regeling in het huidige bestemmingsplan De Omval. Inhoudelijk wordt hierin geen wijziging voorzien. Wel wordt ter verduidelijking de bepaling gewijzigd van Dagelijks Bestuur naar Bevoegd gezag.

Doel van de vrijwillige uitkoopregeling is om het zicht op de Amstel vanaf de oever te vergroten. Inzet is verbreding van de oever met meer ruimte voor groen, recreatief wandelen en fietsen en meer samenhang in de inrichting. Doorkijkjes van de oever naar het water draagt bij aan de ruimtelijke kwaliteit. In tegenstelling tot wat in de zienswijze wordt gezegd, worden in paragraaf 3.1 van het Stedenbouwkundig Plan de geplande zichtlijnen niet concreet weergegeven. Dit plaatje is slechts een impressie en schetst daarmee één van de mogelijke uitkomsten.

Ten aanzien van deze regel in artikel 18.7.1 onder b genoemde bepaling is terecht opgemerkt dat de onder b en c genoemde bepalingen in samenhang een inkadering van de bevoegdheid van het College van Burgemeester en Wethouders vormen. Daarom wordt de in artikel 18.7.1 onder b sub 3 tekstueel aangepast door de woorden "dan wel" te schrappen. Daarmee is het conform hetgeen is opgenomen in de toelichting, namelijk dat het de bedoeling is dat het toepassen van deze bevoegdheid uitsluitend is toegestaan als de betreffende woonboot/woonboten naar een andere ligplaats is/zijn verplaatst of de woonboot is verwijderd én wanneer er overeenstemming met de betreffende belanghebbende is bereikt over het verplaatsen/verwijderen van de woonboot/woonboten.

14.4 Terras woonboten

25. *In artikel 18.6.2 is een binnenplanse afwijkingsbevoegdheid opgenomen voor het realiseren van een terras bij de woonboot. De regeling ziet uitsluitend op kleinschalige terrassen tussen de wal en de woonboot. De betrokkenen wijzen erop dat, ingevolge het vastgestelde waterbeleid, ook terrassen zijn toegestaan aan de Amstelzijde. Daarvan is in een aantal gevallen door woonbooteigenaren ook gebruik gemaakt en door anderen (nog) niet. Bovendien*

kan sprake zijn van een vervangingsbehoefte. De binnenplanse afwijkmogelijkheid voor terrassen voorziet, gelet op het vastgestelde waterbeleid benoemt voor het gebied Omval, dus abusievelijk nog niet in een binnenplanse afwijkgeregeling voor de terrassen aan de Amstelzijde.

26. *Hetgeen betekent dat het gevoegde gezag uitsluitend met een uitgebreide uniforme voorbereidingsprocedure kan meewerken aan een aanvraag voor een terras, overeenkomstig het vastgestelde waterbeleid. Die drempel is hoog, althans de positieve uitkomst van een aanvraag is een stuk onzekerder, gelet op de discretionaire bevoegdheid van het college van B&W \ Dagelijks Bestuur en het ontbreken van een duidelijk toetskader.*

27. *Dat kan, gelet op de specifieke regeling in het waterbeleid, niet de bedoeling zijn en behoeft daarom een uitbreiding van de regeling in dit bestemmingsplan om binnenplannen te kunnen afwijken overeenkomstig het vastgestelde waterbeleid.*

Reactie gemeente

Terrassen

Door indiener is terecht aangegeven dat het bestemmingsplan ten aanzien van terrassen niet in overeenstemming is met het beleid. Het huidige beleid ten aanzien van terrassen is vastgelegd in de Beleidsnotitie "woonboten en oevergebruik" van het Stadsdeel Oost, vastgesteld 25 juni 2013. In het beleid ten aanzien van de woonboten bij de Omval is het volgende opgenomen:

In de gebieden Groene Staart, Omval en Overamstel/Weespertrekvaart mogen terrassen aan de waterzijde worden gerealiseerd onder de volgende voorwaarden:

- Uitsluitend toegestaan indien geen oevergebruik is toegestaan;
- Maximale breedte 2 m;
- Maximale lengte gelijk aan de lengte van de woonark uit de geldende ligplaatsvergunning;
- Niet spijker- en nagelvast verbonden met de woonboot.

Deze bepaling wordt toegevoegd aan artikel 18.6.2. Woonboten hebben uitsluitend de mogelijkheid van terrassen aan de buitenzijde mits wordt voldaan aan de genoemde voorwaarden.

14.5 Bestemming 'Groen (artikel 9) / inrichting recreatief verblijf / betonnen trap(pen)

30. *De oever direct langs de ligplaatsen is over de hele lengte bestemd als 'Groen'. Op deze oeverstrook zijn geen relevante nadere bouw- of functieaanduidingen weergegeven voor het mogelijk maken van recreatieve verblijfsvoorzieningen aan de oever. In het Stedenbouwkundig Plan is opgenomen dat de oeverstrook onderdeel zal zijn van een gewenste parkachtige inrichting.*

31. *Hetgeen inderdaad ook blijkt uit het bestemmen van meer 'Groen', ten opzichte van de bestemming 'Groen' in het voorlopende bestemmingsplan Omval. Op zichzelf voorziet de planontwikkeling in een aantrekkelijker groene aankleding van de omgeving rond de ligplaatsen.*

32. *De zorg van de betrokken woonbooteigenaren betreft de aantrekkende werking van de groene inrichting op recreanten. Juist de flexibele planologische vormgeving van de bestemming 'Groen' wekt de vrees dat zonder verdere betrokkenheid of rechtsbeschermingsmogelijkheden in*

de openbare ruimte op enig moment voorzieningen worden toegevoegd op de bestemming 'Groen' met een (zware) overlastpotentie voor omwonenden.

33. De gewenste meer robuuste parkachtige opzet in het Stedenbouwkundig Plan, vergroot immers juist de (gewenste) mogelijkheden voor verblijfsrecreatie en het ad hoc aanmeren van waterrecreanten. Zeker wanneer in de directe omgeving van de Amsteloever tevens (zware) horecavoorzieningen worden toegelaten.

Reactie gemeente

Zie hiervoor reactie gemeente in paragraaf 14.6.

1.51 Horeca

34. Met name categorie III (bar/drinkgelegenheid) met, volgens website van de stad openingstijden tot 3 uur 's nachts in het weekend, in combinatie met de trappen (of ook met de verbeterde groenstrook) op een afstand van enkele tientallen meters van de geplande horeca, gaat gegarandeerd voor overlast zorgen. In het voortraject is nooit over het toelaten van horeca-categorie III gesproken (een koffie/broodjeszaak of restaurant werd er steeds gemeld).

35. De omwonenden verzoeken u daarom dringend om geen horeca III toe te staan in de directe omgeving van de ligplaatsen, zoals nu wel is gebeurd met de bestemming 'Gemengd-2' in de ontwerpregeling.

36. Verwijzen naar handhavingsinspanning bij overlast is absoluut geen dragend tegenargument om de oeverzone wel met verblijfsfuncties in te richten, in relatie tot de bestaande aanwezigheid van de woonarken en het toevoegen van nieuwe 'bezoekers-magneten' zoals horeca III. Elders in de stad is voldoende gebleken dat er sprake is van een handhavingstekort in het geval dat de voorzieningen succesvol zijn. Het is een dilemma waarvan de ruimtelijke gevolgen goed moeten worden onderzocht.

37. Het is daarom de vraag hoe de daaruit volgende overlast en verminderd veiligheidsgevoel kan worden tegengaan, juist door de inrichting van de openbare ruimte en het beperken van 'bouwwerken geen gebouw zijnde'.

38. De betrokkenen verzoeken u te bevestigen in de beantwoording van de zienswijzen, dat gebouwde oeversvoorzieningen, zoals (betonnen) trappen en steigers in ieder geval niet bij recht zijn toegestaan binnen de ontwerpbestemming 'Groen' in de oeverstrook langs de ligplaatsen.

39. Het gaat daarbij met name om het aanbrengen van verhardingen of steigers met een recreatief verblijfsgebruik direct langs de waterrand. Onmiskenbaar is het recreatieve gebruik van deze voorzieningen, waarvan de negatieve voorbeelden in de stad aanwezig zijn, planologisch relevant vanwege geluidhinder en andere vormen van overlast.

40. Het is voor de betrokkenen daarom uiterst belangrijk om goed geregeld te krijgen dat dergelijke voorzieningen niet zijn toegestaan in een straal rond de ligplaatsen en waar precies dergelijke voorzieningen eventueel wel mogelijk worden gemaakt.

41. Daarbij dient in dat geval een adequate 'milieuzonering' te worden gehanteerd met een zodanige minimale afstand tot de dichtstbijzijnde woonark, dat er onder alle omstandigheden redelijkerwijs sprake blijft van een aanvaardbare woonsituatie.

Reactie gemeente

De indieners geven aan dat horeca tot geluidsoverlast gaat zorgen en dat daarom geen of beperkt horeca opgenomen moet worden in de nabijheid van woonboten. In de zienswijzen

wordt aangegeven dat er verplichte afstanden tussen woonboten en horeca opgenomen zouden moeten worden.

Menging van de functies horeca en wonen is gebruikelijk in een grootstedelijke omgeving waardoor overlast niet valt uit te sluiten. Wel worden, zoals beschreven in de reactie van de gemeente onder paragraaf 3.1, de voorzieningen waaronder horeca geconcentreerd langs doorgaande routes zoals de Stationsloper met het daaraan gesitueerde Rivierenplein.

Hierdoor zullen mogelijk enkele woonboten ter hoogte van het Rivierenplein enige overlast ervaren. Wel is elke horecavestiging verplicht een exploitatievergunning aan te vragen en bij de vergunningverlening wordt getoetst of aanvullende eisen nodig zijn om eventuele overlast te beperken.

14.6 Betonnen trappen

43. Een zeer heikel onderwerp onder de betrokkenen is het, overeenkomstig het Stedenbouwkundig Plan, inrichten van de openbare ruimte met een of meer betonnen trappen als aantrekkelijke recreatieve verblijfsmogelijkheid aan de oever van de Amstel. Op zichzelf wellicht aantrekkelijk voor bezoekende recreanten en uitgaanspubliek, maar daarbij kunnen de bestaande woonarken niet worden weggedacht.

44. De daartoe aangeduide verblijfslocaties zijn kennelijk voorzien op zeer korte afstand (vanaf slechts 11 meter) van de aanwezige ligplaatsen, maar zijn - anders dan andere harde voorzieningen' zoals parkeerplaatsen - niet als zodanig concreet bestemd.

45. De aanleg lijkt namelijk bij recht mogelijk te zijn gemaakt op de ontwerpbestemming 'Groen', althans er is juridische discussie mogelijk over de vraag of deze bouwwerken geen gebouw zijnde met een reguliere omgevingsvergunning kunnen worden vergund.

46. Ligplaatsen zijn in de Wet geluidhinder en het Besluit geluid milieubeheer aangewezen als geluidgevoelige terreinen, zodat in kaart behoort te worden gebracht op de grens van de aanduiding 'woonschepenligplaats' welke (geluid)hinderaspecten te verwachten zijn. Mede gelet op ervaringen met vergelijkbare voorzieningen elders in de stad.

47. Er ontbreekt een hinderonderzoek naar de gevolgen van de vaststelling van dit bestemmingsplan voor de dichtstbij gelegen woonarken, waarbij ook rekenschap moet worden gegeven van het feit dat geluid over wateroppervlak verder draagt. Bovendien wordt een onderzoek gemist naar de geluidsaspecten van dergelijke voorzieningen in de openbare ruimte en de daaraan te verbinden gevolgen.

48. Om rechtsbescherming te behouden verzoeken betrokkenen u, gelet op het voorgaande om in ieder geval binnen de bestemming Groen in de Regels de ontwerptekst te wijzigen door in:

- artikel 9.1, onder d. het woord 'ongebouwde' toe te voegen voorafgaand aan het woord soevervoorzieningen';
- artikel 9.1, onder h. toe te voegen 'ter plaatse van de aanduiding 'terras' is een (horeca)terras toegestaan' en de Verbeelding op dit punt aan te passen. Artikel 9.3.1 dient in dat verband achterwege te blijven, omdat een ruimtelijke begrenzing ontbreekt. Een ruimtelijke begrenzing kan niet worden gemist vanwege de hinderpotentie van een horeca-terras en de neiging om een terras te laten 'uitdijen' ter vergroting van de capaciteit.

Zie verder in dit verband de hierboven voorgestelde regeling om met het opnemen van een voorwaardelijke verplichting in de planregels het gebruik van de bestemming 'Groen' voor het aanleggen van recreatieve verblijfsvoorzieningen (trappen, steigers) afhankelijk te stel len van

de ontruiming van de ligplaatsen in een straal van 50 meter rond de geplande verblijfsvoorziening.

Reactie gemeente

Betonnen trappen als recreatieve voorziening

In de zienswijze wordt gevraagd het inrichten van de openbare ruimte met betonnen trappen als recreatieve verblijfsvoorziening aan de oever van de Amstel slechts mogelijk te maken onder de voorwaardelijke verplichting dat deze vanaf het middelpunt van de voorziening een afstand houdt van minimaal 50 meter tot aan de ligplaats.

Een betonnen trappartij als voorziening aan de Amstel is reeds opgenomen in het door de gemeenteraad vastgestelde Stedenbouwkundig Plan. Ook bij het Stedenbouwkundig Plan is op dit onderwerp een zienswijze ingediend. Het Gemeenteraad heeft hierop het volgende antwoord geformuleerd:

“Het Rivierenplein krijgt een inrichting als centrale plek waar bewoners en bezoekers elkaar kunnen ontmoeten, dus met een verblijfsfunctie.....Door alle openbare ruimte beter te benutten in het hele gebied is de ambitie de drukte beter te verspreiden dan de huidige situatie toelaat. De in het ontwerp getekende trappen bieden meer contact met het water dan het huidige talud, waardoor de stationsloper tot aan de Amstel reikt en een waardige einde krijgt.

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

Toegeving blijft om maatregelen te nemen onder water, om aanmeren van boten onmogelijk te maken en zwemmen te ontmoedigen. Dit biedt voldoende houvast voor een acceptabel leefklimaat. NB: De minimale afstand tussen het einde van de verkleinde trap en dichtstbijzijnde woonboot is 11 meter.”

De hierboven genoemde “in het ontwerp getekende trappen” betreft een trappartij in de bestemmingen ‘groen’ en ‘water’ in het verlengde van de zogenaamde Stationsloper (de openbare ruimte vanaf het Amstelstation naar de Amstel). Conform het Stedenbouwkundig Plan en de Nota van Beantwoording hierop, maakt het bestemmingsplan deze trappartij mogelijk.

In de bestemming water onder artikel 18.1 zijn trappen toegestaan voor zover sprake is van ‘extensief recreatief medegebruik’.

Ook in groen wordt uitgegaan van een extensief gebruik zoals fietsen, wandelen, sport- en spel, allen functies die in het ontwerp-bestemmingsplan al zijn toegestaan.

Het gebruik van de trappartij beperkt zich dus tot extensief recreatief medegebruik. Daarmee is het gebruik beperkt en zijn de belangen van de eigenaren en gebruikers meegewogen.

In wijziging op het ontwerp bestemmingsplan wordt - conform de beantwoording van de hierboven aangehaalde zienswijze op het stedenbouwkundig plan - in het bestemmingsplan de voorwaardelijke verplichting aan een voorziening van 'extensief recreatief medegebruik' binnen de bestemmingen water toegevoegd van minimaal 11 meter afstand tot aan de dichtstbijzijnde woonboot. Daarmee is de locatie in het verlengde van de Stationsloper de enige locatie waar een dergelijke voorziening eventueel kan worden gerealiseerd.

Overigens is extensief recreatief medegebruik en dus de trappartij onder het huidige bestemmingsplan ook reeds toegestaan. Het betreft dus geen bestemmingsplanwijziging. De functie 'extensief recreatief medegebruik' betreft nadrukkelijk geen aanlegsteiger. Het afmeren van boten is uitsluitend toegestaan bij aanlegsteigers en dus niet bij de trappartij.

14.7 Parkeercapaciteit

Uit de bestemmingsplansystematiek blijkt dat parkeren is toegestaan binnen de bestemming 'Groen', uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'parkeerterrein'. De bestaande circa 10 parkeerplaatsen ter hoogte van het Delta Loydgebouw zijn niet positief bestemd. Maar ook is niet duidelijk op welke wijze het verlies van deze parkeerplaatsen in de directe omgeving van de ligplaatsen zal worden gecompenseerd voor de omwonende woonbooteigenaren. Slechts is gesteld dat deze parkeercapaciteit wordt opgelost ergens in het plangebied.

Reactie gemeente

Deze reactie is beantwoord in Hoofdstuk 7.3.

14.8 Toelichting bestemmingsplan

50. De Toelichting is niet juridisch bindend, maar in het geval van de interpretatie van de Regels, omtrent de vraag wat de raad heeft bedoeld met het vaststellen van een bepaalde regel, is de inhoud van de Toelichting wel relevant als toetskader. Anders dan eerder is toegezegd bij de behandeling van de zienswijzen inzake de vaststelling van het Stedenbouwkundig Plan, is figuur 2.4 en 4.4 opgenomen als eindbeeld. Op dit eindbeeld zijn 11 van de 21 ligplaatsen opgenomen, met als gevolg dat de raad kennelijk (toch) wenst toe te werken naar het 'vrijwillig' opheffen van een substantieel deel van de aanwezige ligplaatsen. In de Toelichting is verder niets als toelichting op het onderwerp van opheffen, verplaatsen of herschikken van ligplaatsen opgenomen.

51. Zoals hierboven al aangestipt is het van groot belang voor de toekomstige (ambtelijke) gang van zaken dat de raad bij de vaststelling van dit bestemmingsplan ook een door het College van B&W te hanteren uitkoopregeling vaststelt, op basis van een vergoedingssystematiek vergelijkbaar met hetgeen gebruikelijk is bij onteigening.

52. Er zijn landelijk meerdere voorbeelden van dergelijke uitkoopregelingen beschikbaar, die gebruikt zijn bij opheffing van ligplaatsen voor woonboten.

53. Alleen na vaststelling van een dergelijke uitkoopregeling is er wellicht enig zicht op vrijwillige opheffing van de ligplaats. Belangrijke onderwerpen voor een uitkoopregeling zijn het formuleren van een heldere procedurele gang van zaken, het ruimhartig compenseren van vermogensverlies op basis van een marktconforme taxatieregeling, de vergoeding van andere

reele kosten zoals verhuis-, inrichtings- en verplaatsingskosten en/of een verplaatsing naar een al dan niet gel ijkwaardige alternatieve ligplaats.

Reactie gemeente

Door de indiener wordt verzocht om een eventuele aankoopregeling op te nemen in het bestemmingsplan. Zoals aangegeven wordt uitgegaan van vrijwilligheid. Er is een vastgesteld protocol voor aankopen, namelijk het Protocol definitieve verplaatsing woonboten Amsterdam, versie 1 maart 2022, vastgesteld door het college van Burgemeester en wethouders, dat zal van toepassing zal zijn op deze vrijwillige aankopen. In de toelichting zal worden verwezen naar dit protocol dat als basis wordt gebruikt voor de vrijwillige aankoop.

14.9 Conclusie

De ingediende zienswijze ten aanzien van het onderwerp woonboten leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan, namelijk:

Aanpassingen bestemmingsplan:

1. In de toelichting toevoegen: "Voor wat betreft het bereiken van overeenstemming met de desbetreffende eigenaar wordt uitgegaan van uitsluitend vrijwilligheid". Hierbij wordt het door Burgemeester en wethouders vastgestelde protocol voor aankopen, namelijk het Protocol definitieve verplaatsing woonboten Amsterdam, gehanteerd.
2. De in artikel 18.7.1 onder b sub 3 opgenomen regel wordt tekstueel aangepast door de woorden "dan wel" te schrappen.
3. Het bevoegd gezag voor wijzigingsbevoegdheid ... gewijzigd van Dagelijks Bestuur naar "het Bevoegd Gezag".
4. In artikel 18.2.3 onder c toevoegen: de afstand tussen een trappartij ten behoeve van extensief recreatief medegebruik als bedoeld in 18.1 onder f, en een woonboot bedraagt minimaal 11 m.
5. Conform de beleidsnotitie "woonboten en oevergebruik" van het Stadsdeel Oost wordt aan artikel 18.6.2 de volgende bepaling toegevoegd:
In de gebieden Groene Staart, Omval en Overamstel/Weespertrekvaart mogen terrassen aan de waterzijde worden gerealiseerd onder de volgende voorwaarden:
 - Uitsluitend toegestaan indien geen oevergebruik is toegestaan;
 - Maximale breedte 2 m;
 - Maximale lengte gelijk aan de lengte van de woonark uit de geldende ligplaatsvergunning;
 - Niet spijker- en nagelvast verbonden met de woonboot.

15 Zienswijze B.V. Onroerende Goederen Maatschappij “De Omval” inzake Breitner Center aan het Amstelplein

Zienswijze nummer 22

Ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan zijn reeds enkele onvolkomenheden in het vastleggen van de bestaande situatie gecorrigeerd. We constateren echter nog dat het hoofdvolume boven de entree van het gebouw Amstelplein 2 onjuist op de verbeelding staat aangegeven. De hoogbouw bestaat uit een drietal schijven met verschillende hoogten. De schijf aan het plein staat onjuist op de verbeelding en een deel van de middenschijf.

Reactie gemeente

De Breitnertoren betreft een bestaande situatie die reeds is vastgelegd in het bestemmingsplan “De Omval”. Aangezien in deze bestaande situatie geen wijzigingen zijn voorzien, is de regeling vanuit het bestemmingsplan “De Omval” ongewijzigd overgenomen. Nu er kennelijk sprake is van een onjuistheid in het huidige bestemmingsplan wordt dit aangepast aan de hand van de aangeleverde informatie.

Conclusie Breitnertoren:

De verbeelding wordt aangepast.

16 Zienswijze V.O.F. De Omval inzake Buitenruimte horecapaviljoen aan Amstelboulevard

Samenvatting zienswijze nr 23

De bereikbaarheid van het horecapaviljoen voor gasten en de bedrijfsvoering is, anders dan ooit bedoeld, geregeld via loopbruggen. Voor het horecadeel is dat al globaal geregeld en is de positie van een van de loopbruggen nu onjuist op de verbeelding weergegeven. Omdat de dan noodzakelijke loopbruggen gedeeltelijk op de bestemming "groenvoorziening" (in bestemmingsplan bedoeld als land) moesten worden gesitueerd, werd voor de twee loopbruggen een vrijstellingsprocedure ex artikel 19, lid 2, WRO (oud) doorlopen. In de latere bestemmingsplanactualisatie (2013) zijn de toegangen als loopbruggen vastgelegd. Om bij eventuele wijzigingen in de bedrijfsvoering flexibel te kunnen zijn is ons voorstel een regeling in het bestemmingsplan op te nemen waarbij in de zone tussen het bestemmingsvlak horeca en de oever (binnen de bestemmingen groen en water) een tweetal loopbruggen zijn toegestaan met een maximale gezamenlijke breedte van 5 m. Op deze wijze is ook een loopbrug niet meer onder het overgangsrecht geplaatst.

Reactie gemeente

De loopbruggen betreffen een bestaande situatie die reeds is vastgelegd in het bestemmingsplan "De Omval". Aangezien in deze bestaande situatie geen wijzigingen zijn voorzien, is de regeling vanuit het bestemmingsplan "De Omval" ongewijzigd overgenomen. Nu er kennelijk sprake is van een onjuistheid in het huidige bestemmingsplan wordt dit aangepast aan de hand van de aangeleverde informatie. De aanduiding waarbinnen loopbruggen zijn toegestaan liggen inderdaad op verkeerde locatie; deze aanduiding wordt aangepast en verruimd. Dit blijven twee losse vlakken waarbij in de regel wordt opgenomen dat de twee loopbruggen een gezamenlijke breedte mogen aannemen van maximaal 5 meter.

Conclusie Riva:

De aanduiding waarbinnen loopbruggen zijn toegestaan liggen inderdaad op verkeerde locatie; deze aanduiding wordt aangepast en verruimd. Dit blijven twee losse vlakken waarbij in de regel wordt opgenomen dat de twee loopbruggen een gezamenlijke breedte mogen aannemen van maximaal 5 meter (18.2.3 onder b: toevoegen: de gezamenlijke breedte van loopbruggen ter plaatse van de aanduidingen 'ontsluiting' bedraagt maximaal 5 m).

17 Beantwoording advies Stadsdeel Oost

Het advies van Stadsdeel Oost op het ontwerpbestemmingsplan luidt als volgt:

In het advies van september 2021 is door het Dagelijks Bestuur van stadsdeel Oost expliciet gevraagd of zij advies kan uitbrengen over het ontwerpbestemmingsplan Amstelstation – Amsteloever. In dit advies heeft het Dagelijks Bestuur aangegeven zeer positief te staan ten opzichte van de ontwikkeling en met name de herinrichting van de openbare ruimte. Wel constateerde het DB dat in het voorontwerp-bestemmingsplan de gemeentelijke programma's en wet- en beleidskaders, wat betreft luchtkwaliteit, geluid, stikstof, externe veiligheid, bedrijvenstrategie, wonen en duurzaamheid niet of onvolledig uiteengezet was.

Nu ligt het ontwerpbestemmingsplan Amstelstation – Amsteloever voor. We constateren dat het ontwerp bestemmingsplan op correcte wijze is aangevuld wat betreft de gemeentelijke programma's en wet- en beleidskaders. Het DB is dan ook akkoord met het voorliggende ontwerpbestemmingsplan.

Wel adviseert het DB de volgende punten mee te nemen of te overwegen:

1. Binnen de bestemmingen Gemengd-1, -2 en -3 is dienstverlening toegestaan. Dit is een ruim gedefinieerd begrip wat kan leiden tot overlast voor de omgeving als er een veelvoud van vestigingen vestigen met dezelfde functie binnen één complex. Bijv. een kinderdagverblijf. Het verzoek is dan ook een bepaling toe te voegen op basis waarvan het aantal vestigingen met dezelfde functie als in art. 1.36 sub a, b en c bedoeld, kan worden beperkt, indien aannemelijk is dat een veelvoud van vestigingen met dezelfde functie binnen één complex zal leiden tot geluidsoverlast voor de andere binnen de gemengde bestemming in dat complex bedoelde bestemmingen en functies.
2. Het is belangrijk te zorgen voor een vast aanspreekpunt voor de huidige en toekomstige bewoners. Een gedegen participatieproces is vanzelfsprekend. Het DB adviseert het college hierop toe te zien.
3. Er dient een heldere beschrijving te komen van wie de gedeelde tuinen in de Van Der Kunbuurt zijn, wie er verantwoordelijkheid voor draagt en wie ze mogen gebruiken.
4. Te onderzoeken of het gebied voldoende ontsloten is om te toenemende stroom fietsers aan te kunnen of dat er alternatieven gecreëerd moeten worden en te zorgen dat de veiligheid van fietsers en voetgangers op het kruispunt van de Berlagebrug en Mr. Treublaan op orde is.
5. Gezien de invloed die covid-19 heeft gehad op het kantoorlandschap te overwegen in gesprek te gaan met ontwikkelaars om te kijken of er nog ruimte is voor de realisatie van meer woningen ten koste van de geplande toename van de hoeveelheid kantoorruimte.

Reactie

1. Aan de voorkant laat het bestemmingsplan veel ruimte toe op welke locaties voorzieningen te realiseren, tegelijkertijd beperken de regels het totaal aantal m² waarmee de mogelijke overlast wordt beperkt. Als tweede maatregel is opgenomen

dat de voorzieningen alleen zijn toegestaan op de begane grond. Door enkel op de begane grond aan doorgaande routes de voorzieningen toe te staan, wordt de overlast beperkt en geconcentreerd. Voorzieningen zijn enkel toegestaan in de plinten aan de buitenzijde van de Van der Kun, langs de Stationsloper en de Mr. Treublaan. Daarmee worden de voorzieningen enkel toegestaan op bepaalde plekken in het gebied.

Artikel 6.4.1 Specifieke gebruiksregels luidt als volgt: “Ten aanzien van het gebruik gelden de volgende gebruiksregels: dienstverlening en horeca zijn uitsluitend toegestaan op de begane grond; de ondersteunende ruimtes ten behoeve van dit gebruik zijn mede toegestaan in het souterrain en in ondergrondse bebouwing;”. In de regels zijn ook de hoeveelheid toegestane m² voor dienstverlening en horeca gemaximeerd.

- Gemengd-2: Art 7.4.1 consumentverzendend en zakelijk dienstverlening alleen op begane grond toegestaan. Ook daar is een maximum aan m² opgenomen.
- Gemengd-3: dienstverlening alleen aan de spaklerweg, alleen op begane grond, zakelijk max 500m², alles bij elkaar minimaal 1.500 m² en maximaal 3.000 m² bedraagt.

De mate van overlast wordt daarmee ruimtelijk ingeperkt door de sturen op de locatie, zijn beperkingen opgenomen ten aanzien van de hoeveelheid toegestane m² en te beperken tot de begane grond. Het beperken van gelijksoortige functies tot maximaal 1 zal de mogelijke overlast niet verder inperken. Daarom wordt het voorstel van het Dagelijks Bestuur niet overgenomen.

2. Het bestemmingsplan is een juridische vertaling van het Stedenbouwkundig Plan dat reeds door de gemeenteraad is vastgesteld. Voor het Stedenbouwkundig Plan heeft uitgebreide participatie plaatsgevonden.
Voor het contact met bewoners en bedrijven over BLVC en mogelijke bouwoverlast is een Beheergroep in het leven geroepen die regelmatig bij elkaar komt. Deze Beheergroep wordt getrokken door de Omgevingsmanager die een vast aanspreekpunt is voor de omgeving. Voor de openbare ruimte worden inrichtingsplannen gemaakt waarbij de omgeving wordt betrokken.
3. Voor de Van der Kunbuurt wordt als onderdeel van het tenderproces en de afspraken met Stadgenoot, vastgelegd hoe het beheer van de verschillende delen van de buurt wordt geregeld. Dit kan echter niet in het bestemmingsplan geregeld worden. Dit is een onderdeel voor de volgende fase.
4. Bij het tot stand komen van het Stedenbouwkundig Plan is juist uitgebreid aandacht besteed aan het fietsverkeer. Daarom zijn in het SP twee inrichtingsplannen – de kruising Weesperzijde/Treublaan (eo) en de rotonde bij de Spaklerweg – al tot het niveau van een Voorlopig Ontwerp uitgewerkt.
Op basis van onderzoek (zie bijlage 2) wordt de kruising aan de Berlagebrug aangepast om de doorstroming van fietsers te bevorderen. Ook wordt de Weesperzijde ingericht als fietsstraat om de fietsers meer ruimte te bieden, en de

auto wordt te gast. Dit komt ten goede aan de verkeersveiligheid en doorstroming van fietsers in het gebied.

Daarnaast wordt er bij de rotonde Spaklerweg een tweerichtingsfietspad aangelegd aan de westkant van de Spaklerweg. Daardoor hoeft het fietsverkeer niet meer om de rotonde heen te rijden wat de veiligheid voor fietsers en de doorstroom voor auto's bevordert.

5. In het bestemmingsplan is per bestemming een bandbreedte opgenomen voor de verschillende bestemmingen. Per ontwikkellocatie gelden gemengde bestemmingen wat een flexibele verdeling tussen wonen en kantoor al mogelijk maakt. Daarnaast is in gemeentelijk beleid (Kantorenmonitor) vastgelegd dat juist locaties nabij OV-Knooppunten geschikt blijven voor vestiging van kantoren.